



HAL
open science

**L'urbanisation et la gouvernance du littoral :
l'illustration de l'obsolescence d'un modèle
d'aménagement : politiques et croissances urbaines du
littoral occitan, 60 ans après la mission "racine"**

Mélanie Bosch

► **To cite this version:**

Mélanie Bosch. L'urbanisation et la gouvernance du littoral : l'illustration de l'obsolescence d'un modèle d'aménagement : politiques et croissances urbaines du littoral occitan, 60 ans après la mission "racine". Géographie. Université de Perpignan, 2024. Français. NNT : 2024PERP0008 . tel-04612146

HAL Id: tel-04612146

<https://theses.hal.science/tel-04612146>

Submitted on 14 Jun 2024

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

L'urbanisation et la gouvernance du littoral : L'illustration de l'obsolescence d'un modèle d'aménagement

Politiques et croissances urbaines du littoral occitan, 60
ans après la mission « Racine »

Présentée en vue de l'obtention grade de docteur
en **aménagement** de l'**Université de Perpignan Via Domitia**

Ecole Doctorale n°544 – Intermed

Présentée par **Mélanie Bosch**

Dirigée par **Sophie Masson**

Soutenue publiquement **le 12 mars 2024** devant le jury composé de

Emmanuelle Hellier Professeure des Universités, Université Rennes 2	Rapporteure
Bernard Pecqueur Professeur émérite, Université Grenoble Alpes	Rapporteur
Sonia Guelton Professeure émérite, Université Gustave Eiffel	Examinatrice
Cécilia Claeys Professeure des Universités, Université de Perpignan Via Domitia	Examinatrice
Stéphane Ghiotti Directeur de recherche, CNRS	Examinateur
Sophie Masson Professeure des Universités, Université de Perpignan Via Domitia	Directrice de thèse

Comité de suivi individuel

Le **comité de suivi individuel** (CSI) est déterminé par l'article 11 de l'arrêté du 26 août 2022 modifiant l'arrêté du 25 mai 2016 : « *Un comité de suivi individuel du doctorant veille au bon déroulement du cursus en s'appuyant sur la charte du doctorat et de la convention de formation* ».

Le rôle du comité de suivi individuel est d'assurer un accompagnement du doctorant pendant toute la durée du doctorat au regard de la charte de la convention de formation.

Pour la préparation de cette thèse, le comité de suivi individuel a été composé de :

Marie Delaplace PR, Université Gustave Eiffel	Aménagement et Urbanisme
Raphaël Certain MC HDR, Université Perpignan Via Domitia	Océanologie-Géologie
David Giband PR, Université Perpignan Via Domitia	Urbanisme et aménagement du territoire
Aurélie Delage MC, Université Perpignan Via Domitia	Urbanisme et aménagement du territoire

Remerciements

Être résilient c'est la capacité d'aller de l'avant, savoir surmonter les obstacles pour aller vers un nouveau développement, un adage qui a traversé ces années de thèse tant sur le plan professionnel que sur le plan personnel.

Mes remerciements vont en tout premier lieu à ma directrice de thèse, Sophie Masson qui dès notre première rencontre a vu en moi des capacités qui m'étaient inconnues et fait la proposition de diriger mes travaux doctoraux. Merci de m'avoir accompagné sans relâche, merci pour votre implication et surtout pour votre soutien sans cesse affirmé. Votre bienveillance, vos conseils, vos encouragements et votre exigence ont été précieux afin que je puisse grandir et m'affirmer en tant que chercheuse. Enfin, merci pour votre humanité qui dans les moments les plus difficiles au cours de ces années, s'est prolongée bien au-delà des problématiques théoriques et scientifiques.

Ma reconnaissance va également aux membres du jury qui ont accepté de lire et d'apprécier ce manuscrit : Emmanuelle Hellier, Sonia Guelton, Cécilia Claeys, Bernard Pecqueur et enfin Stéphane Ghiotti. Je remercie tout particulièrement les rapporteurs.

Un grand merci aux membres de mon comité de suivi de thèse pour leurs conseils toujours bien avisés et leur exigence. Sans eux, je ne serais pas arrivée à ce résultat : Aurélie Delage, Marie Delaplace, David Giband et sur la fin Raphaël Certain.

J'ai une profonde reconnaissance pour monsieur Thierry Del Poso maire de Saint-Cyprien sans qui le projet de recherche n'aurait existé. Il est fondamental aujourd'hui de créer des ponts entre la recherche et le monde professionnel, il fait partie de ceux (bien trop rare) qui y participent. Merci pour votre confiance, pour votre accueil et pour nos discussions qui étaient riches d'enseignements.

Ce travail de recherche n'aurait pas été possible sans de nombreuses personnes et surtout pas sans le service urbanisme de la commune de Saint-Cyprien. Je pense tout particulièrement à Géraldine, une personne autant compétente que bienveillante. Votre enthousiasme, votre curiosité et votre énergie ont été des alliés précieux pour que je puisse évoluer dans ce monde de la collectivité. Une pensée également pour tous ceux qui font partie de ce service : Fabienne, Michèle, Marie-Françoise, Isa, Stéphane, Christophe. Enfin, merci à toutes les personnes croisées dans les couloirs de la mairie et qui m'ont aidé de près ou de loin durant cette expérience.

Cette contribution n'aurait pas été possible sans celle de nombreuses personnes sur le terrain qui ont accepté de partager un peu de leur temps et de leur vie professionnelle au cours d'un entretien, d'un événement. Vous avez partagé avec moi votre vécu, votre ressenti, votre passion du littoral et je vous en remercie. Sans votre confiance, ce travail n'aurait pas eu la même valeur.

J'adresse mes remerciements aux institutions sans lesquelles cette thèse n'aurait pas vu le jour : d'abord le laboratoire ART-Dev et l'ensemble de ses membres avec lesquels j'ai eu l'occasion d'échanger au cours de ces 5 années ; l'Université de Perpignan Via Domitia pour son accueil et l'École Doctorale Inter-Med 544 pour son soutien financier et particulièrement Hélène Guisset notre interlocutrice principale ; Evidemment je remercie Audrey Pages qui fait partie de ces personnes sans qui le projet n'aurait pas vu le jour, ainsi que l'ANRT qui participe à promouvoir la recherche au-delà des instances scientifiques.

J'adresse mes remerciements à l'équipe du département de géographie pour m'avoir fait confiance durant ces années d'enseignement, d'abord comme vacataire puis comme ATER. J'ai été votre étudiante, et vous m'avez accompagné dans mes premiers pas de chercheuse et d'enseignante avec bienveillance. Je pense particulièrement à Aurélie : tu fais partie de ces enseignants qui bouleversent l'orientation des étudiants.

Merci aux membres du décanat LSH et surtout à ses petites mamans de substitution avec chocolats, rousquilles et café : Françoise, Pascale et Laure.

Je pense à tous mes amis doctorants et ex doctorants : Nora, Sandra, Audrey, Vassili, Cécile, Charles. Je vous remercie pour le soutien lors des coups de mou, pour vos conseils mais surtout pour tous ces moments de partage et de rire qui sont selon moi, le meilleur moyen pour produire un travail de qualité.

Merci à mes amies présentes au cours de ces années et bien au-delà, dans les moments les plus difficiles mais aussi les plus heureux : Audrey, Sandra, Salomé, Audrey, Lola, Mélissa. Vous êtes mon rocher, vous êtes celles qui font en sorte que ma vie soit remplie de roses, vous êtes celles qui me répètent sans cesse que je vais y arriver, vous n'avez jamais cessé de croire en moi. Dit autrement, je souhaite à tout le monde d'avoir des amies d'une telle qualité et je n'aurai jamais assez de mots pour vous exprimer mon amitié.

Merci à mes enfants Noa et Jules, vous êtes les lumières de ma vie. Être une maman doctorante est un sacré challenge mais c'est aussi une source de motivation extrêmement puissante. Merci à mon mari, à ma belle-mère Josette pour ses mots doux et ses encouragements.

Enfin, je pense à toi qui est là-haut et dont le départ tragique trois jours après le commencement de ce projet a bouleversé la vie de cette thèse et ma vie tout entière.

Sommaire

Remerciements.....	2
Introduction générale.....	6
Chapitre 1. Lire la production urbaine du littoral comme un objet du régime de croissance de la ville capitaliste.....	44
Chapitre 2. La mesure de la production urbaine du littoral via le cas de Saint-Cyprien : le rôle de l'État dans l'enfermement des trajectoires de régime de croissance	131
Chapitre 3. L'action publique locale de développement territorial après la mission « Racine » : une logique d'enfermement ?.....	226
Chapitre 4. Un régime d'immobilisme : les forces d'inerties à l'intégration d'un modèle d'aménagement durable du littoral.....	318
Conclusion Générale	402
Bibliographie.....	411
Liste des figures.....	443
Liste des graphiques	444
Liste des illustrations.....	445
Liste des tableaux	447
Liste des photos	449
Liste des cartes	449
Liste des encadrés.....	450
Annexes	451

Introduction générale

Définir l'espace littoral

Définir un espace comme le littoral n'est pas une chose aisée. « *Littoral est de loin un des termes les plus employés pour désigner la notion de contact entre la terre et la mer, mais c'est aussi un des termes les moins précis* » (Thomas, 1972, p. 3). En géographie physique, il est la bande des contacts biophysiques entre l'hydrosphère, l'atmosphère et la lithosphère¹. De fait, dans sa conception géomorphologique, la zone littorale est la bande comprise entre le niveau des plus basses mers et celui des plus hautes mers, ce que couvre et découvre la mer, c'est-à-dire l'estran (Guilcher, 1954). En géographie sociale et humaine, il est un espace de convergences sociales et économiques. Elle offre une représentation du littoral plus étendue composé de l'arrière côte ou arrière-pays, de l'estran et de l'avant côte donnant lieu à une bande d'influence réciproque des activités maritimes et terrestres. A ce titre, il est également l'intrication des pratiques touristiques et de la mise en œuvre des mesures de protection. Sur un plan réglementaire, la loi « littoral » du 3 janvier 1986 définit le littoral (article premier) comme une « entité géographique » et fixe son champ d'application territorial par référence à la notion de « commune littorale » (Article L146-4 - Code de l'urbanisme). Enfin, une dernière définition se dégage, une définition d'ordre protectionniste envers un espace vulnérable. Plus récente et faisant l'objet d'un intérêt certain de la part des scientifiques (toutes disciplines confondues), émerge une conception du littoral qui questionne la viabilité du littoral et, qui finalement fait le liant entre l'ensemble des définitions conférées à cet espace. Effectivement, le changement climatique, et la montée du niveau de la mer qui en découlerait, accroissent la vulnérabilité des côtes, dont les phénomènes d'érosion (GIEC, 2019). Cette conception du littoral à travers le risque établit dès lors une vulnérabilité naturelle mais également économique et sociale. Lieu de toutes les centralités, ces espaces ont été pendant longtemps uniquement vus comme un facteur d'attractivité économique en concentrant une multitude d'activités (touristique, résidentielle, économie productive, portuaire, l'économie bleue) et par conséquent, il est attractif pour les acteurs politiques (locaux, nationaux), pour les acteurs économiques et enfin pour les populations qui trouvent en lui un lieu de villégiature et un cadre de vie de

¹ Si l'on définit - en première approximation : la frange maritime du milieu littoral comme un « prisme » où, aux lois de dépendance (actions, interactions, rétroactions) entre deux milieux soumis aux lois de la mécanique des fluides l'hydrosphère et l'atmosphère, et un milieu relevant de la mécanique des solides : la lithosphère, se superpose l'existence d'une animation biologique tendant souvent à modifier ces lois de dépendance (Yves - F. Thomas, 1972).

qualité. Cependant, l'importance du risque conduit à revoir les politiques de gestion du littoral et par concomitance les modalités de développement de ce dernier. Dans un contexte de gestion du recul de trait de côte, un changement de paradigme partagé par l'État et les scientifiques s'opère : celui d'une restauration naturelle des écosystèmes (MEDDEM, 2010 ; Commission Européenne, 2004 ; Paskoff, 2005)². Anciennement appelé recul stratégique, la recomposition spatiale³ est une approche renouvelée de la relocalisation des activités économiques et de l'habitat menacés face au recul du trait de côte. Avec un champ d'application désormais élargi au-delà de la question des indemnités, elle a pour ambition d'offrir aux collectivités territoriales un cadre réglementaire⁴ spécifique et recentre ainsi, l'enjeu de l'érosion côtière autour de l'habitabilité et la pratique des territoires du littoral. Finalement, en préconisant un engagement des collectivités vers une mise en œuvre d'une réduction de la vulnérabilité des populations et des biens (tant vis-à-vis de la submersion marine que de l'érosion côtière), nous considérons que cette dernière remet en question un modèle d'aménagement au sein duquel le littoral demeure un espace de toutes les centralités. Si le prisme environnemental peut dominer les débats autour des questionnements relatifs à la façon dont nous pouvons consommer l'espace littoral⁵, le rayonnement de ce dernier, son attractivité, restent des sujets importants notamment lorsque nous nous intéressons aux représentations des acteurs qui conçoivent et gèrent ces espaces.

Jusqu'à présent, la définition du littoral s'est délimitée aux champs scientifiques. Afin de nous positionner et d'établir notre propre définition du littoral, nous faisons la proposition d'ouvrir la discussion autour de cette définition. Le matériau constitué à partir d'entretiens semi-directifs réalisés auprès des instances décisionnaires d'une part, et de promoteurs immobiliers d'autre part, a révélé un changement de paradigme. Effectivement, l'un des premiers questionnements sur le sujet repose sur la volonté de

² Un nouveau cadre de référence également relevé lors de nos entretiens semi-directif, réalisés auprès des composantes publiques en charge de la gestion et de l'aménagement du littoral.

³ Ordonnance n° 2022-489 du 6 avril 2022 relative à l'aménagement durable des territoires littoraux exposés au recul du trait de côte

⁴ Jusqu'à présent, les initiatives en matière de recul s'opéraient dans un cadre législatif sommaire voire inexistant et répondaient à une urgence donnant lieu à des actions ponctuelles. Nous pouvons prendre l'exemple de la résidence *Le Signal* à Soulac-sur-Mer ou encore des projets pilotes à travers la stratégie nationale de gestion intégrée du trait de côte en 2013 (campings à Vias, route littorale à Hyères, plan plage MIACA en Aquitaine).

⁵ Le terme « consommer », fait référence à l'urbanisation de l'espace littoral. Néanmoins, cette expression rejoint également celles des usages et des pratiques issues de l'activité touristique et récréative. En ce sens, nous considérons le littoral comme espace de consommation par sa matérialité et par la façon dont il est représenté dans l'imaginaire collectif.

transiter vers un nouveau modèle de développement plus actuel avec l'impression que ce dernier, initié dans les années soixante arrive en bout de course, en tout cas sa pratique et son usage. Néanmoins, nous avons pu entrevoir une certaine ambivalence selon les catégories d'acteurs quant à la vision de cette transition mais également dans leur représentation de l'espace littoral. La question posée est la suivante : Comment définiriez-vous un espace comme le littoral (*Figure 1*) ?

Figure 1 : Représentation du littoral auprès des acteurs qui participent à sa gestion et à sa construction



Réalisation : Wordstat, Wordart, M. Bosch, 2024

Parmi les instances décisionnaires interrogées, il y a en premier lieu, les institutions étatiques, celles qui élaborent le cadre réglementaire général et qui par ses services déconcentrés le déclinent et le font appliquer sur une échelle locale. Autrement dit, l'État et ses représentants. Quand la question était de donner une définition sur leur représentation du littoral, trois catégories se sont dégagées ; la première relève des composants naturels du littoral, sa dimension physique où il est identifié comme un espace remarquable à préserver et à protéger. Cette protection engage le pas vers la seconde catégorie qui est réglementaire. Une définition par le risque à travers une restructuration profonde de l'urbanisation du littoral et la volonté de revenir à une gestion naturelle. La troisième nous est apparue assez surprenante car elle se référait à l'action de l'État, en particulier sur le grand projet d'aménagement du littoral languedocien et roussillonnais. Au sein de cette dernière, le littoral c'est aussi l'histoire

de l'aménagement en France, une opération de grande ampleur et réussie. Cette légitimation de l'action de l'État, n'est pas forcément partagée par l'ensemble des acteurs.

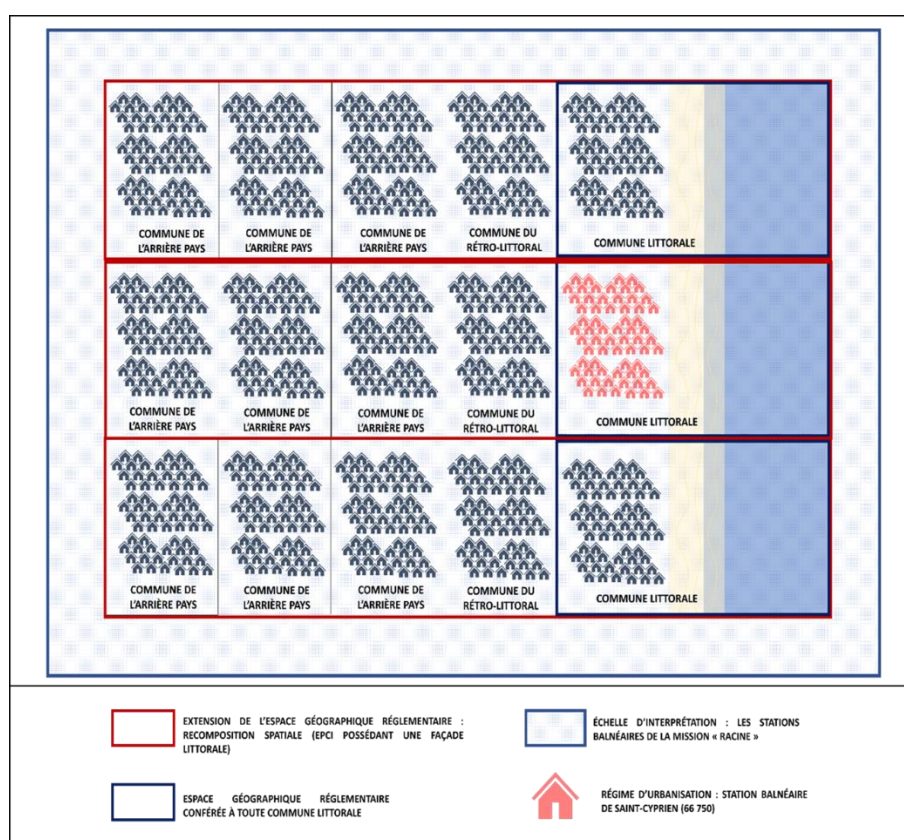
Du côté des gouvernements locaux, les représentations sont opérationnelles. Quand il s'agit d'élus locaux comme les maires des communes littorales, les premiers mots sont graves avec une forte expression des difficultés qu'ils éprouvent à manœuvrer et à manager leur territoire. Leur premier cadre de référence est la législation qu'ils jugent complexe donnant lieu à un territoire de contraintes. Leur deuxième cadre, est la conflictualité entre attractivité économique et problématiques environnementales où l'héritage économique se confronte à une réforme du modèle de l'aménagement de l'urbanisation littorale. Enfin, vient une image sociale par laquelle ils définissent le littoral comme un lieu convoité où il fait bon vivre et que les populations veulent s'approprier. La représentation économique du littoral est davantage avancée par les échelons régionaux et intercommunaux. Le littoral est alors identifié comme un espace à forte valeur économique, qu'il faut conforter et valoriser en déployant des stratégies à renouveler. Renouveler le modèle touristique et diversifier les activités.

Enfin au sein de la promotion immobilière, le changement de paradigme prend racine sur la pénurie du foncier littoral qui engage pour ces acteurs des investissements de plus en plus important du fait de la rareté de la ressource. Le modèle économique de l'urbanisation littorale n'est pas remis en question de manière profonde car si les opportunités se présentent, elles sont saisies par ces acteurs. Seulement, l'arrière-pays se présente comme un espace économique plus intéressant.

Si la représentation du littoral diverge, les acteurs institutionnels s'accordent sur la nécessité de muter vers un nouveau modèle mais pas sur les finalités de cette transformation. Chacune de ces ambitions relève de stratégies d'acteurs multiples et d'évolutions réglementaires particulières. Pourtant, elles participent toutes à un même processus : la récusation du modèle d'aménagement du littoral introduit 60 ans plutôt. Une problématisation qui cependant, ne répond pas aux mêmes codes selon la place occupée dans le schéma de gouvernance. De fait, une part substantielle du renouvellement urbain des espaces littoraux s'effectue sur les terrains des pouvoirs locaux anciennement étatiques. La territorialisation des stratégies a permis de développer l'urbanité du littoral, et d'ouvrir la voie à une résidentialisation permanente d'espaces autrefois occupés ponctuellement. Leur code est l'attractivité, à travers la

fixation des populations et le contre balancement de l'effet de masse en saison au profit d'un écoulement des populations touristiques sur des temporalités plus larges. Pour les instances étatiques, le code est la recomposition avec une restructuration des populations présentes sur ces sites afin de répondre aux problématiques environnementales. Si les espaces littoraux sont inégalement concernées par ces restructurations urbaines, à termes elles concerneront l'ensemble du littoral français. C'est un enjeu politique critique à la fois pour l'État et pour les sociétés urbaines contemporaines.

Figure 2 : La définition du littoral au sein de cette thèse est un littoral construit



Réalisation et conception : Adobe Illustrator, M. Bosch, 2024

Ainsi, notre définition de l'espace littoral est un littoral construit (*Figure 2*). Construit au sens propre du terme car nous l'interrogeons sous le prisme de son urbanisation. Une vision descriptive (architecture, schéma d'aménagement) dans un premier temps, puis son débit, son déploiement rythmé par le temps et les différents régimes urbains⁶. Cette

⁶ Nous empruntons ce mot au vocabulaire de l'hydrologie pour faire l'analogie aux volumes d'urbanisation produits depuis la mission « Racine ». Effectivement, notre démonstration sur le régime d'urbanisation du littoral s'est effectuée en comptabilisant le volume des surfaces produites en m² par année. Une démonstration qui sera présente au sein du chapitre 1 de cette thèse.

illustration est ainsi réalisée autour des stations balnéaires du littoral occitan avec une focale sur la station balnéaire de Saint-Cyprien. Notre définition du littoral se poursuit sur le même matériau cependant, le littoral construit se définit également par ses modalités de gouvernance, par son exploitation et son renouvellement. A ce titre, notre échelle de définition progresse d'une part, sur le plan spatial par l'extension des prérogatives environnementales qui impliquent les espaces en amont du littoral pour la réorganisation de ce dernier mais également par le fait que le cadre réglementaire est par nature un cadre général. Et, d'autre part, sur le plan conceptuel par notre volonté d'inscrire le modèle d'aménagement du littoral vers un modèle d'aménagement généralisé.

Enfin à travers cette définition de l'espace littoral, **cette thèse propose une enquête sur les formes et les mécanismes du modèle d'aménagement du littoral, son mode de production urbaine et ses limites, à l'échelle des stations balnéaires occitanes.** Si le tourisme demeure l'un des sujets phare tant au sein des études urbaines que dans les discours politiques⁷, le processus de rejet que nous sommes en train de reconnaître dans les représentations citées précédemment, nous renvoie à d'autres clés de lectures.

Comprendre l'espace littoral au prisme de l'urbanisation des stations balnéaires de la mission « Racine »

Pour quelles raisons proposons-nous une thèse d'aménagement sur l'urbanisation du littoral ? Et pour quelles raisons les stations balnéaires de la mission « Racine » seraient-elles un objet pertinent pour en parler ? Il est vrai, l'aménagement du littoral est un objet incontournable de la géographie et des études urbaines françaises. Dans leur globalité, leur appréhension du sujet s'oriente vers le triptyque « Environnement/Gouvernance/Tourisme ». Leurs champs scientifiques respectifs, sont sans aucun doute très enrichissants et nécessaires car ils mettent en lumière des dynamiques spatiales et urbaines importantes. Un constat d'autant plus avéré que notre projet de recherche s'est déroulé dans un contexte de crise climatique et sanitaire (Covid), et a vu les impacts de ces événements sur les mutations en cours. Notre choix n'est donc pas motivé par le manque d'intérêt de la recherche sur ces objets, il est

⁷ En particulier lorsqu'il s'agit du cycle de vie des stations touristiques (Butler, 1980 ; Vlès, 2019)

motivé par notre vécu de doctorante CIFRE. En effet, si dès le début du projet de recherche, la question urbaine du littoral était posée sous l'angle de sa future trajectoire⁸, les événements cités plus haut sont venus exacerber ce climat d'incertitudes jusqu'à nous révéler un nouveau fil narratif, celui du lien important que nouent les élus à la croissance urbaine de leur territoire. Le cadre immersif du projet de recherche nous a confronté de manière quotidienne à de multiples problématiques urbaines du littoral. Néanmoins, celle qui dominait les débats était l'inquiétude de pouvoir se développer et plus spécifiquement pouvoir urbaniser. C'est ce lien à la ressource urbaine, autrement dit, au développement de l'urbanisation que nous avons choisi d'investir. D'autant plus, dans un contexte balnéaire où l'attraction des populations est un vecteur de rayonnement territorial depuis le grand projet d'aménagement du littoral languedocien et roussillonnais (1963). Ce projet, est un élément fondateur dans la construction de ces littoraux car il a fait de l'urbanisation, le moteur principal des politiques urbaines et ceci indépendamment des différents régimes de gouvernance qui se sont succédés. C'est en priorité pour cela que nous avons fait le choix d'étudier ce lien fort entre l'urbanisation du littoral, sa matérialité et les stratégies politiques qui en découlent.

D'un point de vue spatial et géographique, le choix de la station balnéaire aurait pu être motivé simplement par le fait que le projet de recherche soit initié par une commune littorale issue de la mission interministérielle, seulement cela va bien au-delà de la commande. C'est pour leurs valeurs historiques que nous les avons choisies. Effectivement, nous les considérons comme le reflet d'une cinématique de l'histoire urbaine de tout un territoire régional. Les stations balnéaires du Languedoc-Roussillon sont une forme historique de l'action de l'État, elles sont le témoin d'une époque où l'État était l'aménageur du territoire national, elles demeurent donc un objet historique sur le plan politique. Elles sont également un objet historique sur les mutations sociales et de cette même époque, avec pour conséquence l'avènement de l'économie de loisir et du tourisme. Enfin, elles sont le témoin d'un renouvellement des pratiques urbanistiques. Autrement dit, elles demeurent le témoin historique d'un tournant régional et d'une nouvelle façon de penser un territoire. Originaire des Pyrénées-Orientales depuis plusieurs générations : « (...) *c'était des tentes de fortune, c'était très*

⁸ « J'ai besoin que l'on m'éclaire sur le devenir de ma commune dans cinquante ans (...), je veux dire par là comment envisager son développement avec toutes les contraintes qui s'accumulent ? » (Verbatim, Maire de Saint-Cyprien, 2018).

simple mais il n'y avait rien, il y avait surtout des moustiques, beaucoup de moustiques. Moi je n'aimais pas trop y aller, (...), c'était la lagune, l'étang et beaucoup de vent, je n'aurai jamais pensé qu'un jour ça devienne ce que c'est aujourd'hui, jamais » (Récit de notre grand-mère Francine, habitante du village de Pézilla-la-Rivière, 2016). La station balnéaire a toujours fait partie de notre expérience personnelle mais aussi professionnelle où elle a fait l'objet de premières réflexions dans le cadre d'un mémoire de recherche qui questionnait d'ores et déjà l'avenir de ces villes touristiques (2017). Pour revenir à notre vécu personnel, nous l'avons toujours considérée comme un espace récréatif pratiqué en famille et entre amis. Ce paysage, que nous identifions toujours comme très peu élégant sur un plan architectural, ne changeait pas. C'était le même, les mêmes bâtiments, les mêmes animations, les mêmes restaurants, les mêmes touristes et ceci depuis notre enfance. Ce sentiment plus personnel que scientifique, vient lui aussi poser la question de la trajectoire de cet espace littoral. Notre immersion au sein d'une collectivité territoriale du littoral pyrénéen et notre participation à plusieurs instances régionales ont à nouveau confirmé notre intuition qui est celle d'étudier dans sa dimension diachronique la trajectoire urbaine de ce dernier : Comment cet espace a-t-il évolué et comment est-il amené à évoluer ? Dans le contexte actuel de dérèglement climatique et de restrictions de développement urbain, quelle sera sa trajectoire ? Quelles seront les transformations à venir et comment se réaliseront elles ?

C'est ce constat général qui nous pousse à considérer que l'urbanisation à l'échelle des stations balnéaires, permettent d'interroger voire de réinterroger la place du développement urbain dans les transformations des modes de gouvernance urbaine, d'une part, et de révéler des mécanismes de résistance face aux éléments qui viendraient entraver ce modèle de développement urbain, d'autre part. En quoi l'urbanisation actuelle du littoral participe-t-elle à la résistance des modes de production urbaine héritées des trente glorieuses ? Dans quelle mesure, l'urbanisation du littoral peut-elle renvoyer à une forme particulière de marchandisation de la ville ? Comment les changements de paradigme⁹ à l'œuvre viennent-ils percuter les fondements d'un modèle ? En quoi le nouveau paysage réglementaire du littoral en

⁹ Nous faisons référence à la loi climat et résilience du 22 août 2021 comprenant les articles sur la mise en œuvre de la lutte contre l'artificialisation des sols appelé le ZAN autrement dit, le zéro pourcent d'artificialisation des sols à l'horizon 2050. Puis, l'article sur la recomposition spatiale qui renvoi à la relocalisation des zones urbaines vers l'intérieure des terres afin de laisser la mer avancer.

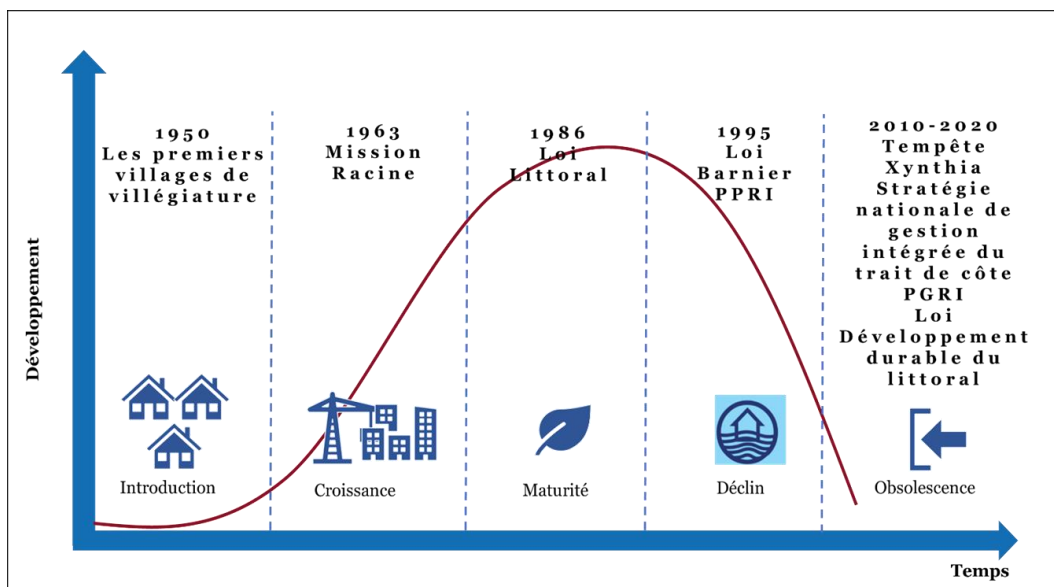
cours de construction peut-il bouleverser la trajectoire urbaine de l'espace littoral ? Ainsi, il est admis que l'urbanisation, et plus largement le développement urbain, est un outil décisif de marchandisation de l'espace, et ceci particulièrement au sein des stations balnéaires. En effet, elles ont été créées pour répondre à un objectif économique où l'urbanisation était le support de l'activité touristique de masse car calibrée en nombre de lits. A ce titre, la trajectoire urbaine de l'espace littoral s'est inscrite et s'inscrit toujours dans le cadre de politiques urbaines néolibérales pour lesquelles l'urbanisation est un outil pouvant transformer un espace en un marché susceptible de répondre aux enjeux économiques de la ville contemporaine. Elle est bel et bien un levier stratégique de développement urbain qui lie transformation de l'espace et organisation politique. Néanmoins, cette connexion se retrouve aujourd'hui dans une forme de dualité entre poursuivre ce schéma de développement urbain et répondre aux enjeux environnementaux du littoral. En effet, les processus en cours appréhendés au sein des discours des acteurs cités plus haut, et les prochaines prérogatives, mettent en tension les différents espaces de la gouvernance du littoral faisant ainsi redoubler les forces d'oppositions politiques.

Une entrée principale : du modèle de production au régime politique et économique

L'entrée choisie est celle des régimes politiques et économiques de régulation, et plus précisément la trajectoire d'un régime d'accumulation du capital, cadre d'analyse socio-politique des systèmes production de l'espace littoral mais également des cadres de gouvernance. Ce dernier se visualise sur toutes les échelles spatiales et temporelles. Se manifestant depuis les transformations macroéconomiques dites « postfordistes » (Boulay et Granclement, 2019), il se caractérise par une continuité voire un renforcement des formes concrètes de néo libéralisation de la ville. En effet, au sein de l'espace littoral et spécifiquement, celui des stations balnéaires occitanes, il se manifeste d'abord par une mise en marché de l'espace littoral avec l'intégration de ce dernier au sein de l'économie touristique mondiale. Sur cette échelle du temps, le régime en vigueur était l'État Providence. S'en suit ensuite, une modification des formes institutionnelles de régulation par la libéralisation de l'action territoriale locale au travers des lois de décentralisation (1983), où s'opère une reconfiguration des systèmes d'acteurs et des modes de production de l'espace. Dès lors, les acteurs qui

deviennent gestionnaires, détenteurs et promoteurs de ces espaces, glissent vers un processus d'accumulation du capital qui consiste à tirer profit du capital créé durant les années soixante mais aussi à le renforcer par l'extension spatiale des complexes touristiques et résidentiels (Talandier et Pecqueur, 2018). Cette urbanisation du capital (Harvey, 2004), structurée plus ou moins par des régimes de coalitions de croissance, a pour effet de produire un urbanisme de la croissance par l'accroissement des stocks, autrement dit, l'environnement bâti (Fernandez et Aalbers, 2016 ; Boulay et Granclement, 2019), concourant ainsi, à faire de l'urbanisation du littoral *un spatial fix du système économique et financier global* (Boulay et Granclement, 2019, p.195). Cette modalité particulière de production de l'espace qui révèle en réalité des mécanismes de marchandisation de la ville, se retrouve aujourd'hui, concurrencée par l'injection du développement durable dans les cadres de planification urbaine d'une part, et par la volonté de rupture du modèle par les pouvoirs étatiques d'autre part. Cependant, ces derniers ne suffisent pas à renverser les forces de rappels des régimes économiques et politiques à l'œuvre, rendant ainsi obsolète cette volonté de rupture.

Figure 3 : Régimes politiques et économiques de régulation de l'espace littoral



Réalisation et conception : M. Bosch, 2024

Cette impasse de la rupture est donc à lire au prisme des évolutions historiques des régimes politiques et économiques de régulation qui ont conditionnés les formes structurelles du régime capitaliste de l'urbanisation du littoral et plus spécifiquement, son régime de gouvernance (Figure 3). En effet, le cycle de vie (Butler, 1980) de la station balnéaire est issu d'une configuration des formes institutionnelles puisque ces

dernières sont à l'origine des caractéristiques de son mode de croissance, qu'il s'agisse : de sa création dans une dynamique keynésienne, de son intensité par l'économie de masse ou de sa stabilité par le maintien, du pilotage du régime hérité des trente glorieuse par les échelons locaux au grès des restrictions d'extensions de plus en plus présentes ; ou encore de la forme de crise structurelle sur laquelle elle finit par butter car considérée aujourd'hui comme un problème urbain engendrant une recomposition des représentations institutionnelles sur le développement du littoral (Boyer, 2003). La lecture cyclique et historique de la station balnéaire démontre l'importance des institutions sur le régime de croissance du littoral et montre comment les compromis institutionnalisés (*État providence, régimes urbains, coalitions de croissance, growth machine*) ont façonné le régime d'accumulation du capital urbain de l'espace littoral (Boyer et Saillard, 2002).

Questionner la production urbaine de l'espace littoral

Une question principale constitue la problématique de ce travail de thèse : dans quelle mesure la production de l'espace littoral s'inscrit-elle dans des régimes politico-économiques de régulation participant à un processus d'obsolescence d'un modèle d'aménagement ?

Deux axes de recherche émanent de ce questionnement :

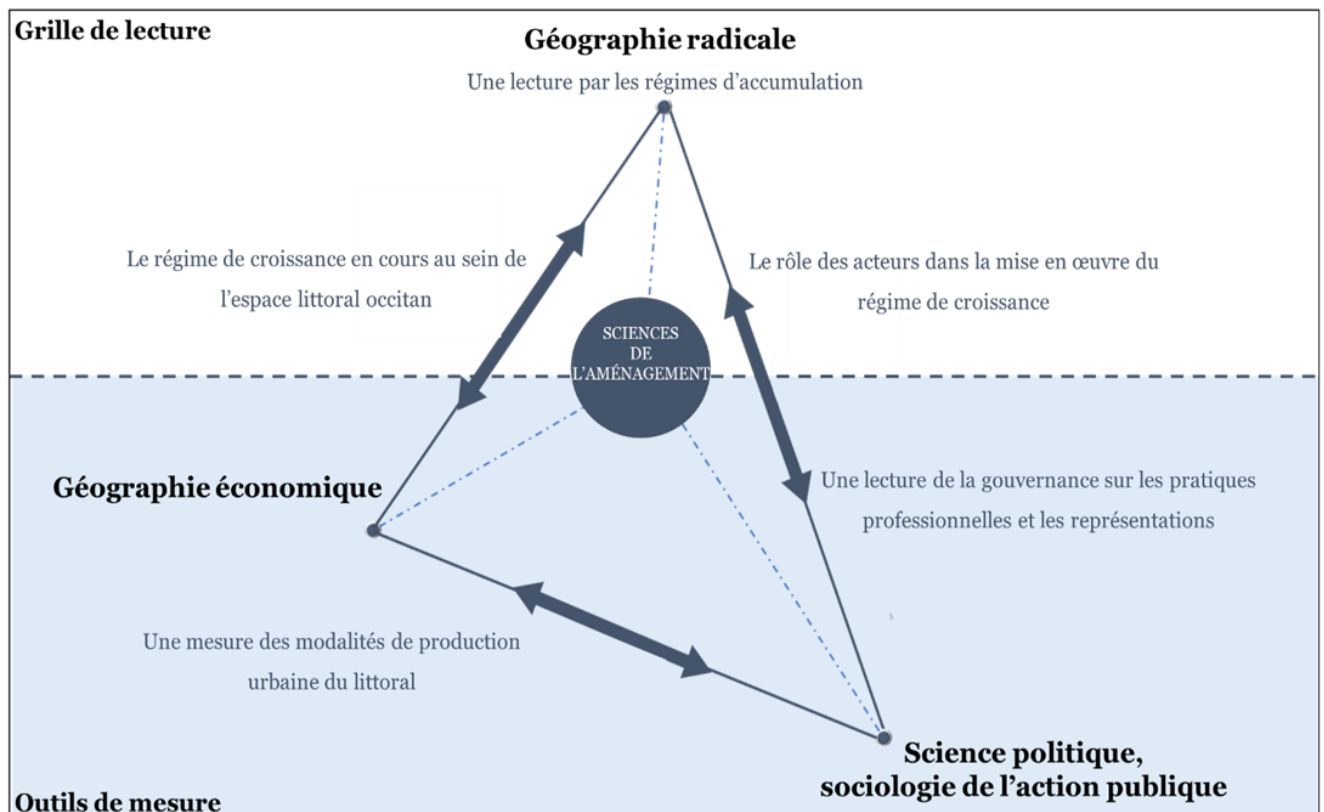
- La première hypothèse est que les régimes politiques et économiques de régulation de l'espace littoral relèvent d'un processus d'accumulation du capital. Elle porte sur la place des territoires du littoral dans le paysage de marchandisation de la ville contemporaine. Un processus d'accumulation qui s'opère autour de systèmes d'intérêts locaux qui sous-tendent à l'urbanisation. Comment cet ordre géoéconomique a-t-il influencé les modalités de production urbaine actuelles du littoral ? Quels effets produit-il sur la configuration des acteurs qui participeraient à favoriser la croissance urbaine du littoral ? Et comment s'observe cette forme de marchandisation de la ville au sein de cet espace ? Ce processus se lit à plusieurs niveaux : économique (économie résidentielle et présente, spécialisation des activités), politique (constitution de régimes urbains d'acteurs variés dont l'État ne disparaît pas, pratiques de

captation de ressources fiscales), et spatiale (création d'espaces rentiers, sanctuarisation de l'espace littoral) ;

- La deuxième hypothèse est une inertie des trajectoires dans le processus d'accumulation du capital de l'espace littoral malgré des trajectoires de gouvernance renouvelées. Elle interroge le processus d'accumulation du capital de l'espace littoral au prisme des gouvernances du littoral, et en particulier sur le pouvoir de l'action politique face à ce processus. Qui sont les acteurs qui veulent rompre avec cette logique néolibérale de l'espace littoral ? Au contraire, quels sont les acteurs qui défendent ce modèle d'accumulation ? Dans le contexte de la loi « recomposition spatiale » qui prononce sur un plan légal la volonté de rompre avec le modèle d'accumulation en vigueur, ce processus hérité des trente glorieuses révèle un jeu d'acteurs où s'observent forces d'oppositions des élus locaux du littoral face aux forces étatiques et la montée en puissance de la Région qui prend son rôle d'intermédiaire et conduit à une régionalisation des politiques d'aménagement du littoral. Une géopolitique locale où les poches de résistances mettent à mal l'action politique dans sa globalité et où la volonté de rupture reste à établir.

Pour y répondre, nous nous sommes munis d'un ancrage pluridisciplinaire capable de pouvoir mesurer et lire les modalités de production urbaine du littoral (*Figure 4*). Cette méthodologie de la mesure va nous permettre d'identifier et de comprendre dans quel régime d'accumulation s'inscrit la fabrique de la ville littorale. Autrement dit, quels sont les leviers, les motivations et les choix qui composent la fabrique urbaine du littoral occitan.

Figure 4 : Un ancrage pluridisciplinaire



Réalisation et conception : M. Bosch, 2024

A cet effet, notre démarche se base sur une grille de lecture reprenant le cadre théorique de la géographie radicale, qui depuis les années 60 interroge les liens entre ville et capitalisme et ceci, à l'aune des rapports de pouvoir, de domination et de dépossession : « *manière dont les chercheurs et chercheuses francophones travaillant sur les questions spatiales analysent les rapports sociaux de domination, qu'ils soient de classe, de race, de sexe, autant de rapports sociaux qui ont un fondement matériel* » (Clerval, Fleury, Rebotier et Weber, 2015, quatrième de couverture)¹⁰. Comme Adam et Comby (2020) nous nous inscrivons dans le cadre théorique de la critique urbaine d'inspiration marxiste, proposé par Lefebvre (1974) et Harvey (2010) où l'espace et ses mécanismes de transformation, de production, demeure le l'objet fondamental au développement et à l'expansion du capitalisme dans la ville. Néanmoins, le positionnement de notre thèse n'a pas pour vocation à faire la

¹⁰ Pour n'en citer que quelques un : Cécile Gintrac, Matthieu Giroud, 2014, Villes contestées ; Hélène Combes, David Garibay et Camille Goirand, Les lieux de la colère. Occuper l'espace pour contester de Madrid à Sanaa, 2016 ; Marc Berdet, Les rêves urbains du capitalisme, 2013 ; Rob Shield, Spatial Questions. Cultural Topologies and Social Spatialisation, 2013 ; Nora Nafaa, Déposséder l'école pour servir la ville néolibérale aux Etats-Unis. Les cas d'Atlanta et de Philadelphie, 2021.

retranscription des faits sociaux que génère le capitalisme au sein de l'espace urbain mais de spatialiser la fabrique de la ville littorale. Notre thèse a donc pour vocation de proposer une lecture spatiale d'un régime de croissance : la trajectoire urbaine du modèle d'aménagement du littoral occitan, d'analyser ses transformations, ses processus de production urbaine et sa matérialisation dans l'espace sous régime capitaliste. A ce titre, seul le champ des études urbaines de la géographie radicale ne suffisait pas pour matérialiser le capitalisme au sein de l'espace littoral. Expliquer simplement que le littoral occitan répondait à un schéma de croissance par rente urbaine (Pinson, 2020), c'est-à-dire, adopter encore et encore les mêmes modalités de production urbaine introduite par la mission « Racine », ne suffisait pas, nous avons le besoin de comprendre comment et pourquoi ce paysage urbain adoptait les mêmes caractéristiques de développement depuis cinquante ans en évacuant au coup par coup l'idée d'un développement durable du littoral. Dès lors, il était nécessaire de mobiliser des sources scientifiques complémentaires afin de pouvoir rendre compte, comprendre et décrypter le schéma de croissance dans lequel s'inscrit la production urbaine de l'espace littoral. D'une manière générale, nous avons donc fait le choix de faire dialoguer deux corpus théoriques supplémentaires qui sont : la géographie économique qui questionne la répartition et la localisation spatiale des activités économiques. Elle questionne également la territorialisation de schémas de développement, l'organisation collective d'acteurs locaux au profit d'une dynamique de développement locale ; et la sociologie de l'action publique, des organisations et plus largement des sciences politiques. Elles ont pour point commun d'adopter une réflexion sur l'action collective, sur les mécanismes de coopération et de coordination, ainsi que sur les schémas de pouvoir et d'influence. En d'autres termes, la triangulation scientifique proposée répond à notre volonté de réaliser une analyse autour des processus de production urbaine de l'espace littoral en régime capitaliste par la matérialisation des transformations urbaines impulsées par les logiques économiques du profit, de la concurrence et de la rente. Ce dialogue académique s'organise sur deux niveaux : (i) le premier niveau est la mesure de la trajectoire du modèle d'aménagement du littoral occitan : mesure de l'évolution de la production urbaine du littoral à une échelle régionale en l'occurrence le littoral occitan à travers les stations « Racine ». Puis, mesure de l'évolution de la production urbaine du littoral à l'échelle territoriale, celle de la collectivité de Saint-Cyprien. Cette mesure renvoie dans les faits, à notre première clé de lecture du régime d'accumulation du littoral qui est celle de la

spatialisation de la fabrique de la ville littorale. C'est ici que la géographie économique va jouer son rôle. Mobilisant des concepts tels que la « ressource territoriale » (Pecqueur et Gumuchian, 2007), les systèmes territoriaux « productivo-résidentiels » (Talandier, 2023) ou encore la production de l'espace par des logiques fiscales (Grandclement et Boulay 2015 ; Guelton, 2018, Pollard, 2018). Sans oublier l'analyse spatiale proposée par Robert (2019) sur l'urbanisation des espaces soumis à la vue de la mer au sein de laquelle il démontre que ces derniers sont plus de deux fois et demie plus artificialisés que les espaces sans vue, l'idée est de faire ressortir ce qui « fait ressource » au sein du système de production urbaine du littoral et comment ce dernier se relocalise, s'adapte aux changements institutionnels et réglementaires pour perdurer dans le temps. Il convient également de préciser comment nous mobilisons les travaux sur la fiscalité qui au sein de cette thèse permettent de proposer une entrée inédite de la « ville financiarisée » (Theurillat, 2011). En effet, la financiarisation de la ville renvoie au rôle des marchés financiers dans le financement de la ville. Or nous n'analysons pas le rôle des acteurs de la finance mais bien le rôle de la fiscalité publique, et donc de la sphère publique, dans cette « financiarisation » dans une logique de « marchandisation de la ville », ou davantage de « régime de croissance » ; (ii) le deuxième niveau de mesure, renvoie à la deuxième clé de lecture du système de production urbaine de l'espace littoral, celui des choix, des logiques et des stratégies d'attractivité où la production urbaine du littoral est déterminée par les intérêts locaux et économiques en confrontation avec les intérêts environnementaux dictés par les sphères étatiques. A l'instar des travaux d'Hellier (2021 ; 2018 ; 2015), ce niveau propose une mesure de la gouvernance institutionnelle du littoral au regard du phénomène de régionalisation des politiques d'aménagement renouvelant les écrits sur les décalages de positions entre l'État et les collectivités locales. Si le climat relevé au sein des arènes politiques autour du projet de loi « recomposition spatiale » témoigne d'un schéma explicatif au prisme des difficultés de coordination et d'harmonisation de l'action collective des sphères institutionnelles, la montée en puissance de l'échelon régional ouvre le débat du champ d'études de la gouvernance bien au-delà de la simple opposition « État-collectivités locales ». Bien que les forces d'oppositions demeurent un élément pertinent pour appréhender une forme d'obsolescence du modèle de gouvernance du littoral¹¹ ; notre immersion nous a poussé à aller au-delà car nous

¹¹ Et sera le premier degré de mesure dans la compréhension de la trajectoire du régime d'accumulation du littoral, néanmoins, elle n'est pas le seul facteur explicatif.

avons le sentiment qu'il nous manquait des pistes de lecture pour arriver à décrire, comprendre et expliquer pourquoi l'obsolescence du modèle d'aménagement du littoral se lisait au prisme de sa gouvernance et non au prisme du système de production urbaine du littoral. Dès lors, en correspondance avec nos observations (arènes politiques et entretiens semi-directifs) nous avons complété nos clés de lecture avec les travaux de Faure (2017), de Claeys (2017), ainsi que ceux de Ghiotti (2023). Bien qu'ils s'inscrivent dans des champs de recherche distincts, l'idée générale qui ressort de leurs travaux est que la coopération est loin d'être le schéma d'action privilégié des acteurs. Ils démontrent en effet, que ces derniers se caractérisent davantage par une forme d'action individualisée, où l'acteur profiterait des zones d'incertitudes générées par le mille-feuille administratif de la décentralisation et agir en stratégie, disposant d'une marge d'action (zone d'autonomie) grâce à la maîtrise d'une zone d'incertitude (Crozier et Friedberg, 1977). A cet effet, ce premier niveau de mesure propose une lecture de la conduite au changement à l'aune des pratiques professionnelles de la gouvernance du littoral, sur l'individu qui opère au sein d'une institution (locale, étatique, régionale) et sa représentation vis-à-vis du futur développement du littoral. Ainsi, notre volonté est de prolonger la question du morcellement de la gouvernance en reprenant les hypothèses vérifiées de la parcellisation des intérêts et des objectifs entre les différents territoires pour les appliquer aux relations internes des différentes institutions publiques qui concourent à la fabrique du littoral. Finalement, les interrogations autour de l'action collective des unités de gouvernance dans un contexte de réforme des fondements d'un modèle d'aménagement introduit l'hypothèse d'une forme d'inertie de ces dernières dans la construction d'un modèle d'aménagement du littoral renouvelé. En effet, dans les dédalles des salons et séminaires dédiés au littoral nous pouvions voir combien les ambiguïtés et les contradictions autour de la stratégie nationale de gestion du littoral étaient puissantes. Ces dernières, nous pouvions les observer au sein de la présentation des grandes ambitions économiques affichées par la Région Occitanie, de communes qui présentaient leurs nouveaux quartiers de port mais aussi et surtout au sein des acteurs qui finançaient ces projets avec principalement des agences d'État : la banque des territoires, la caisse des dépôts. De fait, ces contradictions et ses ambiguïtés nous engagent vers l'hypothèse d'un régime d'immobilisme encastré dans le même modèle d'aménagement du littoral introduit cinquante ans plutôt. Pour réaliser cette mesure de l'inertie nous mobiliserons des concepts de « dépendance au sentier » (Palier, 2010)

ou encore d'un « État aux régimes de gouvernabilité multiples » (Epstein, Pinson, 2021). En définitive, cet ensemble méthodologique va concourir à la construction d'un schéma explicatif global du fonctionnement du système de production urbaine du littoral.

Réaliser une thèse CIFRE

Réaliser un projet de recherche dans un contexte professionnel oblige à des ajustements épistémologiques et ceci, avant l'exposition de notre démarche méthodologique. La contextualisation de l'enquête, notre réflexivité et l'éthique de notre recherche sont autant de conditions pour une validation méthodologique de nos travaux. Une attention particulière quant à la posture et aux clés de sécurité que nous avons adopté tout au long du processus de recherche forment le fondement de l'ensemble de notre démarche épistémologique et méthodologique.

Devenir une doctorante-praticienne

Dès le commencement de ce projet, nous avons éprouvé le besoin, voire la nécessité de nous protéger et d'établir des stratégies de prise de recul. Etant en prise directe avec les élus et notamment le Maire de Saint-Cyprien, il était important d'établir un environnement capable de respecter la neutralité des connaissances scientifiques ; et ce d'autant plus que notre proximité avec le politique, a suscité beaucoup de questionnements de la part de communauté scientifique lors des premières communications autour de la thèse. Néanmoins, nous ne nous sommes pas exclus de ce cadre immersif du projet de recherche, au contraire, nous l'avons mis au service de cette thèse. A l'aune d'une certaine représentation normative du processus de recherche et de la posture du chercheur, les Conventions Industrielles pour la Formation et la Recherche (CIFRE) mettent la lumière sur des pratiques de recherche qui font émerger un nouveau paradigme : (...) « celui d'un chercheur situé, ancré dans des réalités sociales, politiques, institutionnelles, et économiques » au sein desquelles le savoir produit s'inscrit dans une configuration singulière, celle d'une position de dépendance entre le chercheur et l'organisation qui l'emploie.

Ce lien de subordination salariale du doctorant-praticien s'est, dans notre cas, exprimé notamment à travers une dissonance des temporalités et des enjeux qui peuvent échapper au format des conventions scientifiques. Soumis à des injonctions paradoxales, exigences scientifiques, objectifs opérationnels et différentes

temporalités (production de données, agenda politique), nous devons nous contenir dans une certaine forme d'arbitrage afin de maintenir un équilibre entre posture théorique et activité professionnelle. En effet, nous nous sommes construits en tant que praticien scientifique mais aussi en tant que professionnel ce qui signifie que nous avons grandi nous et notre thèse, en dehors du monde académique. Cette sphère professionnelle, a constitué pour nous une modalité de recherche singulière car nous l'avons placé sous l'angle des interrelations socioprofessionnelles. Loin de la vision éthérée, asociale et conventionnelle du chercheur surplombant les choses (Bensa, 2011), nous avons noué d'autres formes de relations à notre objet d'étude, au terrain ou encore aux institutions, nous nous sommes liés à son histoire et nous nous sommes liés aux collaborateurs rencontrés. Les enquêtés ont été également nos plus proches collaborateurs. Cette proximité quasi quotidienne avec notre objet d'étude a questionné notre engagement et ceci, au-delà des convictions idéologiques avec une vigilance permanente pour conserver la qualité de la recherche et la légitimation du projet de recherche.

En réalité, la contractualisation du savoir bouscule les codes du principe même de « *neutralité axiologique* » de Weber, prônant l'impératif de se distancier de ses propres jugements de valeur, de se déconnecter de tout engagement social, idéologique et politique et met en exergue le travail d'évitement d'une entrave au processus d'objectivation scientifique que peut constituer l'environnement d'une thèse CIFRE. Elle questionne également les démarches, les rouages méthodologiques, les postures théoriques, les possibilités d'exercer de manière autonome l'activité de recherche et les comportements d'autocensure. De fait, nous nous sommes inscrite dans une maîtrise plus importante et plus expansive du processus de réflexivité et de distanciation. Cependant, il est également important de dire que le cadre d'une thèse CIFRE ne présente pas plus de contraintes que les thèses « traditionnelles » mais qu'elle demande plutôt une adaptabilité des démarches, des processus et des modalités de recherche. Effectivement, même si « la littérature existante met en avant un rapport de domination entre les employeurs et les doctorants » (Perrin-Joly, 2010) et toutes les contradictions qui peuvent en émerger, nous avons bénéficié de modalités de recherche avantageuses notamment du point de vue de l'accès facilité au terrain, à des données et à des personnes-ressources. Loin de la dualité entre scientifique et professionnel, le monde professionnel est devenu pour nous une source d'information perpétuelle et d'analyse donnant lieu à une ouverture des perspectives de recherche, à

l'identification de différents faits et circonstances qui ont modulé nos choix mais qui ont aussi donné lieu à l'apparition de nouveaux terrains d'enquête.

Dans notre cas, nous avons procédé à une quête perpétuelle de distanciation et d'objectivation des interactions socioprofessionnelles afin d'éviter les écueils d'une proximité trop importante avec notre objet d'étude. En définitif, nous avons eu pour tâche d'investiguer en construisant des stratégies et dispositifs appropriés au regard de notre appartenance professionnelle.

Enquêter librement

Nous sommes partis du principe que la recherche CIFRE se présente comme avantageuse avec des espaces de subjectivation et des espaces de compréhension donnant lieu à l'objectivité mais également à la réflexivité. Cependant, il nous semble évident que malgré une adaptabilité du chercheur, la condition *sine qua non* à la préservation du caractère scientifique demeure dans la construction d'une confiance entre le chercheur et le commanditaire et la résistance à la commande. Et c'est dans cet environnement, sans pressions de la commande et sans orientations forcées du processus de réflexion, que nous avons pu œuvrer.

Dès le départ, nous nous sommes inscrite dans un schéma de confiance entre nous et le commanditaire autrement dit, le Maire de Saint-Cyprien. S'il avait des attentes sur la compréhension de son territoire, nous y avons répondu en tant que géographe ou urbaniste menant une étude sur un territoire. Néanmoins, la définition de ce qui caractérisait le territoire de Saint-Cyprien a donné lieu à plusieurs pistes de lectures et d'analyses. Le choix d'investiguer telle ou telle clés de lecture a été pris en toute liberté, même si nous avons dû le motiver notre choix auprès de notre directrice et auprès de monsieur le Maire. Notre volonté d'enquêter sur le terrain de notre choix a été entièrement respecté par l'ensemble des parties prenantes. De la même manière, nous avons, librement interrogé les acteurs les plus pertinents pour l'étude, sans subir aucune contrainte politique. Nous prenons également la liberté de dire aujourd'hui, que la commune de Saint-Cyprien a fait preuve d'une certaine audace dans l'intégration totale d'une chercheuse au sein de leur commune car en réalité ce cas de figure demeure une exception dans le paysage local. Cette initiative doit être à notre sens soulignée. Autrement dit, notre rôle en tant qu'aide à la décision a toujours été accueilli avec respect.

En définitive, il ne serait pas judicieux de prédéterminer avec force les méthodes ou la posture à adopter car un projet de recherche demeure unique au regard de sa dépendance à son chercheur et ses acteurs encadrants. Néanmoins, il est possible de confondre la posture d'un doctorant-salarié à celle d'un équilibriste jonglant ainsi, avec les cheminements, les langages, les représentations, les cadres conceptuels et méthodiques issus à la fois de la sphère scientifique et de la sphère professionnelle. C'est ce que nous avons fait. Si nous avons commencé notre analyse épistémologique sous l'orientation d'une possible dualité entre projet de recherche « classique » et projet de recherche professionnel, nous avons observé un effacement de cette confrontation assez rapidement dans le processus de recherche, allant davantage vers une épistémologie transversale et plurielle de la pratique de recherche.

Enquêter au sein et hors des murs de la collectivité

Comme énoncé plus haut, nous avons mis à profit notre positionnement stratégique se rapprochant de l'ethnologue, pour bâtir notre objet scientifique et notre démarche méthodologique (Kaufmann et Singly, 2016). Effectivement, nous étions présents au sein du service urbanisme deux jours et demi par semaine. Un service urbanisme où beaucoup de monde circule (élus, promoteurs, résidents, notaires) et où les enjeux territoriaux font l'objet d'une grande attention. Mais aussi, au sein d'instances régionales lors de réunions, de séminaires, de tables rondes et d'ateliers dont l'objet principal de discussion était « l'avenir du littoral ». Ces deux espaces temps ont beaucoup alimenté notre carnet de recherche et plus largement notre enquête. En ce sens, notre approche est résolument qualitative car elle répond à la dimension immersive de notre projet de recherche.

Au plus près des différents acteurs participants à l'aménagement de l'espace littoral, l'enquête est outillée de séances d'observations (directes, indirectes, participantes, non participantes), d'entretiens et de la consultation d'archives. Cette thèse s'appuie donc avant tout sur une analyse des actions et interactions des acteurs, de leur point de vue. Elle s'appuie sur leurs discours, leurs intentions (le pourquoi de l'action), les modalités de leurs actions et leurs interactions (le comment de l'action). Il ne s'agit pas seulement de décrire et de raconter de manière descriptive les faits, mais plutôt de les comprendre en se plaçant dans une logique de situation qui va objectiver des éléments d'un contexte d'action et d'interaction.

Construite en trois espaces (*Figure 7*), la force scientifique de notre enquête se situe dans l'observation et la mise en tension des points de vue entre la situation telle que la vivent les acteurs et la situation telle qu'elle est vue par nous et c'est de cette tension que naît l'analyse. Elle réside également dans une construction méthodologique spécifique¹² pour répondre aux spécificités de la recherche action. En effet, naviguer au cœur d'un service urbanisme d'une collectivité littorale a indéniablement enrichi et nourri les idées développées dans cette thèse. Cependant, il a été aussi primordial de mettre en place des stratégies d'adaptation pour ne pas basculer dans l'extrême *in situ*. Le corpus d'entretiens semi-directifs est l'outil qui nous a permis de nous extirper d'une forme de monographie et ainsi, produire une montée en généralité des phénomènes observés. Enfin, pour éviter une complexité trop importante que peut générer cette forme de va et vient entre les murs et hors des murs de la collectivité dans la compréhension de notre démarche et plus spécifiquement celle de notre objet d'étude. Nous avons documenté l'espace littoral à travers une mise en situation historique et socioéconomique de la station balnéaire issue de la mission « Racine ».

Enquêter en jonglant entre notre statut de doctorante et notre appartenance professionnelle

La temporalité du projet de recherche a rejoint celle du processus de production de la politique publique relative au projet de loi « recomposition spatiale ». Nous avons donc été le principal interlocuteur, représentante de la collectivité lors de ces espaces de rencontres et de discussions. Un appui institutionnel engendrant des conditions d'introduction aux réseaux locaux et d'accès aux terrains optimales et de fait, un certain équilibre entre les trois terrains en termes d'investigation. Cependant, cette identification professionnelle peut également générer une certaine réticence de la part de certains acteurs notamment dans le cadre des entretiens. En effet, elle peut faire l'objet d'un amalgame entre la profession, dans notre cas un outil d'aide à la décision,

¹² Une méthodologie spécifique mais qui s'inscrit largement dans les méthodes d'enquête qualitative en sciences sociales.

et l'étiquette politique de la commune pour laquelle nous avons œuvré. Ainsi, nous avons adapté nos techniques d'approches et d'investigations en fonctions des acteurs ciblés.

« L'entretien est une interaction. Il est le fruit de la relation entre l'enquêteur et l'enquêté. Ainsi, il appartient à l'enquêteur de favoriser l'échange de façon à ce qu'il se déroule dans les meilleures conditions » (Morange et Schmoll, 2016, p. 107).

« Ah ! (...), vous travaillez pour la commune de Saint-Cyprien, je dois dire que je suis surpris de cette initiative venant de leur part mais elle est à mon sens la bienvenue et je salue cette action qui est de se tourner vers le scientifique » (Verbatim, entretien, 2020).

Le principal matériau qui constitue notre enquête de terrain sont les entretiens, les interactions avec les acteurs rencontrés tout au long du projet de recherche. Ces acteurs majoritairement constitués de personnalités politiques et de directeurs et/ou de chefs de services qui concourent à la production et à l'application des politiques du littoral et notre condition de doctorante-salariée, pose des questions méthodologiques et éthiques de la recherche : le contexte de hiérarchie administrative face à une collectivité locale ; l'environnement géopolitique vis-à-vis de nos établissements de rattachement ; notre qualité de chercheur. En raison de ces trois éléments, il convient de revenir plus explicitement sur notre stratégie d'approche et notre positionnement.

Le fait d'opérer *in situ* peut être interpréter de la manière suivante : être identifiée comme un élément œuvrant non pas pour un territoire mais pour un élu, être identifié comme un élément œuvrant non pas pour la science mais pour assoir un projet politique. La distinction doit être faite car s'il est évident que tout agent public territorial ou agent d'État et quel que soit son grade, doit être objectif et œuvrer au bon fonctionnement du service public. Il en est de même au sein de la communauté scientifique avec laquelle nous avons dû faire force de persuasion pour démontrer la neutralité et la rigueur scientifique de nos travaux. Cette évidence est loin d'être admise, aussi bien du côté des services étatiques, que des gouvernements locaux. De fait, nous nous sommes souvent présentés sous l'égide de la recherche face à certains hommes politiques et aux services de l'État. L'idée n'était pas de les tromper mais dans un premier temps qu'il nous accorde ces entrevues et dans un deuxième temps que le discours soit le plus sincère possible. Dans certains cas, nous ne pouvions pas éviter notre rattachement à la collectivité car certains acteurs été appréhendés au sein de

séminaires dans lesquels nous représentions la commune. A ce titre, il a été effectué un véritable travail pédagogique montrant nos intentions apolitiques. Il est vrai que les effets de hiérarchie administrative peuvent conduire à une certaine méfiance de la part des services étatiques interrogés. Leur place dans le processus décisionnel les positionne comme un instrument régulateur approuvant ou non différents projets d'aménagement. Cela peut parfois être mal vécu par les échelons locaux et conduire à une forme dégradée des relations entre services étatiques et pouvoirs locaux.

D'une manière générale, les différents échanges se sont réalisés dans des conditions de confiance. Leur intérêt commun sur le questionnement du littoral était propice à une bonne conduite des entretiens semi-directifs, nous avons senti des acteurs très attachés à l'objet d'étude et ont été très généreux à la fois sur le plan du temps consacré et sur celui du partage des informations et avis lors des entretiens. L'ensemble des personnes interrogées était soucieux d'avoir bien répondu aux questions ou que nous ayons assez d'éléments et nous indiquaient des acteurs supplémentaires qu'ils jugeaient opportun que nous rencontrions. Un cadre d'analyse de qualité s'est ainsi dégagé et cela nous a permis d'asseoir certaines observations et hypothèses mais également à ouvrir d'autres perspectives de recherche.

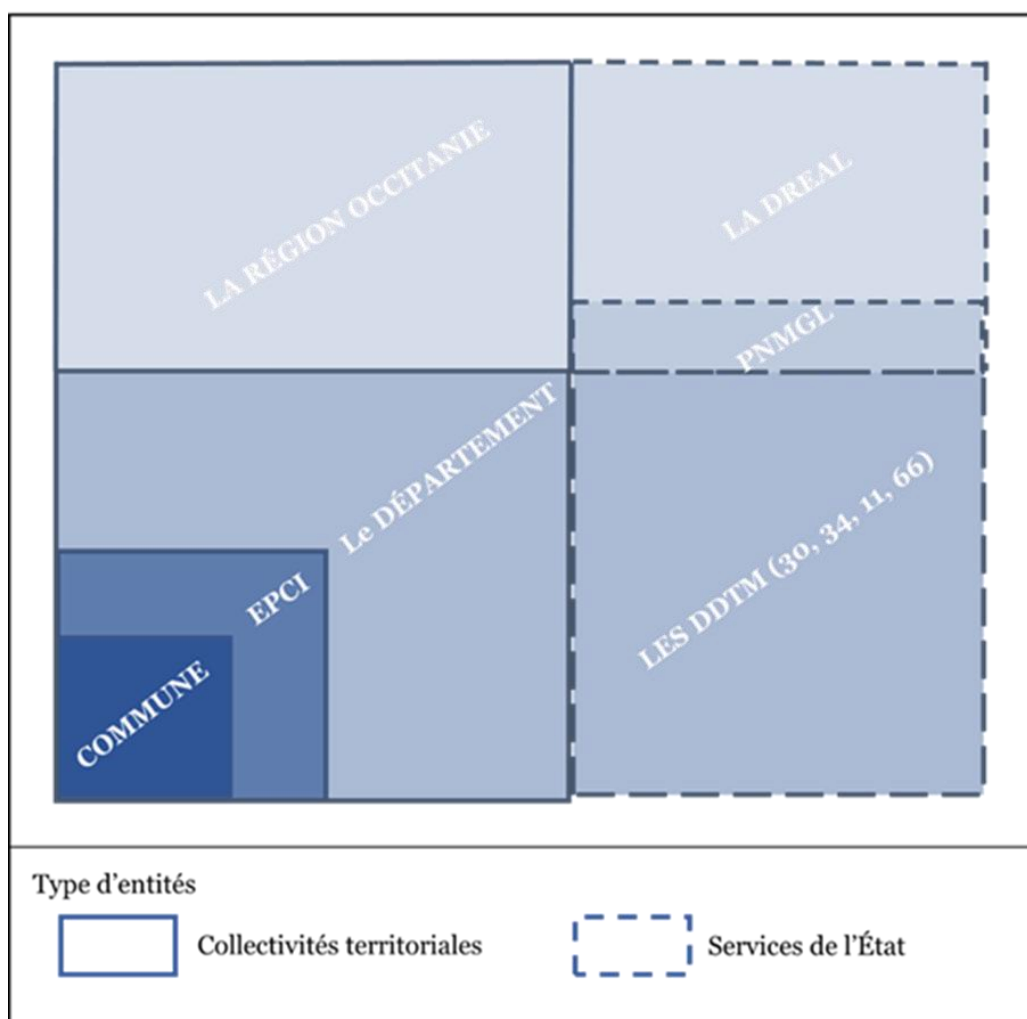
Mobiliser l'outil « entretien semi-directif » pour comprendre le système de production urbaine du littoral

Principal matériau original de ce travail de recherche, l'entretien semi-directif est mobilisé pour comprendre les mécanismes qui régissent le système de production urbaine de l'espace littoral et pour situer la réalité des sujets observés (cadre professionnel) à l'échelle locale dans une échelle globale. Reprenant les termes de Le Gall et Beriot (2013), l'approche holistique rend compte de la réalité des relations entre les acteurs et de ce fait révèle la configuration spécifique du « système à considérer ». Effectivement, dans une problématique de territorialisation des politiques du littoral, l'approche systémique nous invite à considérer la gouvernance du littoral comme un système ouvert complexe aux composants multiples. A ce titre, la construction théorique des entretiens semi-directifs repose sur la volonté de mieux comprendre les processus d'organisation et d'interaction des éléments dans un système complexe. Ainsi, notre corpus d'entretiens semi-directifs présentent trois objectifs méthodologiques :

1. Premièrement, **de la commune de Saint-Cyprien au littoral occitan :**

Le caractère immersif du projet de recherche nous a permis de faire le rapprochement entre le monde universitaire et son bagage scientifique, et le monde d'une institution territoriale et ses modalités d'exercices en matière de politiques publiques. Cependant, l'objet de notre recherche n'est pas de réaliser une monographie d'un territoire et de ses problématiques mais de questionner le mode de production urbaine à l'échelle du littoral occitan. En l'occurrence, l'outil entretien semi-directif va nous permettre de monter en généralité les hypothèses et les problématiques de recherche soulevées *in situ* (collectivité) et ainsi obtenir une vision de longue portée. Pour ce faire, nous nous sommes inscrits dans une approche *structurelle du pouvoir* (Lewandowski, 1974 ; Birnbaum, 1979) à travers l'environnement réglementaire du littoral et le schéma de compétences qui en découle (Figure 5). L'édition de l'ensemble des politiques, des stratégies, des dispositifs et des schémas stratégiques de planification relatifs au littoral, révèle une première esquisse du système avec notamment, une première identification de ses institutions.

Figure 5 : Schéma de compétences à l'échelle du littoral Occitan



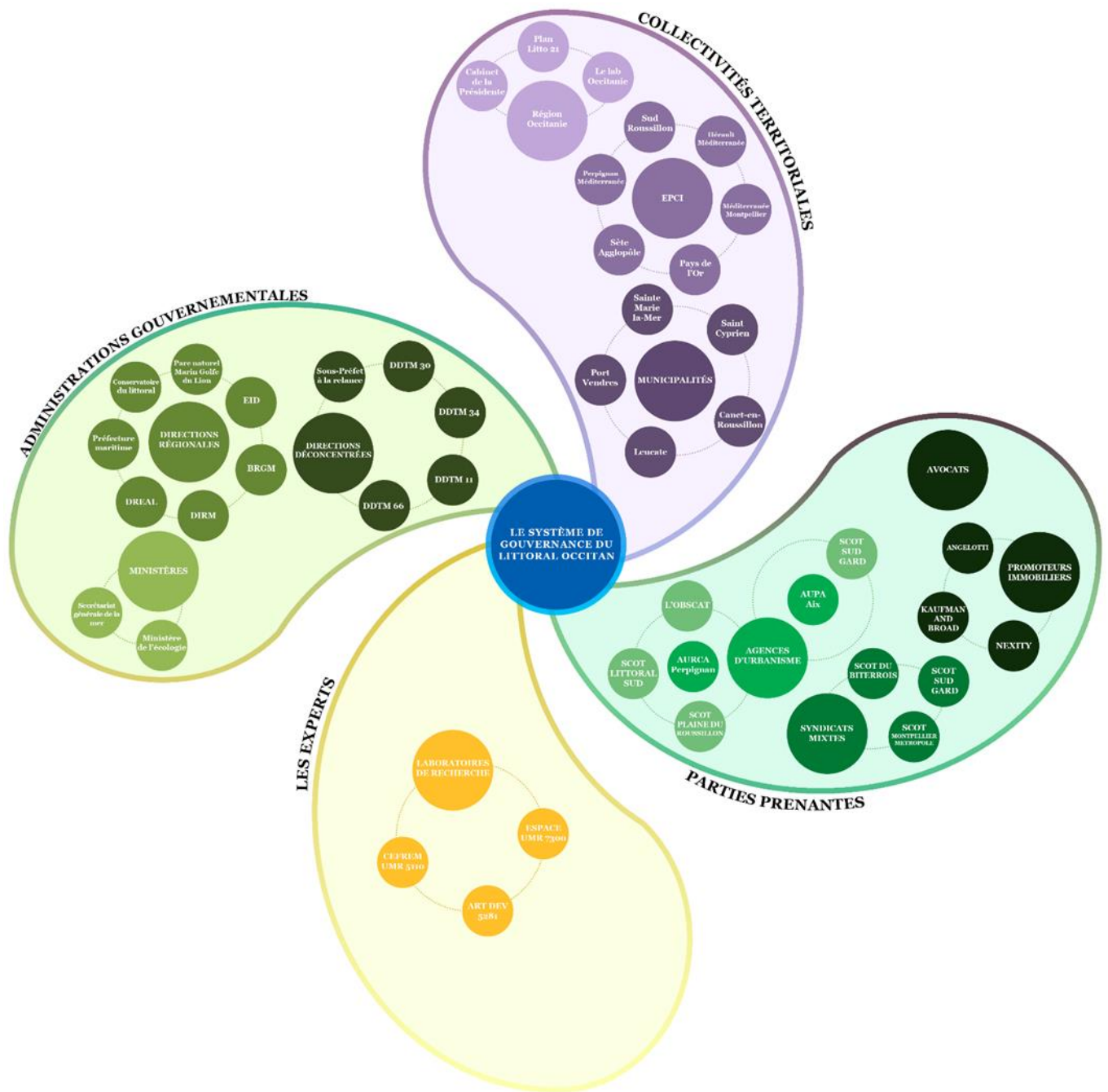
Réalisation et conception : M. Bosch, 2024

2. Deuxièmement, le choix des acteurs : **du littoral occitan au littoral métropolitain** (Figure 5)

Après un premier temps caractérisant le système apparent, nous avons eu recours à la méthode positionnelle pour identifier les institutions et les acteurs au sein de celles-ci. Nous avons ainsi travaillé sur les institutions occupant des positions permettant de participer au processus décisionnel en matière de politiques d'aménagement du littoral. Il en est de même pour le choix des acteurs, en fonction d'indicateurs de positions fondés sur deux critères : l'appartenance à une institution publique et l'occupation d'un poste de direction. Les personnes sélectionnées sont les suivantes (Figure 6) : (i) Les membres de cabinet en charge des dossiers de développement durable du littoral (cabinets des ministres et secrétaires d'État, et cabinets des instances régionales en charge spécifiquement des questions de gestion des espaces littoraux).

(ii) Les directeurs et sous-directeurs des directions (ou adjoints au directeur) en charge de ces questions : Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement de l'Hérault (DREAL), les Directions Départementales des Territoires et de la Mer du littoral occitan (DDTM), la Direction Interrégionale de la Mer Méditerranée, la Préfecture Maritime de la Méditerranée, l'Entente Interdépartementale pour la Démoustication du littoral méditerranéen (EID), le Bureau de recherches géologiques et minières Occitanie (BRGM), le Conservatoire du littoral, le Parc Marin du Golfe du Lion. (iii) Nous avons ajouté les directeurs des institutions, en charge d'accompagner les élus locaux dans l'élaboration des documents stratégiques de planification. Si les échelons locaux ne demeurent pas en haut de la pyramide quant à l'élaboration des politiques publiques, ils doivent cependant participer à leur déclinaison à travers leur stratégie territoriale. Cela concerne les structures suivantes : les agences d'urbanisme, les syndicats mixtes, les associations à l'appui technique et scientifique, les Etablissements Publics Intercommunaux (EPCI) et certaines collectivités. Le troisième temps de l'échantillonnage s'est poursuivi en mobilisant l'approche décisionnelle. En effet, cette dernière s'inscrit dans un ensemble de représentations qui débordent largement le cadre des politiques publiques au sens strict du terme (Hassenteufel, 2011). Cette méthode d'échantillonnage coïncide avec l'outil de l'observation participante et l'environnement professionnel du projet de recherche. De fait, un deuxième groupe se dégage caractérisé par un collectif exogène au processus de fabrication des politiques publiques du littoral au regard de leur caractère non institutionnel. Nous nous inspirons ainsi de la notion « *policy-planning network* » qui correspond à un réseau agréant des acteurs de la communauté scientifique, économique et civile menant à des « *policy-discussion groups* » (Hassenteufel, 2012). Il s'agit de s'éloigner de la dimension réputationnelle et d'observer comment ces sphères non institutionnelles interviennent en amont sur les politiques du littoral. Enfin, ne mobilisant pas l'analyse sociographique, notre échantillonnage demeure tout de même hétérogène (position hiérarchique, organisation, fonction).

Figure 6 : Ensemble des acteurs et institutions ayant participé aux entretiens semi-directifs



Réalisation et conception : M. Bosch, 2024

3. Troisièmement, l'objectif de l'entretien : **mesurer le système de production urbaine de l'espace littoral**

Comme le rappellent Pinson et Sala (2007), l'entretien a une visée à la fois informative et compréhensive. A ce titre, la grille d'entretien intègre des éléments informatifs sur leur expérience au regard de leurs missions professionnelles (pratique) et des éléments compréhensifs sur leur vision du littoral et de l'action publique (représentations). Nous observerons une construction des représentations dans un vécu spacio-professionnel et combien ces représentations font écho à l'expérience professionnelle du littoral, du processus décisionnel et à la confrontation directe avec les politiques publiques du littoral. En ce sens, l'entretien repose sur trois sujets : (I) La représentation du littoral. Nous avons fait le choix de ne donner aucune précision par qu'est-ce que nous entendons par « littoral ». Le but étant de se positionner en retrait pour ne pas influencer l'orientation de leur définition. (II) La gouvernance du littoral au regard du rôle et du poids d'un acteur, d'une institution ou d'une décision dans l'élaboration des stratégies et des politiques d'aménagement du littoral. (III) Les controverses autour des problématiques de territorialisation des politiques du littoral. (IV) Enfin, les éléments prospectifs quant au futur développement du littoral. Au final, les entretiens nous engagent vers une analyse des interactions et des rapports de force entre les acteurs et les parties prenantes des processus étudiés. L'objectif est d'observer le niveau d'intervention de chaque acteur, de chaque structure et ainsi, questionner la nature de leur rôle dans le système de production.

Les usages de l'entretien semi-directif

Le corpus d'entretiens semi-directifs constitue l'un des principaux matériaux originaux de cette thèse. L'entretien semi-directif est jugé comme un mode d'accès privilégié à des faits sociaux dans la sociologie de l'action publique (Pinson et Sala, 2007). Ce paradoxe incite à préciser les usages de l'entretien dans cette thèse. Ils sont au nombre de quatre : (i) informatif, dans le but de reconstruire le déroulement des processus appréhendés ; (ii) compréhensif (ou herméneutique), avec l'objectif de cartographier les différents points de vue, prises de positions et actions des acteurs dans ces processus ; (iii) heuristique, car nombre d'idées développées dans cette thèse est né lors de la transcription, du commentaire ou de la relecture d'entretiens ; et (iv) démonstratif, les entretiens étant cités dans le corps du texte pour enrichir les descriptions et soutenir les démonstrations. Enfin, en accord avec l'ensemble des interviewés, nous faisant le choix de l'anonymat. A cet effet, la retranscription des

verbatim s'opère selon des catégories : acteurs étatiques, acteurs collectivités territoriales, acteurs parties prenantes et acteurs scientifiques.

L'observation au cœur de ce travail de thèse

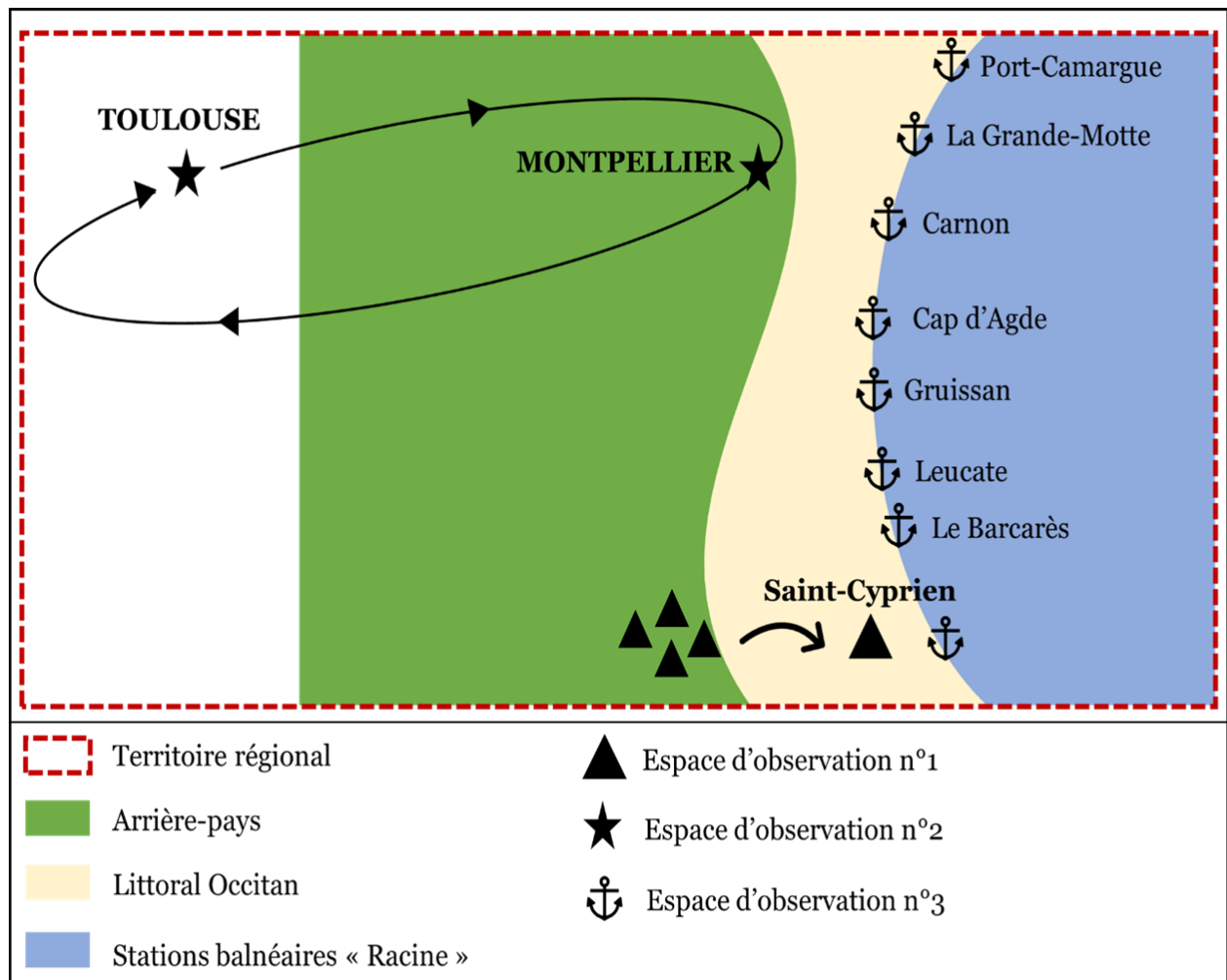
La seconde technique d'enquête déployée au cours de cette thèse est l'observation, et plus spécifiquement l'observation participante concomitante du cadre immersif de la thèse (Kauffmann, 2016). Dans notre cas, cette pratique d'enquête était utilisée de manière permanente lorsque nous étions sur site. Avant de préciser la nature et les caractéristiques des sites d'observations, il nous semble nécessaire de préciser l'importance de la mise en recul de ces derniers. En effet, l'alternance entre le laboratoire et ces espaces d'observations directes et participantes, était certes parfois éprouvante pour nous car nous l'avons vécu comme une réelle gymnastique de l'esprit entre les codes de la recherche et ceux des institutions politiques et locales. Cependant, elle nous apparaît aujourd'hui comme un élément organisationnel primordial dans ce genre de projet de recherche. Et ceci, même si nous nous étions munis d'un cadre théorique solide, avec une grille de lecture nous permettant d'évoluer et de circuler au grès des contextes mais aussi de nous guider dans la prise de regard dans chacun d'eux¹³.

Le laboratoire de recherche était pour nous un espace d'objectivation et de prise de recul sur ces espaces d'observations et les éléments repérés. Plus que ça encore, il représentait l'espace où nous pouvions mettre sur pause notre hyper-vigilance permanente notamment au sein de la collectivité de Saint-Cyprien. Cela nous a permis d'assurer la validité des données de terrain d'une part, et de nous assurer un environnement sain de la thèse, d'autre part. Il est commun en géographie de questionner la validité des données de terrain (Morange, Schmoll *et al.* 2016), nous rajoutons qu'elle l'est davantage dans le cadre de recherches CIFRE. Nous nous sommes alors inspirés de la triangulation des données d'Apostolidis (2005) autrement dit, nous avons vérifié nos données aux regards de la littérature scientifique, grise, de documents institutionnels, archives, données institutionnelles. Puis, les articles de presses, les discours politiques, notamment les supports de communication comme les bulletins ministériels ou municipaux ont été également mobilisés. Et enfin, nous avons vérifié la cohérence des données entre les espaces d'observations et les entretiens semi-

¹³ Une grille de lecture basée sur les rapports entre les faits, les ressemblances ou les différences, les régularités ou les variations, les simultanités ou les successions afin de contrôler l'intelligibilité du traitement.

directifs. Effectivement, au-delà de confirmer les propos tenus de nos enquêtés, nous avons pu observer une certaine continuité des états d'esprits de ces derniers entre les réunions collectives et le cadre davantage plus intimiste de la commune ou de l'entretien.

Figure 7 : Cartographie des différentes scènes d'observation



Réalisation et conception : M. Bosch, 2024

Pour revenir aux espaces d'observation (*Figure 7*), nous pouvons en identifier trois. Le premier espace était celui de la collectivité. Au sein de ce dernier, plusieurs catégories de séances d'observation peuvent être identifiées avec en premier lieu, le service urbanisme de la commune. Ne participant pas aux activités du service de manière directe, cet espace était simplement un espace de travail qui pouvait nous accueillir. Mais, il a été l'une de nos principales ressources informationnelles dans notre collecte de données, il a été riche d'enseignements sur le contexte dans lequel l'aménagement d'un territoire évolue. Il a surtout été un formidable levier pour notre intégration aux seins d'organisations politiques exogènes à la commune. Les agents de ce service ont

fait preuve d'une grande bienveillance en m'accordant des temps de partage, que ce soit dans le cadre de mon projet ou dans le cadre d'un appui technique. Ils ont été un appui relationnel important où des liens de confiance se sont établis. La deuxième catégorie que nous pouvons identifier sont les séances d'observation réalisées dans le cadre de diverses réunions avec nos encadrants, dans notre cas le Directeur Général des Services (DGS) de la commune de Saint-Cyprien et le maire. Elle s'étend aussi à la communauté de commune Sud Roussillon, où nous avons pu assister et participer à des réunions où étaient présents les élus d'autres communes. Notre rôle était différent au sein de ces instances, dans la mesure où nous étions identifiés comme un appui d'aide à la décision par notre remontée d'information sur les éléments constatés sur le terrain que ce soit d'ordre opérationnel ou politique¹⁴. Ces séances ont aussi été sources de précisions sur des éléments factuels et conjoncturels et surtout elles ont participé à compléter le puzzle du jeu d'acteurs, en rendant compte des différents cadres interprétatifs relatifs à la production de l'espace littoral. En effet, c'était le seul endroit où nous pouvions appréhender les représentations d'élus du rétro-littoral¹⁵ étant donné que Saint-Cyprien est la seule commune littorale de cette communauté de communes. Pour finir, la troisième catégorie est l'exploration physique de la commune, où nous pratiquions quotidiennement la commune. Nous allions observer comment évolue ce territoire au grès de la saison estivale, observer de manière concrète les effets du processus d'accumulation du capital sur la morphologie urbaine de ce territoire. Autrement dit, mettre en mots et en images un processus chiffré puis confronter les informations (Faugière, 2008).

Le deuxième espace d'observation, était le processus de production de la politique publique sur le projet de loi « recomposition spatiale ». En prise directe avec ce « *making democracy work* » (Bevort, 2002), nous participions à des ateliers, des salons, des tables rondes, des séminaires avec une intégration au réseau de production de cette politique par le biais de la collectivité. Nous nous présentions alors avant tout comme chercheuse. Cet ensemble de séances majoritairement organisée par la région Occitanie et les instances étatiques notamment la DREAL, au sein de la métropole de Montpellier, ont été un véritable outil de mesure des éléments structurels de la production des politiques urbaines du littoral. Elles nous ont permis d'aller au-delà

¹⁴ Politique dans le sens où c'était nous qui représentions la commune lors instances régionales.

¹⁵ Effectivement, l'ensemble des acteurs présent au sein de cette enquête sont principalement rattachés au littoral soit sur un plan politique ou dans le cadre de leur activité professionnelle.

d'une analyse descriptive de l'action institutionnelle et ont révélé des méthodes politiques d'oppositions ou d'adhésions. Notre positionnement *hinterland* nous a propulsé au cœur des réflexions suite à la désignation du problème urbain du littoral qui est celui du maintien des sociétés littorales face à l'identification du risque du recul du trait de côte. Cela a été un terrain fondateur dans la construction scientifique de nos schémas d'analyse, et un terrain formidable dans l'expression des logiques et stratégies d'acteurs. Enfin, elle nous a permis une analyse fine des dynamiques à l'œuvre et des contextes dans lesquels elles s'inscrivent. En étant le témoin de certaines situations de tensions, nous avons pu monter en généralité l'expérience vécue de nos enquêtés identifiée lors des entretiens.

Le dernier espace était les visites au sein des différentes stations balnéaires issues de la mission « Racine », contrairement aux espaces précédents qui renvoient à des jeux de pouvoirs s'exprimant sur différentes échelles, ici l'observation a pour objectif d'interagir avec notre objet d'étude sans jongler avec les rapports de forces, avec notre rôle d'outil d'aide à la décision ou notre hyper-vigilance d'éléments qu'il ne faudrait pas manquer. Dans ce cadre, la collecte du matériau s'inscrit dans des éléments visuels de type architecture, populations pratiquants les lieux, analyse de la morphologie urbaine. Cette observation des stations balnéaires nous a conduit à constituer une grille de lecture reposant sur les rapports entre les ressemblances ou les différences, les régularités ou les variations et de fait, incarner davantage notre objet d'étude.

En définitive, il s'agissait avant tout d'observer de façon directe en l'exercice d'une attention soutenue un « *ensemble circonscrit de faits, d'objets, de pratiques dans l'intention d'en tirer des constats permettant de mieux les connaître.* » (Arborio et Fournier, 2010, p.9). Dans l'antre de la fabrique d'une politique publique, il était nécessaire de venir accentuer la représentation des logiques d'acteurs à travers les pratiques observables. L'usage de l'observation directe a dès lors été mobilisée de manière à rendre compte des actions collectives et des processus sociaux qui peuvent être en partie appréhendés à l'égard des interactions directes. De fait, cette interaction avec le terrain est venue établir des faits de pratique, saisir le contexte dans lequel les acteurs (politiques, techniciens) s'y développent et prendre en compte leur dimension verbale, l'effet de spontanéité. Au regard de la caractérisation sociale dans laquelle s'inscrit notre projet de recherche CIFRE, l'observation participante nous a avant tout permis de vivre la réalité des sujets observés et de pouvoir comprendre certains

mécanismes difficilement décriptables pour quiconque demeure en situation d'extériorité. En participant au même titre que les acteurs, nous avons bénéficié d'un accès privilégié à des informations inaccessibles au moyen d'autres méthodes empiriques (Beaud, Weber, 2010).

Saint-Cyprien : une étude de cas de la fabrique urbaine du littoral

Durant quatre mois¹⁶, notre projet de recherche a fait l'objet d'un processus de co-construction entre M. Thierry Del Poso maire de Saint-Cyprien, nous future doctorante-salariée et Mme Sophie Masson directrice de thèse. A l'issue de ces différents échanges, nous nous sommes entendus sur la difficulté de l'élu à s'engager dans une vision prospective de son territoire au regard des problématiques de ce dernier sur le plan règlementaire, sociétal, économique et environnemental.

« Si je fais appel à vous (les scientifiques), c'est que je suis en attente de réponses face à l'évolution de mon territoire. Une évolution que j'ai du mal à comprendre et à y répondre. Aidez-moi à entrevoir l'avenir de Saint-Cyprien. (...). Je souhaite une étude fine et scientifique de mon territoire, j'attends qu'elle soit neutre, objective et affranchie des contingents politiques » (Thierry Del Poso, 2018).

¹⁶ Quatre mois précédant le contrat doctoral, la discussion autour de l'orientation de la thèse s'est réalisée à travers des échanges réguliers entre les différentes parties prenantes du projet de recherche.

Tableau 1 : Illustration des problématiques de la municipalité de Saint-Cyprien

QUELQUES INDICATEURS	
Chiffres	Sources
❖ 70 % des copropriétés sur le territoire datent d'avant 1986	Classification des permis de construire et des déclarations d'achèvement de travaux de 1954 à 2016, archives communales
❖ 60 % de la population permanente réside sur l'entité plage	INSEE, découpage infracommunal, 2018
❖ Une population lissée sur l'année 2018 estimée à 20 000 personnes	Consommation de l'eau sur le territoire, station d'épuration de Sud-Roussillon

En effet, Thierry Del Poso natif et maire de Saint-Cyprien depuis 2009, a pu observer un changement d'usage de la plage qui auparavant n'était que ponctuel et qui est devenu un lieu de vie pour une population permanente (*Tableau 1*). Le découpage infracommunal de L'Institut National de la Statistique et des Études Économiques (INSEE), le confirme avec un pourcentage de population permanente plus important sur l'entité plage (60%) que sur l'entité village (30%). De plus, la consommation d'eau sur une année (2018), révèle un taux de présence supérieur (20 000) au nombre d'habitants recensés par l'INSEE (10 636, 2016). Ces données présentent un territoire qui est pratiqué et habité quotidiennement, et pose la question de l'adaptabilité du bâti face aux évolutions socio-contemporaines. Corrélé au vieillissement du parc de logements, la municipalité met en avant la problématique de leur typologie, de leur transition énergétique mais également de leur résilience face au changement climatique. Sa deuxième grande préoccupation tient à l'avenir de son territoire. Le maire observe le manque de perspectives face aux mutations législatives qui contraignent drastiquement le développement de son territoire. A cet effet, notre acceptation théorique du territoire est d'ordre diachronique.

Un travail d'archiviste intense

Durant un an nous nous sommes plongés dans les archives communales de Saint-Cyprien, interrogeant et mobilisant des communications de types journaux de presse locaux, des photographies, les bulletins municipaux de l'époque, le registre des permis de construire, des correspondances de l'époque entre dirigeants¹⁷. Cela a conduit à la collecte de plus de mille documents, autant de sources pouvant nous aider à comprendre notre objet d'étude, comprendre sa trajectoire, ses spécificités et de le découvrir tel qu'il était, ce qu'il est devenu et ce qu'il adviendra.

Une fois ce travail d'archiviste réalisé, nous avons fusionné plusieurs techniques afin de rendre intelligible ce matériau d'enquête. Pour y parvenir, des outils tels que le système d'information géographique (SIG), combinés aux résultats des recherches bibliographiques et des missions de terrains, ont été utilisés. Corrélé à des entretiens dit « exploratoires » et « scientifiques » ainsi qu'à l'étude du volet règlementaire et opérationnel¹⁸, notre méthodologie s'est attachée à produire une étude contextuelle de l'évolution urbaine basée sur une logique phénoménologique et temporelle. L'objectif étant d'observer quels ont été les éléments structurants de la trajectoire du territoire à travers son historicité. Enfin, nous avons développé une analyse sur les trajectoires fiscales et urbaines de la commune à partir d'un recueil de données fiscales : budget de la commune, produits de la taxe foncière (bâti et non bâti), taxe d'habitation, taxe de séjour, CFE (Cotisation Foncière des Entreprises). À l'instar de Grandclément et de Boulay (2015) nous considérons que la fiscalité peut être un révélateur des dynamiques socio-économiques et des choix d'aménagement.

¹⁷ Effectivement, l'ancien maire Olibo celui a construit Saint-Cyprien selon certains agents de la commune, était très proches de Charles de Gaulle et nous avons pu observer cette proximité au regard de plusieurs échanges manuscrits.

¹⁸ Les différents projets d'aménagement de la commune, les documents stratégiques de planification : SCOT, SMVM, PLU, PPRN, PAPI

Plan de la thèse

Le premier chapitre introduit et positionne l'objet central de cette thèse au sein de la discipline de l'aménagement de l'espace : il place la production urbaine de l'espace littoral dans un ordre global de marchandisation de l'espace et répond à ce que nous avons pu observer durant quatre ans. En quoi le littoral s'inscrirait-il dans une forme de marchandisation de la fabrique de la ville ? En quoi l'urbanisation du littoral serait-elle un processus de marchandisation de l'espace ? Ou en quoi sa production urbaine serait un objet de la croissance du régime capitaliste de la ville ? Pour répondre à ces questions, le premier temps de ce chapitre a pour but de positionner le « littoral » de cette thèse, au sein de plusieurs géographies et disciplines scientifiques. Nous avons commencé cette thèse en écrivant que le littoral était un objet éminemment complexe et le caractère hétérogène des travaux de recherches s'inscrivant dans des positions séparées, reflète bien cette complexité. A ce titre, il était important pour nous d'affiner davantage cette définition afin d'établir avec précision les contours de notre objet et donc de notre démonstration. Le second temps, sera dès lors consacré à replacer l'urbanisation du littoral dans le processus fabrique de la ville contemporaine afin de démontrer en quoi elle constitue un objet structurant au développement d'un processus d'accumulation du capital. Enfin, une troisième section aura pour vocation d'exposer les objectifs théoriques et scientifiques de ce travail de thèse avec l'exposition de notre mesure de la production urbaine du littoral.

Le chapitre 2 a pour vocation la définition des régimes d'accumulation du capital urbain, par une description diachronique et spatiale de notre étude de cas principale qui est la commune de Saint-Cyprien et plus largement par les six stations balnéaires de la mission « Racine ». Cette restitution historique des régimes politico-économiques de régulation au sein de l'espace littoral, révèle une forme supplémentaire d'extension du système capitaliste de la ville, les circuits économiques du système d'accumulation du capital et les jeux d'acteurs impliqués dans la production urbaine de l'espace. Ce chapitre cherche donc à comprendre comment et pourquoi le capitalisme construit l'espace (Harvey, 2001), à identifier les leviers urbanistiques de la fabrique de la ville littorale. Divisé en deux temps, il vise à explorer deux questions : Comment se sont construits et définis les régimes d'accumulation du littoral ? Et en quoi les différents régimes ?

Le chapitre 3 propose d'explorer la place que prennent les paradigmes de la mission « Racine » dans la fabrique du littoral contemporain, au travers des politiques d'équipements à l'échelle des stations balnéaires, retraçant la trajectoire de leur territoire urbain et balnéaire. Cette modalité de promotion du territoire est l'une des caractéristiques, ou plus précisément l'une des modalités du régime d'accumulation du capital urbain et à fortiori de ces territoires. Dans un premier temps, il s'agira d'entrer en leur sein par leur processus de centralisation, c'est à dire, leur transformation fonctionnelle et observer leur positionnement dans l'ordre urbain. Puis, dans un second temps observer l'extension de ces modalités de développement urbain à une échelle plus fine qui sera celle de notre territoire ressource, la commune de Saint-Cyprien. A cette échelle, nous allons pouvoir appréhender des critères de développement qui restent semblables reprenant un mécanisme de production de l'espace qui s'inscrirait dans un régime d'accumulation et d'extension du capital urbain. Une extension du régime d'accumulation qui s'illustre notamment par une spatialisation du profit qu'engendre ce dernier. Néanmoins, avant de commencer nous ferons un point conceptuel sur la notion de ressource, utilisée ici pour évaluer l'érosion ou non du régime d'accumulation de l'espace littoral et identifier sa trajectoire : dans un contexte territorial de l'action publique, comment s'adapte et sous quelle forme évolue le régime d'accumulation du littoral ?

Enfin le chapitre 4 vécu à hauteur « d'Homme », restitue la réalité des relations entre les différentes unités institutionnelles et montre la montée en puissance ou au contraire l'effacement, de certaines unités de gouvernance. Des rapports de force et d'influence qui se lit dans un premier temps par le processus de production des politiques publiques du littoral. Au travers des séminaires, des ateliers et autres réunions, les politiques urbaines du littoral deviennent un véritable objet de mesure pour l'appréhension des enjeux territoriaux. Confronté à la question du dérèglement climatique, la proposition de loi portant sur le report des espaces économiques et démographiques du littoral vers les territoires de l'arrière-pays, vient en réalité percuter les fondements d'un modèle identifié auparavant dans la thèse. Cette dynamique de percussio renvoie directement à la mise en tension des territoires politiques où les unités actives ou passives au processus bouleversent les lignes politiques engendrant une reconfiguration des pôles politiques (Rosière, 2001) mais surtout engendrant des espaces et des forces d'inertie qui rendent obsolète la volonté de rupture engagée par la loi « recomposition spatiale ».

Chapitre 1. Lire la production urbaine du littoral comme un objet du régime de croissance de la ville capitaliste



(source : Kaufman & Broad Patrimoine, 2022)

Photo 1 : Plaquette de communication récupérée sur un lieu de vente d'un projet immobilier sur le littoral Occitan

« Le littoral n'est plus aussi rentable qu'auparavant, aujourd'hui nous sommes tellement nombreux sur si peu de terrains que les enchères s'envolent. Alors oui, à la revente on s'y retrouve car le symbole littoral est toujours aussi attractif (...) même si les prix sont hauts, la demande est toujours là » (entretien semi-directif, promoteur immobilier, 2020).

« Faire de la promotion immobilière sur le littoral est lucratif, vous dire le contraire serait un mensonge. Ce que nous vendons c'est l'accès à la mer, au bien-être et à un cadre de vie d'exception » (entretien semi-directif, promoteur immobilier, 2020).

« Le financement de notre projet se compose de différents partenaires financiers et de la vente de terrains, aujourd'hui tous projets pour qu'il soit viable sur un plan économique doit s'ouvrir à tout un tas d'acteurs et notamment financiers » (entretien informel, élu, 2021).

« Ce qui est déplorable, c'est que l'aménagement du littoral et plus largement du territoire s'oriente vers une stratégie du privé et non du public. Dans ce sens, il est difficile de planifier une stratégie cohérente et dans l'intérêt général de tous (entretien semi-directif, service d'État déconcentré régional, 2021).

Introduction

La singularité de l'espace littoral occitan et de sa croissance urbaine était une question récurrente : pourquoi le littoral occitan par son mode de développement serait-il différent des autres espaces urbains ? Les citations placées en exergue de ce chapitre, illustrent la singularité de l'espace littoral que nous avons rencontré tout au long de ce travail de recherche. Elle s'est en effet présentée à nous sous la forme d'une monétisation du littoral car défini comme une valeur économique, et ceci, selon un processus de capitalisation de l'haliotropisme¹⁹, dans lequel les recompositions urbaines vont s'inscrire dans une logique de marché (*Photo 1*). Emprunté au champ de la finance, l'urbanisation littorale se définit dès lors, comme un produit qui par son emplacement, ses caractéristiques physiques et ses conditions d'occupation, constitue un produit unique (Charpentier, et al., 2021). La proposition de cette analogie, traduit notre démarche qui est de placer la production de l'espace littoral dans un ordre global de marchandisation de l'espace et répond à ce que nous avons pu observer durant quatre ans : l'objet « urbanisation » était non seulement le support du développement des territoires, mais il était aussi un objet d'affirmation, d'appropriation et de mobilisation de l'espace avec un processus d'ancrage économique, politique et social. Il demeurait également, un objet central dans le renouvellement des politiques urbaines et de fait, participe activement aux recompositions spatiales de l'espace littoral. Autrement dit, il s'agit, par l'urbanisation du littoral, d'investir l'espace de la fabrique de la ville par un objet qui, certes peut paraître commun en sciences humaines et sociales mais dont les clés de lectures restent encore à investir et notamment dans le cadre de la géographie économique et urbaine.

En quoi le littoral s'inscrirait-il dans une forme de marchésation de la fabrique de la ville ? En quoi l'urbanisation du littoral serait-elle un processus de marchandisation de l'espace ? ou un objet privilégié du processus d'accumulation du capital ? Pour répondre à ces questions, le premier temps de ce chapitre a pour but de positionner le « littoral » de cette thèse, au sein de plusieurs géographies et disciplines scientifiques. Nous avons commencé cette thèse en écrivant que le littoral était un objet éminemment complexe et le caractère hétérogène des travaux de recherches s'inscrivant dans des

¹⁹ « Halios » : qui a trait à la mer ; haliotropisme : propriété de se tourner vers la mer, d'être attiré par elle (J-P. Corlay, 1995).

positions séparées, reflète bien cette complexité. A ce titre, il était important pour nous d'affiner davantage cette définition afin d'établir avec précision les contours de notre objet et donc de notre démonstration. Le second temps, sera dès lors consacré à replacer l'urbanisation du littoral dans le processus fabrique de la ville contemporaine afin de démontrer en quoi elle constitue un objet structurant au développement d'un processus d'accumulation du capital. Enfin, une troisième section aura pour vocation d'exposer les objectifs théoriques et scientifiques de ce travail de thèse.

Section 1 : Le littoral au sein de la fabrique de la ville capitaliste : un champ de recherche à investir

Notre regard sur le littoral et son urbanisation, s'inscrit dans une construction scientifique par objet d'études plutôt que par une école de pensée unique. En effet, cette thèse n'a pas pour vocation à produire une géographie de l'urbanisation littorale qui décrit et observe son impact spatial. Elle a au contraire, pour objectif de démontrer en quoi l'urbanisation littorale est un objet s'inscrivant dans un écosystème spécifique et majeur de la fabrique urbaine contemporaine. Précisons également, le caractère inductif de cette recherche où c'est le terrain qui nous a donné des clés de lecture, qui nous a orienté vers l'établissement de nos questionnements. Ainsi, notre recherche s'inscrit dans une montée en généralité de faits rapportés ou observés (expériences, événements, etc.) lors de notre pratique quotidienne de l'objet d'étude. Dans ce cadre, l'exercice théorique s'est établi à la toute fin de notre projet de recherche avec pour objectif d'aboutir à une idée par généralisation et non par vérification à partir d'un cadre théorique préétabli. En ce sens, nous nous sommes appropriés plusieurs concepts, de différents travaux de recherche s'inscrivant dans différents champs scientifiques et thématiques afin de proposer un schéma théorique critique de la production urbaine de l'espace littoral. Le choix de la thématique capitaliste et par extension celle de la ville néolibérale, n'était pas une évidence quand nous avons entamé ce projet de recherche. Très présente au sein des sciences de la géographie et de l'aménagement, ces termes ont toujours été pour nous des concepts mouvants et flous car appréhendés et interprétés par des objets multiples. C'est sûrement par ce qu'ils renvoient à une forme d'universalisme de la ville et de ses enjeux que finalement, ils se sont imposés à nous, à mesure que nos travaux avançaient et en raison des

évolutions mêmes des conceptions de l'aménagement des espaces littoraux. Nous traiterons donc dans un premier temps du capitalisme en tant que facteur constitutif de la phase actuelle du processus de mondialisation du littoral et de l'espace maritime, et dans un second temps la station « Racine » au sein de l'ordre mondial du capitalisme.

1.1.1. Le littoral dans le processus de mondialisation du capitalisme

Avant d'entamer notre rétrospective sur l'espace littoral et sa trajectoire à travers les différentes sciences qui le questionnent, il faut préciser ce que nous entendons par capitalisme littoral. Il s'agit d'abord de définir le capitalisme pour ensuite, faire l'exposition des symétries que nous pouvons observer entre le littoral, le capitalisme et sa forme actuelle néolibérale. L'objectif étant de replacer le rôle moteur du capitalisme dans les dynamiques de littoralisation du monde.

a. Une timide théorisation du capitalisme maritime

Dans sa définition historique, le capitalisme est un système économique fondé sur l'accumulation du Capital. « *Marx (1993 [1867]) distingue deux classes sociales, la bourgeoisie qui possède les moyens de production et le prolétariat contraint de vendre sa force de travail. L'accumulation du capital repose alors sur la plus-value réalisée du fait de la différence entre la valeur ajoutée par le travailleur et le salaire versé en paiement de la force de travail par le bourgeois, à laquelle s'ajoute la rente (Legé, 2021, p.15).* Néanmoins, « *on ne peut définir simplement le capitalisme par l'existence de personnes ou d'entreprises qui produisent pour vendre sur le marché afin de réaliser des profits. (...). Le monde connaissait déjà le travail salarié il y a des milliers d'années. On ne peut parler d'un système capitaliste que lorsque le système donne la priorité à une accumulation illimitée du capital. Dans cette acception, seul le système-monde moderne est un système capitaliste.* » (Wallerstein, 2009, p.44). Dans sa définition, Wallerstein (1980 ; 2011 ; 2009 ; 2016) relève que ce qui fait la spécificité historique du capitalisme, c'est bien son monde d'expansion par le processus de mondialisation, ce dernier constitue la base du développement du capitalisme. Conceptualisé par un « système-monde » qui permet à l'accumulation du capital de s'imposer dans un ordre mondial de division internationale du travail, la mondialisation est définie comme « *un processus géohistorique moderne, subdivisé en périodes déterminées par le développement du capitalisme, qui produit un espace*

Monde s'étendant progressivement sur la Terre entière (...) : un monde européen du XVe au XVIIIe siècle, un monde occidental de la fin du XVIIIe à la fin du XIXe siècle, un monde international de la fin du XIXe siècle à la fin du XXe siècle et enfin un monde global depuis les années 1970 » (Grenier, 2019, p.63). Une planète économique autonome et connectée (Braudel, 1979) qui a pris pour support l'espace maritime pour exporter et échanger entre les différentes parties du monde grâce au transport maritime. En ce sens, le capitalisme est par essence et historiquement maritime comme l'énonce Campling et Colas (2021) « *the historical specificity of capitalist social formations, with their inherent drive for the competitive accumulation of surplus value, has bestowed them with a special relationship with the oceans.* ». Dans leur description des dynamiques d'accumulation du capital au regard de phénomènes d'appropriation et de territorialisation des mers par l'exploitation de la ressource, ils démontrent que le capital « *de par sa nature, dépasse toutes les barrières spatiales* » (Grundrisse et Pingouin, 1973, p. 536, cité p. 214). Par ailleurs, ils font partie des rares auteurs à théoriser le système capitaliste dans une dimension maritime où c'est le capitalisme notamment sous sa forme industrielle, qui a intensifié les relations entre terre et mer, en intégrant les océans dans la loi de la valeur, en étendant les frontières maritimes des marchandises et en tentant dans le processus visant à « aplatir » la division géophysique entre les sols solides et les eaux fluides. Dans cette lignée, d'autres travaux plus anciens, traitent du processus d'industrialisation des espaces maritimes en introduisant le concept « mer-territoire » qui désigne les formes d'appropriation de l'espace maritime pour répondre à des objectifs économiques (Smith, 2000 ; Trouillet, 2004 ; Guillaume, 2014 ; Grataloup, 2015). Cette territorialisation par la mer du processus d'accumulation du capital se lit sur plusieurs parties du globe avec notamment la création de zones économiques exclusives (ZEE).

Ainsi, nous pouvons parler d'un capitalisme maritime même si ce dernier reste assez sommaire dans les écrits scientifiques ou en tout cas conceptualisé comme tel. Car oui, ces travaux révèlent un visage supplémentaire du capitalisme bien au-delà des routes maritimes avec un système capitaliste qui va s'émanciper des zones terrestres et investir de nouveaux espaces, celui des ressources offshore (hydrocarbure, éolien marin, zones de pêche...) ou encore ceux des ZEE. Cependant, quand est-il du capitalisme littoral ? Celui qui s'inscrit dans l'espace en retrait du trait de côte et celui qui sous son influence a transformé les espaces terrestres de l'arrière-pays littoral.

b. L'absence d'une théorisation du littoral sous l'égide du capitalisme au sein des géographies

Suivant les réflexions sur l'évolution physique des rivages et ceci en différentes régions du monde, la conclusion est, qu'à côté de causes générales ou naturelles du recul du trait de côte, l'action anthropique de l'Homme depuis l'entre guerre, est très souvent la vraie origine du recul littoral (Hallégouet et Guilcher, 1990). L'explication des dynamiques géomorphologiques du littoral par la géographie humaine, est devenue aujourd'hui, un levier stratégique pour légitimer l'action des autorités locales dans la gestion du littoral²⁰. Ces deux sciences qui évoluent l'une à côté de l'autre, sont devenues les piliers dans la construction d'un sous-champ scientifique et thématique qui est la gestion du risque côtier face aux logiques d'attractivité de la ville contemporaine.

En réalité, les premières recherches affectées à l'espace littoral étaient de nature à étudier le système littoral dans une version morphologique et géophysique (Corlay, 1995) et ceci, à l'écart des dynamiques contemporaines qui transformaient la production de l'espace (Guilcher, 1980). En effet, dans les années 1950, la géographie physique, renvoie à un schéma explicatif du système littoral basé sur des critères géomorphologiques et où les spécificités d'un espace résultaient du fait naturel. Ainsi, les connaissances s'exposaient dans une dynamique descriptive avec des inventaires, des typologies posant les fondements de l'originalité des littoraux. Mais aussi, une description des forces en action, le déplacement du rivage, la dynamique sédimentaire, les formes littorales liées à la présence de la mer, la classification des côtes (Shepard, 1984). Une thématique naturelle qui est rapidement dépassée par le phénomène de socialisation du littoral qui place le facteur social au cœur de l'analyse de l'espace littoral (Guilcher, 1980).

L'entrée de la géographie humaine dans l'espace scientifique de la géographie littorale, s'inscrit dans un contexte global de la question environnementale à partir des années

²⁰ Effectivement, nous avons pu croiser, interviewer et échanger avec un certain nombre d'acteurs dont la formation universitaire était la géomorphologie littorale, ou encore des géophysiciens. D'ailleurs, les principaux acteurs qui participaient à l'acculturation du risque du recul de trait de côte lors des ateliers et des séminaires organisés par les services de l'Etat et la Région Occitanie, étaient des chercheurs en sciences de la mer et des océans.

soixante-dix²¹ mais également dans un contexte de mondialisation et de maritimisation de l'espace littoral. Effectivement, deux phénomènes globaux transforment le champ scientifique de ce dernier : (i) le premier est la mondialisation. Cette dernière va inscrire l'espace maritime mondial dans une économie globalisée d'échange, de marchandisation et de communication. Si Fernand Braudel (1949) renvoie cette inscription de l'espace littoral et maritime à des siècles antérieurs²², s'opère depuis 1970 un processus continu d'intensification et de fluidification des échanges, porté par l'essor des transports et des mobilités et accéléré par les systèmes contemporains de communication et de circulation de l'information (Carroué, 2018)²³. Dans cet ordre économique, la transformation de l'espace littoral se lit à une échelle mondiale : routes maritimes, exploitation des ressources offshore, ou encore contrôle des passages stratégiques. C'est à travers ce phénomène de globalisation²⁴ des échanges que vont apparaître les prémices d'un capitalisme littoral. En effet, de nombreux travaux traitent l'histoire des ports français au XIXe siècle en retraçant les trajectoires de tel ou tel port dans la longue durée²⁵. En leur sein, il est possible d'appréhender le processus d'industrialisation des ports et leur transformation, et leur rôle majeur dans la construction d'un système monde. Néanmoins, peu de travaux ont tenté d'établir des comparaisons entre les évolutions des différents organismes portuaires et les évolutions structurelles des courants d'échanges maritimes internationaux. Cela a été l'objet des travaux de Marnot (2012 ; 2014 ; 2015 ; 2021) au sein desquels le chercheur démontre comment le contexte particulier de la

²¹ En dehors du rapport Brundtland, la France créait en 1971 le premier ministère de l'environnement.

²² Le « bouclage du monde » par les explorateurs européens entre le XVe et le XVIIe siècle en est l'une des étapes importantes (Dollfus, Grataloup et Lévy, 1999).

²³ Au sens strict, la maritimisation est un processus d'accroissement des échanges internationaux par voie maritime qui s'accélère depuis les années 1970. En effet, le trafic maritime mondial est passé de 2,6 milliards de tonnes en 1970 à 11,07 milliards de tonnes en 2019 (Cnuced, 2022). Le taux de croissance du transport maritime est supérieur à celui de l'économie mondiale. L'abaissement du coût et des temps du transport maritime en sont des moteurs déterminants. Le gigantisme des navires et la révolution du conteneur en sont les outils techniques décisifs (ENS Lyon, 2020).

²⁴ La globalisation est également un récit de la mise en relation des lieux du monde, à travers le rayonnement des métropoles, la généralisation mondiale du néolibéralisme, la financiarisation de l'économie-monde, et la connexion instantanée des acteurs du capitalisme. (Ghorra-Gobin, 2017).

²⁵ Christian Borde, *Calais et la mer, 1814-1914*, Villeneuve-d'Ascq, Presses universitaires du Septentrion, 1997 ; Michel Croguennec, « L'aménagement du port de Rouen de 1800 à 1940 : contraintes, techniques et stratégies », thèse de doctorat, université de Rouen, sous la direction de Michel Pigenet, 1999 ; Marie-Thérèse Cloître-Quérel, *Brest et la mer, 1848-1874*, Brest, CRBC-UBO, 1992 ; René Borruéy, *Le port moderne de Marseille, du dock au conteneur, 1844-1974*, t. IX, *Histoire du commerce et de l'industrie de Marseille, xixe-xxe siècles*, Marseille, CCIM, 1994.

mondialisation a déterminé le régime et les modalités de croissance des ports de commerces français. L'histoire capitaliste des ports français n'est pas un désert scientifique cependant, ils restent assez marginaux notamment sur l'influence des recompositions urbaines émanant de l'essor du processus de globalisation de l'économie. Or, ils sont des objets modaux du processus de mondialisation de l'économie en étant les relayeurs mais également les avants postes de l'industrialisation occidentale qui « *se traduit par un degré, jusqu'alors jamais atteint, d'intégration des marchés de biens, de main-d'œuvre et de capital* » (Marnot, 2014, p.195). Ils sont les premiers objets urbains par lesquels le système capitaliste a pris racine au sein de l'espace littoral notamment au regard du processus de littoralisation, second phénomène qui finalement est concomitant à la mondialisation car il permet la maritimisation de l'espace littoral ;

(ii) le phénomène de littoralisation est un processus global d'ancrage et de concentration des sociétés et des activités humaines car localisé sur la bande littorale. Il s'établit selon deux logiques d'attractivité : l'une s'inscrit dans une logique productive qui vise à répondre à la croissance économique avec la production de biens, l'autre, dans une logique de récréation où l'espace littoral est mobilisé pour la recherche d'aménités. Dans cette deuxième logique, le littoral est le support de l'attraction contemporaine du littoral par le biais d'une mise en tourisme massive (Tiano et Loizzo, 2017) d'une part, et par une « litturbanisation »²⁶ de l'espace littoral d'autre part. Cette dynamique sociale fait du littoral un système aux éléments multiples dont les « *deux principales composantes sont, d'une part l'écosystème, c'est-à-dire un milieu aux potentialités diverses et aux fortes contraintes physiques et, d'autre part, le sociosystème, combinaison de facteurs qui relèvent de la société, la dynamique du système résultant d'interactions complexes entre la dynamique naturelle et la dynamique sociale* » (Corley, 1995, p.250). C'est cette évolution contemporaine du phénomène de socialisation du littoral, qui va renouveler les études portant sur l'objet « littoral », avec une démarche de géographie sociale intégrant de nouvelles problématiques et dégagant de nouveaux axes de recherche. Cela induit le passage à une dialectique « sociétés-espaces » faisant ainsi, des faits sociaux un déterminant

²⁶ Pour reprendre le terme de Gérard-François Dumont (1996), désignant le développement croissant du peuplement des espaces littoraux et sublittoraux.

dans le fonctionnement du système littoral. Cette prise en compte du facteur humain et donc de la valeur urbaine du littoral, est aussi bien saisie par des chercheurs géophysiciens « majoritairement soucieux, aujourd'hui, d'une approche globale de leur milieu d'étude » (Goeldner-Gianella, 2012) que par la géographie sociale et humaine (Corbin, 1988 ; Knafou, 2008, 2018 ; Stock, 2020 ; Lévy et Lussault, 2003). Les dynamiques sociales et environnementales qui caractérisent les espaces littoraux sont étudiés à l'aune des acteurs sociaux, des pratiques, des comportements, des représentations, des projets et des stratégies. A la manière dont tous ces facteurs s'inscrivent dans l'espace et le temps et comment cette dynamique sociale, en interaction avec la dynamique naturelle, détermine l'état du système (Corlay, 1995 ; Bavoux, 1997 ; Gamblin, 1998 ; Miossec, 1994 ; Vallega, 1999 ; Pinot, 2002). Cependant, les objets du capitalisme comme la gentrification, les phénomènes de rente ou encore les inégalités socio spatiales restent encore sommaires au sein des différentes géographies où l'objet « littoral » renvoie, à un objet d'étude bien spécifique qui est l'urbanité littorale. En effet, l'ancrage des sociétés qui aujourd'hui tend à devenir permanent au sein de ces espaces (Robert, 2019), participe à produire une configuration spatiale propre à une situation urbaine avec la présence importante d'espaces publics contribuant à élever le degré d'urbanité d'une entité urbaine. Une double mixité avec une mixité sociale (coprésence dans l'espace urbain de toutes les strates de la société) et une mixité fonctionnelle (les espaces urbains sont dédiés à toutes les fonctions d'habitat, de commerce, de production, de loisirs et de circulation), provoquée par la forte densité des faits sociaux (MCD, JBB, 2021 ; Lussault, 2003). Cette urbanité littorale est particulièrement incarnée par les sciences de la géographie, elles conceptualisent les interactions sociales et écologiques caractérisant les espaces littoraux mais surtout, elles questionnent la soutenabilité de cette urbanité croissante.

1.1.2. Le développement littoral en question : une lecture critique de la soutenabilité du phénomène urbain du littoral

La montée en urbanité du littoral a été l'objet de nombreux travaux en géographie, mobilisant des méthodologies, des courants de pensées, des thématiques et des terrains différents. L'objet n'est pas d'illustrer de manière exhaustive, l'ensemble des travaux sur le phénomène urbain du littoral mais de mettre en relief la part importante des questionnements relatifs à sa durabilité. En effet, le littoral fait l'objet d'un certain nombre d'écrits, la question de son évolution et de son avenir sont devenus des axes

privilegiés. Possiblement, trois entrées sont à distinguer, renvoyant à plusieurs champs disciplinaires.

a. Une entrée environnementale

Dans un contexte de dérèglement climatique, deux entrées principales sont adoptées : (i) une entrée géomorphologique et environnementale, classant son avenir dans une typologie naturelle. Cette dernière expose le déclin de son capital environnemental sur le plan de sa biodiversité et de la détérioration de ses paysages. Entrepris par les sciences naturelles ou de la géoscience, les phénomènes cycliques identifiés ont avant tout une essence naturelle. C'est notamment le cas du phénomène d'érosion côtière. Ce dernier est aujourd'hui désigné comme le principal agent de déclin sur ces espaces. Si les recherches en géographie physique démontrent le processus naturel dans lequel ce dernier s'inscrit, les dynamiques gravitaires sont d'ordre anthropiques. Ainsi, l'action de l'homme et plus particulièrement l'aménagement du littoral sont identifiés comme des facteurs de déséquilibre de ces lieux naturels (Baud, Bourgeat, Bras, 2008). Cette corrélation homme-milieu nous renvoie à la deuxième entrée qui tient au maintien des sociétés littorales (Magnan et Duvat, 2015) ; (ii) cette deuxième entrée interroge d'une part, l'adaptation des sociétés littorales aux changements en cours et, d'autre part, leur maintien. Ici, l'obsolescence se positionne comme le manque de capacité des sociétés contemporaines littorales à s'adapter à l'augmentation des fréquences des catastrophes naturelles. Pour déterminer cette forme de péril, nous nous appuyons sur les travaux de Magnat et Duvat avec leur récit sur « la fabrique des catastrophes naturelles ». En mobilisant différents cas de catastrophes naturelles dans le monde, ils expliquent comment la situation des littoraux est exemplaire pour identifier les facteurs anthropiques qui contribuent à la production des catastrophes. A travers l'identification d'un « système du risque », ils font l'illustration d'un processus insidieux où les sociétés « fabriquent » les catastrophes naturelles. L'entrée humaine va expliquer pourquoi un aléa naturel spécifique va, à un moment donné, générer une catastrophe. L'impact tant humain qu'économique de ces phénomènes, met en lumière la vulnérabilité des sociétés littorales. A ce stade, les deux entrées exposées placent la mise en péril du littoral sous le vocable 'risque'. Un risque environnemental et un risque humain où la dynamique résidentielle et touristique ne se relâche pas, au détriment du milieu et de la protection des personnes. Cette notion de 'risque' est aussi bien mobilisée par la communauté scientifique que par les politiques publiques chargées de la protection et de la gestion

du littoral. Effectivement, depuis la création de la loi littoral en 1986 ou celui du conservatoire du littoral en 1975, le principe de précaution est l'objet privilégié dans l'élaboration des politiques publiques du littoral. L'intervention publique va, au fur et à mesure circonscrire la gestion et l'aménagement du littoral autour d'un ensemble de prescriptions visant à limiter l'urbanisation. Là aussi, la démarche, la conception est déterminée sous la conflictualité Homme-Milieu dans une dimension environnementale.

Au final, les travaux initiés par les chercheurs en géoscience ou en géographie, par les sédimentologues, géochimistes, géomorphologues, biologistes et physiciens, nous renvoient à un questionnement beaucoup plus large que celle de la question environnementale. En effet, à travers la conception environnementale de l'obsolescence du littoral, nous obtenons une double vulnérabilité. Une vulnérabilité environnementale et une vulnérabilité socio-économique. Cette dernière est de fait, interrogée sous le prisme de son adaptation et de son maintien au sein de l'espace littoral. Cependant, elle mérite d'être davantage approfondie car au-delà d'interpréter le modèle économique du littoral comme peu vertueux sur le plan environnemental, sa pérennité doit être également interrogée. Entre excès de l'urbanisation et tourisme de masse, ce système urbano-touristique demeure l'un des grands sujets de causalité sur l'émergence d'une forme d'obsolescence d'un modèle initié soixante ans plutôt. A beaucoup d'égards, le fait anthropique demeure un champ éloquent pour la problématisation de l'obsolescence du littoral. Etant donné que le fait anthropique a été généré par le tourisme, ce dernier est largement encensé par les sciences sociales dans l'explication d'une forme de dégradation de ces espaces. Elles privilégient notamment une entrée sociologique du fait touristique où l'impact est circonscrit aux usages et usagers.

b. Une entrée sociétale

Le fait touristique tient une place importante parmi les travaux de recherche, avec un débat amplement orienté vers les usages des lieux par les touristes et les habitants. En effet, ce n'est pas tant son caractère économique qui est étudié mais davantage ses effets sur un plan sociétal. En ce sens, la plupart des écrits inscrivent le fait anthropique du tourisme dans une conflictualité sociale où les conflits d'usages et les dérives urbaines du modèle de développement font de la problématique du littoral l'une des

plus appropriées des recherches en sciences sociales. Autrement dit, nous passons d'une conflictualité Homme-Milieu à une conflictualité Homme-Homme.

Leurs thèses, expriment une dimension supplémentaire de la conflictualité où sur un espace particulier, sa mise en tourisme va induire une spatialisation du conflit. Cette dernière est désignée par les différents travaux de recherche, comme la démonstration des limites d'un mode de développement urbain et confèrent à cet effet, une forme de désuétude. Plus communément, les limites des modèles touristiques initiés s'expliquent par une entrée sociologique du fait touristique et prendrait part sur un large ensemble de territoires à dominante touristique. Le littoral n'y échappe pas, étant donné que le tourisme demeure son principal axe de développement. Finalement, l'entrée sociologique adoptée questionne la coprésence de différentes populations au sein d'un même lieu. La coprésence dans le champ du tourisme demeure l'axe privilégié parmi les travaux de recherche (Delaplace, Schut et Baron, 2020). Elle est illustrée comme des coprésences conflictuelles liées à des concurrences d'usages et d'appropriation de l'espace (Jeanmougin, 2020). Dans notre cas, les coprésences conflictuelles se présentent sous différentes formes, distinguées par trois typologies : (i) La première s'inscrit dans une approche fonctionnelle où l'aménagement de ces territoires contribuerait à la production d'espaces hybrides. Et ceci en faveur d'une complémentarité des différentes populations et de fait, des différentes temporalités d'usages. A ce titre, les instances locales s'engagent dans une requalification des espaces publics agencés selon une stratégie à géométrie variable. Le but est de permettre une réappropriation de l'espace par les populations résidentes tout en répondant aux besoins touristiques. Cependant, l'étude des dynamiques conflictuelles nous renvoi à des lieux de tensions croissantes entre usagers concurrents et lient ces lieux à des enjeux d'appropriation et à des risques de conflits d'usages (Bourbillères, Évrard et Charrier, 2020). Si les propos sur « l'organisation sociale des rassemblements » (Goffman, 2013) tournent autour des usages sportifs et des usages sur la mobilité, l'usage des ressources naturelles est particulièrement représenté. En effet, en nous référant à de multiples articles, ce dernier interroge la coprésence dans ou une proximité aux milieux naturels. Sous l'égide du « *droit à la nature* », les littoraux maritimes font régulièrement l'objet de batailles juridiques pour assurer le libre passage des promeneurs et des promeneuses en bord de mer à travers l'aménagement des sentiers littoral. En vertu de la Servitude de Passage des Piétons sur le Littoral (SPPL) instituée en 1976 à l'échelle nationale (Nikolli 2020), la

privatisation d'un espace considéré comme « naturel » suscitent différentes formes de réprobation sociale, judiciairisées ou non. Faisant l'objet d'une organisation sociale d'ordre d'intérêt général et d'ordre marchand²⁷ « *pour le moins utiles à la fréquentation touristique de ces plages* » (Ferrand, 2014, p.451), l'exploitation de la 'plage' est elle aussi source de conflit. En effet, les différents conflits d'acteurs pleinement liés à une recrudescence des usages²⁸, sont significatifs d'une cristallisation entre bien commun et privatisation d'un espace naturel remarquable. Finalement, l'espace littoral qu'il soit maritime, proche du rivage ou en rétro-littoral, génère une mise en tension du système résidentiel face au système touristique. C'est cette mise en tension qui est traitée par la deuxième typologie ; (ii) effectivement, après avoir questionné le concept de coprésence dans une conflictualité sociale et fonctionnelle sous le prisme récréatif, c'est un prisme néolibéral qui est adopté dans cette deuxième typologie. Ici, l'hypothèse avancée est que le système touristique conféré aux populations touristiques, absorbe le système résidentiel conféré aux populations résidentes. Plusieurs travaux démontrent comment l'exploitation des ressources naturelles ou construites selon des logiques néolibérales, peuvent conduire à des dynamiques concurrentielles entre population touristique et économique, et population autochtone.

« Aujourd'hui, nous sommes confrontés à beaucoup de problématiques liées finalement au rayonnement touristique de la commune. Ma population locale est obligée de partir et d'habiter ailleurs car le marché immobilier est trop cher. Il y a également une forme de privatisation du parc en logement qui s'est accentué avec les plates-formes de locations saisonnières. C'est une forme de rétention foncière qui finalement exclue une grande partie de la population. » (Maire d'une commune littorale, séminaire, 2019). Ce verbatim illustre les conflits entre acteurs pour l'usage d'une ressource et les conflits entre acteurs pour l'appropriation d'un espace. Dans un contexte d'attractivité et de rayonnement, certains usagers vont user de cet environnement favorable pour inscrire l'usage de l'espace dans une logique

²⁷ Postes de secours, sanitaires, aménagement pour les personnes à mobilité réduite, abris côtiers, parcs à bateau, club de loisirs, boîtes de nuit et surtout restaurants de plage.

²⁸ Une revue de presse a mise en lumière une multitude de conflits sur l'espace de la plage : conflits entre restaurateurs de paillote et plagistes sur le respect du domaine public, entre plagistes et surfeurs ou kite surfeurs (clubs sportifs) sur le partage de l'espace, entre acteurs publics et restaurants de plages sur le respect de la réglementation (décret 2006-608 du 26 mai 2006 relatif aux concessions de plage) ou dernièrement entre commerçants de la plage et entreprises de type énergie comme c'est le cas sur la plage de la Baule où Véolia obtient la gestion de la plage par contrat avec l'Etat en 2016.

marchande. Si de nombreuses recherches ont été conduites dans une perspective comportementale et sociologique, sur la coprésence dans l'espace public (Goffman, 1963 ; Joseph, 1992), plus récemment des travaux se sont orientés sur l'usage de l'espace à caractère privé. Ils proposent d'analyser un des effets négatifs du tourisme sur la population résidente permanente au regard la relation entre la croissance du nombre de logements à usage touristique et l'évolution du nombre de ménages résidents permanents (Sales-Favà, Chevalier, López-Gay et Módenes, 2020). A l'échelle de plusieurs villes littorales, il est observé une mutation résidentielle significative des logements transformés en logements à usage touristique. Ou plus récemment, l'envolée des résidences secondaires lié à la crise sanitaire a poussé certains élus à taxer davantage ces logements ponctuels. Quel que soit la forme (gentrification, Air BnB, complexes résidentiels), la conséquence est que le nombre de ménages résidents permanents diminue de façon importante, exclue par une mise en tension et une sanctuarisation du marché immobilier. Ainsi, le rôle joué par le système touristique peut conduire à des situations de tensions, susceptibles de compromettre la pérennité du territoire en tant que destination touristique comme en tant que lieu de vie permanent. A cet effet, l'organisation de l'espace devient un enjeu et demande aux différents gouvernants, des actions de régulation permettant de concilier la multiplicité des usages. Dans ce contexte, la troisième typologie propose une dynamique de recherche où la singularité du conflit au sein de l'espace littoral s'explique par une réglementation spécifique ; (iii) L'hypothèse retenue par les chercheurs est que le redoublement de l'appareil législatif pour répondre à cette convergence d'enjeux sociaux-spatiaux (reconnu précédemment), souligne « *un terrain propice à l'émergence d'une diversité de conflits qui se révèlent au total plus nombreux que dans l'arrière-pays* » (Cadoret, Darly, Kirat et Lavaud-Letilleul, 2012, p. 26). S'appuyant sur l'étude de l'activité contentieuse, différents travaux de recherches offrent une géographie du contentieux et de fait, un éclairage sur les enjeux et la formation des conflits et des relations de pouvoirs (Torre et Caron, 2004). En effet, si l'importance du recours à l'institution judiciaire dans l'expression des différents entre les acteurs privés et les acteurs publics participent à définir l'espace littoral comme une 'arène judiciaire'²⁹. Les contentieux entre les différents acteurs publics, offrent également un éclairage sur le contexte juridico-politique en matière

²⁹ Ce vocable d'arène judiciaire est souvent mobilisé par les chercheurs pour décrire la cristallisation des débats sur la question de l'aménagement du littoral entre les différents acteurs.

d'aménagement territorial propre au littoral. A ce titre, la dynamique de recherche inscrit le concept de coprésence, dans une approche sociologique des mécanismes de gouvernance territoriale et du fonctionnement des pratiques institutionnelles au regard des enjeux d'aménagement du littoral. Dans leur article « *L'aménagement du littoral à l'épreuve de la décentralisation. Conflits et concertation en Corse et Sardaigne* », Paoli, Fiori et Melot (2008) nous renvoient à cette problématique constante : établir un schéma de politiques publiques d'aménagement du littoral capable d'absorber le dilemme entre développement économique lié au tourisme, protection d'espaces convoités et production d'espaces non exclusifs. Leur démonstration basée sur « *le recours croissant des services de l'État à l'arme judiciaire pour faire annuler les documents d'urbanisme ou permis de construire non conformes* » (Paoli, Fiori et Melot, 2008, p. 155), illustre un contexte juridico-politique tendu entre élus des communes littorales et pouvoirs étatiques. Nous pouvons comprendre : une certaine cristallisation des controverses sur l'aménagement du littoral entre élus des communes littorales favorables à la promotion d'activités et entre services de l'État, favorables à la protection du littoral ; un activisme judiciaire largement engagé par l'État car les recours sont quantitativement plus importants que ceux portés par les associations ou la société civile ; un activisme judiciaire avec un large spectre géographique de ces zones littorales et plus particulièrement sur les zones littorales touristiques. En somme, la variable judiciaire dans la conceptualisation des conflits sur l'espace littoral affirme les conflits d'intérêts générés par la multiplicité des usages, leur coexistence ou leur confrontation. Ainsi, un enjeu majeur s'illustre, celui des relations politiques entre l'État et les élus locaux.

Il est évident que l'entrée sociétale du fait touristique au sein de ces territoires, est une source d'information importante pour entamer notre réflexion autour du rejet du modèle d'aménagement du littoral³⁰. Plus communément, l'entrée sociologique du fait touristique engage le débat vers les dérives du modèle et de fait, vers ses conséquences sur un plan sociétal comme sur un plan environnemental. Finalement, c'est bien les pratiques néolibérales du modèle touristique qui mettent en exergue la question de la pérennité des territoires du littoral. Dans une forme de dénonciation mercantile, les travaux présentés auparavant problématisent cette dernière par une difficulté de la

³⁰ Ici, nous revenons sur les formes de rejet identifiées lors des entretiens semi-directif et présentées dans le début de la partie introductive.

part des différents modes de gouvernance à organiser la coprésence des différents conflits d'intérêts. Elles dénoncent en effet, un contexte où les acteurs privés et publics sont amenés à gérer et à réguler des situations de (potentielles) tensions dans le cadre d'une action organisée et institutionnalisée, d'arrangements locaux (Friedberg, 1997) ou de compromis territorialisés (Chiasson et al., 2008). Cependant, le cadre de recherche mérite d'être élargi aux éléments constitutifs et contributifs des trajectoires de ces territoires. Car en définitive, c'est bien les mutations relevées qui sont actrices d'une problématique sur le devenir du littoral.

c. Une entrée sur les trajectoires des stations touristiques

Les différentes entrées présentées auparavant, interrogent l'impact du système d'aménagement actuel sur le devenir du littoral. Néanmoins, le littoral connaît depuis deux siècles des conditions de production urbaine très diverses dans son processus de développement (touristique, naturel, social, économique)³¹. Ces variables dans le système de production de ces territoires, font l'objet d'un intérêt particulier au sein des disciplines du tourisme : « (...) *de plus en plus, les disciplines du tourisme se sont attachées à la compréhension et à la qualification des trajectoires des stations touristiques* » (Vlès, 2015, p. 5). Qu'elles soient littorales ou montagnardes, l'hypothèse générale, est que la modélisation des processus de transformation des trajectoires des stations et aires touristiques³² est un prérequis à la formulation d'éléments de prospective. Les différents travaux de recherche menés sur ces espaces à haute valeur économique, interrogent ou du moins conduisent à un constat : celui d'accompagner les évolutions des lieux touristiques. Ce besoin d'éclairage non saisi par les schémas théoriques précédent, est justement mobilisé au sein de cette troisième entrée. En effet,

³¹ Nous nous référons, au travail historique réalisé durant ce travail de recherche qui sera présenté durant le chapitre numéro un.

³² Au regard de la définition juridique des territoires touristiques notamment par leur classement (articles L.133-11 et L.133-12 du code du tourisme, 2020), notre compréhension du terrain initié au sein des stations balnéaires et de la littérature scientifique, nous entendons par stations et aires touristiques : Une station touristique est un lieu qui se définit par l'omniprésence de l'activité touristique. C'est l'activité touristique qui est créatrice du lieu car les stations touristiques sont en effet et ont été créées par et pour les touristes. Le tourisme obtient une place prépondérante au sein de ces dernières malgré un déploiement différencié dans sa périphérie (P. Bachimon, P. Bourdeau, J. Corneloup et O. Bessy, 2014) ; ainsi, nous reprenons la définition de Vincent Vlès (2015) pour les aires touristiques qui peuvent être approchées comme le territoire économique, social et politique marqué par des relations soutenues entre une station et son hinterland : elle est marquée par l'ensemble des liens tissés entre la station de tourisme, son territoire originel et son espace de déploiement désormais élargi et transformé.

l'ancrage scientifique mobilisé³³ a pour rigueur d'adopter une analyse triptyque des mutations, des tensions et des amplitudes des trajectoires anciennes ou récentes de ces territoires. S'éloignant des schémas traditionnels de catégorisation de nature 'typologie'³⁴, leur modélisation des formes de trajectoires passe au contraire, par la qualification d'indicateurs de transformation autour de la gouvernance, du système administrativo-politique et de l'évolution de structures socio-économiques. Ainsi dans une dynamique complémentaire des cycles de vie, ils démontrent en quoi les perturbations actuelles du système de production initial de la station, révèlent avant tout des « *stations en tension* » (Vlès, 2014). Ces dernières, sont le résultat de ladite « transition touristique » à l'œuvre depuis la fin du XX^e siècle³⁵. Selon les propos de Bouneau (2014), cette transition se caractériserait par de multiples ruptures d'ancrage où le système primaire de la station³⁶, serait surclassé par une organisation où la station ne serait plus qu'une des polarités du territoire. Autrement dit, nous sommes passés d'un système de production urbaine fondées et aménagées selon un schéma productiviste et standardisé à dotation unique³⁷ à un système de production urbaine à dotation multiple où l'activité touristique serait une activité parmi d'autres. Se focalisant sur les facteurs de modélisation des trajectoires, le programme de recherche TRATSO³⁸ fait observer le changement global à l'œuvre dans le secteur touristique et marque la mise en tension entre une refonte du modèle touristique et son point d'ancrage historique. Effectivement, avec une corrélation des constats effectués au sein des territoire du grand Sud-Ouest et notre terrain (les stations balnéaires de la mission Racine), nous pouvons observer plusieurs facteurs de ruptures : (i) le premier est la concurrence des destinations qui s'explique par une généricité de l'offre balnéaire. En

³³ La modélisation des processus de transformation des trajectoires des stations et aires touristiques (V. Vlès, C. Bouneau, S. Hagimont, L. Botti, J.-L. Boulou, E. Castaner, N. Marty, N. Peypoch, A. Escadafal, É. Hatt, J. Piriou, L. Falaix, A. Gombault, P. Bachimon, P. Dério, A. Suchet, J.-P. Wolff, 2015).

³⁴ Préau, 1968 ; Cumin, 1970 ; Perret, 1994 ; Knafou, 1978 ; Butler, 1980 ; Équipe MIT, 2002, 2005 ; George-Marcelpoil ; Clivaz et coll., 2010, 2011.

³⁵ Atout France, 2013 ; M. Boyer, 2007, 2005, 2000 ; M. Gigase, C. Humair, L. Tissot, 2014 ; Équipe MIT, 2002, 2005 ; J. Sagnes, 2001.

³⁶ Les unités touristiques créées ex-nihilo ou développer à partir d'un territoire préexistant, ont été fondées sur un modèle d'aménagement à dotation unique. En l'occurrence, un schéma d'aménagement productiviste, standardisé et fonctionnel au sein duquel, l'investissement des lieux a été conduite par une vision productive à grande échelle de l'économie touristique. A cet effet, l'organisation de l'espace se caractérise par une spatialisation fonctionnelle et sectorielle des activités touristiques.

³⁷ Nous faisons référence aux grands projets d'aménagement du littoral Languedocien, Roussillonnais et Aquitain initié en 1962.

³⁸ Les trajectoires des aires touristiques dans le grand Sud-Ouest français depuis le XIX^e siècle, en ligne : www.msha.fr/tratso.

effet, basé sur un schéma standardisé, les stations touristiques possèdent les mêmes équipements, le même tissu économique et enfin les mêmes populations touristiques. Finalement, elles s'inscrivent dans une dynamique de banalisation territoriale et non dans une dynamique de spécification territoriale ; (ii) Le deuxième facteur est l'obsolescence des équipements qui s'explique notamment par un déficit d'exploitation. Effectivement, les besoins touristiques évoluant, ces équipements se retrouvent sous fréquentés. Ils demeurent également trop coûteux pour les collectivités à moderniser donnant lieu à des équipements insalubres et de fait, à des friches touristiques³⁹ ; (iii) le troisième facteur est le changement de paradigme sur la croissance des aires touristiques. Historiquement portée par l'État, la croissance des aires touristiques s'inscrivait dans une dynamique de croissance continue. Aujourd'hui, la prise de conscience sur l'impact de l'Homme et de ses activités sur les milieux étant à l'œuvre, ainsi que de nombreuses incertitudes liées à une fréquence plus importante des catastrophes naturelles (Subra, 2017 ; Bronner, 2013), cette croissance s'inscrit dans une logique précautionneuse où les pouvoirs publics vont engager un ralentissement du déploiement des aires touristiques. Dans ce contexte complété par une rupture d'ordre technocratique (décentralisation 1982), ces différents marqueurs de rupture inscrivent la problématique de recherche dans une efficacité économique des dynamiques d'innovation touristique. Ainsi, passant par des phases de création, de croissance, de décélération et enfin de transition, l'évolution de la station répondrait à un système production singulier qui dépasse le schéma théorique 'de la station touristique face à l'évolution du marché'. Au contraire, ils proposent une corrélation entre un système d'acteurs particulier et « *l'ancrage des stations, entendu comme la manière dont les sites s'insèrent dans leur territoire support et les évolutions de ces insertions dans le temps, dans l'espace, dans les modes de gouvernance et dans le marché* » (Vlès, 2015, p. 5). Nous retenons particulièrement l'ouvrage de Vlès et de Bouneau (2014). A travers différentes études de cas, ils font la démonstration d'une analyse diachronique des mutations en cours où il est possible d'y observer la manière dont sont appréhendées la transition de ces territoires. A cet effet, nous pouvons voir que nous allons au-delà d'un schéma séquentiel des événements avec une mise en perspective prospective et rétroactive des politiques publiques et des systèmes de gouvernement local. En d'autres termes, leurs indicateurs

³⁹ Une observation constatée au sein de plusieurs collectivités littorales des Pyrénées-Orientales (Saint-Cyprien, Banyuls-sur-Mer, Le Barcarès, Argelès-sur-Mer...)

s'appuient sur la gestion et la pratique dans le temps et dans l'espace des grands équipements structurants ces territoires⁴⁰ et du marché résidentiel. En mobilisant une lecture interdisciplinaire des processus de décrochage, notamment inspirés des écrits sur la ressource territoriale, (Pecqueur, Gumuchian, Lajarge, Landel, Lardon, 2007 et 2012 ; Torre, 2015), ils examinent les adaptations qui en découlent.

Enfin, le tourisme est le phénomène social qui a révolutionné la trajectoire de l'espace littoral et qui par son histoire a fait de lui aujourd'hui un espace singulier. Cette singularité s'est notamment imposée dans le champ scientifique par les travaux de l'équipe MIT (2005). En leur sein, l'espace littoral fait figure de catalyseur dans la mise en tourisme du monde et mettent en évidence l'incarnation dans l'espace de la révolution touristique qui correspond à l'élan de modernité de la société contemporaine et de fait, à la révolution industrielle qui fut un levier de transformation dans la manière de faire et d'aménager les lieux. En parcourant les travaux de plusieurs auteurs, nous dirions que l'espace littoral se démarque par sa géohistoire touristique, par laquelle il a été identifié comme le premier espace touristique, le premier « moment de lieu »⁴¹ (MIT, 2005). Il est également identifié comme l'un des premiers lieux conçus pour et par le tourisme à évoluer progressivement vers un espace au profil citadin (Corbin, 1988, Knafou, 2001).

⁴⁰ Infrastructures autoroutières, ferroviaires, domaines skiables, portuaires produits pour répondre à l'économie touristique étatique des années 1960.

⁴¹ « *Le moment de lieu est un espace de temps daté et limité durant lequel un lieu donné (mais aussi une aire ou un réseau de lieux) incarne une situation de portée générale dépassant l'enjeu du lieu lui-même. C'est donc le moment décisif où un lieu, en raison de l'invention ou de la consolidation d'une pratique ou, plus généralement d'une innovation sociale à dimension spatiale affirmée, change de qualité et, ce faisant, devient une référence, voire un modèle pour d'autres lieux inspirés par les mêmes pratiques. À travers ce concept (dû à Rémy Knafou et al., 2005), initialement pensé pour rendre compte de la dynamique des lieux touristiques, il s'agit de saisir les processus qui ont conduit à l'émergence datée, dans des lieux identifiés, de nouveaux systèmes d'acteurs et de nouvelles pratiques qui pour la plupart fonctionnent toujours aujourd'hui et ont été ensuite reproduits par milliers* » (Rémy Knafou, juin 2022).

Illustration 1 : Des deux « B » (Bon et Bien) aux trois « S » (Sea, Sand and Sun)



Source : a. Georges Redon, 1905 ; e. Heff d'Hey, 1935 ; c. Charles Loupot, 1936

En effet, sur le temps long, l'histoire du tourisme s'opère en premier lieu dans l'espace littoral (*Illustration 1*) passant des deux « B » (Bon et Bien) aux trois « S » (Sea, Sand and Sun)⁴²: « le bain thérapeutique dans les eaux froides (Manche, mer du Nord, dès la fin du XVIIe siècle), la villégiature hivernale en Méditerranée (à partir du XVIIIe siècle), le bain dans les eaux chaudes (Hawaï, puis Méditerranée), la création ex nilo des stations balnéaire en méditerranée, à partir du XXe siècle. Le littoral, longtemps perçue comme un milieu hostile aux voyageurs et ignoré de ceux qui n'y travaillaient pas, devint, par un cheminement d'idéologies successives, un espace à voir, à s'approprier, un espace de vie pour des sociétés en quête de bien-être et d'un cadre de vie de qualité. L'activité de recherche est assez représentative de ce constat où le littoral demeure l'objet principal dans l'appréhension du tourisme et ce qu'il a généré en termes de pratiques, de construction de nouveaux lieux sur un plan idéologique et physique, de flux touristiques etc. : l'article de W. Christaller (1955), l'ouvrage de Louis Burnet sur le littoral français (1963), puis par les thèses de doctorat d'État de Barbaza sur la Costa Brava (1966), de Cribier sur la grande migration d'été des Français (1969)

⁴² Comme l'explique Dumahel (2018), un nouveau regard fut porté sur la mer par les Anglais « au milieu du xvi e siècle lorsque le schisme entre l'Église de Rome et l'Angleterre provoqua le déclin des pèlerinages. Auparavant le but du voyage avait été la recherche d'un perfectionnement spirituel. Dorénavant il se transforma en visite de stations thermales en quête de guérisons physiques » et à la même époque, « les écrivains médicaux et les médecins se mirent à examiner la valeur médicinale du bain dans l'eau de mer froide. [...] À leur avis, la mer pouvait guérir pratiquement toutes les maladies » [Brodie, 2015].

ou, la même année, de Barbier sur les Alpes du Sud, sur l'aménagement du littoral aquitain (Cassou-Mounat, 1977), sur la façade littorale de Paris (Clary, 1977), l'influence du tourisme balnéaire dans la diffusion du tennis de Peter, Tétart (2005), aspects sociogéographiques du développement du tourisme balnéaire au Maroc par Hillali (2005), l'intrusion balnéaire. Les populations littorales bretonnes et vendéennes face au tourisme (1800-1945) de Salomé (2008). Les travaux sur le tourisme et plus particulièrement sur le tourisme balnéaire, rendent compte d'un constat assez fort, celui où l'activité touristique serait le reflet des évolutions de la société. Ce miroir sociétal demeure aujourd'hui encore riche d'enseignements sur les évolutions socio-économiques et tout comme les sociétés le tourisme change, mute en fonction des époques et des sociétés qui les composent. Elles renvoient à différentes trajectoires de développement (*Illustration 2*) une dynamique processuelle des lieux touristiques dont s'est saisit la recherche.

Illustration 2 : Quand les stations balnéaires deviennent des lieux de travail



Illustration : Stéphane Humbert-Basset ; source : L'Express, 2021

La question des transformations des lieux et stations touristiques sont étudiées depuis les années 1970 (Butler, 1980), les réflexions tournent autour du tourisme de masse et ses pressions sur l'environnement (Coudret, Donnet, Pernet, 2007) de la sur fréquentation des lieux générant un processus d'exclusion des sociétés locales (Bouneau, 2007) ou encore le déclin des stations balnéaires notamment britanniques (Shaw et Williams, 1997). Néanmoins, ces réflexions raisonnent en termes de tourisme à savoir la longévité du profil touristique de ces territoires malgré les crises (Knafou, 1996 ; Équipe MIT, 2002 ; Stock, Coëffé et *al.* 2020) et non en termes d'urbanité.

Conclusion de la section 1 :

De fait, cette forme de « Géodésie » des bifurcations des trajectoires des stations touristiques propose une lecture sur le devenir du littoral qui s'apparente davantage à une phase de transition plutôt qu'à son obsolescence. Malgré tout, le terme n'est pas totalement exclu, en particulier lorsqu'il s'agit d'interpréter la décélération de l'exploitation des infrastructures touristiques où les bases scientifiques mobilisées sont les cycles de vie du produit (Vernon, 1966 ; Butler, 1980). Comparé aux entrées précédentes, au sein de celle-ci, les variations présentées sont analysées par une forme de pensée positive où l'obsolescence d'un modèle devient une opportunité pour des territoires d'entreprendre de nouvelles formes d'actions et un renouvellement économique de leur territoire. À ce titre, leur étude borne le phénomène aux stations touristiques en incluant les spécificités de l'économie et du champ touristique (Bouneau, 2016). Cette retranscription spatiale est très intéressante à l'égard de notre objet d'étude car elle interroge le système de production touristique à l'aune des logiques territoriales de politiques touristiques. Qu'ils s'agissent d'espaces du littoral, de montagnes ou de métropoles, leur ancrage scientifique propose un système d'analyse de cause à effet qui nous renvoie aux impacts des mutations des systèmes d'acteurs et des pratiques touristiques sur les gestions des stations et plus seulement à la station en elle-même. En ce sens, le spectre de diffusion des résultats auxquels ont conduit ces travaux devient plus large et permet ainsi de positionner notre approche à l'échelle du littoral, au-delà de ses seules stations balnéaires. Le dernier élément dans ces approches territoriales des processus de production touristique est qu'ils amènent selon des temporalités et des territoires différents, une définition conjoncturelle (géopolitique et économie générale) de la station en proposant l'hypothèse suivante : la station ou les aires touristiques seraient soumises aux processus « schumpétériens » de destruction créatrice et qualifieraient donc ces territoires de produits de consommation touristique qui mettent en évidence la problématique de leur gestion (renouvellement, renversement, retardement).

En définitive, cette mise en perspective historique des études du littoral permet de voir les empreintes laissées par le système capitaliste et ceci même si elles ne le présentent pas explicitement. Nous pouvons observer des phénomènes d'exclusion, de gentrification et d'inégalités renvoyant à la thématique principale des auteurs sur le capitalisme, celle de « justice spatiale ». Les tensions sociales sont abordées au travers

de thèmes comme le logement, l'accès aux aménités, la conflictualité des pratiques et usages. Des objets critiques tels que l'essor du tourisme juxtaposé à la spécialisation économique de ces territoires en bastions résidentiels générant ainsi, un déséquilibre des marchés fonciers et immobiliers et une précarisation du profil économique en excluant du marché d'autres activités et acteurs. La remise en question des modèles de développement de l'espace littoral en présence, posent en réalité des questions de justices environnementales et de ségrégation socio-spatiales (Robert, 2019) nous menant à penser et à lire un espace comme la station « Racine », comme un objet du capitalisme qui s'inscrit pleinement dans une histoire multiséculaire et multipolaire. Multiséculaire puisque l'ensemble des travaux renvoient à une forme de trajectoire, à des rythmes cycliques de ces territoires et multipolaire car il s'observe sur l'ensemble du globe. Le littoral façonné et construit sur l'imaginaire qu'il fait partie des éléments essentiels dans nos modes de vie est devenu un objet de marchandisation généralisée du monde.

Section 2 : Penser et lire la station « Racine » par la ville capitaliste

Si le terme même de capitalisme est d'un usage courant depuis les années 1970, au point parfois de devenir totalement polymorphe, il convient de souligner qu'il demeure une clé d'analyse fondamentale des dynamiques contemporaines pour rendre la production de l'espace littoral intelligible, à une condition cependant : de bien en saisir et définir la nature, les structures, les acteurs et les dynamiques. Loin d'être réductible aux seuls facteurs économiques, le capitalisme – un terme et un processus d'essence éminemment géographique – doit être conçu comme un système dynamique multiforme. Dans ce cadre très vaste, l'objectif de ce point est volontairement limité, mais cherche à nos yeux à éclairer l'essentiel : le « régime de visibilité »⁴³ du capitalisme à travers la station « Racine ». Sur le plan historiographique, le processus de construction de l'objet station « Racine » en tant que figure spatiale et matérielle du système capitaliste, s'insère dans des cadres intellectuels, idéologiques et politiques datés. Nous reviendrons d'abord sur le tourisme en tant que produit du capitalisme, principal agent de transformation et de recompositions socio-spatiales du littoral, il

⁴³ « Les substances sociales deviennent visibles [par leurs spatialités] » (Lussault in Lévy et Lussault 2013, p. 1091).

renvoie à une forme particulière de marchandisation de l'espace. Un constat partagé par un ensemble de scientifiques proposant une analogie entre production de la ville capitaliste et production touristique. Pour ensuite, présenter une géohistoire du capitalisme balnéaire fondé sur une symétrie de l'histoire urbaine de la ville capitaliste et celle de la station « Racine ».

1.2.1. "Le tourisme est le pur produit du capitalisme, il s'inscrit dans la logique de production et de consommation comme n'importe quelle industrie." (Christin, 2020)

Derrière le terme d'industrie touristique, se lit l'idée selon laquelle le tourisme est organisé et structuré par analogie aux autres secteurs d'industrie (Clark, 1947) selon une toile de relations et d'interactions entre des donneurs d'ordres, des sous-traitants et un ensemble d'acteurs économiques et politiques. Un ensemble de productions et de services destinés à la création et à la commercialisation de produits touristiques : voyagistes, grossistes, accompagnateurs, guides et agents de voyages, puis un ensemble d'éléments d'accompagnement : transport, hébergement, restauration, équipements culturels et sportifs, etc.⁴⁴. Introduit par Chatelain (1949) auteur de « *Industrie touristique, essai de géographie humaine* », il désigne le tourisme comme ayant les principaux caractères de la grande industrie moderne : nécessité de capitaux considérables, appel de main-d'œuvre variée, spécialisation selon les possibilités offertes par la nature et l'homme (thermalisme, alpinisme, climatisme, sport d'hiver, excursionnisme, gastronomie, artistique...), et opérations qui concourent à la transformation et à la mise en valeur de ressources (beauté des sites, pureté de l'air, qualités des eaux, patrimoine historique) en vue d'être commercialisées. Selon ses termes, « *le tourisme est comme une industrie-type de la civilisation contemporaine évoluant rapidement et faisant vivre de multiples activités annexes ou connexes ; elle est donc une industrie motrice complexe qui a ses succès, ses crises et ses modes* » (Chatelain, 1949, p.87). Il est surtout mobilisé dans la critique du tourisme de masse et dans la marchandisation excessive d'un phénomène culturel renvoyant à une représentation de l'espace et des territoires comme de simples produits. En parcourant les travaux qui conceptualisent et analysent le tourisme dans une lecture radicale du système capitaliste et néolibérale de la ville, nous comprenons qu'il s'est construit selon les préceptes de la production de l'espace capitaliste épousant les mêmes logiques

⁴⁴ <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/glossaire/industrie-touristique>

d'accumulation capital, s'insérant dans une logique colonisatrice et dans un registre inégalitaire des dynamiques socio-spatiales, et enfin, s'inscrivant dans un régime cyclique traversant les crises, « les crises sont la nature même du capitalisme » (Aglietta, 2019).

Au cours de notre projet de recherche nous avons vécu la crise COVID-19 et durant cette période nous nous sommes beaucoup questionnés sur la suite des événements. En effet, le tourisme est une composante majeure de notre territoire d'étude. Avec les membres du service urbanisme, nous pensions justement que la crise sanitaire que le monde entier traversait allait être le point de bascule dans la manière de faire le tourisme, que les usages allaient changer et que le secteur se saisirait de cette opportunité pour se renouveler et répondre aux enjeux que pose le modèle actuel. Une vision qui a été également encouragée par l'ensemble des réflexions autour de l'exploitation littorale remise en cause par les événements climatiques qui péniblement étaient entendues par les acteurs politiques locaux. En un sens, nous pensions que la crise sanitaire serait le réel révélateur des limites du modèle de développement de ces territoires et viendrait se mêler à ces problématiques étant donné les difficultés économiques qu'allait connaître le secteur. Néanmoins, ce n'est pas ce qui s'est produit, nous avons au contraire observé un redoublement exceptionnel de la fréquentation des sites, les mêmes touristes, les mêmes usages et pratiques et surtout un attrait du littoral qui s'est développé par une extension des saisons de fréquentation et une extension de sa représentation qui n'est plus cantonné au moment « vacance » avec un afflux de nouveaux résidents.

Journal de bord : Jeudi 16 juin 2020

Après avoir repris le travail en présentiel, je profite pour me rendre à nouveau au marché du village sur la place de la mairie pour m'acheter à manger au camion italien, nous sommes nombreux de la mairie à apprécier ses plats. Je fus surprise du monde et dit au commerçant : mais c'est une impression ou il y a beaucoup de monde, en tout cas plus que d'habitude à cette même période ; le commerçant me confirme que c'est bien le cas : ils sont tous descendus pendant le confinement rejoindre leur résidence secondaire me dit-il, je vois même de nouvelles personnes, c'est bien ça relance l'économie.

« La COVID a accentué le côté emblématique de la mer, de l'horizon et donc le désir de la maison au bord de la plage, j'ai vendu des maisons sans visite en présentiel. Avec

de nouveaux profils, les personnes retraités demeurent les clients principaux mais nous avons de plus en plus de jeunes cadres qui changent leur manière de travailler avec l'émergence du télétravail » (Discussion informelle avec un agent immobilier de la commune, été 2020).

Illustration 3 : D'après FlightRadar24, un site de traçage de vols du trafic aérien, le 6 juillet 2023 a battu un record : avec 134 386 vols commerciaux à travers le monde, jamais autant d'avions commerciaux n'avaient sillonné la planète en une journée



Crédit photo : FlightRadar24, 2023

En fait, tout comme le capitalisme, après chaque crise depuis le XIX^e siècle, le tourisme a repris sa marche en avant estompant peu à peu la COVID-19 avec un retour à « avant » (Illustration 3) et colonisant encore de nouveaux espaces. Quand nous consultons les chiffres de l'OMT en juillet 2023, cette tendance se confirme, l'industrie du tourisme représente 7 à 10% du PIB mondial et fait partie des cinq premiers secteurs d'exportation au monde (OMT, 2023). Véritable levier économique le tourisme tire avec lui l'aviation, l'automobile, les mobilités électriques émergentes (dont les vélos à assistance électrique), le BTP (Hagimont, 2023) mais il bénéficie également d'un fort

imaginaire dans les esprits des décideurs politiques. Christin⁴⁵ sociologue inséré dans le mouvement radical, dénonce une industrie obéissante, selon lui, uniquement au modèle consumériste. Dans son ouvrage « l'anti-tourisme » (2010), il fait la critique d'un pouvoir politique adoptant comme seule voie unique de développement et de prospérité le tourisme en dénonçant un système totalisant de marchandisation du monde par voie de touristification et cantonnant ce qui était au départ une expérience anthropologique à un produit standardisé et homogène : « *Le voyage est une expérience anthropologique porteuse de la symbolique de l'initiation, du parcours, qui transforme celui qui le pratique. Il comporte plusieurs phases : une sortie de l'ordinaire, la traversée d'un monde que l'on ne connaît pas, un apprentissage, une forme de convivialité élargie avec l'humain et le non-humain (...). Le tourisme, au départ, a partagé cette logique (...). En revanche, l'accélération du tourisme au cours des dernières décennies a complètement dénaturé cette expérience. Elle est devenue plus organisée, standardisée et aseptisée. C'est pourquoi je considère que le tourisme est aujourd'hui une industrie problématique si l'on se situe dans la perspective d'un changement de paradigme vers une société plus juste, plus solidaire et plus écologique* » (Christin, 2021, p.50).

Dans une lignée marxiste, il critique également aux côtés d'auteurs comme Mora, la logique d'expansion du système productif touristique où « *dès qu'un lieu émerge, il essaye de se doter d'une attractivité touristique. Les professionnels considèrent que de très nombreux territoires ne sont pas exploités du point de vue touristique et que la manne à attendre reste énorme. Le groupe Pierre et Vacances fonctionne de cette façon en installant des Center Parks dans des lieux jugés en carence de développement, de manière à les construire touristiquement* » (L'Echo, 2020). Au sein de son livre « *Désastres touristiques. Effets politiques, sociaux et environnementaux d'une industrie dévorante* » (2022), Mora nous renvoie à une logique d'expansion capitaliste du tourisme au regard du verdissement de l'économie. En effet, pour l'auteur le tourisme durable est une manière de pénétrer toujours plus en profondeur les territoires et d'alimenter un mode de production et de consommation en étoffant l'offre par de nouveaux segments du tourisme se juxtaposant aux autres : « *les aménageurs sauront mettre à profit les méfaits du tourisme pour proposer de*

⁴⁵ Rodolphe Christin est notamment l'auteur du "Manuel de l'antitourisme" (Ecosociété, 2018), de "L'Usure du monde, critique de la déraison touristique" (L'Echappée, 2014) et, dernièrement, de "La vraie vie est ici. Voyager encore ?" (Ecosociété, 2020).

nouvelles gestions responsables et durables qui feront apparaître les produits de qualité sanitaire et environnementale » (p. 153). A ce propos, le chercheur Hagimon (2023) rajoute que « le tourisme continuera sa consommation du monde. Les critiques même nourrissent la machine ; l'écologie, digérée par le marketing, étant le nouveau front d'expansion du secteur et les touristes qui cherchent des alternatives sont en quelque sorte l'avant-garde des pratiques touristiques généralisées et marchandisées de demain » (Hagimon, 2023, p.7).

Enfin, le tourisme est présenté à partir des années 1970 par les chercheurs comme vecteur d'inégalités sociales réservé aux élites de la bourgeoisie et de l'aristocratie. « *Né à la fin du XVII^e siècle, le tourisme est passé d'une pratique réservée à une élite à une migration saisonnière amplement partagée. Cette massification n'a pas pour autant supprimé les inégalités d'accès » (Cousin et Réau, 2011, p.14). Effectivement, malgré sa « mondialisation pacifique » (Brunel, 2017) désignant sa démocratisation et son ouverture à d'autres classes sociales, le tourisme reste par essence inégalitaire. Aujourd'hui, « 80 % des cadres et 50 % des non-cadres partent en vacances. Les cadres partent davantage à l'étranger, tandis que les autres restent plutôt dans leur pays. Le tourisme est très inégalitaire. Ceux qui émettent le plus de gaz à effet de serre, ce ne sont pas les classes populaires, ce sont les classes aisées qui ont les moyens de prendre l'avion pour partir un week-end à l'étranger, par exemple. Ce ne sont pas les classes populaires qui polluent le plus. Ce ne sont donc pas elles qui doivent assumer l'ensemble des critiques formulées à l'égard du tourisme » (Christin, 2023, Les Echos). Ses dynamiques d'appropriation de l'espace dans une logique de marchandisation croissante, fait l'objet d'un intérêt certain de la part de la communauté scientifique sous l'angle contestataire des grands projets d'aménagement pour répondre aux besoins touristiques ou pour en créer de nouveaux. Brunel (2012) parle de disneylandisation du monde⁴⁶ où s'opère une muséification en ce qu'elle fige paysages et pratiques afin de correspondre aux représentations (ou aux clichés) attribués à un espace ou à une population ou bien à une suppression des caractéristiques locales d'un territoire et de sa culture par leur évincement au profit des populations touristiques. Dans leur*

⁴⁶ La notion de disneylandisation est fortement liée à Sylvie Brunel, qui l'a forgée et qui l'a abondamment utilisée dans sa production scientifique. Souvent utilisée avec un point d'interrogation, elle désigne une facette de la mondialisation touristique, laquelle transformerait le monde en un gigantesque parc d'attraction pour les touristes. La disneylandisation est la transformation des sociétés et des cultures locales, par la présence de touristes, et pour répondre à leurs attentes. Elle peut être aussi une muséification en ce qu'elle fige paysages et pratiques afin de correspondre aux représentations (ou aux clichés) attribués à un espace ou à une population (JBB, janvier 2017).

ensemble, ces travaux rapportant la contestation de projets touristiques dans l'histoire des luttes écologistes et spatiales rendent compte d'un mouvement du capital touristique au sein de lieux vides de valeur devenir des espaces à haut potentiel économique. L'un des récits les plus emblématiques à ce sujet est celui d'Arnaud. A travers son enquête sur le plan Neige de l'époque (1975), du temps de la construction des stations de ski françaises, elle relève les « petites et grandes manipulations de l'époque » et remet en question la pertinence des choix d'aménagement en montrant les limites de ces stations. Comme le titre de l'ouvrage l'indique, la neige serait empoisonnée par l'argent, l'immobilier et la politique : *« Cette politique de la montagne s'est appuyée sur deux idées : le mythe de la création de nombreux emplois induits par l'implantation des « grandes usines à ski » permettant à la population montagnarde de rester sur place ; l'espoir avoué de transformer le massif alpin en un vaste piège à devises » (Gumuchian, 1976, p.283).*

Ici notre ambition était d'investir notre territoire d'étude dans une dimension capitaliste de la ville. D'introduire l'idée selon laquelle, notre territoire d'étude qui est la station « Racine » serait belle et bien l'un des visages du capitalisme urbain contemporain en l'abordant d'abord par sa caractéristique historique, sa mise en tourisme. A travers, ce portait du tourisme soulignant ses similitudes avec le système productif de la ville capitaliste cela va nous permettre de poursuivre cette analogie et d'inscrire la station « Racine » au sein des récits de la géographie radicale.

1.2.2. La station « Racine », le miroir de la ville capitaliste

« J'explique à plusieurs maires, les contraintes à venir relatives au ZAN en leur disant clairement que les opportunités d'ouverture à l'urbanisation vont être largement restreintes (...). Et là, le maire de (...) me dit oui certes mais nous sommes d'accord que nous allons pouvoir continuer d'urbaniser, mon projet de port c'est un nouveau quartier résidentiel, tous les projets de ports reposent sur ça je ne vois pas comment ils vont nous refuser ça alors que c'est le poumon économique du département (anecdote entre nous et un cabinet d'avocat, 2020).

Notre choix n'est pas d'entrer par la station balnéaire de la mission « Racine » et plus largement la production de l'espace littoral, pour questionner encore une fois la ville capitaliste et plus récemment la ville néolibérale mais au contraire d'investir le champ de cette dernière pour adopter une lecture renouvelée des recompositions urbaines de l'espace littoral. Quand nous lisons l'extrait ci-dessus, l'argument d'Harvey

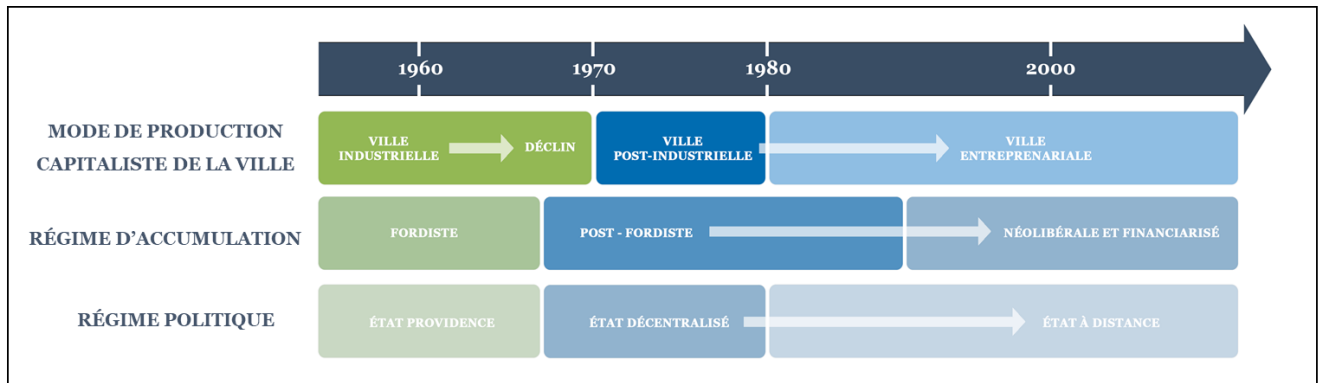
(2010) qui dit que le capitalisme doit s'urbaniser pour se reproduire fait de la station « Racine » un exemple géographique de l'insertion de la structure et des logiques capitalistes dans la ville et l'espace. Cet appareillage conceptuel incarné par les géographies radicales et critiques nous permettent également de rendre intelligible le caractère holistique et incarnée de notre projet de recherche, de rendre accessible au lecteur les événements qui ont marqués et ponctués notre pratique scientifique.

Un certain nombre de travaux universitaires, thèses ou articles, ont été consacrés à retracer l'essor des stations balnéaires françaises, tant et si bien que l'on commence à disposer désormais d'un assez grand nombre de monographies. Abordées selon des problématiques variées, peu de travaux ont tenté d'établir des comparaisons entre les évolutions des différentes stations balnéaires et leur symétrie avec les évolutions structurelles du capitalisme. Il ne s'agit pas ici de revenir en détail sur les travaux de la ville capitaliste et son évolution vers un modèle de ville néolibéral ou entrepreneuriale, mais de partir de ce concept pour adopter une lecture théorique de l'urbanisation littorale et de ses connexions à l'espace en l'occurrence la station « Racine », pour arriver ensuite à la formulation et à la définition des régimes et processus associés constitutifs du phénomène capitaliste au sein de la station « Racine ».

L'entrée privilégiée est donc celui du régime capitaliste de la ville et plus particulièrement celui de l'accumulation du capital, c'est le positionnement scientifique et théorique de cette thèse. Inscire d'ores et déjà notre approche par le régime révèle notre positionnement au sein des différentes écoles de pensée, celle où le rôle l'État est au cœur du processus de marchandisation de l'espace (Harvey et al. 2014). Loin de nier le tournant néolibéral, les scènes capitalistes de la ville se sont en réalité renouvelées où l'État ne disparaît pas totalement, il ne s'affaiblit pas non plus, il se retrouve reconfiguré faisant émerger de nouveaux marchés urbains. Ces derniers sont nouveaux non pas par leurs caractéristiques mais par leur mobilité, leurs nouveaux points d'ancrage. En effet, la géohistoire sur la ville capitaliste proposée par Harvey et d'autres auteurs, révèle un processus dynamique où l'ordre capitaliste a toujours su s'imposer au grès du temps et des crises qui ont jalonné la fabrique de la ville. C'est donc à partir de cette histoire urbaine commune de la station « Racine » et de la ville capitaliste que nous proposons de dresser une première didactique entre modes de production de l'espace et genèse de la station balnéaire occitane et qui par conséquent introduit l'urbanisation littorale comme un processus de production et

d'organisation de la ville capitaliste faisant de la station balnéaire « Racine », l'un des visages urbains du capitalisme.

Figure 8 : Chronologie des modes de production de la ville



Réalisation : M. Bosch, 2024

Ainsi, la figure de synthèse proposée (*Figure 8*) répond à deux objectifs : (i) d'abord, sur la base et l'analyse des différents récits de la géographie radicale, placer la station « Racine » au sein des différents processus de production de la ville capitaliste dans une chronologie conjointe entre les différentes formes de villes et celles de la station « Racine », produits sous-adjacents du mode de production de la ville capitaliste. A travers cette périodicité, l'idée centrale est d'incarner le schéma théorique et le méta-concept du néolibéralisme, autrement dit, que le capitalisme urbain existe réellement (Brenner, Theodore, 2002) et ceci, à travers la station « Racine ». En ce sens, nous nous inscrivons dans la lecture du courant de pensée néo-marxiste qui « prend la ville comme laboratoire privilégié des études sur les modes de production capitaliste car la littérature a montré que les espaces urbains ont majoritairement concentré ce qui est nommé « reproduction élargie », c'est-à-dire un mode d'accumulation du capital par l'exploitation du salariat, notamment au travers de l'industrialisation des villes au 19e siècle et durant la première moitié du 20e siècle » (Nafaa, 2021, p.34) ; (ii) puis, suivant les bornes temporelles des modes de production de l'espace, situer le processus d'accumulation du capital au sein des différents régimes économiques et politiques en recomposition sous la gence néolibérale des politiques d'aménagement du territoire. Ce qui signifie : mettre en regard à l'échelle urbaine de la station « Racine », la recomposition des régimes institutionnels et la production urbaine néolibérale pour comprendre le mécanisme de ramification et de repositionnement du système productif capitaliste de l'espace littoral occitan, objet de ce travail de thèse.

a. La genèse de la station « Racine » : une urbanisation de la consommation

L'urbanisation et la mise en tourisme du monde constituent depuis plus d'un siècle deux processus majeurs de développement des sociétés contemporaines (Nahrath, et Stock, 2012). Ils entretiennent des relations d'interdépendances fortes car ensemble ils ont participé et participent encore à faire émerger de nouvelles formes et normes urbaines, ont œuvré et œuvre toujours à un recodage multiple de l'urbanité littorale. Si les sciences urbaines et géographiques présentées précédemment, peuvent nous ramener naturellement vers une lecture d'un processus d'urbanisation littorale conduit et motivé par une projection idéale des sociétés (Lefebvre, 1974) de l'espace littoral, il ne se limite pas pour autant uniquement à un « *produit social* » (Lefebvre, 1974, p. 35) où s'entremêlent « désire du rivage, imaginaire et symbole ». En effet, comme tout système productif à visée économique, la production de l'espace littoral occitan s'est réalisée selon des logiques de marché régulées et normées par des lois garantissant une légitimité du processus, celui de transformer l'espace littoral occitan, comme un produit, une marchandise destinée au marché économique du tourisme. Et en tant que produit, l'espace littoral occitan et plus particulièrement son objet urbain la station « Racine », traduit une certaine configuration historique du caractère usinier (Castells et Godard, 1974) des modes de production du développement industriel dans l'aménagement de l'espace.

La première correspondance que nous pouvons établir se situe bien avant l'année 1963 et la mission « Racine ». Effectivement, prétendre que l'espace littoral occitan en tant que « moment lieu » (équipe MIT, 2005) prendrait racine seulement en 1963, serait nier le tournant social de 1936 généralisant les congés payés et donnant donc accès au prolétariat à de nouveaux espace-temps, ceux des lieux de vacances et de villégiatures. Cela change le rapport dans la reproduction élargie du capital par exploitation du salariat⁴⁷ qui évolue, passant d'un processus d'accumulation de « production – distribution » à « production - distribution – consommation » (Perronet, 2006) et notamment la consommation de loisirs. Ce cycle global de production et de consommation, va donner lieu à un processus extra-économique propageant le

⁴⁷ Marx, figure majeure des récits sur le « Capital » (1867), désigne le processus d'accumulation qui permet au capital de s'accroître notamment par la croissance des forces productives, elles-mêmes alimentées par la plus-value générée par l'exploitation du prolétariat.

capitalisme à de nouveaux espaces et groupes sociaux non capitalistes, et ancrer définitivement le capitalisme dans le quotidien.

Illustration 4 : Le tourisme spontané sur les plages du Languedoc-Roussillon, 1962



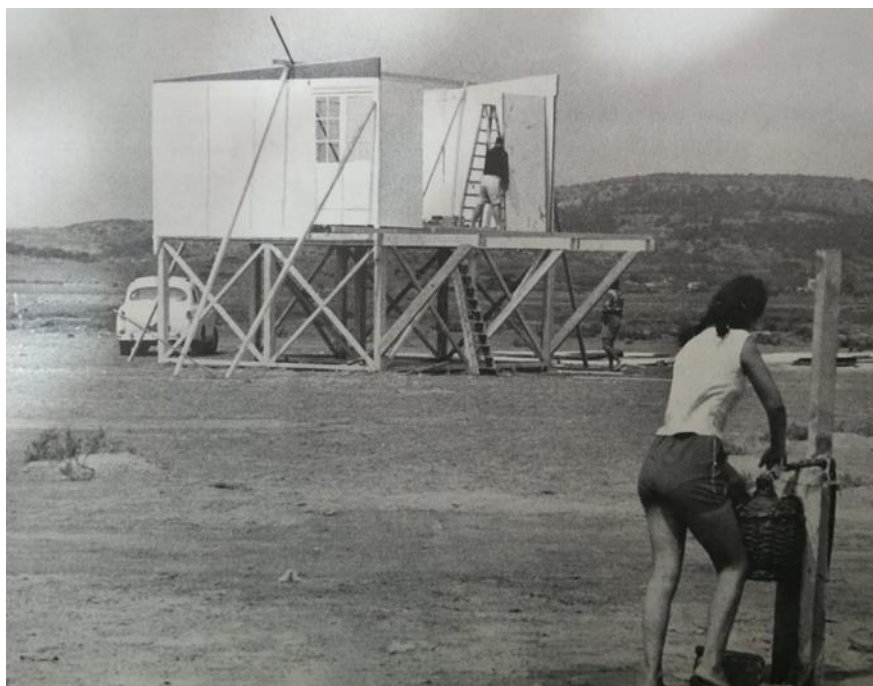
Urbanisme, Revue française, 1964

Ce processus extensif du capital revêt d'abord un visage social car il se caractérise par un rééquilibrage des rapports sociaux (Marx, 1867), en intégrant la classe laborieuse au sein de la société de loisir auparavant détenue uniquement par les classes élitistes de la bourgeoisie. Dans ce contexte, l'espace littoral occitan se retrouve modelé bien au-delà des dictats économiques du capitalisme. En réalité, l'ouverture sociale sur la société de loisir va avoir pour effet de faire émerger de nouvelles formes de capitaux (Bourdieu, 1979). Ces derniers sont symboliques par le retournement collectif sur

l'imaginaire de ces espaces considérés autrefois hostiles et, ils sont culturels et sociaux par la généralisation de la société de loisir soutenue politiquement par la création en 1936 du ministère des Loisirs dirigé par Léo Lagrange, en conséquence de plusieurs évolutions sociétales des classes ouvrières (*Illustration 4*) : Le 11 juin 1936, la Chambre vote la loi instituant deux semaines de congés payés ; Les "billets populaires de congés payés" avec 40 % de réduction sur les troisièmes classes ; la généralisation des congés payés d'une durée continue d'un mois ; la semaine des 40 heures en cinq jours ; 2 jours de par semaine ; les 8 jours fériés non dominicaux etc. Cette révolution culturelle ou plus précisément cette révolution touristique rend compte d'une production de l'espace qui est également à l'interface des évolutions sociales où elle « *n'est pas uniquement la mise en rapport d'un capital économique et d'un travail (sur le modèle de la relation entre maîtrise d'ouvrage et maîtrise d'œuvre), mais aussi la matérialisation des relations sociales dans leur diversité, donc pas nécessairement économique* » (*Girardin, 2020, p.37*).

Néanmoins, le « non-travail » s'élargissant davantage au fil des mesures sociales entrepris par l'État : les vacances annuelles, les loisirs de fin semaine et enfin la cessation de fin d'activité avec une nouvelle population d'inactif, les retraités. Cela abouti à une véritable croissance des besoins et des exigences sociales avec près de 18 millions de français prenant la route des vacances. L'organisation de cette activité complémentaire, suppose alors de nombreux investissements et renvoi à l'émergence d'une nouvelle industrie qui est celle du loisir. Cette notion, déborde largement la question du tourisme qui n'est qu'un des aspects de l'emploi du temps libre qui tend pratiquement à couvrir la moitié de la vie de chaque individu. A cet instant, le loisir engendre une des plus importantes activités économiques du monde contemporain (Quatrième Plan de développement économique et social, 1962-1965). Et au même titre que la consommation de masse en équipements ménagers par l'étendue de la grande distribution industrialisée que l'on observe à partir des années 1950 (*Perronet, 2006*) ; le loisir va lui aussi progressivement s'inscrire dans une consommation marchande de biens et de services faisant de certains espaces, des haut-lieux de la production industrielle du tourisme et des loisirs jusque-là ignorés des dynamiques de marché. Dès lors, ce qui au début se présentait comme un processus participant à l'amélioration des conditions de vie et de travail des forces productives, va transiter vers une matérialité des évolutions sociales au schéma de production « technocapitaliste » pour reprendre la conception de Lefèbvre (1974).

Illustration 5 : Une pratique touristique anarchique du littoral Languedoc-Roussillon, 1962



Urbanisme, Revue française, 1964

« Le temps n'est plus où les touristes et les populations en vacances organisaient eux-mêmes leur déplacement et venait s'intégrer en surnombre à la population indigène ; le temps n'est plus même où il suffisait de quelques hôtels et villas spécialisés accolés à un village agricole ou à un petit port de pêche. Ce sont des régions entières qu'il faut maintenant équiper, la route touristique, le port de plaisance, la station balnéaire, la station de sport d'hiver, le village de vacances, voici des notions récentes qui prennent chaque jour une signification nouvelle » (Olivier Guichard, délégué à l'Aménagement du Territoire et à l'Action Régionale, 1964, Revue Française d'Urbanisme, p. 11)⁴⁸.

Si avant l'aménagement des années 1960, le tourisme s'est développé sur les littoraux d'une façon spontanée⁴⁹ (Illustration 5), au lendemain de la seconde guerre mondiale, les pouvoirs publics entreprennent déjà l'aménagement touristique du territoire français avec les trois premiers Plans d'Équipement et de Modernisation du Tourisme (1948).

⁴⁸ Ce premier temps historique est largement restitué par les différents Plans de Développement Economique et Social entrepris par les différents gouvernements à partir de 1936 jusqu'à leur terme en 1980, ils sont au nombre de sept.

⁴⁹ Nous nous reportons à plusieurs ouvrages sur l'histoire de l'essor touristique en France : G.Cazes, R.Lanquar et Y. Raynouard, *L'aménagement touristique*, PUF, 1980 ; C. Lacour, *Aménagement du territoire et développement régional*, Dloz, 1983 ; *Tourisme et développement local et régional*, Actes des colloques d'Amiens et de Lille, 1987 ; M. Boye, *Histoire du tourisme de Masse*, PUF, 1999.

Ces derniers étaient notamment consacrés à l'équipement des stations de montagne⁵⁰, une stratégie d'équipement qui, par la suite va se poursuivre sur le littoral à l'échelle nationale (Vlés, 2020). Effectivement, malgré quelques opérations, c'est lors du quatrième plan (1962-1965) que s'impose la doctrine du balnéaire avec le déploiement de l'équipement nautique du littoral. A cet égard, la stratégie de modernisation au cours des différents plans s'est exprimait de la façon suivante : « *L'existence de ports de plaisance et de plages bien aménagées dans les stations de bord de mer est un élément attractif qu'il ne faut pas plus négliger que les remontées mécaniques dans les stations de montagnes* » (Jean Ravanel, Commissaire au Tourisme, 1963). Ainsi, l'extension du capital prend réellement corps au lendemain de la seconde guerre mondiale où va s'opérer la touristification (Stock, 2013) de plusieurs territoires (littoraux, massifs montagneux). En effet, si le changement de valeur se réalise d'abord sur un plan social et culturel avec l'élargissement de la société de loisir, au lendemain de la seconde guerre mondiale, il prend une dimension politique.

Du côté de l'État, l'espace n'est plus seulement pensé et conçu pour répondre à la production industrielle où aux cités ouvrières, modes de production usinier et paternaliste de la ville (Frémont, 1982 ; Edelblutte, 2010), il devient également le support et l'outil au développement et à la conception d'un nouvel ordre économique. Au même titre que la montagne, les littoraux font l'objet d'une mise en tourisme (Duhammel, 2018), processus qui vise à transformer et à normer un espace afin qu'il puisse adopter un nouveau profil passant d'un espace qui n'est pas touristique en soi à un espace qui par le poids décisionnel des acteurs, va être touristifié. L'objectif au cours de ce processus est d'aboutir à un renversement du profil économique d'un territoire afin qu'il soit plus compétitif. A l'échelle du littoral occitan, cela se traduit par l'abandon de l'économie locale, l'agriculture au profit de l'économie touristique balnéaire loin de son état initial et insérer dans le paysage de manière exogène. Dès lors, l'accumulation du capital dans l'espace s'insère dans une double extension, d'abord celle de l'investissement d'un nouveau secteur économique, autrement dit, le capital poursuit sa croissance par de nouvelles voix de reproduction, ici celui du tourisme. Puis, la deuxième extension que nous pouvons interpréter est la

⁵⁰ Seulement trois opérations relevant du nautisme durant les trois premiers plans : Aménagement du Port de plaisance d'Aix-Les-Bains sur le lac du Bourget (1955, 120 millions d'anciens francs) ; Port de Menton (1957, 80 millions d'anciens francs) ; Digue de la plage du Touquet (1957, 150 millions d'anciens francs). L'ensemble des ouvrages ont été en parti ou totalement financés par le Fond Economique et Social (F.D.E.S).

transposition des modalités de production de l'espace de la ville capitaliste à celle de la production de l'espace littoral.

En effet, l'envahissement anarchique et l'occupation des sites naturels du littoral jugée comme du gaspillage d'espaces remarquables a suscité un effort de mise en valeur ancré dans une vision rationnelle et de « sauvetage d'un patrimoine naturel »⁵¹ (Dumas, 1962). A cet effet, les missions interministérielles pour l'Aménagement touristique du littoral et de la montagne étaient entendues comme des outils de maintien et d'organisation du développement touristique. Un urbanisme spécifique devant combiner les hébergements, les distractions et les équipements capable de concurrencer le marché étranger des vacances et des loisirs de la Costa Brava (Vles, 2020). Toute cela, en proposant une offre pouvant satisfaire les besoins touristiques mais dans la limite des prix acceptables et respecter les moyens des touristes de toutes catégories. Un urbanisme et une planification empreint d'équité et de redistribution des richesses qui réduirait les inégalités entre les territoires et les populations.

Dès lors, la production de l'espace littoral s'inscrit dans le cadre d'une planification touristique à grande échelle régit par un plan d'ensemble au sein duquel sont fixées des règles, des objectifs d'aménagement du territoire à atteindre et délimités par des zonages en désignant et identifiant des espaces avec des fonctions et des règles d'urbanisme qui leur sont propre (Lerousseau, 2017 ; Desjardins, 2020)⁵². Une conception de l'aménagement et plus spécifiquement de la production de l'espace largement critiqué par Henry Lefebvre (1974), qui à travers la ville industrielle, la désigne comme un processus d'hyper rationalisation, fonctionnaliste et bureaucratique produisant ainsi, des espaces hors sol où l'espace vécu des lieux est occulté au profit de la stratégie économique de l'Etat. En fait, ce que dénonce Lefebvre notamment dans son ouvrage « *La production de l'espace* » et qu'étudieront d'autres auteurs par la suite au cours du tournant néolibéral, est un processus d'accumulation du capital par dépossession⁵³ par lequel l'espace deviendrait un outil de domination et de contrôle social au service d'intérêts spéculatifs capitaliste pour reprendre les mots de Girardin

⁵¹ Un élément marketing retrouvé dans plusieurs publications et articles de l'époque où les autorités locales se servait de la dimension écologique pour en réalité servir les intérêts économiques de la France.

⁵² Le zoning est un outil largement mobilisé pour résoudre la crise de 1929 et pour accompagner la reconstruction et la modernisation de la France après la seconde guerre mondiale.

(2020). A l'échelle du littoral occitan, cette dynamique s'illustre en particulier par la dépossession (Harvey, 2010) de la plage aux communautés et familles de pêcheurs nomades. Premiers habitants de la plage, cet espace était au cœur de leur mode de vie, il était leur lieu d'habitation, de travail et de subsistance. Cependant, la dynamique modernisatrice, hygiéniste et surtout capitaliste de l'époque visant à disposer, organiser et à distribuer de nouveaux objets au sein de cet espace, à bouleverser de manière profonde leur lieu de vie qui pour beaucoup ne l'était plus après l'intervention des pouvoirs publics comme nous l'explique un descendant d'une des familles de pêcheurs de la commune de Saint-Cyprien : *« A la base ceux qui vivaient sur la plage c'était uniquement les familles de pêcheurs, ils étaient nomades même car ils se déplaçaient en fonction des ressources en poissons. La vie s'organisait autour de la mer. C'était très sommaire comme vie, il n'y avait pas d'électricité, pas d'eau et ceux qui vivaient sur la partie village et bien c'était les riches propriétaires de terres agricoles et puis il y avait nous les pêcheurs. C'est dans les années 1955 que les premières maisons en dur ont été construites pour que les pêcheurs puissent avoir de meilleures conditions de vie, nous étions seuls sur la plage mais cela à très rapidement changé dans les années 1960. Tout a changé après ça et aujourd'hui il reste plus grand-chose de ce passé, de notre histoire. »* (Entretien exploratoire, Pêcheur à la retraite et issu d'une des familles de pêcheur de la commune de Saint-Cyprien, 2018). Nous pouvons faire la corrélation avec le manifeste de Cognat (1973) sur la « montagne colonisée ». Expression destinée à dénoncer les inégalités socio-spatiales en « *mettant en cause les formes de développement de la montagne, notamment le tourisme, le rôle et le pouvoir exorbitant de la « technostructure » qui conduit les grands équipements et les « privilèges d'une minorité » qui en use, il dénonce la « prolétarianisation des montagnards » et préconise de « décoloniser la montagne »* (Broggio, 2002, p150).

Ce chemin qu'emprunte le processus d'accumulation du capital pour se reproduire, beaucoup de travaux privilégient son analyse au regard des impacts socio-économiques des projets urbains (Collet, 2015 ; Clerval, 2013 ; Smith, 1996). Ce témoignage nous renvoie finalement à une certaine violence des modalités de faire, des représentations, des projections et des pratiques qui ont fondé la production urbaine de la mission « Racine ». Dans l'histoire de la géographie radicale, la violence de l'aménagement fait l'objet d'une littérature foisonnante sous l'égide de « justice spatiale ». Principale thématique dans la critique du système capitaliste de la ville car selon Harvey (1992)

le système capitaliste est par nature créateur d'injustice et d'inégalités spatiales. (Gervais-Lambony et Dufaux, 2009). Néanmoins, les auteurs qui s'y illustrent avec force sont Castells et Godard notamment avec « *Rénovation- déportation* » (1970) et « *Monopolville* » (1974). Dans une vision globalisante de leur critique, ils mettaient en rapport les dynamiques économiques de standardisation et de massification des réseaux de la production économique avec un processus de ségrégation socio spatiale par le déplacement violent et de grande envergure des populations. Au sein de la ville de Dunkerque, ils insistent notamment sur l'idée qu'elle est le résultat de choix politiques situés dans l'espace en s'intéressant à la relation entre l'État et les promoteurs par la mise en œuvre d'une collusion. Enfin, nous pouvons aussi adopter la grille de lecture d'Harvey (1973) pour lequel, l'action globalisante et homogénéisante de la reproduction des standards du capital dans l'espace renvoie à une planification libérale de la ville où « *l'État cherche à créer de la richesse sociale en vue de l'extraire. En posant les bases de l'accroissement de la production et en facilitant l'accumulation, l'État accroît son propre accès au surplus et par conséquent ses capacités potentielles vis-à-vis des États rivaux* » (Hugot, 2013, p.90).

Pour terminer et clôturer ce portrait symétrique, la genèse de la station « Racine » s'inscrit pleinement dans les caractéristiques de la ville Keynésienne. Elle matérialise l'intervention de l'État dans une politique macroéconomique afin de répondre au problème de sous-consommation. Comme l'explique Harvey (2004), contrairement à la ville industrielle qui est « *née de l'activité industrielle, construite et organisée en fonction de cette dernière, et où l'essentiel du bâti est lié, directement ou indirectement, au système productif industriel* » (Géoconfluence, 2014) et a pour destinée de créer la survaleur ; la ville keynésienne en est le centre de sa consommation et de sa réalisation. « *Elle fut conçue comme un artefact de consommation et sa vie sociale, politique et économique s'organisa autour du thème d'une consommation soutenue par l'État et financée par la dette. L'axe des politiques de la ville se déplaça des questions d'alliances et de rapports de classes vers des coalitions d'intérêts plus diffuses centrées sur les thèmes de la consommation, de la distribution, de la production et du contrôle de l'espace* » (Harvey, 2004, p.45). Ce cycle exceptionnel de construction urbaine est le reflet de la division spatiale et sociale de la ville qui s'opère durant ce temps. Par une segmentation des espaces dans une échelle nationale, la station « Racine » fait l'objet d'une construction spatiale de la consommation où vont

venir s'irriguer les revenus créés eux au sein des villes « ateliers » qui elles font circuler le capital.

A travers cette première rétrospective, notre démarche était d'inscrire notre lecture de la station « Racine » dans un schéma de relation et d'interdépendance avec le système capitaliste de la ville. Faire de la station « Racine », l'un des objets du capitalisme urbain. A ce titre, elle révèle et confirme dans quelle mesure la production du littoral occitan est en fait le miroir de l'organisation de la société historiquement construite par le capitalisme. Reflet de la mise en tourisme du monde, elle est devenue un des rouages centraux du capitalisme mondialisé où le processus d'accumulation principal mode de production de la ville capitaliste, est représenté et ceci sous ces différents objets. Au sein de cet espace-temps, la station « Racine » a été l'objet d'un capitalisme d'État (Elsenhans, 1982) conduit par un mode de planification monopoliste (Castells et Godard, 1974 ; Lipietz, 1977). Toutefois, depuis les années 1980, les politiques d'urbanisme s'intègrent dans une logique d'offre (Pinson, 2009) rompant avec une phase historique du capital qui requérait auparavant l'appui de l'État. Renouvelant ainsi les circuits du capitalisme et avec lui un renouveau des théories.

b. La station « Racine » à l'heure néolibérale : une néo libéralisation du littoral qui s'inscrit dans une régulation réglementaire de la production de l'espace

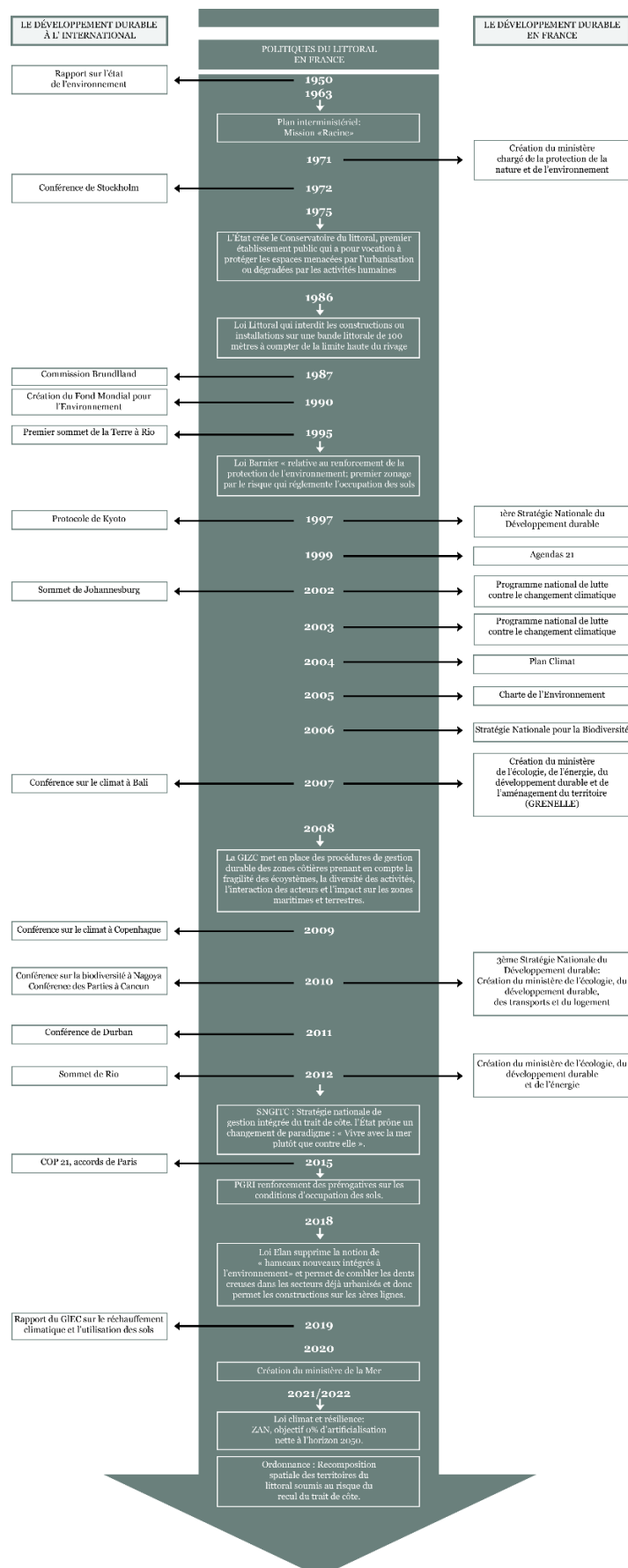
« Pendant une décennie, l'État à urbaniser le littoral, il l'a développé en masse et aujourd'hui il prône un discours de recul, de repli que nous collectivité locale devrions mettre en œuvre et à notre charge. Je trouve cela assez hypocrite de leur part. L'État est de toute manière très loin des réalités territoriales, il n'opère que pour faire la règle » (Entretien semi-directif, élu du littoral, 2021).

Nous l'évoquions au début de ce chapitre, les thèses sur le capitalisme et ses formes n'étaient pas une évidence pour nous. Loin de penser que leurs enseignements ne faisaient pas l'objet d'un intérêt certain, néanmoins la souplesse du terme « néolibéralisme » et plus largement du « new capital » utilisé pour décrire un éventail très large de situations nous est apparu comme un « fourre-tout » désignant tout ce qui touche à la privatisation, à la dérégulation, à la régulation et à la libéralisation. Ou encore à la réglementation, la dérèglementation tout cet ensemble de concepts développe chacun une analyse, une théorie, une critique, des phénomènes économiques spécifiques, des idéologies également particulières et enfin une

représentation des modes d'action là aussi différentes. Cette polysémie néolibérale nous a un temps éloigné d'une définition correcte de la montée en généralité de nos résultats de recherche, notamment par ce que l'adage où c'est le marché qui succède à l'État, visant à faire du marché l'unique régulateur de l'ensemble de la vie économique faisant ainsi disparaître les états nations des scènes décisionnelles et des trajectoires du processus d'accumulation du capital ne correspondait pas à ce que nous vivions.

En effet, notre vécu, notre pratique presque ethnographique de notre terrain d'étude nous a justement renvoyé à un État qui était là, certes pas aussi puissant que lors du keynésianisme des trente glorieuses mais il est toujours là et identifié par un grand nombre d'acteurs notamment les gouvernements locaux et les promoteurs immobiliers comme un acteur contraignant pour les premiers et un allier puissant pour les seconds. Par ailleurs, le parallèle temporel de notre projet de recherche avec la production de la politique d'aménagement relative à la loi climat et résilience nous a, à première vue, plongée dans une vision de rupture du régime d'accumulation mais surtout, nous étions aux premières loges d'un État en action (Jobert et Muller, 1987). Par notre vécu au cœur des débats sur la construction d'une loi qui visait à interdire voire, à effacer l'espace produit durant les décennies keynésiennes, la néo libéralisation de la station « Racine », s'opère certes dans une reconfiguration des scènes politiques de l'aménagement du territoire mais elle s'inscrit surtout dans un État aménagiste régalien passant d'une politique distributive à une politique réglementaire et procédurale (*Figure 9*).

Figure 9 : Histoire des politiques d'aménagement du littoral en France



Réalisation : M. Bosch, 2024

En ce sens, notre lecture de la ville néolibérale se réalise à l'aune du concept anglo-saxon. « *Ce dernier renvoie au concept de réglementation. (...) à savoir la mise en place des règles, (...). L'État supervise et régule par l'intermédiaire « d'autorités administratives publiques » autonomes et/ou indépendantes » (Abib, 2015, p.87).* Suivant la classification de Lowi (1972), les politiques réglementaires désignent une « *action publique qui consiste ici à édicter des règles obligatoires qui s'appliquent à tout individu dans une situation donnée – autrement dit, l'État oblige ou interdit dans des circonstances spécifiées » (Hassenteufel, 2011, p.11).* L'évolution législative des politiques d'aménagement du littoral illustre bien cette dynamique régulationniste et ceci dès la création du conservatoire du littoral, dont la mission est d'exclure certains espaces naturels jugés remarquables des dynamiques foncières de promotion immobilière dans un objectif de préservation, par leur rachat devenant dès lors propriété de l'État. Au fur et à mesure des années, l'État s'est positionné en défenseur et en promoteur d'un modèle de production urbaine de l'espace plus vertueux par une lutte législative contre la frénésie extensive de l'artificialisation des sols introduit durant l'époque fordiste, régime qu'il a lui-même soutenue et introduit. Si pour certains, l'urbanisme et la planification étatique est « *vue comme une atteinte à la propriété privée et à la liberté du commerce. En effet, la planification n'est rien d'autre qu'une série d'entraves à l'échange et à l'usage des biens que sont les sols, les immeubles et les logements, entraves justifiées au nom de principes supérieurs tels qu'une utilisation plus optimale des sols ou encore la lutte contre le logement insalubre » (Pinson, 2020, p.63).* A l'échelle du littoral, la planification a au contraire fait le jeu de l'urbanisation néolibérale avec pour protagonistes actifs le gouvernement national. C'est ce qui fait la singularité de l'espace littoral au sein de l'histoire du capitalisme urbain, un espace créé pour répondre à une compétition croissante dans une économie monde du tourisme. Planifiée pour attirer les populations touristiques, l'urbanisme littoral est par essence un urbanisme de marché et de création d'une offre territoriale attractive et ceci, même si ce dernier se caractérisait aussi par des politiques urbaines de type *welfare* (Sager, 2011). La singularité de cet espace est également l'orientation néolibérale des politiques d'urbanisme du littoral au profit des enjeux de marketing urbain tout en réintroduisant des formes d'intervention publique pour réguler les contradictions générées par la dérégulation – urbanisation excessive du littoral et répondre à l'émergence internationale du développement durable. Ainsi en matière d'orchestration de la ville, les gouvernements locaux de l'espace littoral doivent

« internaliser » les priorités environnementales tout en développant des comportements entrepreneuriaux. Autrement dit, le paradigme néolibéral au sein de la production urbaine du littoral se caractérise par une dynamique de gouvernance urbaine de contrainte où dans un contexte de réorientation des politiques urbaines comme politiques de la demande pour se rallier à une conception de ces politiques comme politique de l'offre qui vise à reléguer les principes de justice spatiale⁵⁴ (Pinson, 2020), ils doivent faire émerger un modèle d'aménagement durable par « *des instruments eux-mêmes néolibéraux qui visent à développer un ethos entrepreneurial et compétitif chez les acteurs locaux des politiques urbaines* » (Pinson, 2020, p.97). C'est cette dichotomie paradigmatique entre une mise œuvre d'un nouveau modèle d'aménagement en dehors des cadres de production urbaine de l'accumulation d'un côté, et une gouvernance entrepreneuriale de compétitivité des territoires de l'autre, que nous choisissons d'invertir pour appréhender la néo libéralisation des modes de production urbaine de l'espace littoral.

Au bout du compte, nous nous différencions des écrits sur la fabrique de la ville néolibérale où les maires peuvent devenir de véritables entrepreneurs porteurs d'un projet de développement de leur ville, les ambassadeurs de leurs territoires auprès de l'État, des institutions européennes et des investisseurs en les rapprochant des pratiques du secteur privé : le marketing urbain, la planification stratégique, le développement économique, etc, pour reprendre les mots de Pinson (2020). Nombre d'auteurs s'inscrivent dans cette lignée comme Brenner et Theodore (2002), Peck (2010) ou encore Hackworth (2006). Toutefois, le schéma de production de la politique publique au sein duquel nous avons passé quatre années offre un regard différent sur les pratiques professionnelles de la gouvernance et sur les représentations de la production urbaine, en d'autres termes sur la manière de penser la fabrique de la ville. En effet, nous avons rencontré un certain nombre d'acteurs qui ne parlaient par le même langage et ceci à tous les niveaux des strates institutionnelles donnant lieu à une conflictualité intra-institutionnelle. Cette dernière s'est notamment illustrée par des acteurs qui évoquaient un certain mal être dans leur pratique quotidienne qu'il soit producteur, opérateur, intermédiaire ou bénéficiaire des règles d'aménagement, le partage de leur vécu au sein des entretiens avec les principaux acteurs de la production

⁵⁴ Neil Brenner, Nik Theodore, « Cities and the Geographies of “Actually Existing Neoliberalism” », *Antipode*, 34 (3), p. 349-379 ; Neil Brenner, Jamie Peck, Nik Theodore, « Variegated Neoliberalization : Geographies, Modalities, Pathways », *Global networks*, 10 (2), 2010, p. 182-222 ; Jason Hackworth, op. cit., 2007.

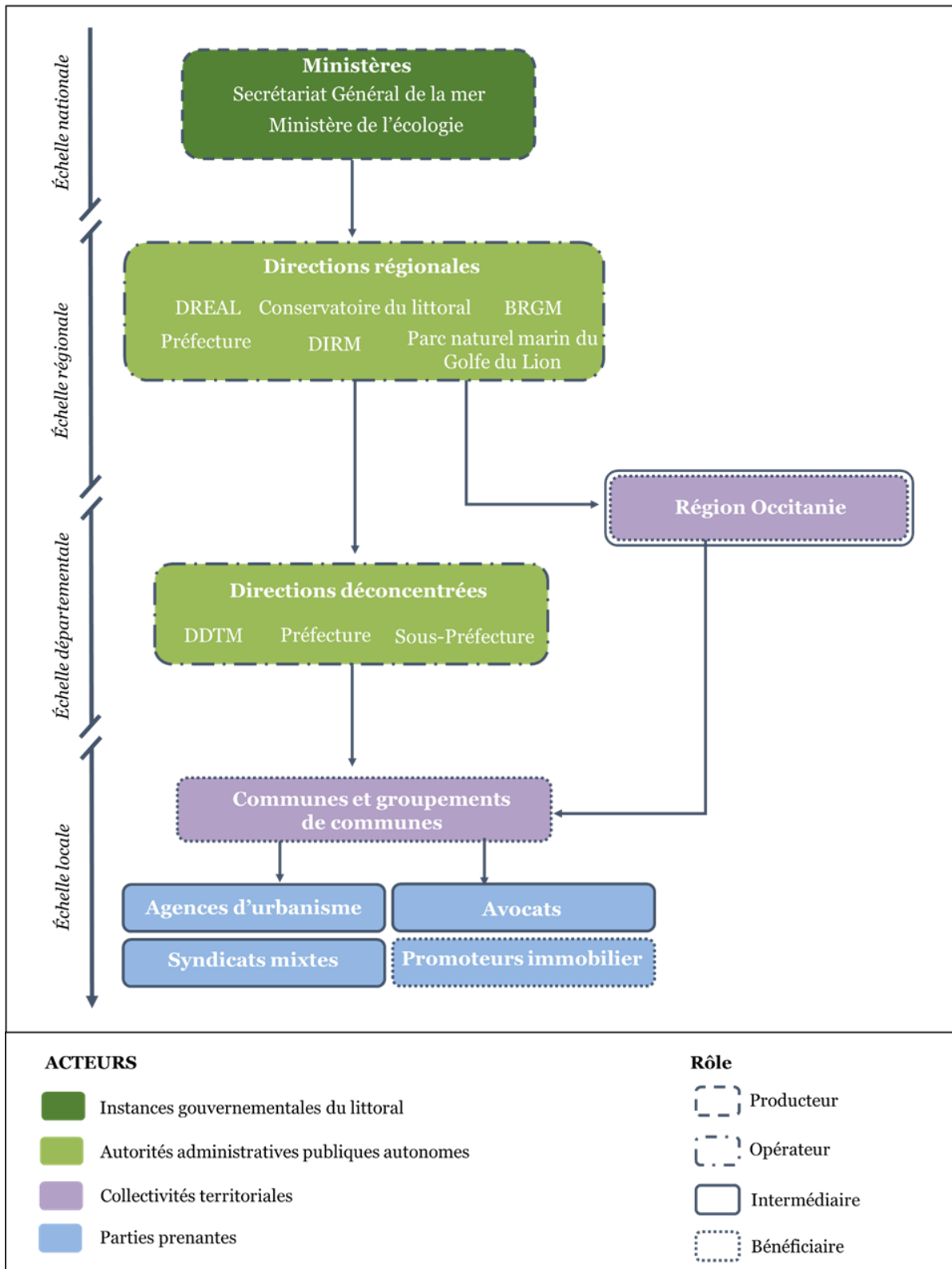
urbaine a révélé une gouvernance du littoral qui s'oriente davantage vers un schéma de relation hiérarchique plutôt que collaborative ou entrepreneuriale. Effectivement, en suivant le schéma de la territorialisation du cadre réglementaire des politiques d'aménagement du littoral, tel qu'il est illustré par nos acteurs (Tableau 2 ; Figure 10), démontre en effet, une certaine forme de dépendance des gouvernements locaux aux formes et aux représentations des instances gouvernementales des politiques à mener car ce sont ces dernières qui établissent les lignes législatives au sein desquelles doivent s'insérer les stratégies locales. Autrement dit, la territorialisation d'une loi, d'une stratégie sera variable selon les préceptes des détenteurs du pouvoir d'interpréter suivant un processus descendant. « *En théorie, les acteurs publics non rien d'autre à faire que d'appliquer la loi. Dans la pratique se pose constamment le problème de savoir quelle règle appliquer. Bien souvent en effet, la même situation peut être définie juridiquement de plusieurs manières* » (Jobert et Muller, 1987, p. 43). C'est exactement ce que nous ont décrit les acteurs interviewés toutes typologies confondues. Ils avancent que l'application de la règle comporte telle qu'elle est décidée des incohérences et des incertitudes qui deviennent source de tensions multiples et qui viennent ébranler certes le système de régulation mais avant tout le cadre de légitimation des institutions entre elles. Au final, le problème de l'ajustement va davantage se traduire en termes de coordination difficile entre différents segments de l'appareil de l'État où vont émerger des vecteurs d'exigences contraires et de fait, former une forme de déséquilibre dans la capacité de l'État à mener ses stratégies qui vont en suivant se répercuter sur les échelons locaux.

Tableau 2 : Tableau organisationnel du processus de territorialisation des politiques d'aménagement du littoral occitan

Typologie acteur	Les « producteurs »	Les « opérateurs »	Les « intermédiaires »	Les « bénéficiaires »
Rôle	Mise en œuvre et animateurs du processus de production des politiques publiques et ratification des projets de loi par l'activité parlementaire	Ce sont les acteurs comme les organes déconcentrés qui jouent le rôle de régulateur et de contrôle de la politique décidée en amont	Eux sont chargés de la mise en place et de l'animation des politiques publiques à une échelle territorialisée. C'est notamment le cas des Régions et de parties prenantes qui accompagnent les collectivités dans la conduite de leur projet de territoire pour qu'ils puissent internaliser les directives législatives	Ils représentent le dernier maillon de la chaîne. Ce sont les communes et leur regroupement ou encore les promoteurs, les constructeurs qui vont devoir adapter leur projet en fonction des lois ratifiées.

M. Bosch, 2024 ; terrain : 2018-2022

Figure 10 : Schéma organisationnel du processus de territorialisation des politiques d'aménagement du littoral occitan



M. Bosch, 2024 ; terrain : 2018-2022

A cet effet, depuis les lois Defferre (1982), les stations balnéaires et plus largement l'aménagement du territoire français font l'objet d'une libéralisation étatique progressive. Les opérateurs désormais locaux, gèrent ces espaces selon une conception urbaine où l'objectif est de maintenir sa place dans le système urbain voire la faire évoluer. Cependant, des réformes structurelles liées à l'avènement des considérations environnementales et des risques naturels- en particulier l'évènement « Xynthia » en 2010 - affectent l'action territoriale locale. Elles ont des conséquences sur le statut, le développement et les modes de gestion de ces stations. Ainsi, nous assistons à un décrochage des politiques d'aménagement caractérisées par un recul stratégique du modèle initié soixante ans auparavant et la mise en actif du littoral renforcée par la mise en réseaux et en compétitivité des territoires. Cette récusation institutionnelle forge notre motivation à interroger la production urbaine de la station balnéaire au prisme de sa gouvernance et nécessite à ce titre, une attention particulière. Qu'entendons-nous par action ou gouvernance institutionnelle ? Celle-ci « *ne se limite pas au pouvoir exécutif, mais inclut les administrations, le pouvoir législatif, ainsi que les nombreuses autorités publiques qu'il s'agisse des collectivités territoriales, de l'Union européenne ou de multiples acteurs parapublics* » (Gouvernement et action publique, 2012, p. 1).

Par conséquent, notre acception néolibérale de la production urbaine au sein de l'espace littoral s'observe à hauteur de « l'action institutionnelle ». Elle englobe les pratiques de régulation et de coproduction des stratégies d'aménagement du littoral, dans le cadre de politiques de réglementation, de contrôle ou de redistribution. Ainsi, nous intégrons le fait politique que constituent les activités des gouvernements institutionnels à travers ces différentes dimensions : légitimation, exercice de la contrainte, compétition électorale, production de politiques publiques et fabrication de biens publics, participation de la société civile. Par ailleurs, la gouvernance institutionnelle est une échelle d'analyse pertinente car elle offre une perspective d'analyse qui va au-delà d'un schéma manichéen marqué par les dualités entre Etat et locaux ou encore par la ville gouverner par le lobbying financier, elle donne à voir l'ancre de la production urbaine et ceci pour trois raisons : premièrement, les institutions ont toujours joué un rôle essentiel dans la gouvernabilité des territoires notamment du fait qu'elles représentent le principal cadre de l'action collective ; deuxièmement, le glissement d'un « *keynesian Welfare National State* » vers un « *Schumpeterian Competitive PostNational State* » (Jessop, 1993) affirme la mise en

œuvre de politiques urbaines entrepreneuriales initiées par les gouvernements urbains locaux. Cependant, les territoires du littoral sont identifiés comme des territoires centraux et/ou stratégiques où il est bien possible que l'État local ne soit pas un acteur central et décisif ; troisièmement, les différents régimes institutionnels mettent en lumière la question de l'héritage. L'héritage de la décentralisation au regard des relations infra-institutionnelles, comment qualifier la figure de l'État auprès des États locaux et inversement, comment qualifier le profil des États locaux auprès de l'État ? Le second héritage tient à la déconcentration où la multiplicité des structures institutionnelles rend compte du premier enjeu de gouvernabilité qui est celui d'une hégémonie des politiques urbaines.

Conclusion de la section 2

Pour résumer sur la géohistoire capitaliste de la station « Racine », nous reprenons la synthèse historique du capitalisme urbain proposée par Béal et Rousseau (2008) qui corroborent nos éléments d'archives et créditent nos résultats sur les conditions de la production urbaine de l'espace littoral occitan et sa place au sein du régime d'accumulation capitaliste de la ville.

La station « Racine » produit de la ville Keynésienne

L'apparition de cette dernière trouve ses origines dans un profond changement qui s'est opéré au tournant des années 1960 dans les pratiques politiques, les croyances économiques et les pratiques culturelles. « *Comme l'ont montré les économistes de l'École de la régulation, la période courant de 1945 à 1975 fut marquée par un rapport particulier entre l'État et l'économie, permettant l'avènement d'un régime d'accumulation fordiste exceptionnellement stable* » (Aglietta, 1977 ; Boyer, 1986) ; [V. Béal et M. Rousseau, 2008, p.161]). Pour reprendre le travail de Béal et Rousseau (2008), ce régime était basé sur une complémentarité entre production et consommation de masse permettant un partage des gains de productivité. L'apport central des régulationnistes fut de montrer que ce régime était dépendant, dans son fonctionnement, des politiques étatiques : par des politiques économiques d'encouragement à l'investissement productif, des politiques spatiales redistributives et des politiques sociales de couverture sociale – en bref, des politiques keynésiennes visant à limiter les effets du « développement inégal » –, les États européens ont joué un rôle stabilisateur. Au cours de cette période, les villes n'avaient pas un rôle

véritablement déterminant dans l'économie. Leur autonomie était faible du fait de leur dépendance envers les États centraux en termes de financement et de contenu des politiques à mettre en œuvre. D'autre part, les institutions locales qui mettaient en œuvre ces politiques keynésiennes étaient elles-mêmes organisées sur le modèle bureaucratique de l'entreprise fordiste : une organisation centralisée, hiérarchique, segmentée dans les répartitions des tâches, l'objectif étant le respect des procédures plutôt que l'efficacité. Enfin, au niveau politique, le « grand compromis » fordiste accordait selon les auteurs de l'école de la régulation un certain degré de pouvoir à la classe ouvrière en échange de l'acceptation des relations de production capitalistes.

La station « Racine » au sein du Post-keynésianisme et du néolibéralisme

L'avènement du post-fordisme marqué par un régime d'accumulation flexible (Amin, 1994) – aux contours beaucoup moins nets que son prédécesseur a considérablement fait évoluer les rapports entre échelles. On assiste à un décentrement des politiques d'accompagnement de l'accumulation. Ces dernières qui auparavant étaient quasi-exclusivement pensées à l'échelle nationale sont dorénavant de plus en plus dépendantes des échelons infranationaux et plus particulièrement des métropoles (Brenner, 2004). Ce changement d'échelle s'est accompagné d'un changement de nature des politiques urbaines. A partir des années 1980, on assiste ainsi au développement des politiques de l'offre, aussi appelées *locational policies* (Brenner, 2004), visant à attirer entreprises et ménages solvables dans un contexte de compétition interurbaine accrue. Cette évolution s'est accompagnée d'une seconde, qui concerne les formes de gouvernance locale : les années 1980 virent un effritement des relations verticales au profit de relations horizontales, effritement qui se matérialisa notamment par une implication croissante des acteurs privés dans les politiques urbaines (Mayer, 1994). Ces deux évolutions ont suscité l'apparition de qualificatifs : au niveau national, le « *Schumpeterian Workfare State* » (Jessop, 1993), dont l'objectif n'est plus d'assurer la redistribution spatiale mais d'accroître la compétitivité des territoires ; et, au niveau local, la ville « entrepreneuriale », tournée vers l'attraction des ressources, des emplois et du capital, qui succède à la ville « managériale » de l'ère keynésiano-fordiste (Harvey, 1989 ; Hall et Hubbard, 1998).

Se tournant désormais vers une dislocation des modèles dirigistes keynésiens, le néolibéralisme établit que le jeu du marché libère les forces économiques, mais également sociales, face à l'ingérence d'un État présenté comme liberticide (Hayek,

1944). Toutefois, à l'échelle de notre territoire d'étude, la régulation au sens de réglementation dans laquelle s'engage l'État, interroge les rapports entre la théorie et la pratique des politiques néolibérales au niveau de la production urbaine du littoral. Effectivement, en suivant les mouvements législatifs portant sur la régulation du régime d'accumulation, cela nous renvoie à une forme de « roll-out » (Lascoumes et Le Galès, 2004) au sein de laquelle l'État s'illustre par de nouvelles politiques et de nouveaux instruments s'attachant à réparer les « erreurs commises » durant les décennies 60-80 (acteur de la DREAL, 2020). Pour analyser ce processus politique complexe de manière compréhensible nous adoptons le travail de périodisation du processus de néo libéralisation de Peck et Tickell (2002). Identifiant dans un premier temps la phase de « roll-back » : privatisation d'un certain nombre d'entreprises d'État et mise en œuvre du processus de déconcentration par l'émergence d'instances administratives autonomes ; se succédant par la suite par la phase de « roll-out » présentée plus haut.

Nous souhaitons observer et mesurer comment a réagi le régime d'accumulation aux politiques urbaines édictées au niveau national. Notre analyse, qui portera à la fois sur la nature des politiques urbaines mises en œuvre et sur les manières de faire, c'est-à-dire sur l'évolution de la gouvernance du littoral et sur l'évolution ou non des modalités de production urbaine du littoral depuis la mission « Racine », nous permettra de montrer qu'au-delà de la diversité des formes prises par la néolibéralisation de la fabrique de la ville, la gouvernance de la production urbaine du littoral est loin de suivre les dogmes du néolibéralisme au prisme des marchés, en découvrant une recomposition des scènes décisionnelles qui s'apparente davantage à une recentralisation de l'État plutôt qu'à son retrait si souvent annoncé et à une gouvernance locale qui si souvent identifiée sous un angle unique d'opposition aux forces étatique se révèlent en réalité dépendante des politiques urbaines initiées durant le keynésianisme.

Section 3 : Mesurer et lire comment le modèle de développement durable vient-il se percuter au régime d'accumulation

Au sein de son ouvrage « Géographie de la domination » (2008), Harvey nous parle d'un capitalisme qui se déplace dans le temps et l'espace et que pour assurer sa survie, il cherche sans cesse de nouvelles voies de circulation. En élaborant un « matérialisme historico-géographique », c'est-à-dire une théorie générale des relations spatiales et du développement géographique sous le capitalisme qui permettrait d'expliquer, entre autres choses, l'importance et l'évolution des fonctions de l'État, le développement géographique inégal, les inégalités interrégionales, l'impérialisme, le progrès et les formes de l'urbanisation... Pour reprendre Gintrac (2020), il nous renvoi à un capitalisme accro à l'expansion géographique autant qu'au changement technologique et qu'à la croissance économique pour reprendre ses mots. Nous nous inscrivons dans cette pensée où le processus d'accumulation du capital est un processus continu et perpétuel d'expansion créant de nouveaux paysages sociaux et physiques répondant aux besoins du régime capitaliste et néolibéral. En un sens, le capitalisme s'exprime dans la formation voire la reformulation continue des paysages géographiques mais également des paysages décisionnels. A cet effet, parce que la ville est un lieu privilégié de la reproduction et de la circulation du capital, il y a un immense intérêt à examiner les éléments structurels qui permettent au régime d'accumulation de perdurer face à l'émergence de limites de plus en plus importantes qui pourraient remettre en cause son mode d'expansion. Pour ce faire, nous prenons deux grandes familles d'indicateurs qui vont nous aider dans la mesure et l'illustration des circuits de circulation, l'une est géographique avec le processus d'urbanisation qui matérialise dans l'espace la fixation du capital, l'autre s'inscrit dans une dimension socioéconomique avec des données fiscales, véritables sources d'enseignement sur l'orientation des choix politiques et sur les modalités de production de l'espace. Toutes deux vont participer au même titre que les ressources historiques que nous avons d'ores et déjà mobiliser pour caractériser la station « Racine » comme l'un des visages du régime capitaliste de la ville, à mettre en lumière les leviers urbanistiques de la production de l'espace au sein du littoral, révélant ainsi, comment et pourquoi malgré une dynamique restrictive du développement urbain, le régime d'accumulation perdure.

1.3.1. L'urbanisation : une clé de lecture pour appréhender le régime urbain et immobilier du régime d'accumulation du littoral

« Un jour, j'ai assisté à une réunion organisée et animé par le préfet lui-même, une vingtaine d'élus était présent. Au cours de cette réunion, le préfet alertait sur le danger de maintenir le même niveau de développement sur la mer et que la prochaine tendance sera à la limite de la décroissance. J'ai entendu et vu un seul élu répondre de manière positive au discours du préfet car lui avait déjà les pieds dans l'eau » (Entretien semi-directif, SCOT, 20121).

Nous ne prétendons pas que l'urbanisation du littoral est un objet de recherche original, cependant, son acception par les sciences de la géographie nous renvoie à une analyse poste « urbanisation », or le questionnement central de cette thèse est l'étude des moteurs et des modalités de l'acte « urbaniser » et qui plus est sur l'espace littoral. Nous n'allons pas revenir en détail sur la spécificité géographique de l'urbanisation littorale qui est, largement reconnue par les différents champs disciplinaires de la géographie et dont Robert a produit une excellente synthèse dans le cadre de son étude sur « *L'urbanisation du littoral : espaces, paysages et représentations. Des territoires à l'interface ville-mer* » (Robert, 2019). A ce titre, l'objectif de ce troisième point théorique est de montrer que non seulement la question de l'urbanisation littorale n'est pas encore épuisée et ceci, même si cette dernière fait l'objet d'une littérature très dense, mais qu'elle est surtout un excellent point de mesure pour observer les recompositions spatiales et les formes que prend le régime d'accumulation du capital pour se reproduire.

Dans une acception générale, l'urbanisation est la matérialisation dans l'espace de la société. Elle est en effet, le témoin historique des mouvements sociétaux que connaît le monde urbain depuis sa première industrialisation. Autrement dit, elle est le processus par lequel naît la ville au sens physique, donnant lieu à de nouveaux espaces urbains, à de nouvelles formes d'urbanité. La ville est le résultat de ce processus façonné par des profils d'artificialisations spécifiques. Corollaire du peuplement, l'occupation et l'utilisation des sols sont une entrée importante pour étudier l'impact du déploiement urbain⁵⁵ sur l'espace. Elle l'est davantage sur l'espace littoral par

⁵⁵ L'étude de l'urbanisation du littoral par l'occupation des sols a fait l'objet de nombreux travaux notamment dans un cadre historique avec des analyses topographiques et cartographiques de l'artificialisation des sols. Un champ de recherche que nous mobiliserons au sein du chapitre 2 de cette thèse dans la définition du régime urbain de la station balnéaire.

l'ampleur du phénomène d'urbanisation que connaît cet espace depuis sa création en tant que temple de la société de loisir et du balnéaire. Cette construction particulière façonné par le désir du rivage ne s'est néanmoins par arrêté à un lieu de vacance, il est devenu un lieu urbain à part entière et les chiffres de sa croissance démographique ainsi que de son artificialisation sont là pour le démontrer. Ces derniers ouvrent la réflexion sur un processus d'urbanisation continu de fixation des populations motivé par les représentations symboliques qu'il génère et l'attrait toujours aussi fort de la proximité à la mer car remis en cause aujourd'hui. Dès lors la question de la faisabilité sur la mise en œuvre d'un aménagement durable du littoral depuis la loi « littoral » (1986) demeure légitime : avons-nous depuis, assisté à un recul de l'urbanisation sur ces espaces ? Le régime de régulation de l'urbanisation est-il une réelle contrainte pour le processus d'accumulation du capital ? En ce sens, mesurer la production de l'espace littoral par l'urbanisation est pertinent pour trois raisons : (i) d'abord, elle est un processus de transformation géographiquement et spatialement situé elle est de fait, un excellent marqueur des dynamiques de peuplement ; (ii) puis, elle est un processus daté car situé historiquement dans le temps qui est à la fois politique, réglementaire, économique voire même climatique car dans le cas du littoral c'est souvent les événements climatiques qui ont enclenchés de nouveaux cycles réglementaires ; (iii) enfin, l'urbanisation fait l'objet d'un processus qui a pour vocation à illustrer la volonté politique des territoires surtout depuis la néolibéralisation des politiques d'aménagement et des villes. Ainsi, elle demeure un indicateur qui va bien au-delà de l'analyse descriptive d'un processus de transformation de l'espace, elle nous offre un point de vue spatiotemporel des mouvements sociaux et politiques d'un territoire. Cette analyse par l'urbanisation est particulièrement représentée au sein du littoral par les travaux portant sur la croissance urbaine et les profils d'artificialisation des sols induits par l'objet mer.

a. La croissance démographique, levier de l'urbanisation littorale

Comme l'expliquent Stock et Lucas (2012), le tourisme est l'un des éléments majeurs de l'urbanisation de ces territoires alimentant un processus d'urbanisation des sociétés dans une échelle globale du monde contemporain. Leur analyse processuelle de l'urbanité des territoires touristiques considère le tourisme non pas comme « une simple activité fonctionnelle plaquée sur une organisation urbaine-support, mais un élément et un vecteur de l'affirmation de l'urbanité contemporaine. Non seulement le tourisme est consubstantiel à la définition même de la ville contemporaine, mais

différentes associations entre tourisme et urbanité créent des lieux urbains de qualité différente » (Lussault et Stock, 2007). Leurs travaux (Stock, Coëffé et al. 2020) contiennent notamment une analyse sur la corrélation entre processus d'urbanisation et diversification fonctionnelle des lieux touristiques. Ils démontrent la force *urbanisante* du tourisme sur les processus d'urbanisation au sein de territoires construits pour le tourisme— centralité, espace public, densité, étalement urbain, diversité des fonctions urbaines, forme urbaine, monumentalité architecturale, citadinité, aménagements, pratiques urbaines, etc. Et qui deviennent aujourd'hui des territoires de quotidienneté. Si le tourisme a été le premier agent d'urbanisation, il se retrouve désormais concurrencé par cette urbanité qu'il a lui-même générée. Cette urbanité croissante et continue pour répondre aux besoins des populations touristiques a effectué un changement de représentation et de fait par concomitance, un changement dans les pratiques et l'usage de ces territoires ouvrant la voie à des territoires fonctionnels. Autrement dit, les stations balnéaires ne sont plus uniquement des moments de lieux, elles sont également des territoires de vie permanente. Cette transformation est notamment conceptualisée par la thèse de doctorat de Pereira (2014). En effet, il étudie comment les stations balnéaires dites 'anciennes' sont en train d'être transformées en des lieux où le tourisme est relégué à une fonction annexe. Un travail riche d'enseignement qui nous a considérer la station balnéaire comme un vivier de toutes les urbanisations par « *une diversification fonctionnelle et une intégration poussée des réseaux urbains qui confient le tourisme au rang très honorable de simple fonction urbaine parmi d'autres comme le démontre* » (Pereira, 2014, p.3).

Erigées d'abord par les concepts de baléarisation puis de littoralisation, les dynamiques démographiques des littoraux constituent les prismes principaux dans l'analyse du processus d'urbanisation du littoral (Voiron-Canicio, 2012 ; Morricone Ebrard et Dinard, 2000 ; Ghodbani et Berrahi-Midoun, 2013 ; Liziard, 2013). Dans une acception générale, la littoralisation permet de mesurer et d'inscrire spatialement la concentration des populations et des activités qui se développent à proximité de la mer, voire en contact direct avec celle-ci. Cette conception démographique du littoral s'inscrit dans un processus généralisé de l'urbanisation du monde. « *Alors qu'au XIXe siècle, seule une personne sur dix dans le monde vivait en ville, l'urbanisation concernait environ 30 % de la population mondiale en 1950. Ininterrompu, ce mouvement s'est accéléré au cours de la seconde moitié du XXe siècle pour atteindre 37 % en 1975, puis 50 % en 2007- pour la première fois, le nombre de personnes vivant*

en milieu urbain dépassait celui de celles vivant en zone rurale. En 2018, 55 % de la population mondiale vit en milieu urbain. Ce phénomène de croissance devrait se poursuivre, (...) et concerner en 2050 près de 68 % de l'humanité » (Chaouad, Verzeroli, 2018, p. 48). A l'échelle du littoral, Plus de 20 % de la population mondiale vit actuellement à moins de 30 km des côtes, plus de 50 % dans les zones côtières à moins de 100 km du rivage et 60 % dans la grande zone côtière. 3,8 milliards de personnes résident à moins de 150 km du rivage d'après l'UICN (Union internationale pour la conservation de la nature, 2023). Les projections démographiques prévoient que plus de 75 % de la population mondiale y vivra d'ici 2035. Cette dynamique démographique littorale est similaire en France avec 885 communes du littoral. Elles représentent 4 % du territoire et 8 millions d'habitants (en 2016), soit un peu plus de 10 % de la population et une densité de 281 hab/km². Après une progression de 25% entre 1968 et 2006, cette population s'est stabilisée mais la population des communes péri-urbaines de l'arrière-pays continue de progresser (Jouzel, 2010).

L'étude des populations sur un plan sociologique, explique la singularité littorale du phénomène d'extension des villes par « le désir du rivage (Corbin, 1968). Ici, le schéma d'analyse est davantage qualitatif que métrologique car il questionne les moteurs de mobilités résidentielles vers le littoral. En effet, en complémentarité des données démographiques, le marqueur de peuplement se caractérise également par une mesure sociale de l'urbanisation. La dynamique sociale de la progression des espaces urbanisés est d'abord questionnée au regard des nouvelles pratiques sociales et à la villégiature côtière. Historiquement le littoral était un espace rejeté car hostile (Corbin, 1988 ; Knafou, 2000), le basculement de son acception à partir du XVIIIe siècle, place l'urbanisation à proximité direct avec la mer, mettant en œuvre un urbanisme basé sur la recherche d'aménités. Les premiers pas de la socialisation du littoral ouvrent en réalité la voie à un espace touristique majeur (Duhamel et Violier, 2009), notamment par le développement d'un urbanisme d'équipements dédié à la pratique balnéaire valorisant ainsi la résidentialisation face à la mer (Urbain, 1994 ; Boyer, 2002 ; Duhamel et Violier, 2009 ; Debié, 1993 ; Beunard, 1999). Dès lors, le tourisme comme phénomène social fait son entrée par le littoral car il s'inscrit dans un phénomène socio spatial mondial⁵⁶ et pose la question de la caractérisation socio-démographique des

⁵⁶ L'urbanisation du littoral s'observe, à l'instar de l'aménagement des côtes du Languedoc-Roussillon et de l'Aquitaine en France (Cazes, 1972 ; Barrère et Cassou-Mounat, 1973 ; Andreu-Boussut, 2008) ou encore celui des littoraux roumain, bulgare ou soviétique de la mer Noire (Barbaza, 1970 ; Durbiano et Radvanyi, 1987 ;

populations habitant le littoral. En ce sens, les études sur les trajectoires résidentielles (Gilbert, 2010) démontrent une attractivité démographique et touristique des littoraux, bien supérieure à la moyenne nationale (Bouyer, Datar, 2004) transformant notamment la structure des âges, dominée par une population de retraités⁵⁷. Écartée des contraintes professionnelles, cette dernière migre vers les espaces proches du rivage (Vye, 2011). Le groupe MIT (Mobilités, Itinéraires, Tourismes, 2003) a largement contribué au champ social de la pratique touristique et de fait, de ceux qui composaient les territoires touristiques du littoral. Avec leur concept majeur « d'habiter » qui fait l'exposition d'une didactique « habiter en fonction des sociétés, des lieux et des moments » (Stock, 2004 ; Lazzarotti, 2013), ils dévoilent une population à géométrie variable avec une surreprésentation des résidents secondaires venant selon des moments variés. Ils démontrent également, une certaine typologie sociale de la population littorale avec un pouvoir d'achat élevé en capacité de réaliser un projet résidentiel au bord de la mer.

b. La mer, levier de l'urbanisation littorale

Les littoraux se distinguent par un rythme et une tendance à l'artificialisation des sols plus importante que le reste du territoire. En effet, 14,6 % de la surface des communes littorales sont artificialisées, contre 5,5 % de l'ensemble des communes métropolitaines en 2019 (DCSMM, 2020). Pour apprécier la force du processus d'artificialisation au sein des zones côtières, nous nous sommes appuyés sur les données de l'Agence Européenne pour l'Environnement, du Plan Bleu et de l'Observatoire du littoral, restituées par Robert (2009 et 2019) qui offre une base tout à fait utile. Cette dernière constitue en effet, une grille de lecture pertinente car elle propose un corollaire entre artificialisation des sols et proximité avec la mer. Autrement dit, il n'est pas seulement question de chiffres mais davantage de géographie où la question de l'urbanisation littorale s'observe au regard de plusieurs échelles spatiales et en lien avec la mer ce qui participe à singulariser l'urbanisation littorale.

Dewailly et Flament, 1998b). En Espagne, en Italie ou en Turquie, les États-Unis (Cetinsoy, 1975 ; Dumas, 1977 ; Ciaccio, 1987 ; Dagorne, 1995 ; Gaggero et Ghersi, 2002).

⁵⁷ Sur-représentation des personnes âgées par rapport à la moyenne de la population générale (ONML, 2014)

Encadré 1 : L'artificialisation des sols au sein des littoraux

L'artificialisation des sols au sein des littoraux selon l'Agence Européenne pour l'Environnement, du Plan Bleu et de l'Observatoire du littoral et la base de données CORINE Land Cover (source : Robert, 2009 et 2019)

A partir de la version 2000 de CORINE Land Cover, l'Agence Européenne pour l'Environnement a évalué le linéaire côtier métropolitain à environ 8 400 kilomètres et la zone côtière 0-10 kilomètres à 35 334 km² (EEA, 2006). L'emprise humaine sur cet espace est contrastée mais plutôt élevée : plus de 60 % du linéaire côtier français est artificialisé (DATAR, 2004) et le niveau d'artificialisation des espaces proches de la mer (0-500 mètres) atteint 27,2 % de la superficie, soit six fois plus que la moyenne de la France métropolitaine (Observatoire du littoral, 2006). (...). Dès 1973, le premier rapport au gouvernement sur le littoral posait le problème de la progression des espaces bâtis et soulignait le danger de l'urbanisation continue des côtes : « jusqu'où va-t-on construire sur le littoral ? Restera-t-il dans quelques temps encore quelque site naturel de l'espace littoral ? » (Piquard, 1973). Ce constat est confirmé au début des années 1990 par le rapport du groupe de travail missionné par le Comité Interministériel d'Aménagement du Territoire du 5 novembre 1990 (DATAR, 1993), puis en 2000 avec un rapport du Plan Bleu pour les seules côtes méditerranéennes du pays (Plan Bleu, 2000). Aujourd'hui, la question est toujours d'actualité car, selon le dernier rapport de la DATAR sur le littoral - avant que cette institution ne devienne la DIACT – « la part du linéaire côtier artificialisé est passée de 39 % en 1960 à 61 % en 1990 » (DATAR, 2004). Sur la période 1990-2000, l'Observatoire du littoral a calculé que la pression de l'urbanisation a été 2,5 fois plus forte sur la bande 0-10 km que sur le reste du territoire métropolitain. Durant cette décennie, l'artificialisation de l'espace s'est faite principalement entre 0,5 et 2 km du rivage, mais elle s'est tout de même poursuivie à un rythme soutenu sur le littoral proche (Observatoire du littoral, 2006). Bien que toutes les côtes soient touchées, certaines régions déjà fortement urbanisées ont continué d'enregistrer une transformation de leurs milieux naturels et espaces agricoles en territoires artificialisés, particulièrement en Provence-Alpes-Côte d'Azur. Le phénomène s'est par ailleurs « dilaté » dans l'espace, pénétrant l'intérieur des terres. Entre 1990 et 2000, la plus forte croissance de l'artificialisation a été enregistrée dans la bande 2-5 km en Haute-Normandie et dans le Nord-Pas de Calais, mais dans la bande 5-10 km pour le Languedoc-Roussillon et la Picardie. Ce processus, déjà bien connu, a déjà été démontré sur plusieurs rivages de la Méditerranée (Voiron-Canicio, 1999 ; Voiron-Canicio, 2003).

La caractère actif et continue du processus d'urbanisation littorale (*Encadré 1*) ne s'opère pas uniquement sur des territoires possédant une façade littorale. En effet, sous l'effet de « l'insuffisance de terrains constructibles et les prix élevés, associés à l'attractivité des communes littorales et à leur spécialisation touristique, expliquent

que l'attrait exercé par le littoral se reporte en partie sur l'arrière-pays. Ceci est lié aussi au fait que quelques-unes des grandes villes françaises, comme Nantes, Bordeaux et Montpellier, se situent à proximité du littoral » (Zaninetti, 2006, p.6). Les travaux de Robert (2009 et 2019), de Boulay et Grandclément (2015), eux proposent une lecture spatiale de l'influence de la mer sur le processus d'urbanisation de l'arrière-pays dépassant les limites administratives des communes littorales. Il y a également des territoires appelés par plusieurs chercheurs (Chalard, 2012 ; Dumont et Gérard-François, 2008 ; Zaninetti, 2006) les villes champignons ou communes sublittorales. Elles illustrent notamment l'émergence de villes champignons littorales, c'est-à-dire des villes au régime d'urbanisation et de population important mais qui dans le cas d'une proximité avec le littoral s'effectue en dehors des canaux habituels qui correspondraient à des villes en périphéries de métropoles ou de pôles industriels. Dans son étude « Les villes champignons non périphériques en France : une géographie littorale » (2012), Chalard pose la question si les villes champignons sont uniquement représentées par des villes périphériques. Il fait la démonstration que non et qu'en Languedoc-Roussillon le phénomène est essentiellement littoral. L'idée générale au sein de ces études, est que la proximité avec la mer et la possibilité de posséder une maison avec vue sur mer dans le cas des travaux de Robert, est un moteur de l'urbanisation et qu'elle va influencer le profil de ces lieux et changer leur trajectoire en particulier le profil économique. Effectivement, sur la base des données fiscales, Boulay et Grandclément (2015) révèlent des territoires qui épousent la dynamique urbaine des communes littorales en mettant en lumière un processus de résidentialisation semblable au profil résidentiel des espaces littoraux. En plaçant la variable 'mer' au sein de leur analyse, ils renouvellent les clés de lecture sur les dynamiques socio spatiales et les recompositions urbaines de l'espace littoral. Surtout, elles apportent un élément supplémentaire dans la singularité de l'espace littoral par l'interaction 'mer-urbanisation' et son déploiement au-delà des territoires littoraux.

Pour reprendre les termes de Robert (2019), précisément, l'urbanisation littorale est singulière car elle se développe à proximité de la mer et ceci sur plusieurs échelles spatiales : distance euclidienne, distance temps, visibilité, voire en contact direct avec celle-ci. La mer est donc l'élément déterminant de l'originalité des systèmes urbains littoraux et de l'urbanisation côtière. Elle est surtout pour nous un élément de mesure pour l'appréhension, l'observation et la définition des régimes dans lesquels s'est inscrite, s'inscrit et s'inscrira la trajectoire de cet espace si singulier. Enfin, nous

considérons l'urbanisation du littoral comme le support à la construction, à la production et à l'exploitation du système urbain littoral. Elle fait l'objet d'un processus urbain multidimensionnel : politique, économique et spatial. En ce sens, l'urbanisation littorale fait partie des matériaux privilégiés au sein de cette thèse dans l'appréhension, l'observation et la définition des modes de production de l'espace littoral. Néanmoins, le seul objet 'urbanisation' n'est pas suffisant pour penser la production de l'espace littoral comme un processus de production et d'organisation de la ville capitaliste. Effectivement, nous avons vu en quoi l'objet géographique dans lequel s'inscrit l'urbanisation littorale pouvait être le moteur en prenant en compte ses dimensions économiques, politiques et symboliques. Cependant, d'autres éléments participent à accompagner ce processus, à l'organiser et surtout à le motiver.

1.3.2. Acteurs, instruments fiscaux et techniques fiscales dans l'accumulation du capital : une lecture fiscale du régime d'accumulation

- *« En étant au service urbanisme de la commune de Saint-Cyprien, j'entends régulièrement les administrés rétorquer qu'ils payent des impôts et que dans ce cas ils doivent être satisfaits du service rendu par la municipalité. Cela me donne l'impression que nous sommes dans une relation client-vendeur, que le maire payé par sa population doit gérer son territoire comme une entreprise pour satisfaire la demande de ses clients, est-ce une vision de vos fonctions que vous partagez ?*
- *Eh bien, oui pas dans sa totalité mais oui. Nous sommes dans un contexte d'hypercompétitivité, nous devons être attractif il en va de nos finances publiques, vous savez un territoire en déprise démographique c'est moins de taxe foncière, moins de taxe d'aménagement, moins de CFE car les entreprises partent car moins de clients, personne ne le dit réellement mais c'est la réalité. Notre survie économique dépend de notre développement » (Entretien semi-directif, élu, 2020).*

Les modalités par lesquelles les sphères économiques se saisissent des questions de promotion urbaine sont de plus en plus étudiées. Des travaux récents documentent ainsi l'ampleur et la variété des moyens de l'emprise financière sur la fabrique des villes. Certaines y voient l'avènement des instruments de marché et de leur logique

néolibérale (Pinson, 2020), d'autres insistent sur la diversité des « mises en économie de l'environnement » (Aguiton, 2018). Plus communément, ces démarches documentent les processus d'une valuation économique des aménités naturelles, urbaines et paysagères. Ces dernières sont riches d'enseignements, néanmoins notre apprentissage de la collectivité a fait émerger une forme supplémentaire du pouvoir économique que pouvait générer l'urbanisation, celle des gains fiscaux. Effectivement, l'urbanisation n'est pas seulement un processus de transformation ou de matérialisation de nouveaux objets dans l'espace, il est également un processus de monétisation de l'espace défini par un régime fiscal spécifique. L'idée n'est pas de tomber dans une approche trop manichéenne en disant que les autorités locales par leur pouvoir de fiscalité vont être motrice dans l'urbanisation des territoires afin de répondre à des intérêts locaux et de fait, s'intégrer dans un système d'acteurs qui soutiendraient à l'urbanisation. Notre approche de la fiscalité répond à une réalité beaucoup plus complexe où le régime fiscal attendant au processus d'urbanisation est en fait une accroche dont se saisit le régime d'accumulation du capital pour s'étendre et survivre et ceci, aussi bien du côté des gouvernements locaux que du côté de l'Etat.

a. L'action publique par les niches fiscales : son emprise sur la production urbaine

En sciences sociales et de l'aménagement, le monde de la fiscalité reste très peu investi car très technique. Pour autant, la fiscalité et notamment en France, est un instrument d'action publique incontournable structurant plusieurs secteurs et notamment celui de l'aménagement du territoire. La variété de niches fiscales dans l'immobilier et la promotion invite en effet, « à réfléchir sur le développement d'un mode d'action qui consiste, pour l'État, à orienter les comportements et les pratiques de certains acteurs en s'amputant de recettes potentielles » (Pollard, 2011, p.266). Par ailleurs, elles sont reconnues pour être un instrument de soutien à l'économie d'un secteur lorsque ce dernier connaît un contexte défavorable. Leur essor général depuis les années 1990 (Pollard, 2011), doit être mis en perspective avec l'évolution des politiques d'aménagement du littoral qui correspond à une tendance de fond : celle d'une régulation qui oscille entre réglementation et dérèglementation. Si précédemment, nous avons posé la question de la durabilité du régime d'accumulation au prisme des mouvements réglementaires qui promeuvent une réduction sur le déploiement urbain du littoral, le prisme de la fiscalité pourrait révéler l'un des éléments qui lui permette de résister. En ce sens, la fiscalité à hauteur des niches

fiscales est une source d'information intéressante dans la définition du régime d'accumulation du capital mis en œuvre et le positionnement voire le rôle de l'État en son sein.

Pour commencer, il semble important de revenir plus en détail sur la notion de « niche fiscale », considérée comme de la dépense fiscale pour les uns et pour d'autres comme un moyen pour l'Etat d'engendrer des nouveaux gains. Pour ce faire, nous nous basons sur le travail Chartoire (2011) au sein duquel il réalise une restitution de la polysémie que représente cette notion et des questionnements attenants. Il montre notamment les liens étroits qui existent entre les notions d'efficacité et d'harmonisation des politiques publiques, lorsque se pose entre autres la question de l'analyse des incitations notamment au sein des niches fiscales immobilières. Il renvoie également à l'histoire des niches qui en fait, relate l'histoire du lobbying en France par l'incitation. Un prisme particulier complémentaire aux enseignements sur la financiarisation de la ville par les marchés, où le politiste est alors considéré pour éclairer en partie les modalités de choix dans le domaine de l'action publique.

Encadré 2 : Qu'est-ce qu'une niche fiscale ?

Qu'est-ce qu'une niche fiscale ? (Renaud Chartoire, 2011)

« Les dépenses fiscales mesurent le coût pour les finances publiques des diverses déductions, exemptions crédits d'impôts, etc., accordés en vue d'inciter les contribuables à tel ou tel choix, à tel ou tel comportement. Il s'agit donc de « cadeaux fiscaux », parfois tout à fait justifiés, pour les contribuables, et d'un manque à gagner pour le budget de l'État. Cette notion traduit l'idée que les réductions d'impôts ciblées sont, du point de vue économique, de même nature que les subventions : dans un cas comme dans l'autre, la puissance publique vise à abaisser le coût, pour le contribuable, de certains choix, certains comportements qu'elle cherche à encourager. Les niches fiscales, quant à elles, sont les réductions d'impôts elles-mêmes, pour lesquelles on calcule la dépense fiscale.

Les niches fiscales servent à opérer des réductions ciblées d'impôts, soit dans le but de favoriser telle ou telle catégorie de contribuables, soit dans celui d'inciter ces derniers à faire certains choix, à privilégier certaines dépenses, certains types d'investissements, etc. Elles permettent de poursuivre différents objectifs avec un seul prélèvement, en différenciant les traitements fiscaux des contribuables en fonction de leur situation ou des choix qu'ils font. » (J. Le Cacheux, 2008, p.115-117).

« Les niches fiscales, aussi appelées "dépenses fiscales", ont été définies officiellement par le parlement dans l'article 32 de la loi de finances pour 1980 comme "toute disposition législative ou réglementaire dont la mise en œuvre entraîne pour l'État une perte de recette et donc pour le contribuable un allègement de sa charge fiscale par rapport à ce qui aurait résulté de la norme, c'est-à-dire de l'application des principes généraux du droit fiscal français". Elles désignent donc les mesures dérogatoires par lesquelles divers déductions, exemptions et crédits d'impôts sont accordés aux contribuables. Les niches fiscales sont particulièrement nombreuses et en augmentation continue en France. On en décompte 504 actuellement contre 418 en 2003.

Leur finalité est généralement d'encourager les choix et les comportements porteurs d'externalités positives (exemple : crédit impôt recherche) mais elles peuvent avoir aussi une fonction redistributive (exemple : exonération d'impôt de certaines prestations sociales). Il s'agit donc d'un véritable instrument de politique économique. Elles sont néanmoins régulièrement décriées dans le monde politique et économique à cause de leurs effets pervers. Elles posent notamment un problème d'équité : l'utilisation des réductions et crédits d'impôt augmente en effet avec le revenu, les personnes les plus aisées étant généralement mieux informées et mieux à même d'avoir recours à l'expertise fiscale. Les crédits et déductions d'impôt biaisent en effet le choix des individus en faveur de certains types de placement, d'investissement ou de consommation dont les bienfaits en termes de croissance ne sont pas toujours démontrés. Le coût des niches fiscales représente, en 2010, 3,75 points de PIB dans un contexte d'endettement budgétaire important et devrait coûter 65,3 milliards d'euros à l'État en 2011. 7 niches fiscales seulement sont à l'origine de la moitié de cette somme.

Il ne faut pas les confondre avec les niches sociales qui désignent toute mesure d'exonération, de réduction ou d'abattement d'assiette applicable aux contributions et cotisations sociales avec une perte de recettes pour la Sécurité sociale par rapport à ce qui serait résulté de l'application du taux normal de cotisations ou de contributions sociales » (projet de loi de finances, 2011).

« Les niches fiscales ont, du point de vue économique, la nature d'une subvention, engendrant donc pour l'État une dépense fiscale. Les autorités y recourent d'autant plus volontiers qu'à la différence des subventions, leur coût n'est pas explicitement budgété dans le volet dépenses de la loi de finances et qu'elles abaissent le taux de prélèvements obligatoires. Mais les bénéfices qu'elles procurent sont généralement très inégalement répartis entre les contribuables et leur coût, en termes de manque à gagner pour les finances publiques, peut être très élevé – pour certaines d'entre elles –, "galopant", selon l'expression employée par Christine Lagarde, ministre de l'Économie, de l'Industrie et de l'Emploi. » (J. Le Cacheux, 2010, p. 31-33).

Exemple : exonérations de cotisations sociales pour les emplois créés dans les zones franches urbaines ou exemption d'assiette pour les sommes versées au titre de l'intéressement.

En somme, l'ensemble des définitions exposées ci-dessus (*Encadré 2*) nous renvoient à repenser le poids de l'Etat dans le contexte actuel de la ville néolibérale. Identifié comme un acteur en retrait où son pouvoir se cantonne à celui de régulateur selon les auteurs de géographie radicale et critique, les politiques fiscales révèlent un visage supplémentaire de cet acteur étatique par l'émergence d'un « neo Etat providence ». En effet, la fiscalité est un pouvoir d'action aux visées économiques avec des objectifs

d'efficacité économique d'une part, comme nous pouvons l'observer à l'échelle du secteur de la promotion immobilière et de justice spatiale, par une volonté de redistribution d'autre part, nous pouvons en faire l'observation dans le secteur du logement (loi Duflot, loi SRU). Le sociologue Leroy, par l'ensemble de ses travaux, rappelle que d'autres modes d'action publique que le libéralisme économique sont possibles. Ce sont des sociologues américains qui ont investi ce champ de recherche comme Rein et Rainwater (1987), Stevens (1988) et, Amenta et Skocpol (1989). Centrés sur les politiques fiscales, ils ont analysé le poids de l'Etat de providence. En reprenant la revue de littérature de Pollard (2011), l'importance et l'intérêt de l'impôt comme objet d'étude a été souligné dès les origines de la sociologie : Schumpeter (1918) y voyait un reflet de la culture et de la structure d'une société. Dans l'ouvrage coordonné par Martin, Mehrotra et Prasad, trois champs de réflexion de la « nouvelle sociologie fiscale » américaine sont présentés : l'analyse des politiques fiscales ; le consentement à l'impôt ; les conséquences sociales de l'imposition. Néanmoins, elle est surtout développée dans les années 1990 et 2000 par Howard (1997) et par Hacker (2002 et 2004). Dans cette lignée, nous nous intéressons à cet Etat qui par une politique fiscale incitative en matière immobilière va dans un sens former un contrepoids non négligeable à l'hégémonie paradigmatique affichée par le développement durable du littoral.

Tableau 3 : Les dépenses fiscales à l'immobilier

	LE DÉVELOPPEMENT DE L'OFFRE DE LOGEMENTS	L'AMÉLIORATION DE L'HABITAT
OBJECTIFS	<p>Cet objectif part du présupposé d'une demande de logement croissante et supérieure à l'offre. L'État espère rééquilibrer le rapport offre/demande et contribuer à des prix du logement accessibles en solvabilisant les ménages pour accéder à la propriété et en encourageant l'investissement locatif. Les aides sont chiffrées à plus de 4,4 milliards d'euros (prévision 2022).</p>	<p>Les propriétaires (notamment les bailleurs) sont encouragés à rénover leurs logements et à améliorer écologiquement et énergiquement les bâtiments. Les dépenses fiscales associées à cet objectif sont les plus importantes (plus de 6,9 milliards d'euros en 2022, prévision)</p>
DISPOSITIFS FISCAUX	<ul style="list-style-type: none"> - réduction d'impôt sur le revenu en faveur de l'investissement locatif intermédiaire (<u>dispositif Duflot et Pinel</u>) : 1,4 milliard d'euros ; - déduction spécifique sur les revenus fonciers des logements en locations dans le cadre d'une convention <u>ANAH</u> : 0,03 milliard d'euros ; - <u>crédits d'impôt dans le cadre des prêts à taux zéro</u> (PTZ à 0% et PTZ à zéro plus) : 0,9 milliard d'euros ; - réduction d'impôt sur le revenu au titre de l'investissement locatif meublé non professionnel (<u>dispositif Censi-Bouvard</u>) : 0,09 milliard d'euros ; - réduction d'impôt sur le revenu au titre de l'investissement locatif dans l'ancien (<u>dispositif Denormandie</u>) : 2 milliards d'euros. 	<ul style="list-style-type: none"> - <u>TVA au taux réduit de 10% pour les travaux entrepris sur des logements de plus de 2 ans</u> : 3,7 milliards d'euros ; - <u>Déduction de l'impôt sur le revenu des dépenses de réparation, amélioration</u> : 1,7 milliard d'euros ; - <u>Éco-prêt à taux zéro en faveur des travaux de rénovation énergétique</u> : 0,03 milliard d'euros ; - <u>TVA au taux réduit de 5,5% pour les travaux de rénovation énergétique</u> : 1,5 milliard d'euros.

Rapport du compte du logement, 2021

Effectivement, la culture de l'incitation à l'investissement locatif en France est ancienne. Le premier dispositif de ce type, la loi Méhaignerie, date de 1984. Depuis, ce système s'est toujours renouvelé, avec le Périssol, suivi du Besson, du Scellier, du Duflot pour finir avec le Pinel (*Tableau 3*). Ces derniers, ont pour objectif de favoriser le développement de l'offre de logements⁵⁸. Le logement et la pierre pèsent lourd dans l'économie française. À la fois très subventionnés et très taxés, ils sont au carrefour de

⁵⁸ Dans notre cas, nous écartons le soutien à la demande de logements (APL, ALS). Il s'agit de favoriser la production de logements sociaux, rénover le parc existant et contribuer à l'accession sociale à la propriété. Ces aides sont chiffrées à plus de 2,7 milliards d'euros pour 2022, dont notamment : taux de TVA de 10% pour certaines opérations relatives au logement locatifs sociaux : 0,9 milliard d'euros ; taux de TVA de 5,5% pour certaines opérations relatives à l'accession sociale à la propriété à usage de résidence principale : 1 milliard d'euros ; exonération des organismes d'HLM d'impôt sur les sociétés : 0,8 milliard d'euros (Rapport du compte du logement, 2021).

nombreuses politiques publiques. Les dépenses fiscales qui y sont consacrées représentent près de 20% de l'ensemble des dépenses fiscales⁵⁹ avec 38 milliards d'euros d'aides, dont près de 53% sous forme de prestations sociales aux consommateurs (notamment ALF, APL et ALS), suivies des avantages fiscaux (dépenses fiscales) à 36%. A ce titre, les niches fiscales, celles qui par voie dérogatoire permettent aux populations d'être exonéré d'impôts pour avoir répondu aux objectifs de la politique en logements, sont de véritable leviers politiques et de ce fait, peuvent être considérées comme de véritables baromètres sur la politique menée à une échelle étatique. Elles sont aussi de véritables sources de stimuli à l'urbanisation du capital avec près d'un quart du PIB (22%), le logement fait figure de poids lourd de l'économie française : en 2021, les dépenses de l'ensemble des agents économiques dans le domaine du logement s'établissaient à 551 milliards d'euros (Source : Compte du logement). En 1984, le secteur représentait 19,1% du PIB. Notre participation à une journée d'étude dédiée aux produits fiscaux, en juin 2023, corroborent ces chiffres. En effet, les différents échanges avec des directeurs régionaux de la promotion immobilière spécialisés entre autres dans la vente de produits PINEL, rendaient compte du poids important de ces politiques sur le maintien de la santé économique d'un secteur qui aujourd'hui se voit réduire ses parts de marché notamment par la raréfaction de leur base d'exploitation « le foncier ». Dans ce contexte, nous remettons en cause l'idée dominante où l'État participerait de manière abstraite à la néo libéralisation de la fabrique de la ville par voie de retrait. Quand nous observons le poids des dépenses fiscales⁶⁰ ou du moins le manque à gagner de l'État au regard des exonérations d'impôts réalisées par le biais des dispositifs de défiscalisation immobilière, nous voyons au contraire comment il s'impose comme un véritable soutien au processus d'accumulation du capital en contribuant au développement de nouveaux « spatial fix » (Harvey, 2010). Un néo État providence qui de fait, va participer grandement au développement du processus d'accumulation du capital, le prolonger voire le conforter face aux réglementations qui visent à faire de l'aménagement du territoire un processus vertueux de développement. Enfin, l'immobilier fait l'objet d'une fiscalité très riche sur le plan de l'imposition où l'on

⁵⁹ <https://www.vie-publique.fr/eclairage/289952-les-depenses-fiscales-pour-la-pierre-et-du-logement-quelle-efficacite#les-d%C3%A9penses-fiscales-%C3%A0-l'immobilier-quel-volume-et-quelle-forme>

⁶⁰ Selon la cour des comptes, plus d'un tiers (13,6 milliards d'euros) des aides au logement concerne les dépenses fiscales (couramment appelées "niches fiscales") c'est-à-dire les dispositions fiscales dérogatoires induisant un coût pour le budget de l'État (sous forme d'abandon de recettes fiscales).

retrouve une taxation sur sa production (TVA, taxe d'aménagement), sur son acquisition (droits de mutation), sur sa cession (taxation des plus-values...), et pour finir, sur sa détention (impôt sur le revenu, taxe foncière, taxe d'habitation sur les résidences secondaires, taxe sur les logements vacants...). En ce sens, l'espace devient un objet économique au sens strict du terme puisqu'il a une valeur fiscale et cette valeur, sera davantage valorisée une fois transformé par le processus d'urbanisation.

b. Les taxes sur l'immobilier : un élément de mesure pour l'appréhension du capital urbain à une échelle locale

Si les niches fiscales présentent un angle d'analyse et d'observation pertinent sur la définition des politiques urbaines, elles s'inscrivent néanmoins dans une échelle nationale de gouvernance. L'imposition sur l'immobilier, elle s'opère à une échelle plus locale, ceci va nous donner l'opportunité de prolonger nos interrogations sur les leviers de l'urbanisation et plus largement sur les modalités de la production urbaine de l'espace littoral à hauteur des gouvernements locaux, principaux acteurs de ce travail de thèse. Effectivement, le système fiscal s'inscrit lui aussi dans une dynamique néolibérale par le transfert de la fiscalité sur l'immobilier vers les échelons régionaux et locaux. Ainsi, le système de redistribution engagé par l'État au cours de la décentralisation, se caractérise par un schéma renouvelé des finances publiques où l'immobilier représente l'élément principal dans la rémunération des collectivités locales. A cet effet, nous adoptons la lecture que propose les travaux de recherche du Réseau Finances Locales (FIL) et plus précisément ceux de Françoise Navarre et Sonia Guelton, où les stratégies de développement économique et de développement territorial sont appréhendées par les finances publiques locales et le financement des services publics locaux, les investissements publics et les dynamiques territoriales, les politiques intercommunales, sous leur angle fonctionnel et financier.

D'abord, « *la fiscalité du patrimoine constitue un élément important de notre politique socio-fiscale. Elle contribue de façon non négligeable au financement des dépenses publiques : les revenus fiscaux sur la détention, les revenus et la transmission du patrimoine représentent en France environ 70 milliards d'euros, soit l'équivalent de 3,5 % du PIB ou de 7 % des recettes fiscales* » (Levasseur, 2019, p.5). Si le numéro de La Revue de l'OFCE consacré à la fiscalité du patrimoine (2019), désigne cette dernière comme une forte composante sociétale portant sur des questions de justice spatiale, car tous les individus ne sont pas en mesure d'épargner alors que

l'épargne est souvent un préalable à la constitution d'un capital. De même, tous les individus n'héritent pas. D'où un patrimoine qui, d'une part, est source d'inégalités entre les ménages et un patrimoine qui, d'autre part, peut être considéré comme n'ayant pas la même légitimité selon qu'il est reçu ou acquis (Levasseur, 2019). Nous rajoutons, que les données de la fiscalités locale portant sur le patrimoine dans leur globalité invitent à penser les dynamiques socioéconomiques de l'urbanisation de façon géographique et politique.

En effet, la fiscalité immobilière est un marqueur de gouvernance dans le sens où la lecture du système de prélèvement et de redistribution des produits fiscaux créés, permet de saisir une diversité d'acteurs tous institutionnels. A ce titre, la monétisation de l'espace et du processus d'urbanisation nous engage dans une lecture complémentaire des formes de coalition de croissance ou du moins dans une forme de recul face à ce concept qui prédomine les débats sur la fabrique de la ville contemporaine. Effectivement, introduit par Molotch (1976), dans *The City as a Growth Machine*, ce concept se définit comme une alliance informelle d'acteurs privés et de propriétaires qui font pression sur la puissance publique et les autorités locales pour que celles-ci engagent des projets de régénération urbaine d'importance afin de faire augmenter la valeur du foncier et de l'immobilier (Aftim et Languillon-Aussel, 2017).

Seulement, la lecture du système de fiscalité et particulièrement celui de la fiscalité locale au sein duquel s'inscrit toutes les dimensions de l'espace (non bâti, bâti, surface commerciale, friche urbaine et agricole, surface agraire...), nous oblige à repenser le lien interne entre urbanisation d'une part, et production de l'espace et compétitivité territoriale de l'autre (Harvey, 2015) en introduisant la fiscalité immobilière et foncière, véritable levier politique pour l'action publique local. Effectivement, depuis la décentralisation « *les collectivités locales ont déployé d'elles-mêmes un ensemble d'actions en vue de contribuer au développement et à l'aménagement de leurs territoires. Au nom d'objectifs formulés en termes d'attractivité ou de cohésion territoriale, elles ont été à l'origine d'une bonne part de l'accroissement de l'offre de services publics locaux en direction des ménages ou des entreprises* » (Navarre, 2018, p.91). Une course à l'attractivité qui conduit en réalité les collectivités locales à toujours plus urbaniser pour pouvoir financer leur service public et ainsi se maintenir dans la hiérarchie urbaine. En ce sens, l'action publique locale conduite par les collectivités, au

regard des dépenses et des recettes qu'elle nécessite font des données fiscales immobilières et foncières une source indéniable d'information sur la trajectoire territoriale du régime d'accumulation du capital. Enfin, elles sont des marqueurs géographiques car La fonction résidentielle est au cœur du système français d'imposition locale : « *Les impôts directs locaux constituent la ressource principale de l'ensemble des collectivités territoriales. On rappellera que quatre taxes directes (Tableau 4), dites « les quatre vieilles » représentent 90 % des recettes fiscales directes des communes et de leurs groupements* » (Bouvier, 2013, p. 63).

Tableau 4 : Les quatre taxes de la fiscalité locale et leur assiette

Taxe	Assiette
Taxe professionnelle (remplacée en 2009 par la contribution économique des territoires)	Valeur locative des locaux et des immobilisations corporelles des entreprises (remplacées en 2009 par la valeur locative des locaux et valeur ajoutée)
Taxe foncière sur les propriétés non bâties	Propriétés non bâties
Taxe foncière sur les propriétés bâties	Propriétés bâties
Taxe d'habitation	Locaux d'habitation

Grandclement et Boulay, 2015, p.61

Ainsi, la fiscalité « résidentielle » va fixer dans l'espace une grande partie des dynamiques spatiales liées au développement résidentiel qu'implique la croissance des produits fiscaux assis sur le foncier et l'immobilier. Dès lors, comme l'exposent Grandclement et Boulay au sein de leur travail sur la résidentialisation des produits fiscaux (2015), la fiscalité locale et notamment celle qui englobe l'espace au sens physique du terme peut être considérée comme variable géographique du régime d'accumulation du capital.

3.3.3. La ressource territoriale : une approche critique des modes de développement local

Dans un contexte où le développement de stratégies de spécification est devenu une solution très recherchée par les acteurs, le concept de ressource territoriale est apparu comme le modèle scientifique de référence pour leur compréhension. En effet, « elle porte sur la capacité des territoires à générer de nouvelles ressources ou à révéler des ressources « cachées ». La ressource territoriale est donc envisagée autant comme un processus de construction que comme son résultat manifeste » (Lajarge, Pecqueur, Landel et Lardon, 2012, p 13). Ainsi, nous attachons à calquer la méthodologie propre à ce champ théorique sur la construction de la ressource littoral, et reconnaître quel est le processus de son activation et son évolution.

a. La ressource territoriale, un renouvellement théorique des modèles de développement territorial

Globalement l'objet scientifique de la ressource territoriale s'inscrit dans le champ des interrogations concernant les procédés, procédures et processus qui permettent à la fois la territorialisation des ressources et la mise en ressource des territoires (Pecqueur, et Gumuchian, 2007). Issu des débats de la science régionale qui se sont renouvelés autour des formes de l'action territoriales : les districts industriels marshalliens, l'économie de la proximité géographique (Colletis et Torre, 2018), la dimension territoriale (Frémont, 1976 ; Bailly 1981 ; Debarbieux, 1995), les contributions de Courlet (2001) sur les SPL, de Colletis et Pecqueur (2005) sur les ressources et les actifs spécifiques. La ressource territoriale bénéficie de références théoriques et d'analyses nombreuses pour travailler la question des modèles de développement territoriaux à partir des modes de mise en valeur des ressources afin de raisonner les leviers de développement. L'interaction « ressource – territoire » renouvelle l'appréhension du développement local territorial où par sa territorialisation, une ressource devient l'objet d'une stratégie locale. Elle met également en scène cette territorialisation à travers sa temporalité et son système de production : « Où en est cette territorialisation, comment la décrire, l'analyser et l'expliquer, quels sont ses ressorts et les moteurs de la dynamique des acteurs qui la portent (Lajarge, Pecqueur, Landel et Lardon, 2012, p 13), quels effets pourrait-elle avoir sur les dynamiques de ces territoires ? Effectivement, ces modèles sont articulés autour des théories de l'action territoriale et à l'analyse des réseaux d'acteurs et donc

des questionnements sur la gouvernance (Le Galès, 2004). Cependant, la ressource territoriale travaille davantage les conditions de leur structuration et de leur pérennité. Elle questionne précisément le rôle des acteurs dans des processus collectifs de construction de ressources marqués notamment par l'importance des facteurs culturels et d'apprentissages collectifs » pour reprendre Colletis et Pecqueur (2004). Pour revenir au terme de 'ressource', celui-ci renvoi aux théories de la valeur. A l'accoutumer, les théories économistes instituent la ressource comme une « combinaison des " facteurs de production " que sont : le travail, le capital et la matière première » (Gumuchian et Pecqueur, 2007, p 6). Autrement dit, l'appareil productif 'classique' avec la présence ou non d'une main d'œuvre, d'une capacité d'investissement des firmes et d'une ressource pour une mise en actif de cette dernière. Comparé à cette définition, le concept de ressource territoriale nous renvoie à la spécificité territoriale de cette combinaison. De fait, elle apporte également une dimension spatiale car territorialement située. A ce titre, cette approche du développement révèle les éléments de contexte économique actuels qui sont l'évolution des enjeux de différenciation des économies et territoriales. Dans ce contexte les premières observations autour des modes de développement et de leur ancrage territorial, s'inscrivent dans le champ théorique du « Panier de biens et services ».

Dans des approches d'ancrage territorial des modes de développement, Janin (2011) explique que le « panier de biens et de services » permet d'identifier à la fois la gamme des produits et services complémentaires qui composent une offre de qualité territoriale et les composantes privées et publiques qui concourent à renforcer l'image et la réputation de cette qualité. Les aménités environnementales (dans toute leur diversité d'éléments à la fois paysagers, culturels, historiques...) sont intégrées dans le modèle et participent à la spécification de l'offre.

Le mode de valorisation dans ce système, désigne le panier de bien comme l'existence de caractéristiques intrinsèques ou un ensemble d'attributs identifiés et reconnus (Pecqueur et Mollard 2007). Cette reconnaissance donne lieu à une interaction entre des biens et des services, leur conférant une identité partagée (Janin, 2001). Comme l'on démontré Pecqueur et Mollard dans leur étude sur le système de valorisation autour de l'huile d'olive, dans les Baronnie, notre schéma explicite la combinaison et l'organisation du système d'exploitation d'un bien à partir des liens au territoire et de ses attributs. Cette somme d'interdépendance revient à la reconnaissance d'une qualité

identifiée, de surplus valorisé par des stratégies de labellisation et de protection. Une spécificité locale provoquant une spécification de l'offre et de fait, de la demande. Finalement, le « panier de bien » est le modèle théorique par lequel nous observons et identifions comment un bien ou un service fait l'objet d'une valorisation dans un système d'offres locales au pluriel. C'est-à-dire, qu'à partir d'un produit à l'identité partagée nous pouvons appréhender sa déclinaison à travers l'existence de produits dérivés. En reprenant les propos de Janin, le panier de biens correspond à une offre spécifiée locale, d'un ensemble de produits et services plus ou moins liés entre eux par l'offre. Il précise également, que le consommateur dans cette approche joue un rôle actif puisque c'est lui qui compose de fait le « panier », et en révèle l'existence par la fréquence des achats associés de plusieurs produits. Cet ensemble conceptuel apparaît comme efficace dans les cas où les produits ou services sont bien identifiés. Cependant, dans des situations où se présente une 'défaillance du panier', c'est-à-dire, un territoire qui n'est clairement pas identifié, cette grille de lecture peut contenir certaines limites. A l'égard de notre objet étude, où l'hypothèse d'une offre résidentielle et touristique générique et banale se confirme, les limites théoriques du modèle se présentent sur trois niveaux : (i) l'offre de produits n'est pas clairement identifiée car absence d'une spécificité locale ; (ii) l'image du territoire n'est pas clairement établie, qu'est-ce qui différencie les stations balnéaires entre-elles ? Et plus largement le littoral occitan des autres littoraux ; (iii) une défaillance de gouvernance territoriale où nous remarquons l'absence d'une identité partagée. A cet effet, le mode conceptuel de la 'ressource territoriale' nous semble plus pertinent car il propose un renouvellement des analyses autour des modes de développement local en s'attachant à spécifier le processus des modalités de valorisation.

A la différence, les ressources sont abordées comme des constructions intentionnelles d'acteurs. Elles vont bien au-delà du simple inventaire et leur déclinaison car elles impliquent un processus collectif, c'est de l'action collective que la ressource territoriale va émerger. Ce même collectif va mettre en œuvre son identification, sa reconnaissance et sa valorisation (Pecqueur, 2017, 63e congrès du CNER). En s'intéressant aux processus de gouvernance de la ressource et des mécanismes d'activation territoriale, la ressource territoriale permet également d'inculquer la valeur de spécification territoriale. Par comparaison, dans l'approche 'ressource territoriale' les configurations de l'offre touristique et résidentielle de la station

balnéaire où le panel de ressources sont purement génériques, démontre l'état de la ressource territoriale en étant une forme non aboutie.

b. La ressource territoriale et ses mécanismes : l'adoption d'une grille de lecture par le temps

« *La ressource territoriale c'est une ressource cachée, c'est-à-dire un potentiel qui existe sur le territoire, mais si on ne le recherche pas on ne le trouve pas* » (Pecqueur, 2017, 63e congrès du CNER). L'ensemble des travaux de Bernard Pecqueur assigne 'la ressource territoriale' à la capacité des territoires à se fédérer autour d'une construction commune et endogène au profit d'une spécification territoriale de la ressource sur la base d'un territoire et d'un terroir. « *Les ressources constituent une réserve, un potentiel latent ou virtuel qui peut se transformer en actif si les conditions de production ou de création de technologie le permettent* » (Colletis, Pecqueur, 2005, p. 55). Le terroir « *est un espace géographique délimité défini à partir d'une communauté humaine qui construit au cours de son histoire un ensemble de traits culturels distinctifs, de savoirs et de pratiques, fondés sur un système d'interactions entre le milieu naturel et les facteurs humains. Les savoir-faire mis en jeu révèlent une originalité, confèrent une typicité et permettent une reconnaissance pour les produits ou services originaires de cet espace et donc pour les hommes qui y vivent. Les terroirs sont des espaces vivants et innovants qui ne peuvent être assimilés à la seule tradition* » (Prévost et al., 2014, p. 1). Le territoire apparaît donc comme un construit socioculturel (un système de valeurs qui assure la régulation et l'intégration des comportements individuels) qui se maintient et se renouvelle au fil de l'histoire : plus qu'un processus linéaire, nous sommes face à une dynamique d'accumulation collective de connaissance tant au niveau des savoir-faire (Pecqueur, 2000) que du savoir-être en commun (Courlet et Pecqueur, 1996). Si ces trois dimensions font l'objet d'une mise en actif, nous obtenons une forme de ressource territoriale. Elles sont « *des ressources spécifiques qui peuvent être révélées selon un processus intentionnel, engageant une dynamique collective d'appropriation par les acteurs du territoire, de nature différente selon qu'elles soient valorisées de manière marchande ou non.* » (François, Hirczak et Senil, 2006, p. 685). Enfin, par leur mise en actif, nous entendons le processus d'émergence et de renouvellement de la ressource. Etant donné que sa valeur d'usage est dépendante de sa socialisation, de son appropriation par les acteurs et de leurs interactions au sein du territoire. Le processus d'émergence est donc particulièrement tributaire de la capacité à innover et à « découvrir » ces ressources et

« ce qui fait ou fera ressource dépendra non seulement de la dotation initiale et future mais aussi des intentions et perceptions des acteurs » (Kébir et Crevoisier, 2004, p. 7). A ce titre, le défi pour les territoires se situe non seulement sur la transformation du statut de la ressource mais également sur son inhérence dans le temps car elles ne préexistent pas au territoire mais sont bien « à construire » et à renouveler.

La ressource territoriale est un processus de construction territorialisée au cours duquel la ressource acquière progressivement des qualités nouvelles. Le programme de recherche partenariale pour et sur le développement régional réunissant 36 projets pluridisciplinaires et interrégionaux, établit de manière précise les quatre temps de l'activation de la ressource. Sur l'appui de ce projet de recherche et des éléments de compréhension théorique nous reprenons cette temporalité pour la réalisation de notre grille de lecture sur l'activation et l'évolution de la ressource littoral.

1. **Le premier temps** : Un temps de révélation de la ressource, à savoir celui d'un processus d'identification de la ressource (de la ressource spécifique à la ressource territoriale) puis celui, optionnel, de l'activation (François, Hirczak et Senil, 2013) ;
2. **Le deuxième temps** : Le temps de l'activation, à savoir une activation collective. Un processus d'élargissement qui renouvelle le statut de la ressource. « Cette dernière acquiert le statut de bien commun, issu de la perte des usages premiers des objets au profit de la construction de sens et de liens pour les acteurs du territoire » (Micoud).
3. **Le troisième temps** : Le temps la phase de développement, la consolidation de la spécification (souvent légitimée par un signe tel qu'un label) permet son appropriation par les acteurs territoriaux et sa reconnaissance par l'extérieur : la ressource devient échangeable localement et avec des acteurs / marchés extérieurs ;
4. **Le quatrième temps** : Le développement et le renouvellement de ressources spécifiques, à savoir l'aboutissement à l'organisation du territoire autour de « produits différenciés et lisibles pour le consommateur afin de produire une véritable offre territoriale » (Pecqueur, 2002). Ces ressources sont « associées à des qualités spécifiques au territoire » (Saez et alii, 2007), constituant un panier de biens territorial, au sein duquel la valeur des produits s'accroît au fur et à mesure de leurs articulations (Hirczak, Pecqueur et Mollard, 2004).

Le processus d'activation de la ressource, inscrit la ressource territoriale dans une temporalité cognitive où la ressource devient territoriale à condition que l'évolution cognitive induise une association de révélation (1^{er} temps) et de développement (2^{ème} temps) pour résulter vers un processus organisationnel (3^{ème} temps et 4^{ème} temps). Si le processus cognitif tient une place cruciale dans le processus d'activation, sa dynamique l'est tout autant car de cette dynamique dépend le maintien de la valeur. Si celle-ci cesse, la ressource perd sa valeur spécifique et se banalise. Nous rajoutons, que « dans leur ancrage au territoire, les ressources territoriales résultent de processus complexes. Mais ceux-ci répondent à deux types de dynamiques majeures, la spécification et l'appropriation par les acteurs » (Janin, 2001). Les ressources spécifiques relèvent ainsi de « facteurs dont la valeur ou la production est liée à un usage particulier [...] ces ressources résultent d'une histoire longue, d'une accumulation de mémoire, d'un apprentissage collectif cognitif » (Pecqueur, Colletis, 2004). En ce sens, la composition de notre grille de lecture reposera sur l'identification des formes de trajectoires de la ressource du littoral au sein de la station balnéaire au regard des quatre temps étudiés mais également au regard des modalités de spécification engagées ou non.

Ainsi, l'ensemble des concepts et auteurs cités seront mobilisés pour mesurer dans quelle trajectoire de développement local, les acteurs locaux vont inscrire l'héritage de la mission « Racine ». Cette mesure des modalités ainsi que des stratégies sera réalisée dans le chapitre 3 de ce travail.

3.3.4. La mise à l'épreuve du modèle d'aménagement du littoral au prisme de sa gouvernance

« Vous nous dites : il faut reculer, il faut une relocalisation de vos sites économiques. Mais comment je fais, quels sont les outils aujourd'hui qui me permettent de réaliser ce recul et comment je justifie cela auprès de mes directeurs de camping, des entreprises de mon territoire ? Je souhaiterais avoir une réponse de votre part, vous l'État qui nous demande de réfléchir à cette recomposition spatiale » (Carnet de recherche, 2019).

Cette allocution d'un élu en présence de représentants de l'État, pose de multiples questions à l'égard du processus décisionnel à l'œuvre, elle questionne

notamment le rapport entre l'État et les gouvernements publics locaux. Si Jobert et Muller font l'exposition théorique des modalités de production des politiques publiques en mobilisant un schéma relationnel « État-société », nous replaçons le curseur sur la sphère institutionnelle. Toutefois, cette échelle d'analyse nous impose avant tout d'avancer notre conceptualisation de l'État afin que ce dernier puisse être un outil analytique pour comparer, expliquer et évaluer les pratiques étatiques regroupées sous des vocables tels que « politiques publiques » ou « action publique ». Ici, l'intérêt est de partir d'un postulat issu des différents champs de la gouvernance pour élaborer un schéma du processus décisionnel et le transposer au schéma issu de notre conception de l'État.

Pour reprendre les mots de Leca dans son article « État » (2019), les différentes sciences de la gouvernance peuvent être différenciés, selon les points d'entrée de l'enquête : « par le bas » (l'interaction des individus avec les agents de l'État « dans la rue », ou la stratégie des associations et des firmes), « par le haut » (le « travail gouvernemental » et administratif [Thoenig, dans Grawitz et Leca, 1985]), « par le milieu » (tous les processus de « gouvernance »). En l'occurrence, nous faisons l'adoption d'une entrée par le haut au regard de notre positionnement professionnel durant le projet de recherche. L'accès directe aux instances administratives nous permet ainsi, de construire la première strate du plan d'analyse du processus des politiques publiques. Pour autant, il ne serait cohérent d'exclure de manière stricte les données théoriques de la gouvernance dite « métropolitaine ». Effectivement, Ces deux entrées sont représentatives d'une forte filiation entre les travaux de sociologie des organisations, ou sociologie de l'action organisée (entrée par le haut), d'une part, et les travaux sur la gouvernance d'autre part (entrée par le milieu). Ces deux approches ont en commun d'avoir fait des formes de l'action collective, et tout particulièrement des formes de la coordination, non seulement un enjeu d'analyse sociologique mais aussi une dimension du politique (Leca, 2019). Leur pouvoir respectif est d'amorcer l'idée « *selon laquelle les modes d'action concret et de coordination sont des enjeux de science sociale et disent beaucoup des formes que prennent les liens politiques et les relations État/société* » (Pinson, 2015, p.485). Dès lors, elles apparaissent comme le terreau hybride à une formulation d'une première esquisse non seulement de l'architecture de la gouvernance institutionnelle, autrement dit, qui fait partie de la fabrique des politiques publiques. Mais surtout comment et où se positionnent l'État d'une part, et les gouvernements publics locaux d'autre part.

a. « L'État en action » (Jobert et Muller, 1987)

L'avantage de cet ouvrage est d'offrir au lecteur des clefs d'interprétation pour l'analyse de telle ou telle politique concrète. En effet, par une mobilisation de divers concepts issus des travaux des recherches sur les politiques et des réflexions sur l'État dans la société contemporaine, leur objectif est de faire une théorie de l'État par sa capacité d'action. Orientée autour de trois concepts principaux qui sont la légitimation, la régulation et la notion d'incertitude, leur proposition précise et illustre l'activité des politiques publiques en revenant sur la formation et les limites des processus gouvernementaux. Par une étude sur la structuration des relations constitutives des politiques et les pratiques par lesquelles elles se réalisent, ils nous engagent vers une réinterprétation des scènes de décisions ou plutôt des scènes d'acceptation d'une politique élaborée, proposée et adoptée. Effectivement, en reprenant concept par concept, nous observons que leur point de départ théorique s'inscrit de la construction des problèmes publics aux modes de gouvernement. *« Quel que soit le niveau de gouvernement considéré, la construction des problèmes publics, l'institutionnalisation et la légitimation des politiques s'opèrent dans les relations entre les différentes catégories de producteurs d'action publique et entre la configuration spécifique qu'ils constituent et l'espace social plus vaste dans lequel ils interviennent » (Dubois, 2010, p. 14).*

Ainsi, la notion de régulation renvoie à l'ensemble des processus qui visent à établir un réajustement du système lorsque les différents ensembles (sous-systèmes sociaux) tendent à évoluer selon des logiques de plus en plus incompatibles entre elles. Quant à la notion de légitimation, elle coïncide avec ceux qui visent à renforcer l'intégration sociale des politiques publiques. Cette dernière notion se dégage socialement car elle correspond au dernier temps de la dynamique des politiques. Car comme le spécifient Jobert et Muller, l'efficience et l'intégration sociale du système passe par un consensus profond de l'opinion publique vis-à-vis du débat accordé au problème de régulation. Dans l'approche d'Habermas, l'hypothèse est que le problème de l'intégration sociale s'illustre non par un ensemble de systèmes mais par une société au sein de laquelle réside *« un monde vécu par des sujets capables d'analyses et de jugements » (Habermas, 1978, p. 16)*. De fait, ce qui est déterminant ce sont les interprétations par lesquelles se reconnaîtront les membres d'un système dans la réponse donnée par les décisionnaires aux problèmes identifiés. Finalement, la légitimité d'une politique publique passe par la légitimité d'une autorité publique. Cette dernière correspond à

deux types de processus : « ceux qui assurent que le titulaire de l'autorité a été désigné selon des procédures acceptées (le vote, l'héritage) ; ceux qui font que l'autorité agit selon des procédures acceptées (par exemple, la loi, le règlement) » (Jobert et Muller, 1987, p. 24). Ils rajoutent : « *Il est bien évident qu'aucune politique publique ne peut pas négliger le problème de la légitimité de l'autorité publique. Elle doit pouvoir prouver qu'elle émane en dernier ressort d'une autorité légitime. Faute de quoi le problème de l'obéissance aux normes qu'elle diffuse risque de se poser rapidement* ». C'est au regard de ces interrogations sur la capacité d'un État à mettre en œuvre cette articulation entre régulation et légitimation que la notion d'incertitude vient finaliser le processus d'analyse. L'observation de la vie des politiques publiques au cours des différents séminaires, nous a permis de prendre la mesure de l'incertitude qui pèse sur l'État. En effet, nous pouvions observer une certaine incapacité à formuler de manière précise d'une part la solution au problème et d'autre part, sa mise en œuvre. Si cette notion d'incertitude est renvoyée aux résultats d'une politique publique, son appropriation et sa déclinaison par les sociétés externes, nous nous concentrons sur les parties prenantes internes. Dans ce cas, Jobert et Muller parlent des « hasards de la mise en œuvre ». Autrement dit, les sources d'incertitudes liées à l'activité purement étatique avec pour questionnement les différents systèmes d'intervention et leur cohésion. Effectivement dans bien des domaines, l'activité politique de l'État dépend de l'expertise de ses administrations pour déterminer le cours et les modalités de leur action.

A ce titre, la complexité même de l'action publique tout du moins son organisation, son articulation, s'expose également par la marge de manœuvre conférées aux acteurs publics. En somme, si nos auteurs mobilisent un schéma d'interprétation de l'État en action par un système d'interrelation entre parties prenantes internes, parties prenantes externes et parties prenantes sectorielles, il est possible de recentrer l'analyse de manière univoque sur les parties prenantes internes. Nous avançons l'idée que les faiblesses de la machine étatique démontrées par une analyse stato- centrée de l'action de l'État par les politiques publiques, peuvent être étendues à l'ensemble du système de gouvernance institutionnelle. Sans exclure mais au contraire en intégrant les différents remaniements scientifiques de l'analyse des politiques publiques, notamment ceux du *policy making* (Le Galès, 2003) et du *new public management* (Pollit et Bouckaert, 2006), il est possible de constater : d'une part, la linéarité temporelle de la déficience du système de gouvernance étatique et d'autre part,

l'émiettement du modèle français identifié auparavant par Jobert et Muller qui s'impose à nouveau aujourd'hui mais dans une configuration différente puisque le système de gouvernance a évolué. Apparenté à plusieurs sources de paradoxes, les accroc identifiés peuvent se déterminer de la manière suivante : (i) le premier est de l'ordre de l'hétérogénéité et des contradictions institutionnelles dans la production des politiques publiques notamment celles de l'aménagement des territoires du littoral. Inhérentes à la multiplicité d'intérêts divergents autour des différents usages du littoral, elles reflètent des faiblesses et lacunes pour traduire, dans un cadre réglementaire et législatif cohérent, la complexité des enjeux et mettre en œuvre les réponses adaptées au niveau opérationnel. Des approches le plus souvent très sectorielles (par territoire géographique, par structures, par catégorie d'acteurs, par thématique, etc.) génèrent ainsi des contradictions dès lors que l'objet de ces politiques est la recomposition spatiale ou tout simplement le développement du littoral. Par nature très complexe, s'ajoute la diversité des significations relatives au développement durable du littoral. « *Ces contradictions se rencontrent entre les différentes échelles territoriales ou à l'intérieur d'un même niveau de l'organisation administrative et territoriale* » (Arnould et Moreau, 2010, p.56). Sur la représentation de Jobert et Muller, elles s'expliquent en particulier par les exigences multiples et contraires auxquelles tout ordre politique doit répondre mais également par l'extension du domaine d'activité du pouvoir étatique que les actes de la décentralisation peinent à rationaliser ; (ii) l'impuissance des pouvoirs publics face au poids des contraintes extérieures. Ils parlent notamment de l'entrave de la bureaucratie dans le cadre réforme où ils font une description du pouvoir étatique comme un « *État qui n'innove que très rarement, au contraire nombre d'innovations sociales ont eu beaucoup de mal à trouver le chemin à travers les routines bureaucratiques* » (Jobert et Muller, 1987, p. 16). Si cette explication peut demeurer aujourd'hui, nous rajoutons que ce paradoxe de la puissance publique tient également aux théories régulationnistes des transformations de l'État. En reprenant l'approche de Jessop (1990) et ses expressions, le passage d'une économie fordiste à une économie postfordiste s'accompagne de la transition de l'État providence keynésien (Keynesian welfare state) à l'État schumpetérien évidé et contraignant » (« hollowed-out » Schumpeterian workfare state). Dans cette perspective, l'évidement de l'État central se traduit par une série de déplacement du pouvoir à des niveaux infra- et supranationaux (Adisson, 2015) mais également par un dépérissement des moyens matériels,

techniques, organisationnels et idéologiques ; (iii) enfin, le paradoxe du changement correspond à une situation où le processus de production des politiques publiques s'organise entre les différents sous-systèmes ou secteurs constituant le système de gouvernance. Les résistances au changement peuvent résulter de la fragmentation croissante entre les différents sous-systèmes de gouvernance dont l'ajustement est problématique, chacun de ces sous-systèmes tendant à se constituer en un univers de sens et d'action autonome dominé par des acteurs défendant des intérêts particuliers liés à une représentation spécifique des problèmes identifiés.

A cet effet, saisir cette gouvernance institutionnelle comme un acteur unique et multiple, comme un instrument de mesure dans la production des politiques publiques et central dans leurs élaborations, facteur d'ordre et de désordre, limitée et infinie, facteur de changement et frein de l'innovation, à la fois puissante et faible, est de prendre conscience de la complexité des rapports État-gouvernements locaux et régionaux. De plus, dans une approche qui finalement combine structures et acteurs, nous partageons le postulat de Jobert et Muller (1987) où l'existence d'incohérences, d'ambiguïtés et d'incertitudes se retrouvent à tous les stades et à tous les moments de l'action publique. Et que le conflit et la rivalité entre administrations constituent l'une des constantes les mieux vérifiées dans l'étude des gouvernances. Pour terminer, nous avançons l'idée qu'il ne peut y avoir d'action publique sans l'État.

b. Une lecture de la gouvernance à travers la pratique professionnelle et les représentations : mesurer le rôle des instances institutionnelles dans le régime d'accumulation du littoral

Comme définie plus tôt, notre objet d'étude demeure la gouvernance institutionnelle du littoral. D'un point de vue méthodologique, cela nous engage à produire un double regard sur l'action des différents gouvernements⁶¹ avec une manipulation théorique qui allie : d'un côté, les approches « par le haut » où les analystes des politiques publiques visent un niveau d'analyse davantage macrologique, et de l'autre, les approches « par le bas » où les sociologues de l'action organisée privilégient une entrée par le microscopique (Musselin, 2005 ; Muller, 1996). Sur le schéma de Jobert et Leca (1980) dans leur lecture critique de « *L'acteur et le système* »,

⁶¹ Il est important de rappeler que la notion de « gouvernements » est mobilisée dans le but d'englober l'ensemble des entités qui gouvernent dans un contexte de gouvernance décentralisée, déconcentrées et territorialisée.

nous proposons de reprendre les incursions proposées par les analystes des politiques publiques car elles constituent pour nous un pont théorique solide pour réaliser notre combinaison scientifique. En effet, par une lecture sociologique des « *processus de traduction et de renégociation permanente des décisions gouvernementales* », ils démontrent « *les limites d'une approche politique des politiques publiques strictement fondée sur l'étude des élites politico-administratives.* » (Muller, 1996, p.97). Dans notre cas, ces incursions sont inhérentes à la construction de notre objet de recherche allant de son entrée, de son interprétation et des résultats attendus. L'accès à l'activité politique et administrative qu'offre le projet de recherche, est pour nous un terrain d'observation fructueux pour décrire et compléter la connaissance des phénomènes sociaux ou relationnels des jeux de coopération, de production, d'organisation et de prise de décision (Thoenig, 1996). L'un de ses apports les plus féconds est la mise à jour des chaînes causales construite à partir de « *l'étude des actions, des décisions et des choix publics en tant que postulats ou hypothèses recouvrant une relation de causalité entre des causes – si une autorité gouvernementale fait A – et des conséquences – il en découle des effets de types B.* » (Thoenig, 1996, p.107). La deuxième correspondance temporelle est la problématisation urbaine du littoral et son traitement par l'autorité publique. L'analyse des politiques publique, peut-être de ce point de vue, une perspective prometteuse car elle permet de porter l'attention sur les modalités d'interprétation et de problématisation (*public issues*). L'originalité accordée et son intérêt est la mise en confrontation ou en cohérence des cadres interprétatifs du problème dans la mesure où elle peut offrir un cadre d'étude intégrant l'ensemble du système de gouvernance (Lasswell, 1971). Ensuite, le segment d'interprétation proposée s'inscrit dans une sociologie de l'action collective. La posture de recherche repose sur une volonté de « *prendre en compte le rôle des acteurs, hauts fonctionnaires ou représentants des groupes d'intérêt. En d'autres termes, il s'agissait de combiner les acquis d'une approche globale (issue du marxisme) et ceux plus récents de la sociologie des organisations qui avaient mis en évidence l'autonomie des acteurs dans un contexte d'action publique donné.* » (Muller, 2004, p.34)⁶². Une appréhension vérifiée lors de nos échanges et participations à différents ateliers avec une certaine tendance à l'expression de situations vécues comme – non « voulues »

⁶² Sans pour autant affirmer que l'action publique se détermine par le « rapport global-sectoriel » : le référentiel global – se situe « quelque part » au-delà de l'État-nation (Michalet, 2004), le poids des institutions demeure un facteur d'influence dans le contenu des politiques publiques (Hall, Taylor, 1996).

aussi bien de la part des acteurs appartenant aux administrations étatiques et que de la part des acteurs issues des instances régionales et locales. Autrement dit, l'analyse des politiques publiques prend ouvertement pour thème d'étude la nature de la production des politiques publiques par l'action des pouvoirs publics. Elles « *participent avantageusement au décloisonnement de la science politique et au rapprochement de celle-ci avec les modes de raisonnement et les préoccupations de la sociologie (Duran, 1996, p.111)* : manifester une priorité d'étude à la capacité des autorités publiques à conduire un projet de politiques publiques revient à dépasser une pure duplication de la réalité ou d'une définition simplement en termes de processus⁶³. A ce titre, l'analyse des politiques publiques représente une clé de lecture à privilégier car elle constitue une opportunité de saisir l'articulation et de mettre à jour les mécanismes d'interaction entre les « trois mondes » selon les termes de Kiser et Ostrom (1981). En effet, pour reprendre les propos de Duran (1996) : une politique publique est le produit dont la construction résulte de la rencontre d'enjeux, d'acteurs et d'un contexte institutionnel. Elle intègre le monde correspondant au niveau opérationnel (*operational level*) des stratégies d'acteurs, celui des choix collectifs (*collective choice level*) à travers lesquels des autorités publiques décident le futur et celui des règles constitutionnelles (*constitutionnal level*) qui structurent les opportunités de choix. Dans ce contexte, l'examen par lequel s'effectue l'analyse des politiques publiques, permet d'appliquer et de s'engager vers des perspectives théoriques de la sociologie. Néanmoins, l'étude spécifique à l'action publique dans une dynamique « organisée » en tant que problème théorique, reste un objet sociologique qui est largement à construire (Thoenig, 1996).

Comme Lascoumes (1994) dans son ouvrage « *L'éco-pouvoir : environnements et politiques* », nous faisons l'acception de l'approche organisationnelle⁶⁴ en termes « d'action organisée ». La différence tient à notre volonté d'établir un schéma d'interprétation qui fait référence « *aux processus par lesquels une situation d'interactions se stabilise entre des acteurs individuels et collectifs, et donc, aux*

⁶³ Processus d'une politique publique par différentes phases : identification du problème, formulation d'une solution ou décision, application, évaluation, terminaison. C'est une analyse qui fournit une vision descriptive mais qui ne permet pas de dépasser le principe de rationalité de la décision et d'appréhender les interstices inhérents aux processus de production d'une politique publique.

⁶⁴ En effet, cette notion est généralement comprise et définie en termes d'organisation du travail. Elle s'inscrit dans une théorie des structures organisationnelles à l'instar de Mintzberg : « [...] la structure d'une organisation peut être définie comme la somme totale des moyens employés pour diviser le travail entre tâches distinctes et pour ensuite assurer la coordination nécessaire entre ces tâches. » (1999).

normes, aux arrangements que ces derniers ont développés et à partir desquels ils produisent et entretiennent des modes de fonctionnement collectifs. » (Musselin, 2005, p.53). En ce sens, l'entrée par la réforme sur les modalités futures du développement du littoral corrélée à une analyse de l'action publique plutôt que des politiques publiques renvoi à une compréhension de l'exercice du pouvoir par l'action « en train de se faire ». Si effectivement, nous partons de la réforme, des programmes et des décisions engagés lors du processus de production de la politique publique du littoral, l'organisation de cette dernière nous permettra de constituer une boîte à outil pour l'appréhension du matériau empirique accumulé tout au long de ce projet de recherche. Ainsi, à travers l'étude de la politique publique du littoral, il est possible pour nous d'analyser le fonctionnement des entités de gouvernance sur plusieurs niveaux, leur rapport entre elles mais également en interne (rapport technicien-élus, technicien-directeur de l'administration, directeur agence-élu) ; l'identification des acteurs avec qui l'ensemble collabore et interfère et la nature des interactions observées (Friedberg et Urfalino, 1984). Autrement dit, notre enquête est modélisée selon le souhait de comprendre la manière dont les dispositifs relatifs au littoral et de lutte contre le recul du trait de côte y sont déployés, quels acteurs ils mobilisent, quelles interactions existent entre ceux-ci. A cet effet, et en concluant à une certaine proximité avec les travaux de la *policy network*⁶⁵ et ceux des néo-institutionnalistes⁶⁶, ce centrage sur l'action plutôt que sur la décision permet de questionner et d'identifier les frontières du domaine d'intervention publique considéré. Cependant, « *si l'objet de recherche qui intéresse le sociologue est ainsi, plus souvent le secteur que celui des programmes ou des mesures qui travaillent à le modifier, il peut, s'appuyer sur la compréhension de la structuration et des arrangements particulier d'un secteur pour analyser la réception, les effets, le succès ou les échecs des actions, programmes ou mesures visant à le transformer.* » (Musselin, 2005, p. 56). Dans cette perspective, nous faisons l'assimilation du changement de référentiel comme problème théorique

⁶⁵ A partir des travaux sur les réseaux de politiques publiques, ces théories s'intéressent aux relations entre les groupes d'intérêt compris au sens large (associations professionnelles, firmes, syndicats, etc.) et l'État. L'apport fondamental de ces travaux est de montrer que le processus de policy-making est fragmenté, et que les groupes d'intérêt participent de façon active à la prise de décision et à sa mise en œuvre, en nouant des relations très proches avec les élites politico-administratives. (Thatcher, 2014).

⁶⁶ L'idée générale et commune aux néo-institutionnalismes est que les institutions politiques ont une influence sur les acteurs et les processus sociaux. En définissant les règles du jeu, les institutions auraient un impact sur les résultats (outcomes). Dans cette perspective, comprendre le développement des politiques requiert l'analyse de la structuration des institutions politiques (Hervier, 2014).

au changement de référentiel opéré par les services de l'État sur le développement futur du littoral. Effectivement, comme expliquer et démontrer au début de cette thèse, la doctrine de l'État a subi une mutation quant aux indicateurs et aux modalités de croissance urbaine sur le littoral menant à une réformation du cadre réglementaire de son urbanisation. Un glissement de référentiel qui doit être mis en regard avec son processus d'adhésion traversant l'ensemble des acteurs du système de gouvernance et ainsi être interrogé au regard de sa construction, de ses ambiguïtés, des contradictions et des réticences (internes et externes) qu'il suscite (Simoulin, 1999). C'est à ce titre, que la posture de la sociologie de l'action organisée représente un territoire scientifique favorable pour l'appréhension des mécanismes qui produisent et construisent les nouveaux référentiels ou représentations mais également les conditions dans lesquelles se créent ou pas l'adhésion des acteurs à ce nouveau référentiel et pourquoi cette dernière s'effectue ou ne s'effectue pas. De plus, nous jugeons son bagage théorique pertinent au regard des niveaux d'analyses et des échelles d'observation qu'elle retient. Nous comprenons que notre travail d'observateur consiste à découvrir l'action publique derrière les interactions entre gouvernants, derrière le fonctionnement des institutions, derrière les arrangements mais surtout il consiste à comprendre cette action publique par ses espaces vécus. Pour y arriver, nous proposons une démarche d'enquête dont le positionnement et la construction du problème se situera à l'interface du macrologique et du micrologique, autrement dit, un niveau d'analyse comprenant des acteurs dont la situation au sein du secteur sera de l'ordre de « l'élite »⁶⁷ mais aussi de l'ordre des « moindres fonctionnaires »⁶⁸ (Bachir, 2000 ; Lahire, 1998).

Enfin, dans une perspective de *Policy Manufacturing*, combiner méthode de l'analyse politique et méthode de la sociologie de l'action publique permet d'établir une boîte de dialogue entre les résultats issus de la première et les résultats issus de la seconde. En effet, nous partons du principe que du processus de production des politiques publiques et donc de ses caractéristiques, dépendra les effets de la décision :

⁶⁷ Ce terme désigne une attention particulière envers les producteurs des politiques publiques. D'autres chercheurs comme Genieys et Hassenteufel parlent d'acteurs programmatique (2012) où il s'agit d'acteurs collectifs structurés autour d'un programme de changement d'ensemble d'une politique publique et qui détiennent des positions de pouvoir leur permettant de participer directement à la décision (ce qui les différencie d'une nébuleuse réformatrice).

⁶⁸ Un terme introduit par le sociologue Michel Crozier en 1955 dans un ouvrage intitulé « *Les petits fonctionnaires au travail* » configure la place du fonctionnaire dans une perspective d'activité des administrations. En d'autres termes, une activité pensée par les relations interpersonnelles et les pratiques routinières ou quotidiennes.

sa diffusion, son acceptation et donc son déploiement auprès des gouvernements régionaux et locaux. Pour terminer, le référentiel de l'espace vécu⁶⁹, nous engage à double titre vers une démarche inductive de l'action publique. D'une part par la posture que nous adoptons en cohérence avec la configuration du projet de recherche, une plongée au cœur des phénomènes : un espace que nous avons investi pendant quatre ans et dans lequel nous nous sommes immergés pour en découvrir les ressorts et les modes de fonctionnement au concret. D'autre part, par le fait que les modalités de recherches s'inscrivent dans une récolte empirique des résultats pour progressivement élaborer des questions de recherche et faire ainsi, répondre à notre problématique. Et c'est au prisme de l'analyse des politiques publiques et de la sociologie de l'action publique que nous avons pu élaborer une analyse théorique des rapports institutionnels reposant sur des postulats forts.

⁶⁹ C'est le rapport adopté de la sociologie de l'action publique et plus particulièrement celui de l'action organisée, face au terrain et à la construction théorique du problème de l'activité politique.

Conclusion de la section 3

Tableau 5 : Mesurer la spatialisation de la fabrique de la ville littorale et mesurer L'obsolescence d'un modèle d'aménagement

Éléments de mesure	Objets	Enquête de terrain	Données	Échelles spatiales	Type de production	Analyse
Archives urbanistiques	La station « Racine »	<ul style="list-style-type: none"> - Visite sur site (stations) - Service des archives départementales - Services des archives communales 	<ul style="list-style-type: none"> - Plans des unités touristiques - Presses locales et municipales - Livre « La mission Racine » (1989) - Entretiens exploratoires - Carnet de terrain 	Les stations « Racine »	Schéma de synthèse sur le modèle régional d'aménagement du littoral occitan	Spatialiser le Keynésianisme
	Le régime d'urbanisation de la commune	<ul style="list-style-type: none"> - Archives communales - Agence d'Urbanisme Catalane - Photo-interprétation et télédétection 	- Permis de construire de 1953 à 2016	Commune de Saint-Cyprien	Cartographie du régime d'urbanisation	Observer la trajectoire spatiale du régime d'accumulation
Données urbaines et fiscales	Les équipements	<ul style="list-style-type: none"> - Visite sur site - Photo-interprétation et télédétection 	Banque permanente des équipements (INSEE)	Stations « Racine »	- Graphique sur la trajectoire des équipements depuis 1963	Identifier les leviers urbanistiques de la production urbaine du littoral dans un contexte de décentralisation => le système d'exploitation du modèle d'aménagement du littoral
	Le régime immobilier du modèle d'aménagement du littoral	<ul style="list-style-type: none"> - Visite sur site 	<ul style="list-style-type: none"> - Base DVF des notaires entre 2014 et 2019 - Communications municipales (office du tourisme) - PLU 	Commune de Saint-Cyprien	- Cartographie de l'interaction aménités-valeurs foncières	
		<ul style="list-style-type: none"> - Intégration du servie de la Régie durant plusieurs semaines - Visite sur site 	- Produit de la taxe de séjour		- Cartographie de la taxe de séjour	Définition du système d'exploitation du modèle d'aménagement du littoral à l'échelle du privé
	<ul style="list-style-type: none"> - Intégration du service fiscal de la communauté de communes (Sud Roussillon) 	- Produit de la cotisation des entreprises (CFE)	- Cartographie des pôles d'attractivité économiques		- Graphique	Identification du portrait économique du territoire
Le régime fiscal du modèle d'aménagement du littoral	<ul style="list-style-type: none"> - Intégration du servie de la Régie durant plusieurs semaines - Visite sur site 	<ul style="list-style-type: none"> - Budget communal - Taxes résidentielles - Taxes économiques - Taxes touristiques 	- Graphique sur les principales recettes fiscales des collectivités		- Définition du système financier du modèle d'aménagement en France	
L'environnement professionnel	La gouvernance de la fabrique de la ville littorale	<ul style="list-style-type: none"> - Étude réglementaire 	- Différents rapports et article de lois	Le littoral métropolitain	- Chronologie des politiques d'aménagement du littoral	La conflictualité inter-institutionnelle
		<ul style="list-style-type: none"> - Rencontre avec les protagonistes de la fabrique de la ville 	- Entretiens semi-directifs			
		<ul style="list-style-type: none"> - Séminaires, salons, opérations de communication sur les projets de ports 	- Carnet de terrain			
		<ul style="list-style-type: none"> - Ateliers et réunions autour de la recomposition spatiale 	<ul style="list-style-type: none"> - Les Appels à Manifestation d'Intérêts (AMI) - Les politiques de défiscalisation immobilière 		Cartographie des forces d'inertie à l'intégration de la durabilité au sein du modèle d'aménagement du littoral : forces d'oppositions, contradictions institutionnelles	

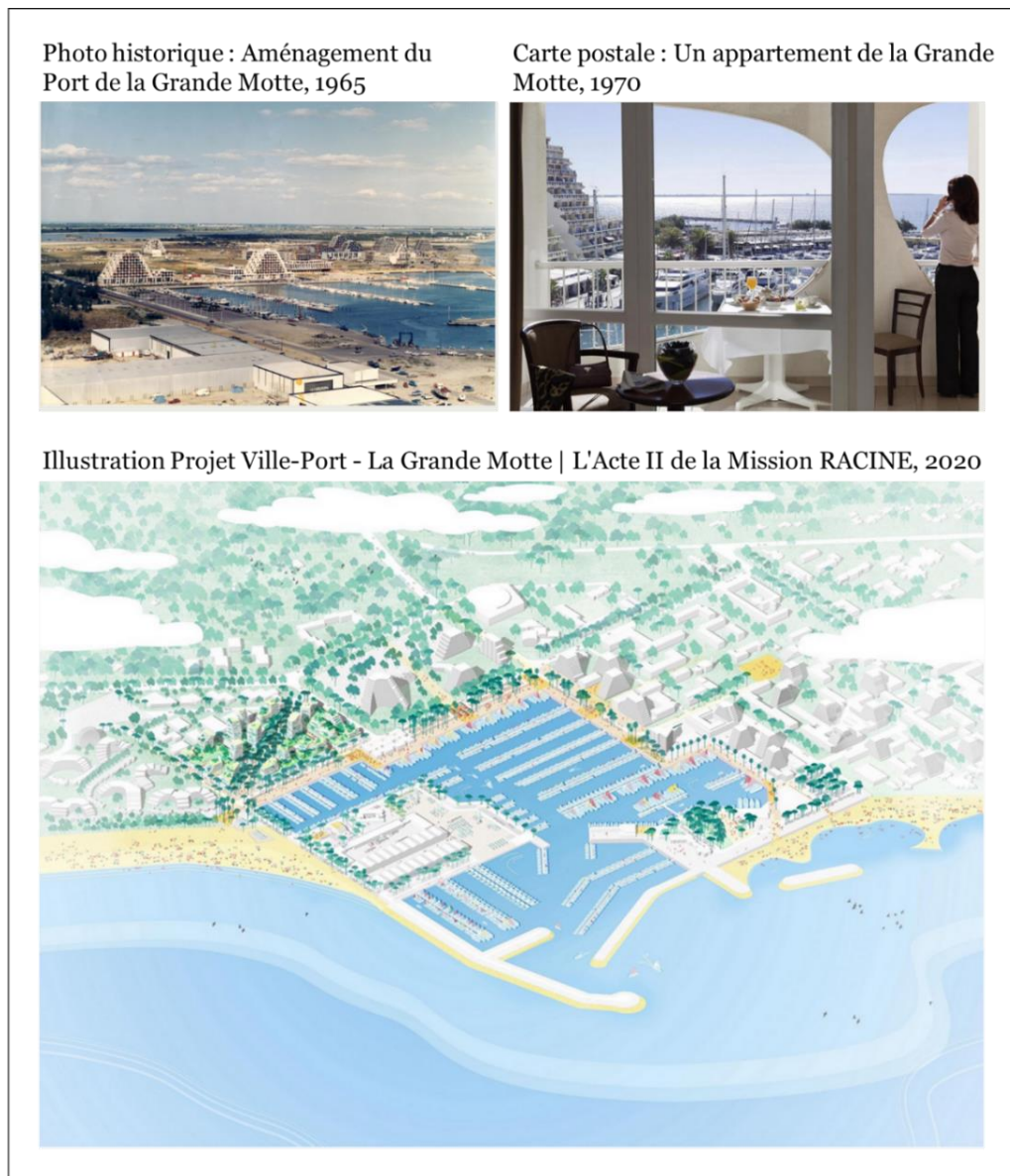
L'identification et le recensement des éléments et outils de mesure formulé plus haut, nous permettent de construire une approche de la mesure (*Tableau 5*). Une mesure destinée à appréhender mais aussi à définir les modalités de production urbaine de l'espace littoral et ceci depuis son intégration dans l'espace économique du tourisme. Effectivement, les archives urbanistiques qui ont permis d'assoir la station « Racine » dans un régime d'accumulation du capital dans un premier temps, interroge la trajectoire de ce régime urbain face à la montée en puissance des prérogatives environnementales : La production urbaine du littoral qui s'inscrit dans un régime d'accumulation est-il menacé par la légifération constante du modèle d'aménagement durable ? Ce questionnement se justifie d'autant plus, que le contexte réglementaire actuel par la promulgation de l'ordonnance d'août 2022 ratifiant la « recomposition spatiale » au sein des espaces littoraux contraint par le recul du trait de côte, préconise une refonte des modalités de production urbaine. Ainsi, l'objet de ces outils de mesure est d'observer comment réagissent à la fois le régime d'accumulation et la gouvernance institutionnelle celle qui participe à la production urbaine de l'espace littoral, face aux dynamiques réglementaires de la production de l'espace. Effectivement, notre intention est d'observer comment le modèle d'aménagement durable du littoral voulu par l'État depuis la montée en puissance des prérogatives environnementales vient-il se heurter au régime d'accumulation. Notre démarche de la mesure pose des enjeux empiriques clairs pour l'analyse des processus de production urbaine de l'espace littoral occitan. En effet, notre grille de lecture met en interaction les configurations et les évolutions des régimes de production urbaine du littoral. De même, elle permet de comprendre les structures économiques, sociales et politiques qui déterminent ce processus. Elle est nécessairement ancrée dans une réflexion plus large en plaçant la trajectoire du mode de production urbaine au cœur de l'analyse des processus spatiaux étudiés. A ce titre, la question de la néolibéralisation contemporaine de la production urbaine du littoral est une clé de lecture pertinente certes, mais les éléments que vont faire émerger nos outils, vont laisser entrevoir d'autres espaces de lecture.

Conclusion chapitre 1

Cette thèse s’ancre assurément dans une approche critique de l’aménagement de l’espace faisant appel à des éléments de géographie radicale, de géographie économique et de sciences politique, mais vise également à proposer un cadre d’analyse supplémentaire par une démonstration qui s’opère autour d’une spatialisation de la fabrique de la ville littorale. Il s’agit de poursuivre les travaux de géographie radicale par un appareillage conceptuel peu commun en Sciences Sociales et Humaines (SHS), connectant à la littérature sur la néolibéralisation des villes ceux de la géographie économique et des sciences politiques et sociologie des organisations. Par ce dernier, nous questionnons la fabrique de la ville et plus particulièrement son régime d’accumulation. En effet, cette thèse cherche à identifier dans quel processus d’accumulation s’inscrit la fabrique urbaine du littoral, et dans quelle mesure ce dernier constituerait le principal obstacle pour son intégration dans un modèle d’aménagement durable. Ainsi, l’entrée par cette grille d’analyse, nous dirions même cette analyse de la mesure permet de dresser un portrait de la production urbaine du littoral, de la diffusion de ses modalités dans les schémas de pensée de ceux qui concourent à sa trajectoire. Il s’agit par cette entrée de démontrer que depuis les premiers éléments de controverse sur son mode développement et de croissance, le littoral occitan n’a pas réellement changé de fondement dans la manière dont on le construit et qu’il reste en grande partie dépourvu des éléments fondamentaux que représente les prérogatives du développement durable.

Enfin, il s’agit d’envisager une triple définition de la production urbaine du littoral, ayant à la fois une dimension économique associée à la marchandisation et à la rente du littoral, une dimension politique car l’espace littoral est une aménité au service de l’attractivité pleinement intégrée au sein des agendas des territoires locaux et régionaux, et une dimension spatiale où le processus d’accumulation par un régime pro-croissance est l’armature principale dans la fabrique urbaine des espaces du littoral. C’est cette dernière définition que vise à explorer et à construire le chapitre 2, au travers d’un régime d’accumulation de croissance en proposant une géohistoire de la production urbaine des stations balnéaires « Racine » mettant en avant la reconfiguration des régimes de croissance et l’émergence d’un régime politique multiple.

Chapitre 2. La mesure de la production urbaine du littoral via le cas de Saint-Cyprien : le rôle de l'État dans l'enfermement des trajectoires de régime de croissance



Source : Photographie historique, Jean-Pierre Jos ; Carte postale, Leclercq associes ; Illustration, Salon du littoral 2020.

Photo 2 : Le stand de la municipalité de la Grande Motte au salon du littoral annuel à la Grande Motte en septembre 2020

« Ce projet, c'est prolonger l'histoire de la Grande Motte. Il répond à notre ambition ancienne de valoriser notre patrimoine et d'affirmer notre identité de ville port » (discussion avec un élu de la Grande Motte au stand de la ville dans le cadre du Salon du littoral, 2020)

Introduction

L'extrait de cet échange avec cet élu du littoral dans le cadre de leur projet de modernisation et de requalification portuaire, place la question centrale des leviers urbanistiques qui régissent les systèmes de production de l'espace dans le temps politique. En effet, il rend compte et souligne soixante ans plus tard, le rôle qu'a joué le régime politique interventionniste de l'époque dans la trajectoire de ces espaces littoraux d'une part, et son influence dans les modalités de production urbaine de l'espace littoral d'aujourd'hui, d'autre part. La notion de régime se définit par un mode d'organisation d'un État : de l'ensemble des institutions, des pratiques, des idées et d'exercice du pouvoir qui le caractérise (CNRTL, 2023). A l'échelle des politiques d'aménagement du littoral, elle nous permet d'observer dans quels cadres de gouvernance s'opère et s'organise l'urbanisation littorale. Par l'étude des transformations spatiales associées à chaque grand modèle de développement économique (Storper, Scott, 1989), l'objectif est d'identifier les caractéristiques structurelles du système de production urbaine de l'espace littoral à une échelle spatio-temporelle donnée : quelles sont les modalités de production urbaine de l'espace du littoral ? Dans quels contextes ont-elles émergé et comment ont-elles évolué ?

Contextualisées à l'échelle du littoral occitan, ces questions prolongent la notion de régime aux régimes d'accumulation car elles interrogent la création et la construction d'un mode de croissance d'un territoire au sein des trajectoires nationales de production de l'espace. Par l'incarnation concrète dans l'espace et dans le temps d'un modèle d'aménagement, il s'agit d'appréhender le rôle de l'urbanisation littorale dans la fabrique de la ville. Depuis l'adage de Martin Nadaud au 19^e siècle : « Quand le bâtiment va, tout va. », il est reconnu que l'urbanisation, et plus largement le secteur de la construction demeure un pilier de la croissance : pesant un peu plus de 10 % du produit intérieur brut et un peu moins de 10 % des emplois, l'immobilier reste un poumon de l'économie. Directement et indirectement, il tire l'activité d'un vaste écosystème qui, par nature, n'est ni délocalisable ni fragilisé par la concurrence internationale (Barroux, 2023 ; Ferrand, 2021, INSEE, 2023). L'activité touristique qui prend support sur le développement de l'urbanisation⁷⁰, est lui aussi un pilier de la croissance française : que ce soit à l'échelle d'un pays ou d'une région, il est un véritable

⁷⁰ Comptabilisé en nombre de nuitées marchandes ou non marchandes, nous considérons le tourisme comme un prolongement de la croissance économique de l'urbanisation.

baromètre sur la performance économique d'un territoire⁷¹ où le littoral est la première destination touristique avec 139 millions de nuitées en 2017 (32 % de l'ensemble des nuitées) et 22,2 % des voyages. Pour entretenir et valoriser leurs espaces côtiers, les communes littorales ont investi en moyenne 2,8 milliards d'euros par an entre 2016 et 2018 (Ministère de l'économie, 2021). Ainsi, la valeur économique de l'urbanisation et plus spécifiquement celle de l'urbanisation littorale, est largement établie et demeure en l'état malgré la mise en œuvre de nouvelles directives visant à restreindre le développement de l'urbanisation. Effectivement, ces dernières tendraient à revoir le positionnement de ce levier de performance territoriale dans l'économie de la croissance urbaine. Néanmoins, les politiques de relance, d'appui et de soutien des pouvoirs étatiques quant au secteur de l'économie touristique de la plaisance et du balnéaire tendent vers une forme avortée de la volonté de rupture.

Ce chapitre cherche donc à comprendre comment et pourquoi le capitalisme construit l'espace (Harvey, 2001) et à identifier les leviers urbanistiques de la fabrique de la ville littorale. Divisé en deux temps, il vise à explorer deux questions : Comment se sont construits et définis les régimes de l'urbanisation littorale ? En quoi ont-ils redéfinis les paysages de l'espace littoral, devenant de réels marchés urbains ? Les deux sections commencent d'abord par une géohistoire des stations balnéaires issues de la mission Racine, dans un schéma général mettant en avant leur trajectoire urbaine, exposant les éléments majeurs de contextualisation urbaine, de transformations des politiques d'aménagement du littoral et des événements marquant pour ces territoires. Puis, un portrait davantage territorial et contemporain avec la commune de Saint-Cyprien, est proposé à l'analyse. Il s'agira d'identifier et d'appréhender les caractéristiques socio-économiques mais aussi les recompositions spatiales de ce territoire au travers du régime d'urbanisation de la commune. La deuxième section vise particulièrement à définir et à comprendre les modalités de production de l'espace au sein de la trajectoire des politiques du littoral.

⁷¹ Avec 14 Md € de consommation touristique soit 10 % du PIB régional, 108 000 emplois et 1,42 Md d'€ investissements, le tourisme est la 2ème industrie de la région devant le BTP et l'aéronautique et talonnant le secteur « agriculture-agroalimentaire » (Les chiffres clés du tourisme en Occitanie / Pyrénées-Méditerranée, 2022).

Section 1 : La mission « Racine » : l’ancrage dans le temps et dans l’espace d’un modèle d’aménagement

Observer la diachronie de l’urbanisation capitaliste par la station balnéaire issue de la mission « Racine », est motivé car elle est l’un des dérivés des modes de production de l’espace de l’époque. Une méthode industrialisée de la construction de la ville où le schéma général de la production urbaine s’est formé selon les principes de la production en masse des biens et des services en réponse à une demande croissante et à l’aide d’une planification étatique puissante. Le rôle constant de l’urbanisation du littoral dans le développement touristique est caractéristique d’un mode de régime d’accumulation et n’est que très peu remis en question jusqu’en 1986 avec la première forme de régulation de l’espace littoral, la loi « littoral ». Si le modèle de développement urbain du littoral fait l’objet de multiples alertes sur la soutenabilité de ce dernier, ainsi que de l’ancrage législatif progressif du développement durable, le régime d’accumulation de l’espace littoral reste continuel trouvant finalement une accroche au sein des nouveaux régimes politiques des tendances nationales. Il y a la néolibéralisation des politiques urbaines et territoriales où s’observe la montée en puissance des pouvoirs locaux mais il y a également le tournant néomanagérial de l’administration française (Bezes et Palier, 2018). En son sein, l’État va s’illustrer à travers une politique fiscale favorable et porteuse d’un régime d’accumulation visant à conforter tout un secteur économique celui de la construction et de la promotion immobilière ; et par extension, celui du littoral. A cet effet, l’essence capitaliste de la station balnéaire est encore très présente au sein de la trajectoire de l’espace littoral et s’impose toujours dans un schéma de croissance urbaine, certes moins important qu’auparavant mais cependant, très active, dépassant le seul espace géographique en se propageant à tous les niveaux du système urbain du littoral. L’attention sera portée dans cette première partie sur la construction de l’espace littoral et sa trajectoire au fil du temps et du renouvellement des politiques d’aménagement du littoral. Pour ce faire, deux chronologies ont été réalisées afin de nous situer et de nous accompagner dans l’identification des régimes politiques et économiques du littoral. Une première relatant l’histoire des politiques d’aménagement du littoral à l’aune des régimes politiques et des régimes d’accumulation. Puis, une chronologie plus incarnée avec la mobilisation d’archives sur les modes de régulation qui ont organisé le schéma régional de la station balnéaire. Point temporel de notre démonstration, nous débuterons donc

à partir des années 1960 jusqu'à aujourd'hui, en apportant des éléments de terrain qui rendent compte de l'ancrage intemporel du régime d'accumulation des trente glorieuses notamment dans le paysage urbain de ces territoires.

2.1.1. Genèse du régime d'accumulation du littoral : retour sur l'histoire d'une étatisation spatiale et économique d'un modèle de croissance

Pour reprendre les mots de Boyer (2004), la notion de régime d'accumulation a pour objectif de formaliser la dynamique économique par la prise en compte explicite de l'impact des formes institutionnelles sur la répartition du revenu entre salaire et profit, et la compatibilité de l'impératif de valorisation et de réalisation. A l'échelle de notre objet d'étude qui est l'urbanisation littorale par la station balnéaire, cette notion nous renvoie à décrire l'impact d'une politique économique sur la production de l'espace littoral au travers d'un schéma de gouvernance étatique. Comme l'exprime Juillard (002), c'est à partir de la théorie de la régulation, se trouve l'idée que des arrangements institutionnels particuliers infléchissent la trajectoire de croissance d'une économie donnée et qu'ainsi, le régime d'accumulation apparaît comme un schéma ou un modèle de croissance d'une économie nationale à une certaine époque. La projection de cette relation, entre système économique et mode de régulation va nous permettre d'illustrer dans un premier temps, les paradigmes du modèle d'aménagement de la station et plus largement celui d'un modèle de croissance à long terme. De fait, c'est le rôle de l'État par son mode de régulation, c'est-à-dire comment il intervient dans l'espace, qui est ici questionné et ceci à l'aune du développement historique des phases d'accumulation du capital. Un capital qui pour le rappeler fait référence à notre définition de l'objet centrale de cette thèse, celui de l'urbanisation littorale.

Partant de leur *création* durant les trente glorieuses, de leur transformation et de leur trajectoire, la station balnéaire présente deux corollaires à l'inscription dans l'espace de l'urbanisation fordiste. Le premier tient à leur organisation et leur extension qui doivent être reliées à la naissance et à la croissance des politiques d'aménagement dans l'action politique française. En effet, le déploiement de ces *nouveaux espaces* économiques illustre le grand État planificateur et modernisateur, omnipotent dans l'orientation économique et sociale de la France. « *Cet espace vide* » (Pierre Racine,

1980) a contribué au développement d'un pouvoir réformiste où la mise en œuvre régionale des stations balnéaires font l'objet d'une spatialisation des projets étatiques. Brenner Neil parle d'une géographie régulatrice, cloisonnée, coordonnée fonctionnellement et cohérente sur le plan organisationnel. Ce gouvernement urbain centralisateur a transformé la physionomie de ces territoires, implantant de grandes infrastructures ainsi que des équipements dévoués à l'épanouissant économique de la culture balnéaire. Comme présenté dans l'introduction, conclure à une transformation de ces territoires au seul titre d'une implantation industrielle du tourisme serait hâtif. Des travaux historiques ont démontré des pratiques d'aménagement complexes où l'idée d'un seul administrateur institutionnel déclinant le développement de ces espaces est nuancée. Cette complexité brigue une production urbaine alliant acteurs institutionnels et acteurs de la promotion privée donnant lieu à un résidentialisme important. Ce retour historique conforte notre positionnement car il pose les bases théoriques d'un modèle d'aménagement spécifique du littoral. A savoir, la formation d'un espace idéologique, économique, politique et social.

Le deuxième indicateur est motivé par une périodicité de la station balnéaire qui décrit l'évolution d'un projet d'aménagement étatique vers une réorganisation des processus de production d'un modèle. Après une première caractérisation du modèle comme un projet spatial de l'Etat et l'émergence d'une économie résidentielle, nous poursuivons avec une forme émancipée du régime d'urbanisation de ces espaces du littoral. Effectivement, le « *décloisonnement* » institutionnel des politiques d'aménagement implique un processus de territorialisation de l'action publique locale et dans le même temps un processus de dégradation des paradigmes fondateurs de « *l'ADN* » du modèle d'aménagement des trente glorieuses. Autrement dit, la massification urbaine des années soixante fondée sur l'idéologie d'une croissance *sans fin* se confronte aujourd'hui à un ralentissement de l'expansion du modèle fordiste, mais pour autant, ne l'arrête pas. Cette dernière est agencée selon les différents profils conjoncturels et structurels de ces cinq dernières décennies.

a. Plusieurs stations mais un seul modèle d'aménagement : politiques urbaines du littoral au temps du fordisme

« *Si l'urbanisme n'est pas né avec l'industrie, on peut en revanche considérer que les politiques urbaines se structurent avec l'industrialisation à partir de la fin du XIXe siècle. Ces politiques visent à prévoir et à cadrer l'expansion des villes par le recours à la pratique de la planification, à les doter de réseaux permettant la circulation d'une*

variété de flux (de personnes, d'énergie, d'eau, de déchets), à construire des équipements sanitaires, éducatifs et culturels, voire à améliorer le parc de logements disponibles et parfois à en construire de nouveaux » (Pinson, 2020, p.30).

C'est ainsi, l'un des éléments les plus visible qu'il est possible de voir quand nous pratiquons ces lieux, celui d'un territoire régional conçu et créé selon la standardisation des produits et la consommation de masse liée à une extrapolation des modes de productions industrielles à la fabrique de la ville.

Nous allons ici caractériser le modèle d'aménagement de la station balnéaire du littoral occitan sous l'angle de son aspect purement aménagiste qui s'inscrit dans un certain ordre économique, celui du keynésianisme. L'idée centrale au sein de cette section, est de démontrer en quoi la station balnéaire du littoral occitan anciennement Languedoc-Roussillon se démarque des stations historiques du littoral français⁷². En effet, ces dernières représentent les prémices du tourisme balnéaire autrefois élitiste et pour cause, il était le fruit des activités de la grande bourgeoisie française et anglaise. Son développement urbain était dès lors l'objet d'une promotion issue de la sphère privée et où nous pouvions voir une certaine spécificité d'un modèle d'aménagement : quelles que soient les façades maritimes, la station de bain a sa voie emblématique tracée le long de la plage. La digue en front de mer délimite la station, les villas, le casino, les palaces, tournés vers la plage et la mer, les bains de mer, le golf, le yachting (Merckelbagh, 2009). Si durant les dernières décennies les stations balnéaires du

⁷² Trouville, Royan, Sables-d'Olonne, Trouville, Deauville, Biarritz, Dinard, le Touquet, Cannes, Quiberon et La Baule. Elles sont le témoin de l'essor de la bourgeoisie au XIX^e siècle : L'aristocratie anglaise fonde ou marque par sa présence la villégiature dans plusieurs sites. Sur la façade de la Manche, Dinard, village de pêcheurs, attire des Britanniques à la fin du XIX^e siècle. Sur la Méditerranée, Cannes, village de pêcheurs, prend son essor grâce à Lord Henry Brougham, grand chancelier d'Angleterre, qui le visite en 1834, y revient, s'y installe et attire l'aristocratie anglaise et européenne. Biarritz, village de pêcheurs, plaît à l'impératrice Eugénie qui s'y rend en 1854 et décide d'y villégiaturer. La construction de la Villa Eugénie (aujourd'hui Hôtel du Palais) est décidée. Biarritz, où séjournent le couple impérial et nombre de têtes couronnées d'Europe. La duchesse de Berry, belle-fille du roi Charles X, donne le départ à Dieppe, où le premier établissement de bains de mer est construit en 1822. Trois ans après, Boulogne-sur-Mer fait de même. Sur la côte atlantique naît la station balnéaire de Royan. Les premiers estivants bordelais y accèdent par la Gironde en empruntant des gabarres à voile. En 1825, la ville des Sables-d'Olonne, important port morutier, acquiert ses premiers établissements de bains, piliers indispensables des nouvelles stations balnéaires (A. Merckelbagh, Les débuts des stations balnéaires ; Et si le littoral allait jusqu'à la mer ! La politique du littoral sous la Ve république, Éditions Quæ, 2009).

littoral occitan ont repris certains de ces codes⁷³, elles demeurent au moment de leur création, l'exposition d'une spécificité territoriale par son mode de gouvernance qui a fait l'acquisition d'une forme spatiale et architecturale le représentant. Autrement dit, par son aménagement, sa structure, son architecture, ses équipements et par la restructuration de ses espaces naturels, la station balnéaire du littoral occitan est l'illustration physique du pouvoir d'action d'un État central. A cet effet, nous faisons la proposition d'étudier la station balnéaire comme acte de pouvoir. Une analyse théorique de l'urbanisme qui vise à clarifier les rapports existants entre les champs respectifs de la décision politico-administrative, de l'idéologie et des pratiques professionnelles (Lacaze, 2018).

Le premier point d'analyse s'inscrit dans une description monographique de la station balnéaire de la mission « Racine ». Nous parlons de monographie dans le sens où la station balnéaire a été définie par une pensée unique, notamment en termes géographiques car son plan régional d'urbanisme réunit l'ensemble de ces stations sous l'égide de l'unité touristique⁷⁴. Une seule et unique unité spatiale dont l'étude peut être qualifiée de monographie, et plus précisément de monographie géographique (Bertrand et Bertrand, 2002) car par définition elle se constitue en tant que sujet. Un sujet géographique, urbain et politique analysé de manière exhaustive.

⁷³ En effet, nous le verrons dans les chapitres 2 et 3, les politiques publiques locales se sont enracinées dans une dynamique de renforcement des activités de loisir et de tourisme notamment, par la reconduction d'équipements avec l'implantation de casinos, de palais des expositions, de cinéma.

⁷⁴ Les UT (Unités Touristiques) désignent toute opération de développement touristique en zone littorale et contribuant aux performances socio-économiques de l'espace littoral. Les règles concernant ces opérations sont fixées par le SDAL de 1962 et le code d'urbanisme qui s'y rapporte (décret n°64-275 du 26 mars 1964).

- **Schéma directeur d'aménagement du littoral (SDAL 1962-1972)**

Illustration 6 : Extrait de Paris Match sur la mission « Racine », août 1964



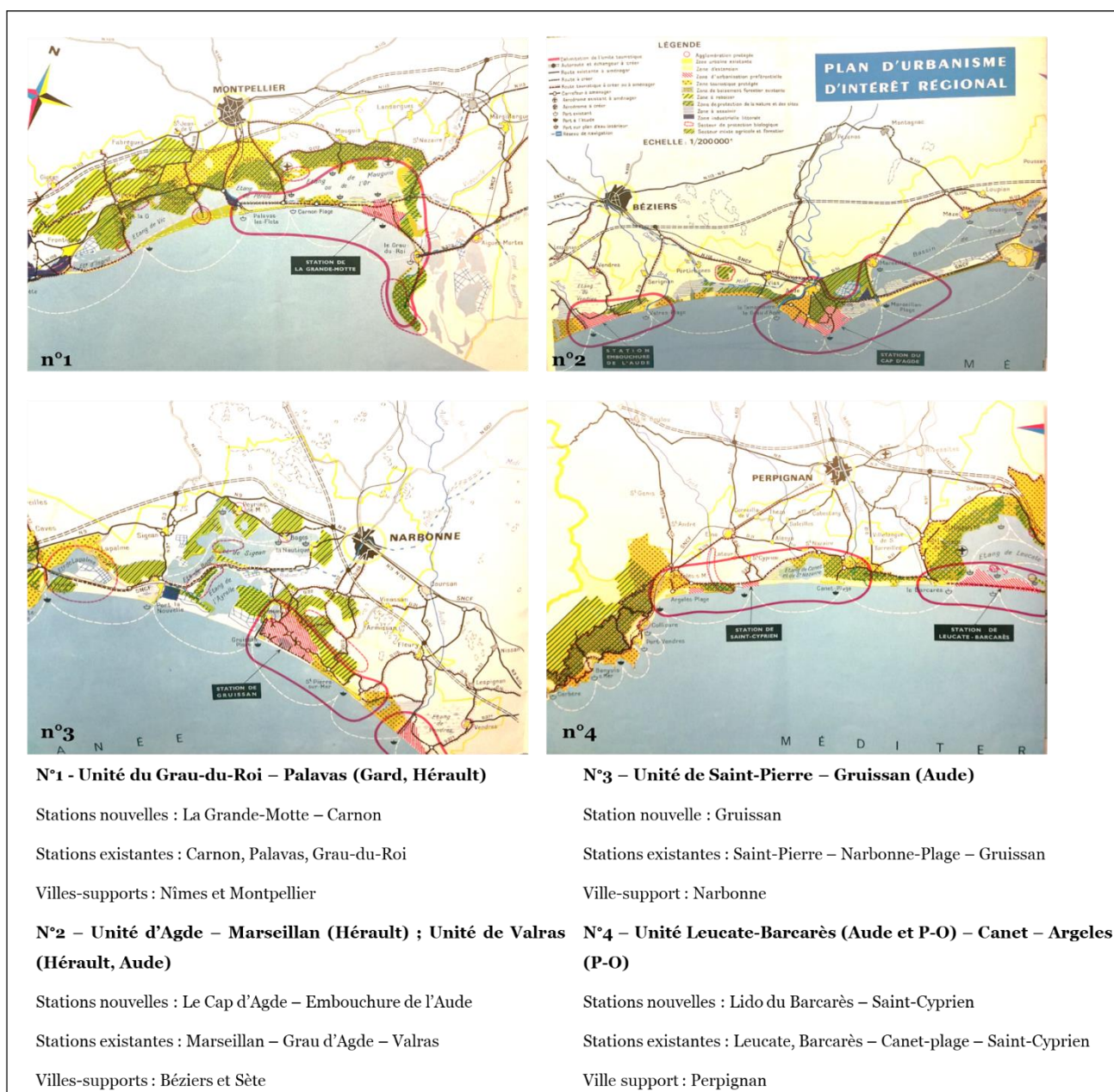
Crédit : PARIS MATCH – SCOOP, août 1964

L'aménagement du littoral du Languedoc-Roussillon (*Illustration 6*), contrairement à celui de nombreuses autres régions françaises, résulte d'une démarche volontariste de l'État visant à valoriser le potentiel touristique jusqu'alors inexploité de la région en mettant en œuvre, au début des années soixante, une politique d'aménagement globale. La Mission interministérielle pour l'aménagement touristique du Languedoc-Roussillon (Mission Racine) est alors créée pour planifier l'aménagement du littoral et créer les grands équipements qui structurent aujourd'hui cet espace. Il en découle un schéma directeur d'aménagement du littoral (SDAL) achevé en 1972. Il prévoit la création de six unités touristiques séparées par des coupures vertes, chacune de ces unités associant une ou plusieurs stations anciennes à au moins une station nouvelle, les coupures d'urbanisation ainsi définies devant limiter l'extension de l'urbanisation sur le linéaire côtier du Languedoc-Roussillon (archives communales de Saint-Cyprien, 1964 ; archives Agence d'urbanisme pour l'aménagement touristique du Languedoc-Roussillon ⁷⁵(ATLR), 1979). Un zonage de 180 kilomètres de côte scindé en six unités touristiques. Ces dernières comprennent également un zonage spécifique

⁷⁵ L'agence pour l'aménagement du littoral du Languedoc-Roussillon (AALR) a été créée en 1962. Liée à l'État par contrat, elle fonctionnait de pair avec la mission interministérielle d'aménagement touristique du littoral du département, appelée « Mission Racine ». En 1977, son statut évolue et elle devient une association baptisée « Agence d'Urbanisme pour l'Aménagement Touristique du Languedoc-Roussillon » (ATLR). Les activités de l'agence prennent fin avec celles de la Mission Racine le 31 décembre 1982.

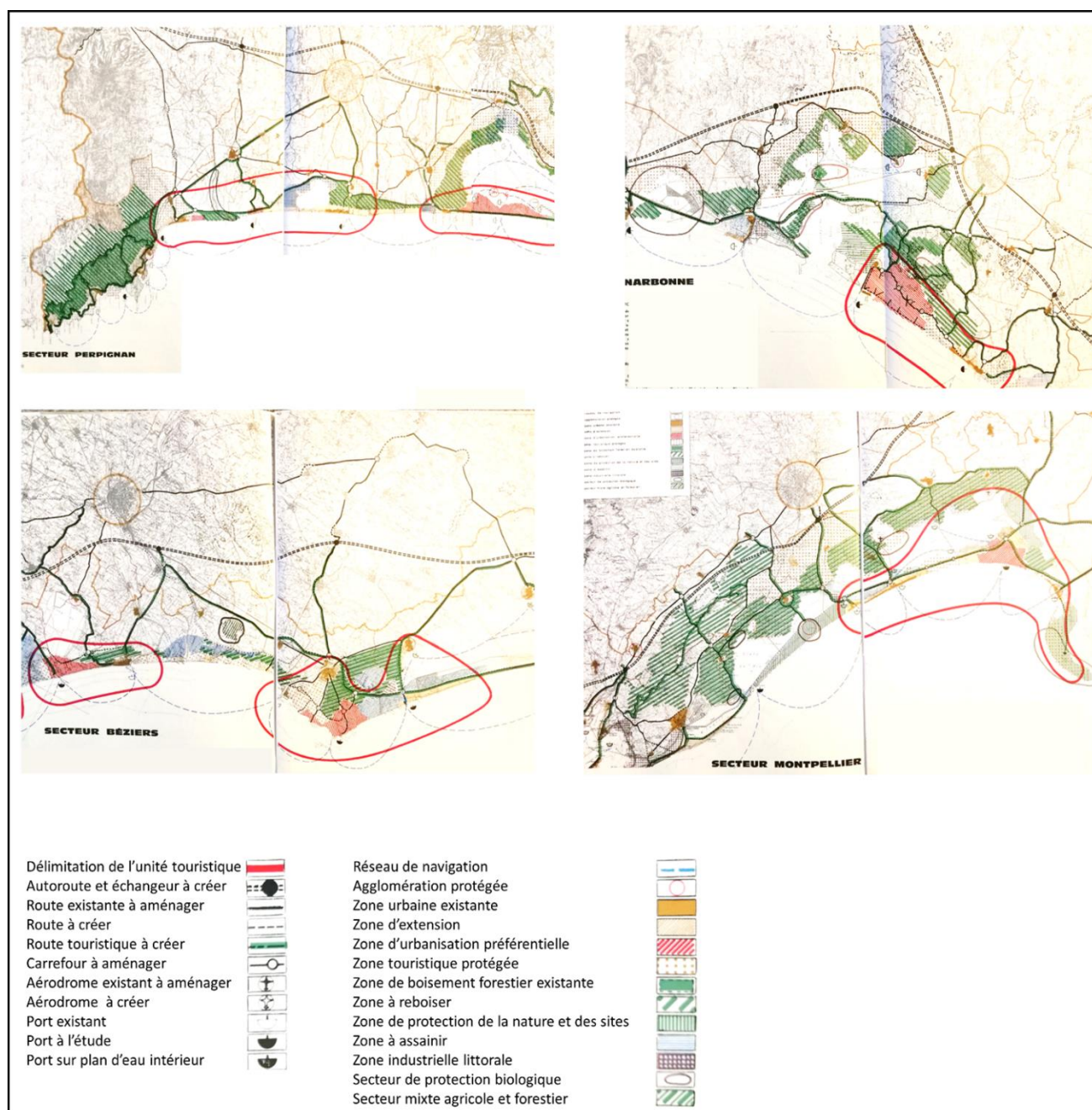
régi par le règlement d'urbanisme général à l'ensemble de ces unités. Elles comportent en outre, les zones préférentielles à urbaniser que nous retrouvons hachurées en rouge (Illustration 7). L'objectif du zonage en unité était d'amener la vision régionale d'aménagement du littoral à une échelle de projet en tenant compte de la capacité des plages sur la mer et sur les étangs littoraux, d'organiser les circulations à l'intérieur des unités, l'accueil des populations touristiques et les infrastructures.

Illustration 7 : Plan d'urbanisme d'intérêt régional des six unités touristiques (UT) de la mission interministérielle du littoral Languedoc-Roussillon, 1964



Source : Urbanisme, Revue française, 1964 ; France Archive, service régional du service d'études de la mission interministérielle d'aménagement du littoral du Languedoc-Roussillon, Montpellier

Illustration 8 : Plan général d'urbanisme et son règlement, 1964



Source : Urbanisme, Revue française, 1964 ; France Archive, service régional du service d'études de la mission interministérielle d'aménagement du littoral du Languedoc-Roussillon, Montpellier

De manière plus détaillée, la doctrine et l'approche engagée au sein du règlement d'urbanisme (*Illustration 8*), organise l'échelle des Unités Touristiques (UT) selon le nombre de lit et l'implantation des équipements. En leur sein, il est possible d'observer une sectorisation de l'espace qui par un zonage va conduire à doter les différents espaces selon une destination bien précise : « **Article 5. Zone touristiques protégées** : elles ont pour destination à recevoir les équipements de loisirs, de tourisme, et de vacances tels que les hotels, les campings, villages de vacances, clubs

(...); **Article 18. – Zonage :** les unités touristiques comprennent les différentes zones ou secteurs d'urbanisation préférentielles ; **Article 19. – Capacité d'accueil – Densité de population :** La capacité d'accueil de chaque unité touristique est fonction des possibilités d'utilisation des éléments touristiques (équipements comme les ports de plaisance) ; **Article 20. – Zone d'urbanisation préférentielle :** elles font l'objet d'une déclaration d'utilité publique en vue d'un aménagement suivant le plan d'intérêt régional »(décret n°64-275 du 26 mars 1964).

Ainsi, le plan d'urbanisme d'intérêt régional des six unités touristiques (UT) de la mission interministérielle du littoral Languedoc-Roussillon s'agence de la manière suivante (ref plan 2) :

1° l'échelle du projet : une échelle fixée à partir des objectifs d'expansion de la capacité d'accueil de la population touristique

- **L'espace :** raisonner l'espace par la ressemblance qui conduit à « imaginer » la structure qui convienne à l'ensemble ;
- **Taux d'expansion** prévu par la Commission du Tourisme du IV^o plan : 7 à 10% par an pour les stations balnéaires méditerranéennes ;
- **Doublement en 8 en 10 ans :** soit au minimum 400 000 lits à créer avant 1970, c'est-à-dire au moins 60 000 lits par an. Une densité définie par lit et non par le logement ni par personne.
- **Les formes d'accueils :** les campings et les formes économiques d'hébergements sont à privilégier ;
- **L'automobilie est le principal moyen de transport :** 73 % contre 11% pour les chemins de fer en 1962.

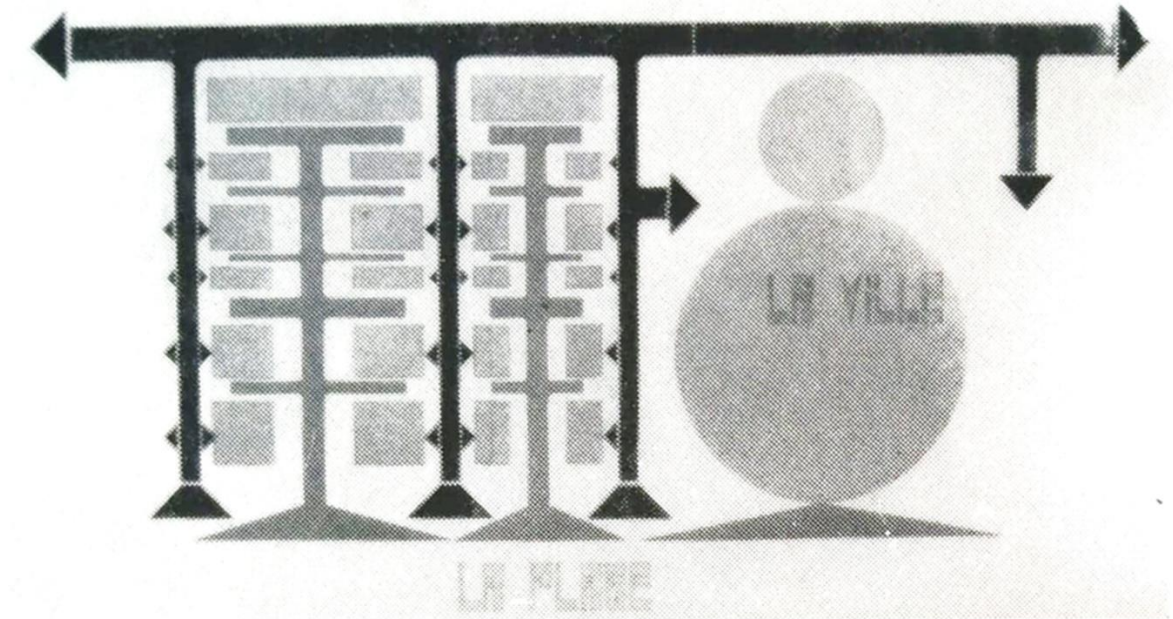
2° la doctrine du projet : une doctrine d'équipements

- **Organisation du plan :** le plan fixe le zonage en trois zones et une structure littorale fondée sur l'unité de grandeur baptisée « Unité Touristique ». ces zones sont identifiées selon leur valeur touristique et de loisir. La zone 1 est comprise entre la mer et une ligne située à 20 km du littoral, elle englobe les grandes villes dominantes (Montpellier, Perpignan, Nîmes, Béziers, Narbonne). Elle comporte les équipements commerciaux ou de loisir qui intéressent à la fois l'habitat permanent et l'habitat balnéaire. Nature des équipements au sein de cette zone : aéroport, golf, campings, hotel). La zone 2 est comprise entre 20 et

50 km du littoral. Points situés à une heure ou plus de parcours depuis le littoral, sont recensés les centres d'intérêt naturel comme les vignobles, les sites archéologiques. La zone 3, située au-delà de 50 km, comprend les sites classés remarquables comme les parcs naturels ;

- **L'infrastructure routière** (*Illustration 9*):

Illustration 9 : Principe de desserte de la zone d'habitat individuel de la Grande Motte, Jean Balladur architecte en chef, 1964

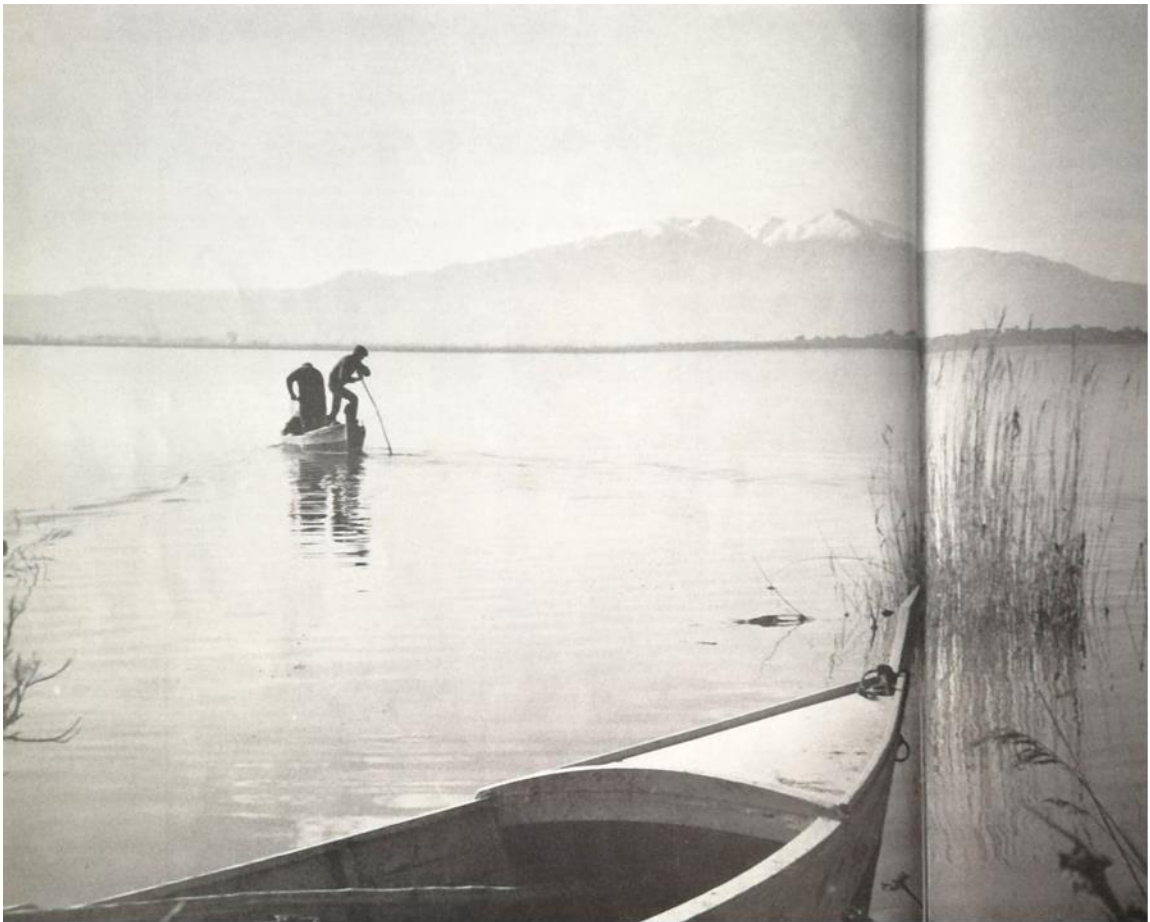


Source : Urbanisme, Revue française, 1964 ; France Archive, service régional du service d'études de la mission interministérielle d'aménagement du littoral du Languedoc-Roussillon, Montpellier

La cohérence à la fois économique (unité de du marché, du point de vue des hôtels, restaurants, points de ventes) et balnéaire (équipements) est liée à la facilité des communications. Chaque unité touristique comporte donc en arrière de l'habitat balnéaire, une voie express qui relie entre elles toutes les parties constitutives de l'unité, et l'ensemble de l'unité aux villes dominantes et à la circulation régionale assurée par l'autoroute. Les caractéristiques du réseau sont déterminées en liaison avec les fonctions touristiques (accès aux unités touristiques). Schématiquement, les fonctions s'ordonnent de la façon suivante : autoroute régionale avec pour fonction principale économique et voie rapide ; bretelles de liaisons avec les unités touristiques et économiques ; voies touristiques ayant pour fonction principale voie lente, promenade, tourisme ; réseau secondaire, renforcement de leur connection en fonction des unités économiques ;

- **L'équipement « vert » :**

Illustration 10 : L'étang de Leucate avec au fond le Canigou, 1964



Urbanisme, Revue française, 1964

la nature est identifiée comme un élément touristique (*Illustration 10*), les éléments sont alors renforcés par une zonage de protection mais également par des travaux d'aménagement de mise en valeur ayant pour objectif d'approfondir leur valeur naturelle : approfondissement des étangs, création de massifs forestiers à proximité des stations ;

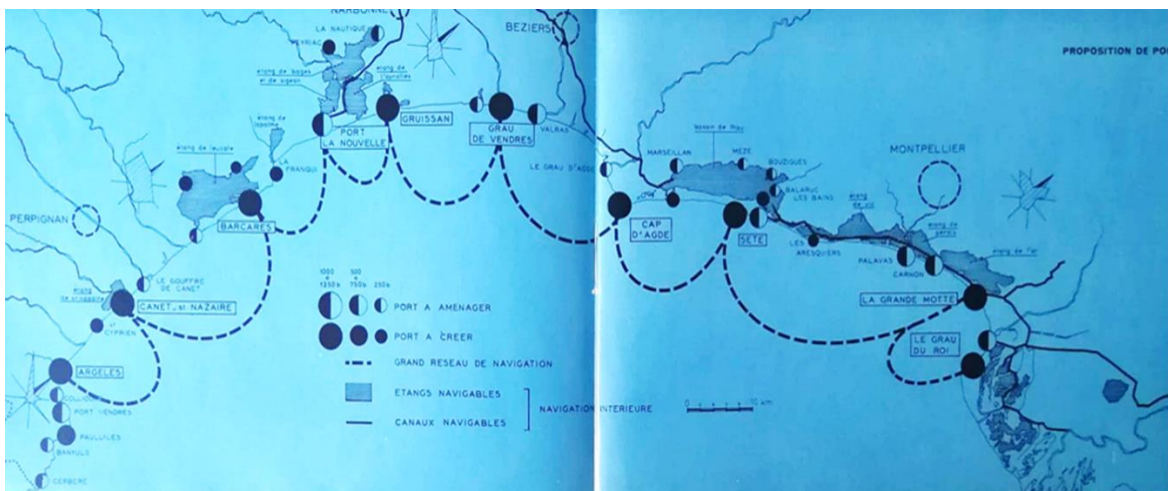
- **Les ports et les marinas :**

Illustration 11 : Carte postale du Port de Leucate avec en fond sa marina, cachet de la poste daté de 1981



crédit : cartalis

Illustration 12 : L'équipement du littoral du Languedoc-Roussillon pour la navigation, 1964



Source : Urbanisme, Revue française, 1964 ; France Archive, service régional du service d'études de la mission interministérielle d'aménagement du littoral du Languedoc-Roussillon, Montpellier

Selon la courbe établit par le commissaire au tourisme, la croissance de la navigation de plaisance prévoit un chiffre de 50 000 bateaux en dix ans toutes catégories. Dès lors, le plan d'aménagement de navigation de plaisance sur le littoral du Languedoc-Roussillon prévoit de décupler la capacité d'accueil en créant plus de 20 000 places pour une proposition de création de 19 ports (*Illustration 11 ; Illustration 12*) en intérieur et en extérieur (sur étang, emboucure et grau). Le plan régional prévoit de manière systématique des zones d'urbanisation préférentielles sous la forme des marinas qui se définit comme un ensemble d'habitations individuelles ou collectives construites en liaison avec le port de plaisance. L'idée principal de ce type d'aménagement et de pouvoir disposer de son bateau à proximité immédiate de son lieu de vie ;

- **L'habitat :**

Illustration 13 : Vue aérienne de Leucate avec, au premier plan, la résidence Cap de Front et, à l'arrière, Les Carrats et la piscine, 1970



Crédits : amc-archi, Georges Candilis, 11.09.2020

Illustration 14 : Carte postale Le camping « Le Floride »



crédits : delcamp.net, cachet de la poste daté de 1973

Les zones d'habitat sont définies selon une terminologie mixte. Permanent pour les hôtels, les résidences de vacances individuelles ou collectives, villages de vacances. Temporaire, pour les campings et le caravaning. Les zones d'habitat ont été définies avec de larges franges d'extension pour conforter la dynamique de développement et notamment le développement résidentiel des zones économiques. Une large place est également faite aux formes d'habitat économiques où la volonté est d'attribuer 25% des lits pour le camping (*Illustration 13 ; Illustration 14*).

b. Un urbanisme fonctionnaliste et standardisé

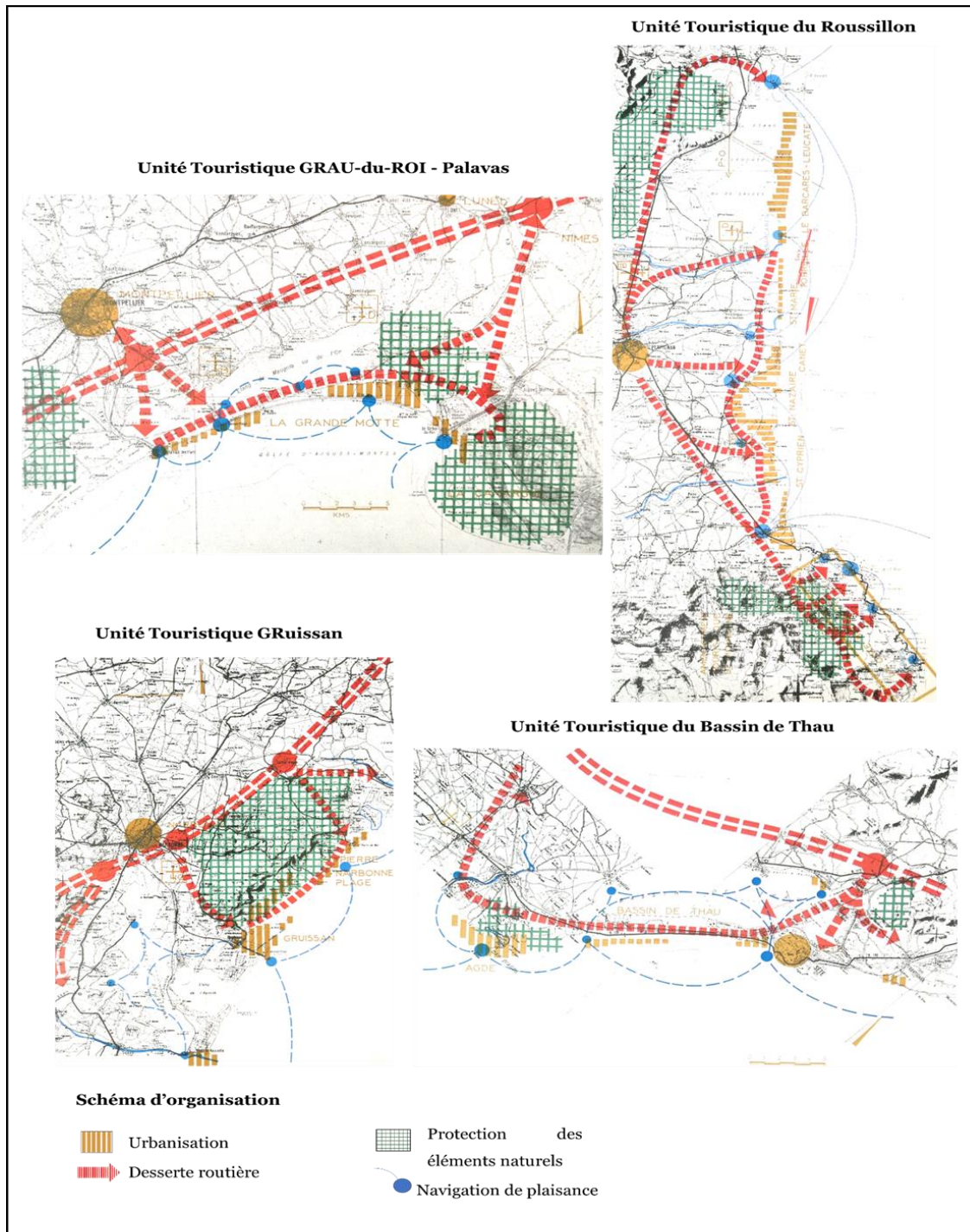
Par analogie avec les théoriques fonctionnalistes, la station balnéaire s'inscrit dans la typologie des villes modernes et hygiénistes édifiées depuis les trente glorieuses de l'après-guerre de 1945. De façon schématique, on peut situer la mission « Racine » selon les préceptes de modernité urbaine généralisés par les Congrès internationaux d'architecture moderne (CIAM) et la ville selon Le Corbusier, comme l'un des avatars fonctionnalistes. Des fondements de l'urbanisation jusqu'aux années 70, s'opérant notamment par le zoning et la dotation des espaces en fonction des activités de la vie urbaine. Notre étude de terrain qu'elle soit actuelle ou historique est largement marquée par une codification unique du littoral régional. En effet, en dehors de la

spécialisation des espaces par le zoning énoncé précédemment et mis en lumière par la correspondance des différents plans d'aménagement, la pratique de ces terrains nous a donné une forme de déjà vue comme si sauf cas particulier (la Grande-Motte), nous visitons la même et unique station. Cette forme d'autoritarisme fonctionnel, renvoie à une standardisation multiple : une standardisation des espaces (découpage), standardisation des espaces naturels, standardisation de l'offre touristique, standardisation architecturale et enfin une standardisation en liaison avec l'ampleur des objectifs en termes d'effectifs à atteindre pour l'accueil de la population touristique.

Les standards du modèle urbain de la station se sont établis jusqu'à présent, à partir d'une vision hors sol, c'est-à-dire, sous sa dimension règlementaire et planificatrice par le travail d'archives. Pour compléter notre cheminement théorique sur l'homogénéisation d'un espace régional et sa correspondance avec le mouvement de la ville « La ville moderne »⁷⁶, nous proposons d'illustrer cette hypothèse par un travail de réciprocité entre les éléments d'archives récoltés et un travail de terrain sur site. Cette vision *in situ*, sera dès lors construite à partir de l'examen effectué auparavant, des plans directeurs de chacune des stations qui aura pour résultante une première forme de schéma synthétique du modèle d'aménagement (*Illustration 15 ; Figure 11*) que nous comparerons par la suite à une étude de terrain sur chaque site de la mission « Racine ».

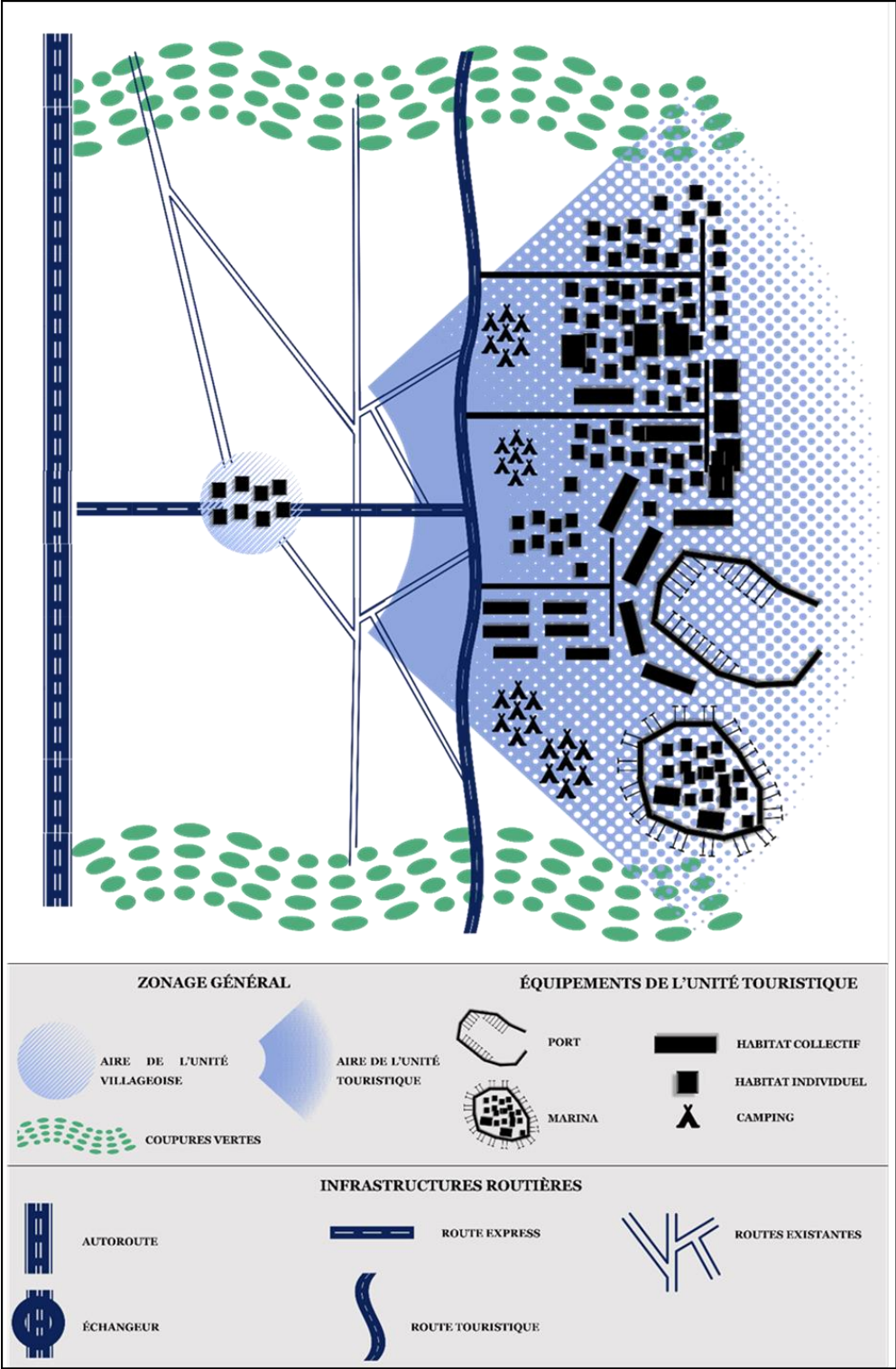
⁷⁶ Le modernisme était l'expression culturelle de l'ordre social d'après-guerre, une modernisation qui a profondément redessiné les coordonnées spatio-temporelles de la vie quotidienne et former un nouvel ordre géopolitique et géo-économique (M. Hardt and A. Negri, 2000).

Illustration 15 : Les schémas directeurs de chaque unité touristique réalisée à la suite de la mission « Racine »



Source : Urbanisme, Revue française, 1964 ; France Archive, service régional du service d'études de la mission interministérielle d'aménagement du littoral du Languedoc-Roussillon, Montpellier

Figure 11 : Schéma synthétique du modèle d'aménagement de la station balnéaire du Languedoc-Roussillon



Réalisation et conception : M. Bosch, 2024

Illustration 16 : Une délimitation des unités balnéaires par l'équipement vert des espaces naturels existants



Photos : M. Bosch, 2022 ; Réalisation : M. Bosch, 2024

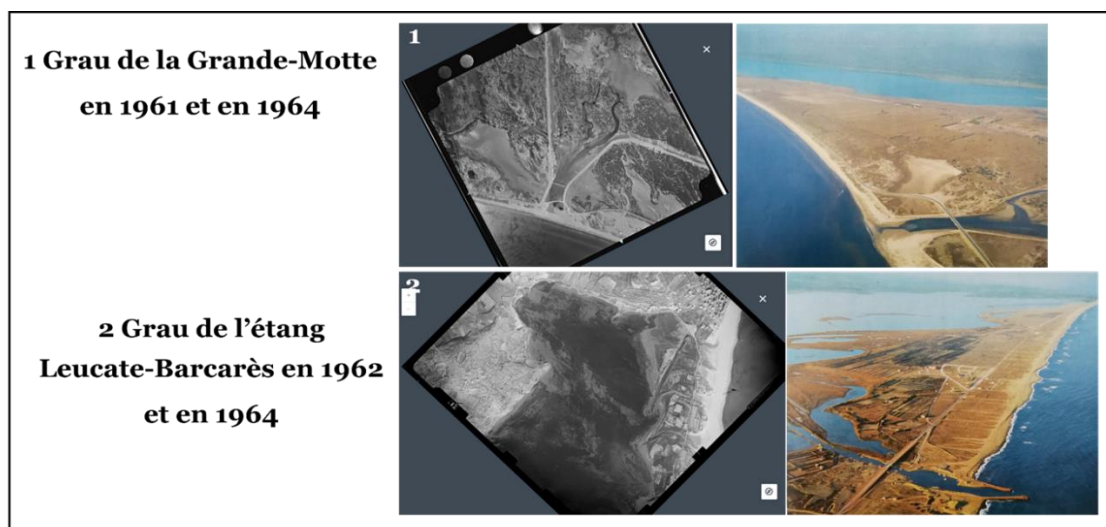
La mission « Racine », est reconnue pour son aménagement des paysages et l'intégration d'espaces verts sur l'ensemble côtier du Languedoc-Roussillon⁷⁷. Au sein des plans de l'époque, ils sont un des éléments essentiels de la conception d'ensemble de l'aménagement du littoral, dont ils constituent le cadre et s'imbriquent dans toute la trame de la composition du schéma directeur. Si l'étude du paysage dans une zone à aménager revêt trois aspects comme la protection des sites à caractère paysagé, des protections des zones naturelles d'intérêt scientifique, ce qui prévaut au sein du schéma directeur sont la création d'espaces naturels ou leur renforcement. Appelé « plan vert », il se superpose au plan directeur de départ et prévoit un zonage des

⁷⁷ Une vertu de la mission « Racine », souvent avancée par les professionnels de l'urbanisme. Au sein de différents entretiens semi-directif, Pascal Fourcade directeur de l'agence d'urbanisme catalane ainsi que M. Bouchu, directeur du service aménagement du territoire au sein de la DREAL, ont énoncé le fait que la mission s'était avant tout distinguée par les actions menées en faveur de la protection des espaces naturels et le reboisement des zones agraires en friches.

opérations de reboisement. Ces dernières, s'inscrivent en réalité dans un service touristique. Autrement dit, par l'implantation de campings, de golf et de base de plein air. La photo 14 rend bien compte de l'effet boisé qui correspond aux zones de campings. Les opérations les plus notables en matière d'aménagement vert sont les grands travaux sur les espaces lagunaires (Illustration 16). Effectivement, éléments naturels caractéristiques de ce littoral, la mission « Racine » va procéder à des travaux d'envergure visant à créer et accentuer les embouchures, les graus et les étangs et ceci de manière systémique surtout dans le cadre des nouvelles stations :

- L'étang du Ponant (La Grande-Motte) : approfondi artificiellement pour dégager les terres de remblais nécessaires pour la pratique du ski nautique et du motonautisme ;
- L'Etang de l'or (La Grande-Motte) : opération d'amélioration du site pour recevoir une zone d'habitat lacustre ;
- Le Grau de Carnon : l'aménagement du port de Carnon réalisé autour du Grau ;
- L'Etang de Leucate : l'idée principale est d'organiser l'unité touristique un territoire insulaire avec une double ouverture sur la mer et sur l'étang. Deux ports sont dès lors créés dont coté étang. Les travaux engagés font également de l'étang un lieu aménagé pour la pratique de la navigation et du nautisme. Les étangs sont également aménagés pour la communication par canaux de l'étang à la mer.
- L'Etang de Luno (Cap d'Agde) : l'étang de Luno est aménagé en plan d'eau intérieur pour le nautisme à l'occasion de la création du nouveau port de 12 hectares du Cap d'Agde. C'est entre ces deux plans d'eaux que s'organise l'agglomération principale de l'unité touristique ;
- Gruissan : le plan a donné lieu au remodelage de la plaine lagunaire avec la création des étangs de Gruissan, de Mateille et du Grazel. Un vaste plan d'eau propre pour l'accueil des bateaux.

Illustration 17 : Photos aériennes du grau de la Grande-Motte et du grau de l'étang Leucate-Barcarès avant et après la mission « Racine »



Source : photographies aériennes de 1961 et de 1962, remonterletemps.ign.fr ; Revue d'urbanisme française, n°86, 1964

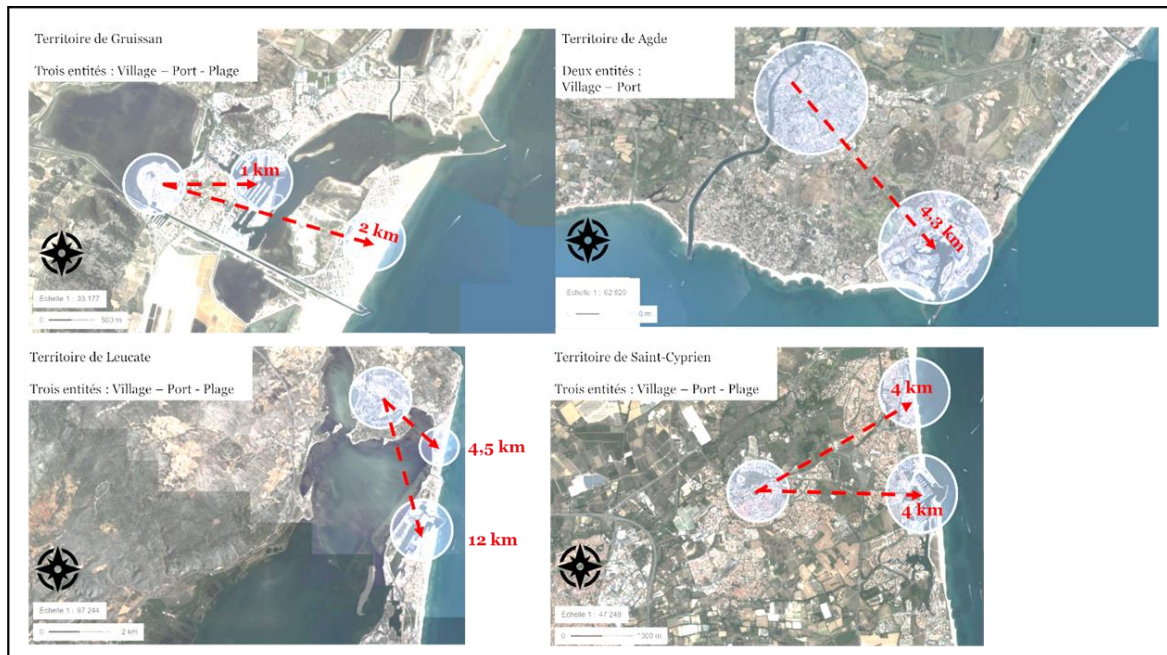
Les graus sont alors utilisés pour la création des ports et leur redimensionnement pour créer des îlots insulaires optimisant l'offre touristique. La deuxième caractéristique quant aux objets naturels du plan est l'utilisation des embouchures pour la délimitation des unités touristiques (*Illustration 16 ; Illustration 17*).

Illustration 18 : Des territoires bicéphales



Photos : M. Bosch, 2022, Ville de Saint-Cyprien village 2018 ; Réalisation : M. Bosch, 2024

Illustration 19 : Illustration par vue aérienne d'une bicéphalie sur quatre stations balnéaires issues de la mission « Racine »



Réalisation : M. Bosch, 2024 ; ressources cartographiques : données cartographiques IGN, FEDER Région Occitanie ; prise de vue 2021

L'un des phénomènes attestés lors du développement touristique du littoral, c'est la division territoriale de certaines communes ayant une entité historique antérieure à l'aménagement de leur littoral (*Illustration 18* ; *Illustration 19*). En effet, pour beaucoup de communes et c'est le cas pour l'ensemble du littoral sableux pyrénéen, il y a une distinction entre l'entité plage et l'entité village : Saint-Cyprien village-Saint-Cyprien plage – Argelès-sur-mer – Argelès village – Torreilles plage-Torreilles villages ets. Seul le Barcarès est une même entité. Cette bicéphalie se détermine par l'évolution distincte de l'organisation urbaine, dans le cas de la station balnéaire, l'unité plage a été spécialement équipée pour répondre aux objectifs économiques du tourisme balnéaire de masse en concentrant les activités économiques, les équipements et les lits touristiques où la majorité des résidences secondaires et les campings sont implantés. Cependant, le pouvoir administratif est attribué à l'entité village qui elle, s'apparente à un territoire du quotidien avec une majorité de services répondants aux besoins d'une population permanente avec notamment les services publics. Notons tout de même, que la bicéphalie devient de plus en plus nuancée au fil des décennies avec des populations permanente de plus en plus nombreuse au sein des unités plage et l'implantation d'une offre en service tournée vers une pratique du territoire quotidienne (annexe mairie, police municipale, écoles).

Illustration 20 : L'émblématique équipement du modèle d'aménagement de la station mission « Racine », les ports de plaisance



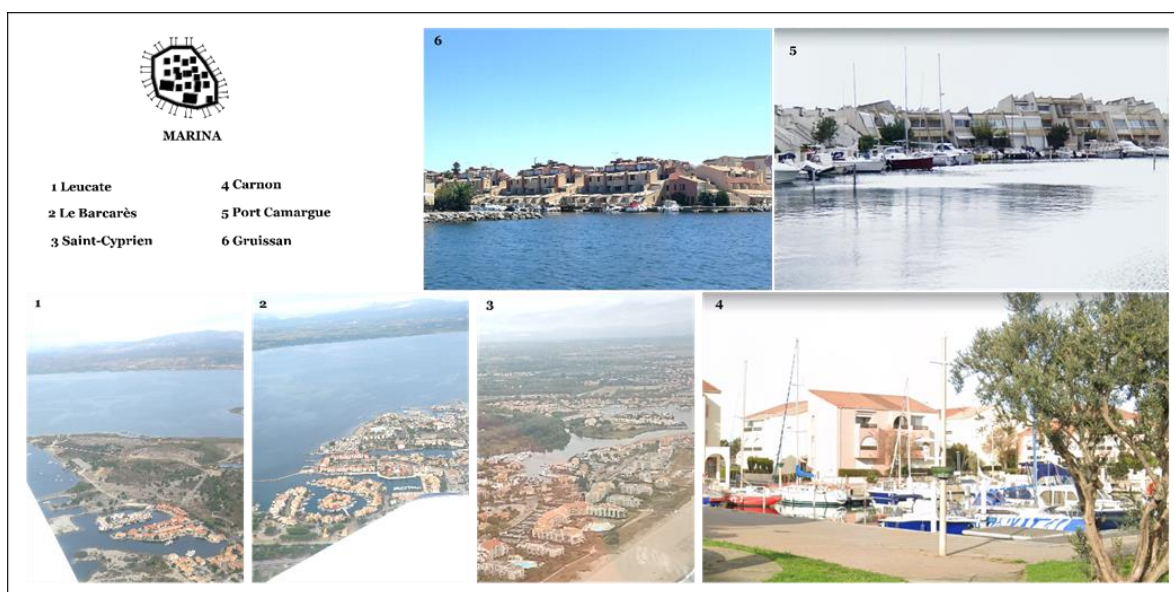
Photos : M. Bosch, 2022 ; Réalisation : M. Bosch, 2024

Le port de plaisance est l'élément majeur du plan d'aménagement régional et ceci pour deux raisons : (i) la première, c'est qu'après le plan routier, le port est l'un des principaux postes de dépense de la mission « Racine » : « *l'État prend en charge ces équipements généraux et a établi un programme d'investissement portant sur les dix prochaines années par ordre d'intérêts décroissant : - la création ou l'aménagement de plus d'une dizaine de ports de plaisance avec minimum 1 000 places de bateaux chacun (...)* » (Olivier Guichard, délégué à l'aménagement du territoire et à l'action régionale, 1964) ; (ii) la deuxième raison, est qu'il est le point névralgique autour duquel s'organise les unités économiques (restaurants, halles commerçantes) et les unités résidentielles.

Aujourd'hui, il représente toujours un point d'intérêt stratégique dans le développement économique du littoral et plus spécifiquement des stations balnéaires

issues de la mission « Racine » avec plusieurs projets de rénovation et requalification portuaires avec pour objet d’attractivité et de rayonnement : l’augmentation du nombre d’anneaux, la création de nouveaux quartiers résidentiels et le secteur du nautisme notamment en termes d’usines de production⁷⁸ (*Illustration 20*). De plus, au moment du plan d’aménagement du littoral, les unités de grandeurs étaient de 1 000 bateaux or, nous constatons aujourd’hui que le nombre total d’anneaux s’élève à 17 407 (au Cap d’Agde 3 100, 5 000 à Port Camargue, 2 200 à Saint-Cyprien, 1 820 à Port Barcarès, 1 547 à la Grande-Motte, 1 400 à Leucate, 1 300 à Gruissan, 1040 à Carnon). Enfin, les trois premiers ports en capacité d’accueil sont sur le littoral occitan.

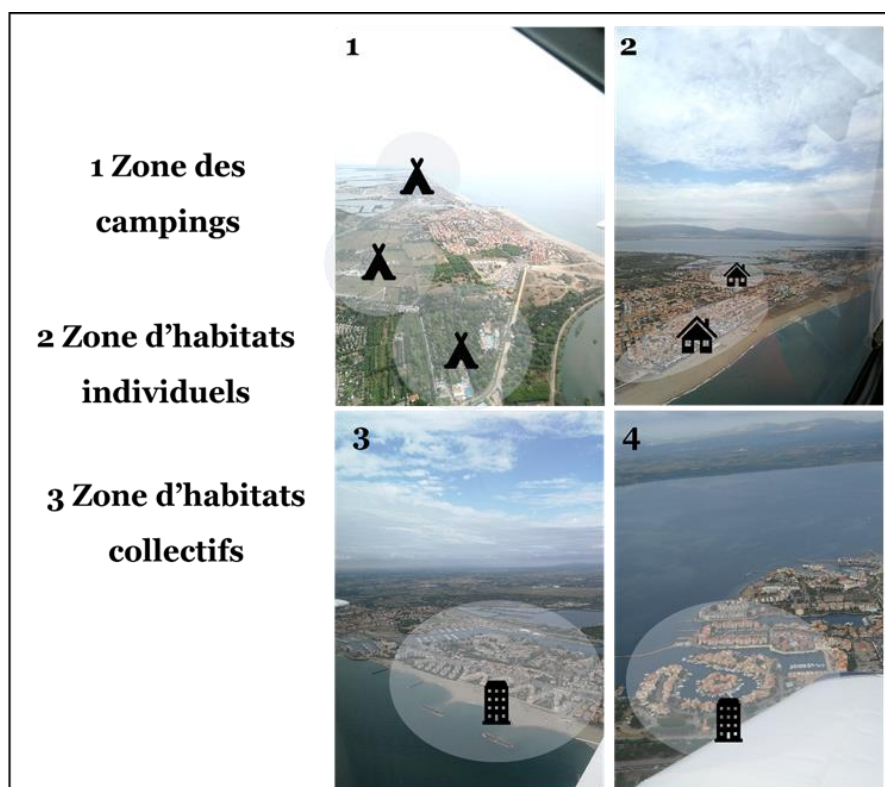
Illustration 21 : Les marinas, l’autre objet urbain emblématique des stations balnéaires



Photos : M. Bosch, 2022 ; Réalisation : M. Bosch, 2024

⁷⁸ Des éléments de terrain mis en exergue dans le deuxième chapitre de ce travail de recherche.

Illustration 22 : La typologie des zones résidentielles au sein de la station balnéaire



Photos : M. Bosch, 2022 ; Réalisation : M. Bosch, 2024

Dans sa globalité, le plan de structure de la station englobe l'aménagement d'une zone comprise entre la mer et une limite à 600 mètres des plages. Cette zone est caractérisée par le fait que tout point d'hébergement qui se trouve à moins de 10 minutes à pied des plages et des étangs (une caractéristique vérifiée sur le terrain). Les groupements d'habitat dense et de l'activité commerciale se composent autour du port, l'habitat dispersé collectif ou individuel est d'une densité décroissante depuis le centre de la station vers la périphérie (*Illustration 21 ; Illustration 22*).

Illustration 23 : L'uniformité architecturale des stations balnéaires du littoral occitan



Photos : M. Bosch, 2022

Force est de constater que le travail de terrain sur site (*Illustration 23*), démontre que le modèle de la station balnéaire s'inscrit dans un aménagement de normalisation de l'espace d'une vision unidimensionnelle, décuplant le même schéma sur l'ensemble des stations identifiées par la mission. Un schéma qui va également se déployer sur les communes balnéaires non concernées avec une réédition des mêmes services touristiques et des mêmes modes de développement urbain. L'architecture répétée

démontre en effet, un processus d'industrialisation du cadre bâti au sein duquel nous pouvons faire également le parallèle avec le symbole du fonctionnalisme d'habitat qui est l'habitat dense (van der Wusten, 2016).

Le caractère descriptif de notre étude, nous renvoie à une logique d'équipement standardisée du territoire, privilégiant le développement économique des Trente Glorieuses. Effectivement, cette période fait l'objet d'une forte croissance économique et démographique symbolisé par un État français, agissant selon une logique top down, impulsant une planification de l'aménagement du territoire en général et des espaces littoraux en particulier. Ces derniers font l'objet d'importantes opérations d'aménagement d'intérêt national pilotées par la DATAR et financées par l'État selon une logique de développement économique organisé. Le littoral occitan est ainsi valorisé dans un contexte de consommation de masse où domine les fonctions récréatives avec la construction planifiée de stations balnéaires conduisant de facto à une forte démocratisation du tourisme. Nous rejoignons les explications de Reigner (2020) qui conçoit les logiques d'équipement de territoire comme le produit d'un keynésianisme spatial qui place l'État en général, et le ministère de l'Équipement en particulier, en grand organisateur des politiques d'aménagement du territoire. C'est dans cette perspective du régime d'accumulation que nous allons appréhender l'étatisation spatiale d'un territoire en appréhendant le keynésianisme par les modalités de gouvernance du modèle d'aménagement de la station balnéaire.

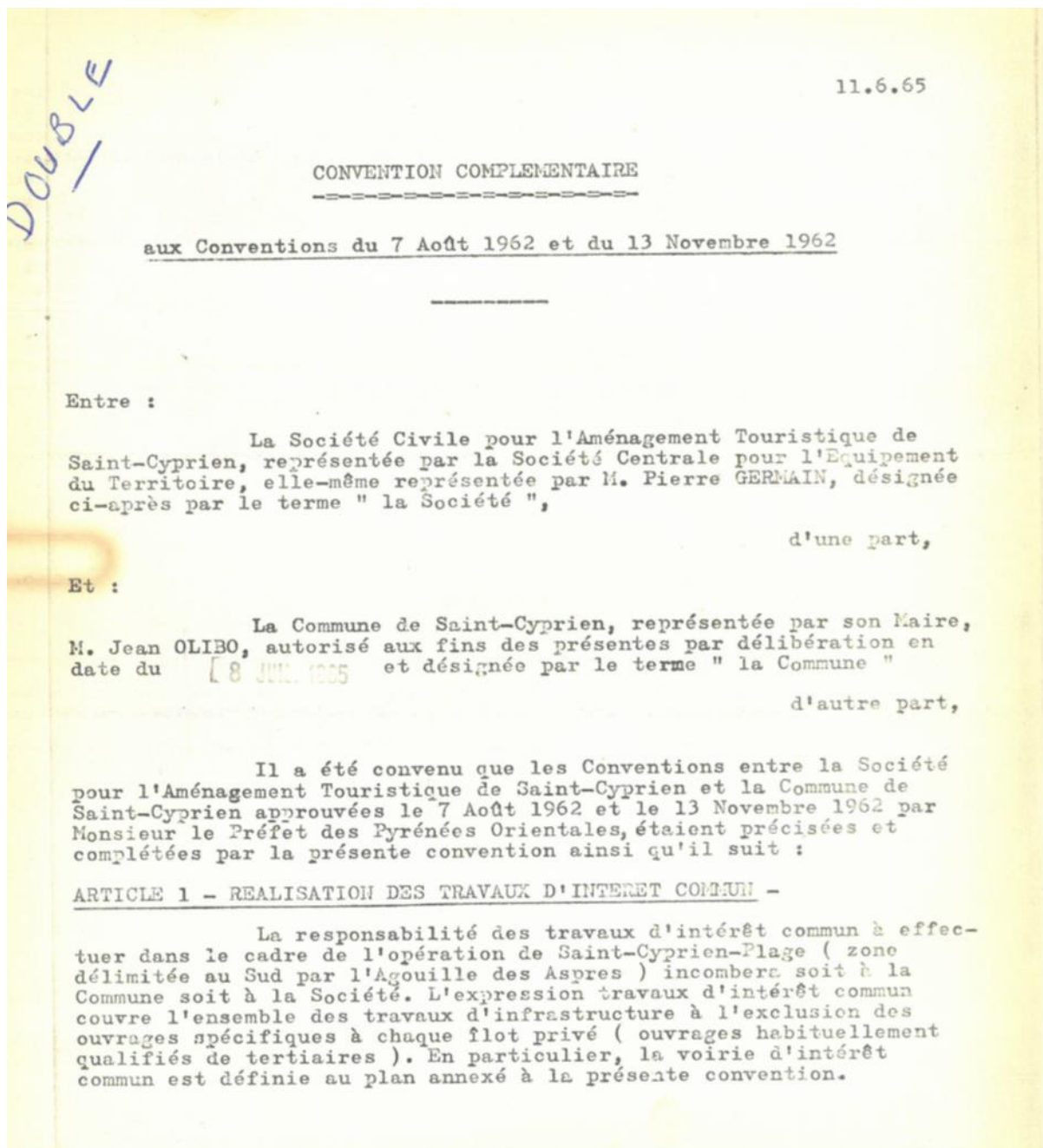
2.1.2. Le keynésianisme spatial : le mode de régulation associé au fordisme

Nombreuses sont les définitions sur le « keynésianisme », cependant, celle qui fait pour nous consensus quant aux différents paramètres qui caractérisent ce courant politique économique est celle de Kauffmann (2002). En effet, sa compréhension du concept rejoint directement celle de l'action conjoncturelle de l'État visant à réguler et à piloter une croissance économique en déprise. Sur décisions d'investissement, de thésaurisation ou de consommation, et d'accélération du niveau de la production ; dans le cas de notre territoire, la production en masse des lits touristiques. (...) « *les gouvernements sont investis d'une mission de régulation conjoncturelle anticyclique visant à relancer une croissance défailante ou à contrôler l'inflation et les déficits extérieurs. Ils disposent pour cela de deux instruments principaux : le budget de l'État*

et la monnaie, car l'augmentation des dépenses publiques, la baisse des taux d'intérêt et l'abaissement des impôts ont un effet de stimulation sur l'activité (...) » (Kauffmann, 2002, p.56). C'est ainsi que se caractérise la mission « Racine » et plus spécifiquement, la planification à grande échelle de l'espace littoral avec la création d'un nouvel espace économique dédié à l'économie touristique de masse. Ce pilotage, s'effectue selon une politique budgétaire de 3 milliards de francs à l'échelle de l'ensemble des unités touristiques défini par le plan. « L'État représenté par la mission assume la charge financière de la réalisation des travaux d'infrastructure : alimentation en eau, lutte contre les moustiques, ports, boisements et réseaux routiers assurant plusieurs niveaux de desserte » (Papon, 2009, p.41). Pour appréhender la gouvernance du projet, nous sommes inspirés de l'approche organisationnelle. Autrement dit, une approche organisationnelle de l'action publique sur la production touristique du littoral occitan qui privilégiera l'étude des modes de fonctionnement des directions chargées de la planification au sein du ministère de l'équipement et l'articulation avec les différentes unités dépêchées sur place et leurs relations avec les unités locales.

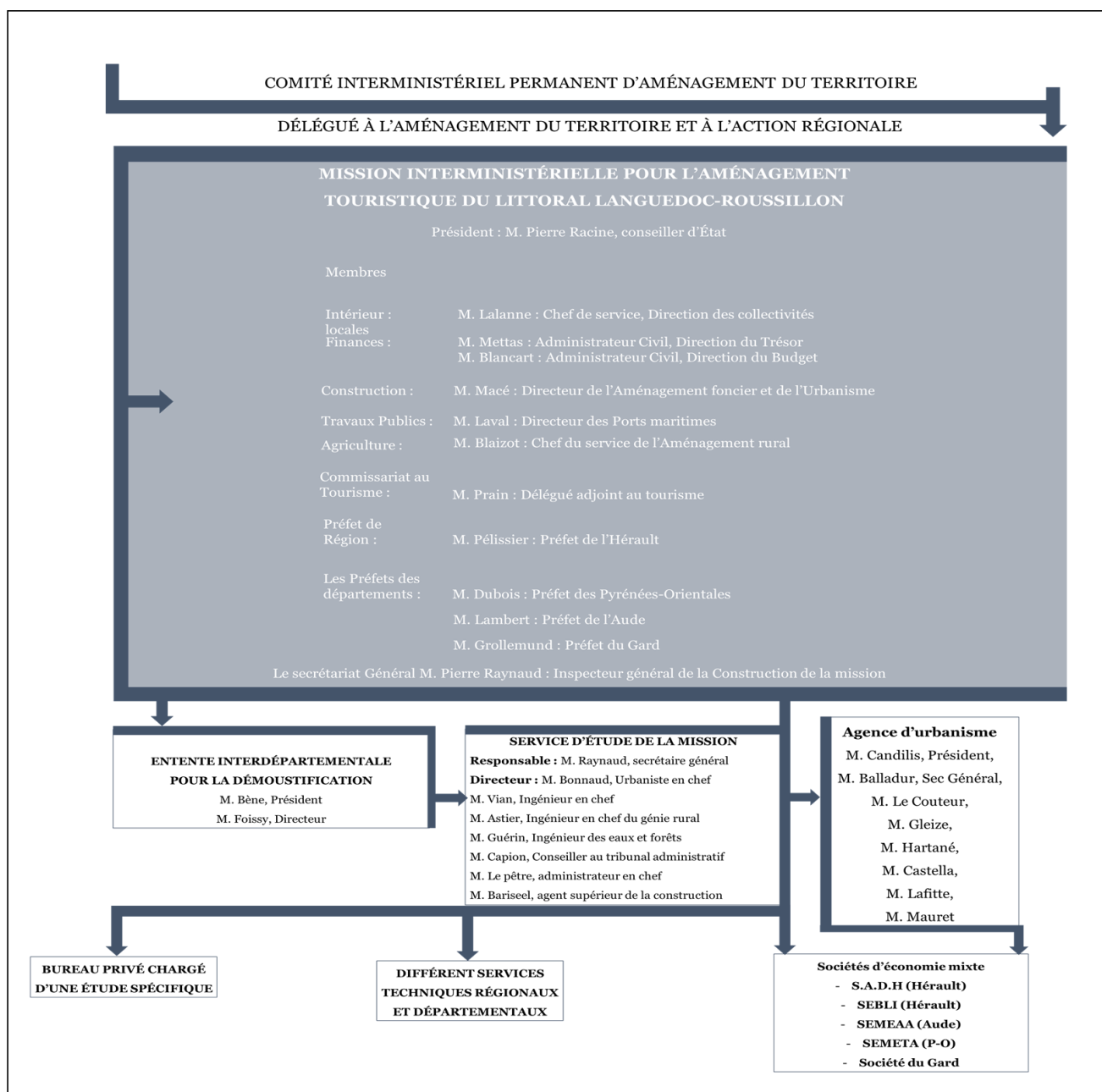
L'agencement du schéma de gouvernance de la station est lui aussi issu d'un travail d'archiviste. A l'aide d'éléments historiques et notamment des échanges conservés entre la mairie de Saint-Cyprien et la société d'économie mixte des Pyrénées-Orientales (S.E.M.E.T.A) et celle de la S.E.L.C.Y. Nos informations découlent des différentes conventions établies entre ces sociétés et la commune par arrêté municipal et sein desquels la répartition des tâches étaient définies entre les différents acteurs : ministère de l'Equipement, les sociétés mixtes, les communes, les marchés publics (Illustration 24 ; Figure 1).

Illustration 24 : Document d'archive attestant des conventions pour l'Aménagement Touristique de la station Balnéaire de Saint-Cyprien



Archive communale, Saint-Cyprien, 1965

Figure 12 : Organigramme de la mission "Racine"



Source : archives communales de Saint-Cyprien, livre "L'aménagement touristique du littoral Languedoc-Roussillon, Pierre Racine, 1989, Revue Urbanisme, 1964 ; réalisation : M. Bosch, 2024

a. Le rôle de l'État à travers sa stratégie d'acquisition foncière

Il a d'abord constitué, en 1962, des réserves foncières avant de rendre public son projet d'aménagement et a procédé pour cela à des acquisitions à l'amiable et discrètes qui lui ont permis d'acquérir au prix du marché, avant l'annonce des travaux, 1 200 ha environ répartis dans cinq secteurs du littoral. Ces premières acquisitions ont fixé des prix de référence qui lui ont permis, même après communication du projet de poursuivre les acquisitions à un niveau de prix raisonnable ; 1 000 ha supplémentaires

ont été acquis dans ces conditions au cours de l'année 1964. Le complément des acquisitions foncières nécessaires à l'implantation des stations nouvelles, prévues par le projet d'aménagement, s'est effectué après déclaration d'utilité publique et par voie d'expropriation si nécessaire. Dans les documents en notre possession, il n'est pas recensé d'opération d'expropriation :

« À l'époque, le maire disait aux propriétaires de terrains sur la commune, de vendre. C'était vraiment une nouvelle source d'économie pour nous, les terrains de la plage avaient de la valeur. Il a aussi conseillé aux grandes familles du village de ne pas vendre leur terre autour du village, au tout début de l'opération et d'attendre car avec tous les équipements comme le port ils allaient gagner davantage d'argent » (Entretien exploratoire, Pêcheur à la retraite et issu d'une des familles de pêcheur de la commune de Saint-Cyprien, 2018).

Ensuite, pour éviter qu'autour des secteurs de l'État ne se déclenche de la spéculation foncière, ceux-ci ont été entourés de zones d'aménagement différé. Ces zones couvrent une superficie de 25 000 ha. Aux termes de la loi du 26 juillet 1962, qui a institué les zones d'aménagement différé, l'État possédait à l'intérieur de ces zones un droit de préemption à l'occasion des transactions immobilières ; celles-ci devaient lui être déclarées. Ce droit de préemption s'est exercé en fonction du jugement de l'État concernant la valeur foncière. Enfin, pour régulariser les valeurs foncières, il a procédé à la création du plan d'urbanisme d'intérêt régional établi et approuvé par décret en mars 1964. Comme énoncé auparavant, il délimite différentes zones et indique les possibilités de construire dans chacune d'elles. Il a fixé dans ces zones destinées à l'urbanisation, un coefficient maximum d'utilisation du sol qui doit permettre de limiter les prix des terrains (volonté témoignée dans les documents d'archives).

b. L'État : un rôle de maître d'œuvre

La masse des crédits de l'État pour l'exécution du programme s'est inscrite au budget des charges communes et transférée à la demande de la mission interministérielle dans le budget de chaque ministère compétent pour réaliser les opérations qui lui ont été désignées ou pour subventionner les collectivités locales. Le programme général décennal s'est monté à une somme d'environ 600 millions de francs dont les grandes masses ont été les suivantes : travaux routiers, 300 millions ; ports, 120 millions ; boisements, 50 millions ; démoustification, 60 millions,

aménagements des étangs, 10 millions ; assainissement en eau, 50 millions ; étude 10 millions.

« Mon père et son associé ont largement construit les édifices de la station de Saint-Cyprien, comme Port Cypriano ou le port et d'autres résidences. Mais à l'époque, l'urbanisation du littoral était d'un tel essor que des boulangers, des commerçants se sont improvisés en promoteur immobilier c'était vraiment la grande époque où il y avait tout à construire et où les opportunités étaient nombreuses, beaucoup de propriétaires terriens sont devenus riches et promoteurs à ce moment-là » (Entretien exploratoire, Philippe Lacalm, fils d'un des deux architectes de la station balnéaire de Saint-Cyprien, 2018).

Ces sommes ont été transférées aux différents ministères compétents afin qu'ils puissent conserver la responsabilité technique des équipements et adapter le calendrier d'exécution aux exigences du projet d'ensemble. C'est également des fonds de subvention pour les travaux dont les collectivités resteront les maîtres d'ouvrage. Le financement des infrastructures, de la mission dans les stations nouvelles était supporté par la revente des terrains à des promoteurs et des constructeurs. Autrement dit, les sociétés d'économie mixte n'ont fait que des préfinancements qui ensuite récupéraient les sources de financements après la revente auprès des promoteurs.

c. Les sociétés d'économie mixte : un rôle de représentant de l'Etat sur les terrains locaux

Ces différentes sociétés, ont été créées avec l'aide de la Caisse Des Dépôts (CDC) il en existait une pour chaque département, sauf pour le département de l'Hérault qui en comportera deux : l'une s'intéressant à la région de Montpellier et l'autre à celle de Béziers. Ces sociétés avaient la possibilité d'emprunter, avec la garantie conjointe du département et de l'État, les sommes nécessaires aux travaux d'infrastructures. Là aussi l'ouverture, à la demande de la mission interministérielle, les crédits nécessaires aux différentes sociétés, assuraient la coordination des travaux et leur exécution suivant un programme arrêté à l'avance. Les sociétés ayant équipées les terrains des stations nouvelles, les revendaient à différents constructeurs assortis d'un cahier des charges destiné à faire respecter le plan établi. De fait, les terrains acquis par l'État ont été cédés par tranche aux sociétés d'économie mixte départementales d'équipement chargées d'effectuer tous les travaux préalables à la construction des immeubles : remblaiement, routes et dessertes, parkings, distribution d'eau, réseau d'électricité et

de gaz, préparations des halles commerciales, ensembles portuaires, promenades, bâtiments publics. Le préfinancement s'est établi par des emprunts auprès du « Fonds national d'aménagement foncier et d'urbanisme » et de la « Caisse des dépôts et consignations ». Leur rôle n'était pas de construire, mais de réaliser les équipements d'infrastructure, puis de céder les terrains équipés aux différents acteurs privés : constructeurs, sociétés immobilières, promoteurs. Ces derniers avaient pour obligation de respecter un cahier des charges, si la construction n'aboutissait pas, ils avaient pour obligation de le revendre à la société d'économie mixte. En revanche, une fois le projet abouti, les constructeurs en disposaient librement.

d. Les constructeurs : un rôle de maître d'ouvrage

Comme indiqué, c'était l'État qui prenait à sa charge les grands travaux d'infrastructures édifiés notamment par les ingénieurs des Mines et des Ponts et chaussées. Les sociétés d'économie mixte assuraient l'équipement des terrains nus et leur revente aux promoteurs. Ce sont ces derniers qui réalisaient les constructions dites : hôtels, résidences, campings, commerces, maisons individuelles. Seuls les bâtiments publics étaient construits par les collectivités. C'est donc le secteur privé qui était appelé à réaliser la totalité des constructions.

« Le cabinet de mon père était très présent dans le paysage local, c'était l'un des plus gros cabinets d'architecture et M. Génard était un architecte reconnu, après avoir répondu à l'appel à concours, ils ont été choisis pour réaliser plusieurs ensembles immobiliers » (Entretien exploratoire, Philippe Lacalm, fils d'un des deux architectes de la station balnéaire de Saint-Cyprien, 2018).

Grâce à la politique foncière suivie, l'État offrait la possibilité aux promoteurs de choisir dans la gamme des stations nouvelles, celles où ils désiraient construire en fonction de la clientèle à laquelle ils s'adressaient. Ensuite, le service d'étude de la mission « Racine », orientait le choix en fonction du respect des objectifs du plan par le promoteur et leur solidité financière mais également leur rayonnement.

Les sociétés mixtes recevaient les candidats constructeurs afin d'étudier avec eux les modalités des investissements et de les associer directement à la mise au point du plan de masse. Des tranches successives sont prévues pour la réalisation rapide des quartiers résidentiels dans chaque section.

e. Les collectivités : un rôle de suppléant

En réalité les collectivités étaient représentées par les sociétés d'économie mixte dont les présidents et directeurs, étaient des députés ou des sénateurs. Les communes ont joué le rôle d'accompagnatrice afin d'assurer l'accueil des travaux et des agents de l'Etat, des ouvriers travaillant sur les chantiers et même fournir de la main d'œuvre locale. Là où la dimension de « maire bâtisseur » prend effet, c'est dans leur possibilité de densifier leur tissu en bâtiments publics ou pour faciliter l'expansion touristique de la commune.

A l'échelle de la commune de Saint-Cyprien, plusieurs éléments rejoignent cette idée que les maires étaient en effet, dans l'accompagnement mais également investi dans le développement de leur territoire.

Illustration 25 : Le camping du docteur Baudru derrière la résidence de Port-Cypriano en 1972



Source : « De la plage au village, ville de Saint-Cyprien », Michel Mayelle, 2012

« Le maire Olibo, c'était lui à cette époque qui était le maire. Toute l'équipe du chantier était logée au camping du docteur Baudru juste derrière le chantier de la résidence Port-Cypriano. Et tous les jours je voyais le maire sur le chantier, et même avant le commencement il dictait ses idées lors du dessin des bâtiments, il savait ce qu'il voulait et ce qu'il ne voulait pas » (Entretien exploratoire, Philippe Lacalm, fils d'un des deux architectes de la station balnéaire de Saint-Cyprien, 2018).

La démolition du hameau de pêcheurs du « traillo d'en barre », avait été motivée car « *il nuisait à l'image de marque de la future station phare de la côte* » (Mayelle, 2012, p.106 ; Illustration 25). La mairie a alors rasé et assainit le hameau au sein duquel des familles de pêcheurs vivaient mais relogées dans les premiers logements HLM de la commune (Illustration 26).

Illustration 26 : La collaboration des collectivités dans le grand projet de développement de la station balnéaire



Source : « De la plage au village, ville de Saint-Cyprien », Michel Mayelle, 2012

Pour terminer, nous avons également observé certains discours au sein des archives récoltées sur l'inquiétude de certains maires quant à l'après mission. La plus représentative et, à notre sens, la plus prémonitoire est le discours du Sénateur Jean Bène, président de la société d'aménagement de l'Hérault : « *si les communes du littoral Languedoc-Roussillon sont parfaitement conscientes du rôle qu'elles sont appelées à jouer dans le développement de cette côte méditerranéenne, elles ne se méprennent pas non plus sur les difficultés qui les attendent (...). Il convient ensuite, qu'une vue aussi précise que possible des difficultés auxquelles se heurteront les collectivités locales, dans l'exercice de leur mission, conduite d'ores et déjà à la recherche de solutions administratives et financières* ».

Ces éléments historiques rendent compte du rôle joué par les services de l'État central et des entreprises évoluant dans son giron dans l'orchestration du

développement économique de ces villes et la relégation des élus à des rôles de supplétifs dans ces processus de développement (Castells et Godard, 1974 ; Lefèvre et Pinson, 2020). Durant les Trente Glorieuses, la gestion de l'espace et des territoires infranationaux se caractérise par un keynésianisme spatial (*Encadré 3*). En reprenant les explications de Reigner (2020), ce concept désigne des politiques de redistribution spatiale de la richesse qui visent à la fois à réduire les tensions dans les régions surinvesties par le développement capitaliste et à réorienter les investissements vers celles qu'il a désertées (politique des métropoles d'équilibre et des villes nouvelles, mission « Racine » pour l'aménagement touristique du littoral Languedoc-Roussillon, etc.). Il va au-delà, du principe régulateur de la politique économique car il désigne l'incarnation concrète dans l'espace et dans le temps d'un système économique.

Encadré 3 : Le Keynésianisme spatial

Le Keynésianisme spatial, Hélène Reigner (2020)

L'État est le grand organisateur de ce projet politique légitimé, dans et par le droit public, à travers les concepts de service public, d'intérêt général et d'égalité. L'équipement des territoires et la distribution spatialisée des équipements publics sont des gages d'égalité entre les territoires. Cette visée redistributive se traduit par la production d'une offre d'infrastructures et de services à la population sur tout le territoire national qu'il s'agit d'« équiper ». L'aménagement des territoires porté par le keynésianisme spatial repose donc sur une politique d'investissement dans la production de biens matériels : grands projets d'infrastructures, équipements collectifs, dans les secteurs du logement et des transports notamment. Il revient à l'État central, à ses grands corps en situation de monopole de l'expertise technique, parfois à des opérateurs privés dont l'action est très encadrée, d'assurer à la fois la conception et la mise en œuvre de ce projet d'envergure *via* les outils fournis par la planification (schémas directeurs d'aménagement et d'urbanisme [SDAU]), la prospective et les administrations de mission. Ce modèle de développement qui présuppose une double supériorité de l'intervention publique sur le marché à la fois du point de vue de la justice sociale et de l'efficacité économique, suscite l'adhésion des acteurs nationaux et locaux à droite comme à gauche. Au-delà de l'État, c'est l'ensemble des acteurs et des institutions qui acceptent et participent à la soumission des agendas locaux à l'agenda national : grands élus cumulards et bâtisseurs, partis politiques, élites modernisatrices locales. Les élus locaux s'accommodent de ce projet modernisateur même s'il a pour effet de faire des territoires de simples espaces de mise en œuvre de politiques publiques conçues au centre. Ils acceptent d'être relégués dans un rôle d'accompagnement de ce projet et ce, d'autant plus que, dans le cas français, ils participent par le biais du cumul des mandats à la construction de cet agenda national modernisateur. Plus qu'aucun autre en charge de la mise en œuvre de ce projet politique, le ministère de l'Équipement, son administration territoriale (les directions départementales de l'équipement [DDE]) et son grand corps (les ingénieurs des Ponts et Chaussées) sont, à cette période, des objets de recherche fortement investis (Thoenig, 1987). Une logique d'un projet global qui est standardisatrice.

Conclusion de la section 1

Ce premier retour à l'histoire est précieux car il permet d'identifier les paradigmes de la production de l'espace mais aussi, dans quels ordres politiques et économiques ils s'inscrivent. A cet effet, nous pouvons d'ores et déjà définir les modalités de production de l'espace littoral comme un régime d'accumulation du capital urbain à visée régulatrice afin de promouvoir et construire un nouvel espace de la ville capitaliste par l'implantation d'un système touristique de masse au sein de l'espace littoral. Cet ordre hégémonique, pilotant l'urbanisation littorale par exploitation d'un nouvel espace, se voit pourtant ébranlé par plusieurs phénomènes conjoncturels comme des chocs pétroliers des années 70 par lesquels va s'opérer un changement de paradigme dans les cadres de gouvernance et la posture de l'État, dont les effets demeurent encore aujourd'hui. Pour autant, nous ne parlons pas du régime d'accumulation au passé. Identifié sur une borne temporelle bien précise qui sont les années de grande planification et d'équité du territoire national en 1960, nous l'évoquons au présent car l'exploitation de l'espace littoral s'inscrit encore de nos jours dans un schéma d'extension urbaine relancé périodiquement par des épisodes de régulation en faveur de sa croissance. C'est l'objet de la prochaine section.

Section 2 : La mission « Racine » aujourd'hui : des modalités de production urbaine toujours d'actualité

Identifiées sur une borne temporelle bien précise qui sont les années de grandes planification et d'équité du territoire national en 1960, les modalités de production urbaine de la station « Racine » demeurent au présent car l'exploitation de l'espace littoral s'inscrit encore de nos jours dans un schéma d'extension urbaine relancé périodiquement par des épisodes de régulation en faveur de sa croissance.

Ces épisodes de régulation prennent place dans une forme d'intervention politique à géométrie variable où s'entre mêlent : volonté de réguler le développement urbain du littoral en cohérence avec les schémas critiques d'atteinte à l'environnement mais en parallèle, mise en œuvre d'une réglementation compensatoire dans le but de maintenir des objectifs politiques et économiques qui vont finalement, avoir pour effet de maintenir une certaine croissance du littoral. De plus, si la dynamique réglementaire engagée par l'État renvoie à un changement de paradigme des politiques d'aménagement de l'espace littoral, elle n'interdit pas pour autant le droit à l'urbanisation.

En d'autres termes, cette deuxième partie déplace la borne temporelle à une échelle plus contemporaine. L'idée principale est d'observer comment le régime d'accumulation du capital subsiste au sein de l'espace littoral, malgré les phénomènes conjoncturels et structurels qui viennent l'ébranler. A cet effet, l'échelle spatiale de référence est celle de la commune de Saint-Cyprien. Par cette dernière, nous allons observer comment les effets régulationnistes vont en réalité provoquer un redéploiement du régime vers d'autres espaces géographiques et comment il va s'étendre dans chacune des strates qui compose le système urbain de la station balnéaire. Là aussi le volet historique est encore pleinement investi avec un retour sur la trajectoire de la station balnéaire par le régime d'urbanisation de la commune et son tissu économique du territoire communautaire par la cotisation foncière des entreprises (CFE). Il rendra compte des logiques et des caractéristiques intrinsèques du régime, car si les territoires influencés par ce dernier se distinguent de par leur géographie non littorale, leur identité économique se retrouve pour autant inscrite dans son schéma de production (Juillard, 2002).

2.2.1. Poursuite du régime d'accumulation du littoral par extension géographique

Le deuxième paradigme que nous pouvons concéder à la production de l'espace littoral par le biais de la mission « Racine », est celui d'un régime d'accumulation caractérisé par « *une forme intensive dont la viabilité tenait à une production et à une consommation de masse* » (Ansaloni, 2018, p.453). Si durant les années 1970 ce dernier tend à fléchir par le déclin de la croissance des économies occidentales, nous pouvons saisir sa résilience et sa capacité d'adaptation par une forme supplémentaire du régime caractérisé ici par une extension géographique du processus.

« L'économie sur le littoral et notamment le littoral de la côte sableuse du Languedoc-Roussillon c'est uniquement de l'urbanisation. Mais ça depuis que l'État a décidé de construire sur ce littoral ! Ce sont des espaces destinés à la construction et à la promotion immobilière, cela rapporte beaucoup d'argent et c'est le principal agent de financement pour que les collectivités puissent investir dans du service, dans des équipements » (Entretien semi directif, Directeur régional d'une agence de promotion immobilière, 2019)

L'objet principal au sein de cette section, reste une analyse descriptive de la trajectoire de cet espace littoral par une approche du développement au prisme des processus d'urbanisation qui dans un premier temps ont été étatiques puis, territoriaux. Soit, les logiques d'évolution dans leurs dimensions spatialement et socialement construites. En d'autres termes, nous allons observer comment les critères de développement institués par la mission « Racine » ont évolué dans le temps et impacté la croissance de ces territoires. Quand est-il de la dynamique de peuplement, serons-nous dans une dynamique de résidentialisation permanente de ces territoires ou demeurons-nous dans une logique résidentielle à géométrie variable ? Autrement dit, comment a évolué la trajectoire économique⁷⁹ de cet espace depuis soixante ans ? Ces observations bien qu'elles s'inscrivent dans une approche descriptive, seront tout de même une base pour questionner la viabilité de ce modèle d'aménagement qui en réalité, nous allons le voir, repose sur une croissance cumulative de l'artificialisation de ces espaces.

⁷⁹ Quand nous parlons de trajectoire économique, nous faisons l'acceptation de l'économie dominante qui est celle de l'économie résidentielle et présenteielle.

a. Méthodologie : mesure du régime d'urbanisation de la station « Racine » Saint-Cyprien

- Une unité de mesure fixée sur la surface plancher au m² : Le régime d'urbanisation ou le développement urbain se manifeste physiquement par deux phénomènes identifiés par deux concepts, l'un l'étalement urbain et l'autre, la densification⁸⁰. Tous deux, sont des processus d'aménagement de l'espace qui vise, par son artificialisation à créer et augmenter des surfaces bâties pour l'implantation de logements, de nouvelles populations et de surfaces économiques. L'étalement urbain peut être identifié comme le processus d'urbanisation par lequel on observe le développement horizontal de la ville, et, la densification le processus par lequel l'extension de la ville se fait de manière verticale (Rousseaux, 2009). Dans les deux cas, ces phénomènes de développement urbain ne sont pas simples à observer car leur description peut revêtir plusieurs significations et plusieurs singularités. Principal outil de mesure, l'évolution de la tâche urbaine présente une vision réductrice sur l'évolution de ces processus d'urbanisation car elle exclue justement la surface bâtie en hauteur. L'extension de la tâche urbaine doit également être entendue comme une typologie de plusieurs entités artificialisées : les surfaces bâties à vocation économique, les surfaces bâties à vocation d'habitat, les surfaces artificialisées à vocation d'infrastructures comme les routes et les parkings mais également les parcs urbains ou les jardins⁸¹ (nomenclature Corine LandCover, 2022). Au sein de cette section, le régime d'urbanisation s'entend comme le processus par lequel la structure foncière du territoire

⁸⁰ L'étalement urbain n'est pas un concept simple et clairement défini. Jean-Philippe Antoni (Antoni, 2003) rappelle que ni Brunet (Brunet et al, 1992) ni Lévy (Levy et al, 2003) ne le définissent dans leur dictionnaire. Ce type de développement urbain s'effectue principalement en consommant l'espace disponible. Il est à différencier de la densification qui est un autre phénomène lié à l'évolution urbaine. La densification est souvent associée à l'idée de ville compacte, permettant généralement une dépendance à l'automobile plus réduite que les villes étalées, générant ainsi plus d'économies d'énergie, et répondant mieux à la notion de ville durable (Perben, 2008).

⁸¹ CORINE Land Cover (CLC) est un inventaire biophysique de l'occupation des sols et de son évolution selon une nomenclature en 44 postes. Cet inventaire est produit par interprétation visuelle d'images satellite. L'échelle de production est le 1/100 000. CLC permet de cartographier des unités homogènes d'occupation des sols d'une surface minimale de 25 ha. Cette base de données a été initiée en 1985.

répond à un mode spécifique de développement économique (Comby, 1993 ; Napoleone et Geniaux, 2002). A ce titre, nous retenons les surfaces bâties dédiées à l'espace économique et dédiées à l'habitat. Afin d'observer de manière concrète le processus urbain nous prenons donc en compte l'unité de mesure de la surface plancher au m² produite par an, sans aller jusqu'à identifier si nous sommes sur du vertical ou de l'horizontal⁸² ;

- Les données et outils pour le suivi du régime d'urbanisation : étant donné notre volonté d'appréhender le phénomène urbain de la station au regard de son évolution, les outils et les données d'observation sont ceux s'inscrivant dans une analyse des dynamiques du régime d'urbanisation afin de décrire au mieux ce phénomène qui possède une dimension temporelle évidente. Si l'observation temporelle liée à l'urbanisation se base actuellement le plus souvent sur la comparaison à différentes dates de données d'observation du sol par télédétection de type photographie aérienne ou images satellitaires (Rousseaux, 2010), nous faisons le choix des vecteurs. En effet, les images satellitaires permettent de mesurer la tache urbaine et de comparer plusieurs états à différentes dates du suivi de l'évolution du bâti. Cependant, elles ne nous permettent pas d'établir un cumul des surfaces plancher produites au cours d'une période. Au contraire, en nous appuyant sur des données vecteurs il est possible d'obtenir des comparaisons diachroniques. Voici la structure des données choisies : (i) le cadastre, est un document cartographique appartenant à la Direction Générale des Impôts. Il a un objectif fiscal et sert de base au calcul de l'impôt foncier. Le cadastre représente deux informations graphiques qui sont la parcelle et le ou les bâtiments construits sur la parcelle. Depuis 2002, la DGI a lancé un grand projet de numérisation du cadastre. La quasi-totalité des villes françaises, dont Saint-Cyprien. Cette donnée se présente sous la forme d'une base de données géographique au format vecteur, contenant un ensemble de données spatiales et attributaires sur la Communauté de communes de Sud-Roussillon (EPCI de Saint-Cyprien). Les données représentent l'ensemble des parcelles cadastrales de la commune connues en 2016. Les données attributaires du cadastre (matrice cadastrale) sont toutes rattachées à l'objet parcelle, qui

⁸² Cette caractéristique fera l'objet d'une étude dans les chapitres 2 et 3 où sera questionner les modes d'appropriation de l'espace, les usages et les processus de valorisation ou dévalorisation de l'espace foncier.

représente l'unité fiscale. Les parcelles sont décrites par un ensemble d'attributs (données nominatives, numéros d'enregistrements, informations physiques sur les bâtiments présents sur la parcelle, etc.). Les parcelles disposent en particulier d'un attribut qui stocke la date de construction d'un bâtiment sur la parcelle. Il s'agit donc d'une seule base de données stockant une information temporelle sur chacun de ses objets ; (ii) la base de données SITADEL gérée par le ministère de l'Équipement propose l'ensemble des opérations de construction ayant fait l'objet d'une demande de permis de construire. Il s'agit de statistiques de construction par commune. Cette dernière demeure importante notamment dans l'identification des dates de construction car les spécifications du champ attributaire stockant la date de construction du ou des bâtiments ne sont pas pleinement satisfaisantes pour les données cadastrales : La date correspond toujours à la dernière date connue de modification du bâtiment. Par exemple, si un bâtiment date du début du siècle et est modifié (agrandissement par exemple) durant les années 1950, c'est cette dernière date qui qualifiera l'objet ; (iii) les données « MAJIC », une base de données brute produite par les services des impôts en se basant sur les déclarations fiscales. Le Cerema, sous maîtrise d'ouvrage DGALN (Direction Générale de l'Aménagement, du Logement et de la Nature), reprend ces données brutes (aussi appelées données « MAJIC ») qu'elle restructure et enrichit. La table des parcelles est géolocalisée, avec une unité correspondant à une parcelle (de quelques m² à plusieurs hectares). La donnée contribue à une mesure annuelle des flux de consommation d'espaces à une maille fine (au moins communale) avec des indicateurs (période de construction, surface et type de la construction, type de propriétaire...) permettent de qualifier et de déterminer la consommation de l'espace ;

- Méthodes d'analyses spatio-temporelles proposées : Calqué sur les travaux de Rousseaux (2010), On peut définir une analyse spatio-temporelle par l'utilisation simultanée d'informations spatiales (connaissance de la position géographique des objets) et d'informations temporelles (connaissance des dates de création ou des périodes d'existence des objets). Cette double approche présente la possibilité de mettre en place des indices qui sont capables de mesurer le dynamisme d'un phénomène. Le premier indice proposé mesure le profil de croissance d'urbanisation d'un espace. Ensuite, l'indice de croissance d'urbanisation se base sur la courbe cumulative des surfaces construites par

rapport à un espace de référence (maille, îlot ou commune), une courbe est calculée. Cette courbe correspond à un profil « de croissance d'urbanisation » sur une période donnée. La courbe est alors associée au profil de peuplement sur la même période. Le profil de rapidité d'urbanisation va nous aider à analyser l'impact d'une loi : la courbe de densité cumulée varie-t-elle après la date d'application de la loi ou est-elle insensible à ce changement ? L'indice de propagation du bâti, été développé autour de la notion de propagation par comparaison des surfaces totales construites par période. Alors que le précédent indice mettait en valeur le dynamisme « temporel » de l'urbanisation, l'intérêt est ici d'observer le dynamisme « spatial » par le calcul de la surface d'espace nouveau urbanisé sur une période donnée ;

- Les indices de mesure et les points de repères temporels : cette partie décrit la mise en relation entre les indices du régime d'urbanisation expliqués précédemment et l'évolution des politiques d'aménagement du territoire. L'objectif est d'observer l'impact de l'application de certaines lois sur l'indice de propagation des constructions mais également leur localisation. Les cartographies obtenues à partir de ces derniers seront, de fait, mis en perspective avec le renouvellement législatif. A l'échelle de la commune, le premier point de repère se présente au moment où le conseil municipal décide de construire les premiers lotissements sur la plage qui avaient pour vocation première de loger les familles de pêcheurs. Ainsi, l'entité plage du territoire commence à se développer à partir des années 1954. Notre second point de repère est 1986 et ceci, pour deux raisons : la première repose sur un indicateur législatif où pour la première fois depuis le projet de balnéarisation du littoral, une loi contraint le développement des constructions sur les communes littorales, c'est l'application de la loi « littoral ». Le deuxième indice temporel qui s'inscrit également dans une dimension réglementaire, sont les lois de décentralisation de 1982 qui fait la promotion des territoires avec une territorialisation des scènes de décisions en aménagement du territoire. Ensuite, cela va nous indiquer dans quelles proportions la mission « Racine » et les lois de décentralisation auront influencé la croissance du territoire au regard du régime d'urbanisation. Un recul nécessaire qui aura également une valeur indicative pour la suite, quant à l'influence de la loi « littoral » sur la croissance du régime. Le troisième point de repère est l'instauration du Plan de Prévention

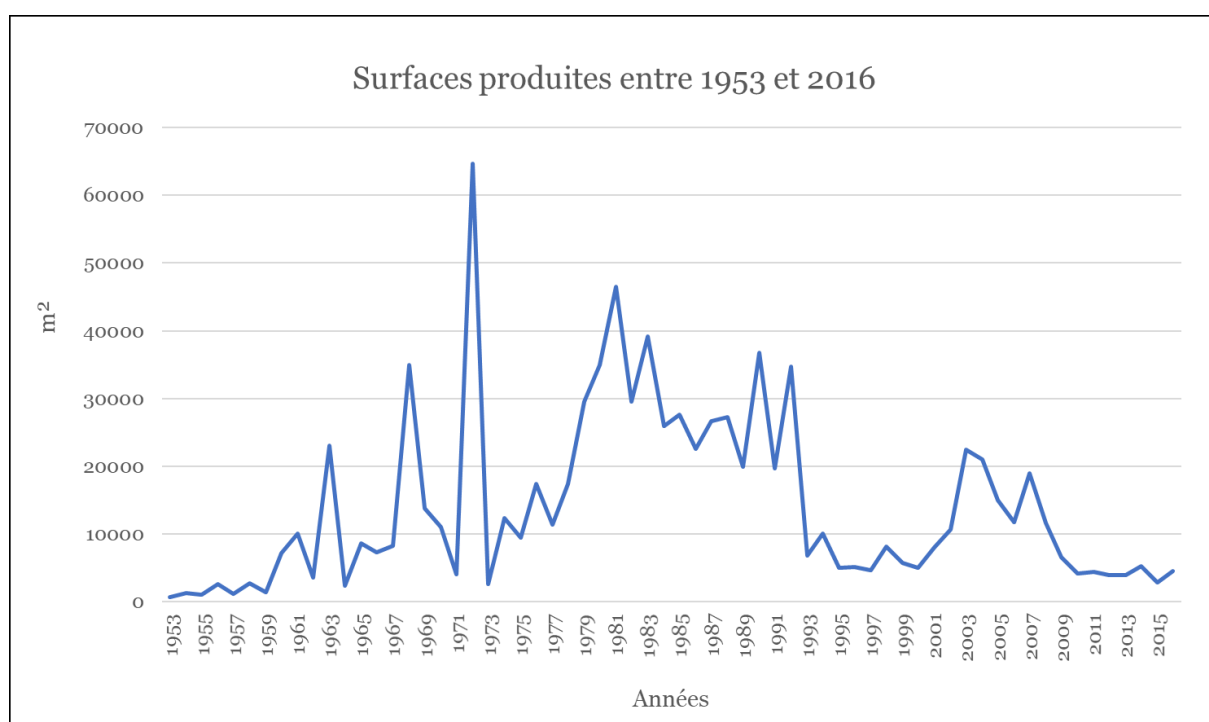
des Risques Inondation (PPRI) par le plan Barnier en 1995. Cet élément législatif n'est pas spécifique aux territoires du littoral, cependant, son application renforce les limites de constructibilités visant à réduire la vulnérabilité des territoires face aux événements climatiques. Si cette motion n'a pas de valeur rétroactive, elle s'applique sur les constructions à venir et de fait sur la croissance urbaine du territoire. Le dernier élément temporel sur lequel nous allons revenir, est celui de la stratégie nationale de gestion intégrée du trait de côte ou plus communément appelé « recul stratégique » de 2012. En effet, suite à la tempête Xynthia et ses conséquences humaines, la France s'est dotée en 2012 d'une stratégie et d'un premier programme d'actions avec l'ambition de renforcer la connaissance sur le trait de côte et de favoriser la mise en place de stratégies locales pour adapter les territoires aux évolutions du littoral. Si elle n'a de valeur légale, elle marque pour autant le premier pas d'une réflexion sur le redéploiement des populations proches du rivage vers les arrière-pays. Enfin, le dernier indicateur législatif est celui de la réforme de la loi Littoral par la loi « ELAN » en 2018 qui facilite, moyennant maintes conditions, l'urbanisation en discontinuité des villages et agglomérations existants sur les communes du littoral. Autrement dit, construire en comblant les « dents creuses » des façades littorales.

b. Résultats : un régime d'urbanisation qui se déploie

Les résultats sont illustrés à plusieurs échelles (géographique et/ou statistique), selon l'indice étudié. Le premier indice, la croissance d'urbanisation, est présenté à l'échelle de la commune de Saint-Cyprien selon la quantité de surface produite en m². L'échelle géographique, toujours à travers la commune de Saint-Cyprien, s'inscrit davantage dans l'observation des terrains de propagation ou de report de l'urbanisation dans l'espace selon les différentes temporalités.

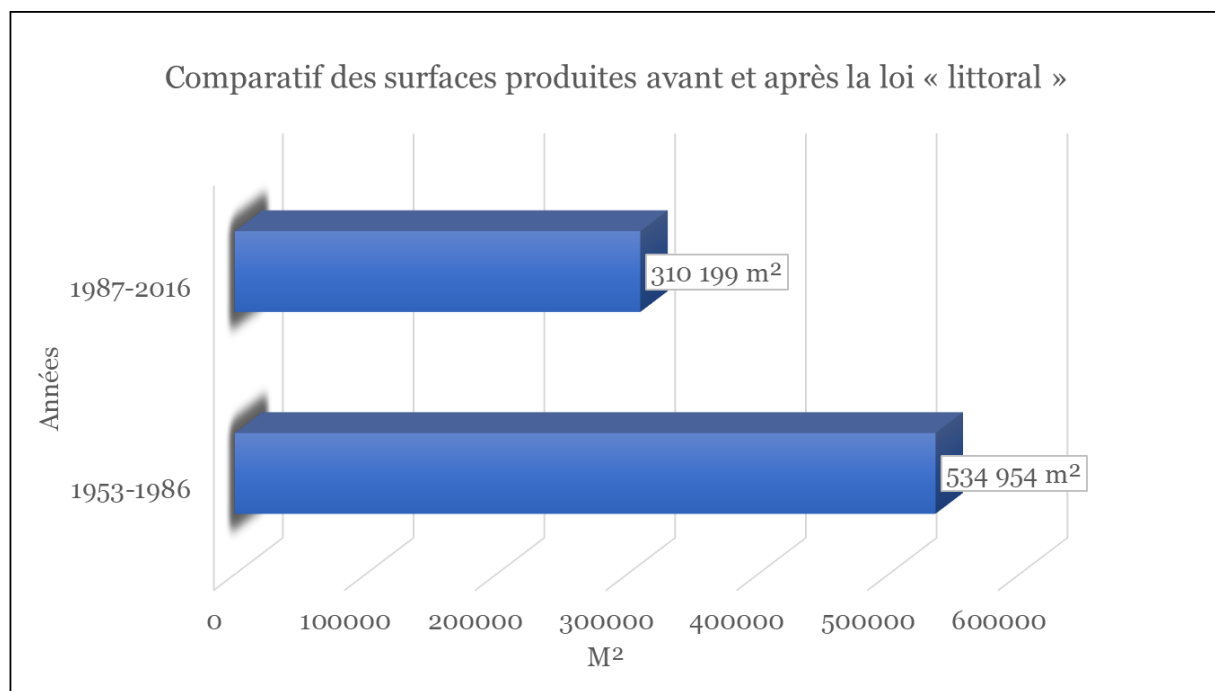
- **Régime d'urbanisation : deux périodes bien distinctes**

Graphique 1 : Le régime d'urbanisation de la station balnéaire de Saint-Cyprien entre 1953 et 2016



Réalisation et conception : M. Bosch, 2024

Graphique 2 : Comparaison des surfaces totales produites selon l'indice législatif de la loi « littoral »



Réalisation et conception : M. Bosch, 2024

En reprenant le graphique 1, nous pouvons voir que dans sa globalité, le régime d'urbanisation de la commune s'illustre par deux importantes périodes de croissance : durant la période 1963-1973 et durant la période 1978-1993. Et, par une décroissance constante du régime d'urbanisation depuis 2009. Selon l'échelle quantitative, l'analyse de la relation entre surfaces produites et indices temporels reprenant les grandes phases de l'aménagement du littoral en France, montre l'impact ou l'influence des politiques d'aménagement sur la dynamique de croissance du régime urbain. La courbe présentée (*Graphique 1*), met en valeur le dynamisme temporel de la croissance du régime d'urbanisation de la station. Cet indice permet de montrer à quelle vitesse les nouvelles surfaces construites sont apparues. C'est un indicateur important de la croissance : le phénomène ne sera pas analysé de la même manière si une surface se construit en très peu de temps ou si cette même surface se remplit sur une période beaucoup plus longue. De plus, la comparaison des pics de croissance et de décroissance sur les surfaces produites, nous permettent de faire le lien entre les indices temporels énoncés auparavant.

Si l'on compare les surfaces qui ont été construites sur la période 1953-1986 (*Graphique 2*), celles-ci correspondent effectivement bien aux périodes de l'aménagement du

littoral qui avaient pour objectif, d'insuffler le développement des stations balnéaires par l'intégration en masse de lits touristiques. Au sein de cette période qui couvre 33 ans, cinq pics de croissance illustrent de manière notable le déploiement de la mission « Racine ». En effet, les années 1968, 1972, 1980, 1981 et 1983 totalisent à elles seules 41% des surfaces produites durant cette première période. Par ailleurs, lorsque nous zoomons sur ces pics mais également sur les indices temporels, il est possible d'appréhender l'impact de certaines des actions emblématiques de l'État centralisateur sur l'indice de croissance des surfaces construites. Prenons l'exemple des projets d'urbanisation de la plage par l'implantation de résidences de vacances et d'hôtels remontant aux années de 1962 et 1963 (*Graphique 1*), puis, le secteur du port à partir de 1968 qui correspond à la mise en route des premiers bassins et l'année 1972 qui correspond au développement résidentiel du port (*Graphique 1*). Annoncés dans la presse locale en 1964, ces projets font de la plage une zone à potentiel de construction fort à très fort (*Illustration 27 ; Illustration 28*).

Illustration 27 : Planche photo des diverses communications dans la presse locale, 1964

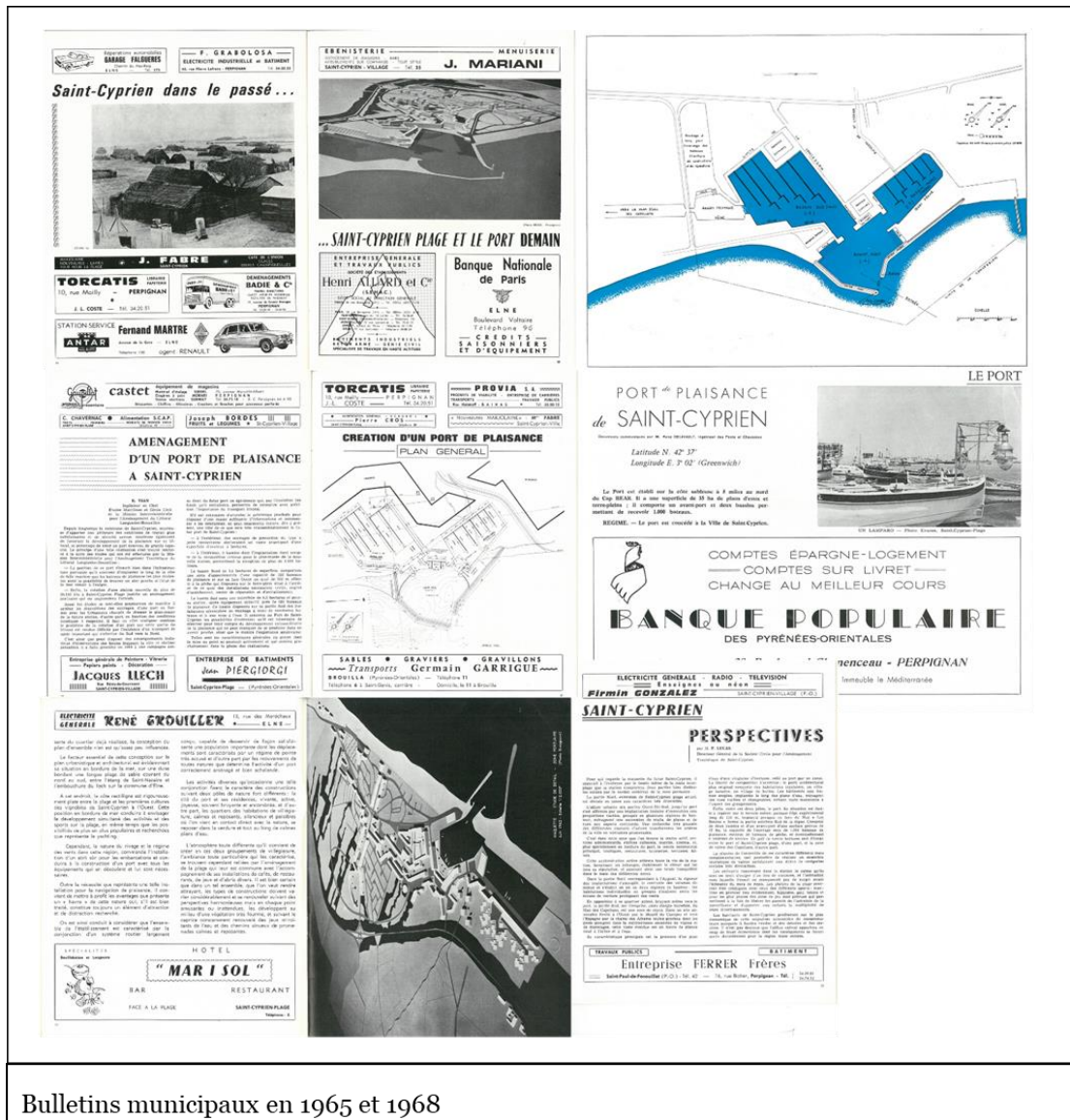


N° 1 : le périodique du Midi Libre du 13 et 14 février 1964 portant sur le développement touristique de la station balnéaire de Saint-Cyprien.

N°2 : communications des bulletins municipaux de Saint-Cyprien, faisant la promotion des nouvelles résidences de vacances et hôtels sur la plage entre 1963 et 1968

Source : Archives communales de Saint-Cyprien, 2024

Illustration 28 : La promotion du projet portuaire de la commune de Saint-Cyprien au sein de ses bulletins municipaux



Source : Archives communales de Saint-Cyprien, 2024

Par ailleurs, il est possible d’observer une tendance à la baisse suite aux changements du régime institutionnel engagé par les réformes portant sur la décentralisation. Cette réorganisation des pouvoirs, conduit au remplacement de la tutelle étatique de l’aménagement du littoral par une territorialisation de l’action et de fait, une mise sous tutelle du développement urbain sous la responsabilité des pouvoirs locaux. Dans cet ordre, les investissements incombent dès lors aux autorités locales aux moyens financiers moins importants et qui, par concomitance, renvoie le régime d’urbanisation à une croissance uniquement portée par le développement résidentiel et non plus par la création d’équipements.

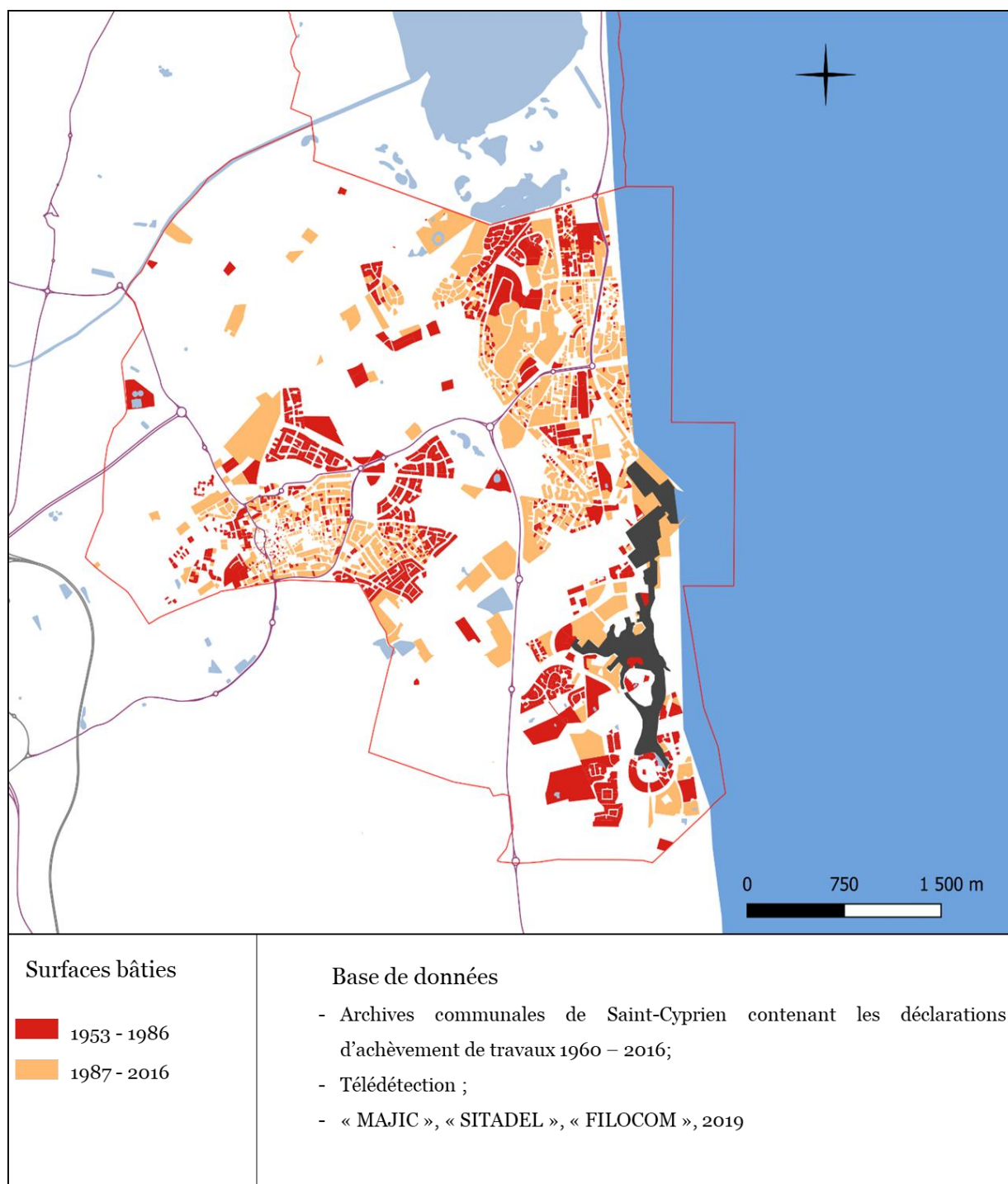
Si dans un premier temps, et dans une vision générale de l'avant-après loi « littoral » sur le régime d'urbanisation de la station (*Graphique 2*), il reste possible d'affirmer cet impact législatif avec une moyenne par an des surfaces produites supérieure de 1956 à 1986 (17 200 m²) à celles de 1987 à 2016 (12 300 m²). Ce résultat reste à nuancer car l'observation du régime d'urbanisation dans sa globalité (*Graphique 1*), démontre que le véritable point de décrue ne s'observe réellement qu'à partir des années 1990 et notamment au sein de l'année 1995. Effectivement, à regarder de plus près, la tranche 1987-2016 (*Graphique 2*) montre une croissance assez importante sur le développement des nouvelles surfaces suivant les huit années de l'application loi « littoral » avec un total de 59% au sein de celles-ci contre un cumul 61% s'étalant sur vingt-deux ans. Là encore, il est possible d'expliquer la décrue du régime par un rapport visible entre croissance et/ou décrue des surfaces produites et indices temporels basés sur le renouvellement des stratégies d'aménagement puisque, le plan « Barnier » (1995) contraint non plus uniquement les espaces proches du rivage mais l'ensemble des territoires soumis au risque inondation. Sa législation s'exprimant à l'échelle du territoire. Le deuxième point de décrue, se trouve à partir de l'année 2009 se poursuivant jusqu'en 2016. Nous notons une légère reprise du régime d'urbanisation à partir de l'année 2001, pour ensuite décroître à nouveau. Ce qui est intéressant de retenir sur la corrélation « surfaces produites-loi « littoral » (*Graphique 2*), est que son impact législatif constituant une interdiction des constructions à moins de 100 mètres du rivage ne s'observe pas sur un plan quantitatif mais sur un plan géographique.

- **Le report du régime d'urbanisation vers le rétro-littoral**

Si la loi « littoral » s'applique à la totalité du territoire des communes littorales, elle opère une très importante distinction entre les « espaces proches du rivage », où l'urbanisation est limitée et soumise à des règles de procédure strictes, et les autres espaces des communes littorales, où l'urbanisation n'est pas limitée, mais doit s'effectuer en continuité de l'urbanisation existante. La loi, en effet, n'interdit pas le développement des communes littorales, mais entend protéger les fronts de mer, privilégier le développement de l'urbanisation à l'arrière des espaces déjà urbanisés et éviter le mitage⁸³.

⁸³ Circulaire du 14 mars 2006 Ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer.

Carte 1 : Le régime d'urbanisation de la commune de Saint-Cyprien entre 1953 et 2016



Réalisation : AURCA, M. Bosch, 2024

A cet effet, la projection spatiale du régime d'urbanisation de la station (*Carte 1*), nous donne une mesure de l'impact de nos repères temporels selon une période donnée. Toujours à l'échelle de la station balnéaire de Saint-Cyprien, elle met en valeur le fait que les nouvelles constructions apparues après la mise en application de la loi « littoral » n'ont pas eu d'impact fort en termes d'étalement urbain. Pour rappel, cet

indice met en valeur les surfaces produites sur une période donnée. Existe-t-il une relation entre la mise en place d'un document restrictif et une stagnation ou une augmentation moins importante des surfaces produites après sa mise en application ?

Il est intéressant de noter une tendance à l'augmentation des surfaces à l'échelle de l'ensemble de la commune, et non plus uniquement concentré sur les premières lignes proches du rivage. A contrario, le rétro-littoral, voit ses nouvelles surfaces construites augmenter plus que la moyenne des années précédentes. Les indices proposés semblent effectivement montrer que cette loi a eu un impact sur l'urbanisation, où la majorité des nouvelles surfaces construites se déplacent sur les entités villageoises. De plus, nous pouvons noter une baisse des nouvelles zones urbanisées au profit des constructions qui se situent souvent à l'intérieur d'espaces déjà urbanisés. Une loi nationale, assez restrictive, du type de la loi « littoral » semble donc avoir un impact visible sur l'urbanisation mais davantage sur une échelle spatiale que quantitative.

« La loi élan a facilité l'urbanisation des premières lignes sur le littoral, elle a été pour nous l'occasion de proposer des biens attractifs au sein d'un espace de plus en plus difficile à investir » (entretien semi-directif avec un Promoteur immobilier, directeur régional, 2019)

Illustration 29 : Programme immobilier « sur la plage », Sainte-Marie-la-Mer, 2022



Sur un emplacement **d'exception face à la mer**, la résidence BALNEA dévoile son architecture contemporaine et vous propose ses appartements de standing **directement sur la plage**. Les superbes terrasses aux surfaces confortables vous offrent **une vue imprenable sur la Grande Bleue** et vous laisseront vous imprégner à loisir, du soleil catalan. Les appartements, du T2 au T4 duplex, avec piscine et garage, bénéficient de prestations de qualité pour vous permettre d'allier confort, **douceur de vivre et pérennité de votre investissement**.

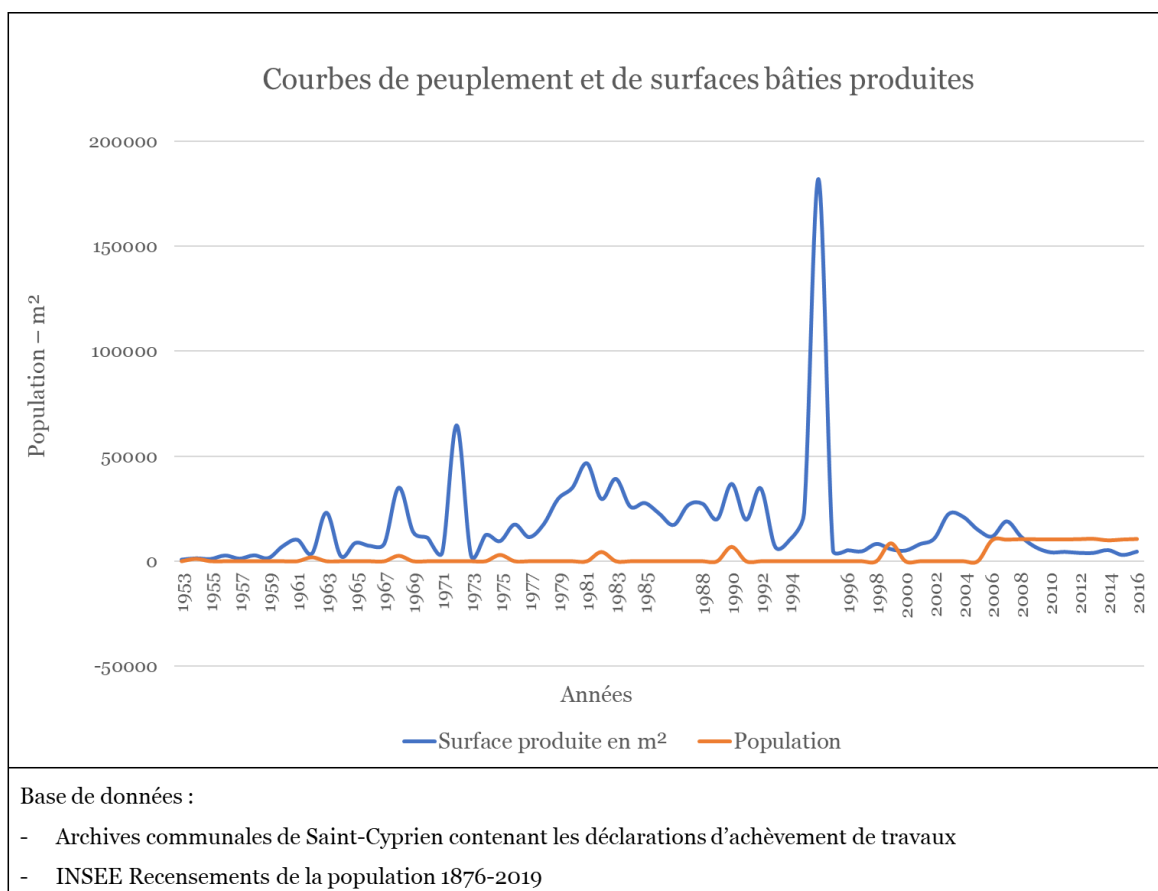
Source : <https://www.isisimmo.com> ; Photo terrain : M. Bosch, 2024

Illustration 30 : Ensembles immobiliers proches du rivage avec approbation du permis de construire en 2018



Photos : M. Bosch, 2024

Graphique 3 : Comparaison du régime d'urbanisation face au régime de peuplement



Réalisation et conception : M. Bosch, 2024

Enfin, le deuxième élément à prendre en compte, est la soutenabilité de ce mode de développement centré sur l'attraction de nouvelles populations. Si notre base de données s'arrête à l'année 2016, notre pratique quotidienne de ce territoire nous a fait prendre conscience de cette attractivité résidentielle avec notamment des ensembles immobiliers qui émergent à nouveau sur la bande littorale et/ou sur les premières lignes. Ces nouveaux éléments urbains peuvent être alloués à la loi Elan de 2018, qui nous l'avons dit précédemment, sous conditions, facilite l'urbanisation de ces espaces (*Illustration 29 ; Illustration 30*). Il s'agit d'un état de fait, partagé par plusieurs corps étatiques mais également locaux. Ils répondent également, à une pratique de plus en plus quotidienne de ces territoires au sein desquels la population permanente ne cesse de croître, tandis que le volume d'urbanisation se met à fléchir (*Graphique 3*). Autrement dit, les ressources foncières se raréfiant, nous assistons à une mise en tension du régime d'accumulation du capital car sa base d'exploitation et de déploiement qui est le foncier corrélé aux opportunités réglementaires d'urbanisation de ce dernier s'amoindrissent. Le schéma de croissance basé sur l'attraction en masse des

populations est en danger. De fait, la périodicité du régime d'urbanisation à l'égard des réglementations partielles, permet de diagnostiquer les premiers facteurs d'obsolescence du modèle de production urbaine du littoral : celui d'une ressource en voie d'extinction et un modèle de production de l'espace ancré dans un schéma de croissance.

2.2.2. Poursuite du régime d'accumulation du littoral par les finances publiques

« Nous pouvons réfléchir à des outils réglementaires, nous pouvons proposer de revoir la copie mais si cela ne s'accompagne pas de réels outils capables d'inciter un fléchissement de la pression urbaine de ces territoires, rien ne marchera. » (Entretien semi-directif, Association Nationale des Elus du Littoral (ANEL), 2020).

Illustration 31 : Exemples de dispositifs de défiscalisation immobilière au sein de plusieurs projets immobiliers sur le littoral occitan

DISPOSITIF PINEL


Louez votre bien pendant 6, 9 ou 12 ans et réalisez jusqu'à 52 500 € d'économie d'impôt.

Zone fiscale : A
Rentabilité jusqu'à : 2,03 %
Actabilité : immédiate

Nos + avec

- Gestion locative complète
- Garantie loyer impayé + logement vacant
- Financement sur-mesure

Simuler vos économies d'impôts



Les investisseurs profiteront ici d'un double avantage patrimonial : une fiscalité particulièrement attractive sous le dispositif des Monuments Historiques ainsi qu'une gestion sereine et garantie par un bail commercial avec le gestionnaire.

Selon une analyse scrupuleuse des plans dessinés par Georges Candilis, la restauration de ce superbe ensemble immobilier doit respecter l'ordonnance des formes et l'authenticité des matériaux d'origine. Sur avis des architectes du Patrimoine le cahier des charges de la restauration inclut la restauration des toits-terrasses, la restitution à l'identique des cheminements piétons ainsi que la restauration des espaces verts dans le respect des photographies d'archives, afin de conserver et mettre en valeur la végétation typique du site. Ainsi, tout en ayant la possibilité d'occuper le bien, les investisseurs peuvent déduire de leurs revenus la totalité des travaux réalisés sur les 3 prochaines années. (Voir notre fiche oratoire loi MH)


Nymphéa offre des logements fonctionnels prêts à vivre, entièrement meublés, équipés et décorés. Vous disposez ainsi d'un logement clé en main, prêt à accueillir les vacanciers, ou idéal pour votre résidence secondaire. Chaque appartement dispose également d'une place de stationnement.

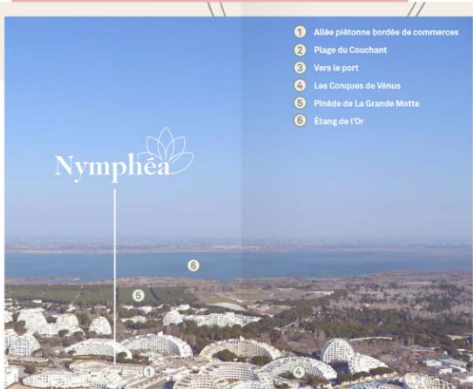
Possibilité d'achat en résidence secondaire ou sous le régime du para-hôtelier.

L'investissement para-hôtelier : de nombreux avantages

En bref :

- la récupération de la TVA sur le prix d'achat du bien
- sous condition de location meublée sous le régime de la parahôtellerie
- un gestionnaire s'occupe de la gestion et fournit les services (accueil, ménage, petit déjeuner, linge de maison)





1 Allée piétonne bordée de commerces
2 Plage du Couchant
3 Vers le port
4 Les Conques de Venus
5 Pinède de La Grande Motta
6 Etang de l'Or

« Echange lors d'une table ronde sur la défiscalisation immobilière (journée d'étude organisée par le laboratoire de recherche ESPI, 1^{er} juin 2023) :

- Le dispositif Pinel est pour nous un moyen de maintenir notre activité, aujourd'hui grand nombre de promoteurs se sont spécialisés dans la vente de produits PINEL ;

- Néanmoins, les ressources foncières viennent à manquer ;
- Il est évident que pour nous, le futur modèle économique est la verticalité et la densité. Il faut dire que le foncier se réduit mais pas les attentes de nos clients, ils attendent des logements neufs et spacieux donc nous montons en hauteur » (Carnet de terrain, 2023).

Dans les points précédents, notre interrogation s'est portée sur les formes de régulation qui ont permis l'accumulation du capital urbain et comment à l'issue des effets régulationnistes réglementaires, ce dernier avait su se maintenir en changeant d'espace d'implantation. Au sein de ce dernier point, la question ne change pas cependant, elle change d'échelle temporelle et d'objet. Effectivement, le questionnement autour des modes de reproduction et de maintien du régime d'accumulation du capital est cette fois-ci posée à l'aune du système de fiscalité général du foncier et plus spécifiquement de l'urbanisation, dans un contexte de fabrication de la ville qui s'opère à présent dans une dynamique entrepreneuriale.

La fiscalité est une autre forme de régulation pouvant elle aussi piloter le régime d'accumulation car elle « *influe sur les décisions des individus concernant l'épargne, le travail et l'amélioration du niveau d'instruction ; les décisions des entreprises en matière de production, de création d'emplois, d'investissement et d'innovation ; ainsi que le choix des instruments d'épargne et des actifs par les investisseurs. Ces décisions sont affectées non seulement par le niveau des impôts mais aussi par la manière dont les différents instruments fiscaux sont conçus et combinés pour générer les recettes publiques* » (Schmidt-Hebbel, 2009, p.148). En d'autres termes, elle peut être mobilisée comme un outil de soutien à la croissance économique d'un pays ou d'un secteur particulier par « *des dispositions dérogatoires qui permettent une économie d'impôts en contrepartie de la réalisation d'un acte économique particulier (investissement dans certains secteurs ou certains types d'entreprise, embauche de personnels, etc.)* » (Matray, 2007, p. 87). Communément ce type de politique incitative s'appelle « gouverner par les finances publiques » (Pollard, 2011) et correspond à une tendance de fond, où l'État s'efface par l'organisation de l'autonomie

financière des collectivités locales⁸⁴ mais sans totalement disparaître rejoignant une figure d'Etat providence renouvelée par la mise en œuvre de produits fiscaux incitatifs, que sont les niches fiscales. Comme le démontre Pollard (2011 ; 2021) au sein de ses travaux sur l'allègement fiscal dans le secteur du logement : l'ampleur croissante des niches fiscales pousse à approfondir les implications de cet instrument financier en termes d'action publique produite et montre que l'analyse de ce type de dépenses conduit à renouveler le regard porté sur l'action publique sectorielle. Nous partageons cette orientation mais de manière légèrement différente. Par l'analyse de l'architecture fiscale et plus spécifiquement celle du littoral, notre exercice pose la question centrale des leviers sur lesquels reposent les modalités de production de l'espace par une entrée institutionnelle du système financier, autrement dit, le régime fiscal des collectivités locales : dans quelle mesure le rôle de l'État s'inscrirait-il dans une dynamique régulationniste propice au maintien et au développement d'un régime d'accumulation ?

En mobilisant à l'échelle de notre objet d'étude, l'urbanisation littorale, le système de fiscalité locale, principal agent d'émancipation financière des collectivités, est principalement basé sur les éléments fonciers et ses mutations. Nous faisons la démonstration d'un cadre fiscal général où les critères d'éligibilité pour la captation de ressources monétisées donnent lieu finalement à un urbanisme de croissance. Si les niches fiscales sur l'immobilier permettent d'introduire une certaine forme de régulation conduisant à maintenir le régime d'accumulation du capital et notamment le produit qu'elles engendrent, les finances locales elles, apparaissent non seulement comme le système financier par lequel la production urbaine de l'espace s'inscrit dans une trajectoire de croissance et donc de support du régime d'accumulation du capital urbain mais surtout elles permettent d'introduire la notion de profit liée par une mise en actif de l'urbanisation.

⁸⁴ « C'est le législateur qui a accru leur autonomie financière en réformant la fiscalité directe locale avec les lois des 31 décembre 1973 et 29 juillet 1975 et en leur permettant, avec la loi du 10 janvier 1980, de fixer elles-mêmes le taux de leurs impôts. Surtout, la loi de 1982 sur la décentralisation et la suppression de la tutelle, bien que maintenant un certain contrôle préalable en matière budgétaire, a sensiblement renforcé leur autonomie financière ». (Loïc Philip, Conseil Constitutionnel, 2022).

a. Quand le système de fiscalité locale participe à alimenter le processus d'urbanisation

Pour reprendre le travail de Guelton dans son ouvrage « Gérer l'Aménagement urbain » (2014), les multiples fonds publics, et notamment les ressources fiscales pour les collectivités locales sont un excellent point de mesure des enjeux pour un territoire en termes d'opportunité et d'équité, d'impact ou encore de stratégie de développement. En effet, lorsque nous observons l'architecture générale du régime fiscal en France, trois indicateurs émergent : (i) d'abord, les ressources fiscales pour les collectivités sont majoritairement issues la production, la consommation et la propriété du foncier. Autrement dit, issu de l'urbanisation ; (ii) le deuxième indicateur, relève du schéma de calcul de ces mêmes ressources où l'unité de mesure repose sur l'extension spatiale horizontale des surfaces bâties et ceci peu importe l'usage ; (iii) enfin, il est possible d'observer une multitude de financeurs qui participerait ainsi à compléter le système de la ville financiarisée. Il ne s'agit pas de présenter avec exhaustivité l'ensemble des ressources fiscales mais d'observer le mécanisme comptable qu'elles génèrent pour apprécier les logiques de la production de l'espace.

1. Une rémunération des territoires par l'urbanisation

En opérant une classification des fonds publics selon la segmentation proposée par Talandier et Davezies (2011) sur les territoires à base résidentielle et les territoires à base productive, les produits fiscaux liés à la production de l'espace demeurent majoritaires. Effectivement, quelle s'inscrive dans l'implantation d'entreprises ou de nouveaux quartiers résidentiels, la production de l'espace représente pour les institutions, l'essentiel de leurs revenus et alimente toutes les échelles spatiales institutionnelles (*Tableau 6*). Une filiation entre production de l'espace et ressources fiscales encore plus importante lorsque le champ d'étude est élargi à l'ensemble des fonds publics en intégrant la dotation globale de fonctionnement (DGF).

Tableau 6 : Classification des principales ressources fiscales des collectivités territoriales en France en 2023

Nature	Temporalité	Niveau spatial des bénéficiaires
Taxe d'habitation sur les locaux autres que ceux affectés à l'habitation principale	Annuelle	- Commune - EPCI
Taxe foncière sur les propriétés bâties	Annuelle	- Commune - EPCI
Taxe foncière sur les propriétés non bâties	Annuelle	- Commune - EPCI
Cotisation foncière des entreprises (CFE)	Annuelle	- EPCI - Commune
Cotisation sur la valeur ajoutée des entreprises (CVAE)	Annuelle	- 53 % partagés entre communes et EPCI - 47 % Département
Taxe additionnelle à la taxe foncière sur les propriétés non bâties	Annuelle	Commune
Imposition forfaitaire sur les entreprises de réseaux (IFER)	Annuelle	Transférée de l'Etat aux collectivités territoriales
Taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE)	Variable selon consommations de produit pétroliers	- Région - Département - Etat
Taxe d'Aménagement	Annuelle	- Commune - Département

Droits de mutation à titre onéreux (DMTO)	Annuelle	<ul style="list-style-type: none"> - Département : 3,80 % du prix de vente du bien - Commune : taux de 1,20 % du prix de vente du bien - Etat : taux de 2,37 % de la taxe départementale
Taxe sur les conventions d'assurance	Annuelle	- Transférée de l'Etat aux départements
Versement transport	Annuelle	- Transférée de l'Etat aux AOM
Produit des cartes grises	Variable selon immatriculations de véhicules	- Région

Taxes indexées sur le foncier

Taxes indexées sur le produit

Tableau 7 : Partage des impôts locaux en 2023 (Guelton, 2014)

	Région	Département	Commune
Taxe d'habitation		X	X
Taxe foncière sur les propriétés bâties			X
Taxe foncière sur les propriétés non bâties			X
Contribution foncière sur les entreprises			X

Sources : Ministère de l'économie des finances et de la souveraineté industrielle et numérique (2023), Direction générale des Finances publiques (DGFIP, 2023), budget communal de Saint-Cyprien (2019).

A travers cette classification, il est possible d'observer le caractère répétitif de l'indexation des taxes sur le foncier et les échelles géographiques bénéficiaires qui sont en majeure partie les communes et EPCI de rattachement. Dès lors, dans une dynamique d'autonomisation des collectivités locales engagée depuis 2002, nous comprenons que la ressource foncière est le principal agent dans la création de fonds

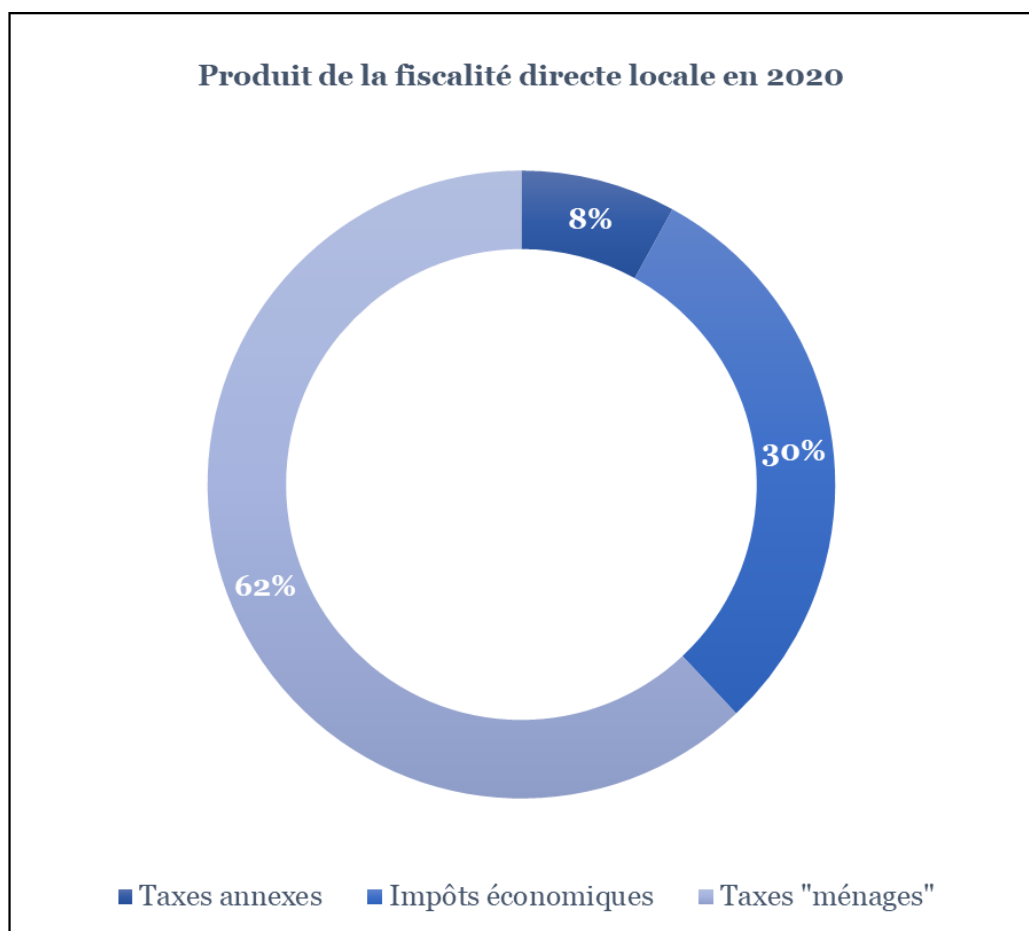
publics abondant les budgets publics locaux pour répondre aux missions générales des collectivités locales (Tableau 6 ; Tableau 7). Rapporté à une lecture comptable (Tableau 8 ; Graphique 4), nous pouvons apprécier le premier niveau d'un processus de résidentialisation des produits fiscaux où la « *part croissante des ressources des collectivités territoriales est directement dépendante de leur fonction résidentielle* » (Grandclément et Boulay, 2015).

Tableau 8 : Produits de la fiscalité locale directe en 2020

Exercice 2020 Montants des produits, en M€	Communes	Syndicats	GFP ^(d)	Secteur communal	Départements	Régions et CTU	Toutes collectivités
Taxe d'habitation (TH) ^(a)	16 218	82	7 493	23 793			23 793
Taxe d'habitation sur les logements vacants (TH-LV)	82	0,2	2	84			84
Taxe sur le foncier bâti (FB)	18 775	88	1 907	20 770	14 314	179	35 264
Taxe sur le foncier non bâti (FnB) ^(b)	869	4	233	1 106			1 106
Ensemble des « taxes ménages »	35 944	174	9 636	45 754	14 314	179	60 247
Cotisation foncière des entreprises (CFE)	629	2	7 634	8 265			8 265
Cotisation sur la valeur ajoutée des entreprises (CVAE)	654		5 193	5 847	3 867	9 776	19 490
Impositions forfaitaires des entreprises de réseaux (IFER)	73		580	653	300	664	1 617
Taxe sur les surfaces commerciales (TASCOM)	26		773	799			799
Ensemble des impôts économiques	1 381	2	14 180	15 563	4 167	10 440	30 171
Sous-total contributions directes	37 325	177	23 816	61 317	18 482	10 619	90 418
Taxe d'enlèvement des ordures ménagères (TEOM) ^(c)	624	534	5 979	7 137			7 137
<i>dont part incitative à la TEOM</i>				34			34
Taxes annexes (GEMAPI et TASA)			204	204		80	284
TOTAL fiscalité directe locale	37 949	711	30 000	68 659	18 482	10 699	97 840

(Source : DGCL, DGFIP, 2022)

Graphique 4 : Le produit de la fiscalité directe locale en France pour 2020

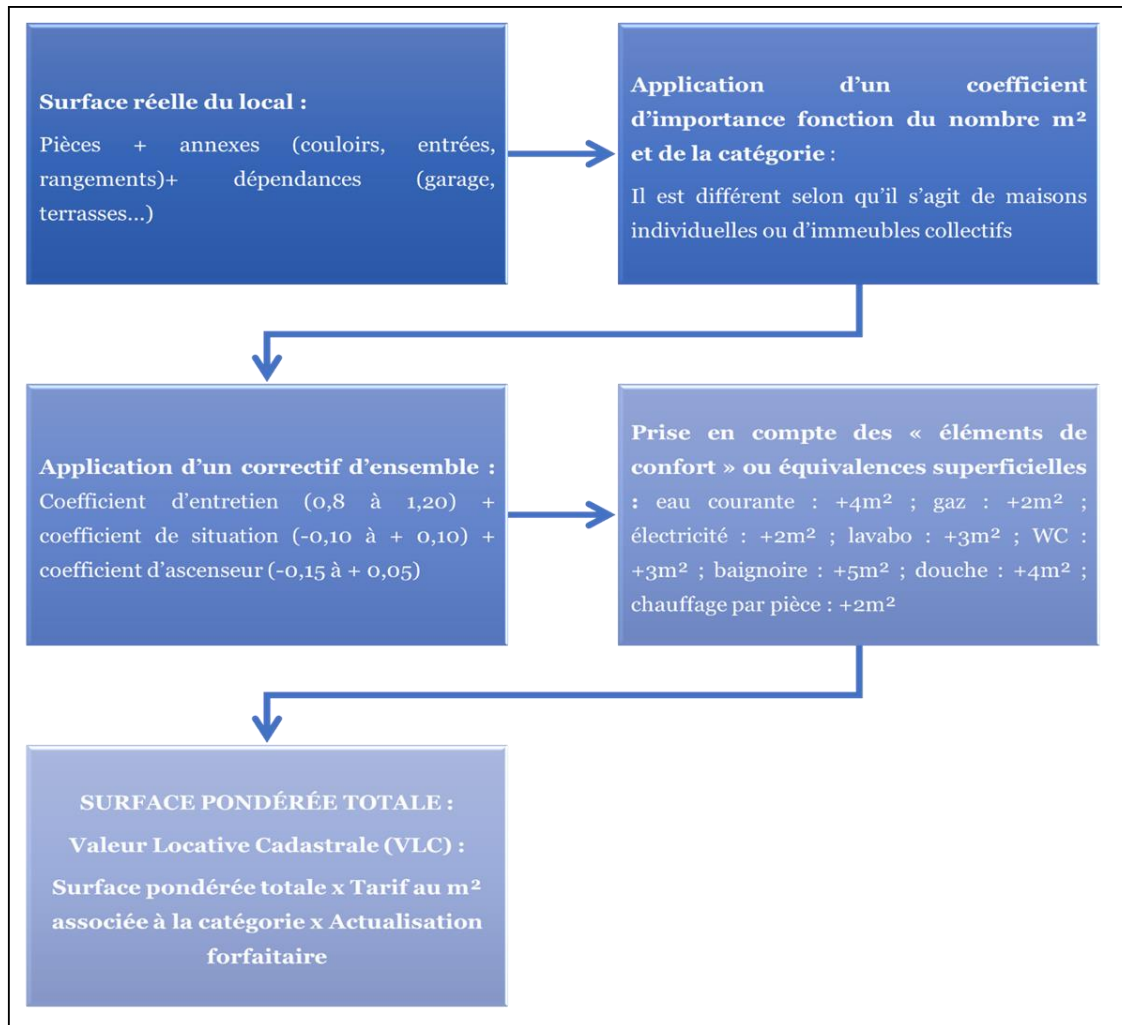


(Source : DGCL, DGFIP, 2022 ; Conception : M. Bosch, 2024)

Le deuxième niveau de ce processus, s'établit quant à lui lorsque nous analysons et comparons la grille d'évaluation de la base imposable. Effectivement, le montant moyen par propriétaire particulier est de 64 euros pour un foncier non bâti et de 849 euros pour un foncier bâti (DGFIP, 2022). Une variation qui s'explique par le fait que l'ensemble des taxes et impôts indexés sur des éléments fonciers, se réalise en fonction de la valeur locative cadastrale qui est elle-même classifiée selon le niveau de confort de l'habitation. Autrement dit, un terrain nu sera nettement moins rémunérateur pour un territoire qu'un terrain urbanisé, cette logique s'étend également aux locaux commerciaux. Ce qui est aussi intéressant de préciser c'est le mécanisme de valeur que le système attribue à la classification de la valeur locative cadastrale. En effet, la valeur locative cadastrale est la notion fondamentale de la fiscalité directe locale. Elle est utilisée, seule ou avec d'autres éléments, pour le calcul de la base de chacun des impôts directs locaux. Elle représente le loyer théorique annuel que le bien (immobilier,

foncier) serait susceptible de produire. Ce loyer fait l'objet d'une grille indiciaire dotée de plusieurs indicateurs comme la catégorie du logement, la surface, la typologie.

Figure 13 : Schéma synthétique du mode de calcul de la valeur locative cadastrale



(Source : DGFIP, 2022 ; Conception : M. Bosch, 2024)

Le schéma de calcul présenté (Figure 13), démontre comment le cadre législatif de la fiscalité locale peut participer à la mise en actif d'un produit foncier ou immobilier. En effet, les bases de calcul sont fonction du coefficient de la surface du bien, plus les surfaces sont élevées, plus le coefficient sera important. D'autant plus, que le niveau de confort du bien est prescrit en mètres carrés. Les valeurs indiciaires sont également plus importantes pour les maisons individuelles que pour les collectifs. De fait, la valeur locative cadastrale sera plus intéressante sur un territoire urbanisé à dominante habitat qui plus est type lotissement et de fait, dans une logique extensive du processus d'urbanisation, qu'un territoire à dominante agraire ou productive. A partir de ce constat, deux mécanismes de rentabilité fiscale peuvent être mis en exergue. Le

premier est systématique avec l'idée que plus le développement résidentiel est important plus le loyer théorique augmente. C'est un produit, une recette pour les collectivités locales. Le deuxième est représentatif des théories de la rente où une exploitation spécifique du sol engendrerait l'accroissement de sa valeur. Dans notre cas, le corollaire s'illustre entre valeur cadastrale locative et plans locaux d'urbanisme. En effet, « *les ressources des collectivités sont directement concernées par le processus de développement résidentiel, puisqu'en plus du pouvoir de taux qu'on leur reconnaît généralement, le droit des sols les fait bénéficier mécaniquement de ce qu'on pourrait appeler un pouvoir de base. En effet, les changements d'affectation du sol s'accompagnent de modifications des recettes fiscales puisqu'ils correspondent à un changement de base fiscale – une parcelle de vigne lotie ne sera plus imposée au titre de foncier agricole, mais au titre de foncier bâti et habité, par exemple* » (Grandclement et Boulay, 2015, p. 59). Enfin, le troisième niveau du processus de résidentialisation des produits fiscaux peut s'appréhender par la dotation globale de fonctionnement. Cette dernière versée par l'État aux communes, aux intercommunalités et aux départements d'un montant de près de 27 milliards d'euros en 2022, constitue la principale dotation de l'État au profit des collectivités territoriales et de leurs groupements. Ses critères de versements sont là aussi issus d'une logique de croissance et plus particulièrement de croissance urbaine car calculée selon des dynamiques démographiques des collectivités locales.

L'idée de parler d'un processus de résidentialisation des produits fiscaux nous renvoie finalement à des modalités de développement basées sur la présence de population et donc par extension à l'ouverture à l'urbanisation pour pouvoir capter et fixer des populations sur un territoire et de fait, étendre l'assiette fiscale. Cet urbanisme de la croissance, régi par un cadre général de fiscalité locale s'impose, davantage à l'échelle des territoires touristiques.

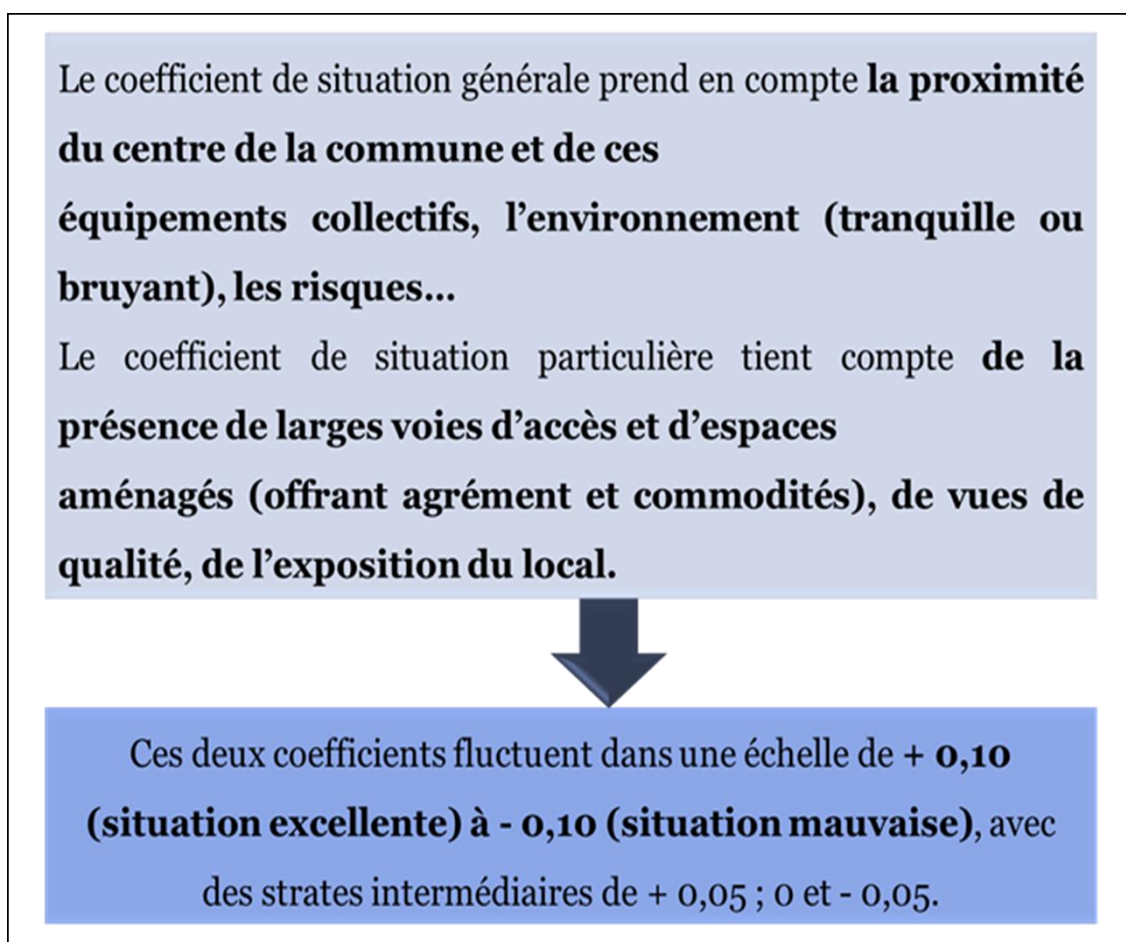
2. La spécificité balnéaire : une fiscalité à part entière

La description et la lecture comptable du régime général de fiscalité locale, nous permet d'ores et déjà d'affirmer la présence d'un phénomène supplémentaire de la rente. Effectivement, le concept de rente qui dans de nombreux travaux décrypte le phénomène par lequel la terre devient un actif (Burger-Helmchen, Frank, 2011) est ici, appréhendé par le jeu des taxes et des impôts qui alimentent les territoires et où par l'intermédiaire du cadre réglementaire de la fiscalité locale, le processus de mutation

du foncier ferait l'objet de ressorts financiers pour les collectivités locales. Cet exercice, nous a également permis d'évaluer le niveau d'implication des fonctions résidentielles, dans le développement des territoires. Néanmoins, la spécificité balnéaire de notre territoire engendre un niveau d'implication des produits fiscaux résidentiels supplémentaires et ceci toujours encouragé par un régime fiscal spécifique.

En réalité à l'échelle de notre terrain d'étude, la spécificité balnéaire au sein des produits fiscaux peut s'entendre de deux façons. La première, par l'application du régime fiscal qui prévoit une appréciation supplémentaire à travers le coefficient de situation (Figure 14). Ce coefficient est égal à la somme algébrique de deux coefficients destinés à traduire, le premier, la situation générale du bien dans la commune, le second, l'emplacement particulier (bulletin officiel des finances publiques, 2021).

Figure 14 : le coefficient de situation dans le calcul de la valeur locative cadastrale



(source : DGFIP, 2022 ; Conception : M. Bosch, 2024)

Dans un contexte où l'attractivité des littoraux s'impose par le biais de politiques publiques pour la qualité du cadre de vie, l'hypothèse d'une rentabilité fiscale

spécifique au littoral peut être induite. Effectivement, les données de la DGFIP acquises à l'échelle du territoire de Saint-Cyprien montrent un coefficient de localisation plus élevé sur les sections cadastrales appartenant à l'entité plage qu'à l'entité village. L'analogie proposée sur la formation d'une rente urbaine propre au régime de fiscal se prolonge et se confirme car l'un des principes de la rente urbaine est qu'elle implique une rente de localisation.

La deuxième façon d'entendre une forme de reconnaissance fiscale du balnéaire, est le classement en commune ou station touristique. Si nous avons appréhendé les mécanismes d'interdépendances entre produits fiscaux et urbanisation, il est possible d'entrevoir des processus d'extension de ces mécanismes à travers les recettes liées aux Dotations Générales de Fonctionnement (DGF) dans un cadre de classement touristique. « *Ce classement est l'acte par lequel, les pouvoirs publics reconnaissent les efforts accomplis par une collectivité pour structurer une offre touristique adaptée et un accueil d'excellence* » (Ministère de l'économie et des finances, 2023). Établi à partir d'une analyse de budget communal de la commune de Saint-Cyprien et du règlement d'attribution de ce classement, il est démontré que les critères de nomination reposent sur l'attractivité démographique et touristique des littoraux. Si près de 73% des recettes fiscales sont issues du processus résidentiel, d'autres recettes sont également déterminées par son maintien. En effet, le caractère touristique de certaines communes fait l'objet d'un traitement particulier à travers le système de péréquation fiscal. La loi prévoit des dispositifs de péréquation destinés à favoriser l'égalité entre les collectivités territoriales (article 72-2). A ce titre, les communes classées sont bénéficiaires de cette solidarité en raison de leurs charges supplémentaires de fonctionnement. De plus, les variables considérées pour les modalités de calcul de la DGF incluent la part des résidences secondaires dans l'évaluation démographique de la commune. Sur le territoire de Saint-Cyprien, les résidences secondaires composent 70% du territoire et demeurent une recette importante car la suppression de la taxe d'habitation s'opère uniquement à l'échelle des résidences principales. Sur-classement démographique, produit de la taxe de séjour, produit de jeux des casinos sont autant de leviers pour le développement du phénomène de résidentialisation des produits fiscaux au sein des budgets communaux (Tableau 9).

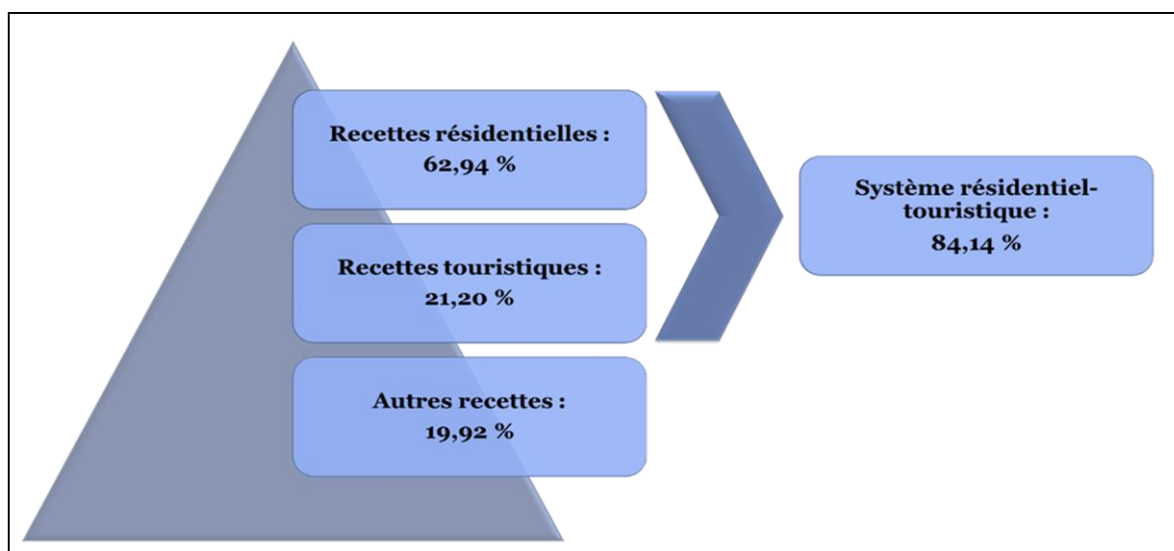
Tableau 9 : La classification du budget communal selon les recettes fiscales en 2019

Recettes résidentielles	<ul style="list-style-type: none">- Taxes foncières et d'habitation- Compensation perte taxation additionnelle- Compensation exonération taxe foncière- Compensation exonération taxe habitat- Dotation de recensement- Taxe additionnelle droits de mutation- Attribution de compensation- Taxe consommation finale d'électricité
Recettes touristiques	<ul style="list-style-type: none">- Stationnement et location voie publique- Redevance occupation domaine public communal- Taxes sur les passagers- Taxes de séjour- Prélèvement sur les produits des jeux- Dotation forfaitaire- Dotation de solidarité urbaine- Dotation nationale de péréquation
Autres recettes	<ul style="list-style-type: none">- Produits de gestion de courante- Produits services, domaine et ventes- Atténuation de charges

(Source : budget de la commune de Saint-Cyprien, 2019)

Les charges supportées par les communes touristiques sont également prises en compte dans le calcul de la dotation forfaitaire et des dotations de péréquation des communes ; des dotations complémentaires et supplémentaires touristiques au sein de la dotation forfaitaire sont également présentes. Rapportés à la population (institut national de la statistique et des études économiques - INSEE), les montants de DGF des communes touristiques sont supérieurs à la moyenne nationale : elles bénéficient en 2016 d'un montant de DGF de 218,4 euros par habitant contre 183,1 euros par habitant en moyenne. Environ 95 % des communes touristiques perçoivent une attribution au titre de la dotation de solidarité rurale (DSR) ou de la dotation de solidarité urbaine (DSU) et plus de la moitié d'entre elles bénéficient de la dotation nationale de péréquation (DNP). Les stations de tourisme bénéficient également, pour l'accomplissement de leurs missions d'accueil, de recettes fiscales importantes, à savoir le produit de la taxe de séjour et le prélèvement sur le produit des jeux dans les casinos. Enfin, le produit de la taxe de séjour n'est pas intégré dans le calcul du potentiel fiscal et financier des communes, utilisés notamment pour déterminer l'éligibilité aux dispositifs de péréquation horizontale (ministère de l'économie et des finances, 2017).

Figure 15 : L'extension des produits fiscaux résidentiels dans un contexte balnéaire



(Source : budget de la commune de Saint-Cyprien, 2019 ; Conception : M. Bosch, 2024)

Nous prolongeons ainsi, la mesure du processus de résidentialisation des ressources fiscales des communes au regard des systèmes fiscaux liés à l'attractivité touristique. Cela met en lumière la spécificité balnéaire des produits fiscaux résidentiels qui s'opère en plaçant la caractéristique 'touristique' au deuxième rang de la pyramide des recettes (Figure 15). Fondée sur l'accueil de nouvelles populations, l'interaction urbanisation-tourisme renforce la principale modalité de développement local, la résidentialisation et de fait le régime d'accumulation du capital.

Néanmoins, attractivité touristique, qualité du cadre de vie, attrait du rivage et marchés résidentiels saisonniers, sont autant de facteurs qui participent à caractériser la production de logement et plus largement la production urbaine au sein du littoral. Si parler de financiarisation du littoral renvoie donc à singulariser son marché immobilier à l'aune de ses caractéristiques de localisation (aménités littorales) et de ses spécificités fiscales, leur géographie révèle une forme supplémentaire de la ville financiarisée avec de nouveaux entrants participant eux aussi à maintenir et à faire évoluer le régime d'accumulation du capital.

b. La fiscalité économique, l'autre extension du régime d'accumulation du littoral

L'objectif de ce point est donc d'illustrer et de finaliser le déploiement structurel du régime par le développement économique de la station balnéaire. D'illustrer son influence sur la construction et la trajectoire économique de ce territoire et plus largement celui du littoral occitan. Dans la dynamique de la théorie de l'accumulation intensive ou extensive⁸⁵, l'intérêt de ce dernier point d'analyse est de mettre l'accent sur l'unité et la cohérence du système par lequel le régime d'accumulation prend forme. Comme énoncé dans le chapitre 1 de ce manuscrit, le régime d'accumulation « *extensif, renvoie au développement du capitalisme qui conquiert de nouvelles branches et de nouveaux marchés, étend ses relations de production à de nouvelles sphères de l'activité économique, sans pour autant modifier de manière importante les conditions de production et l'efficacité du travail ou du capital* » (Juillard, 2002, p.557). Dans le cadre de notre régime d'accumulation du capital caractérisé par un processus d'accroissement des stocks des éléments bâtis, le tissu économique de la station se retrouve construit, structuré, organisé et développé selon le même précepte, celui de l'attraction des populations. Son rôle dans le système va être de répondre aux besoins générés par le régime en vigueur autrement dit, se spécialiser dans une économie tournée vers les populations happées et fixées par le régime. Ainsi, la dernière interrelation que nous proposons entre urbanisation et régime d'accumulation du capital s'opère autour de la caractéristique historique de la station, celle d'un territoire construit et développé indépendamment de sa capacité productive avec pour ressource économique majeure les populations. A ce titre, la modalité principale dans la production de l'espace littoral qui est celle de la construction résidentielle, va constituer la base économique de ces territoires impliquant des

⁸⁵ Elaborées d'abord par M. Aglietta, ces thèses ont connu ensuite un très grand développement. On ne saurait donner ici la liste de tous les travaux qui peuvent leur être rattachés. Nous nous référons principalement à M. Aglietta, Régulation et crise du capitalisme, Paris, Calman-Lévy, 1976 ; Benassy, Boyer, Gelpi, Lipietz, Mistral, Munoz et Ominami, Approches de l'inflation : l'exemple français, Paris, CEPREMAP, 1977 ; Benassy, Boyer, Gelpi, « Régulation des économies capitalistes et inflation », Revue économique, mai 1979 ; H. Bertrand, « Le régime central d'accumulation de l'après-guerre et sa crise », Critique de l'économie politique, avril-septembre 1979 ; B. Billaudot, L'accumulation intensive du capital, thèse, Paris, 1977 ; R. Boyer, « La crise actuelle : une mise en perspective historique », Critique de l'économie politique, avril-septembre 1979 ; A. Granou, Y. Barou et B. Billaudot, Croissance et crise, Paris, Maspero, 1979 ; A. Lipietz, Crise et inflation, pourquoi ? Paris, Maspero, 1979 ; J. H. Lorenzi, O. Pastré, J. Toledano, Paris, La crise du XXe siècle, Paris, Economica, 1980.

marchés secondaires où le système d'exploitation repose sur des enjeux de population. Par une analyse de la cotisation foncière des entreprises à l'échelle du territoire communautaire de Sud-Roussillon, nous allons pouvoir appréhender une forme supplémentaire d'extension du régime par la composition d'un système productivo-résidentiel.

1. Une exploitation historique du foncier littoral au service de l'économie touristique et résidentielle

L'économie résidentielle, telle que la définit Davezies (2008), accorde une attention particulière à l'attractivité des territoires et à son impact sur les mobilités géographiques des ménages (Cusin, 2008) :

« L'économie résidentielle de l'Insee s'exprime en nombre d'emplois. Il s'agit de l'ensemble des emplois qui répondent localement à la demande des ménages. C'est ce que l'on a appelé, dans des travaux antérieurs, les emplois qui se localisent pour vendre (par opposition à ceux qui se localisent pour produire ou ceux, publics, qui se localisent pour servir). Dans l'abondante littérature internationale du siècle passé portant sur la théorie de la base, ces emplois sont appelés « emplois domestiques ». C'est le terme qu'utilisent des auteurs comme Hoyt, North ou Tiebout. (...). La théorie de la base est une approche des moteurs du développement local par les revenus. Ce sont les revenus – dits basiques – qui viennent irriguer les territoires et qui insufflent leur développement : il s'agit de la contrepartie des biens et services produits localement et vendus à l'extérieur, des salaires de fonctionnaires, des prestations sociales, des dépenses de tourisme, etc. Dans un deuxième temps, c'est la circulation interne des revenus dans les territoires qui permet le développement des emplois domestiques par le jeu de multiplicateurs d'emploi et de revenu. En bref, ce modèle est néoclassico-keynésien, combinant offres territoriales de toutes natures vis-à-vis du reste du monde, qui attirent les revenus basiques, et demande interne qui libère les effets multiplicateurs » (Davezies, 2008, p.50-52). Pour résumer, il désigne l'économie résidentielle comme l'offre territoriale vis-à-vis d'agents résidents inactifs sur le territoire : retraités, touristes, actifs employés ailleurs (« navetteurs »). La mesure de cette économie s'exprime en valeurs monétaires. Il s'agit donc de montants monétaires de base économique, jusqu'ici largement ignorés des analystes, qui viennent accroître la base productive des territoires (mais aussi les bases publiques, sociales et médicales). Au sein de cette définition nous retenons les paramètres

suivants : (i) l'attractivité des territoires ne se limite pas au seul dynamisme de la sphère productive. Les zones les plus compétitives et les plus créatrices de richesses ne sont en effet pas toujours celles où les ménages souhaitent habiter et où ils dépensent leurs revenus ; (ii) une production et une consommation qui peuvent être déterminées par des lois géographiques et économiques différentes.

L'hypothèse avancée par Grandclement (2020) est que l'attractivité des littoraux français s'est accompagnée de mutations fonctionnelles et morphologiques majeures, liées notamment à l'extension de l'urbanisation et à l'essor des fonctions résidentielles et touristiques (DATAR, 2004). Cependant, leur analyse s'est concentrée autour de l'artificialisation et des politiques d'aménagement au lieu de privilégier les modèles de développement économique (Robert et al., 2019) :

« Les dynamiques socio-économiques des littoraux s'inscrivent pourtant dans des mutations plus vastes qui ont remis en cause les approches traditionnelles du développement régional. Les mobilités accrues des populations, qu'elles soient résidentielles, quotidiennes ou touristiques, génèrent des flux massifs de revenus qui signent une dissociation spatiale croissante entre les lieux de production et de consommation des richesses (Davezies, 2009). L'économie résidentielle, alimentée par la consommation des populations résidentes ou présentes sur un territoire (Blondy et al., 2013), s'est imposée comme un levier supplémentaire voire alternatif de développement économique (Segessemann, Crevoisier, 2016). Ainsi que l'a théorisé Laurent Davezies en revisitant la théorie de la base économique, la captation des revenus des navetteurs, des retraités, des touristes ou des résidents secondaires alimente le développement de secteurs et d'emplois tournés vers la satisfaction de cette demande locale (Davezies, 2009). Le terme de développement résidentiel désigne ainsi des formes de développement territorial dans lesquelles la captation de flux de revenus par les territoires grâce à leurs aménités alimente l'essor de l'emploi des activités présentielle définies par l'Insee comme « les activités mises en œuvre localement pour la production de biens et de services visant la satisfaction des besoins de personnes présentes dans la zone, qu'elles soient résidentes ou touristes (...). Les littoraux constituent un exemple emblématique de ce processus de résidentialisation alimenté par le recul des activités productives liées à l'économie portuaire et l'essor du tourisme et de l'urbanisation (Garnier, 2011). L'essentiel des travaux qui ont contribué à caractériser ce tournant « post-productif » s'est concentré sur les espaces

ruraux, que ce soit dans la littérature francophone (Talandier, 2008) ou anglophone (McCarthy, 2008). Alors que la « déculturation industrialo-portuaire » (Lavaud-Letilleul, 2012) a relégué en arrière-plan les problématiques liées aux activités productives, le développement de l'économie résidentielle sur les littoraux a essentiellement été lu par le prisme de l'urbanisation décrit plus haut » (Grandclement, 2020, p.233-249). Au sein de ces travaux, l'originalité est de considérer les retombées de l'économie résidentielle sous l'interaction artificialisation-ressources fiscales. De manière plus simple, l'extension urbaine des territoires qu'elle soit d'ordre démographique ou physique par le processus de construction des espaces qui ont pour vocation d'accueillir des parcelles ouvertes à l'urbanisation, revêt l'un des leviers de développement local. Dans ce cas, nous retenons principalement, les variables démographiques et les variables liées à la constructibilité de l'espace en question.

Mobilisant ce schéma théorique de l'économie résidentielle, nous entendons donc la notion d'économie présenteielle comme une économie « portée par la consommation de biens et de services effectuée – directement ou indirectement – pour le compte de personnes présentes dans un territoire donné » (Ruault, 2017, p.595).

Pour faire l'analogie entre les modalités de développement du modèle d'aménagement de la station construit par l'État et les modalités caractéristiques d'un territoire à économie résidentielle et présenteielle, nous allons nous appuyer sur le schéma scientifique ci-dessus et les données d'archives que nous possédons.

2. Application au modèle d'aménagement de la station

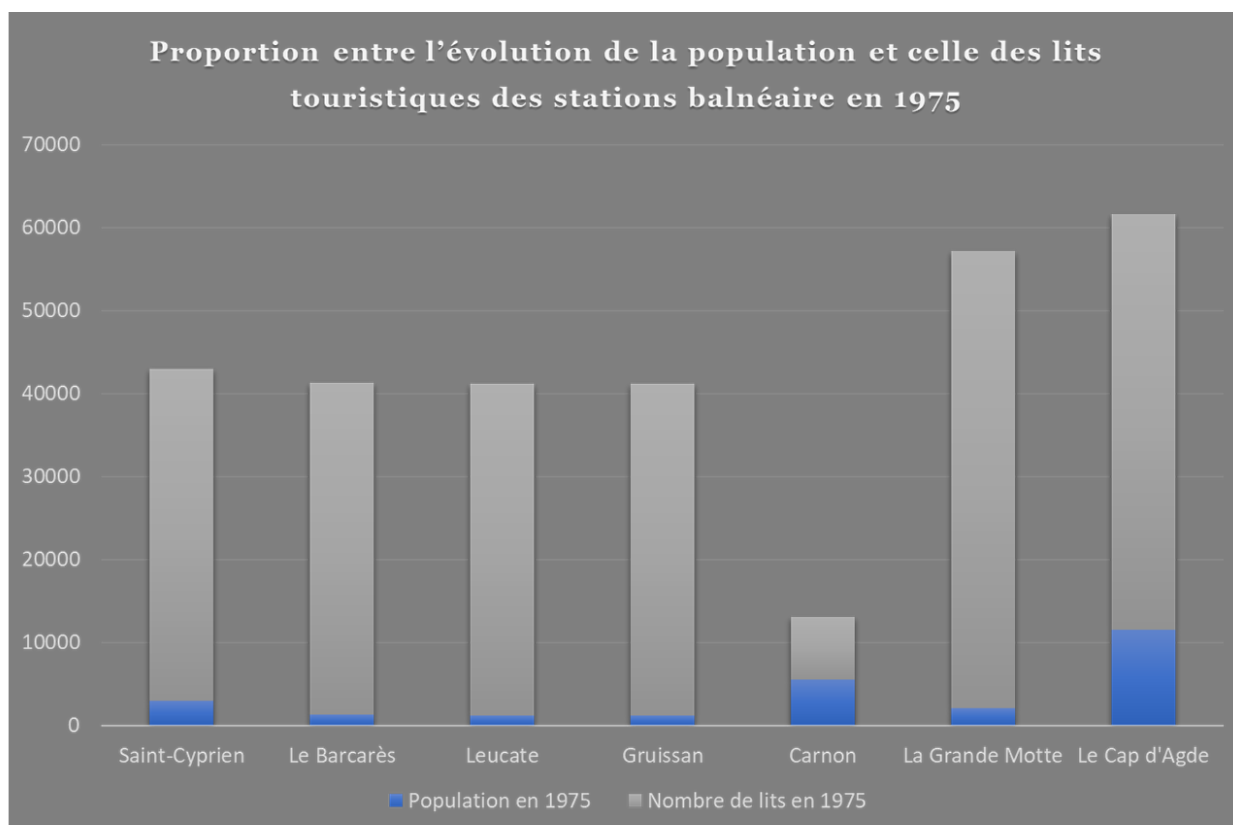
Effectivement, pour correspondre à notre volonté d'affirmer que le modèle d'aménagement et de développement de la station balnéaire a été conçu selon une logique purement résidentielle, nous allons restreindre nos variables aux ambitions des schémas directeurs de l'époque en termes de lits et aux données démographiques historiques (1876 à 2019), issues de la base INSEE.

Il est vrai, Pierre Racine représentait dans ses discours, le littoral du Languedoc-Roussillon comme un territoire du vide car sous-industrialisé et au sein duquel demeurait une économie viticole en crise mais également une pratique balnéaire empreint de clochardise (Racine, 1989). Région inconnue, demeurée à l'écart des mouvements touristiques et l'absence de tout marché immobilier et touristique, ces

territoires étaient davantage des territoires où se trouvaient des systèmes productifs locaux de type agricoles, marin et conchylicole où bien au sein de ports de marchandises comme celui de Sète qui historiquement a toujours eu une activité industrialo-portuaire (Lavaud-Letilleul, 2012). Dans ce contexte, il serait difficile pour nous de constituer une configuration classique des variables de l'économie résidentielle et présente aux titres des dépenses des touristes, les salaires des navetteurs les retraites, les traitements des fonctionnaires, les diverses allocations, prestations et minima sociaux. Des revenus qui alimentent les économies locales indépendamment de leur capacité productive et qui de fait, induisent une économie basée sur les populations (Talandier, 2012).

Tout d'abord, quelques éléments méthodologiques afin de justifier la mobilisation des certaines de ces données notamment le choix de leur temporalité. En effet, les données démographiques en notre possession nous permettent d'obtenir une interprétation des trajectoires de peuplement à partir des années 1876 allant jusqu'aux années 2019. Cependant, la période visée doit répondre à notre questionnement portant sur la relation entre la part des populations présentes au sein de ces territoires et leur régime d'urbanisation en lien avec l'opération d'aménagement du littoral occitan. A ce titre, nous nous sommes intéressés aux évolutions démographiques entre 1954 et 1975. 1954 car c'est durant cette période que s'établissent des villages de villégiatures aux pratiques et aux usages de nature permanente. De plus, entre 1954 et le moment où l'opération d'aménagement du littoral est lancée, la part démographique reste la même. Notre deuxième repère temporel est le champ d'action attribué à la mission qui était prévu pour une période de dix ans. En ce sens, l'année 1975 nous permet d'appréhender l'impact des ambitions du projet d'aménagement à l'échelle des lits touristiques.

Graphique 5 : Le modèle urbain de la station balnéaire, un territoire résidentiel



(Source : documents d'archives, 1989, Insee, Recensements de la population 1876-2019)

Economie des stations balnéaires de la mission « Racine » (Graphique 5) : même si nous ne détenons pas à cet instant « T », la variable emploi, c'est-à-dire la part des emplois salariés allouée aux services touristiques et domestiques nous devinons au regard du nombre de lits touristiques présent au sein de ces territoires, l'impact de ces derniers sur le mode développement économique impulsé par leur création. En effet, nous pouvons affirmer la domination du secteur économique par la sphère résidentielle et présente par la création de 272 400 lits touristiques à l'échelle de l'ensemble des stations, contre 48 868 habitants permanents. Au sein de ce chiffre, 136 200 lits sont des résidences secondaires de forte densité comme les immeubles collectifs et de formes d'habitat moins dense comme les villas ; 25% des lits sont attribués aux campings et 25% autres aux installations hôtelières ou organisations hôtelières notamment des clubs vacances et villages vacances.

Structure urbaine et démographie (Graphique 5) : nous pouvons énoncer deux lectures : d'abord, une urbanisation plus rapide que celle de la population démographique; puis,

une évolution démographique tout de même car en moyenne, toujours à l'échelle de nos stations nous notons un taux moyen d'évolution démographique de 598,96% entre 1954 et 1975. Cela s'explique notamment par le fait que plusieurs unités touristiques ont été créées ex-nihilo sur des espaces nus, c'est notamment le cas de la Grande-Motte où en 1954 la population recensée était de 54 habitants contre 2165 en 1975.

Enfin, nous ne pouvons nier la logique keynésianiste instituée par les grands corps d'État où par l'intégration d'un maillage en infrastructures portuaires, l'objectif était de faire émerger une économie du balnéaire fondée sur l'attraction en masse de populations saisonnières. Ainsi, l'étatisation économique de ces territoires a conduit à une spécialisation spatiale d'une économie touristique et donc d'une économie résidentielle et présenteielle comptant sur la présence de populations de masse écartant toute trajectoire d'économie productive. Pour clôturer notre illustration, nous mettons à disposition la promotion de l'économie locale dans les bulletins municipaux de l'époque par la commune de Saint-Cyprien (*Illustration 32*). Cette communication dévoile notamment le fort développement de l'économie résidentielle lors du développement touristique de la commune, conformément à la définition de cette dernière de l'INSEE : *La sphère de "l'économie résidentielle" contient principalement les services aux particuliers, la construction, la santé, l'action sociale, le commerce de détail, les activités financières et le transport de voyageurs. Pour ces activités de proximité, l'emploi suit la population (INSEE, 2006).*

Illustration 32 : Planche photo des diverses annonces faisant la promotion des nouveaux commerces sur la commune au sein des bulletins municipaux

LA PLAGE
Le Boulevard Maillol



"LA MURENE"
Madame PUGMAG, Joues
ARTICLES DE PLAGE
SOUVENIRS
Boulevard Maillol



LE BOULEVARD MAILLOL — Photo Street, Saint-Cyprien-Plage

Parfumerie Vermeille
Soins de Beauté
Épilation à la cire
Manucure
Boulevard Maillol

Teinture de cils et sourcils
Bijoux Fantaisie
SAINT-CYPRIEN-PLAGE

Pharmacie GEDDO
— Boulevard Maillol —
SAINT-CYPRIEN-PLAGE

Les Meubles de la Gare
1, Rue Courtois — PERPIGNAN
(Tous près de la Gare)
Des meubles de tous styles
à vitrines d'exposition
PRIX AFFICHÉS
(Parking assuré pour votre voiture)

LES GRANDES ÉTAPES DE SAINT-CYPRIEN PLAGE

- 1957 La Municipalité conduite par son Maire, Monsieur OLIVO, permet de constater avant tout le monde des perspectives que le tourisme offre au littoral LANGUEDOC-ROUSSILLON, assure l'avenir de SAINT-CYPRIEN en réalisant d'une part les réserves littorales indispensables et en lançant, d'autre part, les premiers lotissements de la plage.
- 1962 L'association commune-Groupes Cadres des Députés, intervenant par la création de la SOCIÉTÉ CIVILE pour l'AMÉNAGEMENT TOURISTIQUE DE SAINT-CYPRIEN, voit le jour. Le second ancrage est tracé. La phase des études géologiques débute immédiatement.
- 1963 Mise en route des travaux relatifs aux ouvrages de base : port, hôpital, école, station d'épuration.
- 1964 Validation de la première tranche d'aménagement réservée aux tracés collectifs et début des constructions.
- 1967 Mise en service du bassin nord du port, du château d'eau, de la station d'épuration. Lancement de la première tranche d'appropriation du quartier portuaire : poursuite du programme du boulevard Maillol, en particulier autour de la plage.

Ceci est le passé. Un passé prestigieux qui nous permet de prévoir un avenir particulièrement brillant.

CONSTRUCTIONS METALLIQUES et INDUSTRIELLES
Chargement Fer — Charbonnerie
Serrurerie — Ferronnerie
Etabl^{rs} RICHIER et C^o
S. A. en capital de 25000 francs
Rue du Four à Char
66 - ELNE

BÂTIMENTS TRAVAUX PUBLICS MONUMENTS HISTORIQUES
— Siège Social à FOIX —
Avenue de Séban - T. 320
ENTREPRISE GEORGES HORTE
A PERPIGNAN :
15, rue Léon Bourgeois, 28
Téléphone : 344357
SAINT-CYPRIEN-PLAGE
Téléphone : 25

J. P. MASSET
Décoration
Meuble et décor d'appartement type de PORT-CATALUNYA
Concessionnaires :
KNOLL — FORMES NOUVELLES, BOUTIQUE DANDINE
41, 43, boulevard Clemenceau — PERPIGNAN
Téléphone 347395

Résidence Port-Catalunya
Saint-Cyprien-Plage
(Pyrénées-Orientales)
Directement sur le Port de Plaisance
Vue DÉPENDABLE
Appartements grand luxe :
3 chambres - Séjour - Salle de bains
Cabinet de toilette - Cuisine - Parking
Loyers facilités de Paiement
APPARTEMENT TYPE SUR LE PORT
SOCIM PORT-CATALUNYA
39, Quai Vauban, 39
PERPIGNAN
Téléphone 343497

Agence Port-Cipriano
Locations • Ventes • Achats
Agence Immobilière de Saint-Cyprien
après le FNMIH
A la Résidence PORT-CIPRIANO, la première des plus belles résidences de SAINT-CYPRIEN-PLAGE, vous pouvez acheter un appartement, vide ou meublé, de studio au quatre pièces. Loges faciles de paiement, possibilité aussi par la location saisonnière. (Pavillonnaire classique. Placement d'été).

« Vous vous amusez également pour tout achat de terrain, villa, fonds de commerce situés dans les environs de SAINT-CYPRIEN ou ses environs. »

Locations saisonnières dans cette résidence de grand standing au sein de la commune. Documentation et tarif sur demande.
SAINT-CYPRIEN-PLAGE (P.O.) — Tél. 25

« Ceci spécialement pour le premier des tracés : le BASSIN NORD PORT-CIPRIANO est situé directement sur la plage, donc très facile à traverser. »

« Au rattachement de la Résidence vous trouverez un Centre Commercial et deux ou trois clubs pour enfants, une galerie de maisons ainsi qu'une location de chaques baignes et de parasols. »

« Descriptif par quatre appartements et par plusieurs villas-villas par étage, les appartements disposent tous d'une ou plusieurs loges d'un ou deux terrasses ou terrasses avec sur la plage à son pied, avec une belle table permettant une vue panoramique. »

« L'ensemble pavillonnaire « Costa Brava » offre harmonieusement le belvédère des chalets aux surfaces patinées avec leurs balcons et met en valeur la beauté de la résidence de caractère méditerranéen. »

« Le site est compris en réfrigération, un accès privilégié, une vue panoramique sur la mer, une vue sur le golfe et de nombreux placards. »

« Le site d'une superficie de 100 hectares, aménagés en landes, en champs, en forêt et en mer. »

« Pour la location saisonnière, les appartements sont entièrement équipés à l'exception du frigo qui vous pouvez louer sur place. »

« Le studio est varié selon les appartements, le maximum étant d'un grand 2 pièces la chambre d'un coin cuisine pour deux personnes dans la salle de séjour et le salon. Ils sont individuels, totalement indépendants dans l'ensemble. Pour les appartements d'une chambre. »

« En Juillet et en Août les locations se font au mois ou à la quinzaine de 1 ou de 2 ou 3 nuits jusqu'à 15 ou 31 au mois. Par contre, pour les autres périodes vous pouvez réserver pendant le nombre de jours, ou de semaines, que vous désirez. Mer, soleil, montagne, soleil, soleil, indépendance, emplacement idéal, prix très raisonnables, tels sont les avantages qui vous sont offerts par la Résidence PORT-CIPRIANO dans laquelle vous avez la certitude de passer des vacances heureuses. »

FIGUERES et DE LEON
ENTREPRISE DE POSÉ QUALIFIÉE
M. Boulevard Clemenceau, 39
PERPIGNAN
Tel. 344748 et 348072
GERFLEX
TAPIFLEX
MOQUETTES
DALLES

SUPER-MARCHE
DELONCA, propriétaire
LIBRE SERVICE
ALIMENTATION
• D O U E R I E •
Résidence Port-Cipriano
ST-CYPRIEN-PLAGE
Tél. 1-92

Laverie « A L'OURS BLANC »
LOCATION DE LINGE — Résidence
REPAS DE TEINTURERIE — PORT-CIPRIANO
ST-CYPRIEN-PLAGE

Mesurier SALVADOR VENTURA
Avenue Général-Lacour
ELNE

ECONOMIE
« Tout habitant qui se soucie économiquement... et plus tard... »

« Dans le cadre de ce programme, le Comité Municipal a constitué un comité de recherches et d'études, qui a permis de réaliser un programme de travaux de rénovation urbaine et d'équipement, particulièrement intéressant par son caractère innovateur. »

« Cette œuvre par le Comité au service de la collectivité est le fruit de la coopération de tous les habitants de la commune. »

« Cette œuvre par le Comité au service de la collectivité est le fruit de la coopération de tous les habitants de la commune. »

Mesurier Général JULIEN BARCIA
ELNE

Mouvement total de fonds pour deux établissements de crédit



ELNE
ABATTOIR MUNICIPAL
Inauguration de vaches abattues
de 1953 à 1963

LA PLAGE
Le Boulevard Maillol
Imposante voie de 50 mètres de largeur, bordée de palmiers.
Promenade avec les arcades, avec ses cafés, ses magasins de toutes sortes : articles de plage, vêtements, parfumerie, alimentation, restaurants, banques, pharmacie, chapelle, siège du Syndicat d'Initiative, etc...

« Des immeubles fleurissent sur les bords de la mer, et les villas se dressent au milieu d'anciennes constructions d'une architecture remarquable. »

« La commune dispose de toutes les facilités pour les touristes, et les services publics sont très développés. »

BNP
banque nationale de Paris
SAINT-CYPRIEN-PLAGE
Immeuble « Le Trévis » — Boulevard Maillol

UNA LIBRE-SERVICE
UNION DES COMMERCANTS
J. PIGNAUD
DE L'ALIMENTATION
Immeuble Hippocrate — Boulevard Maillol — Tél. 24
Et spécialisée dans la vente de produits.

TOUS TRAVAUX D'IMPRIMERIE
TYPO et OFFSET
Travaux • Diplômes • Cartes
IMPRIMERIE DES PUGMAGS
PERPIGNAN
1, 3 bis, rue de Doctor Rives
Téléphone 343497

MEUBLES NICOL
Journal du Cabinet de Justice
ELNE
Tél. 210
Meubles modernes et de style
Facilité de paiement
QUALITE — PRIX — CONFORT

ELIAN
Boulevard Maillol
Saint-Cyprien-Plage
ARTICLES POUR CADEAUX
Ecrans d'art, cartons, objets de belle

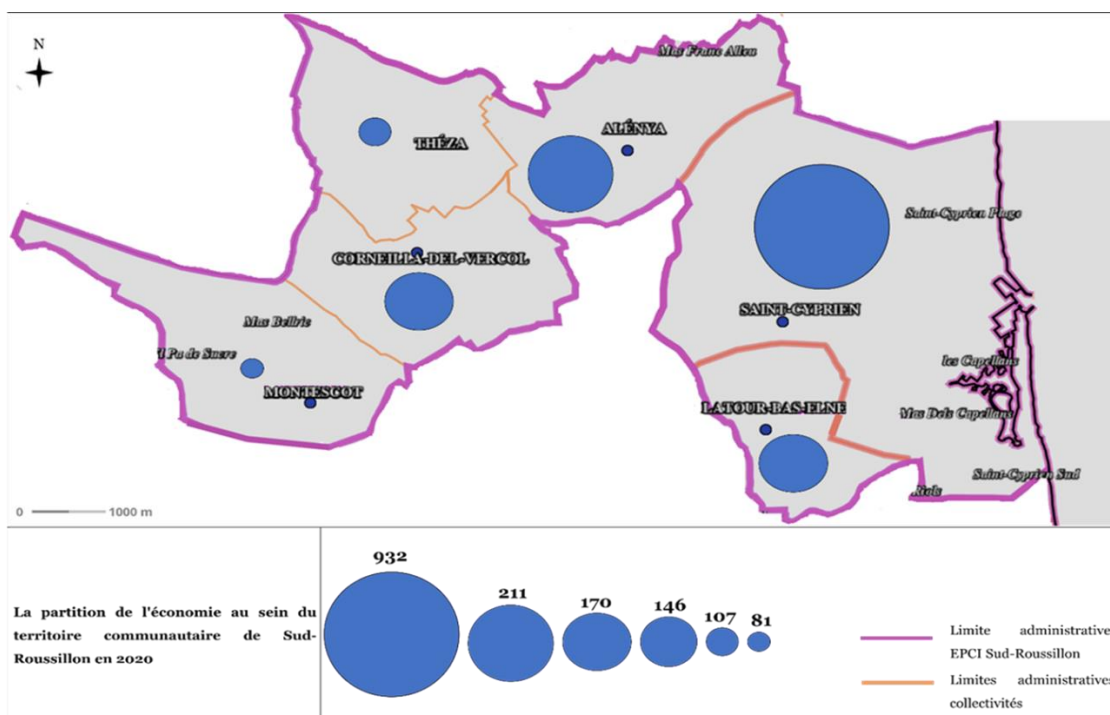
La Friture de la Baignade
Désiré DHAINAUT
Boulevard Maillol
SAINT-CYPRIEN-PLAGE
RESTAURANT
Parking

(Source : archives communales de la ville de Saint-Cyprien, 2019)

c. Un produit de la fiscalité économique teinté de produits résidentiels

Le dernier élément de fiscalité que nous allons mobiliser est la cotisation foncière des entreprises (CFE). Elle est un matériau assez pertinent au regard des informations qu'elle procure. En effet, elle permet de mieux comprendre les logiques de spatialisation des activités et de mettre en évidence le degré d'ouverture des systèmes productifs locaux. Dans le cadre de notre recherche, elle permet aussi de fournir une grille d'analyse des processus d'externalisation du régime d'accumulation sur la trajectoire économique à l'œuvre dans les territoires.

Carte 2 : La Partition de l'économie au sein du territoire commentaire de Sud-Roussillon en 2020



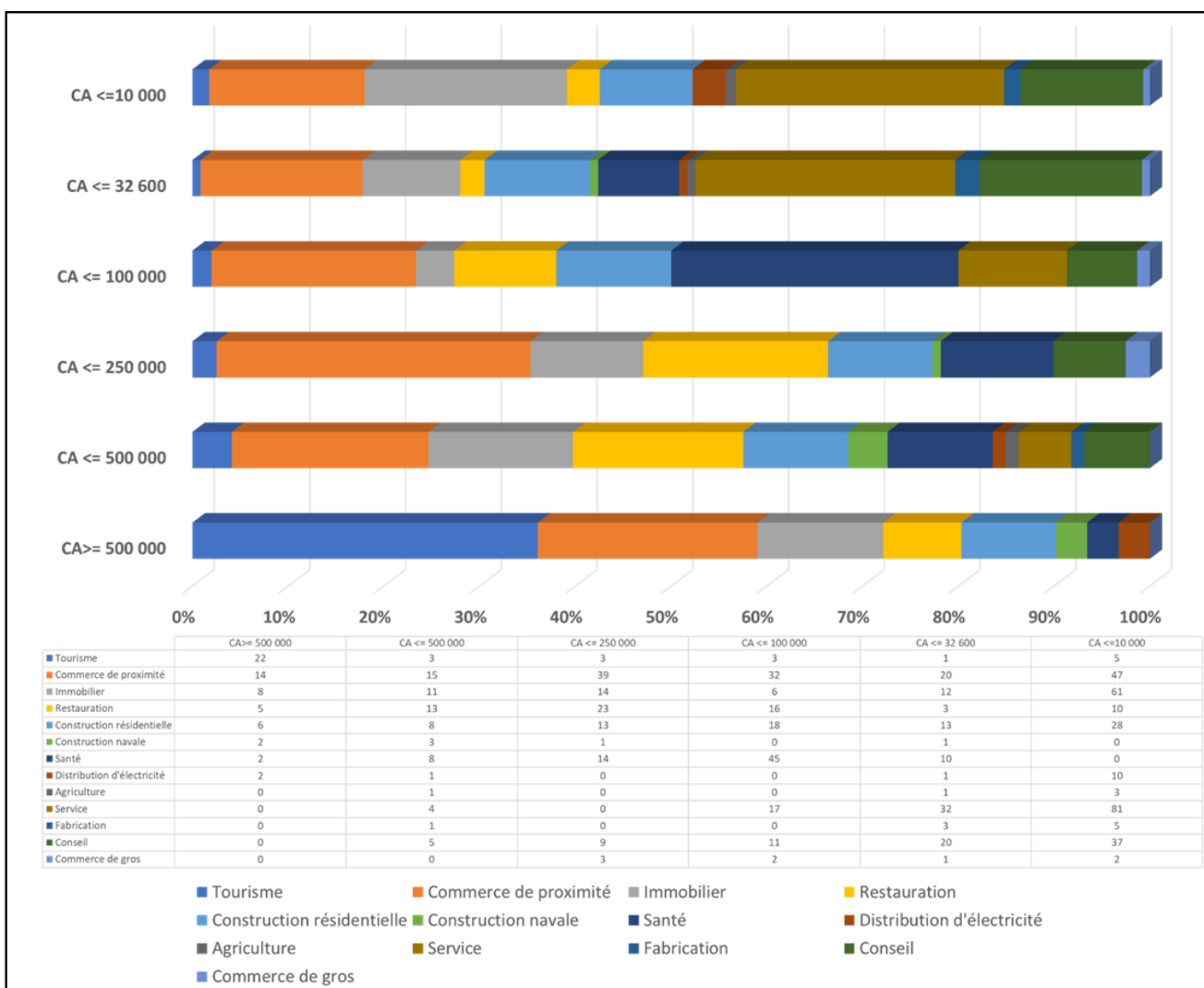
(Base de données : CFE Sud-Roussillon, 2019)

Réalisation et conception : M. Bosch, 2024

Revenant à une échelle plus récente, la vision globale de la partition de l'économie au sein du territoire communautaire fait de la collectivité de Saint-Cyprien le premier pôle économique (Carte 2). Ce constat est sans surprise sous l'effet du dynamisme démographique du territoire et de son attrait touristique. L'historique urbain présenté plus tôt, illustre aujourd'hui l'influence sur le déploiement géographique de l'économie mais surtout son impact sur sa typologie par une domination du marché résidentiel, les activités productives sont résiduelles et ceci sur l'ensemble du territoire communautaire (Graphique 6). Associé aux politiques locales d'équipements, qui nous le rappelons, hissent la commune de Saint-Cyprien en haut de la hiérarchie urbaine, la sphère résidentielle renforce son « développement hors métropolisation » (Talandier,

2008) par le maintien de cette économie, qui de toujours est venue alimenter et supplanter, voire écarter une économie agricole et/ou industrielle (Talandier, 2018). Spatialisée à l'échelle de Saint-Cyprien (*Carte 5*), nous pouvons observer la bicéphalie économique du territoire avec des effectifs en entreprises de l'ordre de 58% sur l'entité plage contre 42% sur l'entité village. Cette dernière s'illustre également au sein de la sphère productive. Composée majoritairement du secteur d'activités de la construction de bateaux, la zone technique du port concentre la sphère productive du territoire. Regardée à l'échelle des surfaces produites (*Carte 7*), nous voyons comment la trajectoire urbaine du territoire s'est exclusivement développée vers la construction résidentielle, contraignant les opportunités d'ouverture du système productif local. Néanmoins, les surfaces agricoles disponibles et le peu d'exploitants agricoles (cinq sur le territoire), peuvent être un moyen de développer ce secteur d'activité au sein du territoire. Enfin, la distinction entre les deux entités géographiques s'observe aussi au regard des entreprises et de leur chiffre d'affaires (*Carte 3*; *Carte 4*). Effectivement, la base résidentielle comprend les revenus captés par les territoires, elle comptabilise : « *les pensions de retraites, les salaires des migrants-alternants qui résident dans le territoire mais n'y travaillent pas, les dépenses des touristes en hébergements marchands et non marchands* » (Talandier, 2018, p.81). En ce sens, le chiffre d'affaire réalisé par les entreprises au sein d'un territoire peut être un élément de mesure quant à la circulation et à la nature des dépenses générées par les populations et ainsi, déterminer les pôles d'attractivité tant sur le plan géographique que sur le plan économique.

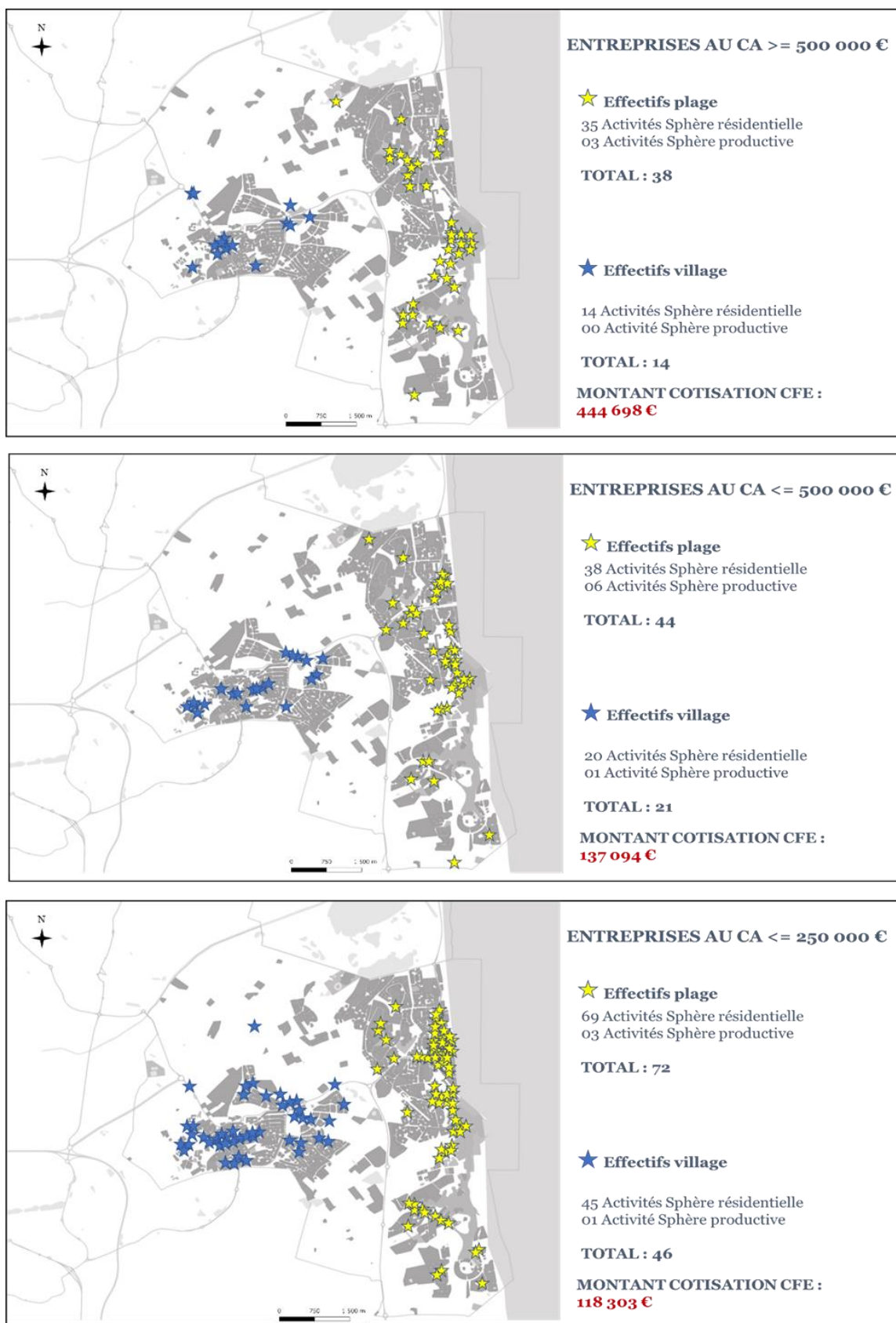
Graphique 6 : La partition des entreprises selon leur chiffre d'affaire



(Base de données : CFE Sud-Roussillon, 2019)

Réalisation et conception : M. Bosch, 2024

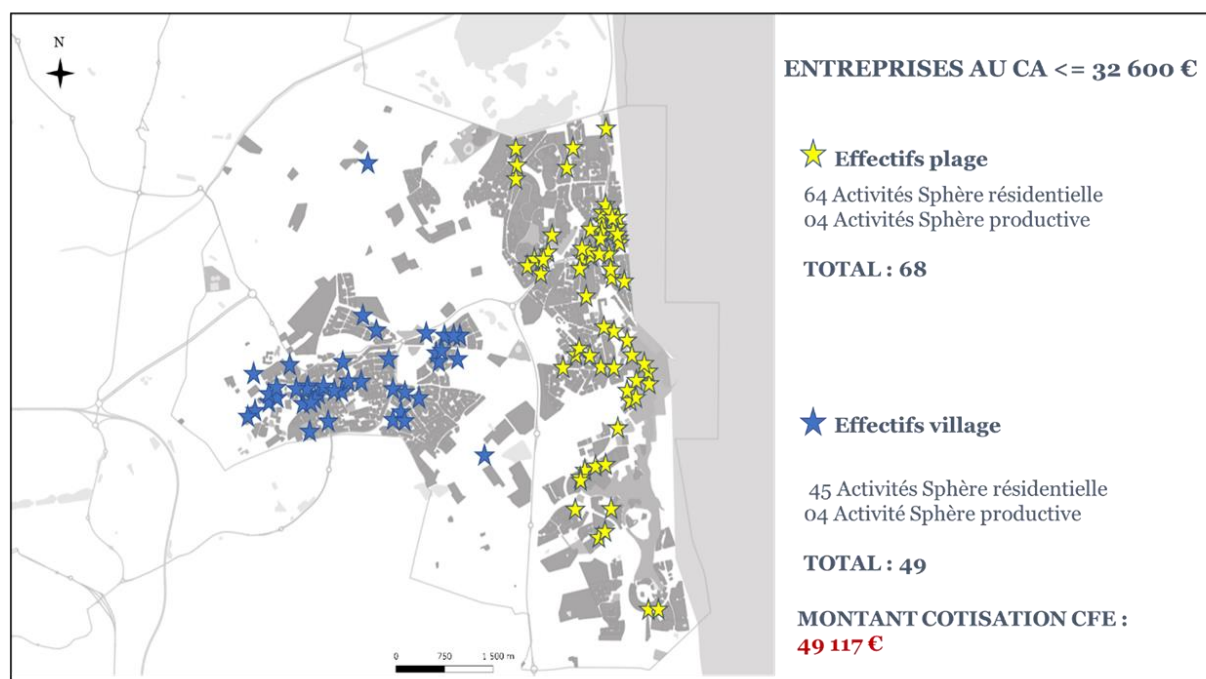
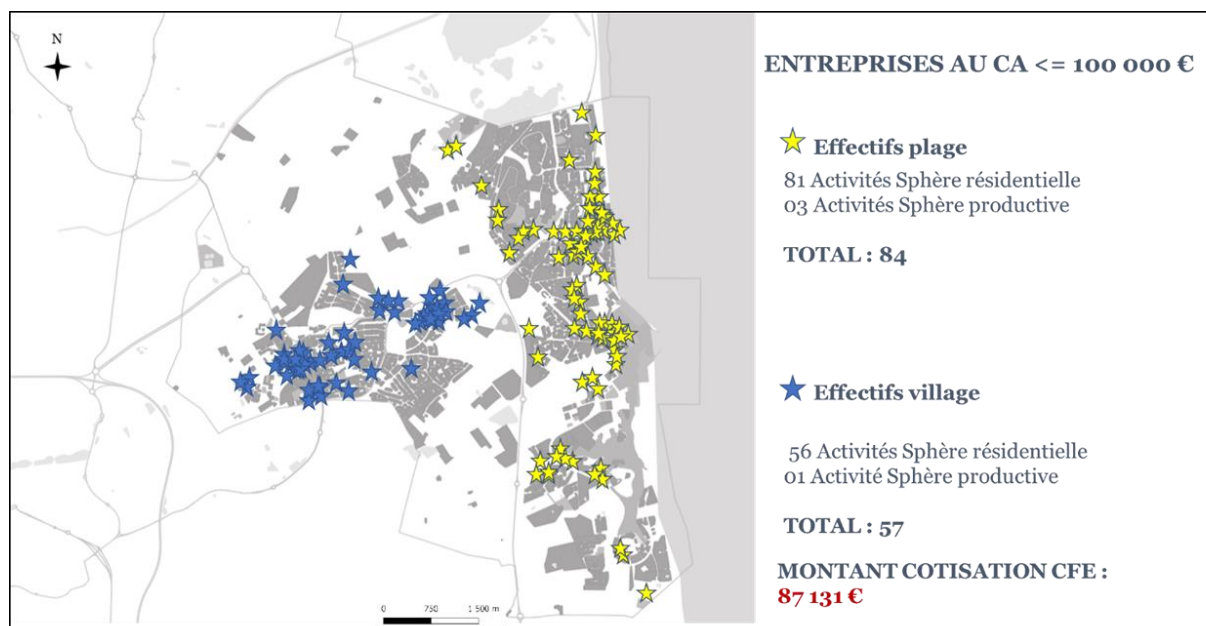
Carte 3 : Cartographie des entreprises en fonction de leur chiffre d'affaire et de leur sphère économique (CA : 500 000 – 250 000 €)



(Base de données : CFE Sud-Roussillon, 2019)

Réalisation et conception : M. Bosch, 2024

Carte 4 : Cartographie des entreprises en fonction de leur chiffre d'affaire et de leur sphère économique (CA : 100 000 – 32 000 €)



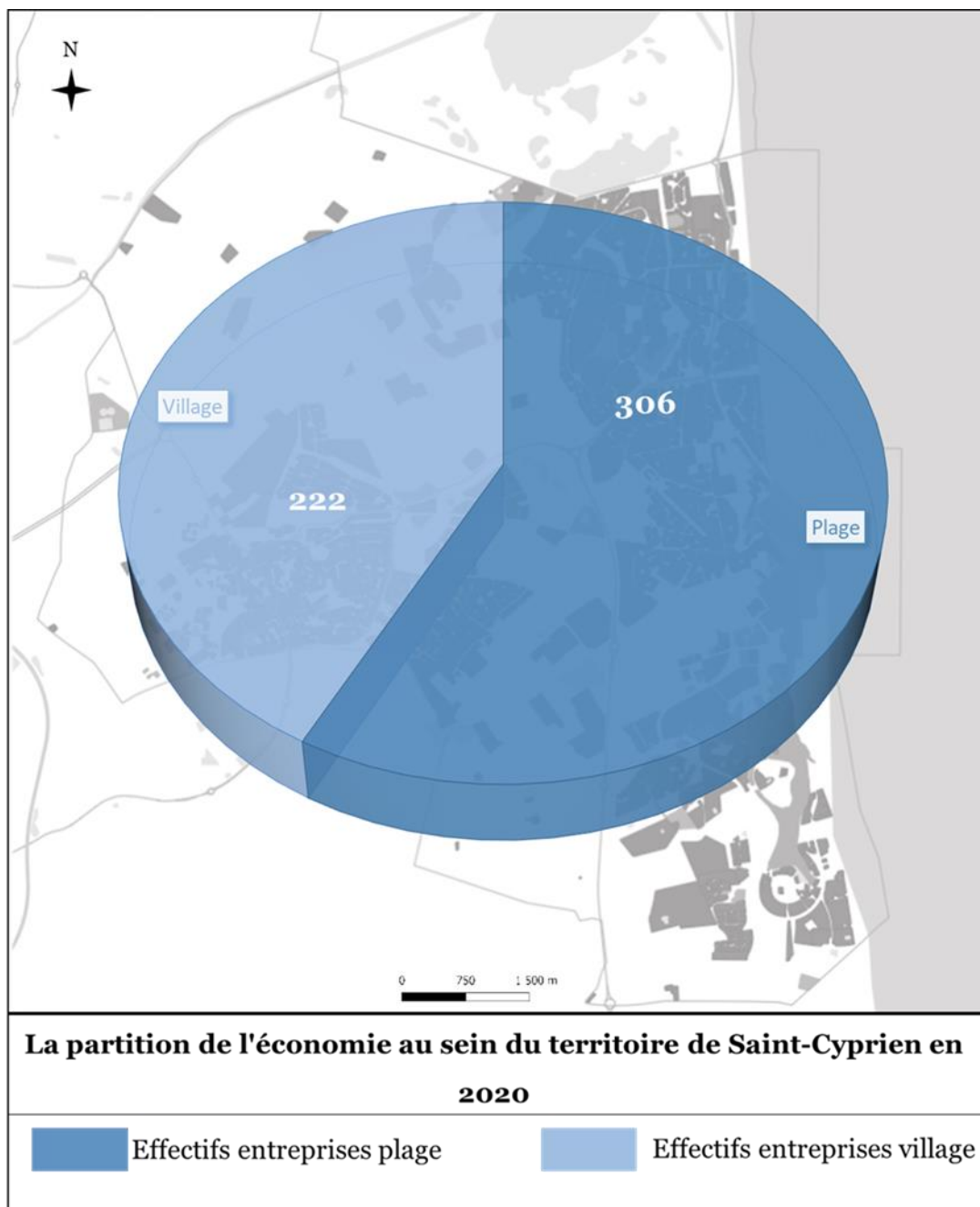
(Base de données : CFE Sud-Roussillon, 2019)

Réalisation et conception : M. Bosch, 2024

Ainsi à l'échelle de la commune de Saint-Cyprien, le pôle économique dans sa dimension géographique se caractérise par une concentration des entreprises au sein de l'entité plage et plus particulièrement autour du port et de la bande littorale, là où se concentrent les halles commerciales et les restaurants. Sur le plan de la circulation des flux financiers, le pôle économique de la station s'illustre par le secteur d'activité « tourisme » totalisant 36% des effectifs et le secteur du commerce de proximité, qui

lui totalise 23% des entreprises présentes parmi celles obtenant un chiffre d'affaire supérieur ou égale à 500 000 euros (Carte 3).

Carte 5 : La bicéphalie économique du territoire de Saint-Cyprien, 2020

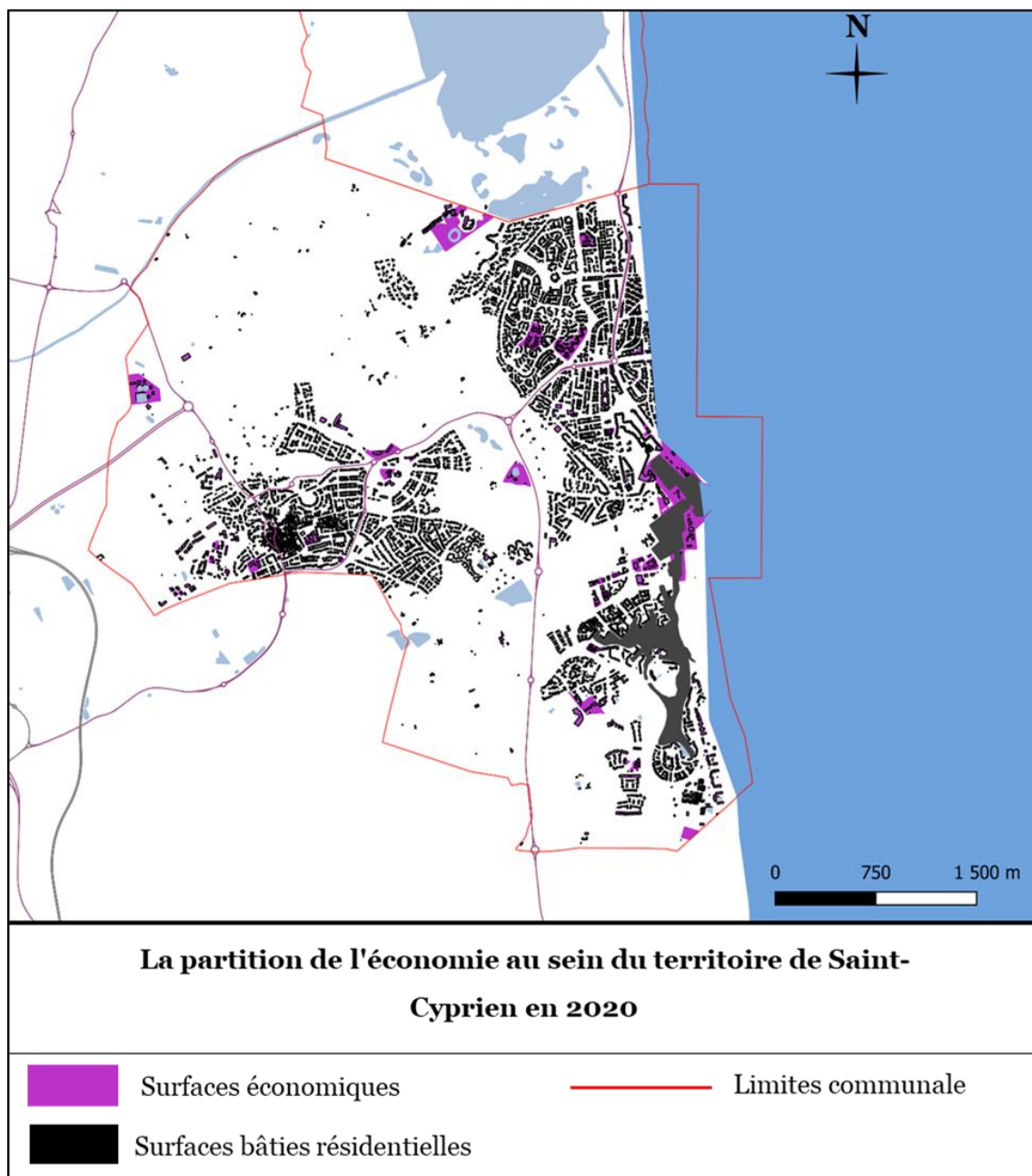


(Base de données : CFE Sud-Roussillon, 2019)

Réalisation et conception : M. Bosch, 2024 ⁸⁶

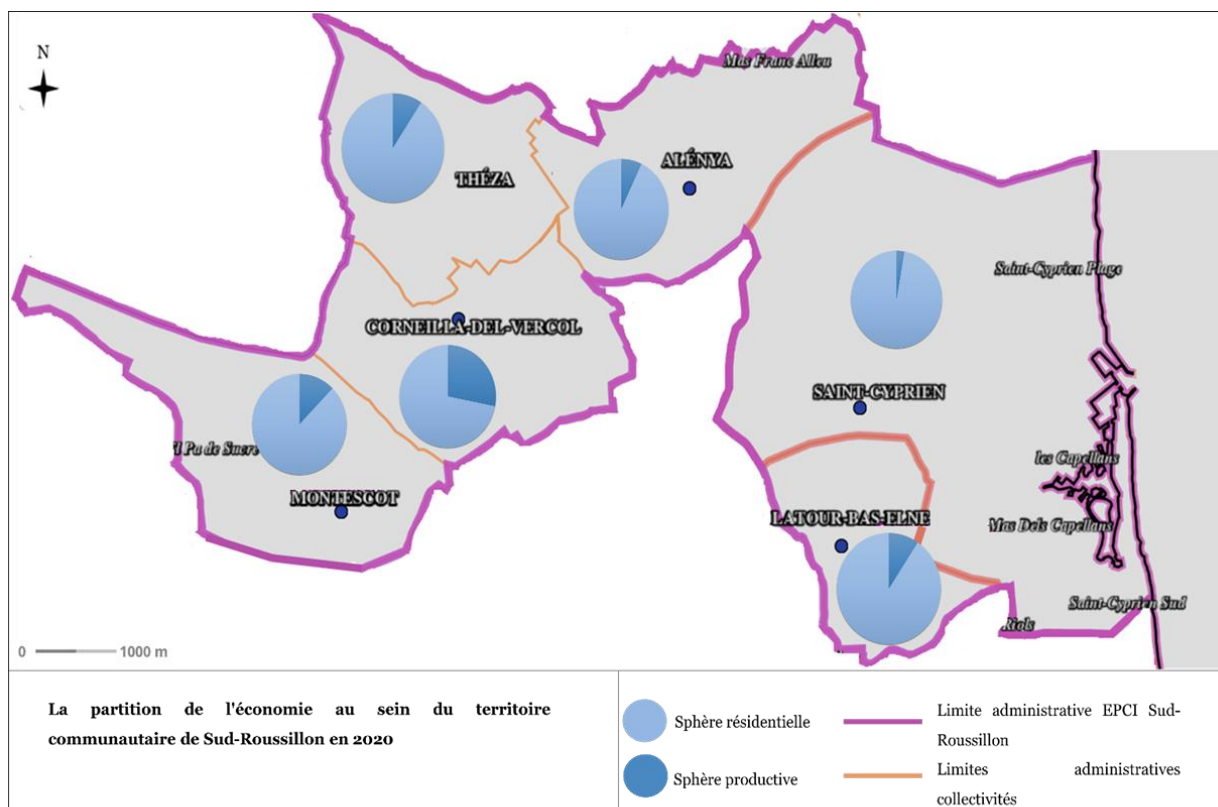
⁸⁶ Nous avons enlevé les entreprises ayant un chiffre d'affaire nul.

Carte 6 : Le régime d'urbanisation de la commune de Saint-cyprien au regard des surfaces produites économiques



Réalisation : AURCA, M. Bosch, 2024

Carte 7 : La Partition de l'économie au sein du territoire communautaire de Sud-Roussillon en 2020 selon les sphères économiques



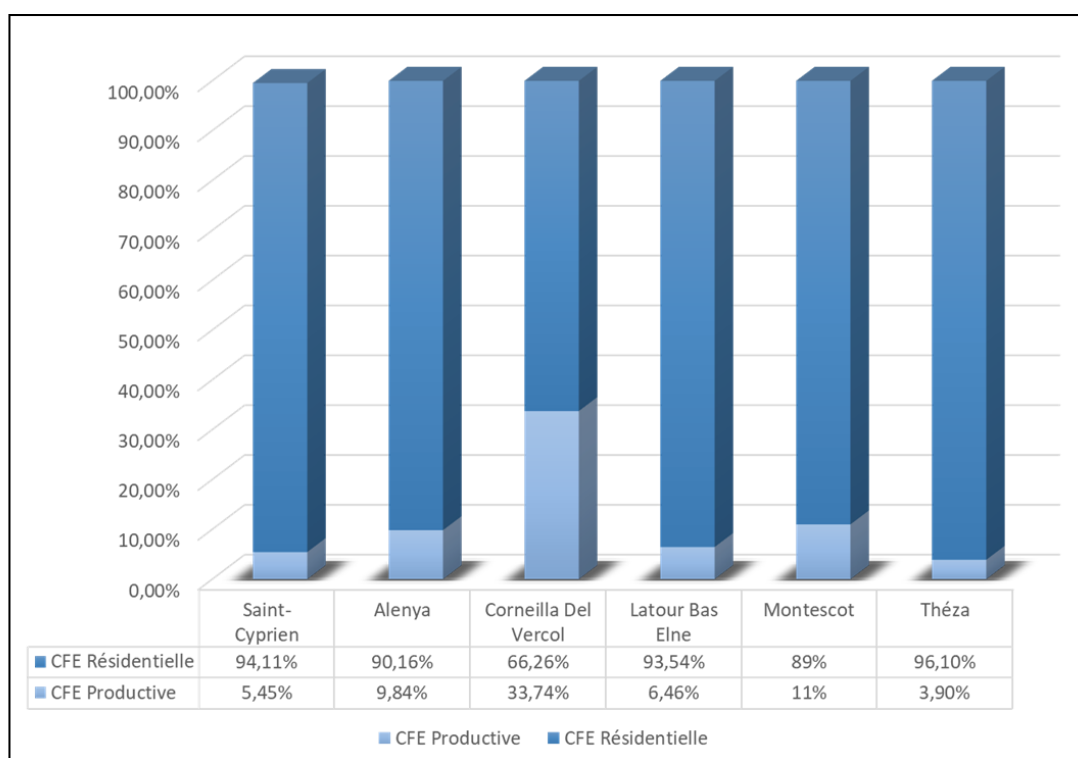
(Base de données : CFE Sud-Roussillon, 2019)

Réalisation et conception : M. Bosch, 2024

Toutefois, même si la surreprésentation de la sphère résidentielle dans l'économie du territoire (Carte 7) peut être un enjeu de développement local, en raison du fait qu'elle demeure le moteur économique de l'ensemble du territoire communautaire ou encore par le fait qu'il y a une certaine dépendance aux populations afin de capter les flux de la demande. L'analyse fine de cette sphère économique, son évolution depuis la mission « Racine », nous renvoie à un enjeu beaucoup plus large avec une économie résidentielle qui va être le financeur principal des EPCI. En ce sens, notre appréhension du système territorial à base résidentielle, diffère quelque peu des travaux de recherche qui développent la notion d'économie résidentielle autour de flux de revenus que captent les territoires grâce à leurs aménités (acceptation considérée par exemple par Davezies, Talandier, Segessemann, Crevoisier) ; ou pour qualifier les emplois créés grâce à la consommation locale des ménages; ou encore autour du tourisme (Terrier, 2011) portant sur les activités tournées vers la demande des ménages présents sur un territoire. En possession des cotisations foncières des entreprises, nous proposons de développer la notion d'économie résidentielle autour des gains fiscaux qu'elle procure aux autorités locales (Graphique 7). Beaucoup de travaux s'accordent sur le levier

économique qu'elle offre aux territoires et comment pour certains, excluent des dynamiques métropolitaines, trouvent en ce mode développement un moyen de s'intégrer dans le paysage de la compétition territoriale. Ici, la possession de cette taxe nous donne l'opportunité de juger à quel point l'économie résidentielle est un levier d'action pour les autorités locales en venant alimenter leurs ressources fiscales et de faire le lien entre urbanisation et finances locales et mise en actif de l'espace littoral.

Graphique 7 : La partition de la taxe CFE selon les sphères productives ou résidentielles au sein du territoire communautaire en 2019



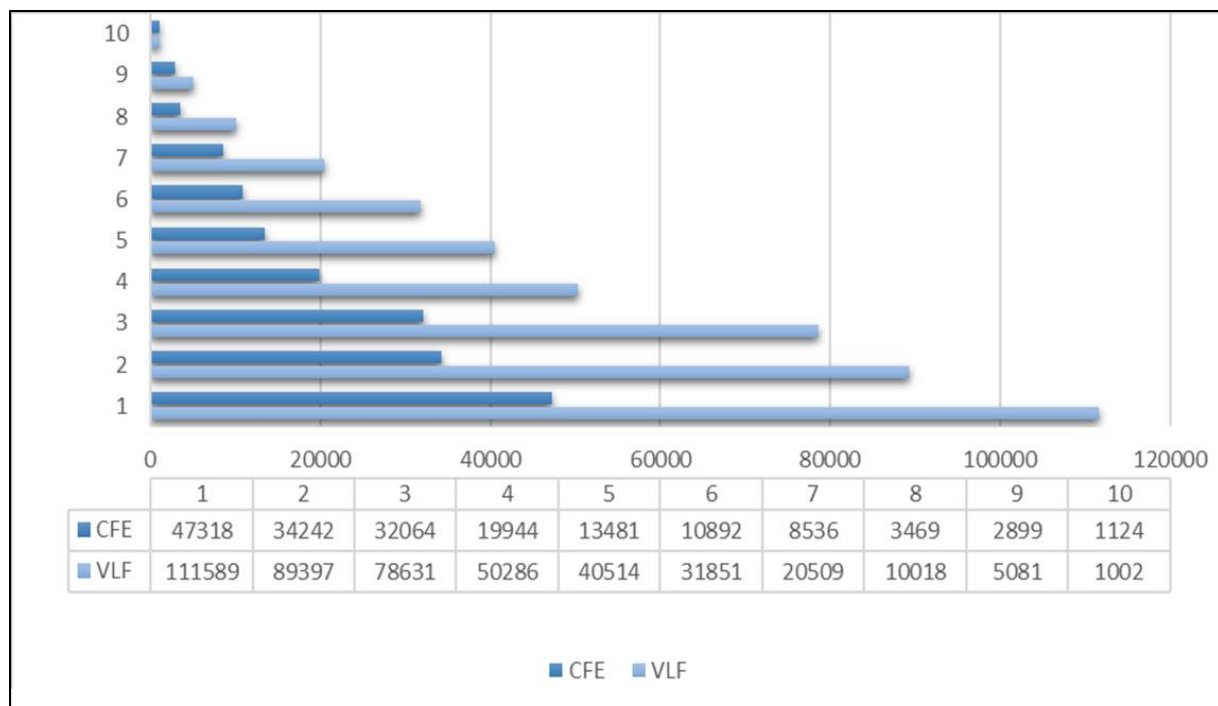
(Base de données : CFE Sud-Roussillon, 2019)

Réalisation et conception : M. Bosch, 2024

En effet, le tissu des entreprises est un élément essentiel de l'écosystème local car ces dernières sont principalement concernées par des impôts « territorialisés », puisque la contribution fiscale des entreprises au financement des services publics locaux est estimée à 55,7 Md€ en 2021, soit l'équivalent de 34% de l'ensemble des recettes fiscales locales (OFGL, 2021). Par ailleurs, les entreprises paient un tiers du foncier bâti. La première contribution qu'elles ont payé en 2021 en direction des collectivités était la taxe foncière sur les propriétés bâties, avec un montant de 11,9 milliards d'euros (soit près du tiers des recettes générées par cet impôt) selon Observatoire des Finances et de la Gestion publique Locales. Enfin, si les règles sur les taux contraignent la capacité des collectivités à modifier le taux de CFE, elle ne demeure pas moins un levier fiscal

important car toute implantation d'entreprise sur le territoire va générer des produits fiscaux. Cette création de nouveaux produits fiscaux issus de l'activité économique est néanmoins particulière car elle ne dépend pas en premier lieu du chiffre d'affaire ou des gains de productivité des entreprises mais de la valeur locative cadastrale (*Graphique 8*), soit leur emprise au sol.

Graphique 8 : Un schéma de calcul de la taxe foncière des entreprises basé sur la valeur locative cadastrale des unités économiques



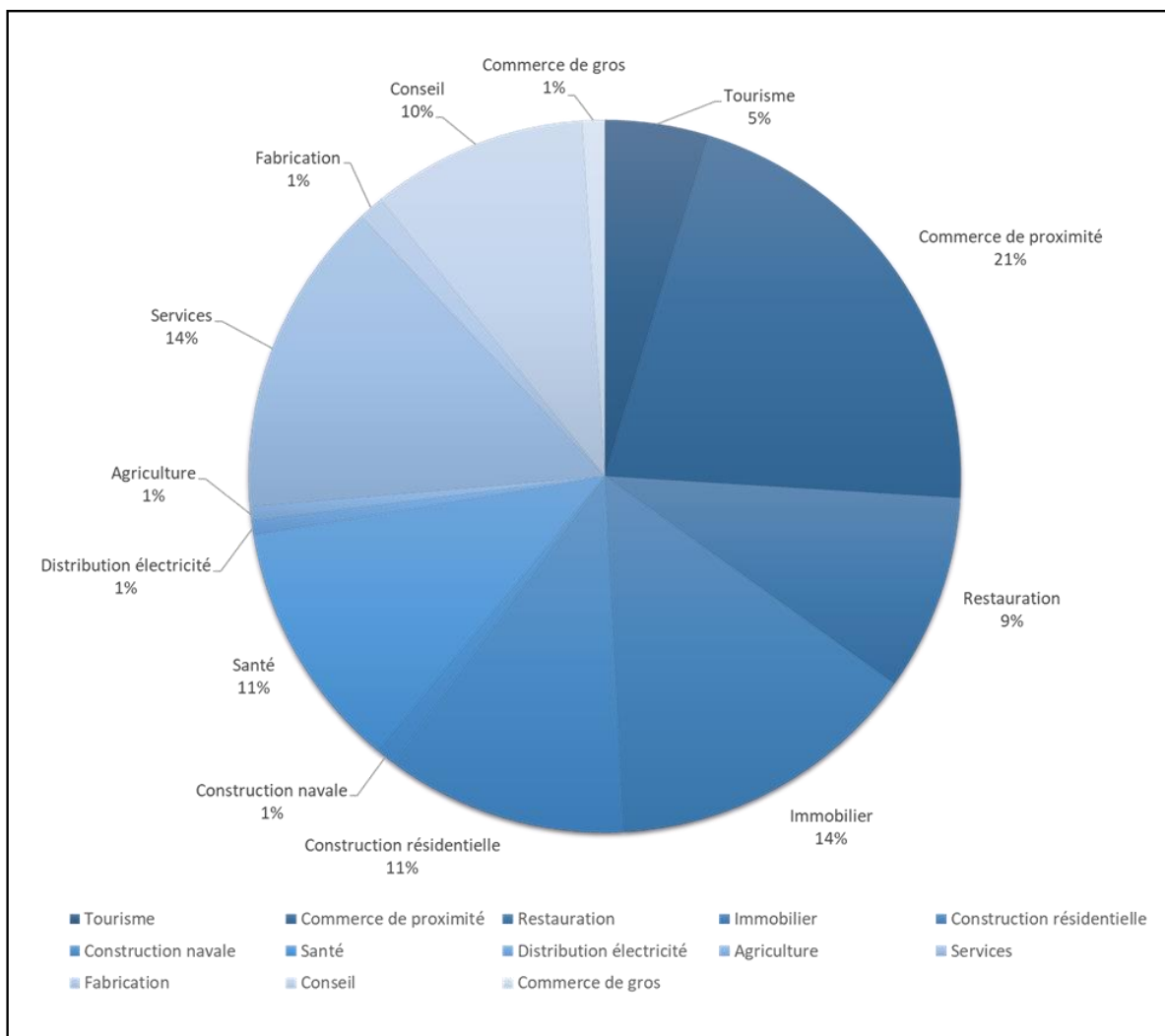
(Base de données : CFE Sud-Roussillon, 2019)

Réalisation et conception : M. Bosch, 2024

Ainsi, selon la nature de l'activité, nous allons voir comment le tissu économique est lui aussi un générateur de produits fiscaux résidentiels. Observer le tissu économique à travers sa valeur cadastrale et par extension à travers sa valeur fiscale, ou par les effectifs qui composent les deux sphères économiques peut donner lieu à plusieurs interprétations. Cependant, les analyses quantitatives réalisées conduisent au même résultat, à savoir que la sphère résidentielle est la première source de revenu du territoire.

1- Première illustration à partir des effectifs : quand le secteur de l'immobilier vient supplanter l'activité touristique

Graphique 9 : La typologie du tissu économique de la commune de Saint-Cyprien



(Base de données : CFE Sud-Roussillon, 2019)

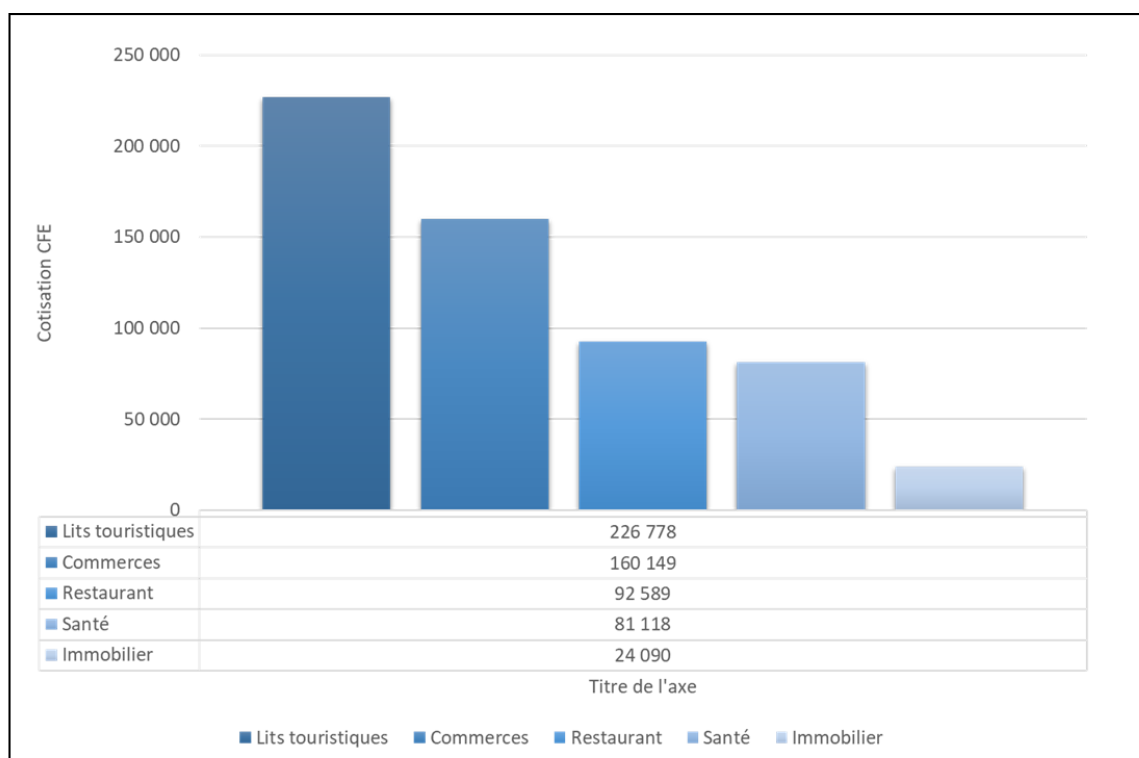
Réalisation et conception : M. Bosch, 2024

Loin de nier l'activité des commerces de proximité et de la santé qui sont aujourd'hui devenus un maillon du développement local, et donc un fort indicateur sur les dynamiques de peuplement en cours, nous remarquons l'émergence d'un secteur d'activité aux ramifications et aux effets économiques multiples, celui de l'immobilier (Graphique 9). Effectivement, la typologie du tissu économique ci-dessus, rejoint à expliquer l'extension du régime d'accumulation du capital par l'identification de nouvelles branches et de nouveaux marchés ; nous faisons notamment référence au secteur de la construction résidentielle, et surtout par une reconnaissance de l'étendue de ses relations de production où à l'échelle du territoire de Saint-Cyprien, elles

s'appréhendent par l'émergence d'un véritable écosystème du marché urbain avec : ses producteurs, ses vendeurs, ses promoteurs et ses acheteurs. Ici, nous considérons donc que l'économie résidentielle désigne l'une des bases économiques du processus d'accumulation du capital, à savoir l'un des moyens qui permettent au régime de capter de nouveaux espaces économiques. La présence en nombre des activités qui participent à l'édification des constructions, et que d'autres branches non moins nombreuses sont sollicitées pour les équiper, les promouvoir, les entretenir et les vendre font de la construction un secteur clef de la sphère économique résidentielle.

2- Deuxième illustration à partir de la cotisation CFE : Une cotisation de la CFE principalement détenue par les lits touristiques marchands

Graphique 10 : Les activités qui possèdent les plus importantes CFE à payer à l'EPCI



(Base de données : CFE Sud-Roussillon, 2019)

Réalisation et conception : M. Bosch, 2024

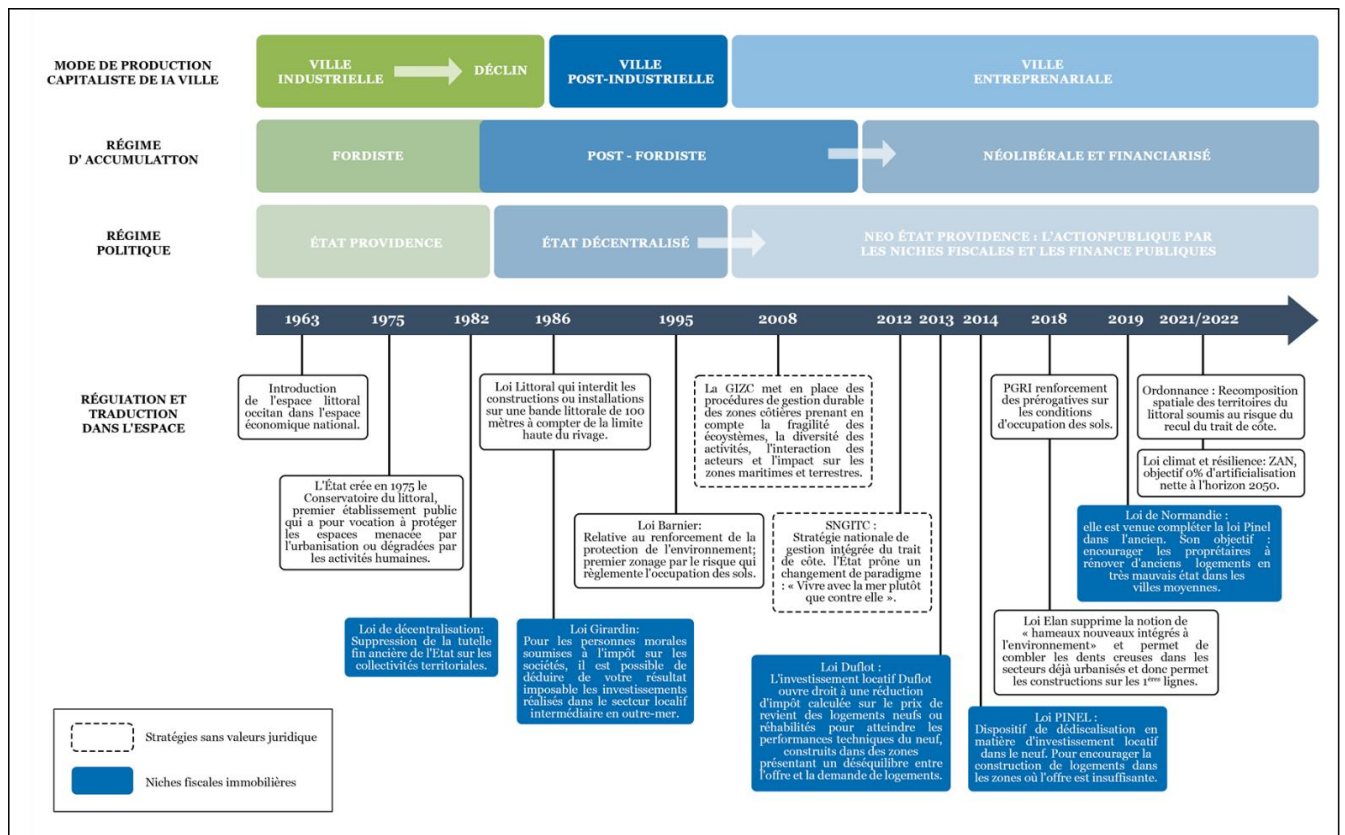
Notre traitement de la fiscalité a toujours eu pour objectif d'illustrer l'interdépendance entre fiscalité et dynamiques spatiales. Prenant acte de la connexion entre le niveau de la taxe fiscale des entreprises et leur emprise au sol, les résultats en notre possession permettent de confirmer l'hypothèse de ce que nous appellerons le processus de création de produits résidentiels. Cette formulation rend compte du fait que la croissance des produits fiscaux liée au développement économique, implique une

croissance résidentielle assise sur le foncier et l'immobilier (*Graphique 10*). Une dynamique spatiale extensive du tissu économique qui renvoie mécaniquement à des dynamiques d'usage des sols. A ce titre, ce n'est pas l'aspect strictement budgétaire des produits fiscaux qui nous interroge mais bien leur rôle dans le processus de maintien et de croissance du régime qui oriente de manière systématique vers l'expression d'un processus d'accumulation du capital par un urbanisme de la croissance. Ce faisant, c'est un ensemble structurel régi par un développement résidentiel qui participe au processus d'étalement urbain ou au prolongement et à la densification de l'urbanisation littorale (Pecqueur, Talandier, 2011).

En définitive, l'urbanisation du littoral peut être reconnue comme l'opératrice majeure participant à un processus de développement résidentiel qui transforme la structure des activités économiques des territoires (Davezies, 2009). Toutefois, son rôle ne tient pas seulement à observer son influence sur la construction des systèmes territoriaux locaux qui se manifeste par l'émergence de territoires économiques spécialisés dans l'économie résidentielle et présente. Son rôle est beaucoup plus large car elle est l'élément fondateur à toute activité économique, et le lien de dépendance va bien au-delà des enjeux de population car lorsque nous observons la structure des produits fiscaux à l'échelle du tissu économique, le lien de dépendance se déplace vers les futures opportunités d'expansion spatiale de l'économie des territoires dont la raréfaction est en cours. Une extinction de la ressource foncière viendrait de fait, entraver la croissance globale de ces territoires directement dépendants de leur fonction résidentielle et donc par extension de sa base d'exploitation, le foncier.

Conclusion de la section 2

Figure 16 : Un État aux régimes multiples : entre restrictions et libéralisme



Réalisation : M. Bosch, 2024

La figure de synthèse proposée (Figure 16) est à la fois une grille de lecture et un résultat. Menée sur la trajectoire des politiques urbaines de développement économique et sur les leviers législatifs de production urbaine, elle démontre que la conversion à des approches de développement durable est en réalité très partielle. Ces politiques sont de fait encore très orientées vers le développement immobilier, soit par le biais de la restitution de zones par l'ouverture de nouveaux fronts urbains, soit par le biais d'incitations fiscales ou financières ciblant les investisseurs immobiliers. Les politiques urbaines, sont en effet ciblées et fortement marquées par l'idée selon laquelle le confortement et l'extension des espaces de rente va avoir pour effet de réinsérer des lieux autrefois recalés des dynamiques de développement dans l'espace économique mais aussi, de faire rentrer de nouveaux espaces ou enfin, de maintenir les espaces déjà compétitifs dans une trajectoire d'attractivité. En effet, pour reprendre Lefèvre et Pinson (2020), et sur la base des travaux de Logan et de Molotch (1987) ou encore ceux de Cox (2016), nos résultats rejoignent leur hypothèse où l'extraction de la rente foncière est la logique qui domine les paradigmes de la fabrique de la ville. Les

opérateurs qui vivent de l'extraction de cette rente – propriétaires, promoteurs, firmes de services urbains, entreprises de construction, agences d'ingénierie et d'architecture mais aussi élus politiques – ont un intérêt objectif à réduire les enjeux de développement à une question immobilière. Si leur démonstration s'opère aux politiques de développement local, la conclusion est sans ambiguïté quant au fait que l'État participe lui aussi activement inscrire la production urbaine dans un régime de croissance capitaliste de la ville permettant aux intérêts immobiliers de réaliser de substantielles plus-values et aux élus de démontrer leur activisme (Wolman et Goldsmith, 1992).

Conclusion du chapitre 2

Pour revenir à nos questions de départ : quelles sont les modalités de production de l'espace du littoral ? Dans quels contextes elles ont émergé et comment ont-elles évolué ? Les premiers éléments de réponse que nous pouvons avancer, sont que la trajectoire du littoral occitan témoigne d'une géohistoire du modèle de production de l'espace en France, marquée par des tendances nationales d'une part, et que ces mêmes tendances inscrivent les modalités de production de l'espace dans une dynamique cumulative et extensive du capital pour répondre à des objectifs de croissance d'autre part. En effet, les différents régimes politiques ou de régulation qui ont construit la croissance du littoral occitan, révèlent un rapport important entre système économique et production de l'espace. La première période, celle qui désigne le commencement de l'histoire urbaine du littoral occitan par le mode capitaliste fordiste, fait de la station balnéaire l'archétype de la ville construite selon les préceptes industriels : l'organisation scientifique et sectorielle de la production de l'espace, l'intégration de masse du processus productif au sein d'un même espace, sont les modes d'organisation retenus pour accroître la productivité de l'urbanisation littorale pour répondre à une demande certes soutenue mais relativement standardisée. Abordé par son paysage urbain, la station balnéaire se révèle être finalement le témoin historique d'un mouvement social comme il est préconisé au sein du chapitre 1, d'un tournant économique par l'implantation d'un système touristique et par son empreinte architecturale dans l'espace, mais elle est surtout le point de départ pour l'ancrage d'un régime de croissance urbaine bien spécifique toujours présent 60 ans plus tard. C'était l'objet du deuxième groupe de questions, se pencher sur les leviers urbanistiques de cet urbanisme de croissance qui constituent l'écosystème sur lequel prend appui ce dernier pour perdurer dans le temps. En d'autres termes, de quoi se compose le régime d'accumulation du littoral et quels sont les éléments qui lui permettent de se déployer tant sur un plan spatial que sur un plan temporel.

Effectivement, s'exprimer sur les évolutions du régime depuis la mission « Racine », ne revient pas à indiquer que sa composition est changée. En réalité il repose sur les mêmes modalités de développement, il n'évolue pas sur le fond mais sur la forme de son implantation et de son déploiement. La période fordiste est la période de mise en place des politiques d'équipement et des politiques de solidarité, l'État est le principal

financeur. Néanmoins, le déclin de la ville industrielle et donc du régime d'accumulation met en tension le régime politique de l'Etat providence. Et c'est en ce dernier que les changements les plus importants vont s'opérer. Si dans ce modèle productiviste, la problématique spatiale peut être considérée comme primordiale notamment sous l'angle de la disponibilité de fonciers, c'est bien le recul de l'Etat dans l'action publique qui marque un changement sur la forme du régime d'accumulation. Mobiliser la notion de régulation nous permet en effet, de souligner comment l'Etat s'oriente dans une posture à géométrie variable avec la mise en œuvre à la fois de politiques tendant à réduire la croissance du régime d'accumulation et en parallèle, l'application de dispositifs fiscaux visant à soutenir ce même régime. La variable fiscale à l'aune des politiques aux portraits davantage environnementales, est d'autant plus intéressante qu'elle renvoie à l'un des leviers structurels de maintien et de soutien du régime qui est le régime général de la fiscalité locale. Dans le contexte d'autonomisation financière des collectivités territoriales, le développement des territoires est finalement conduit par leur capacité d'urbanisation et donc devient l'un des agents principaux dans l'exploitation de l'espace. Au-delà, l'intégration du régime d'accumulation au système financier local, lui permet de s'adapter aux changements conjoncturels et structurels qui participeraient à le remettre en cause.

En définitive, la notion de régime politique et économique demeure opérante dans le cas de l'urbanisation littorale et plus spécifiquement celle du littoral occitan car elle permet d'observer la trajectoire de ces territoires et les cadres dans lesquels elle émerge et évolue. Elle est opérante également car elle rend compte d'un régime déterminé dans un cadre spatio-temporel donné, ce qui nous permet aisément d'identifier la structure et les variables qui constituent le régime. Elle est enfin pertinente car elle met en relief le profil de croissance du régime d'accumulation et les relations qu'il noue avec l'action publique relevant parfois d'une forme d'influence.

Interroger dans une dynamique a-territoriale, le chapitre 3 poursuit l'identification du profil de développement urbain du littoral mais en intégrant l'échelle des gouvernements locaux. Le chapitre 2 a démontré son ancrage historique et institutionnel, il serait donc pertinent de voir comment les autorités locales se saisissent de ce modèle de développement dans un contexte de territorialisation de l'action publique.

Chapitre 3. L'action publique locale de développement territorial après la mission « Racine » : une logique d'enfermement ?



Source : Terrain sur la montée en gamme des équipements de la station balnéaire, 2022 ; crédit photo : l'auteur

Photo 3 : Le projet ICONIC du Cap d'AGDE inauguré en juin 2022

« Tout est vieillissant, notre parc en logement, nos équipements. Nous sommes sur un ancien modèle qui aujourd'hui ne répond plus à la demande. C'est compliqué pour nous en tant qu'acteurs du tourisme d'innover » (échange informel avec une directrice d'office de tourisme lors d'un atelier, 2019).

« Il faut repenser nos équipements, c'est l'une de nos priorités car c'est un levier stratégique de développement économique pour notre territoire » (échange informel avec une directrice générale adjointe d'une commune littorale, 2019).

« - Il faudrait un nouveau plan Racine, une mission Racine II. – Un nouveau plan d'envergure oui mais pour faire quoi ? » (Dialogue entre deux élus lors d'un atelier, 2019).

Introduction

Ces échanges à l'occasion d'un atelier organisé par la Région Occitanie dont le sujet se prénommeait « *Aménager autrement notre littoral* », résume assez bien le paradoxe actuel de la station : s'émanciper des cadres historiques du modèle d'aménagement de la station balnéaire, mais sans se détacher de ses principes fondamentaux. Si le chapitre précédent avait pour vocation d'identifier les paradigmes de production de l'espace mais surtout les paradigmes propres à la mission « Racine », nous les confrontons ici au processus de territorialisation. Autrement dit, dans quelle mesure les principaux cadres de production de l'espace littoral sont-ils forcés d'ancrage dans les scènes de décisions locales ?

L'histoire des stations balnéaires, comme démontré depuis le début de ce manuscrit, oscille entre des trajectoires locales (celles des communes du plan interministériel ou de la Région Occitanie), et des tendances et des injonctions de l'État, qui impose un socle commun à l'histoire du développement urbain de ces territoires. Toutefois, des bifurcations de trajectoires peuvent s'observer à l'échelle locale dans certains contextes. À ce titre, l'idée de traiter de la trajectoire territoriale des politiques du littoral s'inscrit dans l'ambition d'identifier l'impact d'éventuels effets de territorialité sur les conditions mêmes de formulation et de déclinaison des principes de l'action politique (Faure, 2010). Les politiques d'aménagement depuis les années 1980 ont participé à une territorialisation du littoral, dans le sens où la gestion et le développement des territoires ont été transmis aux pouvoirs locaux. Si dans le même temps, ce même pouvoir central légiférait sur une mise en pause de la croissance urbaine du littoral, le libéralisme du littoral s'est opéré justement par la mise en œuvre de politiques locales qui ont conduit à territorialiser de nouveau les mécanismes de production de l'espace hérités des années soixante (urbanisation, recherche d'aménités, programmes immobiliers). Les réformes de néo-libéralisation de l'action locale des années 2000 ont accentué la part concurrentielle de la production de l'espace par l'intégration et la montée en puissance des enjeux urbains du littoral des gouvernements locaux (requalification portuaire, volonté politique de monter en gamme le secteur touristique, compétitivité). Finalement, parler d'extension du régime d'accumulation revient à dire que non seulement, ce régime s'exporte dans le temps, mais aussi dans les différents cadres de gouvernance, au sein des systèmes de production urbaine de ces territoires et du paysage urbain.

Dans ce chapitre, il est donc proposé d'explorer la place que prennent les paradigmes de la mission « Racine » dans la fabrique du littoral contemporain, à partir des politiques d'équipements à l'échelle des stations balnéaires et en retraçant la trajectoire de leur territoire urbain et balnéaire. Cette modalité de promotion du territoire est l'une des caractéristiques, voire l'une des modalités du régime d'accumulation du capital urbain ; et à plus forte raison dans de ces territoires. Dans un premier temps, il s'agira de comprendre ces mécanismes au sein de leur processus de centralisation c'est-à-dire, la transformation fonctionnelle de ces territoires et observer leur positionnement dans l'ordre urbain. Ensuite, dans un second temps, nous observerons l'extension de ces modalités de développement urbain à une échelle plus fine qui sera celle de notre territoire ressource, la commune de Saint-Cyprien. À cette échelle, nous pouvons appréhender des critères de développement qui restent semblables reprenant un mécanisme de production urbaine de l'espace qui s'inscrirait dans un régime d'accumulation et d'extension du capital urbain produit durant la mission « Racine ». Cette extension s'illustre notamment par une spatialisation du profit qu'engendre ce dernier. Néanmoins, avant de commencer, nous ferons un point conceptuel sur la notion de « ressource », utilisée ici pour évaluer l'érosion ou non du régime d'accumulation de l'espace littoral, et identifier sa trajectoire. Dans un contexte territorial de l'action publique, comment s'adapte et sous quelle forme évolue le régime d'accumulation de l'espace littoral ?

Section 1 : Un territoire régional qui s'inscrit dans une trajectoire d'enfermement

Dans le chapitre précédent, nous avons en partie brosser les fondements du modèle d'exploitation de l'espace littoral et de sa résistance aux changements à partir de la succession des différents régimes politiques. Ceci a notamment mis en lumière sa capacité d'adaptation face au principal changement de paradigme, qui sont les « *modalités traditionnelles d'intervention des autorités publiques tant dans les modes de raisonnement que dans les pratiques* » (Duran, 2020, p.529). Or supplanter l'analyse sur le profil d'adaptation et de maintien du régime d'accumulation au seul titre des régimes politiques serait une double erreur. La première est qu'il est impossible aujourd'hui, de nier la montée en puissance du territoire en matière d'action publique tout simplement, parce que ce sont les gouvernements locaux qui ont le monopole de la gestion publique liée aux transferts de compétences successifs. La deuxième est que la montée en puissance de la référence 'territoire' (Duran, 2020) ne s'appréhende pas seulement sous sa dimension administrative mais plutôt sous sa dimension politique de l'action publique locale. En effet, le territoire est avant tout un outil d'attraction et de promotion territoriale. Les sciences urbaines appellent et définissent ce phénomène le « marketing territorial » en tant qu'« (...) *ensemble des actions publiques menées par une collectivité, afin d'améliorer ou de parfaire son image auprès de groupes-cibles supposés être en mesure de participer à son développement. Le marketing territorial a donc pour objet l'attractivité du territoire auprès de ceux qui sont à même, en s'y investissant, de l'enrichir* » (Le Bart, 2020, p.344). En cela, le territoire est devenu un espace ressource dans une perspective de politique de développement local et de compétitivité des territoires. « *Un contexte où l'injonction à la spécificité et à la différenciation trouve racine dans les années 1990, soit une décennie après les réformes de décentralisation. Le lien entre les deux phénomènes tient au fait que la décentralisation a accentué la concurrence entre les territoires, chacun s'efforçant d'attirer des richesses par ses propres moyens, notamment à l'aide* » (Le Bart, 2020, p.344) de stratégies territoriales de mise en valeur des ressources (Kebir, 2006).

3.1.1. Quand les référentiels de la station « Racine » sont identifiés comme une ressource pour établir des stratégies de mise en valeur du territoire

« Honnêtement ce littoral possède des atouts paysagers, des espaces naturels préservés mais ils ne sont pas valorisés, en tout cas pas assez pour pouvoir identifier tel paysage à tel territoire. À quelques exceptions, on ne peut pas dire qu'il y ait une stratégie de différenciation » (Entretien semi-directif, SCOT, 2020).

En économie territoriale et régionale, la ressource est appréhendée et définie comme une construction des territoires issue de mécanismes sociaux au sein desquels différents acteurs vont s'organiser en réseau pour établir des stratégies de mise en valeur d'un capital (naturel, matériel ou immatériel) et produire ainsi, de la richesse (Colletis et Pecqueur, 1994 ; Crevoisier, 2001 ; Damien et Sobry, 2001 ; Duran 2001; Colletis et Pecqueur, 2004 ; Kebir, 2004 ; Kebir et Crevoisier, 2004 ; Leloup, Moyart, Pecqueur, 2005 ; Gumuchian, Pecqueur, 2007 ; Lacquement, 2016). Le corpus de l'économie territoriale établit donc la ressource comme un outil de mesure des rapports entre un objet et un système de production, « à savoir la manière dont cette relation se construit techniquement, se perpétue, se coordonne et se déroule dans le territoire » (Kebir, 2006, p.703). Cette analyse du processus relationnel pour répondre à des objectifs de développement local est aussi pertinente car elle identifie dans l'espace et dans le temps sa trajectoire. Comme l'énonce Kebir (2006), la ressource ne préexiste pas au territoire, elle est avant toute chose, le fruit d'une relation qui fonde la compétitivité des territoires locaux (Camagni, 2006, 2009) par voie ou non de spécification territoriale (Pecqueur, 2011). Elle est donc dépendante d'une forme de mobilité selon des chocs exogènes ou endogènes au territoire. Par exemple, le déclin des villes minières par le déclin de l'industrie minière où la relation s'est inscrite dans un processus de délaissement et d'érosion de la ressource dans un premier temps, pour ensuite s'engager dans un nouveau lien à la ressource avec un processus de mise en valeur basé sur une croissance d'émergence dans un second temps. C'est cette variation que nous souhaitons étudier.

Effectivement, à l'échelle de notre objet d'étude, cette structure théorique apparaît intéressante car elle va nous permettre d'interroger les liens à la ressource

l'urbanisation littorale' issue d'un système de production « *longtemps caractérisé par une intense activité de production selon des normes centralisées et standardisées* » (Duran, 2020, p.529) et hérité d'un mode de gouvernance aujourd'hui révolu. En ce sens, la ressource fait déjà parti du territoire et les gouvernements locaux en ont fait l'acquisition par les voies de la décentralisation. De fait, nous allons analyser quelles sont les formes de mise en valeur de cette ressource construite et institutionnalisée du temps de l'État Providence, que les élus locaux, nouveaux gestionnaires de cette dernière, vont adopter.

Cette question s'est imposée car nous avons pu observer comment le régime d'accumulation du capital s'est fixé dans le temps malgré l'évolution des cadres de gouvernance et comment il s'est structuré. Une analyse qui se réalise selon des échelles de décisions étatiques. Ici, nous déplaçons notre borne temporelle selon l'évolution du schéma de gouvernance qui s'opère depuis la décentralisation, sur des échelles de décisions locales, où le développement des territoires s'effectue à partir de systèmes de production locaux. Ainsi projeté, l'identification des modalités de production de l'espace littoral revient à interroger l'ancrage du régime d'accumulation au prisme d'un système de production désormais territorialisé.

Pour entamer notre démonstration, nous allons commencer par le contexte de notre objet, l'urbanisation littorale' au sein de la station balnéaire de la mission « Racine ». En effet, dans notre cas, le développement de la ressource concerne un territoire régional fort de son système de production touristique et résidentiel ancré, constitué et avancé qui aujourd'hui est en quête de compétitivité. Suivant l'apport des travaux de Kebir (2006) et de données collectées dans le cadre d'enquêtes qualitatives, constituées d'entretiens semi-directifs et de participations (d'observations participantes) à des ateliers régionaux sur l'avenir du littoral, deux dynamiques de périclisme de la ressource se présentent : (i) la première, s'inscrit dans une problématique de reproduction de la ressource pour qu'elle puisse croître. Selon les termes de Kebir (2006), il s'agit notamment d'investir dans la mise en place de nouvelles filières ; la rénovation, l'entretien et le réaménagement du patrimoine construit. Néanmoins, les systèmes de production territoriaux du littoral occitan se sont davantage illustrés dans une exploitation de la ressource sans assurer son renouvellement ; affectant ainsi négativement l'objet et faisant régresser la ressource. Cette dynamique d'érosion s'explique par un système de

production peu apprenant sans renouvellement des savoir-faire touristiques. Les ressources mobilisées se sédimentent dans le territoire devenant obsolètes avec un épuisement économique ; (ii) la seconde dynamique est davantage prospective bien que déjà présente sous certains aspects, et se caractérise par une problématique de pénurie. Le système de production touristique du littoral occitan repose en grande partie sur l'accueil en masse de populations. Pour ce faire, il mobilise la ressource 'foncière' pour l'établissement d'une offre en lits touristiques importante. En ce sens, les premiers effets de pénurie sont d'ordre structurels : le foncier rentre en pénurie sous l'effet antérieur d'un système de production touristique de type industriel grand consommateur de foncier réduisant ainsi, l'opportunité d'alimenter la production de nouveaux lits touristiques. Enfin, la pénurie est d'ordre environnementale où l'intégration dans le cadre juridique du recul des populations et des activités en dehors du champ spatial balnéaire, conduit directement à la privation de la ressource.

Notre illustration s'organise dans un premier temps au travers des différents projets de requalification portuaire présents sur l'arc occitan, mais également autour des politiques d'équipements entreprises par les sphères locales. Au-delà de leur valeur heuristique, ces derniers sont des éléments de compréhension sur la manière dont le pouvoir local se saisit, du patrimoine de la mission « Racine » pour développer le territoire. Nous poursuivrons avec la question des lits touristiques qui sont les supports de l'exploitation touristique de l'économie balnéaire du littoral Occitan. Ce choix s'explique par l'intérêt croissant des élus, de la Région Occitanie et des services de l'État organisant des ateliers thématiques, mobilisant des centres d'études comme le CEREMA et finançant des diagnostics autour de cette question au cours du projet de recherche (*Illustration 35 ; Illustration 36 ; Illustration 37*). Cet objet était également très présent au sein des entretiens semi-directifs, présenté comme un problème économique à résoudre. Selon les acteurs locaux rencontrés, les lits touristiques sont représentatifs d'un modèle économique dépassé, leur volonté est de monter en gamme afin de proposer une offre plus attractive et répondre aux nouveaux besoins (économiques et environnementaux).

a. Equipements et requalifications des ports : les exemples du statisme des politiques locales bloquées au temps de la mission « Racine »

Cherchant à analyser l'impact des équipements du quotidien sur les dynamiques territoriales, Talandier et Jousseau (2013) révèlent dans quelle mesure ces derniers sont un facteur d'attractivité résidentielle et de développement pour les territoires. Ces dynamiques de croissance urbaines nous renvoient à une conception particulière du développement des territoires : celle où les facteurs de développement se concentrent autour des aménités urbaines et constituent des leviers du développement résidentiel. Ces mécanismes par lesquels l'attractivité résidentielle et touristique de ces territoires génèrent un processus cumulatif d'aménités urbaines et de populations, sont aujourd'hui questionnés au regard des problématiques socio-économiques et environnementales. Dans un premier temps, nous questionnons les enjeux socio-économiques car la pratique hybride de ces territoires suggère de possibles conflits d'usage et un développement économique cantonné à une activité non productive (Pecqueur, 2006). Puis, nous interrogeons la prise en compte de l'aspect environnemental mise en opposition avec l'aménagement des territoires littoraux et les pratiques associées depuis le rapport de la Datar en 2004 avec la stratégie nationale de gestion du recul de trait de côte. Cependant, la dimension linéaire des modalités de développement, nous oblige à questionner les stratégies de développement local dans leur valeur évolutive, c'est-à-dire à observer un glissement possible de paradigme dans la manière de faire l'aménagement de ces territoires. Pour y répondre, nous prenons comme éléments de mesure deux types d'équipements : les équipements du quotidien définis comme des commerces et services banals (Talandier, 2013) et les équipements emblématiques (EE), qui eux sont représentés notamment par la réalisation de grands ouvrages comme les gares, les lignes à grande vitesse ou encore les salles de spectacles et dans notre cas les ports. Ces derniers sont considérés comme des équipements d'ordre métropolitain.

1. Des territoires qui cumulent les équipements pour rayonner

La centralisation d'une ville ou d'un territoire se détermine par un phénomène cumulatif d'activités industrielles, commerciales, tertiaires et par une croissance démographique. Ainsi, le caractère donné est d'ordre 'rang-taille' où les critères s'apparentent donc à la concentration d'une croissance démographique et à l'appareil productif au sein d'un espace. De fait, la place d'une ville et son rôle au sein de la

hiérarchie urbaine seront fonction de sa capacité à tout réunir en un centre unique d'action et d'autorité (Gasnier, 1991). L'examen de la littérature en économie urbaine nous permet de défendre l'intérêt d'une approche des structures urbaines de la station balnéaire par la polycentralité en raison de deux motifs : le premier s'inscrit dans la politique du keynésianisme spatial. « *Ce concept désigne des politiques de redistribution spatiale de la richesse qui visent à la fois à réduire les tensions dans les régions surinvesties par le développement capitaliste et à réorienter les investissements vers celles qu'il a désertées (politique des métropoles d'équilibre et des villes nouvelles, mission RACINE pour l'aménagement touristique du littoral Languedoc-Roussillon, etc.)* » (Reigner, 2020, p. 220). Etant donné que la notion de polycentrisme illustre l'existence de plusieurs centres fonctionnels ou décisionnels dans un espace, et s'appliquant à toutes les échelles, nous considérons les premiers temps de la centralisation de la station par une polarisation fonctionnelle d'ordre récréative et résidentielle. Le deuxième motif tient au processus de décentralisation et de concentration des échelles de décisions aux échelles régionales et locales. En effet, la métropolisation et la compétitivité des territoires, résultant d'une montée en puissance des instances régionales et locales, transcendent l'ordre hiérarchique des villes déjà entamé, où l'équipement du territoire est mobilisé pour la promotion du développement local. À travers ces deux temps, nous interrogeons le changement significatif des hiérarchies urbaines des stations balnéaires et la concentration des équipements dans ces espaces : quelle est la nature du processus de croissance urbaine sous-jacent ? Nous mettons en évidence la forte croissance des équipements publics au sein des stations, sur une période allant de l'immédiate mission « Racine » à maintenant. Hérité de notre approche sur l'orientation des plans de planification, nous complétons avec une analyse diachronique des équipements issue des services de recherche et de visualisation de données géographiques ou géolocalisées publiques de Géoportail. Nous utilisons également la notion d'équipement de l'INSEE. Comparable aux travaux de Boyer et Savageau (1981), nous nous sommes attachés à produire une lecture comptable des équipements afin de mettre en avant leur rôle dans la définition de la nature urbaine de la station.

Etudier le processus de centralisation de la station :

Nous rejoignons les travaux de Talandier et de Jousseau (2013) pour évaluer le processus de centralisation de la station. Leurs résultats suggèrent que les petites villes

et les gros bourgs-centres (compris entre 3 000 et 20 000 habitants) sont proportionnellement aussi bien armés que les villes moyennes et grandes en matière de centralité des mobilités de consommation quotidienne. En effet, elles montrent que la présence de ces équipements est un facteur de la capacité des territoires à attirer de nouvelles populations et à faire circuler la richesse. « *Les équipements, commerces et services ordinaires, nœuds de nos mobilités quotidiennes, participeraient donc au développement territorial* » (Talandier, Jousseau, 2013, p. 8). Comme ces auteurs, nous appréhendons la représentativité des aménités urbaines à travers la présence d'équipements 'ordinaires', 'quotidiens'. Cependant, nous proposons une lecture supplémentaire de la quotidienneté et de l'impact du niveau d'équipement sur le développement local, à travers l'intégration d'un gradient fonctionnel. En d'autres termes, nous cherchons à évaluer le niveau de fonctionnalité de la station au regard d'équipements exceptionnels présents en n'excluant pas les équipements récréatifs de l'analyse, nous poursuivons notre lecture des centralités balnéaires en reprenant la corrélation de Talandier et Jousseau, entre la centralité des quotidiens et le processus de développement territorial. En ce sens, notre construction indiciaire de la croissance urbaine de la station repose sur l'hypothèse selon laquelle les équipements sont un bon indicateur à la fois de l'attractivité résidentielle des territoires mais également de la nature des conditions de la croissance urbaine.

Construction des indicateurs :

Premièrement, notre méthode se fonde sur la Base Permanente des Équipements (BPE) de l'INSEE, sur l'année 2020 pour la définition et la conception typologique de nos attributs. Cette base est destinée à inventorier annuellement, le niveau d'équipements et de services rendus par chaque commune à la population. Le champ actuel recouvre les domaines des services, marchands ou non, des commerces, de la santé et de l'action sociale, de l'enseignement, des sports et loisirs et du tourisme accessible au public sur l'ensemble de la France au 1^{er} janvier de chaque année. En 2020, elle porte sur 188 types de services et équipements différents, répartis en sept grands domaines : services aux particuliers, commerces, enseignement, santé-social, transports-déplacements, sports-loisirs-culture et tourisme. La BPE est construite à partir de sources administratives diverses, rassemble des données sur des points d'accès aux services destinés à la population, ou « équipements », localisés à des niveaux géographiques fins : communes, territoires infra-communaux (Iris) et

coordonnées (x,y) pour la plupart des types d'équipement. Les services et équipements présents dans la BPE de 2020 sont regroupés selon une nomenclature créée ad hoc et mise à jour chaque année pour intégrer les évolutions liées aux sources à l'insertion de nouveaux équipements, etc.

- Le premier niveau de la nomenclature contient 7 domaines : services aux particuliers, commerces, enseignement, santé-social, transports-déplacements, sports-loisirs-culture et tourisme.
- Le deuxième niveau contient 27 sous-domaines qui se déclinent au troisième niveau en 188 types d'équipement.

Les gammes réunissent des services et équipements qui présentent des logiques d'implantation voisines puisqu'ils sont fréquemment présents simultanément au sein des communes.

Pour la Base Permanente des Équipements de 2020, les équipements retenus se répartissent en trois gammes :

- La gamme de proximité regroupe des services qui sont présents dans le plus grand nombre de communes. Elle se concentre sur seulement 28 services différents qui possèdent des implantations nombreuses (1,95 million de points d'accès). Y figurent, par exemple, les artisans du bâtiment, les boulangeries, les médecins généralistes, les terrains de grands jeux, etc ;
- La gamme intermédiaire comprend, par exemple, les banques, les laboratoires d'analyses médicales ou les piscines ouvertes au public ;
- La gamme supérieure rassemble des commerces tels que les poissonneries ou les hypermarchés, les services d'urgence médicale ou les cinémas. Ils sont plus rarement implantés et plus souvent situés dans les principales villes que les services de la gamme de proximité.

Ainsi, l'organisme d'études statistiques propose de distinguer la gamme de proximité, la gamme intermédiaire et la gamme supérieure. Cette typologie en trois gammes est mobilisée pour répondre à notre conceptualisation. Néanmoins, nous réintroduisons certains équipements touristiques dans notre analyse pour tenter de mieux qualifier cette notion de « centralités supérieures » qui désigne les points de convergence et d'ancrage du processus de centralisation au sein de ce travail. Par ailleurs, 59 types d'équipement ne figurent pas dans les gammes. Ils correspondent

à des services ou des équipements beaucoup plus rares ou qui ne sont pas destinés en premier lieu aux habitants permanents des territoires (exemple : les hôtels). Dans notre cas, les équipements touristiques sont le point de départ du processus de centralisation de la station.

Un traitement temporel :

La nomenclature de la BPE de l'INSEE est mobilisée afin d'appuyer notre notion de « centralité du quotidien ». L'idée est de pouvoir appréhender la mutation fonctionnelle de la station balnéaire et ainsi, modéliser son processus de centralisation. Pour cela, nous devons inscrire notre approche du recensement des équipements dans une démarche diachronique où les bornes temporelles sont suffisamment significatives en termes de politiques publiques. Ainsi, notre choix est guidé selon les événements structurels légiférant et encadrant les stratégies d'implantation d'équipements. À ce titre, deux bornes temporelles font l'objet d'une attention particulière :

La première demeure l'année 1963 où, par le grand projet d'aménagement du Languedoc-Roussillon, non seulement naît la politique du keynésianisme spatial mais également les stations balnéaires. L'élément structurel visé est la création en 1966 du ministère de l'Équipement. Pour faire face aux enjeux devenus majeurs de l'aménagement du territoire et de la politique urbaine, le gouvernement met en place, au début des années 1960, un certain nombre d'outils nouveaux : l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région Parisienne, le District (1959) et l'Agence Foncière et Technique (1962) pour la région capitale ; la Délégation à l'Aménagement du Territoire et de l'Action Régionale, DATAR, (1963) pour l'ensemble du territoire. Il engage par ailleurs une refonte plus globale des interventions territoriales de l'État par la création du ministère de l'Équipement. Il s'agit de prolonger l'effort de construction par une politique active de l'habitat et de l'aménagement de l'espace s'appuyant sur une maîtrise des équipements et du foncier. Le ministère de l'Équipement naît officiellement avec le décret du 20 janvier 1966. L'administration centrale est recomposée et progressivement renforcée. Sa structuration répond aux objectifs suivants : définir et conduire la politique foncière nécessaire pour la maîtrise de l'urbanisation et des transports ; réaliser des infrastructures ou en contrôler la réalisation ; organiser, financer et contrôler la construction de logements et des équipements correspondant ; assurer l'exploitation des infrastructures et des moyens de transport en recherchant un optimum économique et social (notamment grâce à

l'utilisation du calcul économique et de politiques de financement adaptées). En 1963, les travaux ne sont pas encore sortis de terre et de fait, ne sont pas représentatifs de la présence ou non de tel ou tel équipement. Cependant, la configuration donnée qui est celle de la création ex-nihilo peut être trompeuse car même si effectivement la station n'existe pas, son point de rattachement administratif est bien là. Autrement dit, les villages situés dans le rétro littoral qui eux peuvent exprimer les premières formes d'équipements définies selon la BPE de l'INSEE. D'ailleurs, quelques glissements géographiques devront s'opérer au fur et à mesure du temps, notamment lorsque la station s'extrait de son hôte originel pour devenir une entité administrative indépendante.

Notre deuxième borne temporelle est 1982, date à laquelle la loi du 2 mars 1982 pose les grands principes de la décentralisation. La loi du 7 janvier 1983 établit la répartition des compétences entre les collectivités. Bien que le changement de statut n'entre en application qu'après les élections législatives de 1986, la Région est créée en tant que collectivité locale suivant des modalités organisées par la loi du 10 juillet 1985. Le département est consolidé en disposant de nouvelles compétences en matière sanitaire et sociale. La loi confirme son rôle d'aménageur par les compétences de voirie et de transports, lui reconnaît un pouvoir d'intervention dans le domaine économique et consacre son rôle fédérateur du tissu communal par l'apport en soutien technique, financier et juridique à l'ensemble des communes du territoire. Les responsabilités de l'urbanisme sont transférées aux communes et aux groupements de communes ; même si, dans la pratique, la mise en œuvre de ce droit peut être confiée aux services de l'État mis à leur disposition. Désormais, la gouvernance des équipements est territoriale et plus spécifiquement communale. La loi confère au département les politiques d'équipements mais elles demeurent sommaires au regard de leur typologie. Quant-à-eux, les organismes préfectoraux jouent le rôle de régulateur sans être décisionnaire ni intervenir sur le financement. En l'occurrence, le maillage en équipement répondant à notre typologie devient un objet territorial au profit d'une stratégie de développement local. Pour vérifier cette hypothèse, nous nous arrêtons au dernier recensement de la BPE de l'INSEE en 2020.

Toutefois, notre analyse diachronique doit se confronter à une problématique méthodologique : celle de l'historique de l'inventaire de la BPE. En effet, la Base Permanente des Équipements se substitue à l'inventaire communal, dont le dernier a

été réalisé en 1998. Pour y remédier, nous prenons comme point d’ancrage le dernier répertoire (celui de 2020) pour le comparer aux entités observées sur les photos aériennes aux dates exprimées. De fait, nous évaluons les données récentes par photo-interprétation, qui est le processus d’étude de collecte des renseignements requis pour identifier les diverses entités. Ce vide temporel nous oblige également à adapter notre stratégie d’analyse en recensant les équipements à un instant T et à un territoire donné. Ceci nous engage donc vers une réinterprétation des gammes avec un recentrage de ces dernières sur les gammes supérieures, touristiques et rares. Au-delà de la problématique méthodologique ce choix est d’autant plus motivé par le fait que ces gammes peuvent refléter sur le plan hiérarchique de la ville, le basculement de la station dans une centralité urbaine.

Résultats :

Tableau 10 : Les équipements au sein des stations « Racine » en 2020

Type d'équipements	Nb d'équipements différents	Nb total d'équipements	Les équipements en %
Centralités quotidiennes	28	1016	20,5
Centralités intermédiaires	37	3701	74,7
Centralités supérieures	55	237	4,78
Total	120	4954	100

(Base de données : BPE, INSEE, 2020)

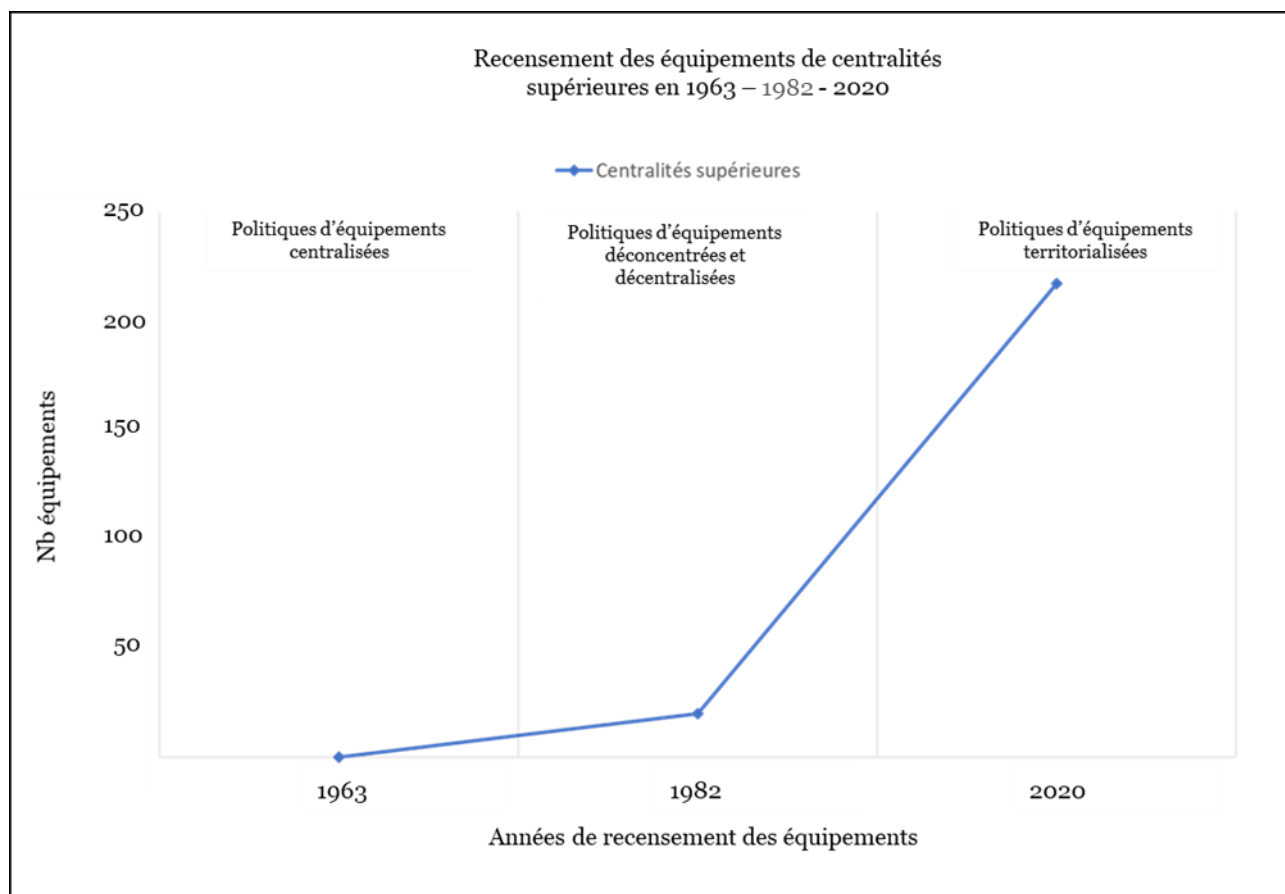
Il est intéressant de souligner, qu’en termes de représentativité d’équipement, la gamme supérieure est plus importante que les centralités quotidiennes et intermédiaires. Cet état des lieux sur la globalité du maillage en équipements au sein des stations nous conforte dans l’hypothèse d’une mutation fonctionnelle de ces dernières, qui est comparable aux aires métropolitaines (Tableau 10). Il est vrai que la dimension quotidienne de ces territoires à travers une offre en services aux particuliers (20.5%), établit d’ores et déjà leur aspect plurifonctionnel. Cependant, en observant d’une part que la gamme intermédiaire est majoritaire (74.7%), et d’autre part, que les équipements de niveau supérieur sont représentés par des équipements culturels (80%) assignés à des villes moyennes (INSEE), nous démontrons l’intérêt de nous recentrer sur ces derniers.

Tableau 11 : Les équipements de centralité supérieure au sein des stations « Racine » en 2020

Les centralités supérieures 2020	
Libellé équipements	Nb de stations équipées
Pôle emploi : réseau de proximité	1
Location d'automobiles et d'utilitaires légers	5
Agence de travail temporaire	3
Hypermarché	6
Produits surgelés	5
Poissonnerie	8
Magasin de revêtements murs et sols	4
Parfumerie – cosmétique	6
Lycée d'enseignement général et/ou technologique	3
Lycée d'enseignement professionnel	3
Formation santé	1
Centre de formation d'apprentis (hors agriculture)	1
Etablissement de santé de court séjour	1
Etablissement de santé de moyen séjour	1
Etablissement de santé de long séjour	0
Etablissement psychiatrique	1
Urgences	0
Centre de santé	1
Structures psychiatriques en ambulatoire	0
Dialyse	1
Spécialiste en cardiologie	2
Spécialiste en dermatologie et vénéréologie	6
Spécialiste en gynécologie	3
Spécialiste en gastro-entérologie, hépatologie	1
Spécialiste en psychiatrie	2
Spécialiste en ophtalmologie	4
Spécialiste en oto-rhino-laryngologie	1
Spécialiste en pédiatrie	3
Spécialiste en pneumologie	1
Spécialiste en radiodiagnostic et imagerie médicale	1
Orthoptiste	6
Audio prothésiste	5
Psychomotricien	2
Diététicien	6
Personnes âgées : soins à domicile	7
Enfants handicapés : hébergement	4
Enfants handicapés : services à domicile ou ambulatoires	5
Adultes handicapés : accueil, hébergement	3
Adultes handicapés : services d'aide	4
Travail protégé	3
Adultes handicapés : services de soins à domicile	3
Aide sociale à l'enfance : hébergement	3
Gare/aéroport	5
Parcours sportif/santé	8
Théâtre, art de rue, cirque	7
Cinéma	6
Lieux d'exposition et patrimoine	7
Centre aquatique et spa	6
casino	5
Horlogerie/bijouterie	5
Palais des congrès	5
golf	4
aquarium	3
Salles multisports (gymnases)	4
Parcours sportif/santé	6
Sports nautiques	8

(Base de données : BPE, INSEE, 2020)

Graphique 11 : La trajectoire des équipements de centralité supérieure au sein des station « Racine » entre 1963 et 2020



(Base de données : BPE, INSEE, 2020 ; Terrain : 2021)

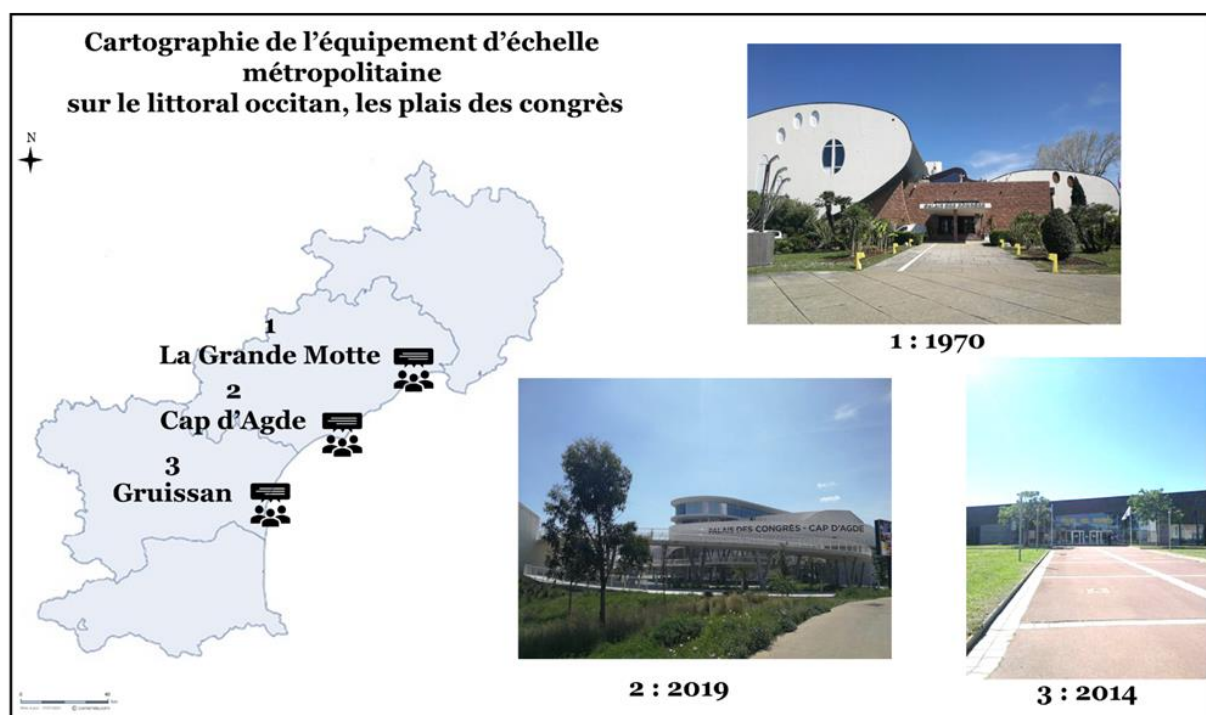
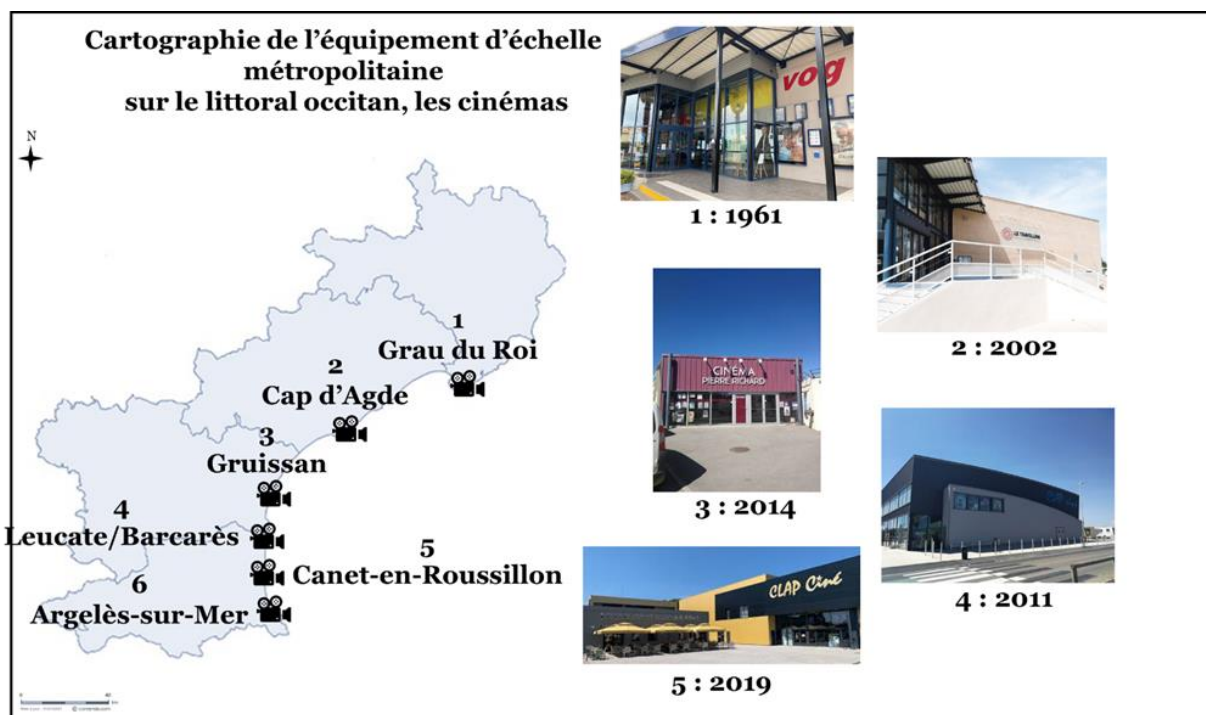
1963 – 1983, le premier temps de la centralisation : une croissance urbaine sans population (Graphique 11)

Le terme de croissance urbaine désigne un champ scientifique qui fait l'analyse de la croissance démographique des villes. « Dans cette littérature, la question fondamentale est celle de la relation entre, d'une part, la taille urbaine (taille de la population), synonyme d'un certain nombre de caractéristiques économiques d'une ville telles que le volume des externalités positives ou négatives, la concentration du Capital humain ou le périmètre des effets de marché localisés et, d'autre part, l'accroissement (ou la baisse) de sa population » (Schaffar, 2010, p. 102). On dit qu'une croissance urbaine est aléatoire quand celle-ci est indépendante de sa taille. Autrement dit, l'évolution démographique n'est pas déterminée en fonction de sa taille d'origine (Derycke, 2009). Notre approche adopte cette modalité scientifique, bien que nous remplaçons la variable démographique par la variable équipement.

En s'appuyant sur les théories aléatoires de Simon (1955) et de Gabaix (1999), la croissance des équipements à partir des années 1960 apparaît comme un mouvement aléatoire car ils sont issus des effets de chocs exogènes liés aux grandes politiques d'aménagement de l'époque (*Graphique 11*). En effet, les stations balnéaires sont des unités rurales avec un tissu de service aux particuliers sommaire (mairie, école, commerces de première nécessité), où le choix d'implantation des équipements ne repose pas sur la dimension démographique de ces territoires mais sur les prévisions du projet touristique mis en œuvre par l'État. De fait, indépendamment de la population, les équipements sont distribués de manière sectorisée et vont être générateurs d'aménités urbaines de façon multiplicative. Ces chocs représentent les impacts des politiques propres aux stations balnéaires, relatives à la détermination du niveau d'équipement souhaité, à la mise en place d'infrastructures publiques et, de façon plus générale, à l'amélioration de la qualité et de la variété des services à la population (Gabaix, 1999, Lucas et Rossi-Hansberg, 2002). En décomposant le taux de croissance des équipements par catégorie, deux résultats émergent pour les stations balnéaires : le premier atteste que la production sectorielle des équipements et des services, avec des unités balnéaires où le taux de croissance, est monopolisée par une catégorie d'équipements récréatifs et une amélioration des infrastructures routières pour valoriser l'accès à ces aménités récréatives. Le deuxième résultat montre que le processus de centralisation de la station est fondamentalement indépendant des effets d'agglomération. Le taux de croissance des équipements indiqué ne décroît pas avec la taille des villes centrales et, au contraire, la croissance demeure soutenue au-delà des politiques planificatrices étatiques. Ainsi, les modalités de production urbaine s'inscrivent dans une stratégie d'aménités cumulative afin d'influencer l'attraction de nouvelles populations. Les équipements deviennent des agents du processus de centralisation, générant une dynamique urbaine polycentrique.

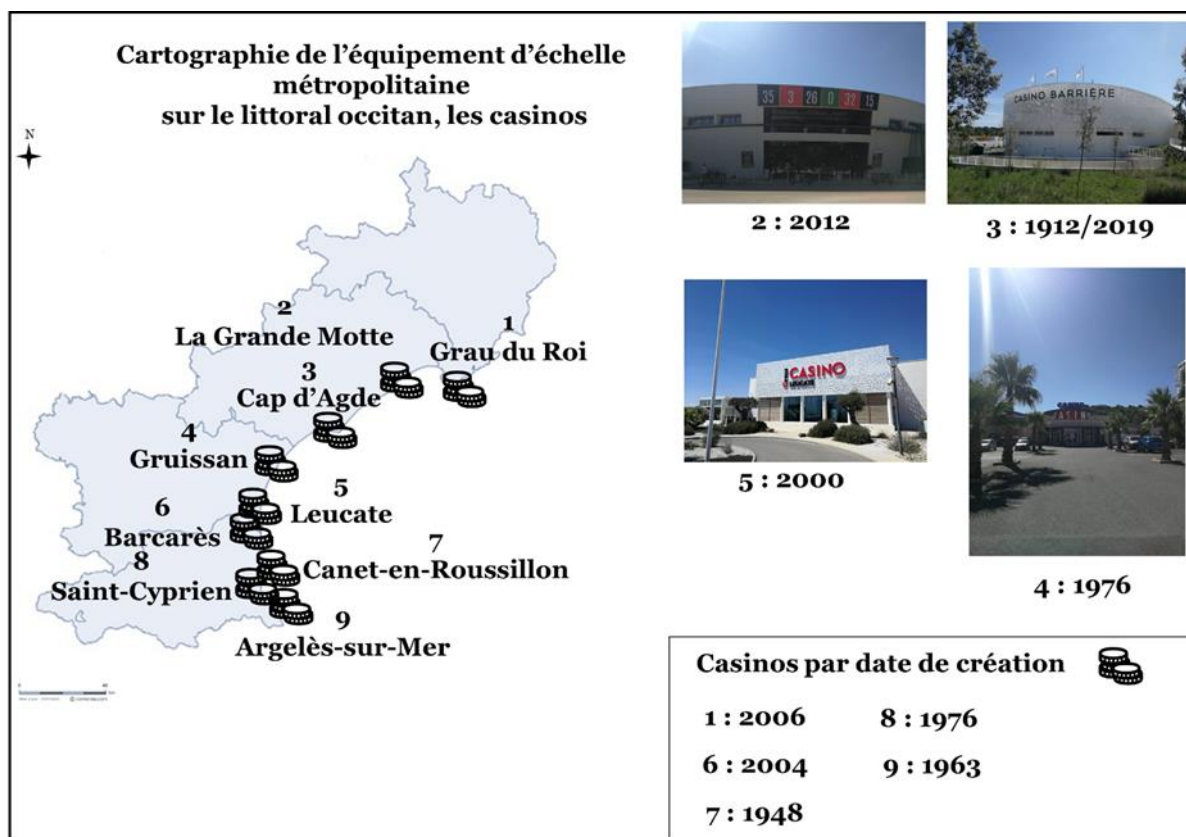
De 1982 à nos jours : le deuxième temps de la centralisation : une croissance urbaine d'échelle métropolitaine

Carte 8 : Le développement des équipements d'échelle métropolitaine au sein des stations « Racine » depuis 1982



Réalisation et conception : M. Bosch, 2024

Carte 9 : Le développement des équipements d'échelle métropolitaine au sein des stations « Racine » depuis 1982



Réalisation et conception : M. Bosch, 2024

Le contexte temporel diffère à partir des années 1973 car le choc pétrolier impacte la puissance économique de l'État, central donnant lieu à une financiarisation des équipements non plus institutionnelle mais locale (*Graphique 11*). Les premiers pas de la décentralisation (1982) acte ce nouveau modèle, où la délégation des compétences vers les échelons locaux et leur autonomisation financière engendrent des politiques d'aménagement du territoire empreint de compétitivité économique. Pour autant, si ces dernières diffèrent sur le plan des acteurs, leur nature demeure identique avec pour finalité une attractivité des populations par l'implantation d'un maillage en services aux particuliers. En effet, s'il est possible d'admettre une dynamique de centralisation des stations, ce dernier s'inscrit dans un processus hybride alliant homogénéité des équipements et hétérogénéité des attributs. Autrement dit, les décideurs locaux s'appuient sur les attributs historiques (mission Racine) et les attributs géographiques (littoral) pour valoriser leur territoire et ajuster cette attractivité par les équipements, promettant des territoires composites alliant caractéristiques urbaines et caractéristiques environnementales (*Carte 8 ; Carte 9*). Effectivement, en observant la

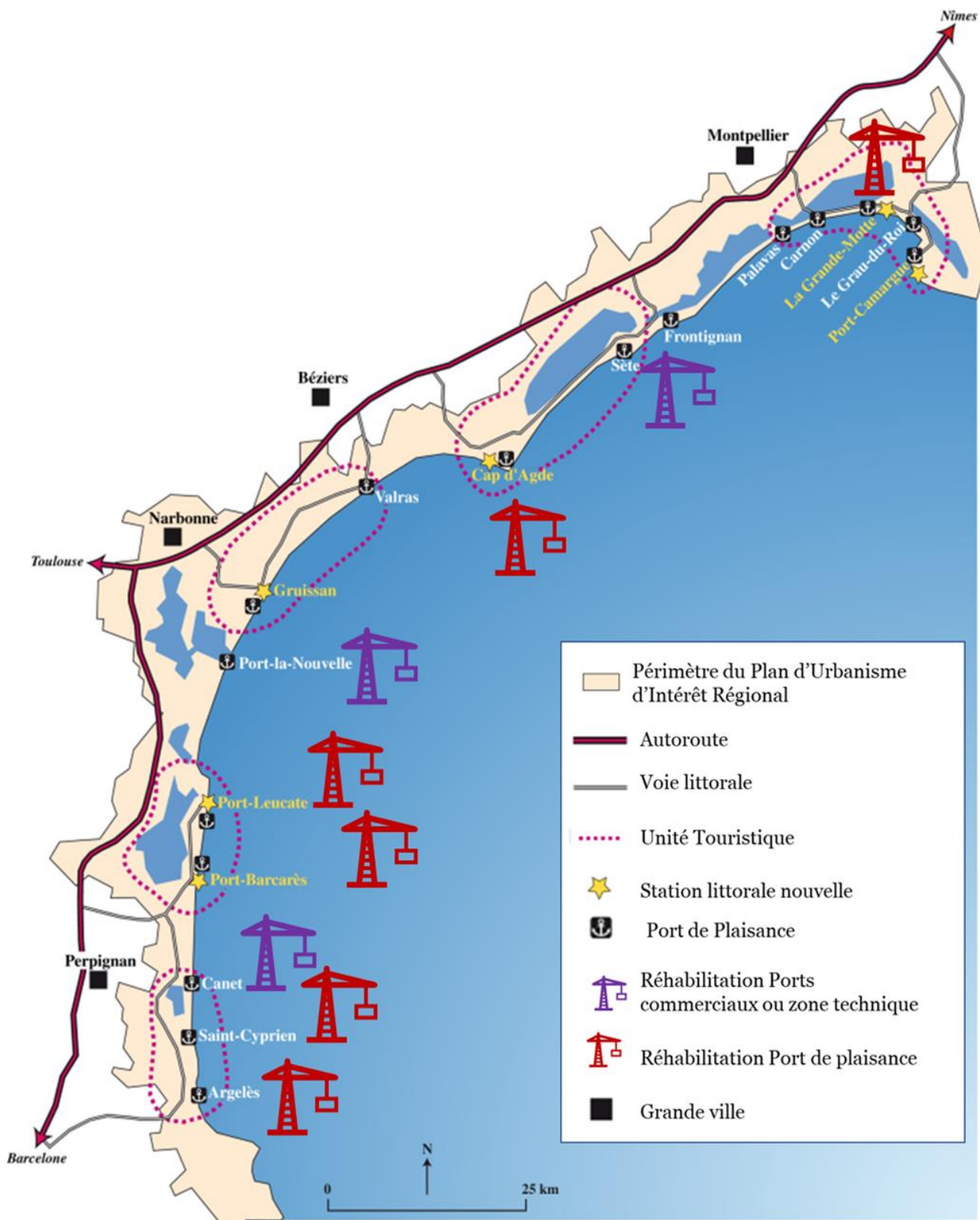
catégorie des équipements durant cette période, nous constatons une mutation fonctionnelle des territoires avec l'implantation de fonctions centrales. Cela donne un effet d'échelle spécifique de la station car elles deviennent des territoires propices à un usage quotidien (*Graphique 11*). Ainsi, si nous défendons l'hypothèse selon laquelle le changement urbain de la station est un processus déterminé par d'une part, le projet Racine, et d'autre part, par les politiques locales d'équipements génératrices de croissance urbaine, la terminologie de Cronon (1991) est un appui supplémentaire à notre argumentaire. Cette approche considère que la croissance urbaine dépend des attributs de première nature de certains sites urbains, c'est-à-dire des avantages naturels tels que l'existence ou l'accessibilité à des ressources spécifiques d'un territoire. À travers ces caractéristiques naturelles, il est possible d'identifier la station comme un élément structurant dans la hiérarchie urbaine. Enfin, ces attributs de seconde nature alloués à l'implantation d'un système économique résidentiel/présentiel sont des avantages historiquement construits. Leurs redoublements reposent sur la concentration de l'activité touristique spécialisée, sur l'existence d'un marché local du travail hérité des années 1960 et des compétences spécialisées, et sur le développement des secteurs en amont et en aval des villes principales (Fujita, 1999 ; Schaffar, 2010).

b. Le renouvellement des infrastructures portuaires : une nouvelle façon d'aménager ces territoires ou une réhabilitation de la mission « Racine » ?

« Avant d'être à la DDTM, j'ai travaillé pour le maire Frèche. Et l'idée à l'époque était de travailler sur un équipement dit emblématique qui marque de son empreinte l'espace. Et j'avais vu dans un pays nordique, un restaurant sous terre qui nous plongeait dans la baie, j'ai trouvé ça super. Et je dis au maire : j'ai vu un projet génial mais je sais qu'il ne va pas te plaire, il me répond : dis toujours. Alors je lui explique, et il me demande pourquoi as-tu pensé que je ne serais pas sensible à ce type de projet ? Alors je lui réponds : et bien par ce qu'il ne se voit pas et il me répond : tu as parfaitement raison ! » (Entretien semi-directif, Service d'État déconcentré départemental, 2020).

Les points précédents ont rendu compte du fort lien qui existe entre le système productif de la station et l'objet « infrastructure » ou « équipement » dans les dynamiques de mise en valeur de la ressource. Ils ont également rendu compte des modalités de production de l'espace qui s'inscrivent dans un schéma historique et similaire que celui de la mission « Racine ». Enfin, nous avons identifié les effets structurants de ces équipements dans le processus d'accumulation du capital. Au sein de cette section, nous abordons un objet emblématique de la station, « les infrastructures portuaires ». Mobilisée comme un catalyseur de mutations nécessaires pour pouvoir s'engager dans un renouvellement de la ressource, l'offre en infrastructure « *est de plus en plus envisagée par les élus comme une condition nécessaire du développement* » (Fritsch, 2015, p.187). Les acteurs observés reproduisent ce référentiel de l'équipement, en prenant en compte le potentiel économique qu'ils peuvent générer. Selon leurs discours, l'introduction d'un nouvel équipement produirait des effets d'externalité : une fois l'équipement implanté il participerait à alimenter économiquement le territoire.

Carte 10 : Cartographie des projets réalisés, en cours d'étude et de livraison de requalification ou de réhabilitation des ports sur le littoral occitan en 2023



Réalisation et conception : S. Coursière – Art-Dev – UMR 5228 – CNRS/207 ; M. Bosch, 2024

La lecture de Fritsch (2015) sur les investissements dans les infrastructures par les politiques de développement régional et locale fait largement écho à l'ensemble des observations et des conclusions que nous avons déjà pu établir sur la croissance de l'espace littoral occitan depuis sa création. En effet, il démontre comment les équipements sont, pour les instances locales et nationales, des déterminants à la croissance économique d'un territoire. Il y a un constat particulièrement transposable à notre objet d'étude qui révèle que les infrastructures sont un cadre de référence pour permettre de remédier aux dysfonctionnements issus de la croissance et de l'accumulation économique, et contribuent alors à l'entretien du processus de développement. La vague de projets concernant les requalifications portuaires, qui émerge aujourd'hui au sein du littoral occitan, est assez emblématique de ce constat. Équipement emblématique de la station, ils sont au cœur des stratégies de « renouveau⁸⁷ », représentés comme un outil d'affirmation territoriale, et sont pensés dans une perspective d'optimisation, c'est-à-dire qu'ils sont conçus comme des objets qui vont créer de la valeur sur le territoire (*Carte 10*). Il s'agit d'une forme de plus-value territoriale qui viendrait irriguer, sur un plan économique, l'ensemble de la commune une fois l'ouvrage réalisé (Zukin, 1998). En étudiant les moteurs du développement identifiés à partir de la comparaison des objectifs des projets de ports en présence, ils intègrent un processus de création de valeur économique par « *l'installation de nouvelles populations et de nouvelles activités nécessaires pour la valorisation des potentialités locales et le développement endogène des communes* » (Bouallag-Azoui et Berezowska-Azzag, 2016, p.59). Néanmoins, l'inscription de ces nouveaux ouvrages portuaires dans une croissance de la littoralisation pose question car, en parallèle, des débats sur la recomposition spatiale du littoral émergent.

Les impératifs économiques renvoient au maintien de l'activité touristique, qui s'envisage aujourd'hui par un effacement de la saisonnalité au profit d'un tourisme plus étalé sur toute l'année ou par un rehaussement de la qualité des services touristiques. Ils sont également assimilés à l'envie toujours aussi importante de pouvoir accueillir de nouveaux arrivants permanents. Quant-à-elles, les injonctions règlementaires renvoient aux risques naturels (submersions marines, inondations), à la recomposition spatiale ou anciennement « recul stratégique », future prescription. Finalement, lors des différents séminaires observés le mot d'ordre est celui de « développement ».

⁸⁷ Un terme souvent mobilisé par les élus lors de salons ou dans les discours.

Arrêtant notre borne temporelle à aujourd'hui, nous faisons le choix d'analyser, à travers les différents projets de rénovation portuaire à l'échelle du littoral occitan, les modalités de ce développement. Pouvons-nous appréhender un renouvellement des modalités de développement ? Sommes-nous sur un redoublement des ambitions de la mission « Racine » ? L'objectif est d'apporter des éléments de réponse à la construction théorique et conceptuelle du modèle d'aménagement de la station.

1. Construction d'une grille de lecture des modalités de développement au regard des projets de rénovation portuaire

Pour établir les déterminants du développement de ces territoires, le choix de se concentrer sur les projets de rénovation portuaire est pertinent au regard de trois éléments : (i) temporel, (ii) la représentativité en aménités urbaines, (iii) le contexte structurel.

Effectivement, pour revenir aux préoccupations des acteurs locaux, l'argument de la temporalité fait référence à la pérennité économique des équipements. Nous sommes presque soixante ans après le grand projet d'aménagement du littoral occitan et aujourd'hui, les éléments modernes d'antan sont obsolètes. A juste titre, ils sont vieillissants d'un point de vue technique, c'est-à-dire, que l'équipement a du mal à résister aux assauts du temps si bien que les réflexions ont pour objet un traitement par rénovation ou démolition. De plus, ce vieillissement est une lourde charge pour les collectivités qui doivent aujourd'hui assumer financièrement leur maintien. Le deuxième niveau d'obsolescence, se dessine par un décalage entre le service rendu de ces équipements et la demande des populations qui avec le temps a également évolué. Dans ce cas, la pérennité économique des équipements peut engendrer une déprise plus globale de la compétitivité du territoire. Le deuxième argument que nous avançons, s'inscrit dans la représentativité des aménités urbaines de ces projets. En effet, éloignés des dynamiques métropolitaines, les stations balnéaires se sont construites et se construisent autour des aménités de consommation (Talandier, 2014) en investissant dans une production d'équipements qui par la suite vont jouer un rôle dans leur croissance. C'est l'un des déterminants de développement de ces espaces, un déterminant hérité de la mission « Racine », pérennisé jusqu'à présent mais à ce jour, mis en défaut par l'évolution réglementaire. C'est ainsi que notre dernier argument apparaît, celui du contexte structurel de l'aménagement du territoire. L'évolution législative et les différentes réflexions quant aux futurs traitements de ces espaces,

exposent une récusation du modèle initié soixante ans plus tôt. Pour autant, le changement de paradigme insufflé par les prescriptions règlementaires afin de contenir l'urbanisation de ces espaces reste minime quant aux modalités de production urbaine. C'est à partir de ces éléments de contexte, que nous nous focalisons sur une échelle d'action locale au sein d'une dimension de projet. En l'occurrence, nous prenons en compte les projets d'aménagement en cours de réflexion ou à l'œuvre initié par les collectivités locales ou régionales (*Illustration 33 ; Illustration 34*). Nous demeurons sur une méthodologie similaire que précédemment avec une construction des indices ou d'échelles des modalités de développement. L'idée étant de faire émerger la représentation du développement de ces territoires à travers les projets de rénovation portuaire. Sur la base du travail historique réalisé en amont, nous surveillerons les similitudes entre ces nouveaux projets et ceux de la mission « Racine », mais également la linéarité des indicateurs à l'échelle régionale de ces projets.

L'ancrage théorique mobilisé

Fidèle aux sciences régionales, nous mobilisons les analyses autour des mécanismes de l'économie résidentielle pour expliquer les principaux moteurs et processus du développement des territoires. L'analyse des facteurs du développement territorial fait l'objet de nombreux travaux et nous renseignent sur leur diversité. Cependant, l'identification de la croissance urbaine de la station nous renvoie à des postulats théoriques engagés vers les aménités résidentielles et récréatives (Vollet, 2008 ; Davezies, 2003 ; Talandier, 2014). Ces derniers, démontrent comment de plus en plus, les aménités résidentielles et récréatives constituent des leviers du développement économique local. Nous accompagnons ces postulats, avec un resserrement sur l'activation de ces dernières par les acteurs locaux au sein de leur projet de territoire. S'il est établi que les aménités sont devenues des facteurs prépondérants du développement des villes (Talandier, 2014), nous ajoutons qu'elles sont également devenues des cadres de références de l'aménagement du territoire. A cet effet, nous testons la dimension physique et morphologique que peuvent produire ces cadres de références dans la réflexion des projets d'aménagement urbain. En d'autres termes, en quoi les mécanismes de l'économie résidentielle et présenteielle peuvent faire l'objet d'un déterminant de développement au sein de projets d'aménagement locaux ?

Classification et typologie des modalités de développement

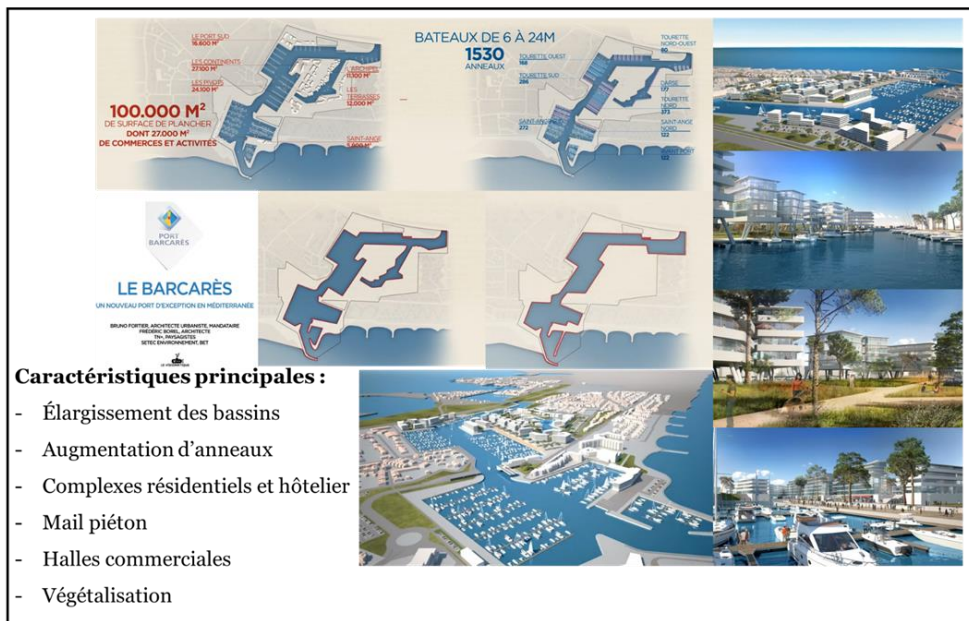
L'objectif est de mettre en évidence et de détailler l'impact anatomique de l'économie résidentielle selon les projets de requalification portuaire (*Illustration 33 ; Illustration 34*). L'analyse est ainsi saisie sous l'angle des interactions entre aménités, dynamiques productives et résidentielles et projet d'aménagement afin de mieux comprendre et d'identifier les déterminants du développement territorial. De fait, notre grille de lecture propose une classification et une typologie des modalités de développement au regard des objectifs alloués aux projets de requalification portuaire. Pour ce faire, nous nous engageons dans une identification de la nature des ressources mobilisées, de manière à distinguer dans quelle topographie s'inscrivent les modalités de développement (productif, résidentiel, touristique) : complémentarités, coexistence, interactions. Considérant les aménités urbaines comme l'un des déterminants du développement territorial, nous demeurons sur notre classification héritée de notre étude sur la croissance urbaine de la station. En revanche, nous écartons les aménités naturelles, il est vrai que cet indicateur ne serait pertinent au regard des sites concernés à proximité direct avec le littoral. De fait, nous nous concentrons sur les aménités « modernes ou sociales, que nous appellerons aménités récréatives » (Talandier, 2014, p. 5) et les aménités historiques (Brueckner et Alii, 1999 ; Hurriot et Bourdeau-Lepage, 2009). Ici, les indicateurs d'aménités proposés seront liés à leur présence mais surtout à leur valorisation, leur reconduite ou leur duplicité. Pour revenir aux aménités historiques, dans ce travail nous les qualifions à la fois d'aménités patrimoniales au regard du label « patrimoine du XXe siècle » mais également comme des cadres historiquement situés et originels de ces territoires. En l'occurrence, nous avons sélectionné deux familles d'indicateurs (*Tableau 12*) :

Tableau 12 : Grille de lecture des projets de requalification et modernisation des ports sur le littoral occitan selon les modes de développement territoriaux

DÉTECTER LES MODALITÉS DE DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL			
N° de projet	Le projet politique	Dimension novatrice du projet	Typologie du développement
1° Le Barcarès	- Environnement	- Nouvelle	- Économie productive
2° Canet-En-Roussillon	- Récréatif	- Reconduite	- Économie non productive
3° Saint-Cyprien	- Économique	- valorisation	
4° Sainte-Marie-la-Mer	- Résidentiel		
5° Argelès-sur-Mer			
6° Leucate			
7° Frontignan			
8° Sète			
9° La Grande Motte			
10° Port-la-Nouvelle			
11° Cap d'Agde			

- L'un des fondamentaux du développement territorial : une approche par les bases économiques ;
- Les moteurs du développement identifiés à partir de la comparaison des objectifs des projets.

Illustration 33 : Les projets de requalification portuaire des communes de la Grande Motte et du Barcarès



Réalisation et conception : M. Bosch, 2024

Source : Terrain ; documents de communication (communes, promoteurs immobiliers)

Illustration 34 : Les projets de requalification des quartiers de port et des équipement emblématiques de la mission « Racine » au sein des communes du Cap d'Agde et de Leucate



Port Leucate
Votre résidence entre terre et mer

Caractéristiques principales :

- Complexes résidentiels
- Mail piéton
- Nouvelles Halles commerciales
- Nouvelle capitainerie
- Végétalisation






Caractéristiques principales :

- Complexes résidentiels et hôtelier
- Mail piéton
- Nouveaux commerces
- Rénovation Casino
- Palais des congrès



**RÉSIDENCE
ICONIC 2**

POINTS FORTS

- ARCHITECTURE CONTEMPORAINE AVEC UNE FIGURE CIRCULAIRE EN GRADINS ARBRES ET AUX FAÇADES ÉPURES
- UN CŒUR D'ÎLOT VÉGÉTAL AU CENTRE ET DES HAIES PAYSAGÈRES POUR UN ENVIRONNEMENT PLAGIABLE ET CONFORTABLE
- LARGE BALCONS ET TERRASSES
- SITUATION IDEALE AVEC UNE VÉRITABLE OUVERTURE SUR LA MER, À DEUX PAS DES PLAGES, DU PORT, DES RESTAURANTS ET DES COMMERCES

Caractéristiques principales :

- Complexes résidentiels et hôtelier
- Mail piéton
- Nouveaux commerces
- Rénovation Casino
- Palais des congrès





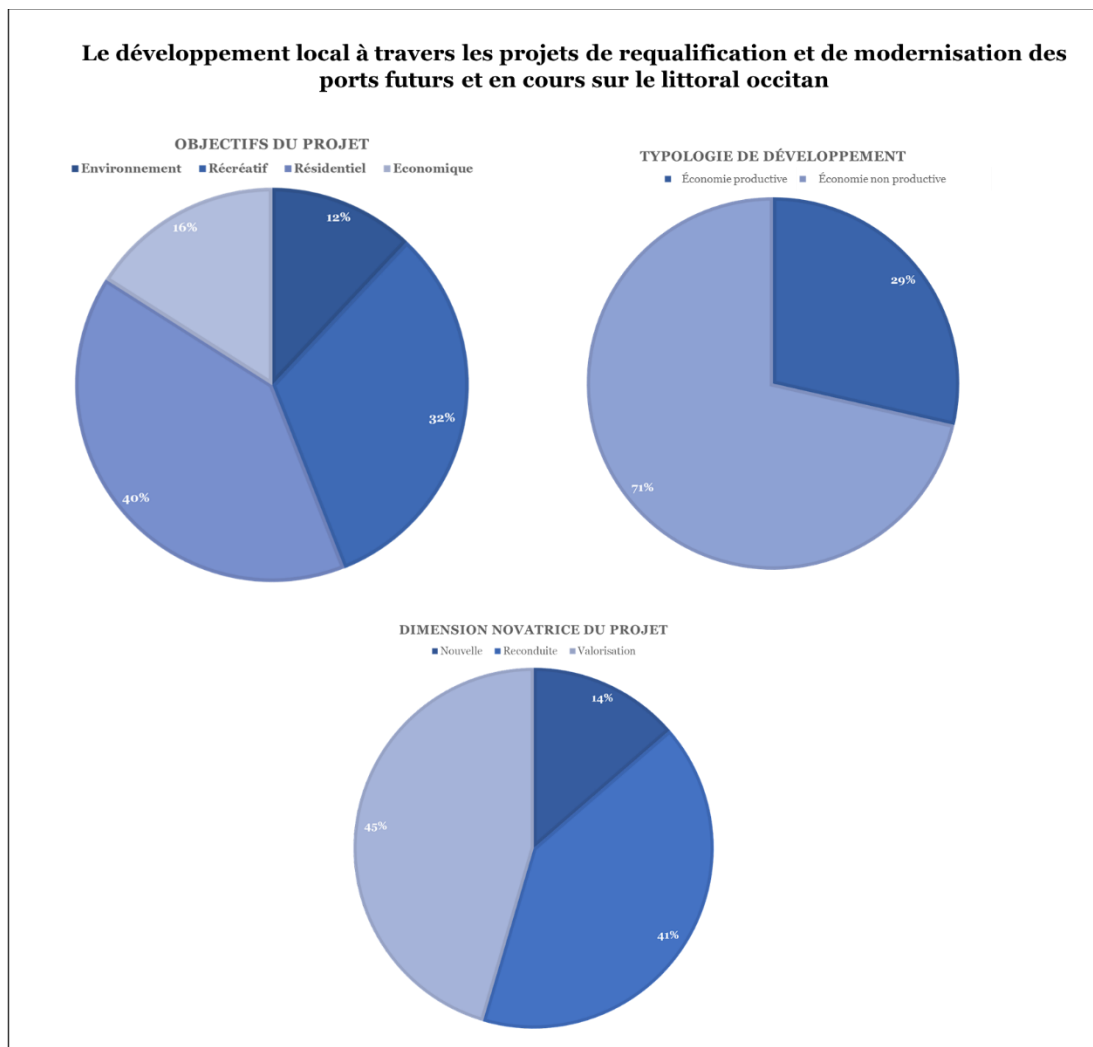


Réalisation et conception : M. Bosch, 2024

Source : Terrain ; documents de communication (communes, promoteurs immobiliers)

2. Résultat : Un développement en faveur d'une économie non productive

Graphique 12 : Résultats sur les modalités de développement au sein des projets de port du littoral occitan



Nous pouvons parachever cette section sur deux éléments qui à la fois apportent les premiers points de conclusion sur le modèle de production de la station mais ouvrent également, le débat sur sa pérennité. Les premiers éléments suite à ce travail d'analyse sur les ressorts du développement local, se caractérisent majoritairement par une reconduction des schémas de production urbaine initiés soixante ans plus tôt. En appui des théories sur la circulation invisible des richesses des territoires (Davezies, 2008), nous inscrivons les ressorts économiques de la station dans des logiques non productive. Si nous pouvons observer certaines innovations notamment sur l'intégration des énergies renouvelables dans la production de logements, les ressorts sont principalement l'économie résidentielle. Ainsi, les stations balnéaires demeurent

des espaces géographiques voués à une économie consuméristes alimentée par des mécanismes de développement urbains ancrés dans une échelle temporelle antérieure aux évolutions en cours.

Pour revenir à notre notion de schéma urbain de la station, ce dernier s'illustre par des stratégies de politiques publiques locales qui considèrent la création de richesses d'un territoire au seul prisme des activités non productives. De manière plus explicite, le système de développement est essentiellement basé sur la présence de populations (touristiques, navetteurs, excursionnistes...) par lesquelles la création de richesses dépendra du niveau de leur dépense. Ainsi, dans le cadre de notre objet d'étude, nous comprenons que les enjeux de développement de ces territoires s'orientent vers leur capacité à créer de la richesse en dehors de leur capacité à capter des flux de revenus. L'économie productive est de fait trop rarement prise en considération dans les stratégies de développement économique. En effet, nous pouvons exprimer le fait qu'il existe un détournement de la station, des activités productives de biens et services exportés « ailleurs ». Cette déconnexion des dynamiques de création de richesse au profit des espaces de captation et de dépense de cette même richesse, rejoint les problématiques avancées par certains auteurs autour du développement équilibré et soutenable d'un territoire. Effectivement, nous pouvons comparer les modalités de développement de la station comme « bases résidentielles » (Vollet, 1998 ; Davezies, 2003) ou base de consommation (Markusen, 2006) en référence à la théorie de la base où elles constituent un facteur essentiel de création d'emplois et de revenus dans les territoires (Talandier, 2008 ; 2012 ; 2014). Talandier et Pecqueur, entre autres, expriment la nécessité d'anticiper cette dépendance à cette économie pour minimiser les effets négatifs qu'elle génère (Talandier, 2014) par la mise en place de réelles stratégies de politique publique locale.

Nous comprenons que les systèmes de représentation sur le développement de la station, illustre l'enjeu d'une capacité des pouvoirs locaux à s'engager vers un renouvellement du regard sur le développement de leur territoire. Pour reprendre les termes de Talandier, le développement d'un territoire dépend de sa capacité à capter ces flux de revenus, tout autant qu'à créer de la richesse. Nous considérons également que cet enjeu est d'autant plus prégnant dans les espaces touristiques qui dépendent essentiellement de cette économie. Enfin, l'enjeu du développement de la station est

triple, « puisqu'il s'agit de créer et capter des richesses mais également de maximiser la dépense de ces revenus localement » (Talandier, 2014, p. 19).

3.1.2. Des politiques locales qui visent à rentabiliser sur le patrimoine de la mission « Racine » : l'exemple avec parc immobilier touristique

A l'issue du point précédent, nous pouvons observer combien les pouvoirs locaux jouent sur l'image et l'identité balnéaire de la station « Racine ». Ici, nous poursuivons nos interrogations des modes de valorisations territoriales sur le tissu bâti. Autrement dit, la manière dont les acteurs locaux et régionaux valorisent le tissu bâti pour répondre à des objectifs d'attractivité. Depuis les instances visant à entreprendre une forme de « régénération urbaine » (Chaline, 1999) du parc immobilier touristique, nous avons pu appréhender et observer la trajectoire du patrimoine bâti hérité de la mission à l'aune des « stratégies de reconversion visant à redynamiser des économies urbaines défaillantes tout en visant à doter les villes de fonctionnalités nécessaires à l'émergence de nouvelles images » (Chaline, 1999, p.4). Si ces dernières s'inscrivent dans des stratégies de démarcage urbain, elles révèlent un processus particulier de valorisation où par « recette patrimoniale » (Guinand, 2012, p. 128), le parc immobilier touristique issu de la période « Racine » va non seulement maintenir l'accueil des populations touristiques mais aussi élargir l'offre par son extension urbaine via un processus de patrimonialisation.

a. Une stratégie de montée en gamme des lits touristiques datant de la mission « Racine »

Illustration 35 : Extrait rapport des ateliers consultatifs autour de la rénovation des copropriétés et des meublés touristiques du littoral occitan



(Source : la Région Occitanie, 2021)

Illustration 36 : Résultat de l'appel à manifestation d'intérêt "rénovation des copropriétés et meublés touristiques du littoral occitan"



Actualité

Rénovation des copropriétés dégradées du littoral : résultats de l'appel à manifestation d'intérêt

Mise à jour : 21 mai 2021



L'appel à manifestation d'intérêt "rénovation des copropriétés et meublés touristiques du littoral occitan", a permis de sélectionner, 5 projets démonstrateurs.

613 700 euros d'aides financières seront attribués pour un coût global des projets de 1 315 336 euros. Ces projets seront soutenus par l'Etat, la Région et la Banque des Territoires dans le cadre de Littoral 21, programme visant le développement harmonieux et durable du Littoral Occitan.

(Source : <https://www.prefectures-regions.gouv.fr/occitanie/Actualites/Renovation-des-coproprietes-degradees-du-littoral-resultats-de-l-appel-a-manifestation-d-intret>)

Illustration 37 : Etude sur la mutabilité des copropriétés au sein de deux stations Racine

ÉTUDES COPROPRIÉTÉS LITTORALES

L'État et l'EPF d'Occitanie ont lancé en 2019 une étude innovante sur le potentiel de mutabilité de copropriétés à identifier sur les communes de Gruissan (Aude) et de Leucate (Aude).

Cette étude répond à la nécessité de mener une réflexion sur l'équilibre, dans un contexte de développement contraint (loi littoral, PPRI) entre :

- la mutation de certaines copropriétés aujourd'hui touristiques mais potentiellement dégradées vers du logement en résidence principale et notamment social afin de répondre aux obligations de la loi SRU et ;
- la conservation du potentiel touristique de ces communes issues de la mission Racine.

L'étude permettra :

- d'identifier les évolutions des résidences et préciser les tendances de ces dernières années et les caractéristiques en termes d'usage, d'occupation, de propriété, de mutations ;
- d'analyser le bâti au regard du marché de l'hébergement touristique, des résidences secondaires et des locations saisonnières ;
- d'identifier les résidences qui présentent des faiblesses et peu d'intérêt au regard de la demande touristique actuelle.

L'ensemble des résultats doit en déduire des préconisations « soutenables », viables économiquement et juridiquement en matière de mutabilité en logements locatifs sociaux.

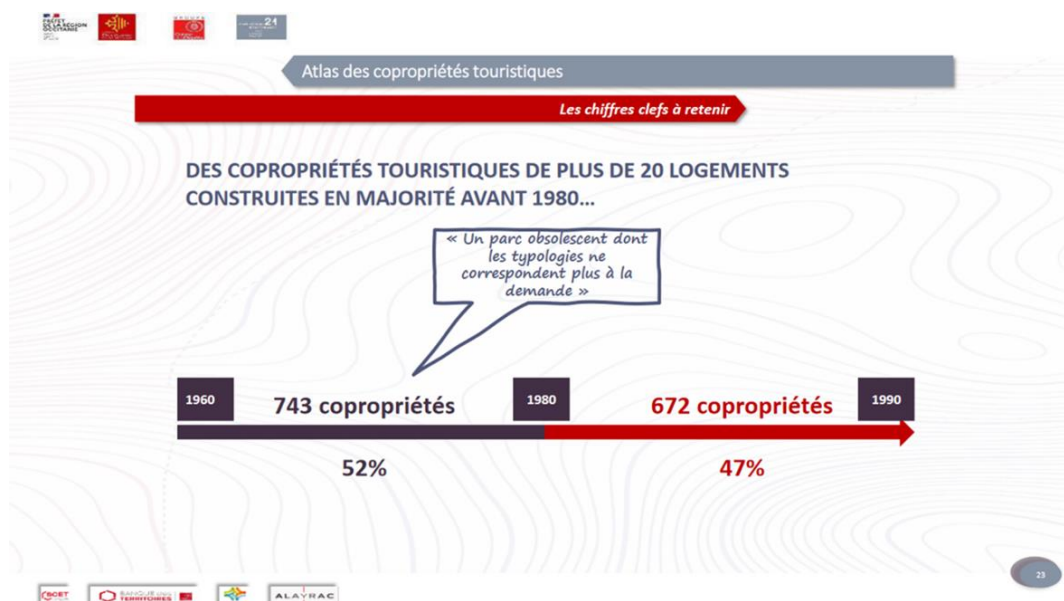
L'EPF pourra accompagner les collectivités et permettre la mise en place des outils fonciers nécessaires à une potentielle intervention publique selon les préconisations issues de cette étude.



(c) Urbanis

(Source : <https://www.epf-occitanie.fr/plan-national-pour-renover-les-coproprietes-degradees>)

Illustration 38 : Extrait de la présentation sur l'étude des copropriétés du littoral occitan



(Source : la Région Occitanie, 2021) 88

« La problématique au sein de ces territoires, c'est que l'héritage de la mission « Racine » et le modèle économique qui l'accompagne, n'engage pas les élus dans des stratégies d'innovation, pourquoi innover chaque année les touristes viennent » (entretien semi-directif, direction régionale de l'aménagement, 2020).

« Il est vrai que l'innovation je ne l'ai pas beaucoup vu, pour le plan relance nous avons financé des projets mais très peu d'entre eux présentaient un caractère d'innovation, c'était davantage un soutien financier à l'économie du territoire ayant subi la crise sanitaire » (entretien semi-directif, sous-préfet à la relance, 2021).

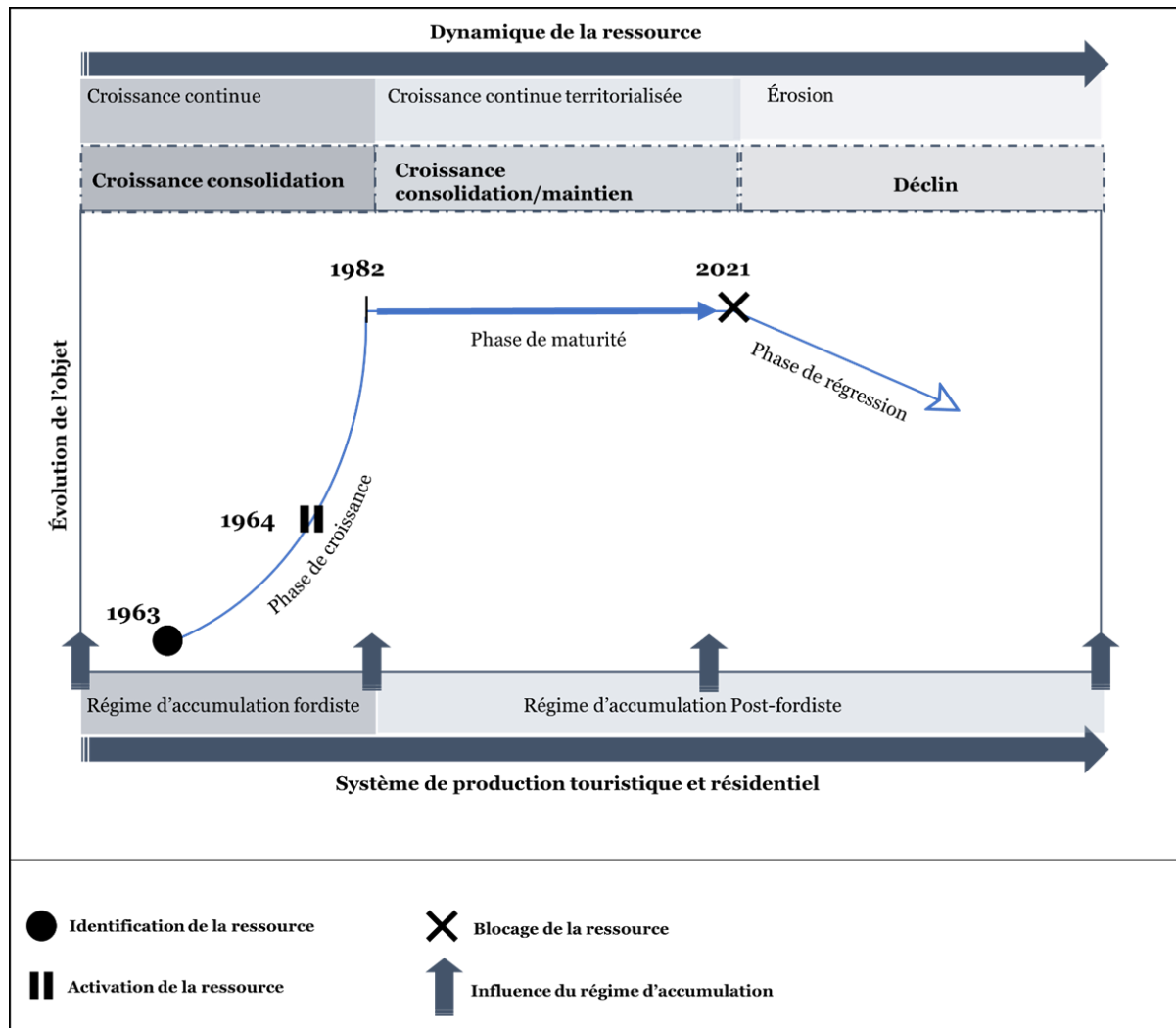
Quand nous observons la temporalité de ces interrogations et des outils mis en œuvre (Illustration 35 ; Illustration 36 ; Illustration 37 ; Illustration 38) nous comprenons qu'elle s'inscrit dans une temporalité récente, comme si le cap des 50 ans de certaines stations comme celles de Leucate ou de la Grande Motte avait été pour ces acteurs un point de bascule⁸⁹. En effet, notre apprentissage depuis notre naissance de ces lieux, nous donne l'impression que d'une certaine manière, les autorités locales n'ont jamais vraiment

⁸⁸ A l'échelle de Saint-Cyprien, 70% des copropriétés ont été construites avant 1986.

⁸⁹ Nous pouvons retrouver, plusieurs campagnes de communication et de promotion sur le renouvellement des stations Racine 50 ans après leur création. Au sein de ces campagnes, nous pouvons retrouver des discours politiques annonçant des projets d'aménagement visant à renouveler ces territoires. C'est en quelque sorte le retour des maires de projet/bâisseurs.

accompagné la trajectoire de ce construit économique et sociale de la station « Racine ». Ils ont davantage hérité d'un modèle qu'ils ont ensuite exploité jusqu'à réceptionner des effets de régression comme notamment le vieillissement des infrastructures ou dans notre illustration celui du parc immobilier touristique.

Figure 17 : La trajectoire de la ressource au sein de la station balnéaire



Réalisation et conception : M. Bosch, 2024

En ce sens, le mode d'organisation de la ressource selon la borne temporelle 1982-2021, se caractérise par des acteurs encastrés et dépendants d'un contexte spatial et économique, ancré et figé dans le régime d'accumulation du capital des années soixante (Figure 17). Pour rejoindre la typologie de Kebir (2006) sur la dynamique des ressources et les enjeux de développement qui en découlent, la trajectoire de mise en valeur de la ressource au sein de l'espace littoral est orientée par une croissance de consolidation où le système de production territorialisé va s'organiser pour le maintien des services touristiques et celui de l'attractivité du territoire par ses dotations

paysagères, résidentielles et touristiques. C'est suite à cette période de continuité des mêmes codes de développement du territoire que va se succéder une phase d'érosion de la ressource avec une dynamique du système de production qui va entraîner la régression de la ressource. *« Si le renouvellement de la ressource n'est pas assuré, cela peut signifier que le système de production s'affaiblit et qu'on s'achemine vers une phase de mise en valeur (de l'objet existant) voire de pénurie. Cela peut aussi signifier que la ressource n'évolue plus (que la production se standardise, par exemple) et qu'à terme elle devienne obsolète »* (Kebir, 2006, p.717). L'objet, en l'occurrence les lits touristiques, se caractérise dès lors par une importante phase de maturité suite à son intégration massive dans le territoire par le système de production étatique à dominante fordiste. Pour ensuite s'engager dans une phase de déclin. Si ce dernier est identifié comme obsolète suivant l'évolution des besoins touristiques et résidentiels du côté des instances locales, pour certains acteurs cette obsolescence est surtout la conséquence d'un manque d'intérêt pour le renouvellement du système économique et pour son ouverture à d'autres formes d'économies. Dans ce contexte et dans cette dynamique de la ressource, l'enjeu *« pour que celle-ci ne devienne pas obsolète, elle doit être constamment réadaptée, régénérée afin de soutenir la compétitivité du système de production. Les ressources mobilisées ici requièrent l'existence de structures de renouvellement de la ressource que seul le système de production doit pouvoir mettre en place. Le deuxième enjeu est que la croissance continue d'une ressource est tributaire des contraintes de l'évolution de la compétitivité et de la pertinence, en termes de marché, de l'activité associée. (...) L'adaptation continue de la ressource, son maintien, dépend largement de la volonté et de la capacité des acteurs de se structurer afin de perpétuer la dynamique dans un environnement changeant »* (Kebir, 2006, p.716-717). Pour répondre à ces enjeux, nous l'avons vu précédemment, les acteurs locaux conduisent des actions de maintien et d'extension de l'offre par rénovation du patrimoine « Racine » (ports, équipements). Néanmoins, à travers la rénovation du parc immobilier touristique d'autres formes de régénération urbaine s'observent.

b. Le label « Patrimoine du XXe siècle », un outil mobilisé pour légitimer l'extension du parc en logements

Encadré 4 : La notion de patrimoine

Julie Deschepper « Notion en débat. Le patrimoine » (2021)

Tout d'abord, puisque le patrimoine n'existe pas a priori : il n'est ni donné, ni acquis, il se « fabrique » (Heinich, 2009). C'est une stricte construction sociale. Plus encore, en suivant les pistes lancées par Laurajane Smith dans son ouvrage « Uses of Heritage », le patrimoine peut être considéré comme une action dans le présent qui a des conséquences matérielles directes (Smith, 2006). Il n'est pas seulement un objet sur lequel s'appliquent des politiques managériales, il agit à son tour. Dans cette perspective, David Harvey souligne que le « "patrimoine", ce n'est pas un nom, c'est un verbe (Harvey, 2001, p. 327) ». Il change le statut de ce qu'il désigne, charge d'un certain pouvoir celui qui l'a fabriqué ou en conteste la raison d'être, et transforme celui qui le reçoit. Il serait erroné, ensuite, de croire que le patrimoine reste figé. Il peut être conservé, restauré, valorisé, déplacé, déclassé, abandonné, contesté, re-sémantisé ou, encore, détruit. Sensible à la fuite du temps et aux évolutions du monde, il n'est donc jamais stable et statique, mais toujours malléable et plastique. Il est subjectif, manipulable, évolutif et, souvent, conflictuel. C'est d'ailleurs pourquoi il est une source précieuse pour la compréhension des sociétés contemporaines.

Ainsi, et cette idée est désormais hégémonique dans le champ des études patrimoniales, parler de patrimoine ne revient pas uniquement à évoquer l'ensemble extensible à l'environnement d'objets, matériels ou immatériels, qu'il désigne, mais aussi à rendre compte du processus par lequel ces derniers obtiennent le statut de patrimoine : la patrimonialisation. Ce néologisme qualifie l'ensemble des événements, impliquant des acteurs pluriels, qui transforment la chose, quelle qu'elle soit, en patrimoine. C'est pourquoi, selon Lucie Morisset, le patrimoine et la patrimonialisation sont un « écosystème » (Morisset, 2009, p. 18). Par ailleurs, ces objets patrimoniaux peuvent aussi être dépourvus de leur statut : c'est la dépatrimonialisation, sujet encore peu étudié dans les sciences humaines et sociales.

Tous ces processus s'effectuent suivant des finalités politiques, sociales, économiques, culturelles et territoriales, parfois contradictoires. Le patrimoine est donc un instrument. Il a des usages politiques et sociaux.

« Rentrer dans le processus de la labellisation du patrimoine est un moyen pour nous d’agir sur le vieillissement de ce parc sur lequel nous n’avons pas la main directement. C’est un outil qui permet de maintenir l’attractivité de notre territoire et surtout d’entretenir l’héritage de la commune » (Entretien semi-directif, technicien(ne) collectivité, 2019).

La définition de la notion de patrimoine et de son processus exposé par Deschepper, nous renvoie assez directement à celle de la ressource (*Encadré 4*). Dans la mesure où toutes les deux posent comme indicateur principal, un processus de création par la construction sociale d’un objet, il n’y a patrimoine que si les sociétés le décident. En d’autres termes, le patrimoine n’est pas un objet qui préexiste au territoire tout comme la ressource. Et tout comme la ressource, le patrimoine est un processus de création, de fabrication d’un objet qui va engendrer des dynamiques de préservations, de protection, de maintien voire de renouvellement, de valorisation et dans le cas de l’espace littoral occitan d’extension du capital patrimonial.

A l’échelle de la station, le processus de patrimonialisation s’insère dans la politique de sauvegarde et de valorisation du ministère de la Culture et de la Communication du patrimoine dit « désintéressé » et donc écarté des décideurs politiques, des aménageurs et plus largement des sociétés. En 1999, il propose « *la mise en place d’un nouvel outil pour permettre la reconnaissance et la sauvegarde des constructions élevées au cours du siècle qui s’achève* » (*François et Gaudard, 2019, p.1*). La spécificité de ce label « Patrimoine du XXe siècle » tient à l’identification d’un certain patrimoine qui dans l’imaginaire n’aurait jamais constitué une stratégie de conservation, de protection et de défense contre les assauts du temps, puisqu’il se trouve en décalage avec le patrimoine « traditionnel », par sa proximité avec l’histoire mais également par ce qu’il peut représenter sur le plan architectural et sociétal. Ce dispositif s’illustre notamment dans des politiques de régénération urbaine, afin de produire un effet pivot vers des processus de mise en valeur d’un patrimoine bâti dégradé et d’amélioration des conditions de vie des habitants. Le cas le plus emblématique est celui des grands ensembles de Sarcelles.

Illustration 39 : Label « Patrimoine du XX siècle au sein du littoral occitan, 2023



Le port Saint-Martin, ses quais et ses habitations au Cap d'Agde. Architecte, Jean Le Couteur



L'ensemble du port de la Grande Motte et de ses ensembles iconiques Architecte, Jean Balladur



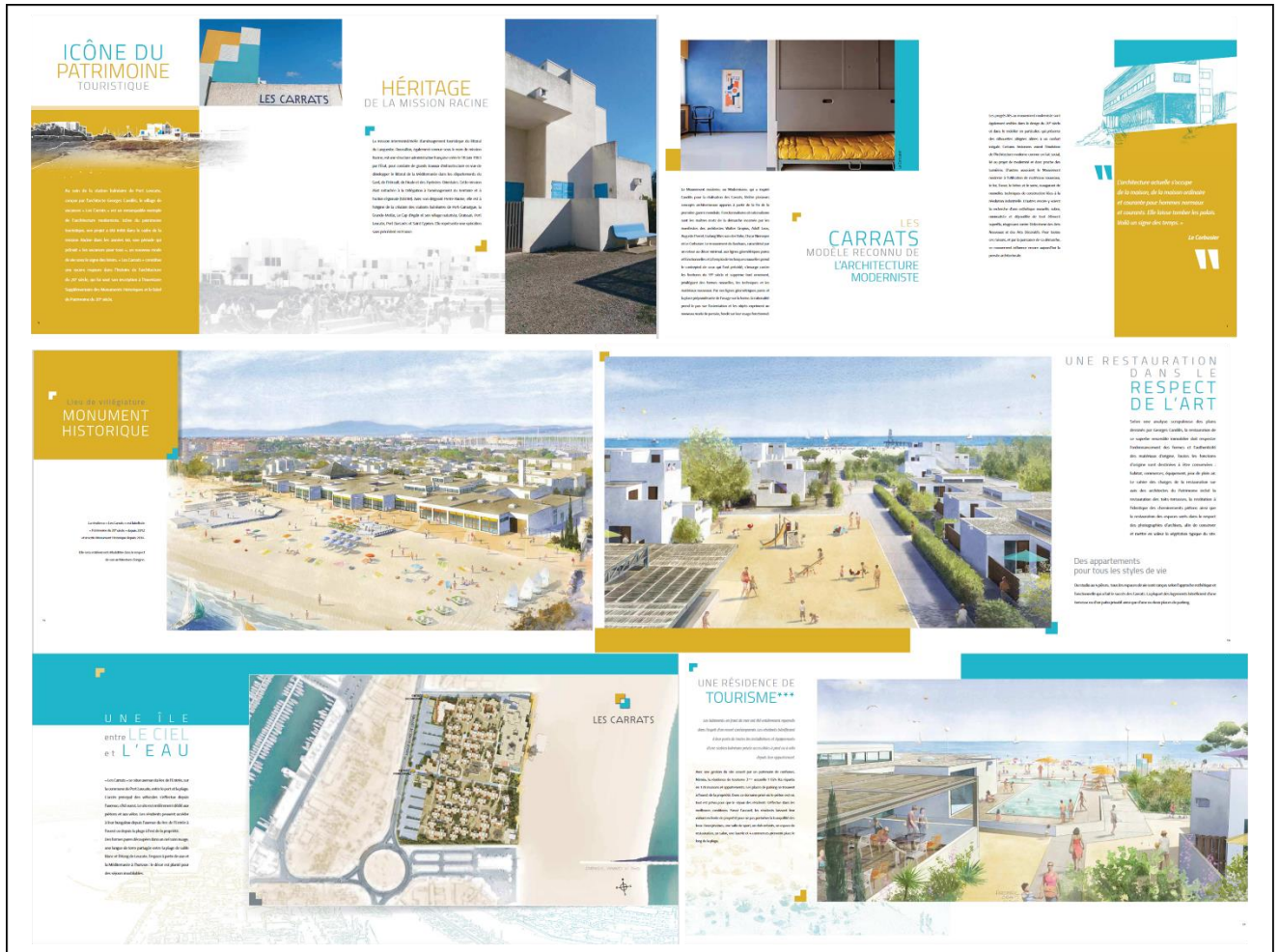
Le village de vacances « Les Carrats », Port-Leucate. Architecte, Georges Candilis

Photos : M. Lavois, 2023 et M. François © DRAC-CRMH Occitanie pour « Les Carrats »

La mobilisation de cet instrument s'est opérée au sein de trois stations balnéaires de la mission « Racine », dans l'Hérault et l'Aude (*Illustration 39*). Si toutes les trois répondent à des besoins de dégradation et d'obsolescence économique du parc en logement produit il y a soixante ans ; à une mutation fonctionnelle des pratiques et des usages d'un parc immobilier au sein duquel s'exerce une double résidentialisation. Les effets d'externalités qu'a produit leur mise en patrimonialisation, laisse entrevoir des finalités politiques quelque peu différenciées de celles habituelles qui se concentrent sur l'existant. En effet, la transformation du village social « les Carrats » à Leucate en projet immobilier et le projet de rénovation portuaire de la Grande Motte ouvrant à l'extension urbaine du patrimoine bâti, rendent compte d'une stratégie patrimoniale visant également à maximiser la contribution des territoires et plus largement, à une stratégie patrimoniale de type commerciale (*Illustration 40*). Autrement dit, la dynamique

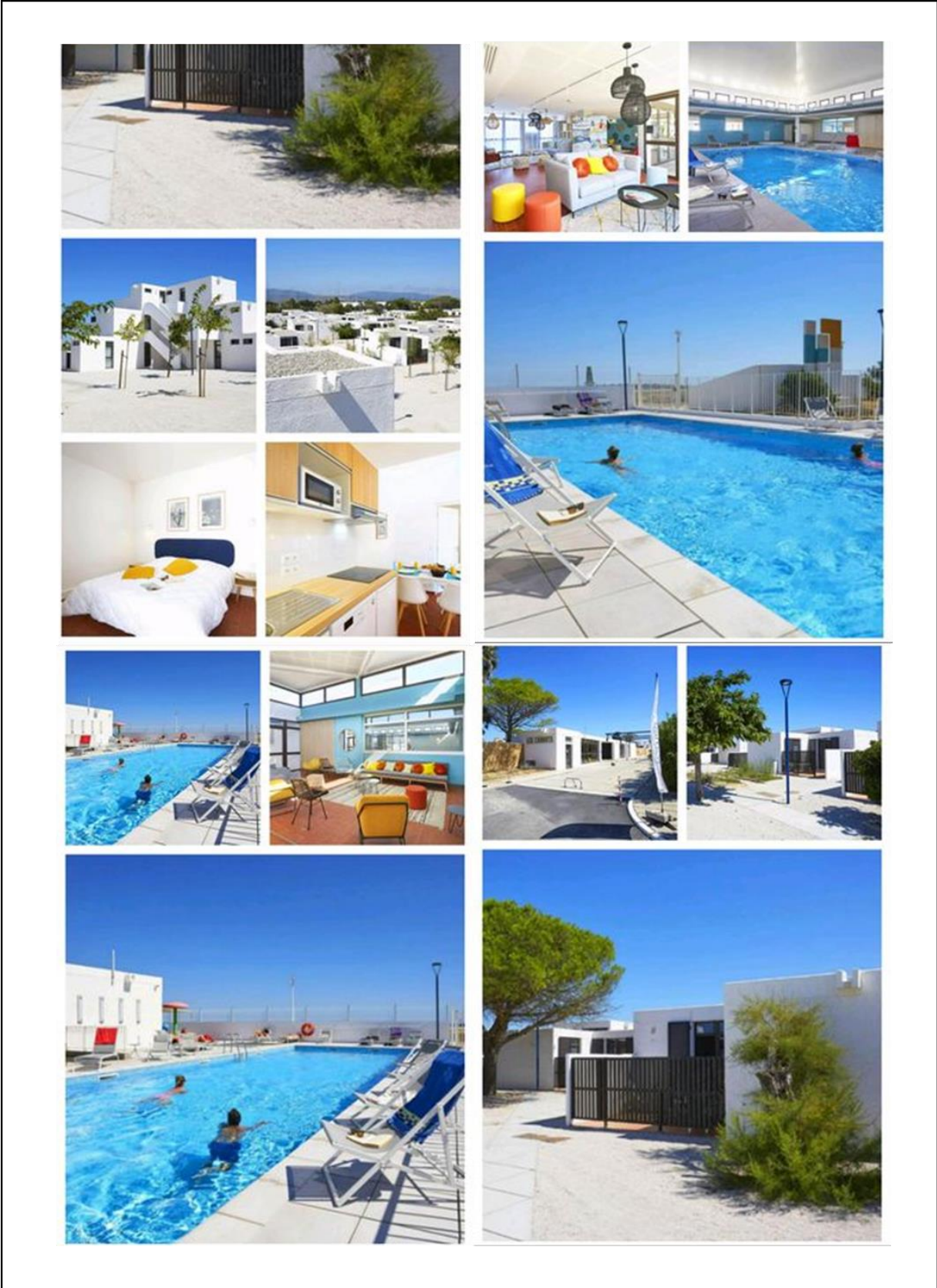
de la ressource par le processus de patrimonialisation a engendré la création d'un nouveau capital fixe au sein de Leucate et d'une extension de ce dernier pour la Grande Motte (Illustration 41 ; Illustration 42 ; Illustration 43).

Illustration 40 : Plaquette de commercialisation du programme immobilier « les Carrats », livraison 2019



Source : <http://www.cyfapatrioine.fr/programme/les-carrats-port-leucate>, 2019

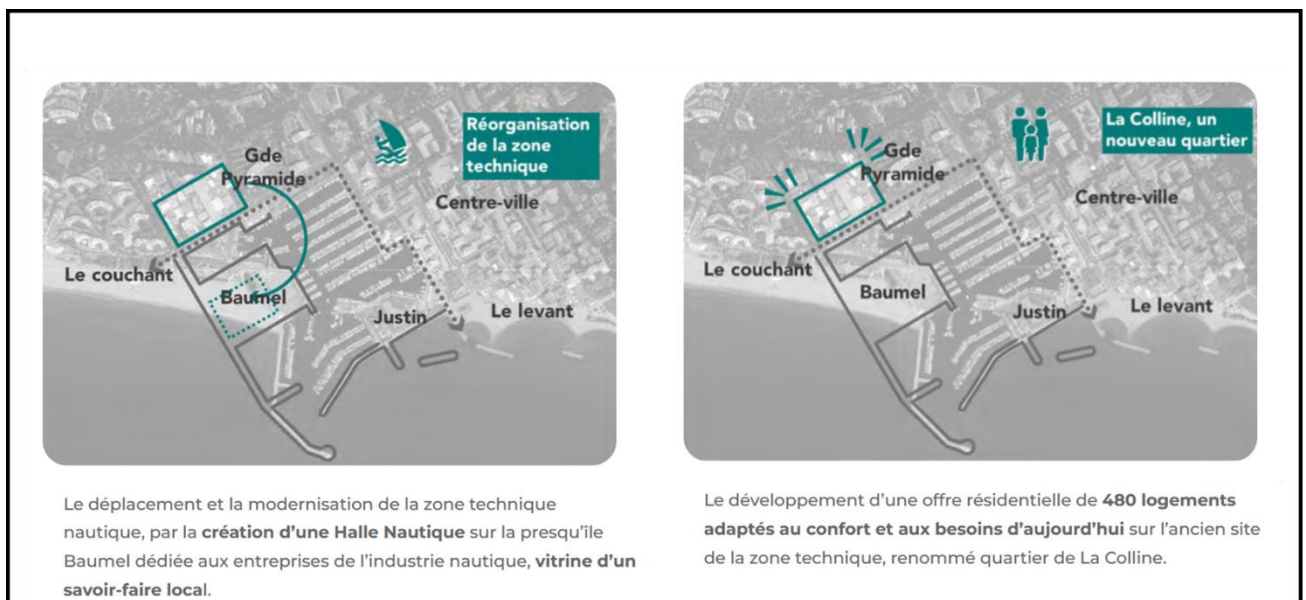
Illustration 41 : Photos du site de réservation Booking pour la résidence de vacance Nemea « Les Carrats » classée ***



Source : <https://www.booking.com>, 2023

Création pour Leucate car la commune passe d'un village de vacances social à une programmation immobilière, et donc à la création d'un nouveau capital urbain car une fois réalisé, il va générer de nouveaux produits fiscaux. Ces derniers seront le produit d'une nouvelle base foncière intégrant la taxe du foncière bâti, doublée de la taxe d'habitation sur les résidences secondaires et du produit de la taxe de séjour. La particularité du village de vacances « Les Carrats », est qu'il a été créé dès l'origine de Port Leucate par l'architecte Georges Candilis pour accueillir un tourisme social. Son activité cesse en 2014, les organismes publics propriétaires (CAF, FAOL) de ce patrimoine ne pouvant assurer les coûts de rénovation, se succède une inscription au titre des Monuments Historiques la même année, puis sa vente auprès d'un promoteur. Situé en bord de mer « les pieds dans l'eau », le projet immobilier est offert à la vente en 2020 pour devenir une résidence de vacances classée trois étoiles. La finalité de cette stratégie s'inscrit bien au-delà du simple cycle de patrimonialisation, en passant d'un équipement public à utilité sociale à la création d'une nouvelle offre touristique. Cet ensemble de logements désormais préservé et transformé répond trait pour trait aux modes d'exploitation et de production de l'espace de la station balnéaire « Racine ».

Illustration 42 : Extrait du site internet entièrement dédié au projet « Ville-Port » de la Grande Motte, 2023



Source : <https://projetvilleport.fr>, 2023

« L'État soutient notre projet, il est un des financeurs. Le poids économique et symbolique que représente la Grande Motte mais aussi nos actions en matière de

préservation de la qualité du cadre de vie, du maintien d'une offre touristique de qualité, tout cela a participé à établir un consensus autour de ce nouveau port » (Echange informel avec un conseiller municipal lors du salon du littoral en 2020).

Le schéma est similaire pour la Grande Motte, le processus de patrimonialisation commencé en 2010, a été un catalyseur de rayonnement passant d'une architecture décriée à une architecture reconnue, symbolisant l'identité territoriale de la commune dans le paysage urbain. Une historicité qui a fait force d'appui pour les décideurs locaux dans l'élaboration du projet « Ville-Port » puisque les codes de l'architecte Jean Balladur sont aujourd'hui reconduits soixante ans plus tard. Ainsi, il est possible de prétendre à une forme d'influence émanant du processus patrimonial sur la légitimation du projet immobilier auprès d'acteurs nationaux (l'Etat). En effet, ce dernier va engendrer une poldérisation d'une partie de la plage du couchant pour pouvoir accueillir 1200 nouveaux habitants et ceci dans un contexte de réflexion législative du risque du recul de trait de côte.

Illustration 43 : Extrait d'une vidéo promotionnelle de l'agence Cogedim pour l'un de leur programme immobilier sur la Grande Motte, livraison prévue en 2024



Source : <https://www.cogedim.com>, 2023

Cette influence patrimoniale, nous pouvons également l'appréhender au sein de nouveaux programmes immobiliers qui s'inspirent et fondent leurs outils promotionnels sur les pyramides Maya de Teotihuacán au Mexique, les mêmes qui ont

inspiré Jean Balladur pour imaginer l'architecture de La Grande Motte (J-F. Pinchon, 2019).

Au sein de ces deux cas, nous pouvons constater une mise en valeur particulière de la ressource non pas par l'objet patrimoine mais par l'utilité économique qu'il procure. Au-delà d'ériger la mission « Racine » au rang d'emblème, c'est tout un construit social et économique qui est protégé, revendiqué, développé et exploité. Assurément, nous voyons comment les stratégies de mise en valeur dépendent et sont influencées par « *la nature des équipements eux-mêmes (fonctionnalités, dimensions...), à la manière dont ils sont financés et gérés, au contexte territorial dans lequel ils s'insèrent (niveau d'équipement initial, potentialités d'appropriation et de valorisation par les acteurs locaux...)* » (Fritsch, 2015, p.190). Enfin, ils révèlent une certaine forme de statisme des référentiels des décideurs politiques et plus largement des acteurs du système de production à l'égard des leviers de stimulation de l'activité économique. Effectivement, si les études en sciences régionales démontrent au sein d'espaces largement équipés une diminution des investissements de ce type de capital public, à l'échelle de la station au contraire, ils véhiculent toujours l'image de véritables stimuli pour l'économie territoriale.

3.1.3. Le littoral occitan, un territoire où les modes de développement locaux s'inscrivent dans une standardisation régionale

L'ensemble des observations que nous avons pu appréhender jusqu'à présent, nous ont mené à une première théorisation du modèle urbain de la station. Sur un plan morphologique dans un premier temps, puis, sur le plan cognitif dans un deuxième temps. Au cours de ce dernier temps, nous avons pris conscience de la part des systèmes de représentation dans la manière de concevoir ces espaces et leurs effets sur la trajectoire de la station balnéaire. Finalement, l'identification des modes de croissance urbaine et l'évaluation des modalités de développement de la station, nous obligent à entreprendre une lecture critique des modes de valorisation et des formes de trajectoires de ce territoire qui semblent teintées d'une urbanisation générique et banalisée dans le temps. Notre hypothèse avance une offre d'infrastructures qui contribue au développement économique local mais aussi à la concurrence entre collectivités pour l'attraction des populations. Ces stratégies d'accumulation des infrastructures à un niveau local, ont des conséquences sur l'armature économique de

ces territoires à un niveau régional car linéaire, l'appareil économique inscrit les stations balnéaires dans un système de concurrence et non de complémentarité. Au sein de cette section, notre intention est d'apporter une échelle supplémentaire à notre analyse avec un champs scientifique distinct de l'économie régionale qui est celle de l'école de Grenoble. Cette dernière se distingue par une compréhension des développement territoriaux autour des processus de construction et de valorisation d'une ressource territoriale, où l'objectif est d'inscrire le développement du territoire dans un processus de spécification (Pecqueur, Lajarge, 2011). A cet effet, notre lecture critique repose sur la comparaison du développement de la station avec la grille de lecture sur la construction et l'émergence d'une ressource territoriale proposée par Pecqueur et Gumuchian (2007). Dans un contexte où le développement de stratégies de spécification est devenu une solution très recherchée par les acteurs, le concept de ressource territoriale est apparu comme le modèle scientifique de référence pour leur compréhension. En effet, « *elle porte sur la capacité des territoires à générer de nouvelles ressources ou à révéler des ressources « cachées »*. *La ressource territoriale est donc envisagée autant comme un processus de construction que comme son résultat manifeste* » (Lajarge, Pecqueur, Landel, Lardon, 2012, p. 13). Ainsi, nous attachons à calquer la méthodologie propre à ce champ théorique sur la construction de la ressource littorale, et reconnaître quel est le processus de son activation et son évolution. Pour cela, à partir d'une revue de littérature nous établirons une définition de la ressource territoriale afin de produire notre propre grille de lecture adaptée à notre objet d'étude.

a. Les processus de valorisation au sein du littoral occitan, une construction originale de l'attractivité territoriale ?

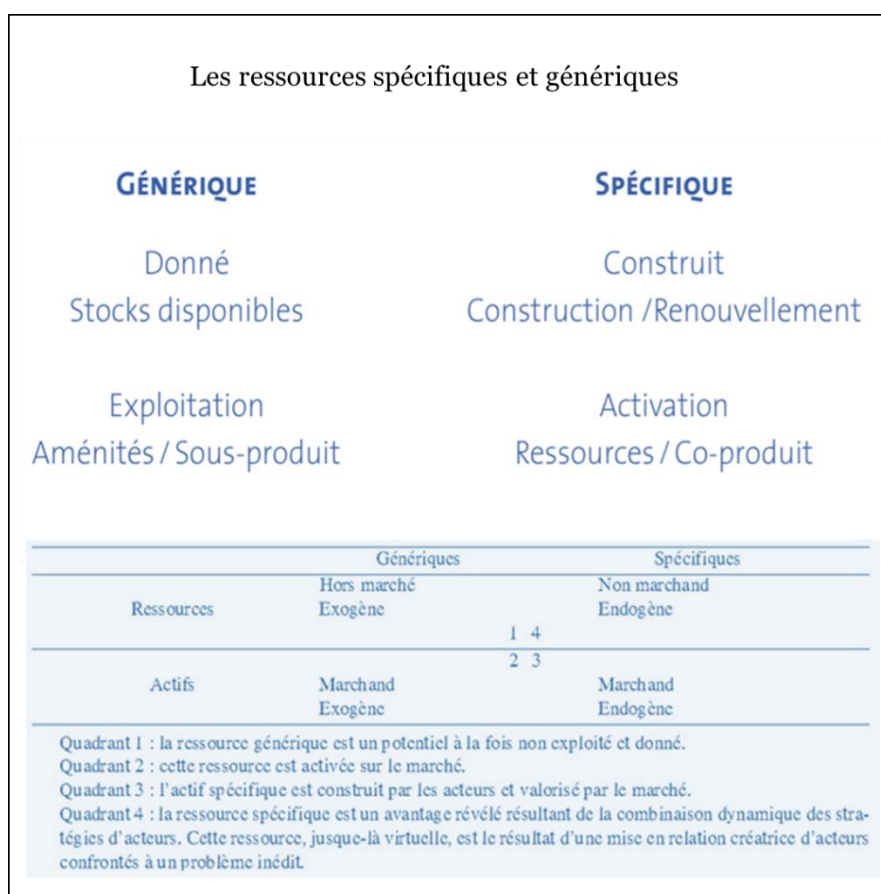
Dans un cadre d'analyse porté par la méthode de valorisation des ressources territoriales, nous construisons la trajectoire de la ressource à partir de deux questionnements : En premier lieu, la notion de ressource territoriale nous fait dépasser la seule notion d'attractivité, qu'est ce qui peut attirer de l'extérieur vers nos territoires ? Pour ensuite développer celle de spécificité, qu'est ce qui peut provenir de la géographie du territoire pour valoriser une production originale ? De fait, notre première action est d'identifier dans quel contexte cognitif s'est activé la ressource 'littoral' suite à la définition de cette dernière. Puis, à partir du système d'exploitation de la ressource, définir et identifier les processus de construction et de valorisation de la ressource à l'aune des trajectoires de développement.

1. La notion de ressources spécifiques et génériques : un indicateur favorable à l'évaluation des modes de valorisations locales

Conformément à la distinction de Colletis et Pecqueur (1995), les ressources sont de natures différentes selon qu'elles sont données ou construites. Cette typologie peut être comprise comme l'indicateur des enjeux stratégiques de la révélation de ressources spécifiques à leur mise en valeur (Encadré 5).

« Les ressources représentent un potentiel pour le territoire en ce sens qu'elles ne sont pas en activité. Il convient ici de distinguer deux cas de figure. Le premier est celui où les ressources existent mais ne sont pas exploitables car leur coût d'exploitation est incompatible, du moins provisoirement, avec les conditions du marché. Le second cas concerne des ressources à révéler ou à organiser, c'est-à-dire n'existant pas comme telles. Le second type de ressources peut être qualifié de « virtuel ». Le marché ne saurait servir de base de référence ou de comparaison pour des ressources qui, en l'occurrence, n'ont pas d'existence actuelle » (Pecqueur, 2005, p. 258).

Encadré 5 : Les notions de ressources spécifiques et génériques



Source : Pecqueur, 2005, p. 258

Le statut de la ressource dépend également du système de mis en actif. « *Les actifs sont des facteurs en activité, réalisés sur un marché. Il peut s'agir de biens ou de services. La main-d'œuvre qui se présente effectivement sur le marché du travail constitue un exemple simple d'actif, tout comme la présence d'équipements ou d'infrastructures* » (Pecqueur, 2005, p. 258). Pour revenir aux positions économistes, la création de valeur consiste à étudier comment une ressource se transforme en actif et participe ainsi à la production. En l'occurrence s'il existe une typologie pour les ressources, il en est de même pour les actifs. Leurs statuts dépendront de la nature du construit socio-culturel, autrement dit de la nature de l'activation de la ressource selon qu'elle soit endogène ou exogène au territoire. Les ressources ou les actifs sont dits « génériques » lorsque leur présence est indépendante du processus de production. « *Le générique est donc une donnée exogène. À l'inverse, la ressource ou l'actif est dit spécifique s'il résulte explicitement de stratégies d'acteurs et s'il est dédié à un usage particulier* » (Pecqueur, 2005, p. 258).

2. Identifier si les modes de valorisation territoriale entreprises par les gouvernements locaux s'inscrivent dans un processus de spécification ou de généricité

Tableau 13 : Identifier les modes de valorisation territoriales au sein des stations balnéaires « Racine »

Le processus de valorisation de la ressource territoriale					
		GÉNÉRIQUE	SPÉCIFIQUE		
RESSOURCES	I PROCESSUS D'ACTIVATION	I – Équipements non disponibles Présence d'un littoral Disponibilité foncière (hors marché, exogène)	IV – Territoire hybride Coordination d'acteurs Planification Innovation territoriale (endogène)	III PROCESSUS DE SPÉCIFICATION	
ACTIFS (RESSOURCES ACTIVÉES)		II – Équipements non disponibles créées Standardisation de l'offre Déploiement de l'aire touristique Services touristiques (marchand, exogène)	III – Diversification des équipements Structuration de l'offre en services Territorialisation de l'offre touristique Adaptation (marchand, endogène)		
		II PROCESSUS DE SPÉCIFICATION			

Réalisation et conception : M. Bosch, 2024

Pour notre objet étude, la ressource activée est l'urbanisation littorale dans la mesure où la volonté était l'implantation d'une économie balnéaire avec en l'occurrence,

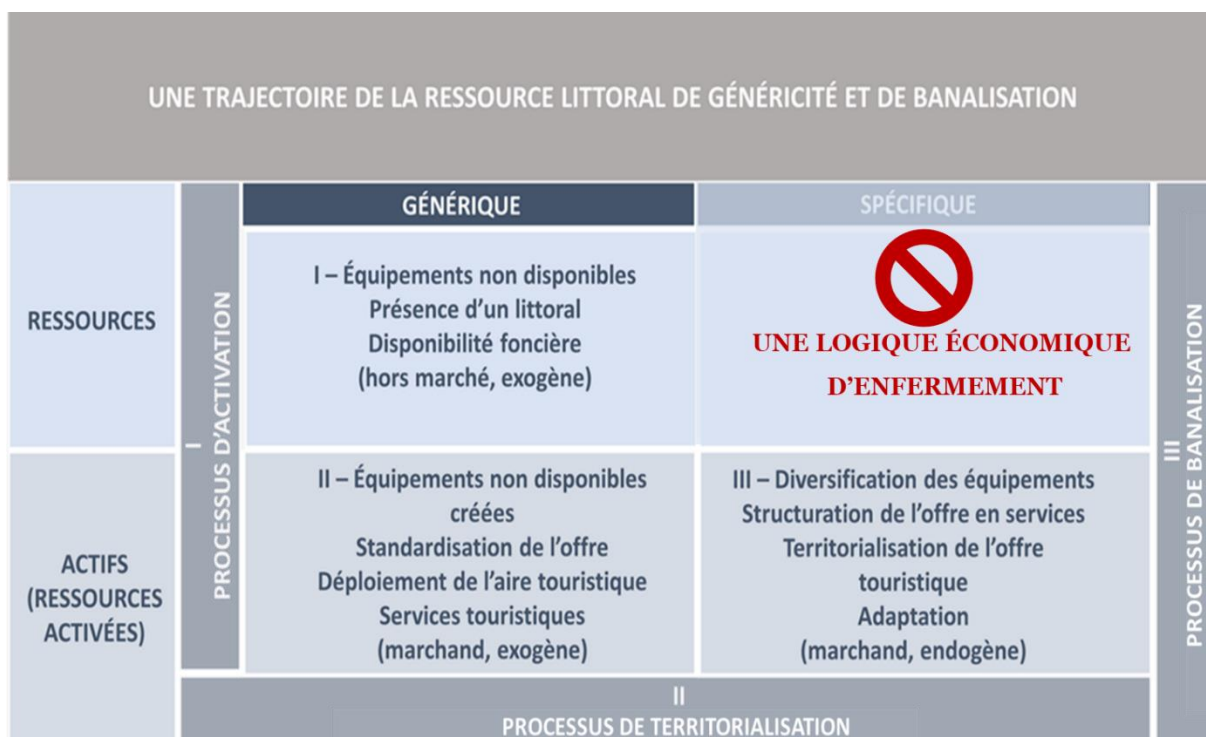
l'émergence d'un système d'exploitation conditionné par l'économie résidentielle et présente (Tableau 13). Son identité est plurielle dans le sens où une ressource ou un actif ne sont purement générique ou purement spécifique (Pecqueur, 2005). Cependant, le cadre théorique choisi nous permet de comparer la ressource 'littoral' comme celle à révéler, à organiser, c'est-à-dire qu'elle était donnée mais pas construite et n'existait pas comme telle. Pour aller plus loin dans sa définition, sa marchandisation n'appartient pas aux systèmes cognitifs relevant de processus associant des représentations collectives, elle est exogène au territoire. A cet effet, elle obtient une dimension de généricité. Pour autant, nous rajoutons que durant son premier temps de l'activation, nous pouvons lui attribuer une forme de spécificité car sa révélation et ce même si elle est extérieure au territoire, définit les valeurs du paysage littoral en tant que ressource locale spécifique. Dans cette perspective, les modalités de spécification de la ressource 'littoral' comme ressource territoriale sont appréhendées par le maintien des modalités de spécification. En effet, il s'agit de raisonner en plusieurs temps : celui de la révélation qui correspond à un processus d'identification de la ressource puis, celui de l'activation, enfin, les circonstances de la spécification pour aboutir à une forme de ressource territoriale. Dans chacun des cas, la ressource participe de la dynamique territoriale dans la mesure où, révélée, elle constitue un référent identitaire (François, Hirczak et Senil, 2006). Pour éclaircir ce processus, il convient de se pencher sur les conditions d'émergence de la ressource territoriale ; démarche au terme de laquelle, nous pourrions interroger le renouvellement des ressources dans le temps long de la construction territoriale. Ainsi, nous proposons de différencier deux étapes : révélation (activation) et valorisation (spécification). « Cette distinction introduit de fait une nouvelle question, celle du lien entre ces deux étapes de la dynamique des ressources » (François, Hirczak et Senil, 2006, p. 292). Si nous avons déjà réfléchi à la succession des étapes et l'avons définie comme optionnelle, nous pouvons retourner la question et nous interroger sur le contexte de valorisation. A notre référent théorique de la ressource territoriale, nous rajoutons les réflexions relatives à la dépendance créatrice. En effet, le développement économique du littoral occitan s'illustre par une dynamique 'top down' mais le changement de gouvernance illustré par la décentralisation interroge la capacité des gouvernements locaux à construire leur propre dynamique de spécification voire à les renouveler. Le changement d'opérateur (de l'État aux élus locaux) met en exergue les processus à la fois de révélation et de valorisation. En effet, entre la « dimension

globale » du contexte de dépendance et la « dimension locale » d'appropriation et de construction par les acteurs, l'opérateur est indispensable à la fois dans l'activation mais également pour faire émerger les liens existants entre les ressources et le territoire (Kebir, Crevoisier, 2004). De fait, notre analogie repose sur une « dynamique de croissance renouvelable ». En ce sens, l'opérateur (État en 1 et locaux en 2) est identifié comme l'agent principal du renouvellement du stock de ressources spécifiques (les actifs : le système d'exploitation de la ressource) offrant les opportunités de mise en valeur. Cette connexion entre opérateur et « dynamique de croissance renouvelable » est conduite par deux hypothèses : la première suppose que le choix qui s'opère dans l'identification de la ressource et sa sélection de mise en valeur peut conduire à un appauvrissement ou à un blocage des ressources spécifiques (trajectoire appauvrissante) ; la deuxième, rejoint le processus de marchandisation des ressources qui peut être identifié comme un facteur déstabilisant et remettre en cause la capacité de renouvellement des ressources spécifiques.

b. Un territoire générique

Au préalable, la construction théorique de « *la notion de ressource territoriale une proposition qui privilégie la compréhension des relations qui s'établissent entre la ressource et le contexte dans lequel elle est produite, et qui s'écarte d'une conception traditionnelle de la ressource générique et donnée* » (Peyrache-Gadeau, Perron, 2010, p. 3). Ainsi, afin de caractériser la trajectoire de la ressource révélée, nous mobilisons les approches de Colletis et Pecqueur en dépassant la problématique d'allocation des ressources pour explorer celle de la création de ressources spécifiques. Les ressources sont caractérisées comme étant spécifiques lorsque les acteurs parviennent à faire valoir leur ancrage spatial et par là leur caractère difficilement reproductible et transposable d'un territoire à l'autre (Colletis, Pecqueur, 1995, 2001). Sur la base établie auparavant, nous avançons l'hypothèse suivante : malgré la dimension inédite à l'échelle nationale du grand projet d'aménagement de la mission « Racine », les opérateurs locaux n'ont pas su s'engager dans un renouvellement des stratégies de valorisation de la ressource révéler plutôt par l'État (*Figure 18*).

Figure 18 : Une croissance urbaine de généricité et de banalisation



Réalisation et conception : M. Bosch, 2024

1. L'activation exogène de la ressource 'littoral'

Comme énoncé auparavant, la ressource 'littoral' s'inscrit dans une typologie de la ressource générique. Avant la mission « Racine », le littoral occitan était un territoire éloigné des dynamiques touristiques plutôt orienté historiquement vers d'autres littoraux. Le littoral est ainsi, hors marché qui, dépourvue d'actifs spécifiques à son émergence et d'une combinaison dynamique des stratégies d'acteurs, est une ressource latente. Ce contexte latent, au sein d'un territoire où l'activité maraîchère et viticole périclité (Pierre Racine, 1989) donne lieu à un construit socio-politique qui devient l'opérateur de la révélation de la ressource. Ce dernier, génère un actif spécifique construit et activé sur le marché par les acteurs (État). Cet actif est un système d'exploitation de la ressource 'littoral' caractérisé par un maillage en infrastructures, en services touristiques et un phénomène résidentiel. Pour aller plus loin, nous adoptons la théorie du consommateur de Lancaster où la ressource 'littoral' devient celle du paysage-aménité où celui-ci est envisagé comme un bien économique multi-attributs à partir de la décomposition des caractéristiques hédonistes qui lui sont reconnues (Peyrache-Gadeau, Perron, 2010). Enfin, nous rajoutons que le tourisme est généralement un actif à même de jouer un rôle dans la révélation des ressources grâce au regard extérieur qui est jeté

sur le territoire (considéré comme une destination). Cela débouche sur leur valorisation assez directe par des produits et des services porteurs de représentations de la destination. C'est dans cette dynamique de révélation de marchandisation que la ressource 'littoral' s'inscrit. Si dans certains territoires le tourisme fait office d'un tremplin pour l'émergence d'un processus de spécification comme dans le panier de biens des Baronnie où les différents produits sont vendus sur place grâce, notamment, à une forte fréquentation touristique (Berard, Hirczak, Marchenay et al., 2005). Dans le cas de notre territoire, la mise en actif de la ressource s'est traduite par l'implantation d'un système touristique de masse à grande échelle. Ce système d'exploitation, emprunté au littoral espagnol, fait l'objet d'une déclinaison unique, c'est-à-dire une duplicité régionale de l'offre et des services touristiques. Ceux-ci diffèrent des processus spécification qui eux invitent à la reconnaissance endogène d'un produit générant une offre spécifique.

2. Le développement de la ressource :

Le développement de la ressource 'littoral' nous renvoie aux types d'actifs que va privilégier l'opérateur et de fait, à la stratégie adoptée. Dans son étude sur « les territoires créateurs de nouvelles ressources productives » (2005), Pecqueur illustre deux types de stratégies : « basse » et « haute ». La première consiste à utiliser les actifs génériques et la seconde cherche à structurer l'espace afin de contribuer à la constitution d'actifs spécifiques. En ce qui concerne la stratégie de développement de la ressource 'littoral', nous admettons une position hybride où effectivement, l'action de l'État s'est traduite par un investissement massif pour la création d'un espace économique mais en combinant une minimisation des coûts de production. Autrement dit, le développement du littoral occitan se soumet à une implantation géographique aux conditions classiques de la localisation : ressources foncières importantes à bas coûts. Cela permet à l'État de s'implanter rapidement, mais également de reproduire ce modèle sur l'ensemble régional voire plus loin avec l'opération de l'AMIAC sur le littoral aquitain. La forme et l'organisation de l'espace de localisation importaient peu car ils étaient conditionnés à la fois par l'abondance des ressources foncières et la présence d'un littoral. De plus, les multiples projets de démoüstication, d'assèchement des marécages, de dragage et de creusement pour la création des ports mais également des projets de modifications du trait de côte pour répondre aux besoins architecturaux (marina), mettent en exergue l'éclipse des caractéristiques géographiques des lieux. Nous

pouvons aussi assimiler l'activation de la ressource et sa mise en actif comme une stratégie « haute ». En effet, l'action de l'État s'est également illustrée par une forte volonté stratégique mais surtout financière afin de structurer l'espace et contribuer à la constitution d'actifs spécifiques sur la base desquels peuvent apparaître des ressources spécifiques. En l'occurrence, la mission « Racine » a construit un réseau de proximité en développant des coopérations avec les autres acteurs (les élus locaux, établissements financiers). Enfin, la constitution d'une offre composite à générer une quasi-rente relationnelle dans un espace de proximité géographique.

3. De l'activation de la ressource à la spécification ?

La lecture de la matrice proposée, nous permet de situer les premiers temps de la trajectoire de la ressource 'littoral' et de pouvoir montrer l'état et la qualité des ressources mobilisées à un moment donné. L'élément 'opérateur' rajoute une clé de lecture nécessaire car nous postulons que la décentralisation représente l'opportunité pour les acteurs locaux de s'approprier cette ressource et ses actifs. En ce sens, le changement de gouvernance permet d'envisager la question de la bifurcation des trajectoires et de comprendre les termes d'appropriation et de traitement de la ressource. « *On entend par bifurcation le processus qui permet à un territoire de passer d'une activité motrice à une autre non pas seulement en rupture mais aussi en continuité* » (Pecqueur, 2005, p. 262). Au regard des éléments de définition du modèle de la station, nous supposons deux logiques de développement.

La première relève d'une dynamique d'accumulation. Issue d'une spécialisation dans une branche dominante (le tourisme), l'appropriation par les acteurs locaux de la ressource a généré l'émergence d'effets externes qui ne dépendent pas d'un mode de coordination spécifique entre les différents agents. Effectivement, la propension du modèle touristique désigne une mutation de sa dimension occasionnelle vers un modèle de quotidienneté urbaine. Les politiques publiques se fondent principalement sur des actions d'aménagement de type « zones d'activités » et ne s'intègrent pas dans une logique de construction d'un tissu économique structuré. « *Il s'agit d'actions ponctuelles dans un contexte de concurrence territoriale qui ne répondent pas à un schéma de développement du territoire établi mais qui contribuent à une juxtaposition d'activités censée favoriser l'émergence d'effets externes* » (Pecqueur, 2005, p. 263). Le modèle de la

station initiale associé à l'appropriation particulière des élus locaux donne lieu à une concentration spatiale d'activités économiques hétérogènes, ne présentant pas a priori de complémentarités les activités ainsi créées n'ont pas nécessairement de cohérence entre elles. En revanche, l'hétérogénéité des activités économiques doit être nuancée car si nous n'observons pas de dynamiques collectives autour du déploiement d'un service ou d'un produit en particulier, l'activité économique peut être interprétée d'un seul tenant. Celui, d'un espace dominé par un système économique résidentiel et présentiel et non productif. Ainsi, le deuxième type de développement que nous pouvons appréhender est celui du processus de spécialisation. Conformément aux thèses économistes, l'espace géographique de la station est une concentration particulière où des stratégies publiques d'attraction et de différenciation du territoire, naît une concentration géographique d'activités. Elles sont liées soit par leur type d'activité, soit par le ou les produits qu'elles fabriquent. Si nous adoptons de manière pleine et entière la définition du développement par 'spécialisation', nous comprenons que ce dernier aurait entraîné une forme de spécification pour ces territoires. Cependant, la dynamique de spécialisation de la station s'inscrit davantage dans une trajectoire appauvrissante de la ressource 'littoral' créant un blocage des ressources spécifiques. Les actions de marketing territorial différenciées, sont spécifiques à la volonté locale de faire émerger des pôles d'excellence et ainsi renforcer leur position dans les processus de concurrence territoriale. Une concurrence qui s'entend par une complémentarité de l'offre à l'échelle régionale. Or, dans le cas de notre littoral occitan la concurrence territoriale s'entend par une concurrence exacerbée entre les stations balnéaires au détriment d'une complémentarité régionale. Autrement dit, en proposant les mêmes services et en maintenant les processus historiques d'activation de la ressource, le modèle de la station se détourne des dynamiques de renouvellement de la ressource. L'endogénéisation ne demeure qu'au regard du cadre institutionnel de la gouvernance et non d'une appropriation et d'un ancrage territorial.

4. Le coche manqué de la spécification :

« Le processus de spécification caractérise un territoire qui dispose d'un mode de coordination entre les agents économiques qui, outre les effets de proximité organisationnelle (industrielle), permettent une flexibilité dans le déploiement des ressources, des activités et des compétences sans faire éclater le contexte

territorial. D'une façon différente des processus d'agglomération et de spécialisation, le processus de spécification ne repose pas sur l'existence de certaines économies externes, mais sur celle de structures aptes à internaliser certains effets externes déterminant le développement du tissu économique local. Il s'agit ici d'une capacité créatrice du tissu qui, en organisant une souplesse de combinaison de ses ressources et actifs, dispose de moyens de mettre en œuvre des stratégies collectives susceptibles d'infléchir le devenir économique du territoire » (Pecqueur, 2005, p. 264).

Enfin, il s'agit du modèle conventionnel de l'économie standard productiviste. Basé sur des ressources génériques, et donc transférables, le mode de valorisation maintient parfaitement la standardisation. L'objectif est de se positionner dans une stratégie basique de compétitivité par les prix en minimisant les coûts de production. De fait, les produits qui en sont issus ne sont pas différenciables sur le marché (François, Hirczak, Sénil, 2013). L'aménagement du littoral est une belle illustration. Au sortir de la deuxième Guerre Mondiale, l'impulsion que la mission « Racine » donne au développement touristique en Languedoc-Roussillon, s'inscrit pleinement dans cette dynamique fordiste de l'économie. L'approche des stations balnéaires est alors portée à ce moment-là par le modèle a-territorial de la station intégrée (La Grande-Motte). Sa conception se situe dans une approche moderne qui s'appuie sur une rationalité fonctionnaliste et qui favorise l'émergence d'une offre générique. En ce sens et selon la matrice des formes de trajectoire de la ressource de François, Hizerak et Senil, nous suggérons un modèle d'aménagement reposant sur des dynamiques continues qui inscrivent la ressource dans sa continuité et non dans sa reconstruction ou son renouvellement.

Conclusion de la section 1

Au sein de cette première section, notre intention était d'observer si les stratégies de développement des gouvernements urbains s'inscrivaient dans un détachement des paradigmes de la mission « Racine » par le renouvellement de leur arsenal d'intervention en matière d'aménagement de l'espace et d'urbanisme. Autrement dit, ont-ils adopté une nouvelle donne en matière de production urbaine ? Forcé de constater que la réponse est négative au contraire, ces acteurs conçoivent et mettent en œuvre des stratégies pour faire prospérer voire étoffer l'héritage de la mission « Racine ». Ces stratégies de développement local sont en effet marquées par

un processus de rente urbaine visant à capitaliser sur le patrimoine des Trente glorieuse. Ces politiques fondent leur espoir sur les effets mécaniques en termes de développement de l'implantation de grandes infrastructures et d'un niveau d'équipement métropolitain organisées pour répondre à l'obsession des gouvernements locaux qui est celle de l'attraction des populations. Ainsi, le schéma de développement dominant, relève « *d'une approche traditionnelle organisant le territoire « support » et le dotant de ressources génériques : les politiques foncières et immobilières bien entendu, mais aussi les politiques de marketing et d'attraction des investissements extérieurs* » (Lefèvre et Pinson, 2020, p.71).

Section 2 : Un espace littoral saisi par des tendances rentières : illustration avec la commune de Saint-Cyprien

Comme l'exprime Carroué (2015), pour la finance et la banque, le régime d'accumulation qui se révèle depuis le début de ce manuscrit est loin de constituer une « sphère » éthérée et désincarnée, coupée de l'« économie réelle ». Il prend en réalité racine au plus profond des économies, des sociétés et des cultures constituant les territoires. Son processus que nous étudions dans son historicité démontre en effet, ses points d'ancrage, de maintien et d'évolution qui trouvent appui au sein des politiques institutionnelles et de ses acteurs certes mais aussi auprès d'acteurs non gouvernementaux. Effectivement, le capital est avant tout le fruit d'un construit social et économique par des individus agissant seul ou en groupe. Ils sont ceux qui à partir des infrastructures, des équipements et donc du rayonnement du territoire conçu par les politiques locales et véritables structures du régime d'accumulation indispensables à sa pérennité, vont mobiliser ce capital, le transformer, le drainer pour créer de la richesse. Au sein de ce deuxième point d'analyse, nous allons voir que ce régime se déploie à l'ensemble du système socioéconomique du territoire de Saint-Cyprien. Nous proposons ainsi, de découvrir l'étendue des relations de production aux différents marchés par l'analyse du marché immobilier de la collectivité dans un premier temps. L'objectif est justement d'incarner l'impact structurel des politiques d'équipements sur le capital immobilier, qui nous l'avons vu précédemment constitue le système d'exploitation du régime et de fait, appréhender de potentielles externalités positives associées entre autres à l'accumulation et à la diffusion du capital. Le deuxième objet

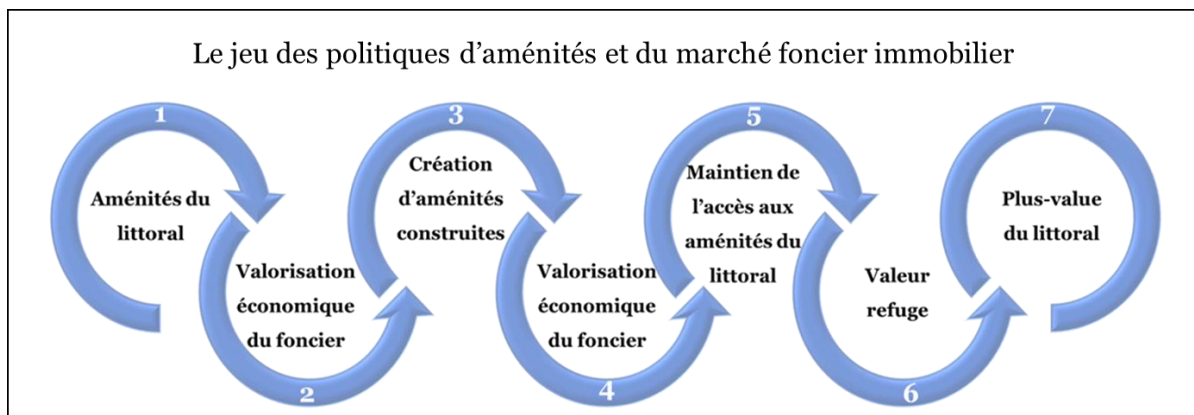
d'observation, sera le produit de la taxe de séjour perçu par la collectivité. Ce dernier, va nous permettre d'appréhender un degré supplémentaire du phénomène de rente du littoral à hauteur des particuliers.

3.2.1. Les aménités du littoral entre support du marché immobilier, mécanisme de plus-value du littoral et extension du phénomène de rente

« Le littoral est un symbole paysager. Pour beaucoup, il représente l'accès à un cadre de vie de qualité. Il est aussi le symbole d'un libre accès à un espace naturel. Habiter le littoral fait l'objet d'un symbole puissant, tellement puissant qu'il cristallise les débats » (Dialogue informel avec une Commissaire enquêtrice rencontrée dans les couloirs de la collectivité, 2021).

Interroger le marché immobilier répond à un objectif théorique, celui de compléter le schéma théorique sur les phénomènes de rente. En effet, dans le chapitre 2, la rente est abordée sous l'angle de la financiarisation de la ville sous l'effet incitateur du régime fiscal à spécificité balnéaire. Il a participé à poser les premiers éléments qui constituent l'écosystème du régime d'accumulation et sa longévité depuis son essor durant les années soixante. Il a également renouvelé le regard sur les formes de la fabrique de la ville selon des logiques de marchés par la mise en valeur de captations monétaires pour les institutions locales mais également pour une partie de la population. Ces mécanismes de formation de rente ont été spatialisés afin de visualiser leur géographie. Ici, l'ambition est similaire cependant, ce qui fait rente ce n'est pas les opportunités fiscales mais bien les aménités du littoral issues des politiques d'équipements et de promotion territoriales. En définitive, l'hypothèse donnée est celle d'un littoral mobilisé comme un vecteur de retombées économiques générant un mécanisme de plus-value du littoral (*Figure 19*).

Figure 19 : Le mécanisme de plus-value du littoral par le jeu des politiques d'aménités et du marché foncier immobilier



Réalisation et conception : M. Bosch, 2024

En ce sens, par le jeu des dynamiques de valorisation de la ressource 'littoral', autrement dit, les aménités matérielles par les politiques d'équipements et les aménités immatérielles par l'environnement naturel, et celui des dynamiques de marchés du secteur immobilier, nous consentons à une forme supplémentaire de capitalisation du littoral. Au-delà de l'objet scientifique, un évènement lors du projet de recherche en 2019 a également suscité notre intérêt pour les mécanismes que peut engendrer la valeur littorale sur le marché immobilier de la commune. En effet, l'annulation du projet de rénovation du port de Saint-Cyprien par décision du tribunal administratif de Montpellier en juin 2019, renvoie à une expression particulière du mécanisme de rente par la protection de l'accès aux aménités du littoral. Le syndicat d'une des copropriétés présente sur le port a attaqué en justice la décision du conseil municipal votant pour le nouveau projet. L'objet du contentieux : un programme immobilier dont la hauteur viendrait entraver la vue sur la marina et sur le port de la résidence. Ce conflit d'usage dévoile finalement comment la présence d'une aménité 'naturelle' peut induire une forme de protectionnisme et de manière plus spécifique l'émergence de valeurs refuges. L'influence des vues paysagères sur le prix du foncier et immobilier en est un exemple concret, lorsque nous nous référons aux différentes études sur l'impact de ces dernières sur le taux d'urbanisation (Robert, 2019). Si la vue sur mer est une composante fondamentale du paysage littoral, les aménités de ce dernier (port, marina, golf, plage) participent également à caractériser ces espaces côtiers. Du côté des autorités locales, le maintien de cette valeur refuge est représentée par les différents projets de rénovations portuaires et façades littorales. Une politique de rénovation urbaine centrée sur les équipements du littoral où leur maintien serait un gage de

rayonnement et d'attractivité pour les territoires. En ce sens, le mécanisme de rente du littoral à travers l'interaction « littoral-valeurs résidentielles » démontrerait une plus-value du littoral où le littoral observé de manière globale (paysage et aménités) deviendrait un créateur de valeur.

Les spécialistes de l'économie urbaine définissent « le logement » comme un bien complexe : « *outré sa durabilité, sa fixité, son indivisibilité, il s'agit d'un bien hétérogène, ne pouvant être défini que comme la combinaison d'un ensemble de caractéristiques diverses, tenant :*

- *au logement lui-même (surface, nombre de pièces, équipement sanitaire, disposition, standing, agrément...),*
- *à l'immeuble (ancienneté de construction, mode de gestion, standing et équipement...),*
- *à la localisation (quartier, commune...), et aux services que cette localisation peut offrir. » (Tutin, 2007, p. 143).*

Nous faisons le choix d'insister sur la troisième caractéristique qui tend vers une conception du logement sous l'angle de ses services rendus. En effet, les études économétriques évaluant l'impact de l'environnement urbain sur la formation des prix de l'immobilier, traduisent la valeur d'acquisition comme le consentement des acquéreurs à payer davantage pour bénéficier d'un cadre favorable. Autrement dit, en fonction de sa localisation, un logement peut prétendre à une plus-value foncière si ses effets externes font l'objet de marqueurs d'attractivité. Au regard de la puissante représentativité paysagère du littoral, nous nous inscrivons dans cette dynamique économétrique. Cependant, nous plaçons la notion « service-logement » du côté des propriétaires des biens immobiliers. Effectivement, dans un premier temps notre questionnement s'est illustré par un système de rente propre à l'urbanisation du littoral soutenu par un régime fiscal, au regard des dynamiques de marketing territorial en présence, nous ne pouvons attribuer ces mécanismes au seul titre de la fiscalité. De fait, nous interrogeons ces mêmes mouvements comptables du côté de la société civile en stipulant un environnement littoral mobilisé comme le vecteur de retombées économiques.

a. L'interaction « littoral-valeurs résidentielles » pour illustrer le mécanisme de plus-value du littoral

Présenter comme une ressource pour des territoires attractifs et dynamiques, le paysage est directement lié à celle de territoire-support de vie (CEREMA,2019). Une conjonction foncier -paysage qui démontre dans différentes situations, que les aménités paysagères sont des paramètres qui influent notablement sur la géographie des prix fonciers et immobiliers (Luttik, 2000 ; Cavailhès, Joly, 2006 ; Jim, Chen, 2009 ; Sander, Polasky, 2009). Proportionnellement, dans son rapport sur le littoral en 2004, la DATAR fait le constat d'un « urbanisme plus étalé que dans le reste de la France et fortement consommateur d'espaces choisis parmi les plus proches du rivage ». Ceci, en raison de « l'attraction pour les loisirs et la volonté de profiter des aménités environnementales (espaces boisés, « vue mer »). Si la vue sur mer est une composante fondamentale du paysage littoral dans l'urbanisation et les conflits d'usages sur les espaces côtiers (Robert, 2009). Nous ajoutons, que l'accès aux aménités du littoral s'illustre également comme un vecteur de valorisation foncière.

Dans ce contexte, nous définissons les aménités (matérielles et immatérielles) comme des éléments vecteurs de capitalisation du littoral. Dans ce registre, nous consentons à faire émerger des mécanismes sous-jacents de formation de plus-value du littoral. Sur la théorie d'une interaction des aménités sur les valeurs résidentielles, notre ambition est d'observer les effets externes des caractéristiques environnementales sur le marché de l'immobilier. Dès lors, notre traduction se différencie par un consentement à capitaliser sur les externalités du bien dans une logique de rente. Le service rendu du logement est alors assimilé à un retour sur investissement.

Le terme aménité désigne « *un ensemble de valeurs matérielles et immatérielles attachées à nos territoires. Elles « marquent » leur attractivité* » (Rivière, 2010, p.374). De manière plus explicite, les valeurs matérielles sont les ressources naturelles (eau, mer, faune, flore, air, faunistique, paysage) et les valeurs immatérielles reflètent le patrimoine culturel d'un territoire. Cependant, le contexte touristique et résidentiel du littoral génère un glissement conceptuel se traduisant par un élargissement de la notion d'aménité. En effet, par les aménités de type « naturelles » se sont fondées sur des politiques d'équipements et d'infrastructures par les autorités locales. A cet effet, au sein de notre territoire et plus largement celui de la station « Racine », les aménités sont celles qui ont été construites dans un cadre de rayonnement territorial.

Tableau 14 : Un élargissement de la notion « aménité »

Les aménités du littoral	
Typologie auteure	Composants
Naturelles	<ul style="list-style-type: none"> - Le littoral - Les vues paysagères (vue sur mer, vue sur le Canigou)
Construites	<ul style="list-style-type: none"> - Port - Marina - « Baladoir » - Golf - Parcs

Allant des grandes infrastructures de transport (Beckerich, 2001) au climat, les représentations de la localisation résidentielle se sont illustrées par une lecture monocentrique de la ville (Thünen, 1826, Alonso, 1964, Muth, 1969, Fujita, 1989). C'est-à-dire qu'à partir d'une centralité ou d'un pôle d'attractivité, les usages du sol sont interrogés à travers la nature des activités et leur choix d'implantation sur un territoire donné. Leurs bénéfices sont de pouvoir « rendre compte de la décroissance des prix fonciers autour d'un centre de polarisation » (Lecat, 2004, p.1). Sur cet appui théorique, nous interrogeons la formation de la rente foncière mais ici la configuration d'une centralité et du pôle d'attractivité s'intègre par les aménités présentées précédemment (Tableau 14).

1. Méthodologie : Une cartographie du prix du foncier pour représenter l'interaction « littoral-valeurs résidentielles »

Dans son travail, Samuel Robert (2011) propose une analyse de l'interaction foncier-paysage à travers une cartographie de la visibilité de la mer sur un espace côtier. Cette dernière a mis en évidence la relation entre urbanisation et visibilité de la mer. Notre approche est comparable avec la volonté d'illustrer le mécanisme de la rente du littoral à travers une cartographie du prix du foncier mais en intégrant la variable « aménités

du littoral ». Pour ce faire et à partir des éléments de contexte présentés plus haut, nous adoptons une méthodologie inspirée des propriétés générales des modèles des prix hédonistes.

Une sélection autour des acquisitions immobilières

« *The housing market is not really a single market in the neoclassical sense, but a series of overlapping submarkets differentiated by location, dwelling type, tenure form, age, quality, and financing* » (Smith, 1988).

Le marché immobilier répond aux principes de segmentation et rencontre le type de logement (maison individuelle ou appartement) et le statut d'occupation (propriétaire ou locataire). Ainsi, le fonctionnement du marché est le suivant. « *Le ménage choisit, tout d'abord, d'être propriétaire ou locataire. Les ménages qui se rendent à la fois sur les marchés locatif et vénal pour choisir un logement sont rares, car les aspirants à la location ont rarement un financement suffisant pour une acquisition et ceux qui ont ces moyens financiers (épargne ou capacité d'emprunt) choisissent rarement d'être locataires* » (Cavailhès et al. [2014]). Dans notre cas, cette représentation doit être révisée car le statut touristique modifie les motivations résidentielles. En effet, le parc en logements des stations balnéaires occitanes se compose en moyenne de 60% résidences secondaires. Dès lors, les locataires sont identifiés comme des résidents éphémères répondant à des besoins résidentiels touristiques. Tandis que les propriétaires, sont plutôt identifiés comme des résidents ponctuels mais également comme des bailleurs en mettant sur le marché leur logement à la location saisonnière. Pour répondre à notre hypothèse de plus-value du littoral, nous faisons le choix d'exclure le marché locatif en faveur de celui des acquéreurs en mobilisant les transactions immobilières. Quant à la typologie, nous incluons la maison individuelle et l'appartement au regard de l'importante mixité du parc au sein des copropriétés qui elle-même représentent 70% des logements du territoire.

Tester l'endogénéité des aménités du littoral

Les équations de prix hédoniste, postulent une endogénéité de certains attributs d'un bien immobilier dans son coût total lors de sa transaction. Autrement dit, la transaction serait la somme d'un panier : localisation (accessibilité, environnement du logement, voisinage), taille (surface habitable, nombre de pièces, surface du jardin), confort. Certains de ces attributs, comme le nombre de pièces ou la surface habitable sont

considérés comme des valeurs fixes dans le sens où le prix est fonction de leur ordre de grandeur et sont donc endogènes (Sheppard, 1999). En revanche, l'attribut 'localisation' est définie comme des effets externes et ne font donc pas l'objet d'une transaction. Seulement, le contexte urbain en présence et ses aménités qui le composent est selon nous un des attributs choisis par les ménages qui par conséquent va se répercuter sur la valeur du bien. En effet, dans la mesure où les services rendus du logement s'inscrivent dans une logique de plus-value, nous postulons que les attributs externes deviennent les premiers paramètres dans le choix du bien.

Nous entendons dès lors, observer la part influente des aménités du littoral en juxtaposant prix au m² à la parcelle, aménités du littoral et typologie de l'habitat à travers une construction cartographique de l'interaction littoral-valeurs-résidentielles de la manière suivante :

- Représentation à la parcelle du prix moyen au m² à partir de la base de données des notaires de France issu de la demande de valeur foncière qui représente les transactions réalisées entre 2014 et 2019. Elles demeurent une ressource fiable au regard de ses indicateurs : identifiant parcellaire, nature du bien, l'année de transaction, le prix, surface habitable, surface terrain. De fait, sur chaque parcelle nous avons procédé au calcul du prix au m² sur la surface habitable. Lorsque la parcelle faisait l'objet de plusieurs mutations, on en déduisait une moyenne (*Tableau 16*) ;
- La moyenne du prix au m² calculée, nous avons opté pour une symbologie graduée afin de visualiser la dynamique du marché immobilier. Cette dernière fera l'objet de deux temps d'analyse donc deux représentations ;
- La première représentation sera construite de manière à observer la jonction entre aménités du littoral précédemment définies et le prix au m² des biens ;
- La deuxième représentation s'inscrit dans une continuité cependant, elle rajoute une échelle d'analyse supplémentaire avec une jonction typologie d'habitat. En effet, nous avons pu observer l'effet 'barbecue' à travers l'aménité climatique. Au regard des données que nous disposons, il est possible pour nous d'étayer cette hypothèse en interrogeant l'influence de la typologie d'habitat sur les valorisations foncières à un endroit donné ;
- Enfin, l'échelle de valeur est classée en fonction du projet politique annoncé lors du Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) de la

commune, ainsi que des différentes actions menées en faveur du cadre de vie (Tableau 15). Cette segmentation des valeurs s'est également, construite sur les budgets alloués à la mise en valeur des différents sites de la commune et des volontés politiques présentes lors de la dernière campagne électorale des municipales (2020).

Tableau 15 : Les aménités construites et naturelles de la commune pour illustrer l'interaction « littoral-valeurs résidentielles »









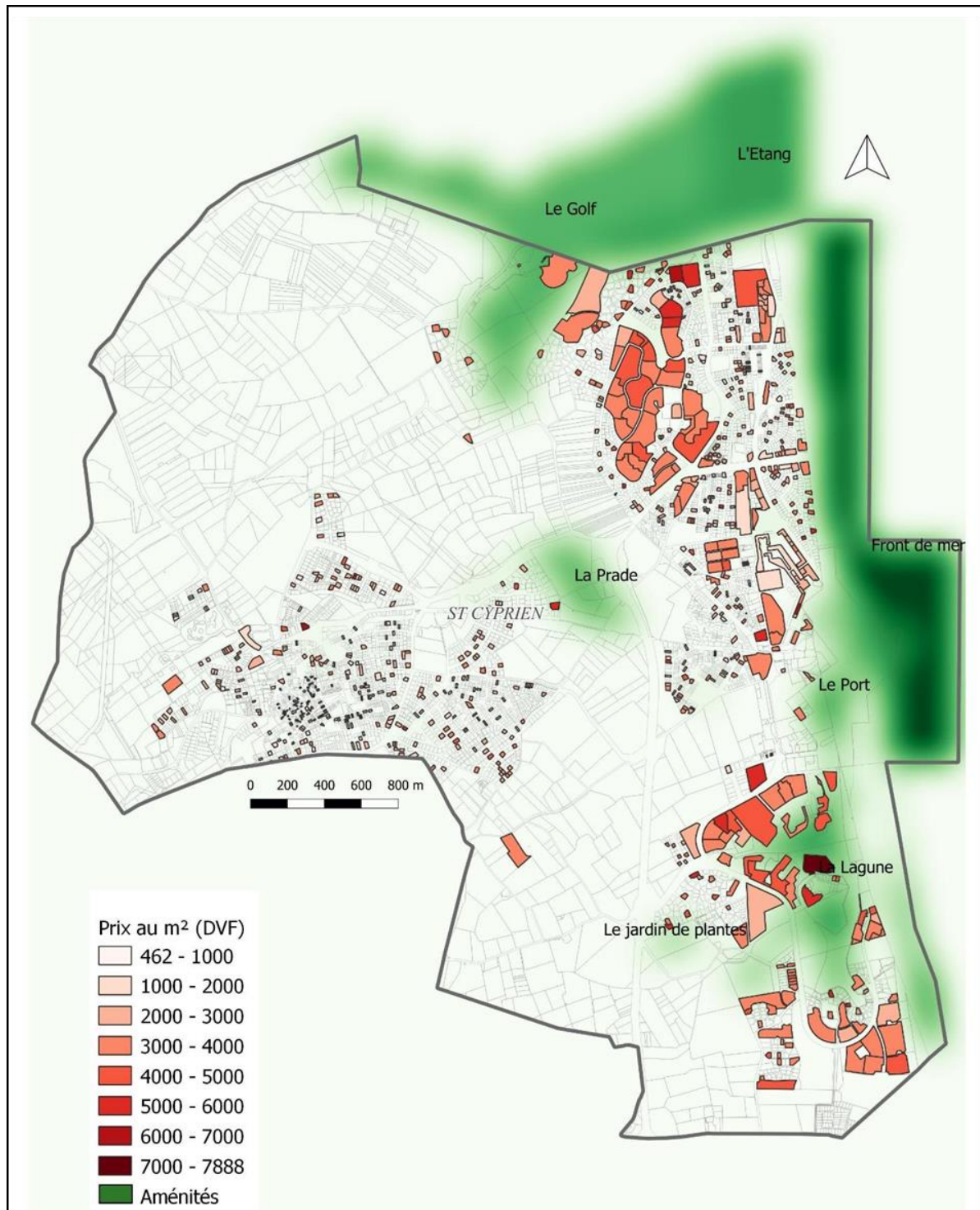
Echelle de valeur des aménités du littoral, commune de Saint-Cyprien		
Aménités		Valeur
	Vue sur mer, projet de rénovation du « baladoir » 2020-2024	10
	Marina (Projet immobilier de luxes, 2018)	9
	Port (Projet de requalification et modernisation du port)	8
	Etang (Projet immobilier de luxe, 2018)	7
	Golf (extension du parc immobilier, 2018)	6
	Parc urbain de la Prade (très présent dans les outils de promotion du territoire)	6
	Jardin des plantes (labellisation)	6
	Espaces verts (projet d'intégration d'une trame verte)	5

Tableau 16 : Les données mobilisées et leur interprétation géographique et « référence de valeur monétaire »

« RÉFÉRENCE DE VALEUR MONÉTAIRE »			
Échelle géographique		Échelle de valeur	Base de données
Niveau 1	Commune de Saint-Cyprien	Prix de la transaction au m ²	Ventes et mutations entre 2014 et 2019 : - Déclarations des ventes notariées (PERVAL) - Données Fiscales DGFIP (valeurs foncières) - Déclaration d'intention d'aliéner (service urbanisme)
Niveau 2 Construites	À la parcelle		

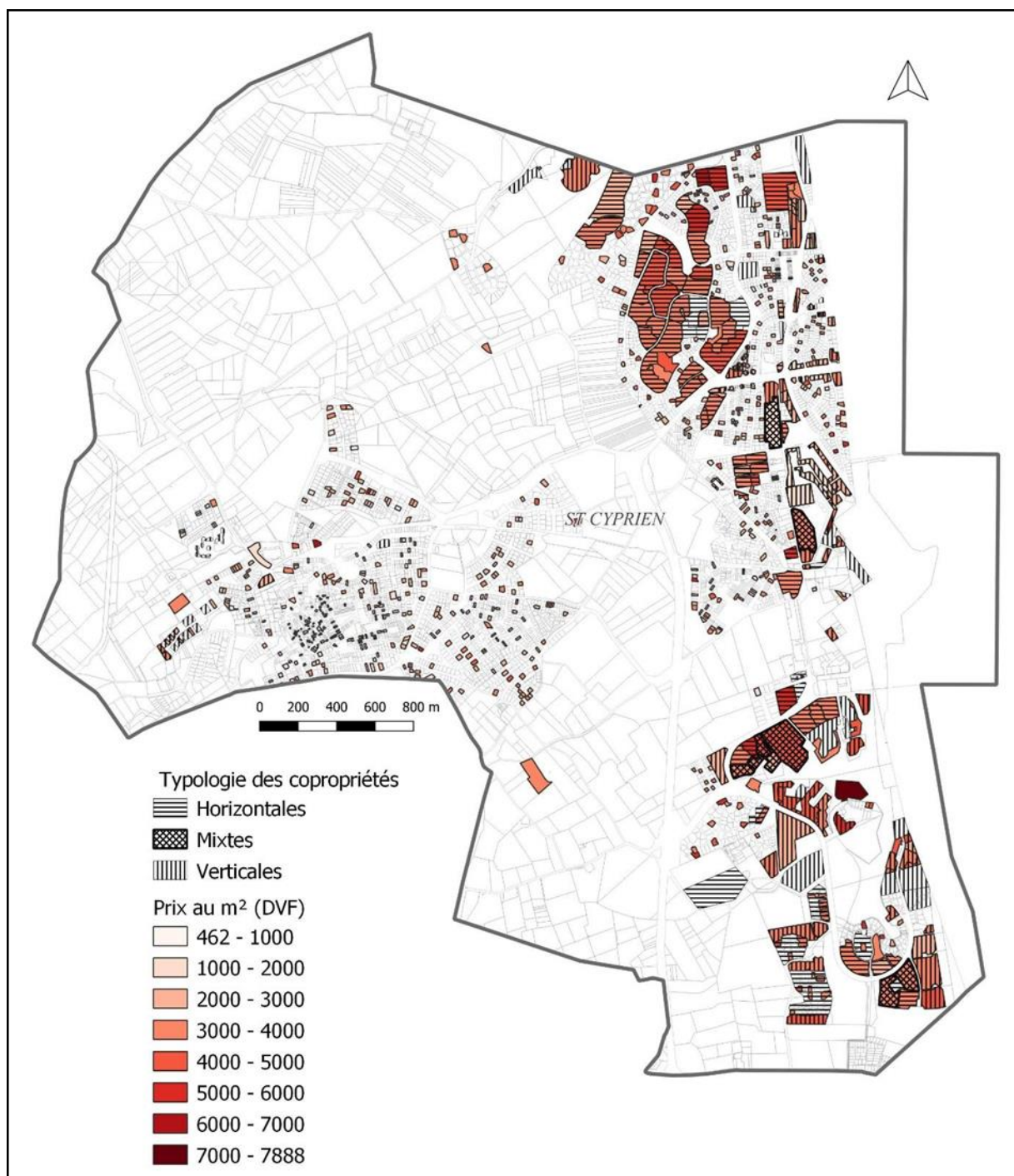
b. Résultat : Une rentabilité des biens immobiliers plus importante à proximité des aménités du littoral

Carte 11: Cartographie du prix immobilier au m² sur la commune de Saint-Cyprien au prisme des aménités du littoral



Réalisation et conception : M. Bosch, 2024

Carte 12 : Cartographie du prix immobilier au m² sur la commune de Saint-Cyprien selon la typologie d'habitat des copropriétés



Réalisation et conception : M. Bosch, 2024

« Dans les grandes régions touristiques françaises, dont la réputation dépasse le cadre national, le prix médian au m² de bon nombre de communes est souvent supérieur à 4.000 Euros, dépassant même les 5.000 Euros à Bandol ou au Lavandou. Si les stations de la Côte-d'Azur restent en tête de ce classement, les villes réputées du littoral atlantique sont aussi concernées : Biarritz (4.459 Euros), Arcachon (4.883 Euros), Trouville (4.074 euros) ou Le Touquet-Paris-Plage (4.114 Euros), sont des exemples qui confirment un niveau de prix élevé et souvent largement supérieur à celui de métropoles de plus grande importance, mais éloignées de la mer. » (Notaires de France, 2020).

L'immuable stratégie qui consiste à promouvoir son territoire par ses atouts résidentiels, a favorisé l'émergence de polarités périurbaines, un phénomène constaté depuis plusieurs années déjà dans les villes françaises (Gaschet, 2002 ; Aguiléra, 2002). S'inscrivant dans une morphologie urbanistique marquée par les centralités résidentielles, notre corrélation « littoral-valeurs résidentielles » rend compte du pouvoir de ces centralités émergentes sur les valeurs immobilières. Par l'influence croissante d'une logique d'aménités, cette structuration spatiale des valeurs foncières et immobilières suppose une logique de capitalisation de l'accessibilité aux aménités fondant le modèle d'urbanisation du littoral (*Carte 11*). Si l'économie urbaine a souvent attribué l'hypothèse de « multimonocentralité » (Gaschet, 2000), où l'arbitrage des ménages entre coûts de transport et dépenses de logement fonde la capitalisation de l'accessibilité aux opportunités d'emplois dans les valeurs immobilières. Le marché immobilier en présence propose des gradients de valeurs immobilières polycentriques (McMillen et McDonald, 1990 ; Richardson et al., 1990).

La configuration du marché immobilier, reflète les mouvements du modèle d'urbanisation du littoral sur une échelle globale. Il induit un processus de transformation du foncier en actif. Un produit urbain, exploité et conforté ensuite par des politiques publiques locales dont l'objectif repose sur sa promotion d'une part, mais aussi sur sa croissance d'autre part. Une forme d'auto-promotion territoriale qui va engendrer des mécanismes sous-jacents de valorisation et capitalisation foncières et immobilières. Nous faisons référence notamment, à un processus particulier qui consiste à transformer les « services rendus du logement » en valeurs refuges. Au-delà, de nous présenter un mécanisme particulier combinant aménités du littoral, typologie d'habitat et valeurs immobilières, notre analyse spatiale rend également compte d'une

segmentation du marché immobilier. Effectivement, à l'échelle des deux entités nous pouvons observer une part de marché beaucoup plus dynamique au sein de l'entité plage que de l'entité village. A ce titre, cet état de fait nous indique une autre forme d'interaction qui est celle d'une influence des aménités du littoral sur l'attractivité des ventes immobilières. Les aménités seraient donc un vecteur de dynamisme économique du marché immobilier, minimisant les risques financiers pour au contraire maximiser les investissements réalisés lors d'une acquisition sur le littoral. Ainsi, si nous pouvons postuler à une capitalisation des aménités du littoral à la fois au sein des stratégies d'attractivité résidentielle et immobilières mais également au sein des stratégies des acteurs privés qui composent et animent le marché immobilier.

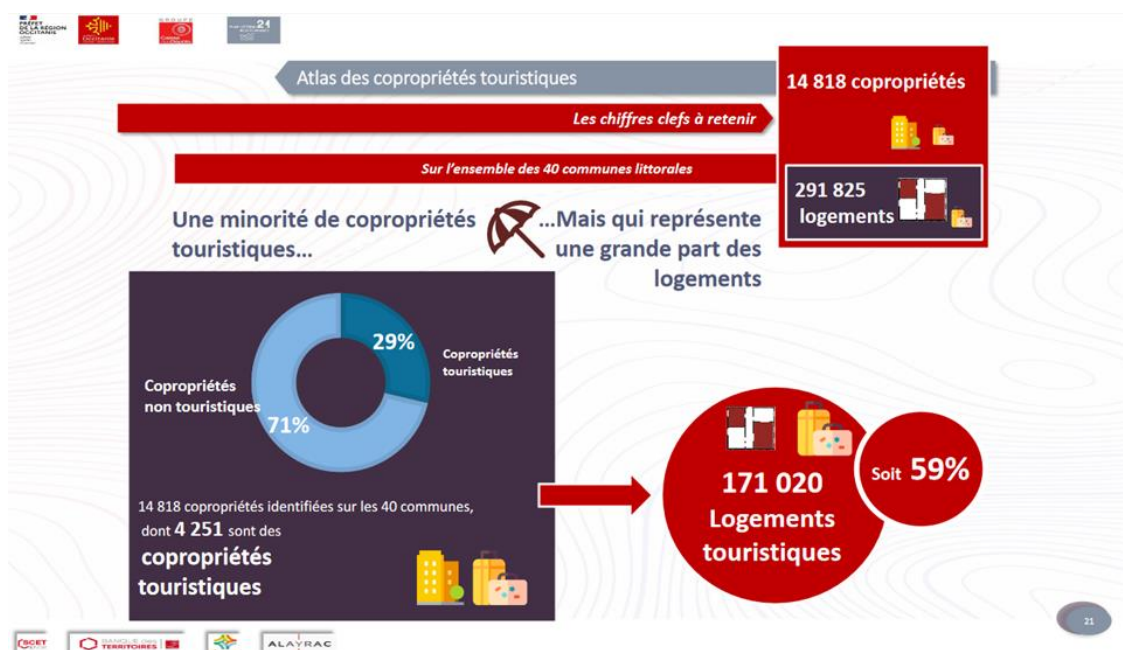
3.2.2. L'extension du mécanisme de plus-value du littoral : Quand la recherche de rente prend le pas sur le marché des lits touristiques

Depuis le commencement de ce manuscrit, nous pouvons affirmer combien la création et la valorisation du littoral occitan a toujours fait l'objet de calculs financiers et d'espoirs de rentabilité qui ont attiré les institutions financières et permis de dynamiser l'urbanisation (Guelton, 2018). Mobilisé dans un contexte balnéaire, le parc bâti de la commune devient un objet financier avant d'être un support de vie où les propriétaires vont se saisir de l'environnement déterminé précédemment de leur bien, pour le transformer en rente locative (Beckerich, 2000). Notre exploration autour de la taxe de séjour au sein du chapitre 2, a eu pour effet de révéler « *l'importance prise par les stratégies financières dans le processus d'aménagement et le rôle du foncier comme support de ces stratégies* » (Guelton, 2018, p.36). Nous prolongeons ce propos par l'exacerbation de la valeur financière du foncier bâti au regard du marché global des lits touristiques, c'est-à-dire, les lits marchands et les lits non-marchands. Pour reprendre l'hypothèse de Guelton (2018) dans son travail sur la financiarisation du foncier et ses contraintes pour la construction de logements, nous postulons que les leviers mis en œuvre par les autorités locales en se focalisant sur la recherche d'aménités entretiennent, voire stimulent des phénomènes de rente qui viennent entraver leur politique de monter en gamme le secteur des lits touristiques mais surtout, vient concurrencer l'offre en hébergement marchande du territoire.

Pour en discuter, nous mobiliserons à nouveau le produit de la taxe de séjour de 2019. Elle est un moyen de déterminer spatialement les lits touristiques quel que soit leur typologie, mais au sein de cette section, elle est reconnue pour sa valeur indiciaire sur la configuration du marché de l'hébergement touristique de la commune. De nombreux retours d'expérience sur les pratiques en cours ont été rassemblés par les groupes de travail de la Région Occitanie auxquels nous avons participé seront également mobilisés. Ainsi que des enrichissements ponctuels sont issus de notre pratique quotidienne de la collectivité au travers d'échanges informels avec nos collaborateurs.

a. Une variation des attributs financiers selon la catégorie des hébergeurs

Illustration 44 : Extrait de l'étude sur l'atlas des copropriétés du littoral occitan, lors d'un atelier visant à réfléchir sur les leviers d'action sur ce parc privé, 2022



(Source : la Région Occitanie, 2021)

L'ouverture des possibilités d'investissement offerte et stimulée par le contexte actuel, notamment touristique, permettant une marchandisation rapide du bien et donc plus rentable à court terme, a pu concentrer l'importance de l'immobilier locatif sur quelques localisations⁹⁰ ou sur certains types de biens (*Illustration 44*). Observé à

⁹⁰ Un phénomène évalué lors du chapitre 2 sur l'espace rentier.

l'échelle du littoral occitan, nous pouvons entrevoir une forme de monopole résidentiel de l'offre en hébergement par la part majoritaire des copropriétés non touristiques au détriment des copropriétés touristiques. Cette monopolisation du marché résidentiel privé est une donnée importante car selon la typologie des hébergeurs, le marché locatif saisonnier peut connaître un phénomène de dévaluation financière si nous nous plaçons du côté des récolteurs du produit de la taxe de séjour, autrement dit, les collectivités locales.

Illustration 45 : Barème de la taxe de séjour selon le type d'hébergement et son classement

Grille tarifaire applicable pour 2021

Barème de la taxe de séjour			
Type d'hébergement et classement	Tarif minimum	Tarif maximum	
Palace	0,70 €	4,20 €	
- Hôtel - Résidence de tourisme - Meublé de tourisme	Classé 5 étoiles	0,70 €	3 €
	Classé 4 étoiles	0,70 €	2,30 €
	Classé 3 étoiles	0,50 €	1,50 €
	Classé 2 étoiles	0,30 €	0,90 €
	Classé 1 étoile	0,20 €	0,80 €
Village de vacances	Classé 4 ou 5 étoiles	0,30 €	0,90 €
	Classé 1 ou 2 ou 3 étoiles	0,20 €	0,80 €
Chambre d'hôtes	0,20 €	0,80 €	
- Terrain de camping - Terrain de caravanage - Tout autre terrain d'hébergement de plein air de caractéristiques équivalentes	Classé 3 ou 4 ou 5 étoiles	0,20 €	0,60 €
	Classé 1 ou 2 étoiles	0,20 €	0,20 €
Port de plaisance	0,20 €	0,20 €	
Hébergement en attente de classement ou sans classement (sauf hébergement de plein air)	1 %	5 %	

(Source : DGFIP, 2021)

En effet, les modalités de calcul de la taxe de séjour impliquent que selon le niveau de catégorie de l'établissement, sa quittance au regard de la taxe de séjour sera plus importante (*Illustration 45*). A ce titre, un territoire aurait de fait intérêt à orienter son offre vers des enseignes marchandes et qualitatives. Les assiettes et les totaux en présence demeurent certes plus importants sur un plan quantitatif au sein du marché

locatif non-marchand ; néanmoins, sur un plan comptable la taxe de séjour reste plus attractive et plus rémunératrice pour le territoire au sein du secteur marchand.

Tableau 17 : Configuration du marché locatif saisonnier de la commune de Saint-Cyprien à partir du produit de la taxe de séjour, 2019

L'OFFRE EN LITS TOURISTIQUES MARCHANDE DE SAINT-CYPRIEN (2019)					
	Dénomination	Catégorie (classement)	Nombre	Capacité	Montant de la taxe en %
	Camping	0	1	828	2,47
	Camping	4	3	4186	36,91
	Camping	5	1	1020	8,99
	Centre de vacance	0	1	82	0,96
	Hotels	2	2	166	1,07
	Hotels	3	1	108	0,80
	Hotels	5	1	48	0,70
	Résidence de tourisme	3	1	650	4,85
	Résidence de vacances	0	7	352	4,81
	Résidence de vacances	2	1	158	1,78
	Résidence de vacances	4	1	90	0,92
	Port de plaisance	0	1	8800	26,26
	Village vacances	0	2	188	1,09
	Village vacances	2	1	942	4,21
	Village vacances	3	2	752	3,98
Total			26	18 370	69,25

L'OFFRE EN LITS TOURISTIQUES NON-MARCHANDE DE SAINT-CYPRIEN (2019, PROJETÉE & DÉCLARÉE)							
	Dénomination	Catégorie (classement)	Nombre	Capacité	Montant déclaré de la taxe en %	Nombre déclaré	Capacité déclarée
Projetée	Meublé touristique	Non classé	3741	19075			
	Meublé touristique	1	327	930			
	Meublé touristique	2	278	834			
	Meublé touristique	3	221	830			
	Meublé touristique	4	72	304			
	Meublé touristique	5	32	90			
	Total			4671			

(Base de données : Taxe de séjour, Saint-Cyprien, 2019)

Réalisation et conception : M. Bosch, 2024

Par ailleurs, c'est au sein du secteur non-marchand que la qualité de l'offre en hébergement est la moins importante. Pour autant, c'est bien cette dernière qui est largement déployée sur le territoire. Si l'aspect comptable évoqué auparavant peut être une problématique à l'égard des autorités locales, c'est surtout le type d'exploitation

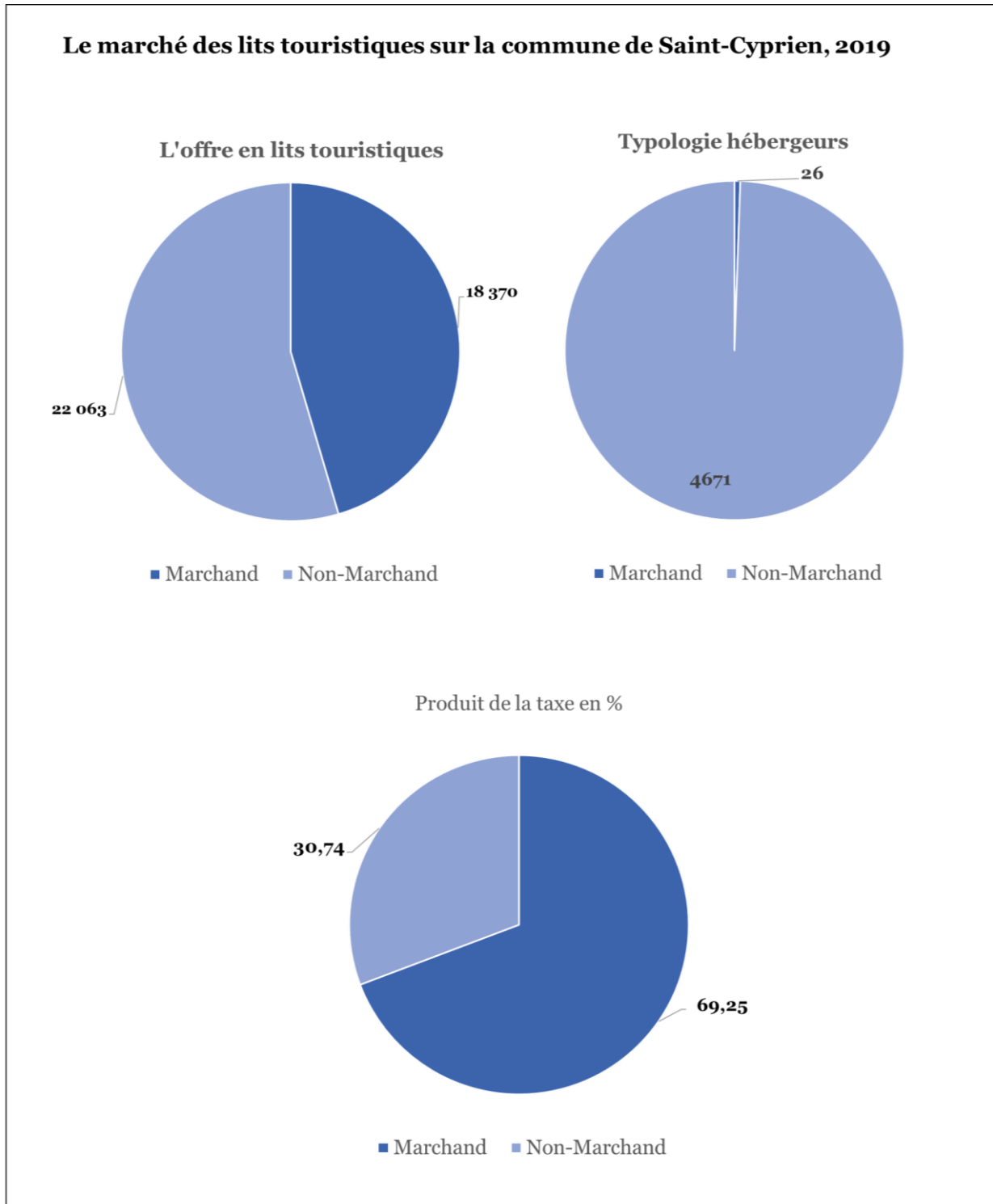
qui est remise en cause par ces dernières. Effectivement, plusieurs acteurs ont fait part de leur impuissance face au marché en présence car il ne correspond pas aux volontés politiques qui est de muter vers un modèle d'accueil touristique non plus tourné vers la présence en masse mais vers une capacité d'accueil moindre au profit de standards hautement qualitatif (Tableau 17). Cependant, ils n'ont aucune autorité décisionnaire sur ce marché majoritairement piloté par des particuliers.

« - les demandes de vos propriétaires sur des travaux au sein de leur logement, cela concerne quoi comme type de transformation ?

- *Et bien, majoritairement ça va être de l'installation de clim, sinon nous restons sur des transformations sommaires de rafraîchissement ;*
- *Et c'est pareil pour les parties communes ? Est-il possible de voir des préoccupations environnementales de type, installations de panneaux solaires ?*
- *Euh non pas vraiment, là aussi ça va être des travaux de rafraîchissement de type ravalement de façade. Ce sont majoritairement des résidences secondaires, du coup ils n'ont pas d'obligations environnementales. Les propriétaires louent leur bien et le fait d'être sur un territoire comme Saint-Cyprien cela suffit. » (Echange téléphonique avec une gestionnaire d'un syndic de copropriété, 2020).*

b. Un marché animé par des particuliers et non par les professionnels du tourisme

Graphique 13 : L'offre des lits touristiques sur la commune de Saint-Cyprien en 2019



(Base de données : Taxe de séjour, Saint-Cyprien, 2019)

Finalement, l'ensemble du processus d'aménagement de la station entretient une tendance à l'extension des phénomènes de rentes, positionnant les 'particuliers' comme des acteurs économiques à part entière. Assurément, le renforcement de la dimension financière du foncier par la valorisation de son environnement (cadre de vie, aménités du littoral), transforme l'usage initial de l'habitat avec des effets multiplicateurs considérables, souvent appelés la plus-value d'urbanisation (Guelton, 2018) par la mise en œuvre d'une stratégie de rentabilisation des actifs pour le bailleur. Cela impacte jusqu'à la configuration du marché locatif saisonnier, voire la trajectoire de son développement puisque cette lecture complémentaire de la taxe de séjour donne lieu à une surreprésentation des acteurs privés au sein de l'offre (Graphique 13) Elle nous permet également d'introduire le mécanisme de résidentialisation de l'économie du territoire car elle s'étend désormais sur la sphère socio-économique. Ceci nous indique que les ressorts de la résidentialisation vont engendrer des opportunités économiques au profit du privé écartant de fait, une dynamique économique productive (Davezies, 2009).

En définitive, la mise en concurrence du secteur marchand permet de comprendre et de soulever des problématiques suscitées par ces modèles économiques en particulier celles sur la dépendance des territoires à leur base économique résidentielle. En effet, à travers la dynamique et la structure du marché immobilier en présence, nous pouvons établir une corrélation entre économie résidentielle et rente foncière (Donzel, 2014). Effectivement, le processus d'aménagement généré par l'extension du régime d'accumulation du capital à l'ensemble de la sphère socioéconomique, conduit au façonnement d'un système urbain à base résidentielle et présenteielle, et la rente est l'outil par lequel ce système économique va être entretenu et valorisé (Donzel, 2014). Nous adoptons le postulat de Donzel d'une économie de production à une « économie résidentielle » (Davezies, 2008) où la production s'apparente à des revenus fonciers plutôt qu'à « des profits manufacturiers ou agricoles ». En identifiant l'interaction littoral-valeur résidentielle comme un opérateur du changement d'usage de l'urbanisation littorale la question de la fonction rémunératrice que peut représenter l'économie résidentielle pour la sphère privée est avérée. Et de fait, la tentation pour ces derniers d'inscrire l'espace littoral dans une stratégie immobilière de valorisation de leurs propriétés et de construction afin d'étendre davantage leurs recettes locatives.

3.2.3. Un espace rentier

« L'axe fort de l'activité économique du département des Pyrénées-Orientales est la recherche de la rente, c'est-à-dire de revenus provenant d'activités non créatrices de valeurs » (Solans, 1993, p. 11).

S'il est possible d'observer un système institutionnalisé de rentabilité propre à l'urbanisation du littoral soutenu par un régime fiscal favorable, ce dernier peut s'avérer également intéressant pour des opérateurs relevant du particulier. Dans le prolongement de notre illustration, nous allons questionner la formation de rentes à une échelle spatiale dans l'objectif de répondre à la question suivante : dans quelle mesure l'espace littoral et dans le même temps le cadre fiscal peuvent-ils révéler une géographie de la rente et un espace rentier ?

Pour justifier cette proposition, nous commencerons par une définition de la rente dans le cadre du modèle d'aménagement du littoral. A cet effet, sur les fondements sémantiques de la rente nous mettrons en œuvre une nouvelle clé de lecture des mécanismes de rente. Une fois ce renouvellement théorique réalisé, nous le testerons à l'échelle du territoire de Saint-Cyprien en mobilisant les ressources fiscales comme la taxe de séjour et la taxe d'habitation sur les résidences secondaires.

De manière générale, la rente se définit par un jeu de convergence au sein duquel les stratégies d'acteurs concourent à la mise en œuvre d'une valeur non productive. Si nous devons adopter un point de vue spatiale, nous retiendrions la définition de Solans (1989) dans laquelle figure espaces abritant des rentiers et espaces abritant des entrepreneurs. Dans le premier l'activité productive n'existerait pas, elle serait localisée dans le second espace. Ce positionnement donne lieu à une caractérisation du profil du rentier, qui est celui qui ne participe pas à l'activité productive et qui prélève une partie de la valeur produite. Ainsi, nous faisons le choix d'introduire ce profil rentier pour déterminer le portrait des propriétaires et identifier leurs logiques résidentielles. Ensuite, considérée comme des lieux attractifs, la station balnéaire présenterait une rente correspondant à la capitalisation sur le prix du sol, puis de l'immobilier et des loyers, des avantages procurés par une localisation dans des lieux centraux (Camagni 1996). Nous proposons donc une capitalisation dans les loyers locatifs saisonniers. Autrement dit, par ce que nous sommes dans un lieu attractif et qui plus est touristique, il est possible d'appréhender certains mécanismes au sein desquels il y aurait une certaine propension à la rente locative initiée par des

propriétaires investisseurs prenant profit des avantages du site. Cette dernière se justifie d'autant plus par l'importante représentation du parc résidentiel dans la taxe de séjour évoquée lors de la résidentialisation des produits fiscaux. De fait, à l'issue de notre retour théorique sur la notion de rente, nous proposons une entrée différente en investissant le domaine de la fiscalité sur le marché locatif saisonnier. Cette ressource va nous permettre à la fois d'analyser l'intégration spatiale de la rente et d'analyser les logiques d'acteurs à l'échelle de la société civile.

a. Quand le produit de la taxe de séjour révèle des tendances rentières

Le large corpus de la ville capitaliste représente l'aménagement du territoire comme gouverné par des logiques de marché, elles-mêmes pilotées par des acteurs globaux financiarisés (grandes entreprises de construction et de promotion immobilière, banques) par collusion avec les gouvernements locaux. Cependant, observer à une échelle intra-urbaine, le marché foncier et immobilier du littoral permet d'en dire davantage sur les politiques fiscales et leur impact sur la géographie du marché locatif privé tant sur le plan des acteurs, que sur les déterminants de leur implication sur les marchés résidentiels locaux (Pollard, 2021). Étudié au regard de bailleurs de plus petite ampleur, cette section développe un cadre conceptuel, analytique et interprétatif des relations entre « finance, ville et rente » (Theurillat, 2011). A l'appui de notre analyse de l'architecture fiscale et plus spécifiquement sur le produit de la taxe de séjour perçu par la commune, elle pose la question des dynamiques extensives que peut générer le régime en vigueur : existe-t-il une géographie des produits fiscaux et quels sont les acteurs qui alimentent le produit de cette taxe ? Enfin, dans quelle mesure pouvons-nous interpréter à travers la taxe de séjour la création de nouveaux produits résidentiels captés par des acteurs 'particulier' ?

1. Méthodologie : spatialiser la rente

Pour reprendre notre idée du système productif de l'urbanisation du littoral, il est évident que sa production s'organise autour de quelques monopoles naturels comme le climat, le paysage et plus récemment les richesses naturelles comme l'espace maritime avec les Energie Renouvelables Maritimes (EMR). Dans ce contexte, nous reprenons le concept de « monopole de situation » issu de la propriété foncière comme variable explicative de la spatialisation de la rente. En effet à l'échelle de notre territoire, nous entendons par spatialisation de la rente : un phénomène par lequel les rentes locatives saisonnières viendraient s'agglomérer au sein d'un même espace. Ce

dernier, caractérisé par un positionnement privilégié, favoriserait une configuration spatiale vouée à la rente et détenu par des rentiers. Une hypothèse vérifiée par une géographie de la résidence secondaire et de ses usages. Pour des raisons d'accessibilité à la donnée, cette dernière est réalisée à l'échelle de Saint-Cyprien. Le marché immobilier de la résidence secondaire en France est l'un des plus importants (Léger, 2017) avec une grande concentration sur les littoraux, le littoral occitan fait partie des espaces régionaux les plus dotés.

Elles demeurent également un bon indicateur pour contextualiser le marché immobilier local. D'une part, il nous renseigne sur l'usage résidentiel du territoire et d'autre part, il nous révèle la distribution spatiale de ces mêmes usages. Effectivement, si nous nous référons à la définition de l'INSEE, une résidence secondaire est un logement utilisé pour des séjours de courte durée (week-ends, loisirs, ou vacances). Les logements meublés mis en location pour des séjours touristiques sont également classés en résidences secondaires. A ce titre, le marché immobilier de la résidence secondaire se scinde en trois catégories :

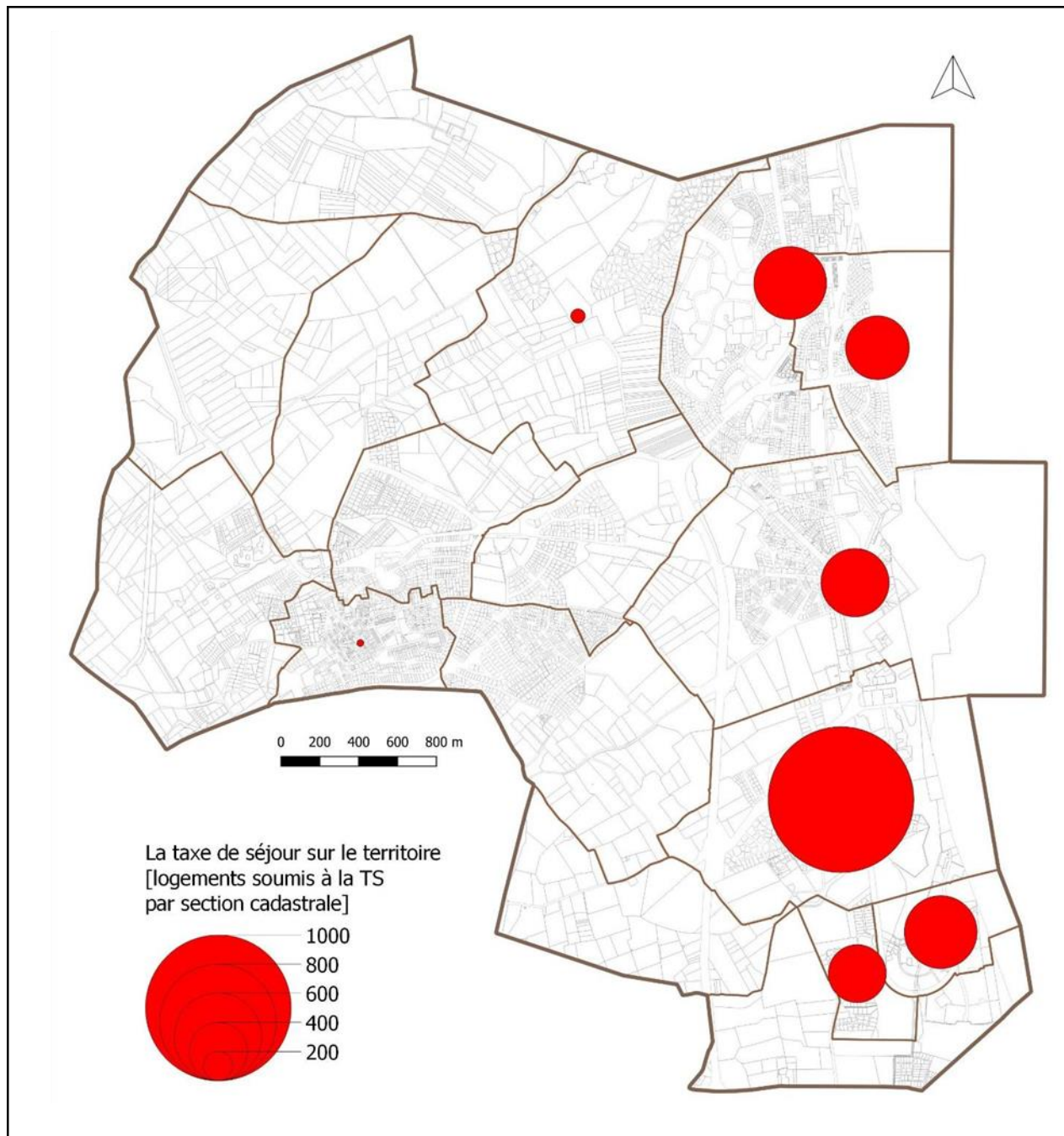
- La première relève d'un lieu de villégiature pour des résidents ponctuels. Ici, la logique résidentielle se définit par une consommation saisonnière du territoire. La résidence secondaire est donc plutôt apparentée à une maison familiale où l'on viendrait passer ses vacances ;
- Au sein de la deuxième catégorie les logiques résidentielles diffèrent de la précédente dans la mesure où les propriétaires des biens ne pratiquent pas le territoire car ils sont bailleurs. A cet effet, nous obtenons une logique résidentielle de rente et la pratique du territoire s'obtiendra avec l'accueil de résidents saisonniers répondant à une consommation touristique du territoire ;
- Pour finir, la troisième catégorie réunit les deux logiques précédentes avec des bailleurs qui sont également des résidents ponctuels. Nous avons donc une double logique résidentielle entre rente et pratique saisonnière du territoire.

Cette segmentation du marché est issue d'une lecture comptable de la part des logements secondaires. Sur cette part, nous avons ensuite intégré deux entrées supplémentaires qui sont la taxe de séjour et les Sociétés Civiles Immobilières (SCI). En effet, afin de répondre à nos hypothèses, ces indicateurs ont une valeur de profit dans le sens où par l'intermédiaire d'un cadre économique et réglementaire, les

propriétaires ont la possibilité de mettre en œuvre une marchandisation de leur biens immobiliers.

2. Résultats : une bande littorale qui polarise les phénomènes de rente

Carte 13 : Répartition des logements soumis à la taxe de séjour au sein de la commune de Saint-Cyprien en 2019



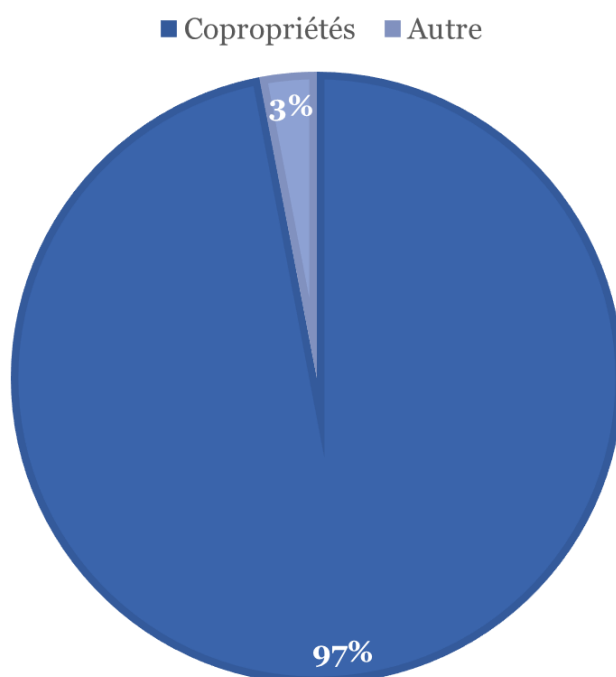
Réalisation et conception : M. Bosch, 2024

La représentation géographique des résidences secondaires joue le rôle d'un signal qui nous renseigne sur une forme particulière de rente. Par un effet de « monopole de

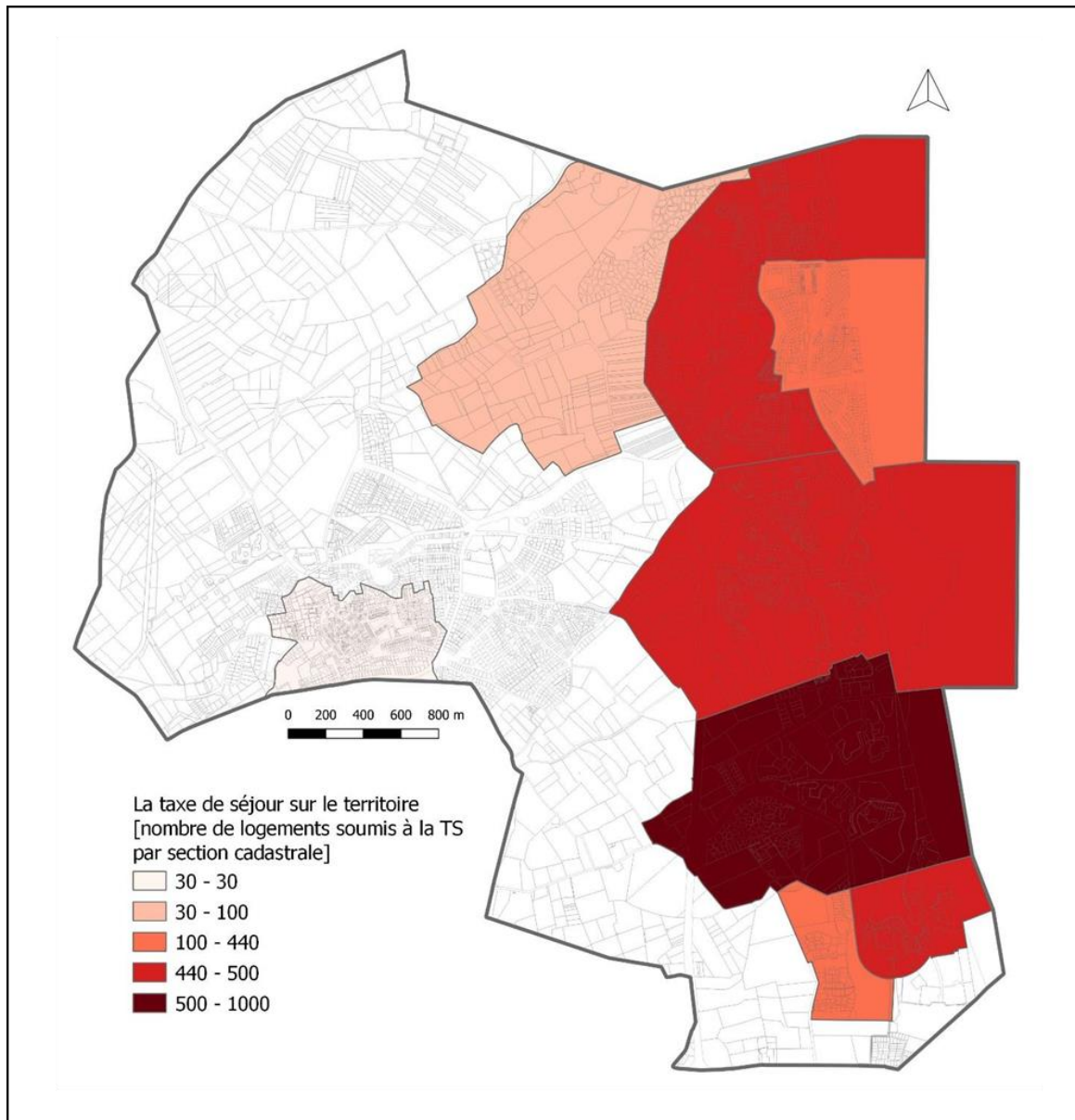
situation » lié à une localisation, elle relève que le littoral et ses aménités demeurent une ressource de différenciation dont l'offre est fixe (*Carte 13*). La demande des biens immobiliers et en particulier touristiques, fait l'objet d'une signature géographique et par conséquent, ces biens ne sont consommables qu'en leur sein. « *La localisation devient ainsi une caractéristique du produit pour les consommateurs et un facteur influençant le coût et la qualité du produit pour l'offreur* » (*Mollard, 2006, p. 253*).

Graphique 14 : La taxe de séjour selon la typologie « copropriété » au sein de la commune en 2019

RÉPARTITION DE LA TAXE DE SÉJOUR AU SEIN DU PARC EN LOGEMENT



Carte 14 : Répartition des logements soumis à la taxe de séjour au sein de la commune de Saint-Cyprien en 2019 par section cadastrale



Réalisation et conception : M. Bosch, 2024

De plus, en observant la part significative de la taxe de séjour au sein des copropriétés (*Graphique 14*), nous pouvons appréhender le concept de rente « Ricardo-Marshalienne ». En effet, l'implantation géographique des résidences secondaires et par concomitance celle de la taxe de séjour nous renvoie à une conception co-spécialisée du territoire par des investissements spécifiques. Ils se caractérisent par une combinaison des ressources terres/biens immobiliers et aménités du littoral (monopole de situation) qui finalement, démontre une spatialisation rentière (*Carte 14*). Cette dernière s'inscrit de façon géographique où l'espace devient un produit mais elle

est également le fait d'un mouvement social par lequel l'attraction des investisseurs pour cet espace fait émerger une culture rentière.

b. Un espace rentier animé par un public de particuliers

« Il y a un phénomène de résidentialisation des résidences touristiques, nous pouvons l'observer notamment l'hiver mais c'est encore des mécanismes difficiles à définir » (carnet de recherche, 20219).

Le phénomène en question repose sur une mutation des pratiques résidentielles au sein d'une typologie d'habitat spécifique. Dans notre cas, c'est le passage d'une pratique résidentielle ponctuelle à celle d'une pratique permanente des biens immobiliers touristiques. Le paradoxe c'est que malgré cette mutation, la part des résidences secondaires ne décroît pas. En raison de ce constat et suite à une première représentation des mécanismes de rente, nous avons cherché à déterminer le profil des gestionnaires de ces biens ainsi que leur logique. Excluant la catégorie des rentiers, ceux qui perçoivent des revenus sous forme de transferts sociaux (retraités, chômeurs...), nous nous concentrons sur ceux dont l'activité est d'ordre patrimonial (gestion d'un portefeuille d'actifs). En l'occurrence, notre grille de lecture repose sur une conception de la rente qui est synonyme de loyer (Alchian, 1988 et Muth, 1968). Autrement dit, la rente est le prix de location que doit verser à intervalles réguliers l'utilisateur d'un bien à son détenteur. Bien que nos appuis théoriques soient bien identifiés, nous rencontrons une certaine limite car les travaux autour de la rente excluent la notion de profit. Or, notre hypothèse va au-delà du schéma simplificateur 'foncier-loyer' et interroge la rente au sens du profit. A ce titre, nous nous rapprochons également des travaux sur la financiarisation de la ville.

1. Méthodologie : établir le profil des rentiers

Effectivement, le travail de Theurillat, Rérat et Olivier Crevoisier correspond à notre volonté méthodologique qui est de représenter à l'échelle des stations balnéaires les nombreux liens et interdépendances entre l'immobilier, le foncier, l'urbanisme et les politiques urbaines ou encore avec le système financier. Proposant une lecture précise de ces derniers, nous reprenons leur interprétation des théories de Braudel (1985) qui distingue trois « étages » du marché immobilier pour conquérir à la composition de nos indicateurs (*Encadré 6*).

Encadré 6 : Définition du rentier

Thierry Theurillat, Patrick Rérat, Olivier Crevoisier (2014, p.235)

Le troisième étage, celui du capitalisme, les acteurs ne poursuivent plus une logique d'usage ou d'échange, mais recherchent la rentabilité d'un investissement en capital, un profit. Qui dit capital dit acteurs centralisant pouvoirs et moyens. La logique est moins celle du marché que de l'organisation. Contrairement au deuxième étage, où les prix s'imposent aux producteurs et aux consommateurs, les acteurs ont ici un certain pouvoir – individuellement ou collectivement – pour influencer les prix et le cadre institutionnel de leurs activités. Dans l'immobilier, cet étage doit selon nous, être scindé en deux. En effet, certains acteurs sont orientés vers la production d'un parc immobilier « réel ». Ce sont les groupes de développement-construction qui agissent à l'échelle nationale voire internationale et qui développent de plus en plus de grands projets pour les investisseurs institutionnels. La stratégie financière de ces derniers est alors de tirer profit non pas du rendement des immeubles, mais des plus-values obtenues aussi bien par la croissance – à plus long terme – de la rente urbaine que par l'évolution – à court terme – des cours boursiers. Ce jeu d'opérateurs sur les marchés financiers constitue le « capitalisme immobilier financiarisé »

C'est ce troisième et dernier étage que nous sélectionnons pour à la fois renforcer notre hypothèse d'une spatialisation de la rente du littoral, mais aussi pour étayer l'hypothèse d'une financiarisation de la station par des logiques de rendements. Etant donné que leur échelle d'analyse se situe au sein des grands acteurs des systèmes financiers, nous replaçons le curseur sur les 'petits propriétaires'. Bien qu'ils ne soient pas des grands groupes, ils contribuent tout de même à alimenter ces processus financiers et adoptent les mêmes logiques de rentabilité (*Tableau 1*).

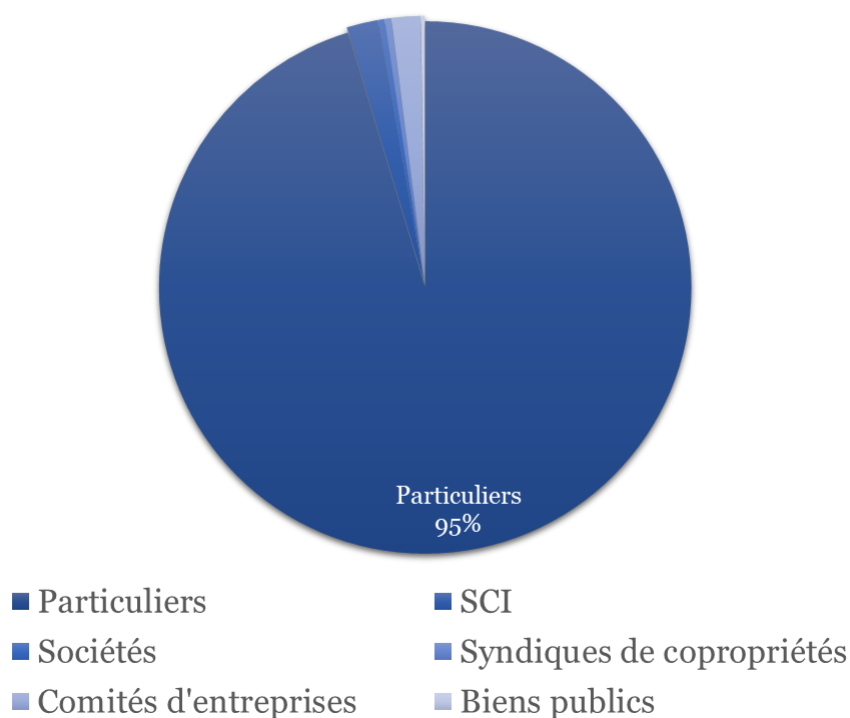
2. Constitution de nos indicateurs et illustrations

Tableau 18 : Etablir le profil du rentier, conception des indicateurs

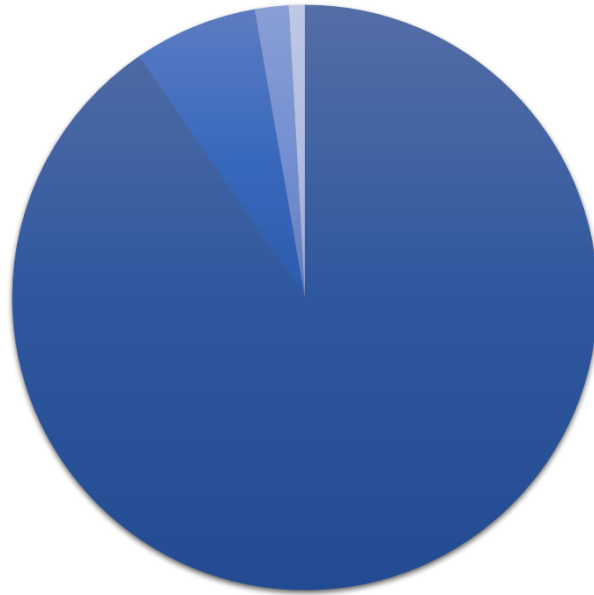
ÉTABLIR LE PROFIL DES PROPRIÉTAIRES					
Typologie acteurs	Ressources	Échelle d'analyse	Les logiques d'usages	Ressources	Échelle d'analyse
Quel est le statut des propriétaires ?	Taxe d'habitation nominative	Le marché de la résidence secondaire	Sommes – nous dans des stratégies de rentabilité ?	Taxe de séjour 2019	Le marché de la résidence secondaire

Graphique 15 : Présentation du profil des rentiers au sein de la commune en 2019

Les propriétaires des résidences secondaires (Saint-Cyprien)



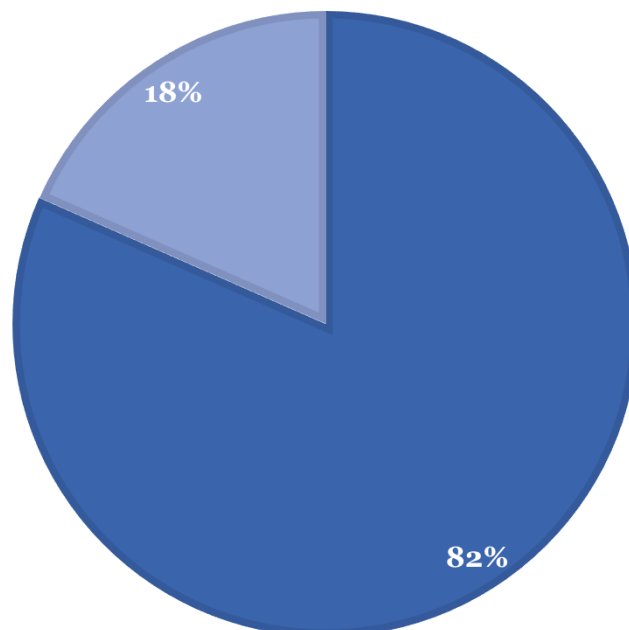
Nombre de logements par propriétaire (particuliers et SCI)



■ 1 bien ■ 2 biens ■ 3 biens ■ 4 biens et plus

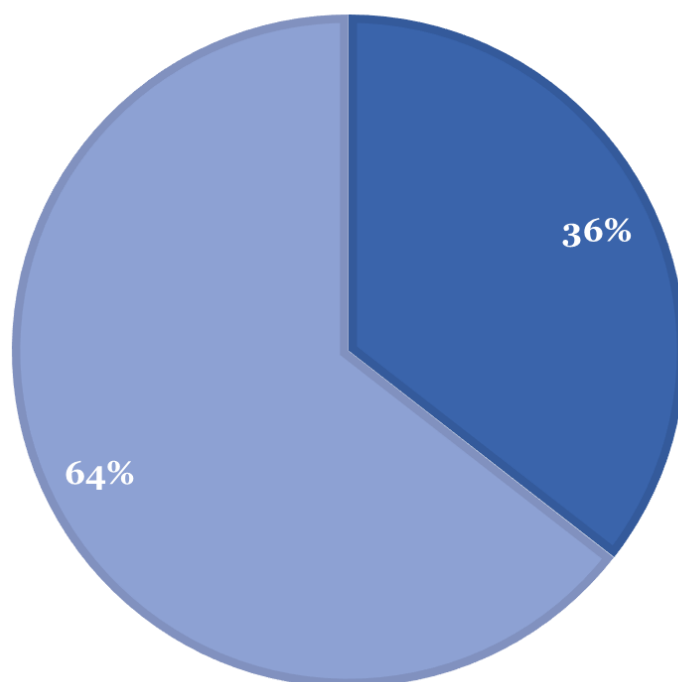
ORIGINE DE LA TAXE DE SÉJOUR

■ France ■ Pays étrangers



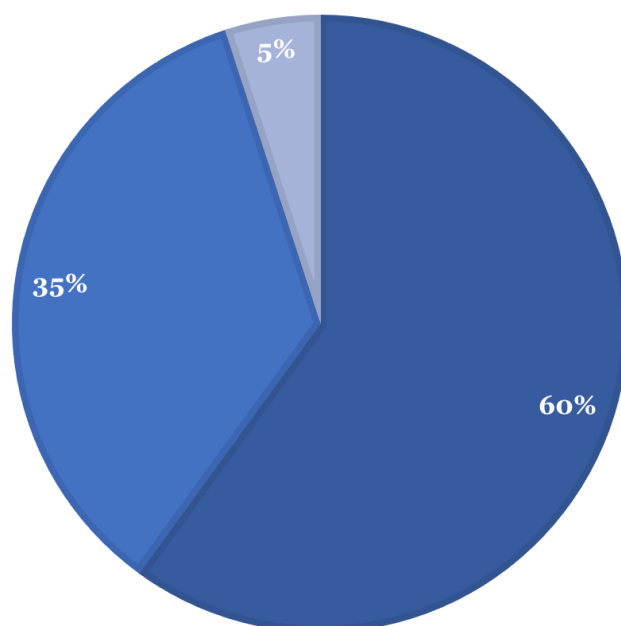
ORIGINE TAXE DE SÉJOUR À L'ÉCHELLE DE LA FRANCE

■ Département de la commune ■ Autres départements



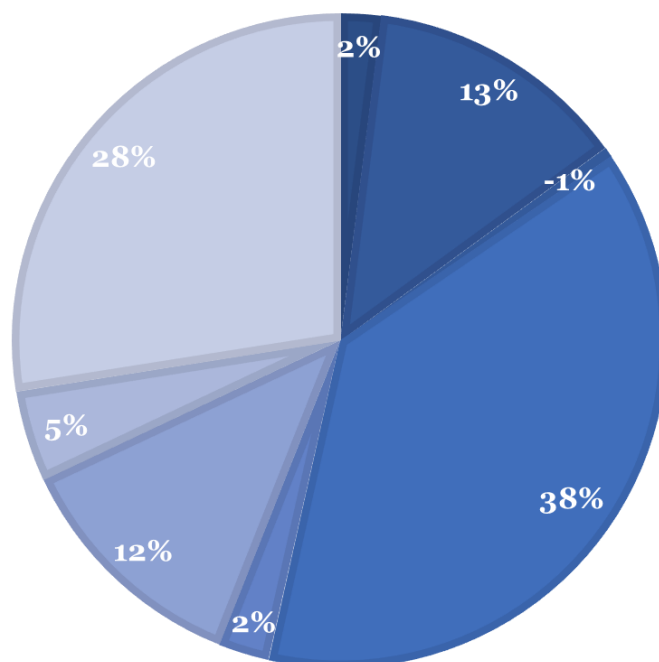
NOMBRE DE LOGEMENTS PAR PROPRIÉTAIRE SOUMIS À LA TAXE DE SÉJOUR

■ 1 bien ■ 2 biens ■ 3 biens et plus



TEMPS DE LOCATION DES BIENS

■ 1 semaine ■ 2 semaines ■ 3 semaines ■ 4 semaines ■ 5 semaines ■ 6 semaines ■ 7 semaines ■ 8 semaines



3. Résultat : des rentiers qui sont majoritairement des « petits propriétaires »

Illustration 46 : Panorama de quelques pancartes artisanales faisant la promotion de biens saisonniers à louer sur l'entité plage de la commune de Saint-Cyprien



Photos : M. Bosch, 2024

« Interpellé par une habitante possédant une pancarte, lorsque nous prenions en photo son annonce :

- Bonjour vous êtes intéressé ? On commence la location aux vacances de printemps ;
- Bonjour, merci pour le renseignement. Vous habitez ici à l'année ?
- Oui mais nous partons au printemps, on part et on loue notre logement, c'est mes enfants qui se chargent des locations et nous revenons en septembre (...) »
(Carnet de terrain, 2022).

Par notre pratique professionnelle du territoire, il a été possible de voir jaillir aux balcons de différents immeubles, sur des murs ou encore des palissades de maisons, des pancartes artisanales faisant la promotion de biens saisonniers à louer au fur et à mesure que nous nous rapprochions du printemps (*Illustration 1*).

Cette expérience de terrain et les différents résultats renvoient à une notion de propriété particulière. Elle s'illustre par une dissociation de l'usage du bien où les propriétaires s'inscrivent dans une logique d'investisseur et oriente leur pouvoir de propriété vers un pouvoir de rentabilité. Ainsi, il est possible d'observer une part de la propriété qui revient aux détenteurs de capitaux (*Graphique 15*). Le contexte identifié auparavant, occasionne certaines stratégies où la production du bien immobilier ou son achat est propice à la reproduction d'un capital investi (Theurillat, Rérat et Crevoisier, 2014). Cependant, le rôle de « capitaliste » doit être nuancé au regard du statut social des propriétaires des résidences secondaires. Il est majoritairement celui de 'particulier', vient ensuite les Sociétés Civiles Immobilières (SCI) et d'autres sociétés (SARL, SAS). En dépit, de la présence de quelques sociétés de promotion immobilière, la distinction entre promoteurs, constructeurs et usagers doit être réalisée car suivant le statut juridique, la manière d'appréhender le bien sera différente.

En effet, du côté des professionnels de la construction et de la promotion foncière et immobilière, « *la production d'un bien immobilier n'a pas pour objectif de permettre au capitaliste d'obtenir un revenu pour consommer, mais de reproduire le capital investi* » (Theurillat, Rérat et Crevoisier, 2014, p. 245). Or, le nombre de logement au sein de la section particuliers et SCI nous renvoie davantage à une forme modérée de capitalisme avec un rendement moindre que celui d'un rendement à grande échelle. La notion de profit émerge davantage lorsque nous observons le marché de la taxe de séjour.

La littérature relative au capitalisme immobilier porte essentiellement sur les investisseurs institutionnels, mais l'hybridation du parc immobilier et les possibilités de locations saisonnières qu'offrent le territoire et le cadre réglementaire, nécessite une nouvelle mesure. Cette dernière catégorise les détenteurs de biens immobiliers comme une strate supplémentaire du cadre d'analyse dans l'espace scientifique des formes de capitalisme à l'échelle des villes. Dans notre cas, les investisseurs sont principalement des amateurs et ne s'inscrivent pas pleinement dans des logiques de capitalisme immobilier. En revanche, nous pouvons retrouver quelques codes et l'adoption par ces

acteurs particuliers, de quelques logiques financières. Ces dernières s'illustrent notamment à travers la configuration du marché immobilier de la location. Toujours à l'échelle du parc secondaire et de fait, des copropriétés car 97% de la taxe de séjour est détenue par ces dernières, nous avons questionné les logiques d'usages des détenteurs avec en toile de fond, les principes du capitalisme immobilier.

La première étape a été pour nous d'interroger l'origine de ces détenteurs de biens loués car en fonction de leur proximité avec le bien et de son usage, il est possible de réaliser une correspondance et une identification des deux types de capitalisme immobilier présents. Le premier type, correspond à un « capitalisme immobilier réel » par lequel l'investissement se matérialise par une action concrète d'achat mais également par un usage hybride où se superposent consommation du bien et rentabilité locative par sa mise en location sur le marché. Le deuxième type lui, correspond davantage une logique externe qui se traduit par une gestion financiarisée du bien où les détenteurs s'illustrent comme des gestionnaires de portefeuille.

Cette typologie s'explique notamment par la représentativité des gestionnaires de biens locatifs dans la taxe de séjour. En effet, lorsqu'il est apparu le besoin d'identifier l'origine de nos propriétaires, nous avons constaté que 65 % des redevables de la taxe de séjours incombait aux agences de gestion locative. Au départ ce constat était considéré comme un obstacle à notre méthodologie d'analyse. En fait, cela a révélé un acteur supplémentaire mais également une autre forme de logique financière qui finalement génère une économie immobilière financiarisée dans l'objectif de faire du profit. D'autant plus, que le nombre de nuitées déclarées par logement est égale à 35% pour les périodes de huit semaines. Etant donné que la période de taxation est de soixante jours au sein de ce territoire, nous voyons également une logique d'usage externe au bien assez présente au sein de cette catégorie.

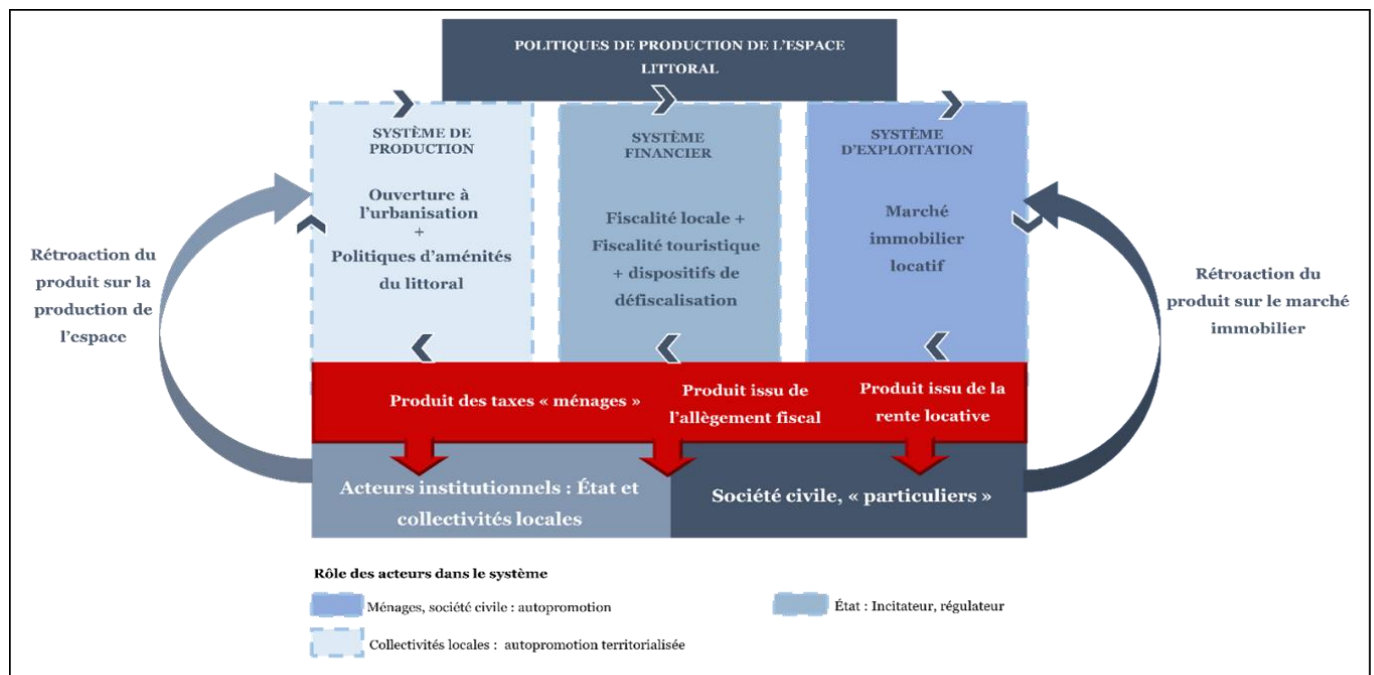
Maintenant à l'échelle de nos 'particuliers', l'identification de leur origine nous renseigne dans un premier temps sur l'échelle de diffusion du marché immobilier et nous observons effectivement une dimension internationale avec 18 % de détenteurs étrangers à dominante européenne. Parmi ces étrangers, le parc en logement est essentiellement constitué d'un seul bien et pour une durée locative de quatre semaines. En revanche, l'échelle d'analyse composée des détenteurs français expose une durée locative plus importante mais également une composition du capital immobilier plus conséquente. Cependant, les détenteurs externes au département qui obtiennent une

part majoritaire du marché, dégage davantage une logique de type 1 car ils ne sont que 25% à posséder plus d'un bien contre 35% pour les détenteurs départementaux. Quand nous regardons aussi le nombre de nuitées déclarées, là encore les départementaux s'illustrent avec un nombre de nuitées supérieures à celles des allochtones. En ce sens, nous pouvons considérer que le marché immobilier de la commune s'inscrit dans une logique hybride de financiarisation et que c'est un système avec une dimension locale car il fait l'objet d'une territorialisation générée par des acteurs locaux.

Conclusion de la section 2

Finalement, travailler la question des leviers et des ressources du régime de la station au regard des trajectoires de régulation nous a permis de révéler des mécanismes de formation de rente particuliers. Effectivement, trois conclusions principales peuvent être dégagées : (i) un système de rentabilité de l'urbanisation littorale, construit selon des modalités de développement basées sur la croissance ; (ii) Un régime de régulation porteur du processus de mise en actif du marché foncier et immobilier et plus largement celle de l'urbanisation littorale ; (iii) Une production de l'espace soumise aux principes du capitalisme immobilier et piloté par une diversité d'acteurs autre que les banques ou les promoteurs immobiliers.

Figure 20 : Le processus de rente dans un contexte balnéaire et touristique



Réalisation et conception : M. Bosch, 2024

Mobilisée comme un système économique fiscal et immobilier (*Figure 20*), la production de l'espace est l'objet d'une forme d'occupation extensive allant d'une conception matérielle et physique (extension spatiale) à une conception immatérielle (extension financière). Dans le cas du régime général de la fiscalité, c'est la structuration des impôts et des taxes qui offre des opportunités. Effectivement, ces dernières relèvent d'une extension urbaine en particulier, d'une extension par le sol (horizontale). Une transformation du foncier qui répond aux exigences financières locales pour alimenter l'assiette fiscale et son déploiement. S'y ajoutent le caractère stratégique du fait du contexte résidentiel-touristique, et les possibilités qu'il offre pour réaliser des espaces et des équipements publics. Ce fil conducteur de la fiscalité, nous a également démontré les opportunités et les leviers de développement dont pouvaient se saisir à la fois les acteurs institutionnels et les acteurs dits 'particuliers' afin de répondre à des stratégies de développement économique.

Conclusion du chapitre 3

Pour revenir à nos questionnements formulés au début de ce chapitre : dans un contexte territorial de l'action publique, comment s'adapte et sous quelle forme évolue le régime d'accumulation de l'espace littoral ? Dans quelle mesure les principaux cadres de production de l'espace littoral sont forces d'ancrage dans les scènes de décisions locales ?

En définitive, la principale préoccupation des gouvernements urbains, et on pourrait même parler d'obsession, est bien l'attraction de nouvelles populations. Qu'elles soient touristiques ou permanente, c'est pour eux un moyen de se maintenir en haut de la hiérarchie urbaine et ceci malgré leur exclusion des dynamiques métropolitaines où les grandes villes s'orientent davantage par l'attraction de grandes entreprises. « *La perspective dominante en la matière est bien celle du transfert de richesses, en non celle de la création de richesses ou du développement.* » (Levy, 1999, p. 140).

Cette obsession pour l'attraction de populations va souvent de pair avec une nette tendance des élus locaux à consacrer l'essentiel de leurs efforts en matière de développement économique à l'action immobilière. En ce sens, nous reprenons le concept de Galimberti qui évoque dans ces travaux sur le Grand Lyon, un « tropisme immobilier durable » des politiques de développement économique de l'institution (2015, p. 362) dans une logique d'investissement consacrées au zones économiques et à l'immobilier économique. En effet, notre lecture change d'objet mais les dynamiques observées sont semblables. Notre analyse critique des projets portuaires démontrent dans quelle mesure leurs orientations économiques sont consacrées l'investissement dans de nouvelles zones résidentielles. Et tout comme elle, s'il est possible de noter un regain pour des politiques urbaines dites « de requalification », c'est souvent la promotion de nouveaux espaces immobiliers, à travers les activités de marketing et de présence dans les salons immobiliers, qui est mise en avant. Ainsi, tout comme l'État, les gouvernements urbains des stations « Racine » peinent à renouveler leur schéma s'inscrivant dans une capitalisation et une recherche de rentabilité du capital construit et produit soixante ans plus-tôt. Enfin, il est possible de considérer leur rôle comme celui d'héritiers rentiers dont l'objectif serait de faire fructifier le patrimoine créé par le grand plan d'aménagement de la mission « Racine ». Pour finir, dans le prolongement des perspectives résolument marxistes, notre étude du régime immobilier de la station a démontré comment des politiques urbaines fondées sur la

capitalisation des aménités littorales pouvaient en réalité cacher un appétit pour la rente foncière cette fois-ci localisée et organisée au sein des sphères de la société civile.

Le chapitre 4 et dernier de cette thèse, va construire, mesurer et identifier la dernière dimension du régime d'accumulation du littoral, celle qui lui permet de se maintenir et de perdurer même dans un contexte législatif de refonte du modèle d'aménagement. Par un portrait de la gouvernance, il va en effet révéler comment la gouvernance du littoral met en œuvre l'obsolescence des paradigmes du développement durable.

Chapitre 4. Un régime d'immobilisme : les forces d'inerties à l'intégration d'un modèle d'aménagement durable du littoral



Source : Terrain, participation aux événements majeurs de la politique du littoral

Photo 4 : Les arènes politique de la gouvernance du littoral

« Quelles sont les perspectives d'avenir selon vous, pour le littoral ? Dans le contexte actuel, honnêtement je suis incapable de vous répondre. Pour moi, il est impossible de répondre à cette question car pour moi l'avenir du littoral dépend de sa gouvernance. Aujourd'hui, cette gouvernance est chaotique et je ne vois pas comment cela pourrait changer » (Entretien semi-directif, élu local, 2020).

« Le défi majeur ce n'est pas la connaissance, nous l'avons. Le défi majeur c'est notre capacité d'établir une ligne claire et structurée du futur aménagement des territoires littoraux. Nous l'avons ? Non car nous n'avons aucun moyen de la mettre en œuvre » (Entretien semi-directif, fonctionnaire d'État, 2021).

« En réalité, le changement climatique nous demande ou plutôt leur demande de réformer, de déconstruire leurs schémas de penser, leurs paradigmes de développement et ça ce n'est pas seulement pour les élus cela vaut également pour l'État (Entretien semi-directif, scientifique, 2020).

Introduction

Les analyses de la gouvernance en sciences humaines et sociales sont un objet d'études presque systématique, surtout dans les sciences de l'aménagement et pour cause. Elle demeure un élément de compréhension important pour saisir des processus de décision, les espaces et les configurations au sein desquels s'opèrent ces dernières. Elle est également un concept qui permet une grande flexibilité dans les échelles d'analyse et d'observation car elle réunit différents horizons de réflexion sur les transformations de la régulation publique et par conséquent la mise en présence simultanée de plusieurs statuts d'acteurs (Pitseys, 2010). Jusqu'à présent, notre manuscrit offrait une perspective de la gouvernance du littoral sous la dimension « géographique économique », au travers de l'étude de la production, de l'usage et des dynamiques de recompositions territoriales de l'espace littoral. Au sein de ce chapitre, les questionnements changent de cadres passant d'une appréhension des trajectoires du littoral par les échelles spatiale, réglementaire et historique, autrement dit, en dehors du système social de la gouvernance à l'identification et à l'analyse des chaînes de rivalités de pouvoir sur ces territoires.

Confronté à la question du dérèglement climatique, la proposition de loi portant sur le report des espaces économiques et démographiques du littoral vers les territoires de l'arrière-pays (Figure 21), vient en réalité percuter les fondements d'un modèle identifié auparavant dans la thèse. Cette dynamique de percussio renvoie directement à la mise en tension des territoires politiques où les unités actives ou passives au processus bouleversent les lignes politiques engendrant une reconfiguration des pôles politiques (Rosière, 2001). Vécu à hauteur « d'Homme », ce chapitre restitue la réalité des relations entre les différentes unités institutionnelles et montre la montée en puissance ou au contraire l'effacement, de certaines unités de gouvernance. Des rapports de force et d'influence qui se lisent dans un premier temps par le processus de production des politiques publiques du littoral. Au travers des séminaires, des ateliers et autres réunions, les politiques urbaines du littoral deviennent un véritable objet de mesure pour l'appréhension des enjeux territoriaux. Puis, le second temps de cette reconfiguration des scènes de pouvoir prend place dans le cadre davantage intimiste des entretiens semi-directifs afin d'explorer les forces de cohésion autour de la volonté de rupture engagée par le pouvoir central. Il ne s'agit pas d'une analyse descriptive relayant simplement les forces d'oppositions ou d'adhésion mais de comprendre le

rapport que lie les acteurs du littoral à leur territoire. Un rapport qui se caractérise par une représentation quasi-individualisé de leur espace.

En réfléchissant aux éléments qui allaient construire le dernier chapitre de ce travail de recherche, un terme nous est apparu de manière presque spontanée, celui de la conduite au changement. Effectivement, à y regarder de plus près, c'est bien le changement qui est le fil conducteur de ces travaux tout simplement par ce qu'il a du mal à s'insérer dans la trajectoire du littoral. La notion de changement dans le champ scientifique est plutôt mobilisée par les analyses des politiques publiques. Par son intermédiaire, elles questionnent ses causes, ses mécanismes, ses conséquences, mais aussi les résistances à la réforme. Ces résistances, elles les observent par les forces d'opposition mais également par les forces d'inertie. Étudiées et illustrées à l'aune « *de luttes sociales, attachées à des valeurs et des traditions, elles sont souvent associées à des « modèles nationaux » (d'éducation, de santé, de protection sociale...)* [Berthet et Conter, 2015, p.4], elles soulèvent également l'acceptation de la réforme et le degré d'opposition des collectivités locales en charge du déploiement des nouvelles mesures. C'est cette perspective de recherche que nous retenons, celle d'observer dans quels cadres, sous quelles formes et au sein de quelles scènes l'inertie au changement se déploie.

L'inertie au sein de ce travail de recherche n'est pas anodine. Tout comme la conduite au changement, elle a été présente tout au long de notre démonstration s'illustrant d'ores et déjà au sein de plusieurs échelles politiques et spatiales. Le régime d'accumulation et d'extension du capital de l'espace littoral est en effet, l'une de ces représentations. En nous référant à la définition de Radaelli (2002), l'inertie correspond à l'absence de changement. Cette situation peut apparaître lorsque les prescrits paraissent trop éloignés des pratiques domestiques et peut être la manifestation d'une résistance. Ce qui est intéressant dans l'approche de Radaelli, c'est la typologie des résistances et des inerties qu'il propose pour qualifier l'amplitude du changement. A l'échelle de notre étude, la mobilisation de l'outil catégorisation sera utilisée pour interroger mais surtout pour identifier les processus d'inertie dans des schémas spécifiques et des espaces distincts. Ces processus issus des relations entre les acteurs individuels ou collectifs de la gouvernance du littoral, s'inscrivent dans un contexte de production de politique publique, de planification stratégique et de fragmentation. En ce sens, notre objectif est de rendre compte de la réalité des sujets

observés en révélant les modes d'organisation, d'actions et les scènes dans lesquels les forces d'initie se construisent et prennent appui. Plusieurs entrées et démonstrations sont possibles, cependant, nous choisissons l'entrée par les arènes politiques. L'immersion professionnelle de ce travail de recherche nous a en effet donné accès à des scènes où s'observent les liens, les rapports de force ou de collusion au sein desquels se sont illustrés une diversité d'acteurs. A cet effet, l'environnement professionnel est le principal agent de mesure dans l'appréhension de la gouvernance institutionnelle du littoral, c'est à travers lui et par extension notre pratique des arènes politiques que vont se révéler les différentes formes d'inerties et de fait de l'obsolescence d'un modèle de gouvernance. Ces formes se construisent dans un premier temps par une conflictualité inter et intra-institutionnelle offrant un dessin politique de l'inertie selon le prisme de l'individu. Dans un second temps, l'inertie se révèle sous le jeu des contradictions institutionnelles relevées par le biais des financements institutionnels étatiques et la recomposition de l'État providence au sein des scènes politiques locales.

Figure 21 : Synopsis du projet de loi « recomposition spatiale »



Section 1 : Une gouvernance institutionnelle qui opère en silo : une lecture de la conflictualité par le vécu des acteurs de la gouvernance

« Il est vrai que nous demeurons des services sectorisés et cela produit des réflexions segmentées sans une réelle transversalité » (Entretien semi-directif, fonctionnaire d'État, 2020).

Les recherches en science politique ou en science sociale et humaine, rapportent une lecture des jeux de pouvoir sous l'égide des rapports de forces, de la conflictualité ou encore du délestage des compétences, de l'État vers les échelons locaux toujours plus conséquent. S'il existe une forme de consensus analytique autour des enjeux institutionnels au prisme des arènes politiques locales et de la difficile territorialisation des injonctions parisiennes à l'échelle locale, la focale sur le vécu des acteurs durant leur pratique professionnelle de la gouvernance reste un pan analytique très peu investie. Pour reprendre les mots de Faure (2017) dénonçant le recalage au second plan de ces données sociopolitiques, l'affect ou les émotions des individus irriguant leurs pratiques sont des indicateurs à minorer, à relativiser et parfois même à écarter car invalideraient nos connaissances académiques sur la gouvernance. Néanmoins, comme Faure (2017), nous faisons le choix d'explorer la prégnance des enjeux de la gouvernance du littoral en orientant notre analyse des arènes politiques lors du processus de production de la politique publique relative à la recomposition spatiale des territoires du littoral, et les entretiens semi-directifs sur leur ressenti vis-à-vis du système de gouvernance dans lequel ils opèrent. Cette orientation est le résultat d'un décalage entre les écrits scientifiques en présence et notre vision des phénomènes observés durant notre immersion. Loin est notre intention d'écarter ou d'ignorer toute une série de travaux sur la territorialisation de l'action publique, l'entrée en jeu de l'échelon européen sur les scènes décisionnelles ou encore la régionalisation et la métropolisation de l'action publique. Mais, de compléter ces derniers par une perspective analytique davantage ancrée dans la pratique quotidienne de notre terrain et des acteurs qui le composent. Un choix théorique qui s'explique notamment par l'opposition accrue et le contexte de tension que nous avons vécu lors des espaces de *policy making* mais également au sein des entretiens semi-directifs. En effet, la conflictualité observée va bien au-delà du projet de loi « recomposition spatiale ». Ce

qui était frappant lors de ces échanges, c'était l'intensité avec laquelle les acteurs toutes entités confondues, partageaient leurs difficultés à agir dans le cadre de leur fonction, désignant le système de gouvernance comme le principal facteur des problématiques que rencontrent aujourd'hui l'aménagement du territoire. En d'autres termes, le problème n'était pas l'objet « recomposition spatiale » mais bien sa gouvernance. Ils ont partagé avec nous leur expérience personnelle et leur sentiment en tant qu'élus, gestionnaires et techniciens du littoral et plus largement de l'aménagement du territoire. Dès lors l'explication des enjeux et les rouages de la gouvernance institutionnelle se retrouvent dans des données sociopolitiques découlant du vécu des acteurs en tant qu'individu dans le système. Cette orientation analytique prendra place dans la première section de ce chapitre et prendra forme sous une double entrée : la première sera les arènes politiques présentées dans l'introduction générale et le service de l'urbanisme de la commune ; la seconde sera les entretiens semi-directifs où le biais méthodologique aura pour visée stratégique de recueillir les confidences des acteurs sur le poids de leur rôle et leur place dans le processus décisionnel.

Dans cette même perspective analytique, nous prolongerons notre démonstration en recentrant l'analyse sur la question de la vulnérabilité littorale au prisme du risque du recul de trait de côte. Mobilisant les mêmes matériaux, l'objectif ici est d'observer la composition des représentations face à la gestion stratégique du recul du trait de côte. Inspiré des travaux sur la sociologie de l'environnement (Claeys, et al., 2017 ; Claeys, et al., 2016 ; Allouche et Nicolas, 2015 ; C. Claeys, et al., 2014), nous plaçons la capacité d'action collective des unités institutionnelles à l'aune des aspirations des acteurs qui constituent ces unités institutionnelles. Cette introspection va non seulement affirmer une vision anthropocentrée de la stratégie proposée par les services étatiques, mais surtout, elle va rendre compte que ces acteurs ne parlent pas le même langage.

4.1.1. Des relations interinstitutionnelles colorées de conflictualité, de méfiance voire de défiance

« Vous y croyez-vous à la recomposition spatiale ?! Il n'y a rien dans cette ordonnance, rien ! » (Elu du littoral, échange informel, 2023).

« - L'ensemble du travail de concertation entrepris depuis 2018 avec les territoires littoraux s'est abouti par un article dédié à la recomposition spatiale au sein d'un projet de loi plus vaste, la loi « climat et résilience », mais au départ l'ambition était de proposer un projet de loi spécifique à cette problématique, qu'est-ce qui a changé ?

- Oui... (temps de réflexion avant de reprendre la conversation), il est vrai que normalement nous étions partis sur un projet de loi spécifique. Bon... (temps d'arrêt), après plusieurs mois de terrain auprès des instances régionales, des élus et des différents gestionnaires du littoral et puis il y avait le temps parlementaire qui ne jouait pas en ce sens. Mais j'insiste la loi « climat et résilience » est une volonté très ambitieuse qui porte de réels enjeux dont fait partie la recomposition spatiale » (Entretien semi-directif, Député, 2021)

Par l'observation et la restitution d'un bon nombre de situations vécues lors des arènes politiques, des entretiens semi-directifs, ainsi que des jours passés au sein de la collectivité de Saint-Cyprien, la première entrée est celle des relations. Précisément, celles que les acteurs entretiennent avec leur cadre professionnel, leur institution dans laquelle ils opèrent, l'état des relations entre les gestionnaires issus d'une multitude d'entités. Dès lors, au sein de ce premier schéma interprétatif de la gouvernance du littoral, nous allons mesurer l'atmosphère qui se dégage au sein de ces espaces vécus ouvrant la voie à la construction d'une typologie des causes qui participera à exposer en partie les facteurs d'inertie hypothéqués dans ce chapitre. Mettant en tension notre plongée dans la production de la loi relative à la « recomposition spatiale » et les confidences, le *parler vrai* des acteurs en dehors des espaces de représentation ; nous allons révéler, comment la nature des relations conditionne réellement l'agir des acteurs venant ainsi ébranler l'apparente collaboration qui nous a été présentée lors des débats autour du risque « recul du trait de côte ». Ainsi, sera d'abord présentée l'histoire du processus de production de la politique publique relative à la « recomposition spatiale », au regard de données particulièrement personnalisées et contextualisées. Ensuite, sera proposée une mise en récit de la gouvernance *en action*

où s’observera l’érosion de la dynamique collaborative impulsée depuis 2018, qui se confirmera par les confidences de ces mêmes acteurs interviewés lors des entretiens.

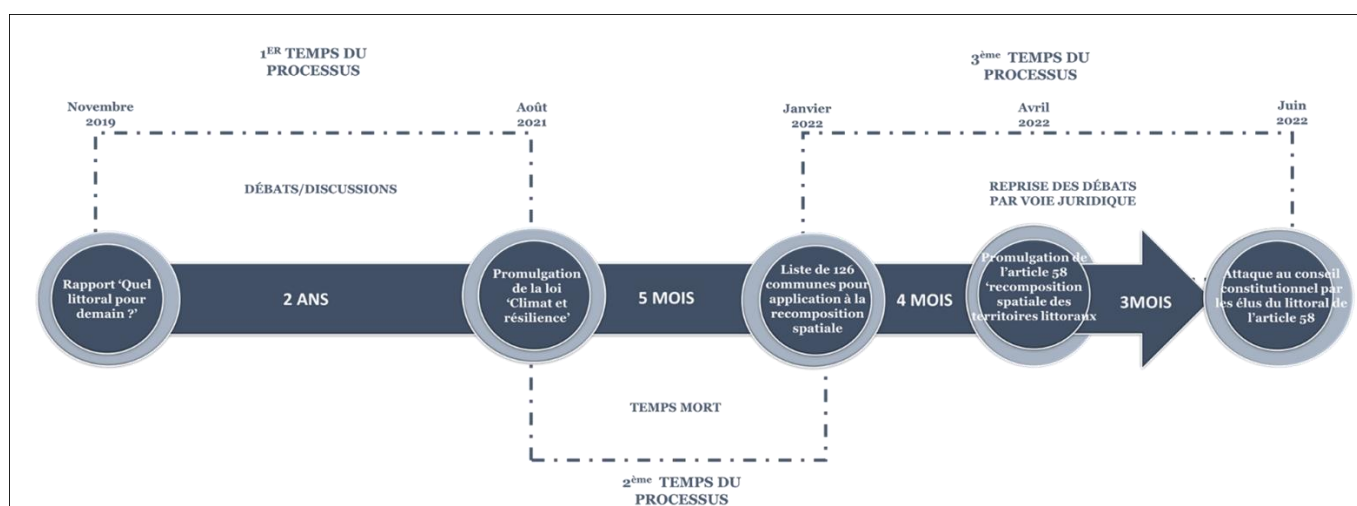
a. Les arènes politiques autour de la « recomposition spatiale » : d’une scène ouverte de concertation et de collaboration à une scène de conflit et d’opposition

Photo 5 : Séminaire « érosion climat, quel climat pour demain ? 14 & 15 mars 2018 au Palais des congrès de Perpignan



Source : Parc naturel marin du golfe du lion, 2018

Figure 22 : Synopsis de l’élaboration de l’Ordonnance n° 2022-489 du 6 avril 2022 relative à l’aménagement durable des territoires littoraux exposés au recul du trait de côte



Réalisation et conception : M. Bosch, 2024

Débutée peu après le séminaire "Érosion, climat, quel Littoral pour demain ?" du 14 et 15 mars 2018 au Palais des congrès de Perpignan (Photo 5), notre enquête sur le

devenir de la ville littorale⁹¹ s'est retrouvée emportée par une vague de concertation organisée autour de plusieurs débats, de séminaires et d'ateliers. Leurs objectifs étaient l'acculturation au risque du recul du trait de côte, la construction d'une culture du risque autour de ce phénomène qui jusqu'à présent était peu représenté dans les préoccupations des élus au profit de la problématique submersion marine ou encore du risque inondation (*Photo 6*). L'idée de ces rencontres, était notamment d'expliquer les phénomènes d'érosion à l'œuvre avec des intervenants scientifiques et des outils pédagogiques. Autrement dit, construire une dynamique collective de la gestion de ce risque et ainsi déjouer les schémas théoriques d'une gouvernance en proie aux divergences d'opinions, à l'individualisme des intérêts locaux ou encore aux forces d'oppositions État/collectivité. Les participants étaient nombreux, il y avait une réelle diversité institutionnelle et une atmosphère ludique se dégageait de certains ateliers (*Photo 7*; *Photo 8*).

Photo 6 : La journée GEMAPI du 14 novembre 2019, démarche « Ambition littoral »



Source : <https://parc-marin-golfe-lion.fr/editorial/journee-gemapi-et-littoral-21>

⁹¹ Nous faisons référence à la commande de la collectivité de Saint-Cyprien

Photo 7 : L'atelier connaissances du 19 avril 2019, démarche « Ambition littoral »



Source : <https://parc-marin-golfe-lion.fr/editorial/atelier-connaissances>

Photo 8 : Atelier sensibilisation aux risques côtiers, démarche « Ambition Littoral », 5 décembre 2019



Source : <https://parc-marin-golfe-lion.fr/editorial/atelier-sensibilisation>

Cet ensemble a involontairement contribué, dans un premier temps, à nous engager vers un sous-dimensionnement, voire un camouflé des tensions qui pouvaient exister entre ces acteurs. En immersion au sein de ces scènes politiques, nous avons pu suivre la vie politique régionale et locale au grès des étapes qui constituaient le processus de production de la politique publique relative au futur développement du littoral (Figure 22). En discutant avec des élus, des techniciens et en nous glissant dans les interstices des débats en cours (les chuchotements, les réactions, les dialogues informels), au fil des mois notre enquête a été comme aimantée par une charge conflictuelle. Une conflictualité qui s'est en effet accentuée une fois passée la pédagogie pour la mise en œuvre de la « recomposition spatiale » et qui une fois le processus de production de loi clôturé par une légifération du risque, s'est caractérisée par un schéma d'opposition classique par les sciences humaines et sociales, celui des échelons locaux contre les sphères étatiques.

1. Des scènes de débat portées par une collaboration Etat/Collectivités locales

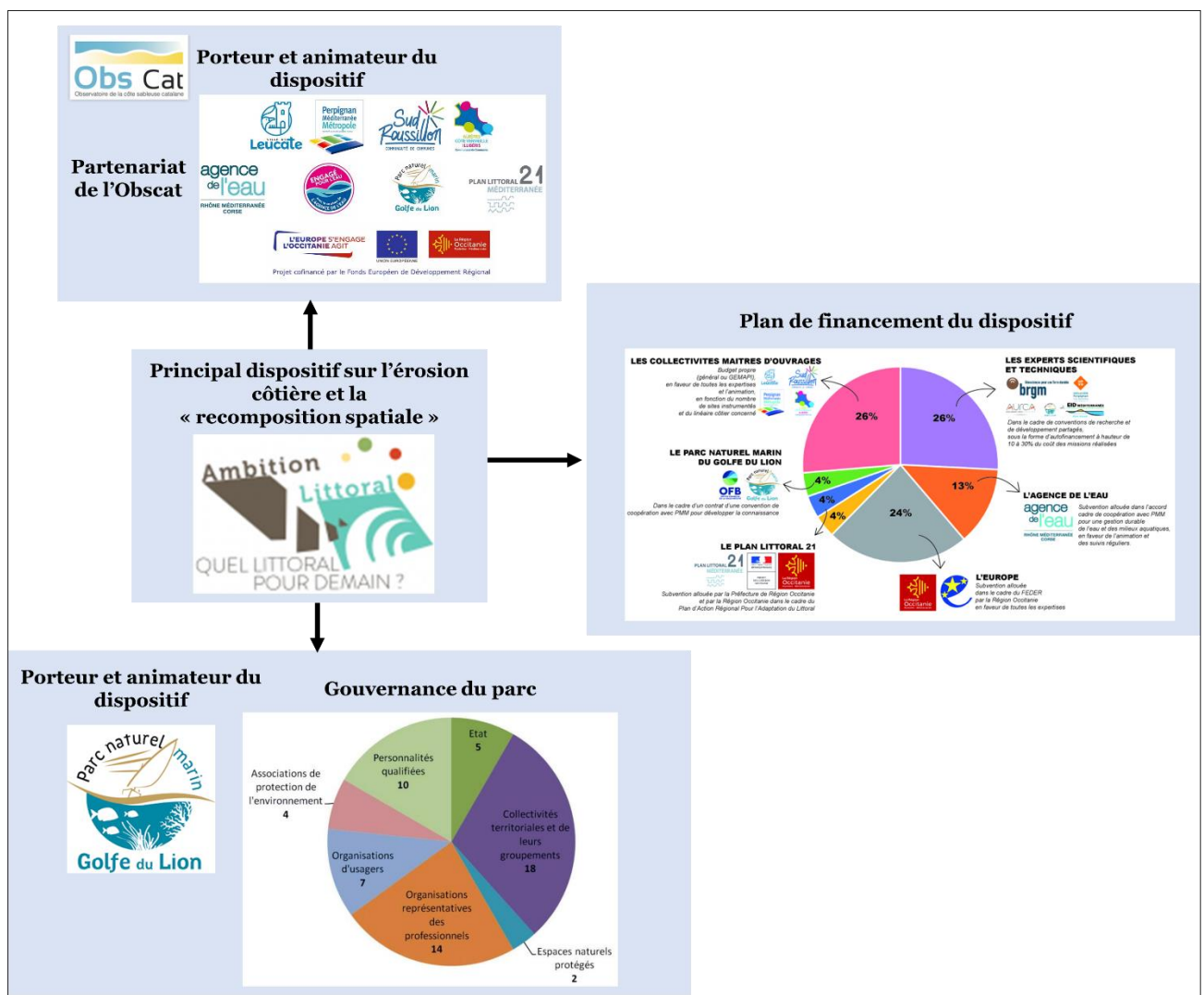
Tableau 19 : Tableau 1 : Listes de nos participations aux arènes politiques

Dispositifs	Nombre de sessions	Acteurs animateurs	Dates
Ambition Littoral	4 (journées)	- Parc naturel marin du Golfe du Lion - Office Française de la biodiversité - L'Obscat	- 29 mars, 19 avril, 14 novembre, 5 décembre 2019
Plan littoral 21	3	- La Région Occitanie - La DREAL/Préfecture Occitanie - La caisse des dépôts	- 29 janvier, 10 février, 3 mars 2021
Lab'Occitanie	3	- La Région Occitanie - L'EID Méditerranée - La DREAL	- 19 mai, 15 décembre 2021, - 1er juillet 2022
POPSU Territoires Marseillan	1 (jour)	- La Plan d'Urbanisme Construction Architecture (PUCA)	- 8 octobre 2019
Salon du littoral (La Grande Motte)	4 (journées)	- Le Parlement de la mer - Le Midi Libre	- 29 et 30 septembre 2020 - 23 et 24 novembre 2021
Les Assises de l'économie de la mer (Montpellier, Nice)	4 (journées)	- Ouest France	- 3 et 4 décembre 2019 - 14 et 15 septembre 2021

Thématiques économiques

D'abord, il est important de différencier les arènes politiques relatives à la problématique des risques côtiers de celles des stratégies économiques (Tableau 1). Énoncées comme telles, ces dernières auraient pu assurément s'inscrire dans les réflexions autour de la « recomposition spatiale ». Néanmoins, les discussions se concentraient pour l'essentiel sur le développement économique du littoral mais dans une perspective de renouvellement, d'affirmation et de renforcement de l'offre touristique et résidentielle et non de recul ou de repositionnement de ces espaces économiques⁹². Ici, nous nous concentrerons donc sur les instances de la démarche « Ambition littoral », principal dispositif qui porte et anime l'ensemble des débats et des réflexions sur l'érosion du littoral et l'adaptation des territoires à ce risque.

Figure 23 : L'architecture organisationnelle et financière du dispositif « Ambition littoral »



Mise en page : M. Bosch, 2024 ; Sources : Obscat, Parc naturel marin Golfe du lion, Ambition littoral, OFB

⁹² Une thématique qui sera abordée dans la section 2 de ce dernier chapitre.

A travers l'architecture organisationnelle et financière du dispositif, s'observe une collaboration tripartite (*Figure 23*) dans le développement des connaissances pour comprendre le littoral : des acteurs institutionnels d'ordre étatique comme la DREAL⁹³, l'Agence de l'eau, le BRGM⁹⁴ ou encore la banque des territoires ; des acteurs d'ordre « collectivité territoriale » comme la Région Occitanie, des communautés de communes ou des collectivités à travers la fiscalité (taxe GEMAPI⁹⁵) ; des acteurs européens comme l'Union Européenne par l'allocation de subventions dans le cadre du dispositif FEDER⁹⁶. Ici, le développement est entendu comme les entités de gouvernance qui investissent dans l'élaboration de nouveaux outils dans le but de produire un capital de connaissance chez les acteurs locaux. A cet effet, sur l'ensemble des dispositifs participatifs 70% des financements sont issus des entités étatiques. Ensuite, suivent les entités qui portent l'animation des dispositifs, en plus clair les maitres d'œuvres dans l'organisation des instances de concertations et de réflexions. 90% d'entre eux appartiennent à l'entité étatique. Toutefois, l'animation doit être entendue sous deux dimensions : la première par ceux qui créent le cadre de ces audiences que nous avons identifié, puis, ceux qui interviennent ; effectivement, les intervenants obtiennent une diversité plus importante avec un croisement des partenariats entre sphères associatives, étatiques, scientifiques et économiques. En dehors des instances publiques, les associations d'éducation à l'environnement et au développement durable représentent 25% des intervenants. Etant donné que ces dispositifs ont été créés pour impulser un capital de connaissance sur la dynamique sédimentaire et les impacts liés à l'érosion côtière et l'évolution du trait de côte auprès des élus, le public visé est en priorité les collectivités locales.

⁹³ Direction régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement.

⁹⁴ Bureau de recherches géologiques et minières.

⁹⁵ Gestion des milieux aquatiques et prévention des inondations.

⁹⁶ Fonds européen de développement régional.

Illustration 47 :: Extrait d'une fiche de présence lors d'un atelier « Ambition littoral », 2019

NOM	PRÉNOM	Organisme	Fonction	Courriel	Présence
1		PNMGL	Chargé de mission		Toute la journée
2		COMMUNE DE PORT- VENDRES	RESPONSABLE DU SERVICE URBANISME - DEVELOPPEMENT DURABLE		Toute la journée
3		Mairie de Gruissan	Directeur Générale des Services		Toute la journée
4		Agence de Développement Touristique des Pyrénées-	Chargée de Promotion		Toute la journée
5		CEPRI	Directrice		Toute la journée
6		MAIRIE CANET EN ROUSSILLON	CHEF DE SERVICE AMENAGEMENT/ ENVIRONNEMENT		Toute la journée
7		Saint-Cyprien, Laboratoire ART- DEV URPVD	Doctorante en aménagement du territoire		Le matin uniquement
8		EID Méditerranée	Chargée d'études		Toute la journée
9		Demandeur d'emploi	Chargée de mission environnement littoral		Toute la journée
10		PORT ADHOC BARCARES	Directeur de Port		Toute la journée
11		LABELBLEU	Directrice		Toute la journée
12		mairie de leucate	DGA		Toute la journée
13		mairie Leucate	Adjoint au maire chargé environnement		Toute la journée
14		Conservatoire du littoral	Chargée de mission		Toute la journée
15		COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION HERAULT	DIRECTRICE ENVIRONNEMENT LITTORAL		Toute la journée
16		MAIRIE	MAIRE		Toute la journée
17		Parc naturel régional de la Narbonnaise en Méditerranée	Cheffe de service		Toute la journée
18		Mairie de Saint-Cyprien	adjoint délégué à l'urbanisme		Le matin uniquement
19		EID-Méditerranée, pôle littoral	chargé d'études et suivis sur le littoral		Toute la journée
20		Mairie de Saint-Cyprien	Chef de service urbanisme		Toute la journée
21		Karwan, association organisatrice de Pignon sur mer	Directrice		Toute la journée
22		HGC AVOCATS	AVOCAT		Toute la journée
23		EID Méditerranée	Responsable pôle littoral		Toute la journée
24		cj@port-adhoc.com	Directrice Adjointe		Toute la journée
25		RNN Mas Larrieu	conservateur		Toute la journée
26		Cerema Méditerranée	Chargée d'études Gestion Intégrée et usages de la mer et du littoral		Toute la journée
27		DDTM11	Responsable unité Prévention des Risques Naturels et Technologiques		Toute la journée
28		AURCA	0		Toute la journée
29		Cerema	chargée d'études littoral et gestion de données		Toute la journée
30		Observatoire Océanologique de Banyuls/Mer - Laboratoire Arago	Directeur		Le matin uniquement
31		Département des Pyrénées Orientales	Chargé de mission gestion de la ressource en eau		Toute la journée
32		Département des Pyrénées Orientales	Chargé de mission gestion de la ressource en eau		Toute la journée
33		Département des Pyrénées-Orientales	Responsable Mission Mer et Littoral		Toute la journée
34		PNMGL	Directeur		Toute la journée
35		Mairie de Port-Vendres	0		Toute la journée
36		Université de Montpellier	Maitre de conférences		Toute la journée
37		CEPRI	Chargée de mission		Toute la journée
38		PNMGL	Adjoint au directeur		Toute la journée

Photo : M. Bosch, 2024

De fait, le plus grand nombre de participants appartient à l'entité « collectivité locale » et leur regroupement (commune, département, EPCI) à 90%. Dans l'ensemble, nous pouvons noter un bon taux de participation par rapport à la liste de diffusion et notamment de la part des collectivités locales même si nous notons une présence peu effective de la part des élus (5%) qui sont davantage représentés par leur technicien (Illustration 47). A l'issue de ces instances, l'objectif de produire une connaissance commune autour des problématiques du littoral est atteint, et les différentes interventions de l'assemblée s'inscrivaient dans une volonté de mieux comprendre le phénomène.

Cette mobilisation organisée s'inscrit finalement dans la création de structures sociales (Ternaux et Pecqueur, 2008) et d'un capital social (Coleman 1988 ; Bourdieu 1986)

autour de la problématique du risque du recul du trait de côte. Par la construction d'un stock de connaissances scientifiques et techniques, de compétences, le but du programme « Ambition littoral » est de renouveler le stock de connaissances de ceux qui concourent au développement du littoral avec pour objectif de faire évoluer leur propre représentation du développement. Autrement dit, il s'agit de créer des ressources nécessaires *pour effectuer des choix collectifs pertinents et de fixer des orientations stratégiques (...) à des fins publiques* » (Painter et Pierre, 2005, p.2). Nous avons ressenti et aperçu l'émergence d'un acteur collectif (Ternaux et Pecqueur, 2005) avec une réelle attente des collectivités quant à l'appréhension de ces phénomènes et une bonne réceptivité de leur part envers le discours des intervenants quel que soit l'appartenance institutionnelle. En revanche, les débats sont devenus houleux lorsqu'il s'agissait des moyens opérationnels pour répondre à cette problématique.

2. La mise en œuvre de la « recomposition spatiale » : un public d'acteurs locaux peu confiant

Au regard des premiers échanges, nous pouvons prétendre à une forme de consensus quant à l'acceptation de l'existence de ce nouveau risque. Bien que ce risque soit présent depuis plusieurs décennies (Certain, 2018) au sein des côtes occitanes, dans l'imaginaire des élus locaux, ce dernier ne se voyait pas et son impact sur leur territoire ne devait se produire que dans un avenir lointain (carnet de recherche, 2020).

« - *C'est un phénomène que vous observez sur vos plages, vous avez déjà procédé à des travaux de rechargement sur vos côtes ?*

- *Explicitement non mais oui nous rechargeons nos plages quand il y a une tempête par exemple. En réalité ce qui est insidieux avec ce risque, c'est qu'il est presque imperceptible en tout cas chez nous, je ne parle pas des falaises de la Normandie. Chez nous il est latent, un coup nos plages sont en régression et l'autre fois elles ont un taux d'engraissement positif. Et puis, on nous parle d'un risque à 15, 20 voire 50 ans cela ne colle pas avec notre temporalité. Un maire il gère le quotidien, il est dans l'immédiateté ». (Échange avec un premier adjoint d'une commune littorale durant la pause d'un atelier « Ambition littoral », 2019).*

« - *C'est important et je trouve ça très bien de créer de tels outils de concertation, cela nous oblige à tous se côtoyer autour d'un même problème c'est pour ça que je suis là,*

que je tiens à participer. Et puis, cela me permet de voir aussi à quelle sauce nous allons être mangé (rire).

- *Que voulez-vous dire par là ?*
- *Eh bien je suis moins sûre de la valeur opérationnelle de cet outil, vous savez qui va financer et qui va mettre en œuvre cette recomposition spatiale. Il y a un vrai travail d'acculturation à ce risque qui doit être fait mais vous savez nous les communes notre principale préoccupation c'est ce que l'on va nous demander de faire et dans quelles conditions et pour le moment les projets pilotes présentés ne m'ont pas convaincu et je pense qu'ils ne vont pas convaincre beaucoup de monde. » (Échange avec un(e) DGS d'une commune littorale durant la pause d'un atelier « Ambition littoral », 2019).*

« C'est tout simple, nous n'avons pas la main sur le foncier et puis vous imaginez-vous expulser des personnes hors de leur propriété... Politiquement ce n'est pas envisageable. » (Échange avec un(e) technicien d'une commune littorale durant la pause d'un atelier « Ambition littoral », 2019).

« Le recul du trait de côte s'est d'abord présenté avec le recul stratégique, maintenant il se présente sous la « recomposition spatiale », cela fait dix ans qu'on en parle... Mais les intérêts économiques sont trop forts, notre développement repose sur l'accueil de touristes au bord de la mer... » (Échange avec un(e) technicien d'une commune littorale durant la pause d'un atelier « Ambition littoral », 2019).

Au grès de nos échanges avec plusieurs gestionnaires du littoral, qu'ils soient élus locaux, techniciens ou parties prenantes comme les SCOT, nous percevons la résurgence d'une forme d'individualité où les acteurs restent « *porteurs de systèmes de représentations et d'intérêts propres* » (Hassenteufel, 2011, p.119). Comme le soulignent certains d'entre eux, l'acceptation du risque et plus particulièrement le consensus d'une stratégie collective peuvent être rapidement suspendu si ces dernières ne répondent pas aux intérêts de leurs territoires.

Ces participants font suite à l'intervention du CEREMA présentant des exemples de projets pilotes et d'expérimentation de « recomposition spatiale. Ces projets renvoient à des ouvrages comme le recul de la route entre Sète et Marseillan, ou encore un camping sur Vias qui malgré un premier recul est de nouveau aujourd'hui menacé par l'érosion. Des projets dit exemplaires qui illustrent la mise en œuvre de la

recomposition spatiale. Cependant, cette intervention a suscité un grand nombre de questions quant à la faisabilité de ces interventions à l'échelle du foncier bâti.

- **Réactions de l'assemblée (élus, techniciens, acteurs économiques, chercheurs) :**
- *« Je me permets de questionner ces interventions à l'échelle de surfaces plus importantes et qui plus est sur du privé... »*,
- *« Nous avons en effet, une illustration d'une mise en œuvre du recul stratégique, cependant cela apparaît anecdotique au regard des poches d'habitations mais aussi des zones économiques »*,
- *« La problématique qui semble se profiler c'est l'appropriation des zones d'habitation. A l'échelle du littoral et en particulier dans les Pyrénées-Orientales, les zones d'urbanisation proches du rivage sont des zones d'habitation permanentes, ce sont des lieux du quotidien. De plus, vous parlez de recomposer vers l'arrière-pays mais c'est où selon vous l'arrière-pays ? Sans compter que l'arrière est lui aussi concerné par une pression foncière, difficile d'imaginer la relocalisation dans ces zones »*,
- **Réponse du CEREMA :**
- *« Nous avons réalisé une recomposition spatiale c'est sur la commune d'Ault en Normandie, cela montre que nous pouvons le faire avec les outils adaptés »*,
- **Chuchotements, dialogues informels au sein de l'assemblée :**
- *« Oui mais bon là-haut ce n'est pas le sud »*,
- *« La pression foncière et le marché immobilier est loin d'être le nôtre »*,
- *« Alors cela a marché dans une commune alors cela veut dire que l'on va devoir le faire et bien j'attends de voir ça »*.

Suite à l'intervention de Raphael Certain chercheur au CEFREM⁹⁷ (UPVD⁹⁸) et intervenant sur l'explication de la dynamique sédimentaire et son évolution dans les années futures, il rend compte que la côte plancher prise ne compte dans l'instruction des permis de construire suivant le risque de submersion marine, devient obsolète avec le recul du trait de côte. Des questions émergent alors sur les aménagements à l'œuvre et futurs notamment sur les rénovations portuaires qui émergent sur toute la côte du littoral occitan :

⁹⁷ Centre de Formation et de Recherche sur les Environnements Méditerranéens.

⁹⁸ Université de Perpignan Via Domitia.

- Questions de l'assemblée (élus, techniciens) :

- « *Si nous comprenons bien, les résidences et les projets de ports qui sont en cours de projet sont obsolètes avant même qu'ils sortent de terre ?* »,

- « *Mais pourquoi les services de l'État acceptent-ils alors ce genre de projet ?* »,

- Chuchotements, dialogues informels au sein de l'assemblée :

« - *C'est vrai ça, c'est contradictoire* »,

« - *Oui et nous pouvons dire pareil pour tous les logements qui vont se construire avec* »,

« - *Notre voisine nous demande discrètement : mais on parle de quels espaces ? Des espaces littoraux naturels ou des espaces urbanisés ?* »,

- Réponse du scientifique :

- « *Je ne sais pas, monsieur _____ pourrait vous répondre sûrement.* »

- Réponse de la DREAL :

- « *Nous étions justement à Paris pour aborder cette question mais pour le moment le cadre législatif ne permet pas de prendre le recul du trait de côte comme moyen de contrainte. Mais nous y pensons oui.* »

- Chuchotements, dialogues informels au sein de l'assemblée :

- « *Bon tu comprends qu'ils n'ont pas encore pensé à la règle...* »

- « *Il y a encore des lotissements qui se construisent en bord de mer.* »

- « *En attendant moi je ne peux pas refuser un permis sur un motif qui n'existe pas sur le plan légal.* »

En définitive, ce qui revenait presque systématiquement étaient les questions d'ordre techniques et opérationnelles. A travers elles, nous pouvions ressentir l'incertitude de certains acteurs et en particulier du côté des pouvoirs locaux. Ils exprimaient leur doute quant à leur capacité à mettre en œuvre la recomposition de leur territoire. Nous rajoutons en effet, que ces espaces de travail, de débats, de dialogues et de connaissances, se sont concentrés autour de la notion de recomposition spatiale sans aborder sa valeur juridique. L'argument était l'expérimentation, la mise en œuvre de

projets pilotes, la connaissance, la construction d'outils cartographiques pour identifier le risque et suivre son évolution.

3. Épilogue du processus de production de la politique publique du littoral : le retour des forces d'opposition État/Collectivité

« Il est évident que passer par ordonnance n'est pas le meilleur moyen de pacifier le débat autour du risque « recul du trait côte » et encore moins de mettre en œuvre une stratégie adaptée. Le communiqué de presse de l'ANEL et de l'AMF donne le ton ! » (Technicien(ne) en outil de concertation et de mobilisation autour des problématiques du littoral, 2022).

« Mais nous n'avons pas été associé à ce projet de loi, nous sommes dans la connaissance pas dans l'élaboration d'une loi ! » (Technicien(ne), SCOT, 2021).

« - Le rapport « Quel littoral pour demain » du député Stéphane Buchou est l'assise pour une légifération prochaine du risque « recul du trait de côte », pensez-vous que vos élus soient prêts ?

Ah bon ? (Silence de l'interviewé) mais nous n'avons pas encore acquis la connaissance nécessaire pour mettre en œuvre le recul, nous faisons le travail de pédagogie sur le risque mais c'est encore trop incertain sur l'opérationnalité » (Entretien semi directif, technicien(ne), SCOT, 2021).

« Passer par ordonnance c'est le meilleur camouflé pour légiférer sur des dispositions qui n'auraient jamais été votées, c'est un moyen pour l'État de nous passer la patate chaude... » (échange informel, élu d'une commune littorale et élu d'un SCOT, , 2022).

« Nous la recomposition spatiale elle peut se faire c'est facile, tout est sous cloche. Nous sommes au sein d'un parc régional protégé, toute urbanisation est proscrite après les autres territoires c'est autre chose on peut dire que la contrainte ici fait que nous soyons à l'avant-garde. » (Entretien semi-directif, technicien(ne) d'état, 2021).

Illustration 48 : Recours au Conseil d'État de l'ANEL et de l'AMF de l'ordonnance « recul du trait de côte » du 6 avril 2022

Recul du trait de côte : l'AMF et l'ANEL saisissent le Conseil d'Etat afin de garantir la sécurité juridique de l'ensemble du dispositif et d'accompagner l'action des maires



Le 6 avril dernier, le Gouvernement a adopté l'ordonnance relative à l'« aménagement durable des territoires littoraux exposés au recul du trait de côte » prévue par l'article 248 de la loi Climat et Résilience du 22 août 2021.

Elle s'applique à ce jour aux 126 communes de métropole et d'outre-mer listées dans le décret du 29 avril 2022, consultées à la hâte et sans véritable information sur le diagnostic de leur exposition à l'érosion littorale, ni sur les servitudes d'inconstructibilité auxquelles elles seront soumises, ni sur le financement futur des mesures.

L'ANEL et l'AMF regrettent qu'un texte d'une telle importance ait été adopté dans l'urgence, sans consultation du Conseil national de la mer et des littoraux (CNML), sans véritable concertation avec le grand public ni les élus, et contre l'avis défavorable du Conseil national d'évaluation des normes (CNEN).

littoraux (CNML), sans véritable concertation avec le grand public ni les élus, et contre l'avis défavorable du Conseil national d'évaluation des normes (CNEN).

Pour aller plus loin

Télécharger le communiqué de presse

Référence : BW41245
Date : 19 Mai 2022
Auteur : AMF



Paris, le 19 mai 2022

COMMUNIQUÉ DE PRESSE / COMMUNIQUÉ DE PRESSE

Recul du trait de côte : l'AMF et l'ANEL saisissent le Conseil d'Etat afin de garantir la sécurité juridique de l'ensemble du dispositif et d'accompagner l'action des maires

Le 6 avril dernier, le Gouvernement a adopté l'ordonnance relative à l'« aménagement durable des territoires littoraux exposés au recul du trait de côte » prévue par l'article 248 de la loi Climat et Résilience du 22 août 2021.

Elle s'applique à ce jour aux 126 communes de métropole et d'outre-mer listées dans le décret du 29 avril 2022, consultées à la hâte et sans véritable information sur le diagnostic de leur exposition à l'érosion littorale, ni sur les servitudes d'inconstructibilité auxquelles elles seront soumises, ni sur le financement futur des mesures.

L'ANEL et l'AMF regrettent qu'un texte d'une telle importance ait été adopté dans l'urgence, sans consultation du Conseil national de la mer et des littoraux (CNML), sans véritable concertation avec le grand public ni les élus, et contre l'avis défavorable du Conseil national d'évaluation des normes (CNEN).

Les communes littorales attendent depuis longtemps les outils et ressources nécessaires à leur adaptation à l'érosion côtière afin d'éviter les situations juridiques et humaines inextricables révélées par le cas emblématique de l'immeuble Le Signal à Soulac-sur-Mer.

Les nouveaux outils que propose l'ordonnance ne répondent pas à cette attente, ni du point de vue de la sécurité juridique, ni sur celui de la garantie des ressources :

- Le choix d'un passage par voie d'ordonnance n'a évidemment pas permis d'éclairer ces dispositions par le débat parlementaire et, in fine, l'ordonnance s'écarte du cadre voté dans la loi Climat et Résilience, notamment dans l'absence de prise en compte des ouvrages de protection ou encore l'omission des mesures d'accompagnement en cas d'expropriation.
- L'ordonnance crée une rupture d'égalité entre les citoyens au regard de leurs droits de propriété en instaurant des modalités distinctes d'évaluation des biens selon les situations administratives et non pas selon la réalité des faits et risques auxquels ils sont exposés.
- Enfin, l'ordonnance opère un transfert de charges masqué de l'Etat vers les communes, sans les ressources financières dédiées, alors que l'impact financier de l'érosion du littoral est estimé à plusieurs dizaines de milliards d'euros.

Aussi, l'AMF et l'ANEL se sont résolues à saisir le Conseil d'Etat pour l'interroger sur le bien-fondé de ce texte et afin de garantir la sécurité juridique de l'ensemble de ce dispositif et d'accompagner l'action des maires.

Il s'agit de limiter les futurs contentieux ainsi que de préciser les nombreuses zones d'ombre qui pèsent sur un texte qui conditionnera l'action des collectivités et des différents opérateurs intervenant en matière d'aménagement des littoraux.

Autant de questions qui méritent clarification aujourd'hui pour éviter, demain, de bloquer l'adaptation des territoires littoraux exposés à l'érosion et de grever l'action des collectivités et ainsi permettre l'accompagnement nécessaire des habitants (propriétaires ou locataires) et des activités économiques et de service public.

Contacts presse :
AMF
Marie-Hélène GALIN
Tél. 01 44 18 13 59
marie-helene.galin@amf.asso.fr

ANEL
Tél. 01 44 11 11 70
anel-secretariat@anel.asso.fr

<https://www.amf.asso.fr/>, 19/05/2022

Encadré 7 : Recul du trait de côte : l'AMF et l'ANEL saisissent le Conseil d'État afin de garantir la sécurité juridique de l'ensemble du dispositif et d'accompagner l'action des maires

Recul du trait de côte : l'AMF et l'ANEL saisissent le Conseil d'État afin de garantir la sécurité juridique de l'ensemble du dispositif et d'accompagner l'action des maires

« Le 6 avril dernier, le Gouvernement a adopté l'ordonnance relative à « l'aménagement durable des territoires littoraux exposés au recul du trait de côte » prévue par l'article 248 de la loi Climat et Résilience du 22 août 2021.

« Elle s'applique à ce jour aux 126 communes de métropole et d'outre-mer listées dans le décret du 29 avril 2022, **consultées à la hâte et sans véritable information sur le diagnostic de leur exposition à l'érosion littorale**, ni sur les servitudes d'inconstructibilité auxquelles elles seront soumises, ni sur le financement futur des mesures.

« L'ANEL et l'AMF regrettent qu'un texte d'une telle importance ait été **adopté dans l'urgence, sans consultation du Conseil national de la mer et des littoraux (CNML), sans véritable concertation avec le grand public ni les élus**, et contre l'avis défavorable du Conseil national d'évaluation des normes (CNEN).

« Les communes littorales attendent depuis longtemps les outils et ressources nécessaires à leur adaptation à l'érosion côtière afin d'éviter les situations juridiques et humaines inextricables révélées par le cas emblématique de l'immeuble Le Signal à Soulac-sur-Mer.

« Les nouveaux outils que propose l'ordonnance ne répondent pas à cette attente, ni du point de vue de la sécurité juridique, ni sur celui de la garantie des ressources :

– Le choix d'un passage par **voie d'ordonnance n'a évidemment pas permis d'éclairer ces dispositions par le débat parlementaire** et, in fine, l'ordonnance s'écarte du cadre voté dans la loi Climat et Résilience, notamment dans l'absence de prise en compte des ouvrages de protection ou encore l'omission des mesures d'accompagnement en cas d'expropriation,

– L'ordonnance crée **une rupture d'égalité** entre les citoyens au regard de leurs droits de propriété en instaurant des modalités distinctes d'évaluation des biens selon les situations administratives et non pas selon la réalité des faits et risques auxquels ils sont exposés,

-Enfin, **l'ordonnance opère un transfert de charges masqué de l'État vers les communes**, sans les ressources financières dédiées, alors que l'impact financier de l'érosion du littoral est estimé à plusieurs dizaines de milliards d'euros.

« Aussi, l'AMF et l'ANEL se sont résolues à saisir le Conseil d'État pour l'interroger sur le bien-fondé de ce texte et afin de garantir la sécurité juridique de l'ensemble de ce dispositif et d'accompagner l'action des maires.

« Il s'agit de limiter les futurs contentieux ainsi que de **préciser les nombreuses zones d'ombre qui pèsent sur un texte qui conditionnera l'action des collectivités et des différents opérateurs intervenant en matière d'aménagement des littoraux.**

« Autant de questions qui méritent clarification aujourd'hui pour éviter, demain, de bloquer l'adaptation des territoires littoraux exposés à l'érosion et de grever l'action des collectivités et ainsi permettre l'accompagnement nécessaire des habitants (propriétaires ou locataires) et des activités économiques et de service public. »

Illustration 49 : La requête de l'association nationale des élus du littoral et autre est rejetée (13 octobre, 2023)

Le Conseil d'État rejette le recours de l'AMF et de l'Anel sur le recul du trait de côte

Le Conseil d'État a rejeté, vendredi 13 octobre 2023, la demande de l'AMF et de l'Anel d'annulation pour excès de pouvoir de l'ordonnance du 6 avril 2022 relative à l'aménagement durable des territoires littoraux exposés au recul du trait de côte, prise à la suite de la loi Climat et résilience, et leur question prioritaire de constitutionnalité.



<https://www.aefinfo.fr>, 18/10/2023

Dans une décision rendue le 13 octobre 2023, le Conseil d'État a rejeté le recours de l'Association des maires de France (AMF) et de l'Association nationale des élus du littoral (Anel) contre l'ordonnance relative à "l'aménagement durable des territoires littoraux exposés au recul du trait de côte" adoptée le 6 avril 2022 en application de la loi Climat et Résilience de 2021. La plus haute juridiction administrative juge que l'ordonnance est bien conforme à la loi et rejette l'ensemble des requêtes prioritaires de constitutionnalité soulevées par les maires.

Cet épilogue renvoie finalement à une conflictualité institutionnelle qui s'observe dans une opposition d'échelle : État/Collectivité, et fait l'illustration de la difficile territorialisation des stratégies nationales de gestion des risques côtiers en France (*Encadré 7 ; Illustration 49*). Ce qui nous paraissait comme un processus de convergence d'échelle régionale, est aujourd'hui coloré d'un sentiment que les échelons locaux ont été tenu à distance de négociations discrètes évitant ainsi l'éventualité du conflit politique lors des scènes ouvertes de concertation auxquelles nous avons eu accès et qui pour reprendre les mots de Desage et Guéranger (2011), ont entériné des décisions déjà prises en coulisses. Enfin, cet épilogue législatif est venu éroder l'image lisse d'un

acteur collectif en en faisant la représentation d'une gouvernance du littoral composée d'acteurs unifiés et homogènes. Une érosion déjà appréhendée au sein des entretiens semi-directifs réalisés avant cet épilogue. Et ce qui est intéressant de relever, c'est la correspondance des termes avancés lors de ces échanges et ceux mobilisés pour motiver la saisie du conseil d'État. Effectivement, l'ensemble des interviewés toutes entités confondues, signalaient les défaillances de la gouvernance du littoral avec des arguments qui épousent la même ligne de défense adoptée par l'ANEL et l'AMF (*Illustration 48*). Un système de gouvernance avancé comme défaillant par ses propres acteurs que nous allons mettre en exergue dans la suite de ce portrait interprétatif mais cette fois-ci en s'appuyant sur leur pratique professionnelle.

b. La gouvernance du littoral : un quotidien en tension et un système jugé défaillant

Nous poursuivons notre portrait de la gouvernance institutionnelle sous le prisme des liens, du schéma de relations entre les diverses entités actrices et gestionnaires du littoral. Nous considérons « *les réseaux et les normes, valeurs et convictions communes qui facilitent la coopération au sein de groupes ou entre eux* » (*Méda, 2002, p.38*). Dès lors, notre analyse sera attentive à la fois aux échanges entre des acteurs en position d'interdépendance, au poids des institutions dans une hiérarchie interrelationnelle, au poids des relations dans leur quotidien professionnel. Nous le rappelons, cette approche a pour rôle de fixer un cadre interprétatif des interactions et de souligner l'importance de la nature des relations entre entités institutionnelles afin de mettre en perspective les observations restituées lors des arènes politiques ouvertes. Les entretiens semi-directifs, ont en effet, représentés un terrain privilégié pour l'appréhension affective des relations entre les acteurs. Il est vrai, le partage d'expérience lors de ces entrevues nous a permis une mise en perspective des observations directes issues des espaces de concertation et de discussion. Cela nous a ainsi apporté une richesse supplémentaire pour interpréter et comprendre la gouvernance du littoral dans sa globalité. Selon une approche putnamienne (1995)⁹⁹, nous mettons donc l'accent sur les caractéristiques de l'organisation sociale des unités

⁹⁹ « *Le capital social renvoie aux caractéristiques de l'organisation sociale telles que les réseaux, les normes et la confiance sociale qui facilitent la coordination et la coopération pour un bénéfice mutuel. Pour des raisons variées, la vie est plus facile dans une communauté dotée d'un stock conséquent de capital social* » (*Putnam, 1995, p.67*).

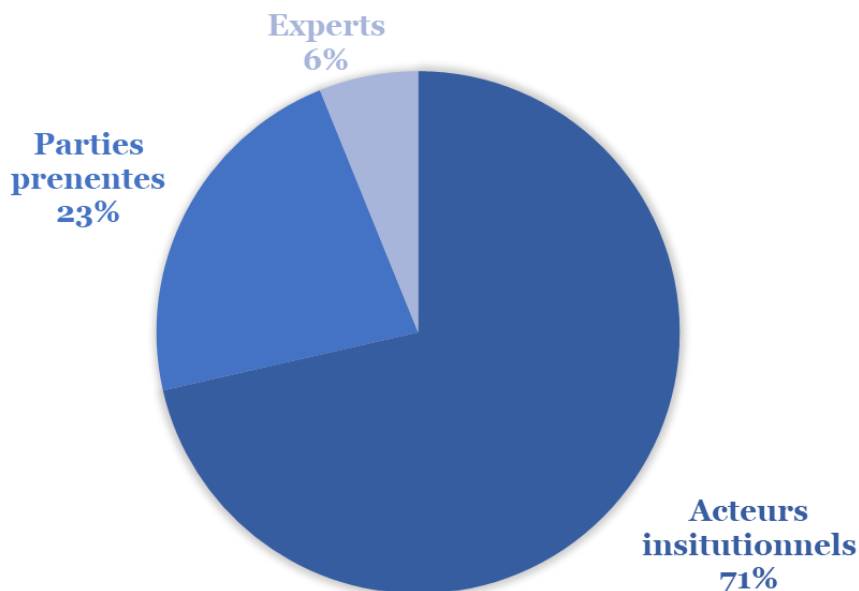
de gouvernance, c'est-à-dire, les modalités de fonctionnement (Lin, 1995) et les normes de coopération, ainsi que sur la qualité des relations et les relations de confiance entre les différents acteurs à la fois sur une échelle interinstitutionnelle qu'intra-institutionnelle. Autrement dit, notre compréhension du système de gouvernance du littoral passe par une mesure *des réseaux de relations interpersonnelles, des attitudes de confiance générale entre les membres et des normes de réciprocité (...)*. » (Houard et Jacquemain, 2006, p.8). Avant de commencer notre mesure des ressources sociales (confiance, coopération, réciprocité) du système de gouvernance du littoral, il convient de préciser quelques éléments méthodologiques.

1. Conditions de l'enquête

Nous n'avons pas vocation à évaluer une politique publique mais de mettre à jour le « *vivre ensemble* » en délaissant les théories de la souveraineté au profit des lieux du quotidien où s'organise le pouvoir et où les rapports de domination s'alimentent de ressorts émotionnels. Cette piste analytique du pouvoir ou encore du chemin qu'empruntent les politiques publiques dans le processus de territorialisation, se construit dès lors, selon deux entrées. La première est guidée par un souci de dévoilement des affects (Faure, 2017) qui vise à penser au-delà de institutions (Abélès, 2014) avec l'hypothèse que la structure des chaînes de gouvernance a une influence non négligeable dans les mécanismes du pouvoir, de résistance ou encore dans le « *mode d'action sur les actions* » (Foucault, 1976). Pour reprendre Foucault (1982), l'architecture structurelle des organisations participerait à diriger le comportement des sujets agissants, elle incite, à détourner ou à faciliter ou rend plus difficile l'action de ces derniers. Elle élargit ou au contraire limite et rend plus ou moins probable l'atteinte des objectifs fixés. A ce titre, les confidences de nos interviewés obtiennent une attention particulière sur leur représentation du schéma de fonctionnement actuel de la gouvernance au regard de leur connectivité avec différents acteurs et de leur capacité d'action. En reprenant Faure (2017), la deuxième entrée adopte une posture empathique et inductive visant à décrire, de l'intérieur et au cœur des rapports sociaux, comment les acteurs appréhendent leur métier au quotidien. Si le goût du pouvoir est souvent analysé comme une pratique sociopolitique faite d'intérêts et de domination, notre enquête suggère des données intériorisées sur les registres émotifs de la confiance, des liens de coopération, de coordination et enfin, des liens hiérarchiques. Ces deux entrées sont ici nourries d'une cinquantaine d'entretiens semi-directifs

rassemblant l'ensemble des unités de gouvernance qu'elles soient institutionnelles ou parties prenantes.

Graphique 16 : Un échantillon essentiellement constitué d'acteurs institutionnels



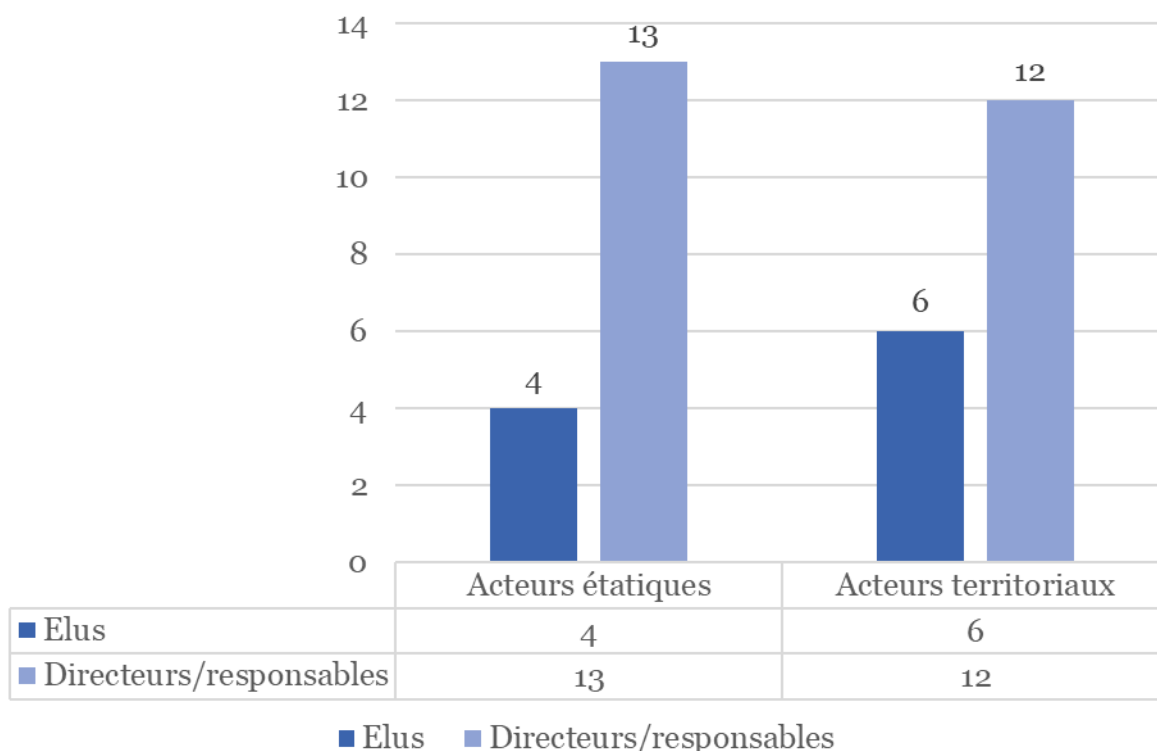
Réalisation : M. Bosch, 2023; Source : terrain 2018-2022

Tableau 20 : La typologie d'acteurs au sein de notre échantillon

Typologie acteurs			
Acteurs Institutionnels		Parties Prenantes	Experts
Acteurs étatiques	Acteurs territoriaux		
Ministères Agences sous tutelle de l'État Structures publiques d'État Services déconcentrés (régionaux et départementaux)	Collectivités territoriales : commune, Département, Région Intercommunalités : Communauté de communes Communauté d'agglomération Communauté urbaine	Syndicat Mixte Scot Agence d'urbanisme Avocat Promoteur immobilier	Chercheurs

Néanmoins, l'échantillon est essentiellement constitué d'acteurs institutionnels (*Graphique 16*). Ce choix est assumé et motivé par notre volonté de comprendre ce que nous appellerons la capacité collective de la gouvernance du littoral pour amorcer les premiers facteurs explicatifs des forces d'inerties dans la façon de gouverner.

Figure 24 : Une représentation des élus par leur directeurs de cabinet et leurs services directeurs



Réalisation : M. Bosch, 2023; Source : terrain 2018-2022

Entre 2018 et 2022, nous avons surtout rencontré des acteurs aux fonctions de directions, sollicités par leurs élus afin de les représenter pour répondre à nos demandes d'interview (*Graphique 16 ; Tableau 20*). En revanche, cela ne veut pas dire que les élus soient totalement exclus de notre terrain. Nous les avons côtoyés lors de réunions plénières, de séminaires ou de salons au sein desquels nous avons pu échanger avec eux sur leur pratique de la gouvernance en tant que maire, élu et nous ont partagé leur ressenti sur les conditions de l'exercice de leur mandat. Certains étaient assez vindicatifs quant à leur collaboration avec les services de l'État ou leurs difficultés à manœuvrer dans l'atlas législatif pour reprendre la formule de l'un d'eux. Enfin, que ce soient des directeurs, des responsables ou encore les parties prenantes comme les avocats, les directeurs de SCOT et de syndicats mixtes, des acteurs qui accompagnent les élus locaux et les techniciens de collectivités locales dans

l'élaboration des outils de planification ; tous exprimaient leur vécu de manière différenciée en précisant « *ce que je pense moi c'est (...), ensuite mon élu pense (...)* » ou encore « *je vais vous répondre en fonction de mon point de vue et ensuite du point de vue des élus* ». Nous ajoutons, que si le petit nombre d'élus participants à nos entrevues peut donner matière à entamer l'apport scientifique de nos résultats, nous répondons que les élus ayant fait part de leur expérience dans le cadre de ces entretiens, sont des maires cumulant des mandats de présidents ou de vice-présidents au sein d'instances nationales, régionales et départementales. A ce titre, leurs confidences sont issues de leur fonction d'élu au sein de leur propre collectivité et de leur fonction en tant que représentant d'un ensemble d'élus. Ce qui finalement participe à donner de l'épaisseur à nos résultats.

Pour finir, toutes les données d'entretiens ont fait l'objet d'une étude « ligne à ligne », « mot à mot » et retranscrites selon le procédé de l'étiquetage comme le propose Lejeune (2019) : l'analyste appose des mots sur le matériau empirique (Tableau 21).

Tableau 21 : Rendre intelligible le vécu des acteurs dans leur pratique quotidienne de la gouvernance

Catégorie	Étiquette	Valeur des étiquettes	Pourcentage des étiquettes chez les Acteurs étatiques	Pourcentage des étiquettes chez les Acteurs régionaux et locaux	Pourcentage des étiquettes chez les parties prenantes
Hiérarchie	Liens horizontaux	Positive			
		Négative			
	Liens verticaux	Positive			
		Négative			
	Liens Compétences	Positive			
		Négative			
Coordination/ Connectivité	Rétention d'information	Positive			
		Négative			
	Communication	Positive			
		Négative			
	Contradictions	Positive			
		Négative			
Représentation de la gouvernance du littoral	Efficiente	Positive			
		Négative			
	Absente	Positive			
		Négative			
	Complexe	Positive			
		Négative			

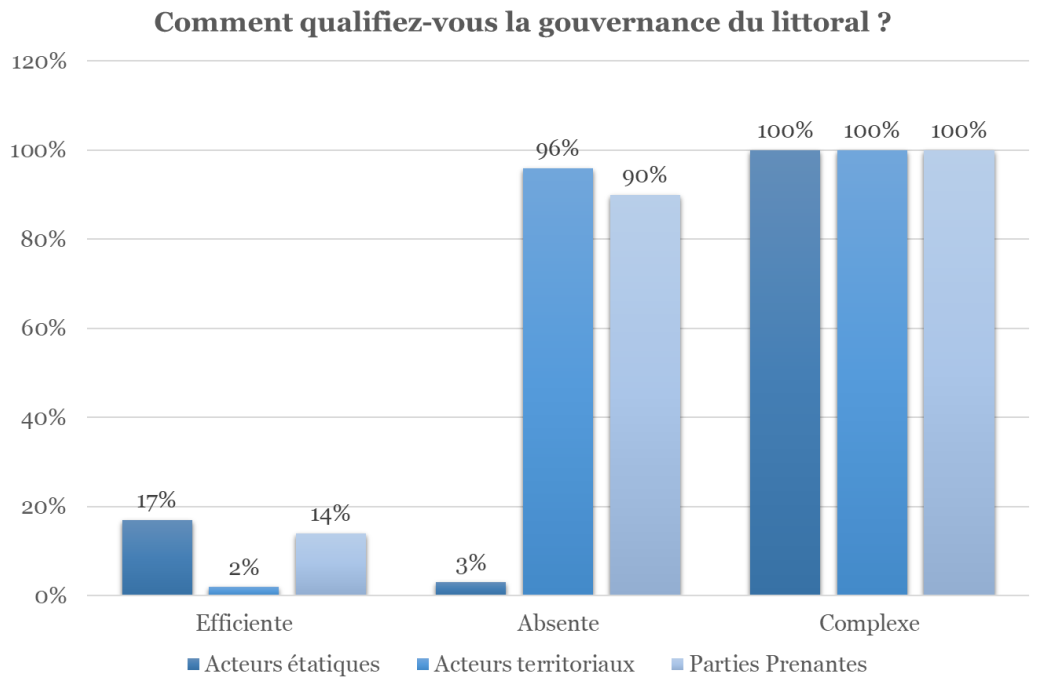
Réalisation : M. Bosch, 2024

Lorsque ce matériau comporte des transcriptions d'entretiens ou des documents produits par les acteurs, y sélectionner des mots pertinents revient à utiliser certains mots des acteurs comme étiquettes. On parle alors d'étiquettes *in vivo* (Tableau 21). Elles constituent également le point d'entrée dans l'univers de référence des acteurs et correspondent donc au contexte de notre recherche. Toutefois, afin de conserver la dimension scientifique de notre échantillonnage et donc de notre méthodologie d'analyse (l'étiquetage), nous avons veillé à ce que les étiquettes ne prêtent pas à confusion. C'est pourquoi, les mots des acteurs conservent une légitimité forte pour rendre compte de leur vécu mais tout en s'inscrivant dans une construction conceptuelle. Ainsi, les étiquettes proposées émanent des acteurs eux-mêmes. Au terme de cet exercice, un total de quatorze étiquettes a été identifié sur trois échelles, deux catégories et sur trois entités d'acteurs. Ces dernières, sont construites selon le schéma de compétence mais surtout selon le modèle relationnel de la triade : Acteurs étatiques/acteurs territoriaux/parties prenantes. Le but du schéma relationnel de la triade est d'obtenir un acteur témoin des relations afin de produire un supplément d'objectivité des structures relationnelles qui seront établies lors de la mesure (Mercklé, 2011). Par conséquent, la constitution des acteurs de type 1 représentent l'ensemble des unités étatiques, les acteurs de type 2, les collectivités territoriales (régions, communes, EPCI, département). Enfin, les acteurs de type 3 sont les scientifiques, les parties prenantes comme les agences d'urbanisme, les cabinets d'avocats ou encore les syndicats mixtes, et les structures de type association¹⁰⁰. Ces structures sont importantes car elles représentent un appui technique et sont des outils d'aide à la décision pour les acteurs 2, notamment lors de l'élaboration de documents stratégiques de planification comme les SCOT. Nous avons choisi ces derniers comme acteur témoin des relations entre les unités de gouvernance acteurs 1 et acteurs 2. Enfin, nous avons établi avec l'ensemble des acteurs interviewés que leur nom propre quand il s'agit d'élus ou de collectivité, que leur fonction et leur lieu de rattachement ou profession, n'apparaissent jamais lors des citations tirées de leur témoignage et sont donc strictement anonymisés.

¹⁰⁰ L'acteur témoin.

2. Résultat n° 1 : Un système de gouvernance jugé obsolète par l'ensemble des catégories d'acteurs

Graphique 17: Un système de gouvernance jugé défaillant et complexe pour les acteurs qui concourent à la fabrique du littoral



Réalisation : M. Bosch, 2024 ; Source : Entretiens semi-directifs 2019-2022

- « Les bénéfices de la décentralisation sont morts aujourd'hui, c'est réellement ce que je pense ! » (Élu, 2021).
- « Il n'y a pas de gouvernance du littoral c'est bordélique, il n'y a pas une seule gouvernance du littoral, il y a des territoires et puis c'est tout. Et c'est chacun pour sa gueule. L'élément de perspective c'est une forme de gouvernance qui serait capable d'être stratège et que l'on mette les moyens humains pour produire de réelles études prospectives sur le changement climatique et le devenir de ces territoires. » (Technicien SCOT, 2020).
- « Un exemple qui illustre parfaitement comment cela fonctionne : quand j'ai participé aux différents séminaires sur le « recul du trait de côte », l'outil est très bien, les interventions et les échanges étaient de qualité pour ça rien à redire mais n'y a-t-il pas un élément qui vous a perturbé quand vous observiez l'assemblée ? Ne vous a-t-il pas semblé qu'il y avait des absents ? Les élus de l'arrière-pays ! Car je suis désolé mais quand j'entends solidarité

intercommunale, quand j'entends recombinaison spatiale c'est du recul et donc cela veut bien dire reculer vers l'arrière mais si tous nos copains de l'arrière-pays ont leur n'explique pas qu'il va peut-être falloir phaser les ouvertures à l'urbanisation pour pouvoir compenser les unités vulnérables et bien on va relocaliser où ? » (Technicien (ne), commune littorale, 2020)

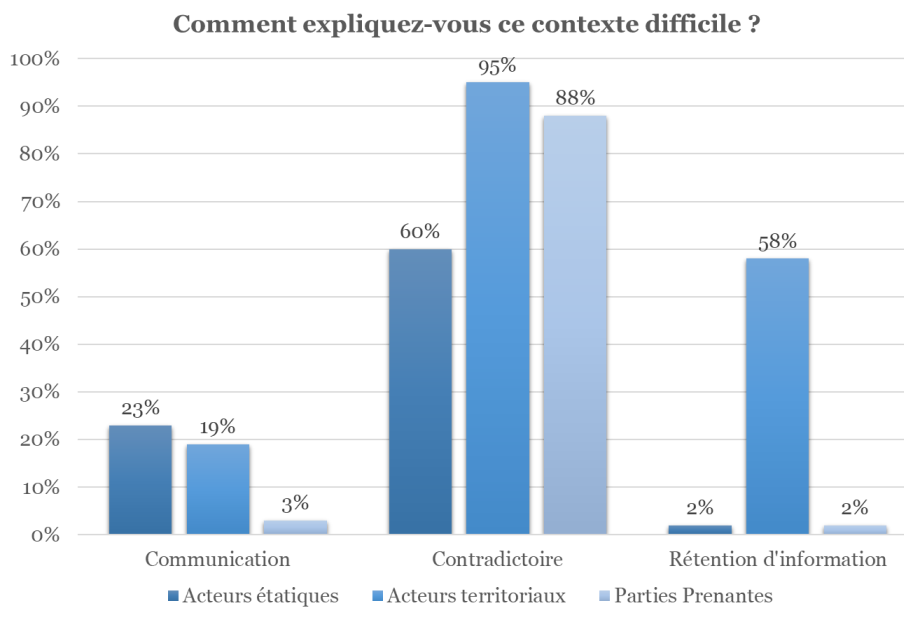
- *« J'ai appris durant mes études, quand les SCOT venaient d'être créés, et bien on nous a toujours dit que l'aménagement c'était du compromis, c'était du consensus. J'ai envie de dire aujourd'hui que ce n'est ni du consensus, ni du compromis, pour moi il n'existe pas de gouvernance du moment où nous avons des territoires qui opèrent en solo. » (Technicien (ne), EPCI, 2021).*
- *« Gouverner quand il y a un morcellement des relations à l'intérieur même des institutions étatiques (...). » (Technicien(ne) étatique, 2020).*
- *« Nous sommes nombreux mais pas avec de réels moyens et puis nous sommes dans nos services et surtout des structures différentes qui vont chacune traiter le littoral. » (Technicien(ne) étatique, 2019).*

Reprenons les résultats sur la représentation de la gouvernance du littoral (*Graphique 17*). Cette dernière fait suite aux questionnements relatives à la gouvernance lors des entretiens semi-directifs. S'il est vrai qu'une interrogation était posée de manière explicite sur la qualification du système de gouvernance du littoral : comment qualifiez-vous la gouvernance du littoral ? Le thème était abordé dès la première question de l'entretien : selon vous quelle définition pouvons-nous attribuer au littoral ? Les réponses s'établissaient sur la complexité de la gouvernance, pour faire simple le littoral est un espace complexe car sa gouvernance est complexe. Une complexité largement sollicitée par l'ensemble des acteurs mais qui s'accroît en dehors des acteurs étatiques au regard d'autres variables comme son efficacité ou la présence d'une réelle gouvernance du littoral. En effet, leur jugement est négatif sur le système de gouvernance en vigueur car selon eux il n'est pas efficace voire inexistant. Il est vrai beaucoup d'entre eux expliquent et regrettent l'absence d'une gouvernance propre au littoral qui, selon ces mêmes acteurs mériterait d'en posséder une spécifique afin d'établir une stratégie d'aménagement commune. Ils expriment également que le système de gouvernance tel qu'il est structuré, n'est pas en capacité de répondre aux besoins que demande un espace comme celui du littoral. Aussi, tous semblent indiquer que l'insatisfaction vis-à-vis du système de gouvernance, pourtant promu à produire

un mouvement collectif, ne remplit pas ses fonctions de partage de l'information, de coordination et de légitimité entre les différents acteurs.

3. Résultat n°2 : Une communication fermée entre et au sein même des institutions

Graphique 18 : Une gouvernance aux canaux de communication fermés et contradictoires



Réalisation : M. Bosch, 2024 ; Source : Entretiens semi-directifs 2019-2022

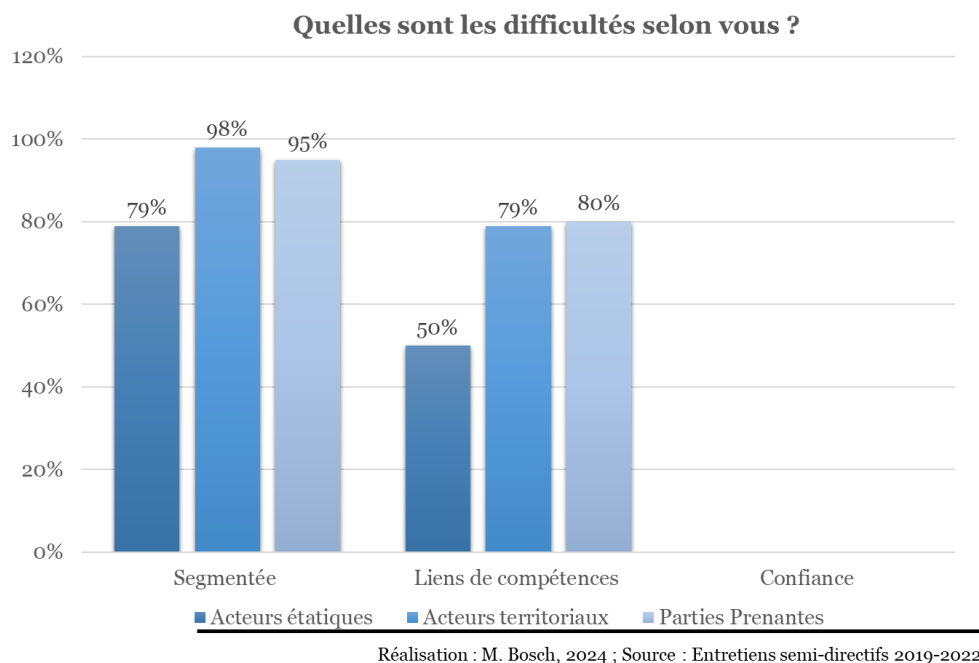
- « Vous faites référence à un rapport qui serait l'élément principal pour un projet de loi à l'assemblée ? [Étonnement] mais aucun service de l'État nous a informé de ce rapport » (Technicien(ne), EPCI, 2020).
- « Je ne sais pas si c'est une question de manque de technicité ou de compétence mais toujours est-il que nos échanges sont compliqués. » (Technicien(ne) étatique, 2019).
- « Chacun fait ses études de son côté et élabore sa stratégie, chaque service a sa thématique ce qui ne donne pas forcément corps à notre mission du littoral, honnêtement je peux comprendre que les élus ne s'y retrouvent pas. » (Technicien(ne) étatique, 2020)
- « Je sais que nous pouvons avoir une interprétation différente parfois, chez nous certains projets sont acceptés mais sur d'autres territoires ces mêmes projets ne le sont pas, cela peut porter à confusion même conduire à une certaine conflictualité. » (Technicien(ne) étatique, 2020).

- « (...) mais c'est comme pour la DSF (document stratégique de façade), ah ! Il y a ça qui a été voté vous devez l'appliquer sauf que nous n'avons pas été associé, là il y a ce rapport vous nous l'apprenez car dans les réunions actuelles avec les services de l'État, un projet de loi sur la recomposition spatiale n'est pas à l'ordre du jour ! » (Technicien(ne) SCOT, 2020).
- « Le dialogue c'est compliqué mais c'est compliqué partout, il y a comme cette impression que l'on ne peut pas tout dire et ça même au tour de nous, c'est un contexte difficile. » (Technicien(ne) étatique, 2020).
- « Nous avons produit une étude sur les hectares restant aux communes pour ouvrir à l'urbanisation, une étude nécessaire si l'on veut atteindre les objectifs du ZAN notamment dans un contexte de recomposition spatiale des littoraux. Et bien plus haut, ils ont décidé de ne pas la divulguer car juger trop sensible... » (Technicien(ne) étatique, 2020)
- « (...) mais même entre nous nous ne sommes pas d'accord sur la stratégie à mettre en œuvre, au sein d'un service il y a des désaccords, entre services il n'y a pas de concertation, alors forcément à un moment donné nous nous contredisons, nous nous contredisons en interne, entre différentes institutions étatiques et puis il y a comme un effet boule de neige. Pour arriver à la fin à des choix qui paraissent arbitraire ça c'est certain ». (Technicien(ne) étatique, 2021).
- « En tant que direction régionale, notre porte d'entrée sur les territoires sont les directions départementales, elles sont aussi celles qui vont présenter une vision territorialisée de la législation et des objectifs en termes d'aménagement du littoral, alors oui le fait que les DDTM selon leur territoire administratif avance une interprétation différente de celle de leur voisin est fort possible. Mais ça c'est tout simplement le fruit de la structure par laquelle est gouvernée l'aménagement du territoire. Vous savez même nous, au sein même de la direction régionale on ne partage pas la même vision tout dépend du service où vous vous trouvez et des fois même à l'intérieur d'un même service ». (Entretien semi-directif, direction régionale étatique, 2020).
- « Notre position et de fait notre mission est d'accompagner les élus vers la construction d'un projet de territoire coconstruit et partagé et de faire en sorte que ce projet s'inscrive dans une continuité et une bonne interprétation des règles. Faire en sorte que ce projet soit légitime aux yeux de la loi. (...) il y a

deux principales difficultés, la première est d'établir un consensus entre les différents acteurs, certains parlerons d'étiquettes politiques mais ce n'est plus le sujet, aujourd'hui c'est un élu égale un territoire (...). La deuxième difficulté, est de comprendre la politique, la volonté de l'État par ce que les réponses qu'ils amènent en termes de solutions pour un aménagement plus durable du territoire littoral est vécu par les élus comme une vision en dehors du local, en dehors des problématiques considérées par les élus. Il y a un dysfonctionnement dès l'appréhension du problème ». (Technicien(ne) agence d'urbanisme, 2021)

D'autant plus, que l'étiquette « communication » est une donnée peu présente dans les discours des interviewés (*Graphique 18*). S'il est observé un certain clivage entre les acteurs d'ordre étatique et les unités locales, le volet communication obtient une dynamique transversale dans le sens où l'ensemble des acteurs exclu ce terme de leur représentation de gouvernance et de leur pratique professionnelle. Cette étiquette, rend compte des difficultés de communication et de coordination entre les entités mais également au sein même de l'entité « acteurs étatiques ». Leur vécu exprime en effet, un environnement où il est difficile d'exercer, de mettre en œuvre des projets, des stratégies. Certains mêmes évoquent le fait de l'impossibilité d'œuvrer de manière cohérente pour l'aménagement du territoire - et pas seulement ceux du littoral - ou encore de sortir du cadre de leur fonction de régulateur (*Graphique 19*).

Graphique 19 : Une gouvernance individualiste



- « Pour obtenir un système de gouvernance efficient l'État doit accompagner les élus régionaux ou locaux, on ne peut pas leur donner toutes les compétences » (Technicien(ne) agence d'urbanisme, 2021)
- « Je ne suis pas sûre des recommandations ou des avis venant des services de l'État, il faut dire que ces dernières années leur accompagnement est très discutable [...], quand ils rendent un avis, les motivations ne sont pas toujours très claires, ce n'est pas fait en toute transparence. » (Technicien(ne) commune, 2021).
- « Quand je fais appel aux services de l'État, j'attends d'eux des réponses, une expertise qui va me permettre d'adapter au mieux le projet aux réglementations existantes. Je suis dans une logique de coopération, voir ensemble comment le projet peut aboutir tout en répondant aux normes mais la seule réponse que j'ai c'est un refus. Un refus net et définitif (...) » (Elu, 2020).
- « Non mais nous le voyons les projets qui sortent de terre, il suffit d'aller sur Géoportail ou Google Earth, nos recommandations ne font pas forcément écho auprès des élus... (...), ils nous obligent à être contraignants. » (Technicien(ne) étatique, 2021).

- « Nous avons refusé ce projet car nous craignons par la suite que cela soit une justification pour une ouverture à l'urbanisation, nous n'avons pas pris le risque ». (Technicien(ne) étatique, 2019).
- « Il faut dire que nous sommes dans une position de garde-fou mais les élus ne nous laissent pas le choix sinon les constructions continueraient. » (Technicien(ne) étatique, 2020).
- « Nous ne sommes pas tous égaux... quand je vois sortir presque le même projet ailleurs au sein du même département. » (Élu, 2020).
- « Nous sommes sur des lois parisiennes, il y a la loi et les réalités territoriales et je ne suis pas certain qu'ils en aient consciences de ces réalités. » (Élu, 2018).
- « Chaque nouvelle règle ou dispositif est par avance discutée, il y a un climat de défiance. » (Élu, 2019).
- « Tout projet aujourd'hui doit être en béton armé sur le plan juridique, nous avons les contentieux avec les habitants certes mais avant cela c'est avec les services de l'État que l'on doit éviter la chute du projet. » (Technicien(ne), EPCI, 2021).
- « Quand nous accompagnons les collectivités dans la planification stratégique, nous avons en tête : comment ne pas se faire attaquer, comment ne pas être refuser, nous ne sommes pas sereins et dans ce contexte il est difficile d'ouvrir vers de l'innovation, tout est sclérosé que ce soit les relations, la règle (...), il faut avoir beaucoup d'énergie. » (Avocat, 2020).

Ici, ce qui est marquant c'est à quel point les relations entre les unités de gouvernance sont teintées de défiance (*Graphique 19*) et d'observer la pression qu'exerce cette dernière sur l'agir des acteurs où ils expriment clairement évoluer dans un contexte professionnel fermé. Fermé à la collaboration, à la coopération interinstitutionnelle et intra-institutionnelle. Finalement, l'ensemble des unités de gouvernance reconnaît voir en l'autre une forme d'opposition à combattre, à soupçonner ou à contourner. Cela nous renvoie à un environnement social de la gouvernance à faible confiance marqué au contraire par la méfiance.

En définitive, notre lecture des affects manifeste une capacité collective de la gouvernance du littoral peu élevée ce qui nous mène à penser que, malgré tout l'investissement fourni au sein des scènes ouvertes de concertation et de collaboration la construction d'une stratégie régionale commune est rendue obsolète par le manque

de confiance et de réciprocité entre les acteurs et ceci de manière transversale. Cette introspection fait corps avec l'affect et l'émotivité que ressentent les interviewés dans le cadre de leur fonction. Si nous les avons choisies pour illustrer comment se dessine le conflit au sein de la gouvernance, c'est que cette part émotive s'est présentée à nous avec spontanéité. En effet, nos questions n'étaient pas portées directement sur le registre de l'émotivité, ce sont les acteurs qui nous ont transmis cette donnée particulièrement contextualisée et intériorisée. Nous rajoutons que ce n'est pas une poignée d'acteurs qui se sont inscrit dans ce registre de l'émotion mais bien l'ensemble. Nous avons observé que ces derniers reconnaissent un système de gouvernance comme un frein à la bonne conduite d'un modèle d'aménagement vertueux et pas seulement pour le littoral. En revenant à nos hypothèses de départ, nous pouvons alors considérer qu'étudier un système de gouvernance au prisme des affects et du schéma relationnel qu'entretiennent les acteurs peuvent représenter une réelle structure analytique pour faire remonter plusieurs facteurs explicatifs qui participeraient à rendre intelligible un certain nombre de données notamment, celles issues de l'observation. De plus, au terme cette mesure « *de l'action dans l'action* », nous considérons que l'architecture structurelle des organisations conditionnent réellement l'agir des acteurs qui ne s'inscrivent pas toujours dans un mouvement linéaire qui serait en symbiose avec la finalité de l'action publique globale. Au contraire, leurs propres déterminants institutionnels déterminent une bonne partie de leurs actions. L'effet de leur collaboration dans un système de gouvernance au sein duquel ils ne se reconnaissent pas, constitue un facteur non négligeable dans la fabrique d'inerties entravant ainsi la conduite au changement que demande par exemple « la recomposition spatiale ». Leur collaboration mutuelle, forcée, est influencée par le contexte dans lequel ils évoluent. Si l'habitus institutionnel penche habituellement vers une interprétation *stricto sensu* des règles, l'insatisfaction des acteurs-gestionnaires (locaux et régionaux), doublée de l'influence de pressions externes, peut inverser cet équilibre dans la relation des acteurs en créant des conditions propices à inciter les acteurs à trouver légitime de s'opposer la règle plutôt que de la suivre.

4.1.2. Des acteurs qui ne parlent pas le même langage et qui s'accrochent aux objectifs : l'illustration d'une dépendance au sentier

« Ce sont eux qui ont décidé de construire sur le littoral, et aujourd'hui c'est à nous de gérer toutes les problématiques. » (Echange informel, élu du littoral, 2022).

« Je suis plus que septique à la faisabilité de ce recul, nous n'avons pas les moyens que ce soit financiers, législatifs, politiques... » (Entretien semi-directifs, technicien(ne) SCOT, 2021).

« Cette stratégie n'est pas nouvelle, l'État en parle depuis Xynthia il me semble. Jusqu'ici sans grande conviction car aucun poids législatif. Aujourd'hui, c'est le discours dominant mais il ne faut pas oublier l'histoire de notre département, l'histoire du littoral du Languedoc-Roussillon qui a été écrite par lui. Nous n'avons fait que poursuivre cette histoire économique, nous l'avons conforté et notre souhait est de continuer, d'être compétitif. » (Entretien semi-directif, élu, 2021).

Les verbatims en présence, supposent l'idée d'une forme de dépendance aux chemins empruntés il y a soixante ans. L'idée selon laquelle les acteurs seraient enfermés dans les mêmes logiques de développement depuis la mission « Racine » n'est pas nouvelle dans cette thèse, puisqu'elle constitue le fil conducteur de ces travaux. Néanmoins, ici nous l'investissons à nouveau dans l'objectif d'établir une typologie des causes pour expliquer le dessin conflictuel de la gouvernance présenté précédemment. Mobilisée en sciences politiques la notion de « *path dependence* » ou « dépendance au chemin emprunté », « *cherche à rendre compte de la continuité des trajectoires des politiques publiques (Evans, Rueschemeyer et Skocpol, 1985) et à souligner l'importance de l'empreinte des origines dans le développement* » (Palier, 2014, p.411) de ces dernières. Cependant, notre réflexion ne s'inscrit pas dans une mesure de type « *Policy design* » mais bien sur la trajectoire d'un modèle d'aménagement au prisme des cycles de gouvernance et des représentations. Nous l'avons vu tout au long de cette thèse, la diachronie des projets d'aménagement du littoral par la station balnéaire, sont le produit de politiques économiques et urbaines « conservatrices-libérales », qui privilégient la compétitivité de la ville et la croissance économique (Swyngedouw, Moulaert, et Rodriguez 2002 ; Adisson, 2015) y compris celles du temps de l'État providence. Il s'agit d'une reconduction constante des modalités développement qui produisent des espaces qui intègrent résidentialisme,

commerces, restaurants, équipements culturels, espaces publics, complexes intégrés de loisir, consommation, récréatifs et touristiques. Suivant ces travaux et les résultats apportés par notre étude, il est possible de faire l'hypothèse que la difficile reconversion des espaces du littoral et plus spécifiquement celui de la station balnéaire, s'explique par un mécanisme de dépendance au régime d'accumulation identifié auparavant. Ce mécanisme s'illustre d'une part, par l'empreinte historique du développement économique du littoral dans les perspectives des élus locaux concernant la future trajectoire de leur territoire, tranchant tout particulièrement avec les stratégies nationales. Et d'autre part, par une division techniciste des stratégies de mise en œuvre de la « recomposition spatiale » qui se caractérise par une bataille des responsabilités sur fond de base mémorielle de l'État Providence.

In fine, sur le même matériau (arènes et entretiens semi-directifs) et avec les mêmes acteurs, ce point propose une première réflexion sur la conduite au changement. Il fournit des points de réflexion relatifs à l'acceptation des risques côtiers (Rey-Valette et al., 2012 ; Rulleau et al., 2015) et par-delà la fabrication des risques naturels (Magnan et Duvat, 2015 ; Claeys et al., 2017), à la gouvernance des enjeux et des risques littoraux (Rocle, 2019) à travers « *la profondeur des empreintes* » (Faure, 2015, p. 6) historiques des « cycles d'action publique » (Muller, 2015). L'analyse revient sur le rapport des acteurs à la mise en œuvre prochaine des injonctions sur la « recomposition spatiale » et leur attente en matière d'opérationnalité. Dans un second temps, elle porte sur les aspirations économiques et politiques des acteurs sur les perspectives d'avenir.

a. Le risque « recul du trait de côte » : une problématique du littoral qui est loin d'être réciproque

Les interrogations sur la gestion du risque sont habituellement saisies par le cadre conceptuel des perceptions et des représentations. Autrement dit, par le rapport des individus au risque avec toute une série d'explications sur les distorsions cognitives des réalités selon « l'habité » (Lévy et Lussault, 2003, p. 442 ; Lazzarotti, 2013), sur la « fabrique du risque » (Gilbert, 2003) avec des processus de « constructions sociales de savoirs ordinaires » (Claeys et al., 2017 ; Moscovici, 1961) ou encore par la dualité « homme/nature », démontrant des stratégies de relégation des réalités environnementales au profit d'objectifs socioéconomiques (Douglas et Wildavsky, 1983). Pour reprendre les termes de Gilbert (2003), trois grands modes d'explication

peuvent être distingués : la prise en compte des risques comme résultat d'arbitrages opérés par les autorités publiques ; comme résultat de confrontations entre société civile et autorités publiques ; comme effet de la construction de ces risques par de multiples acteurs. À l'échelle de notre étude, nous prolongeons avec le mode d'explication suivant : une distorsion des problématiques du littoral comme résultat de confrontations entre les autorités étatiques et les autorités locales. En effet ce que nous révèle les interviewés ainsi que nos scènes d'observations, c'est le décalage entre les réponses étatiques pour répondre au phénomène du « recul du trait de côte » qui s'apparente à la restauration naturelle des espaces menacés ; et celles des collectivités locales qui elles, renvoient la problématique du littoral dans une insécurité à maintenir leur espace en l'état. En d'autres termes, d'un côté nous avons une problématique de recul, de l'autre, une problématique de maintien.

1. La « recomposition spatiale » : une question de responsabilité sur fond d'héritage

Les acteurs de types collectivités locales attribuent de façon quasi unanime (95 %) l'érosion à des causes anthropiques. Néanmoins, celles désignées sont les vagues d'urbanisation opérées durant les années de centralisation (80%) : « *Nous avons hérité de leur choix, nous avons hérité d'un modèle qui aujourd'hui, présente ses limites. Nous ne devrions pas être seul, et il apparaît légitime que l'État lui aussi prenne ses responsabilités* » ; « *Vous savez l'État il est quand même bon très bon même (rire), il organise toute une communication autour du recul du trait de côte, fait intervenir des scientifiques, bref un vrai travail de publicité et à la fin il dit : maintenant que vous savez vous devez vous organiser, nous c'est bon on a fait notre travail, vous avez acquis la connaissance maintenant attention si vous ne l'introduisez pas dans votre planification* ». Les acteurs de type étatiques sont en revanche moins enclins à attribuer les facteurs anthropiques (20 % des répondants) à la seule faveur de l'État, certains d'entre eux estiment même que la mission « Racine » a sauvé et sanctuarisé les espaces naturels de ce littoral : « *Sans la mission « Racine », beaucoup d'espaces naturels auraient disparu et je dois dire que ce projet d'aménagement s'est démarqué par la constitution et la préservation des coupures vertes entre chaque station* », « *Si ce n'était pas l'État, cela aurait été les promoteurs (...) permettez-moi de douter de la sensibilité environnementale des promoteurs immobilier* ». Beaucoup d'acteurs étatiques s'agacent de cette bataille des responsabilités car ils soulignent le manque d'irréprochabilité des élus quant à

l'urbanisation du littoral depuis l'application de la loi « littoral » : « *ils s'inquiètent et je le conçois, mais ils ne s'inquiètent pas de la gestion du risque, ils s'inquiètent de ne pas pouvoir urbaniser, beaucoup d'études dévoilent comment l'urbanisation s'est poursuivie depuis 1986 (...) donc les responsabilités sont partagées !* », « *mais nous les voyons les projets qui sortent de terre, et puis ils ont raison après tout la loi « littoral » ne l'interdit pas car cela respecte l'injonction de la continuité du cadre bâti. (...) mais dire que c'est uniquement nous l'État qui avons urbanisé, un peu de sérieux* ». Inversement, les trajectoires d'urbanisation du littoral sont associées par les acteurs institutionnels aux pouvoirs d'urbanisation et de développement économique que détiennent les élus locaux au détriment de la protection du littoral : « *depuis 1983 ce sont eux qui ont les rennes, quand on observe sur le long terme c'est les collectivités locales qui le gère et ça depuis plus longtemps que nous mais là n'est pas la question, ce qu'il faut aussi mettre en parallèle c'est le pouvoir économique que nous leur avons également transmis. On demande à des élus d'être compétitifs et leur terrain qui maintient leur économie c'est le littoral forcément nous ne pouvons pas nous entendre* », « *nous ne leur avons pas seulement transmis un territoire, nous leur avons également transmis un modèle de développement, ils l'ont poursuivi* ». A la relecture de ce matériau nous voyons bien que la thématique « recomposition spatiale » est en prise directe à une bataille des responsabilités, si les acteurs se rejoignent sur les causes, ils s'accusent mutuellement d'un héritage anthropique mobilisé par les acteurs de type territoriaux comme un moyen d'opposition. Du côté des parties prenantes (80%), cette question de l'héritage est également remontée comme l'un des éléments qui non seulement était désigné comme le facteur anthropique de l'érosion côtière mais surtout comme un frein à la mise en œuvre d'un nouveau modèle d'aménagement du littoral : « *nous avons des élus qui ont été biberonné au tourisme, au développement de l'urbanisation, le maire c'est un maire, il va vouloir se démarquer faire des projets qui marquent et vous savez, personne ne lui dit le contraire, aujourd'hui tout est question de développement économique alors bon le recul vous comprenez qu'il est considéré comme une entrave et non une problématique qu'il faut traiter* », « *nous accompagnons des élus qui ont toujours connu ce littoral comme un vecteur de développement, leur expliquer qu'il va falloir s'engager dans un modèle de décroissance (rire de l'interviewé), ce n'est plus des développeurs économiques qui nous faudra mais des dé-développeurs. Plus sérieusement, les élus ne sont pas prêts et le poids de ce modèle d'aménagement est*

tellement présent dans les esprits mais pas seulement dans celui des élus, les nôtres, celui des acteurs économiques aussi. Je crois que l'État n'a pas réellement conscience de ça, qu'on leur demande de tout repenser, sûrement qu'on leur en demande beaucoup trop. ». Finalement, l'analyse des rapports de forces autour du « recul du trait de côte » rapportés par les acteurs « parties prenantes », révèle une problématique qui va bien au-delà du « qui » va devoir mettre en œuvre des stratégies vouées à « la recomposition spatiale ». En effet, le poids anthropique n'est pas forcément défini par ces dernières, uniquement autour de l'urbanisation, il est surtout économique. Autrement dit, les impératifs économiques seraient plus fort que le risque.

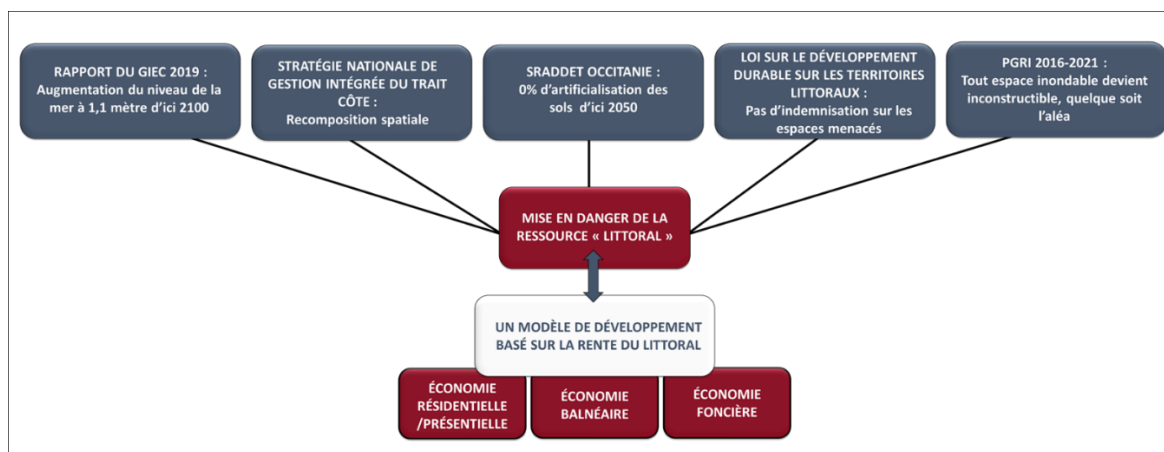
2. Une problématique du littoral qui n'est pas le « recul du trait de côte » mais au contraire le maintien d'un espace à forte valeur économique

Concernant les solutions ou plus largement les moyens à mobiliser pour faire face au « recul », subsiste une réelle distorsion des représentations à ce sujet car pour les acteurs territoriaux (95%), le « recul » n'est pas la principale problématique du littoral : *« mais pourquoi imposer le recul à l'ensemble du littoral français ou même de toute une région ? L'érosion côtière ne concerne que 20% du territoire national, je ne vois pas pourquoi nous devrions sacrifier ces espaces qui possèdent une valeur économique, il faut au contraire les conforter », « la question pour moi n'est pas le recul, il faut mener une stratégie de maintien. L'adaptation n'est pas de reculer, être résilient c'est communier avec le risque », « vous trouvez ça normal vous que l'État refuse de financer le maintien des ouvrages de protection ? ».* Élus municipaux et techniciens (78%) partagent cette idée de la résilience où il faut combiner protection et anticipation avec toujours cette confiance dans l'ingénierie pour maîtriser la nature : *« je pense qu'adopter une position binaire du risque côtier est contre-productif, l'adaptation c'est aussi proposer une alternative aux élus, avoir une vision hybride de la gestion de ce phénomène naturel. Il faut protéger et en même temps commencer le travail de transition ».* Plusieurs techniciens ou parties prenantes évoquaient notamment des projets pilotes pour la réduction de l'érosion et leur enthousiasme vis-à-vis de ces possibilités de garantir des espaces de baignades de qualité et la pérennité des installations économiques : *« il ne faut pas hésiter à renouveler le genre en matière d'ouvrage de protection, comme à Agde avec une technique basée sur le biomimétisme des brise-lames inspirés par la mangrove pour protéger la plage »,*

« nous installons des boudins de sable leur installation va bloquer les courants qui longent la côte et transportent le sable entraînant de l'érosion », « nous sommes pour ce genre de projets innovants, pour la protection de notre littoral et des intérêts du territoire ». En outre, nous observons du côté des pouvoirs locaux une résistance des imaginaires où il est toujours possible de maîtriser la nature pour répondre aux objectifs économiques. Comme le soulignent Allouche et Nicolas (2015, p. 53), « l'aménagement lourd du littoral peut être mobilisé comme une figure démonstrative d'une action publique et volontariste » visant à conforter, protéger et rassurer les intérêts territoriaux. Une posture politiquement centrée sur des problématiques qui en réalité viennent contredire la stratégie nationale de gestion du trait de côte. Ces divergences stratégiques sont en fait, guidées par une volonté de renouvellement du modèle d'aménagement du littoral mais différenciée selon les acteurs. L'État lui s'inscrit pleinement dans l'esprit d'une refonte drastique du modèle d'aménagement du littoral par une élimination de la vulnérabilité des populations et des activités par restitution de l'espace à la mer. A l'inverse, les collectivités locales posent une définition du renouvellement sous le prisme d'une montée en gamme de leur offre touristique (88%) : « nous investissons dans plusieurs projets qui visent à réduire le tourisme de masse et ses effets pervers sur l'environnement, nous avons fait des logements plus grands et plus confortables, l'idée de la montée en gamme du parc immobilier touristique et d'avoir une belle clientèle », « nos problématiques sont le manque d'adaptation de notre parc en logement, il est vieillissant et ne répond plus aux codes de maintenant, l'enjeu pour nous est la mutation de notre offre immobilière et touristique ». Certains acteurs étatiques évoquent leur impuissance face aux volontés sociales : « le problème c'est que de plus en plus de personnes veulent habiter le littoral, il est difficile pour nous de contrer cela ». L'altération de la problématique littorale prend ici une forme explicite par la création non seulement d'inerties pour la construction et la mise en œuvre d'une stratégie du risque « recul du trait de côte », mais surtout elle se caractérise par de véritables voies de contournement aux réformes plébiscitées par la loi climat et résilience du 22 août 2021 et l'ordonnance n° 2022-489 du 6 avril 2022 relative à l'aménagement durable des territoires littoraux exposés au recul du trait de côte.

b. La « recomposition spatiale » à l'épreuve de l'anthropocentrisme économique

Figure 25 : La privatisation de la ressource « littoral » par les réformes des politiques de prévention des risques et de la « gestion durable » des territoires

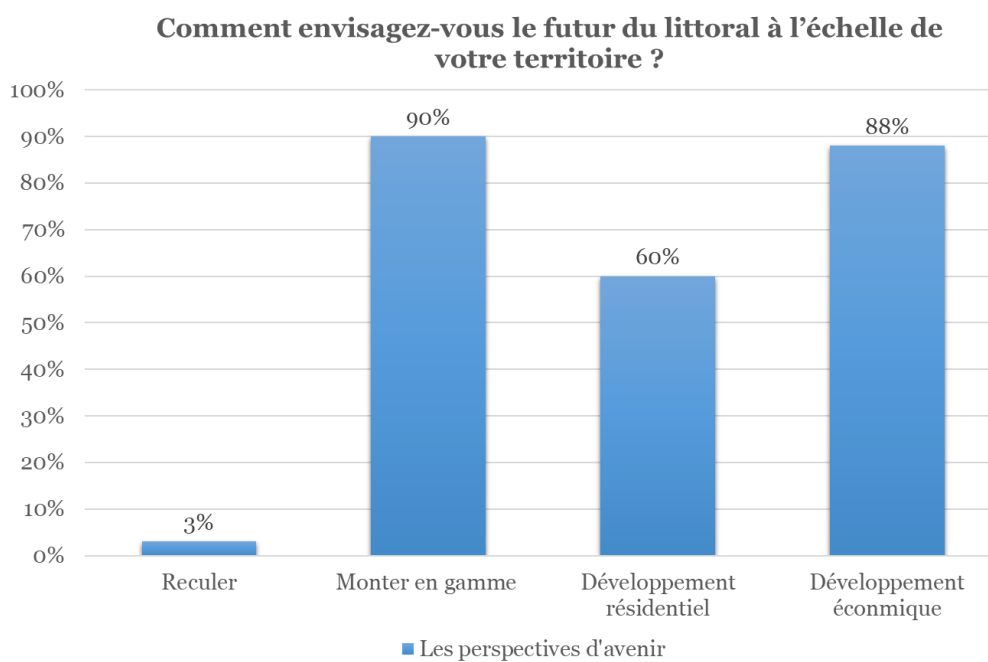


Réalisation : M. Bosch, 2024 ; Source : terrain 2018-2022

A l'évidence la volonté réformiste affichée par la somme actuelle des prérogatives relatives à l'aménagement du territoire (Figure 25), pose la question cruciale du changement, celle de « la conduite de la transition permettant de glisser d'un mode de fonctionnement jugé dépassé à un autre mode jugé plus performant » (Barré et al., 2007, p.157). Sans nier l'importance des évolutions des vingt dernières années, il reste que la difficulté des dispositifs de l'aménagement du territoire à se réformer est un handicap du système français de gestion des risques littoraux car comme l'expriment Damette et Scheibling (2011), les politiques d'aménagement sont essentiellement commandées par les impératifs économiques et la « tyrannie du court terme » (Wachter, 2002 ; Pelenc, 2014). Un système anthropocentrique que véhiculent les élus locaux, principaux managers économiques des territoires, face à la privation de leur ressource qui se profile. En effet, le contexte de dérèglement climatique et la réglementation qui en découle, souligne les difficultés des villes à penser leur développement autrement que par leur extension spatiale. De même, le projet DURB (2019) souligne la vulnérabilité économique des territoires littoraux face à leur dépendance à l'urbanisation. L'adage « j'ouvre à l'urbanisation donc je développe mon territoire » rencontré de manière prépondérante lors de cette recherche, questionne les conditions et les dispositions des pouvoirs locaux dans la mise en œuvre d'un modèle renouvelé. S'inscrivant dans une logique économique et politique de court

terme, nous admettons l'idée que de toute manière ils ne sont pas en capacité de le proposer car l'accroissement de leur principale ressource (la fiscalité locale) est conditionné par l'ouverture de nouveaux espaces à l'urbanisation. Cependant, confronté à une raréfaction de la ressource foncière, accéléré par un régime réglementaire qui contracte les opportunités de développement urbain, les acteurs territoriaux perçoivent la caducité de leur modèle de développement.

Graphique 20 : Des perspectives de développement qui tranchent avec la stratégie nationale de la « recomposition spatiale »



Réalisation : M. Bosch, 2024 ; Source : Entretiens semi-directifs 2019-2022

Le retour de l'échantillon est sans équivoque (*Graphique 20*), les perspectives d'aménagement nient le risque, seul le littoral en tant que support physique pour les activités humaines compte. Autrement dit, « *c'est la règle d'optimisation économique qui prime sans tenir compte* » (Pelenc, 2014, p.64) du milieu. Ce résultat conforte incontestablement la culture anthropocentrée qui règne dans l'aménagement du territoire lorsqu'il s'agit de gestion du risque. Si ce résultat est loin d'être singulier au regard des travaux en sociologie de l'environnement (Mineo-Kleiner et Meur-Férec, 2016, 2014 ; Rocle et al., 2016), il semble pourtant inévitable en demeurant le principal agent de conflictualité et d'obstacles dans la construction d'un modèle aménagement explicitement inscrit dans une perspective de développement durable : « *pour moi l'avenir c'est la montée en gamme de notre territoire* », « *notre projet est loin de s'inscrire dans la recomposition spatiale, on poldérise, on augmente notre capacité*

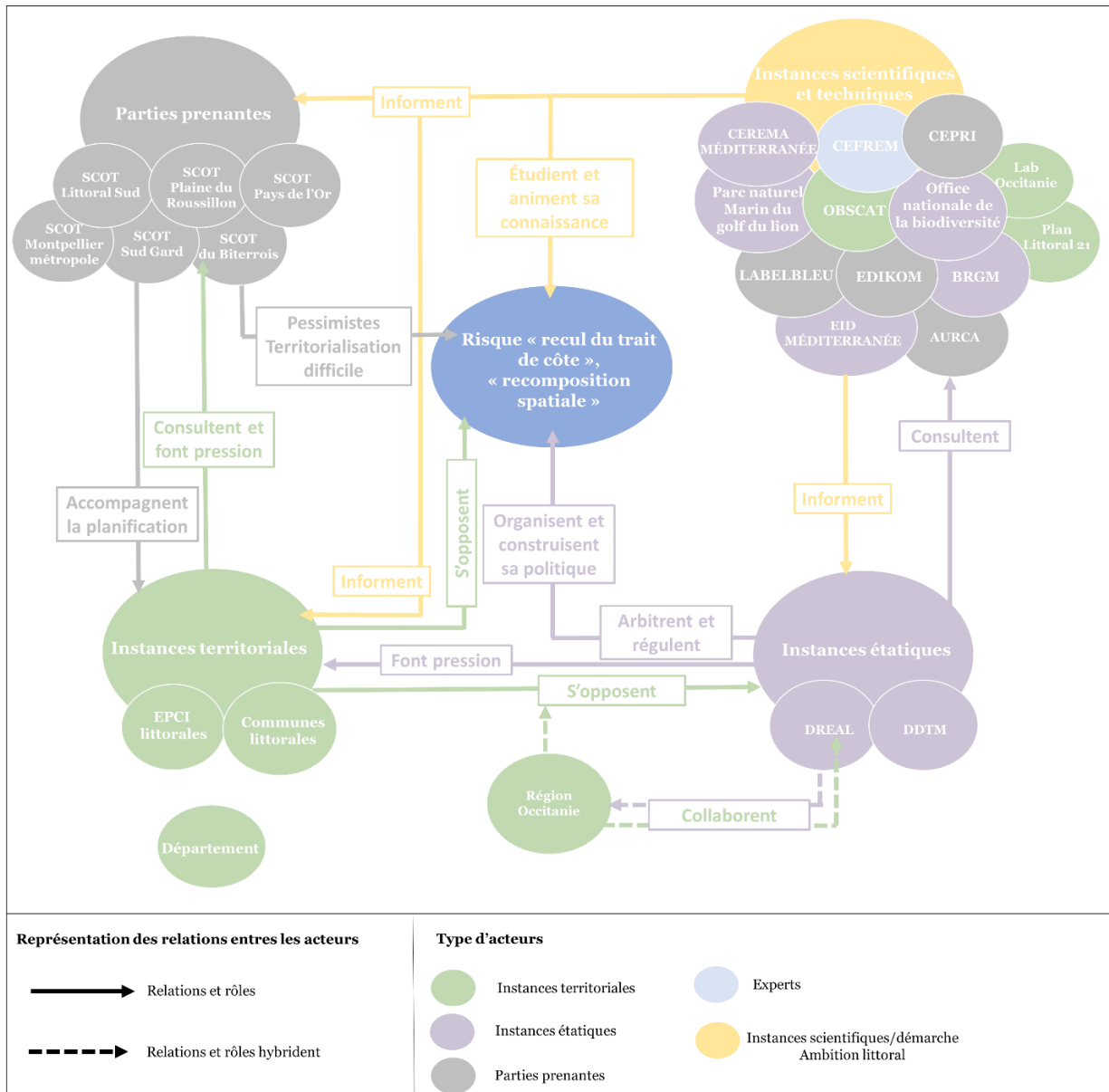
d'anneaux, notre capacité dans le transport maritime de marchandise, l'idée est de le rénover pour pouvoir augmenter nos capacités et être compétitif », « disons que la valeur environnementale du projet est la création en milieu urbanisé de couloirs de verdure avec la plantation d'arbres, la construction d'un maillage de mobilités douces plus conséquent et surtout des programmes immobiliers à haute performance énergétique, c'est dans le prolongement de la mission « Racine » mais avec modernité et cette idée de verdure », « notre ambition est de devenir la ville touristique de demain, pour le moment notre requalification portuaire se construit autour d'un nouveau quartier résidentiel mais nous sommes très intéressés par l'innovation, les ports connectés, le nautisme nouvelle génération », « nous ne partageons pas la stratégie de l'État, nous possédons une façade littorale qui alimente en grande partie notre P.I.B, c'est notre compétitivité régionale qui est enjeu », « aujourd'hui, le touriste souhaite un tourisme d'expérience, un tourisme culturel, il veut de l'authenticité et veut vivre une expérience qu'il ne connaîtra pas ailleurs, notre avenir est dans le renouvellement de notre modèle touristique ». Seulement une poignée d'acteurs locaux reconnaissent les limites de l'extension urbaine et de la concentration de populations, ils voient le trait de côte changer et la multiplication des opérations de rechargement des plages qui est de plus en plus couteux : « nous voyons bien certaines plages changer au fil des années mais on se dit que l'année d'après selon les coups de mer elle sera davantage engraisée », « je ne sais pas si nous faisons bien de continuer à recharger les plages, il y a cette impression que d'année en année ces opérations sont plus importantes », « sur la trentaine de maires présents, seulement un seul était réceptif au risque car il avait déjà les pieds dans l'eau ». Dans les faits nous revenons à une opposition presque classique en aménagement du territoire : d'un côté la montée en puissance du DD et à son institutionnalisation notamment, à travers l'élaboration de politiques publiques (Figure 25) et de l'autre, la libéralisation et la compétition accrue des économies (Graphique 20) entraînant une compétition exacerbée entre territoires (Ghorra-Gobin, 2010).

Pour reprendre les conclusions de Claeys et al. (2017) au sein de leur travail sur le cas de l'érosion des falaises côtières de Carry-le-Rouet en Méditerranée, les acteurs locaux s'inscrivent dans une éthique anthropocentrée, car pour eux, il s'agit d'un risque naturel dont l'être humain a toute légitimité à se protéger sans mettre en cause sa présence sur les lieux. Ils s'inscrivent dans une posture techniciste, car le contrôle du risque par des dispositifs anthropiques demeure à leurs yeux la meilleure solution. Ce

déni stratégique occulte in fine leur rôle dans l'aggravation de leur vulnérabilité environnementale et de possibles conséquences contentieuses et financières que portera à l'avenir la législation du risque « recul du trait de côte ». Enfin, le travail de concertation engagée par plusieurs autorités publiques et qui plus est dans une coopération tripartite réunissant acteurs étatiques, acteurs locaux et experts ne saurait finalement être un outil suffisamment puissant pour inverser les ambitions économiques locales qui dans les faits engluent l'aménagement du littoral au temps des années providences.

Conclusion de la section 1

Figure 26 : Un portrait inextricable de la gouvernance du littoral autour de la question du risque « recul du trait de côte »

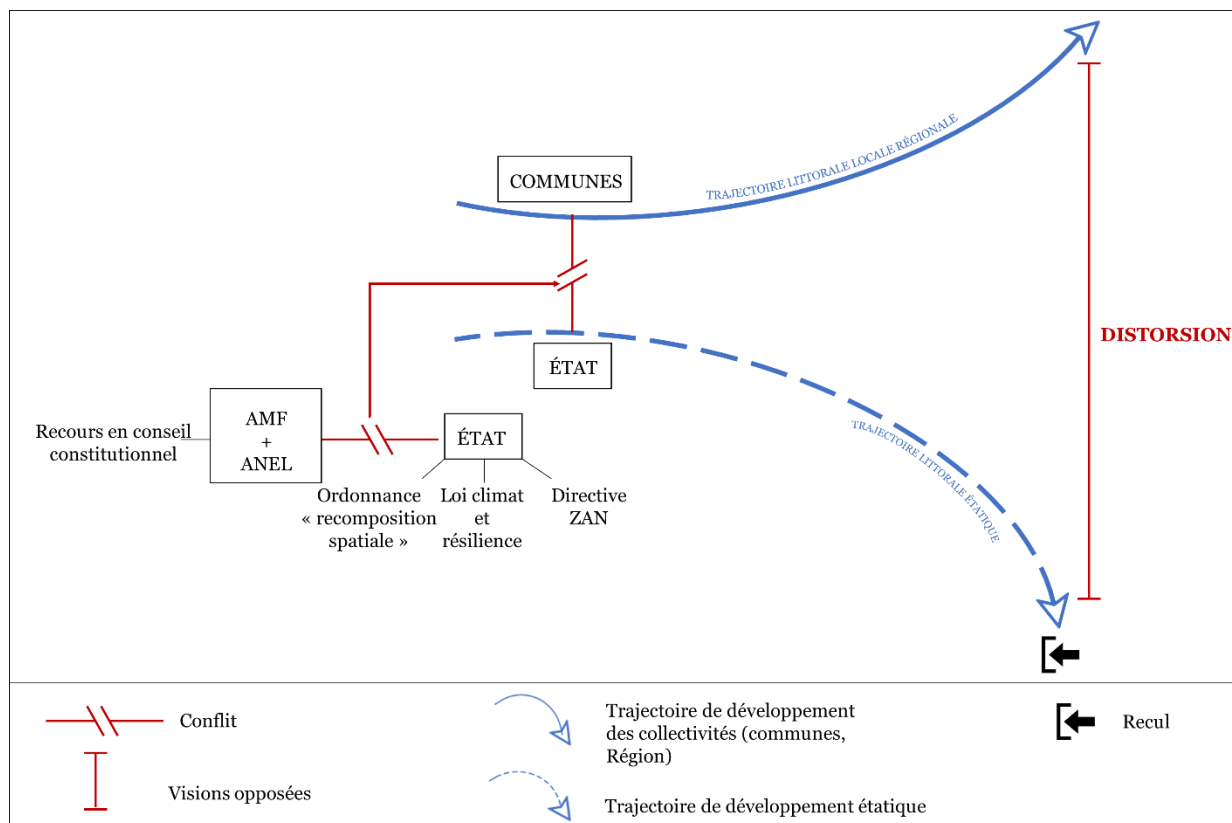


Réalisation et conception : M. Bosch, 2024

En définitive, nous aurons bien du mal à saisir un portrait éclairé de la gouvernance du littoral où convergent de manière inextricable « coopération », « opposition », « coalition » ou encore « division » (Figure 26). Si l'organisation des scènes ouvertes de débats nous renvoie la construction d'un acteur collectif, ce dernier s'est délité au fur et à mesure des échanges. Parfois les acteurs qui organisaient, participaient ou qui même animaient les discussions autour du risque de « recul du trait de côte », se retrouvaient dans le cadre des entretiens à se confier sur leur

pessimisme quant à la capacité des pouvoirs publics (toutes entités confondues), à s’engager de manière réelle dans la gestion de ce risque.

Figure 27 : Une distorsion des trajectoires de développement du littoral



Réalisation et conception : M. Bosch, 2024

Dans un contexte de fragmentation institutionnelle, la dynamique en cours rend compte d’un système de gouvernance (comprenant ordres étatiques et gouvernements locaux) composé d’entités complexes et multiples où l’État central s’est « banalisé » et les villes s’y opposent (Le Galès et Harding 1996). Chaque acteur est porteur d’une idée du problème, d’une représentation des perspectives du littoral qu’il cherche à faire exister et à mettre en œuvre. La gouvernance du littoral ne s’inscrit pas « (...) comme un processus de coordination d’acteurs, de groupes sociaux et d’institutions, en vue d’atteindre des objectifs définis et discutés collectivement » (Le Galès, 2004, p. 243). Elle est au contraire fragmentée et coercitive où s’opposent gouvernements territoriaux et services de l’État (Figure 27). Nous rajoutons que déduire le caractère conflictuel de la gouvernance du littoral au seul prisme de cette opposition serait hâtif. Il convient en effet de rappeler les confidences autour de la pratique professionnelle des acteurs interviewés, qui tous faisaient part d’un quotidien en tension au sein même de leur institution. Ces confidences proposent à cet effet, une relecture de la perte de capacité

d'action du pouvoir étatique en lien avec le système structurel de la gouvernance qui se veut à la fois néo-libéral et en même temps centralisée. Une confusion des pouvoirs qui ne permet pas d'engendrer la constitution d'un « acteur collectif », aussi bien sur un niveau interétatique c'est-à-dire, entre l'État central et ses opérateurs, qu'entre l'État central et ses opérateurs, et les gouvernements institutionnels locaux. Pour au contraire, engendrer un cadre de production des politiques publiques favorisant des « coalitions d'acteurs » dans une dynamique de division. Le schéma analytique proposé, insiste finalement sur l'incompatibilité des évolutions passées et futures qu'elles soient d'ordre économique ou de l'ordre de la gouvernance.

Cependant, la poursuite de notre enquête sur les voies de contournement à l'intégration du nouvel ordre urbain du littoral promue par la « recomposition spatiale », va finalement nuancer et donner à voir un autre schéma que celui d'une opposition État/collectivité.

Section 2 : Les contradictions institutionnelles à l'aune des recompositions de l'État : le terreau des voies de contournement au nouvel ordre urbain du littoral

Nous entamons la dernière section de ce travail de recherche par un objet classique en sciences politiques, mais renouvelé par le processus de néolibéralisation régionalisé des politiques d'aménagement, celui des contradictions institutionnelles à l'aune des recompositions de l'État. Ces dernières se sont illustrées précédemment par la portée contradictoire du système structurel de la gouvernance avec un tableau de l'étatisme au « corporatisme sectoriel » (Jobert et Muller, 1987). Un « *pilotage centralisé et unifié des politiques publiques, (...) sur le cloisonnement relatif de ces politiques dont le pilotage s'opère sur une base sectorielle, sous la direction d'une élite administrative constituée en corps. Les politiques publiques sont certes menées au nom (...) d'un « référentiel » commun, autrement dit une vision du monde fédérant les différents secteurs. Mais ceux-ci fonctionnent dans une relative autonomie, ce qui ne va pas sans susciter des problèmes de coordination pour prendre en charge des problèmes situés à l'intersection de plusieurs secteurs comme l'environnement ou les questions socio-urbaines* » (Epstein et Pinson, 2021, p.23). Cependant, ici l'attention

sera portée sur deux autres formes de contradictions institutionnelles, celles émanant du régionalisme ambiant qui subsiste depuis le néolibéralisme régional engagé par la réforme des régions de 2015, et celles issues d'une forme particulière de l'État contemporain qui se territorialise par un maillage d'agences régionales visant à financer les collectivités territoriales qui calquent leur projet de territoire sur ses normes, ses standards et ses « bonnes pratiques ». Ainsi cette dernière section, cherche à démontrer comment les recompositions de l'État participent à la fabrique d'inerties et plus largement à la consécration d'un régime d'immobilisme.

Dans ce régime multiple de gouvernance où se chevauchent gouvernement régional, gouvernement local et gouvernement national, la « recomposition spatiale » comme nouvel ordre urbain du littoral semble se confronter au schéma déstructuré des politiques d'aménagement. Par voie de transfert de compétences dans la gestion du risque à l'échelle locale et à la régionalisation, elle connaît en effet trois processus : la régionalisation infranationale¹⁰¹ au sein de laquelle se décident les premières lignes de planification de la gestion du risque « érosion » ; une « fièvre des agences » (Pollitt & al., 2001), processus de diffusion du référentiel néolibéral dans la conduite de l'action publique avec un État qui organise une mise en concurrence des pouvoirs locaux et régionaux (Dormois, 2016) ; et la conflictualité des projets d'aménagement du littoral au nom des problématiques climatiques et environnementales où se confrontent objectifs de protection et objectifs économiques. Ces trois processus ont des conséquences sur la façon dont le littoral est gouverné, tant dans les dispositifs de gestion en place, que dans les modes de gouvernance (Rivière-Honegger et Ghiotti, 2021 ; Carrausse, 2022).

¹⁰¹ Bien qu'elle s'inscrive également dans une perspective supranationale avec la régionalisation européenne, nous nous concentrons ici sur l'échelon infranational (Barraqué, 1995).

4.2.1. Vers des regional communities (Hellier, 2018) de la « recomposition spatiale » ? Tension entre objectifs économiques et exemplarité environnementale

« Ce n'est pas réellement l'État qui va influencer la trajectoire du littoral, c'est la Région » (Entretien semi-directif, technicien(ne) SCOT, 2021).

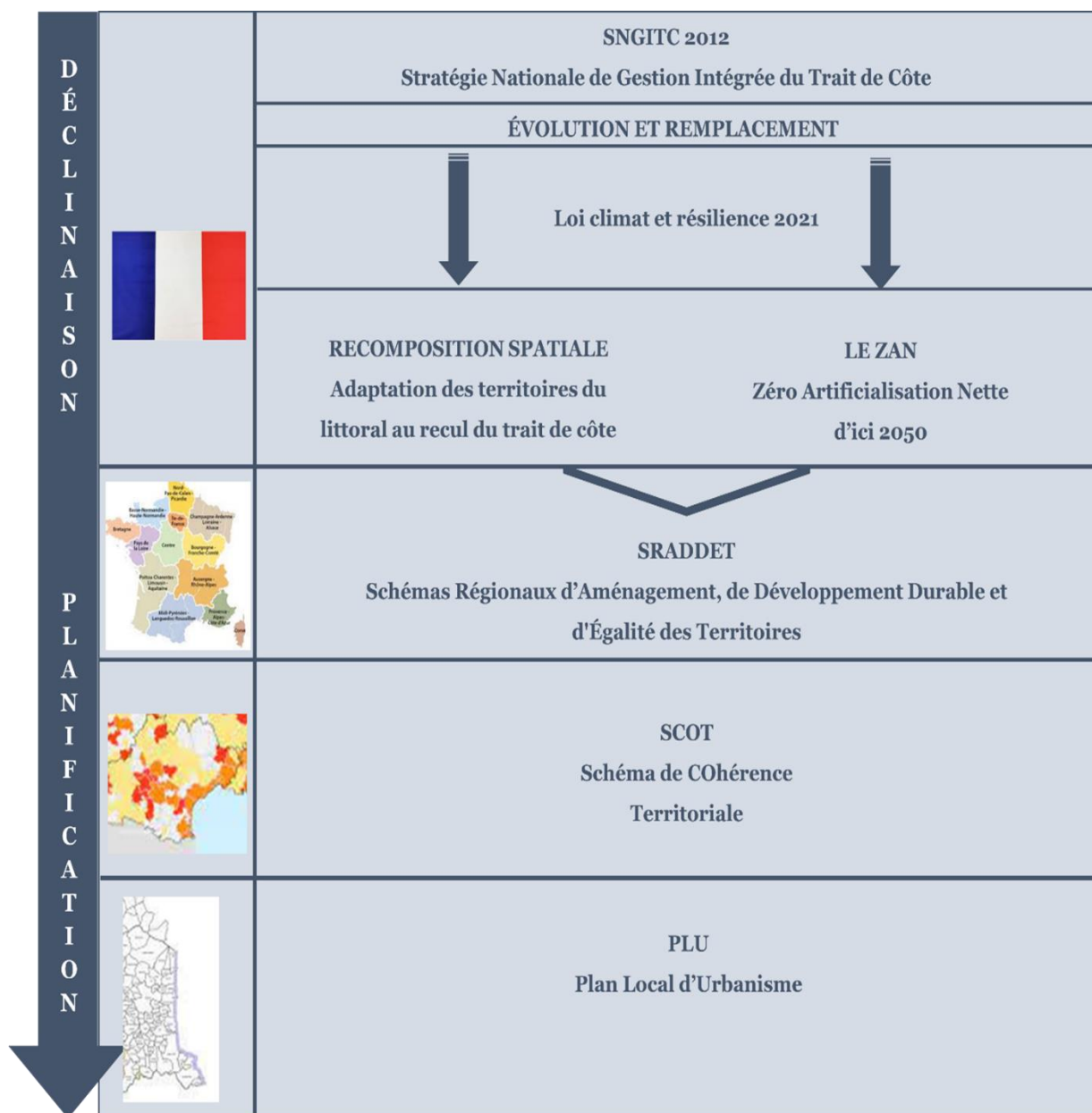
« La Région est l'acteur qui ne faut pas négliger, surtout pas en matière d'aménagement, vous savez elle collabore avec la DREAL mais on voit bien qu'elle suit ses propres intérêts » (Entretien semi-directif, élu EPCI, 2021).

« La Région fait ce qu'elle veut, l'exemple avec le port de Port-la-Nouvelle, l'État ne l'a pas suivie peu importe, elle poursuit ce projet et elle le finance elle-même » (Entretien semi-directif, technicien étatique, 2020).

« Tout se passe dans les instances régionales, le SRADDET est le document qui va dicter la ligne à suivre sur le recul » (Entretien semi-directif, élu régional, 2020).

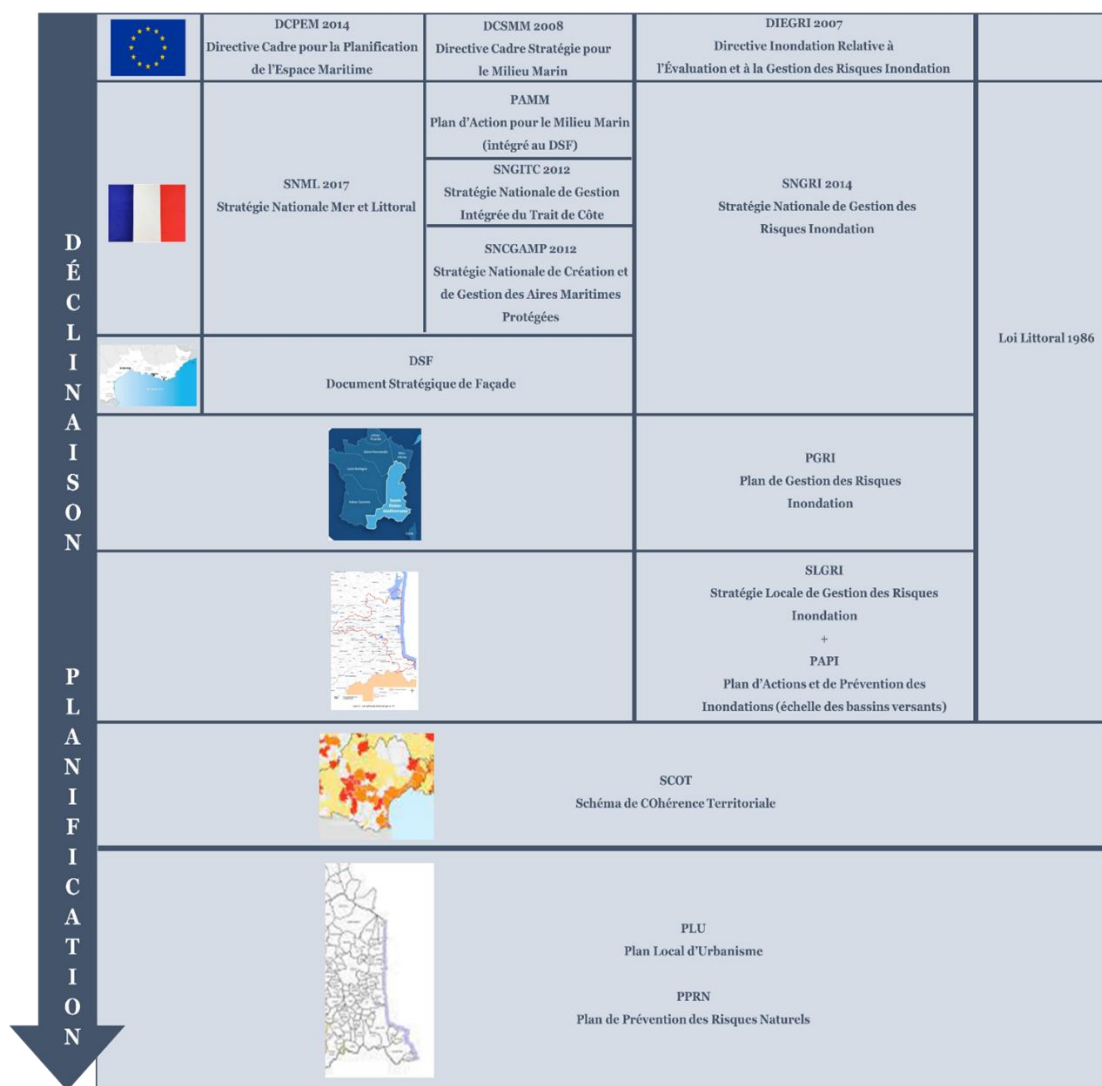
A l'image de plusieurs secteurs, la gestion intégrée des zones côtières (GIZC) connaît un processus de « rationalisation » à l'échelle régionale ou infrarégionale tendant vers un élargissement des périmètres de gestion (*Figure 28 ; Figure 29*) et l'optimisation des moyens, voire leur mutualisation, dans le cadre de la planification (Bauby et Similie, 2013 ; Hellier, 2018).

Figure 28 : Processus de régionalisation la recomposition spatiale, anciennement repli stratégique



Réalisation et conception : M. Bosch, 2024 ; source : étude réglementaire des différentes lois, 2018-2022

Figure 29 : L'architecture structurelle des politiques du littoral par le processus de régionalisation



Réalisation et conception : M. Bosch, 2024 ; source : étude réglementaire des différentes lois, 2018-2022

Si des auteurs comme Hellier (2018), Barone et Ghiotti (2021) questionnent les processus de régionalisation par la capacité des gouvernements intercommunaux à produire des convergences, notre attention se reporte sur les opportunités dont peut se saisir la Région Occitanie en sa qualité de *regional communitie* pour répondre à ses objectifs de développement. Dit autrement, se définissant comme le principal appui technique, financier et politique de la planification, la Région Occitanie trouve en la régionalisation un moyen de renforcer sa capacité d'action politique et économique. Ce processus sera observé à travers les interstices au sein desquels la Région va asseoir son autorité régionale.

a. Les zones blanches de la gouvernance du littoral occitan, l'interstice dans lequel s'engouffre la Région pour se saisir de sa nouvelle façade maritime

« Avoir récupéré toute une façade littorale est une aubaine pour la Région Occitanie jusque-là dépourvue, le littoral est un espace stratégique, bien que complexe il reste un outil majeur de développement économique » (Entretien semi-directif, cabinet de présidente Carole Delga, 2020).

« Il n'y a pas de gouvernance, tous les dispositifs ont été supprimés et c'est malheureux car cela participe à rendre inefficace nos actions en matière de planification » (Entretien semi-directif, technicien(ne) SCOT, 2021).

« Ce qui est surprenant c'est que vous demandez de qualifier quelque chose qui n'existe pas. C'est vrai ! Vous me demandez de définir la gouvernance du littoral mais dans les faits il n'y en a pas. Toutes les structures ont disparu peu à peu, il y a certes des agences, des outils mais c'est sur la volonté des élus... Donc je m'excuse mais je ne peux pas répondre à cette question ». (Entretien semi-directif, technicien(ne) agence d'urbanisme, 2021).

L'apport de Barone et Michel (2021) à travers leur chapitre « *Chapitre 6. Littoral : la consécration paradoxale* » au sein de l'ouvrage « *La fusion des régions* » (2021), est précieux car il confirme avec précision et clarté les jeux de pouvoir dont nous avons été témoin tout au long de ce projet de recherche. A ce titre, le but de ce premier point d'analyse sur le processus de régionalisation à l'œuvre n'est pas de nuancer ou de renouveler leurs hypothèses mais bien de les confirmer et de les prolonger en illustrant comment la Région se saisit des espaces dépourvus de scènes de gouvernance pour affirmer sa nouvelle façade littorale. Ceci, sur la base de notre vécu en tant que chercheuse missionnée sur le développement d'outil d'aide à la décision, qui consistait entre autre à développer les connaissances de la collectivité sur les futures prérogatives relatives au « recul du trait de côte » : *« tu sais je vois toutes ses réunions passées avec des thématiques qui je pense sont très importantes pour l'avenir de la commune mais nous n'avons pas le temps d'y assister, le quotidien d'une collectivité est très lourd », « il y a comme un basculement sur l'aménagement du territoire, nos principaux interlocuteurs c'est les services de l'État mais je vois que nous dépendons de plus en plus de ce qui se passe à la Région Occitanie » (responsable du service urbanisme de la ville de Saint-Cyprien, 2019).*

Mais aussi à partir de matériaux recollés durant notre apprentissage de la gouvernance régionale, composé de données empiriques différentes : textes législatifs et réglementaires, documents d'urbanisme, présentations PowerPoint issues d'ateliers de séminaires. Mais également d'entretiens semi-directifs avec des techniciens œuvrant pour des collectivités locales ou encore pour les institutions déconcentrées de l'État et le cabinet de la présidence Occitanie, ainsi que de nos observations participantes lors des instances régionales auxquelles nous avons participé (Tableau 22).

Tableau 22 : Liste de nos participations aux ateliers de travail collectifs et séminaires de la Région Occitanie sur la thématique littorale

Dispositifs	Nombre de sessions	Acteurs animateurs	Dates
Plan littoral 21	3	- La Région Occitanie - La DREAL/Préfecture Occitanie - La caisse des dépôts	- 29 janvier, 10 février, 3 mars 2021
Lab'Occitanie	3	- La Région Occitanie - L'EID Méditerranée - La DREAL	- 19 mai, 15 décembre 2021, - 1er juillet 2022
POPSU Territoires Marseillan	1 (jour)	- La Plan d'Urbanisme Construction Architecture (PUCA)	- 8 octobre 2019
Salon du littoral (La Grande Motte)	4 (journées)	- Le Parlement de la mer - Le Midi Libre	- 29 et 30 septembre 2020 - 23 et 24 novembre 2021
Les Assises de l'économie de la mer (Montpellier, Nice)	4 (journées)	- Ouest France	- 3 et 4 décembre 2019 - 14 et 15 septembre 2021

1. L'absence d'une structure propre au littoral occitan et des centres de direction éloignés

Sur le terrain nos questions sur la gouvernance du littoral ont suscité beaucoup de réactions, les réponses étaient vives et assez tranchées mais les critiques ne se concentraient pas uniquement sur le système en vigueur. En effet, elles ont fait remonter l'idée qu'il n'y avait tout simplement pas de gouvernance. Au début, nous attribuons cet examen sévère de la gouvernance au manque de coordination, de communication, à la multiplicité des guichets ou encore à un quotidien professionnel difficile. Loin de nier ce constat que nous identifions comme des vecteurs d'inerties, le constat d'une absence de toute gouvernance au sein du littoral occitan s'est avérée être vérifiée au fur et à mesure que nous évoluions au sein des arènes politiques et s'est

confirmée avec nos entretiens auprès de la DIRM et de la préfecture maritime de Toulon.

Par leur travail retraçant l'historique des différents services de régulation et agences déconcentrées de l'état présentes au sein du littoral, Barone et Michel (2021) révèlent qu'à l'heure actuelle, l'espace régional occitan est libre de tout dispositif de gouvernance propre à son littoral (Encadré 8). La préfecture maritime et la DIRM affirment en effet, que leurs espaces de compétences s'orientent davantage sur l'espace maritime notamment avec le développement de la croissance bleue. Du côté de la préfecture maritime, leurs actions se rapprochent de la côte, néanmoins implantée à Toulon leur vision demeure quelque peu tronquée par la distance (Encadré 9 ; Encadré 10). Puis, cette idée d'une zone blanche, sans scènes de gouvernance, s'est révélée lors de nos participations aux instances régionales où la réflexion principale reposait sur « comment les acteurs toutes entités confondues allaient gouverner la gestion du trait de côte et plus largement la recomposition spatiale » (Encadré 11).

Encadré 8 : Un littoral occitan dépourvu de gouvernance

Chapitre 6. Littoral : la consécration paradoxale

Sylvain Barone, Laura Michel

Dans La fusion des régions (2021), pages 131 à 152

S'il existe une spécialisation spatiale de quelques organisations, comme le Conservatoire du littoral ou l'Entente interdépartementale de démoustication (EID), il n'existe pas de dispositif de gouvernance dédié au littoral régional à l'image, par exemple, du groupement d'intérêt public (GIP) littoral aquitain. Les deux régions se distinguent des autres régions littorales françaises pour avoir fait l'objet d'une intervention directe de l'État aménageur via la Mission Racine en Languedoc-Roussillon et la Mission interministérielle d'aménagement de la côte Aquitaine (MIACA) en Aquitaine. Dans les deux cas, la réflexion a été relancée une trentaine d'années plus tard par le CIADT de 1999 mettant en place deux nouvelles missions interministérielles – la Mission interministérielle d'aménagement du littoral du Languedoc-Roussillon (MIAL) et la Mission Littoral Aquitain – pour la période 2000-2006, autour d'une action conjointe de l'État et de la région. Dans le cas aquitain, la Mission a débouché en 2006 sur la création d'un GIP (Rocle, 2017) pour prendre le relais de l'action commune tandis qu'en Languedoc-Roussillon, à la même date, l'État décidait de maintenir un rôle central via la création d'un poste unique au niveau national, de « sous-préfet au littoral.»

102

¹⁰² Sous-Préfet au littoral supprimé en 2016.

Encadré 9 : Extrait de notre échange sur la gouvernance du littoral occitan avec la préfecture maritime

- Préfecture Maritime : Avant de commencer l'entretien, je dois vous dire que nous sommes heureux de pouvoir échanger avec vous sur un littoral qui est assez loin de nous et qui donc par la géographie peut parfois nous échapper sur certaines thématiques
- Nous : Oui vous êtes un acteur qui œuvre tout de même sur un espace assez vaste et je suis ravie également que vous ayez accepté de me recevoir. Vous faites référence au fait que vous soyez éloigné sur un plan géographique du littoral occitan, c'est une problématique récurrente dans vos actions ?
- Préfecture Maritime : Je ne dirais pas récurrente mais cela demande une certaine adaptabilité de notre part, nous échangeons beaucoup avec les préfets de région et les agences sur place mais il faut le dire, le littoral occitan n'est pas celui du var ou de la côte d'azur
- Nous : Qu'elles sont vos actions sur le littoral occitan, comment s'exprime votre instance en son sein ?
- Préfecture maritime : Nous avons en charge la déclinaison des stratégies nationales pour la mer et le littoral au regard des enjeux économiques, sociaux et écologiques à travers le DSF. C'est un document qui a pour objectif de définir une stratégie, pour la mer et le littoral de chaque façade et bassin et de la mettre en œuvre pour protéger l'environnement, valoriser le potentiel de l'économie bleue et anticiper/gérer les conflits d'usages. La problématique du moment c'est le mouillage en mer et notamment ceux des yachts, la question des croisiéristes il y a beaucoup de conflits d'usages surtout depuis la crise sanitaire
- Nous : à votre échelle, comment qualifiez-vous la gouvernance du littoral ?
- Préfecture maritime : Je ne sais pas si nous pouvons parler d'une gouvernance à proprement parlé nous sommes sur une déclinaison d'instances, de dispositifs avec chacun nos missions et même si nous faisons office d'autorité sur le littoral occitan notre mission s'oriente davantage sur l'espace maritime, notamment avec la croissance bleue, la protection de l'espace maritime
- Nous : et concernant toutes les réflexions autour de la recomposition spatiale ?
- Préfecture maritime : Nous nous tenons au courant bien sur mais cela ne fait pas parti de notre champ de compétence

Encadré 10 : Extrait de notre échange sur la gouvernance du littoral occitan avec la DIRM

- **DIRM** : Pour nous la gouvernance se situe en mer pas forcément sur la bande côtière, notre mission est le développement durable de la mer et les activités maritimes. Nous collaborons beaucoup avec la préfecture maritime mais il est vrai que sur le littoral nous n'avons pas réellement de mission.
- **Nous** : Votre champ d'action se situe donc à l'échelle du bassin méditerranéen mais plutôt en mer et haute mer
- **DIRM** : Oui c'est exactement ça, d'ailleurs je trouve pertinent que vous souhaitiez nous rencontrer car je pense que nos actions sont étroitement liées à ce qui se passe sur terre, pour le développement de la souveraineté alimentaire et énergétique nous devons nous engager dans une stratégie globale car la transition du secteur maritime doit passer par la côte notamment par les ports

Encadré 11 : Extrait du rapport sur l'élaboration d'un plan d'action régional et la mise en place d'une gouvernance de la gestion trait de côte et de la recomposition spatiale



Source : Région Occitanie, mai 2022

2. Les SCOT, l'autre de zone blanche de la gouvernance

L'une des zones blanches s'appréhende également au sein des SCOT. La confirmation de zones dépourvues de gouvernance du littoral s'est également révélée lors de nos échanges avec les syndicats mixtes, principales structures qui accompagnent les élus dans l'élaboration des SCOT. Principal outil de planification intercommunale devant le Plan local d'Urbanisme Intercommunal (PLUI), il est le seul outil en dehors du

SRADDET à intégrer un volet littoral¹⁰³. Néanmoins, elles avancent un espace littoral dépourvu de gouvernance non seulement par le manque de structures spécifiques (60%) mais surtout par le manque d'intérêts des élus à s'engager dans une planification collective du littoral (98% de l'échantillon¹⁰⁴) : « *Moi j'aimerais avoir une instance comme le GIP aquitain, je vois que les choses bougent à travers cette structure, ici tout est dupliqué, ça se contredit et ça se confronte surtout !* », « *Il n'y a pas de planification littorale, elle est individuelle pas intercommunale elle n'existe pratiquement pas au sein des SCOT* », « *en réalité le littoral n'est qu'une partie des enjeux, pour moi le véritable enjeu c'est la véracité de ces outils de manière pragmatique à concevoir l'aménagement, c'est très difficile d'impulser une dynamique commune d'un territoire mais en même temps on est sur une planification où il faut décider des territoires qui seront identifiés comme des secteurs stratégiques, il y a donc une sélectivité au sein de ces outils à partir de là...* », « *faire travailler les élus ensemble c'est très compliqué et ça l'est davantage sur le littoral, c'est des communes où les maires veulent garder la main* », « *dans ma pratique professionnelle, je peux dire que les élus du littoral sont ceux qui défendent le plus le respect des spécificités locales, les spécificités de chaque territoire, il est difficile pour cette catégorie d'envisager une planification collective* », « *Dans l'Hérault nous arrivons à peine à produire un SCOT, tellement notre territoire est morcelé* ».

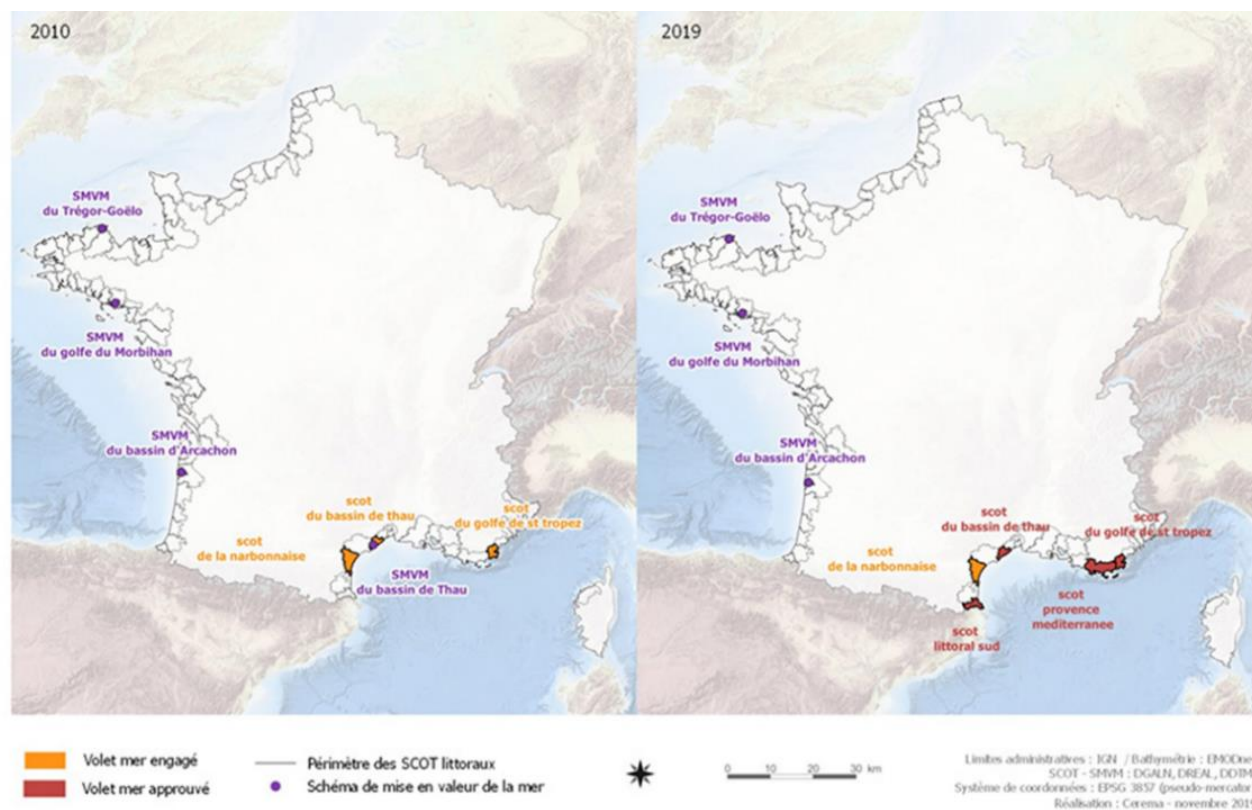
Un désintérêt qui se confirme par le recensement mené par le Cerema en 2021 au sein de son étude « Gestion intégrée des espaces maritimes – Retour sur les Schémas de mise en valeur de la mer et autres outils utilisés », qui montre une dynamique très faible de l'avancement des volets littoral et maritime (VLM) de SCOT au niveau national (Carte 15). Ces Schémas de mise en valeur de la mer (SMVM) « *sont des documents de planification et des outils d'aménagement du territoire relatifs à la mise en valeur et à la protection du littoral. Prévus à l'article 57 de la loi du 7 janvier 1983, leur objectif est ainsi de fixer* » les orientations fondamentales de la protection, de

¹⁰³ Depuis la loi n° 2005-157 du 23 février 2005 relative au développement des territoires ruraux, les SMVM peuvent être élaborés : soit par l'Etat, dans le cadre d'une procédure centralisée conduite par le préfet ; soit par le syndicat mixte ou l'EPCI en charge du SCOT, dans le cadre de l'élaboration ou de la révision du dit SCOT conformément aux dispositions des articles L122-1-1 et suivants et R122-1 et suivants du code de l'urbanisme.

¹⁰⁴ A savoir que nos interviews couvrent l'ensemble du littoral occitan.

l'exploitation et de l'aménagement du littoral (...). Ces schémas ont eu du mal à aboutir en métropole » (Doceul et Ferreira, 2021).

Carte 15 : L'identification des collectivités dont le Schéma de cohérence territoriale (SCoT) dispose d'un chapitre individualisé valant Schéma de mise en valeur de la mer (SMVM)



Source : Cerema, 2020

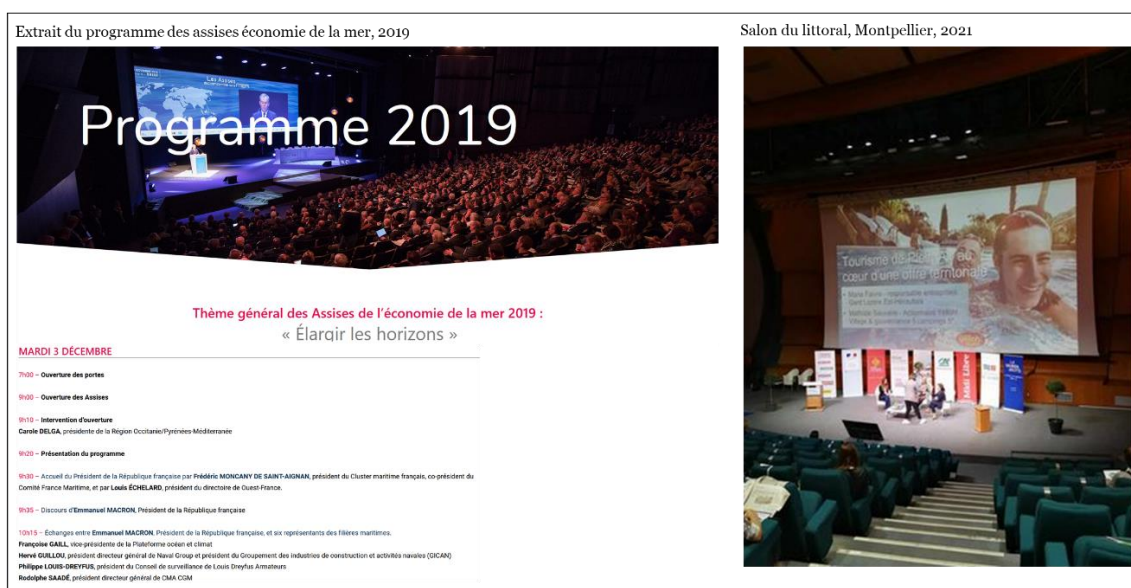
Les acteurs interviewés de type agences d'urbanisme, syndicats mixtes (SCOT) ou encore certains EPCI, ajoutent qu'il est difficile d'envisager une planification du recul sans outils qui permettraient de délimiter les zones exposées au risque et les zones réceptrices des poches délocalisées. Ils soulignent notamment l'incompatibilité des outils de planification pour construire une gouvernance de la « recomposition spatiale » :

- « *Le recul du trait de côte est un risque mouvant, il change au grès des évènements climatiques, il change d'une année à l'autre, et se déplace d'un territoire à l'autre, tous les territoires ne sont pas égaux face à ce risque. Défini comme tel, les élus ne sont pas prêts à figer leur territoire* » (entretien semi-directif, technicien(ne) agence d'urbanisme, 2021)
- « *La problématique du littoral c'est son échelle d'action, le littoral c'est à la fois la bande côtière, c'est le maritime avec les ports, et aujourd'hui c'est l'arrière-*

pays avec le recul, je crois qu'aujourd'hui l'enjeu c'est d'adopter un périmètre d'action qui soit capable de répondre à toutes ces dimensions, je ne suis pas certaine que les outils de planification soient le meilleur moyen de le faire, pas en l'état » (entretien semi-directif, technicien(ne) collectivité, 2021).

3. SRADDET, Parlement de la mer, Plan littoral 21 : Une Région qui investit sa façade littorale

Illustration 50 : Grandes instances régionales du littoral occitan



Source : M. Bosch, 2024

A l'inverse, la Région Occitanie s'est illustrée durant ce projet de recherche comme le chef de file sur la stratégie de développement régional du littoral par l'organisation de plusieurs ateliers, de séminaires et sa volonté affichée durant les grands événements comme les assises de l'économie et de la mer ou encore le salon du littoral, à faire d'elle et de son littoral l'une des régions les plus attractives (*Illustration 50*). A la fois maître d'œuvre et d'ouvrage du document le SRADDET, elle structure et organise : aménagement du territoire, tourisme, transports, économie marine, gestion de l'érosion du trait de côte et des submersions marines, lutte contre l'étalement urbain, protection de l'environnement, énergie. Elle organise également les cadres stratégiques, techniques et financiers : Schéma Régional de Développement du Tourisme et des Loisirs, Littoral et Croissance bleue, Plan Littoral 21, Schéma Régional de Développement Economique d'Innovation et d'Internationalisation (SRDEII), le Parlement de la mer, le Pacte vert, le Contrat de Plan Régional des Formations et de

l'Orientation Professionnelle (CPRDFOP), le Schéma Régional de l'Enseignement Supérieur, de la Recherche et de l'Innovation (SRESRI), le Green deal. Après étude de l'ensemble des documents stratégiques de planification et des appels à projet, le « littoral » se positionne comme l'espace géographique stratégique des stratégies régionales. Ce large processus de régionalisation des politiques est assez singulier au sein de la Région Occitanie, puisqu'il se caractérise finalement par une double centralité géographique où malgré la fusion, l'ancienne capitale régionale de l'ex Languedoc-Roussillon est toujours dotée d'une valeur stratégique tant sur son potentiel économique que sur ses fonctions de commandement :

- *« La Région Occitanie se positionne comme le premier partenaire du littoral méditerranéen » (Carole Delga, présidente la Région Occitanie, lors de l'inauguration des assises en 2019),*
- *« Avec des instances comme le Parlement de la mer, l'Union des villes portuaires d'Occitanie, le salon du littoral nous travaillons sur une stratégie inédite et novatrice du développement des ports de plaisance d'Occitanie, le littoral c'est l'avenir de cette Région » (Entretien semi-directif, cabinet de la présidente Carole Delga, 2020),*
- *« À un moment donné il était question que nous soyons rapatriés sur Toulouse, que les centres de commandement migrent mais c'est tout l'inverse, la Région multiplie les instances et les structures sur Montpellier » (Entretien semi-directif, DREAL, 2020).*
- *« Avec le SRADDET et la Plan Littoral 21, la Région envoie un message fort et affiche clairement sa volonté de piloter l'arc languedocien et roussillonnais, surtout depuis qu'elle a la main sur les ports de Sète et de Port la Nouvelle » (élu du parlement de la mer, échange informel lors du salon du littoral, 2021)*
- *« Le volet littoral au sein du SRADDET n'est pas obligatoire et pourtant... Mais c'est je pense dans l'objectif de contourner l'État et sa stratégie du recul, c'est très malin sur un plan politique » (Entretien semi-directif, élu, 2020).*

Encadré 12 : La montée en puissance du pouvoir régional

Chapitre 6. Littoral : la consécration paradoxale

Sylvain Barone, Laura Michel

Dans *La fusion des régions (2021)*, pages 131 à 152

Occitanie : la consécration

La loi MAPTAM (2014) a érigé la région au rang de « chef de file » pour l'exercice des compétences relatives « 1° À l'aménagement et au développement durable du territoire [...] ; 3° Au climat, à la qualité de l'air et à l'énergie [...] ». L'État poursuit ainsi la territorialisation de sa politique énergétique en mobilisant les régions tout en contenant leurs velléités décentralisatrices (Poupeau, 2013). La loi NOTRe (2015) conforte quant à elle le rôle de la Région dans le domaine économique et en matière d'aménagement du territoire, en la dotant d'un document de planification prescriptif. Le SRADDET (schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires) remplace ainsi le SRADDT (schéma régional d'aménagement et de développement durable du territoire). Il doit par ailleurs intégrer différents schémas sectoriels dont le SRCAE, qui n'est donc plus copiloté par l'État ; ce qui renforce par ricochet le rôle de la Région (Evrard, Pasquier, 2018).

Dans ce contexte, la région Occitanie a affiché l'ambition de devenir la première région européenne à énergie positive (REPOS) en développant, entre autres, une filière industrielle de l'éolien en mer. Elle a aussi fait le choix, qui était facultatif, d'inclure un volet littoral et maritime dans son SRADDET (prévu pour 2020), manifestant de nouveau sa volonté politique à l'égard du littoral. Pour autant, le partage des compétences n'est pas totalement clair. En particulier, les EPCI – au premier rang desquels les Métropoles – sont également renforcés dans les domaines qui nous intéressent ici : en matière de politique énergétique (via la loi de 2015 sur la transition énergétique pour la croissance verte), dans le domaine économique et sur le volet des risques littoraux (via le transfert de la compétence GEMAPI – gestion des milieux aquatiques et prévention des inondations), par la loi MAPTAM depuis 2018. En outre, ces évolutions se sont aussi faites sur fond de crise économique à partir de 2008. Les transferts de charge de l'État vers les collectivités et la volonté de recentralisation ont rarement été aussi manifestes (Pasquier, 2016). Alliées aux faibles capacités réglementaires et financières structurelles des régions, ces dynamiques ne font qu'inciter à des formes de gouvernance mobilisant aussi l'État et les collectivités infrarégionales. Cependant, elles n'empêchent pas la région de chercher à s'affirmer davantage sur le littoral en se présentant à la fois comme le successeur de l'État et comme l'animateur et le partenaire des politiques infrarégionales sur ces questions.

Dotée d'une figure planificatrice (*Encadré 12*), la Région Occitanie se démarque également par sa proximité avec les services de l'État, notamment dans le cadre des Contrats de plan État-région (CPER) par lequel l'État et une région s'engagent sur la programmation et le financement pluriannuels de projets importants d'aménagement du territoire tels que la création d'infrastructures ou le soutien à des filières d'avenir. A cet effet, elle nous semble en quelque sorte devenue cet acteur pivot qui fait dialoguer les services régulateurs et les élus locaux entre eux. Cette position d'intermédiaire entre deux entités qui ne se ménagent pas, nous l'avons observée durant les ateliers collectifs, où la Région jouait le rôle de pacificateur lors d'échanges nourris. Elle était également présente au sein des rencontres organisées par la démarche « Ambition littoral ». Autrement dit, elle est passée d'une entité « collectivité » au rôle

d'intermédiaire dont le rôle est d'internaliser et de territorialiser les directives nationales à une entité qui au contraire décide, pilote et finance des directives construites dans un cadre régional et non national (*Encadré 12 ; Tableau 23 ; Figure 29*).

Encadré 13 : « Littoral + » est retenu parmi les « Territoires d'innovation de grande ambition »

“ Nous confirmons notre ambition pour la croissance bleue et la mise en œuvre du Plan Littoral 21 lancé l'an dernier, souligne Carole Delga. Nous voulons aller plus loin dans le financement de projets collaboratifs et innovants pour améliorer la qualité de vie des habitants et la durabilité des territoires. ”

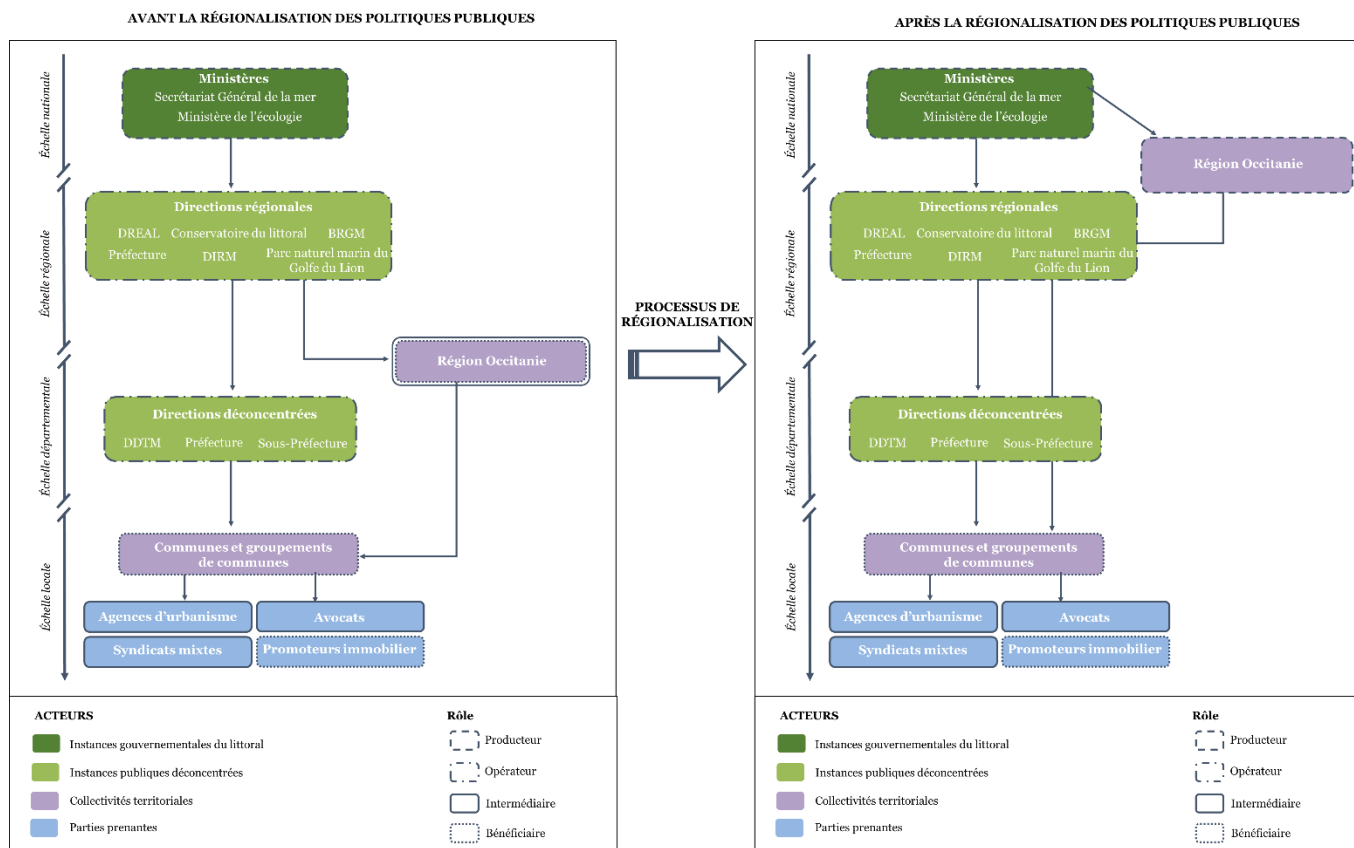
La sélection assure à « Littoral+ » un accompagnement et un appui financier jusqu'à 400 000 € pour l'ingénierie de développement de projet. La **collaboration** se poursuit avec les **chercheurs, entreprises, associations et collectivités** impliqués pour affiner la réponse à l'appel à projets annoncé mi-2018. L'enjeu est important : l'appel à projets, qui doit retenir une dizaine de lauréats, est doté par l'Etat de **450 M€ sur 10 ans** dans le cadre du Programme d'Investissements d'Avenir.

Source : <https://www.laregion.fr>, 17/11/2021

Tableau 23 : Une région Occitanie qui pilote, décide et finance l'aménagement de son territoire régional

AMI – Appels à projets	Document stratégique de planification
<ul style="list-style-type: none"> - Programme Régional Occitanie FEDER, FSE+ 2021-2027 <ul style="list-style-type: none"> - Appel à projets - « Tourisme Mer & Littoral » <ul style="list-style-type: none"> - FEADER Occitanie 20232027 <ul style="list-style-type: none"> - Littoral + - Appel à projets régional READYNOV - Economie du Littoral et de la Mer <ul style="list-style-type: none"> - Territoires d'Innovation – Grande Ambition - AMI : la rénovation des copropriétés touristiques du littoral <ul style="list-style-type: none"> - Programme National FSE+ 2021-2027 <ul style="list-style-type: none"> - le Parlement de la Mer 	<p style="text-align: center;">SRADDET : SRCAE, volet littoral, REPOS</p>

Figure 30 : La région Occitanie, du rôle d'intermédiaire au rôle de producteur de politiques publiques



Réalisation : M. Bosch, 2024

b. Des objectifs économiques qui sèment le trouble chez les acteurs

« Notre ambition est de devenir l'une des régions les plus attractives, si les experts parlent d'une compétition des territoires, aujourd'hui les régions s'inscrivent pleinement dans cette concurrence » (Entretien semi-directif, cabinet de la présidente Carole Delga, 2020).

Le matériau utilisé n'est pas différent que celui mobilisé précédemment. Néanmoins, ici la réflexion porte sur la mise en tension des objectifs économiques avec ceux de l'environnement et plus particulièrement des stratégies de gestion du trait de côte. Au cours de nos entretiens avec les instances régulatrices, nous avons perçu le poids de la Région dans le fonctionnement et l'agir de ces acteurs qui doivent eux-mêmes légiférer, faire accepter le recul et réguler par la suite ce dernier auprès des acteurs locaux. Des acteurs à travers lesquels nous avons ressenti un malaise tant dans le cadre intimiste des entretiens semi-directifs que lors de rencontres collectives.

Une confusion des pouvoirs

Durant les ateliers organisés par la DREAL Occitanie, l'EID Méditerranée, le BRGM ou encore par la région dans le cadre du Plan littoral 21 et du Lab, les échanges étaient assez nourris. Le principe de ces ateliers était en particulier centré sur le recueillement de bonnes pratiques, d'idées ou de solutions pour un développement plus vertueux du littoral et adapté au changement climatique. Cette dynamique coconstruite des stratégies d'aménagement a fait émerger beaucoup d'interrogations sur la coordination justement des stratégies, plusieurs incompréhensions ont été partagées par les différents acteurs locaux :

Retours de plusieurs techniciens sur l'étude du dragage des ports initiée par la DREAL en réponse à la maîtrise d'ouvrage de la Région Occitanie concernant ses ports régionaux :

- *« Le dragage doit être préconisé ou pas ? Il faut être clair, car nous devons rendre des restitutions de ces réunions à nos élus »,*
- *« Il est vrai que c'est une problématique chez nous l'ensablement de nos ports et je conçois le sujet de la réunion mais il y a un problème d'échelle, nous ne sommes pas sur des ports de commerces mais des ports de plaisance, et le coût ?*
- *« J'ai du mal à suivre, est-il question de gestion du recul du trait de côte ou de stratégie visant à conforter le développement actuel du littoral ?*
- *« Si nous mobilisons cette technique la région propose-t-elle des subventions si c'est le cas cela répond au développement économique ? Car c'est le cas pour le projet de port de Port-la-Nouvelle »,*
- *« Je m'excuse mais je ne comprends pas le sujet, pas au stade d'une réflexion sur la « recomposition spatiale » et puis les DDTM, les préfetures se sont désengagées sur tout ce qui concerne les ouvrages de protection c'est quand même dichotomique »,*

Réponse confuse de la DREAL :

« euh non non, ça reste le dernier recours et oui peut être qu'il est plus judicieux de faire référence à cette technique après le projet d'assimilation à la recomposition spatiale ».

Retours sur un des ateliers de développement des solutions initié par la DREAL et l'EID Méditerranée (techniciens locaux présents) :

- *« Vous émettez l'idée d'un report des populations installées sur les premières lignes sur les résidences secondaires mais quels seraient les outils pour faire basculer ces logements en résidences permanentes ? ».*

Réponse :

- *« Justement c'est ce que nous cherchons à faire, à réfléchir sur des outils qui nous permettraient de basculer le parc immobilier en permanent et à ce moment-là de pouvoir agir sur les passoires énergétiques ».*

Questions :

- *« Mais ça ne participerait pas à densifier et donc augmenter la vulnérabilité de territoires déjà vulnérables ? Je vous demande ça car nous sommes avant tout dans une démarche de recomposition spatiale où il est tout de même question d'exproprier des populations, ne serait-il pas judicieux de commencer par établir des périmètres de vulnérabilité au risque d'érosion ? »,*

L'animateur de la session répond :

- *« Oui mais (temps de réflexion), à vrai dire je ne sais pas quoi répondre à cette question. Elle se justifie mais voilà il faut aussi traiter d'autres problématiques et la rénovation des copropriétés en fait partie »,*

Réplique d'un élu :

- *« Oui c'est sûr, je trouve ça dommage de porter uniquement le regard uniquement autour de la recomposition spatiale, alors que beaucoup d'autres questions se posent : le tourisme, l'habitat innovant, l'économie »,*

-

Retour sur un des ateliers du Lab' Occitanie sur le développement des solutions :

Panorama des idées issues d'un atelier Postit : « voici les idées retenues lors de l'atelier de la semaine dernière pour être développées : - Et si... on inventait un outil simple d'information sur la vulnérabilité aux risques littoraux lors d'acquisitions immobilières ; - Et si... on avait une stratégie et vision collective du littoral de demain qui valorise les complémentarités ; - Et si... on organisait la semaine du littoral ; - Et si... on laissait faire la mer, Et si... la station de demain laissait la nature reprendre ses

droits ; - Et si... on se libérait des contraintes pour expérimenter, Et si... on expérimentait de nouveaux formats de campings » ;

Restitution auprès de nos collaborateurs de la collectivité :

« Mais nous sommes d'accord que nous sommes sur un décalage entre les questions et les inquiétudes que vous avez partagés lors de cet atelier, je me réfère aux postit dont tu m'as fait part et au sein desquels il y avait de réelles questions ! »,

« Mais c'est de la paillette ! Après tu parles de décalage, là il y a surtout un décalage entre nos problématiques et les leurs et clairement il y également un décalage entre les services de l'Etat qui eux sont à fond sur la recomposition spatiale et la Région qui joue son rôle de développeuse économique »,

« Honnêtement, rien de nouveau c'est trop facile de faire un mixe des démarches déjà employées comme « Ambition littoral », le salon du littoral et les préconisations du député Buchou dont tu nous as fait la restitution ».

A certains moments nous nous demandions, quels étaient les objectifs de ces rencontres : sommes-nous là pour parler de « recomposition spatiale » ou de développement économique ? A quelle stratégie répond la DREAL ainsi que d'autres délégations étatiques ? Cette impression de confusion des pouvoirs où finalement, des services d'État semblaient servir des intérêts économiques, s'est confirmée auprès de plusieurs acteurs :

- *« Face aux grandes métropoles économiques, fusionner les régions a été vu comme une opportunité pour des territoires comme Gruissan ou La Grande Motte de développer leur économie, ils ont compris que la Région était la nouvelle échelle métropolitaine voire européenne, dans ce contexte où en plus l'État par le biais de ministères, finance et où la Région finance aussi des projets » (Entretien semi-directif, élu, 2019),*
- *« Nous sommes des services qui ont été évidé de leur capacité technique, financière et humaine, nous sommes là mais bon je ne suis pas certain de notre impact sur l'aménagement du littoral, il est conduit par d'autres entités plus puissantes » (Entretien semi-directif, technicien(ne) services d'État, 2020),*
- *« Parfois j'ai l'impression que notre action est désormais vouée à la promotion du littoral plutôt qu'à le protéger, c'est compliqué pour nous car depuis la réforme des régions on ne sait pas réellement sur quel pied danser, nous*

demeurons un service régulateur et il y a conflit » (échange informel, technicien(ne), 2021).

La régionalisation de l'aménagement et plus largement celle de l'économie, impose des contraintes auxquelles les services régulateurs ne peuvent se soustraire sans compromettre la légitimité de leur activité. Ils révèlent également une forme de marchandisation des problématiques environnementales : « *vous pensez quoi vous d'un parc éolien au sein d'une aire marine protégée ?* » (Entretien semi-directif, technicien(ne) services d'État, 2020), « *Nous notre projet de port on poldérise, nous agrandissons, forcément nous avançons sur la mer mais c'est passé auprès de l'État c'est passé car il y a la Région derrière* » (Entretien semi-directif, élu EPCI, 2020).

Encadré 14 : Éolien flottant : comment la Région accompagne une nouvelle filière industrielle



Qair - projet Eolmed

Les deux fermes pilotes seront en mer dès 2023 et emploieront chacune une quarantaine de personnes.

Avec l'ambition de devenir la **1ère région à énergie positive** d'Europe à horizon 2050, la Région Occitanie mise notamment sur le développement de l'**éolien en mer flottant**. Au cœur du projet régional, le port de **Port-La-Nouvelle** (Aude), **idéalement situé** au carrefour des zones les plus ventées du Golfe du Lion. La Région, propriétaire du port, investit plus de 230 M€ pour étendre le port et le doter d'**infrastructures portuaires** nécessaires pour permettre la construction, l'assemblage, l'exploitation, et la maintenance d'éoliennes flottantes. **Deux fermes pilotes**, EFGL (Leucate) et EolMed (Gruissan et Port-la-Nouvelle), seront opérationnelles **à partir de 2023**, et emploieront chacune une **quarantaine de personnes**, pour les opérations de maintenance et de logistique maritimes.



Le port de Port-La-Nouvelle est étendu afin de permettre la construction et la maintenance des éoliennes flottantes.

Ces projets sont un **atout majeur** pour le développement des emplois dans la filière de l'éolien en mer en Occitanie. Ils devraient, avec les fermes commerciales, générer à terme près de **3 000 emplois** directs, indirects et induits localement. Pour la fabrication industrielle elle-même, mais aussi pour les études préalables, la construction, l'assemblage, la mise en service et l'exploitation qui impliquent des activités de soudure, de mécanique/ électrique, de logistique, d'inspections... Cette activité est également **source d'innovation**, de nature à attirer des prestataires pour faire évoluer les technologies en se localisant au plus près des acteurs de la filière. La Région Occitanie a déjà mis en place une **stratégie de développement** de cette filière industrielle : **Wind'Occ**, démarche collective, regroupe **170 entreprises régionales**, recensées comme contribuant ou pouvant contribuer à la chaîne de valeur de l'éolien en mer et localisées sur tout le territoire. Parmi elles, Valeco, Qair, MP ArchiMed ou encore Ocean Winds.

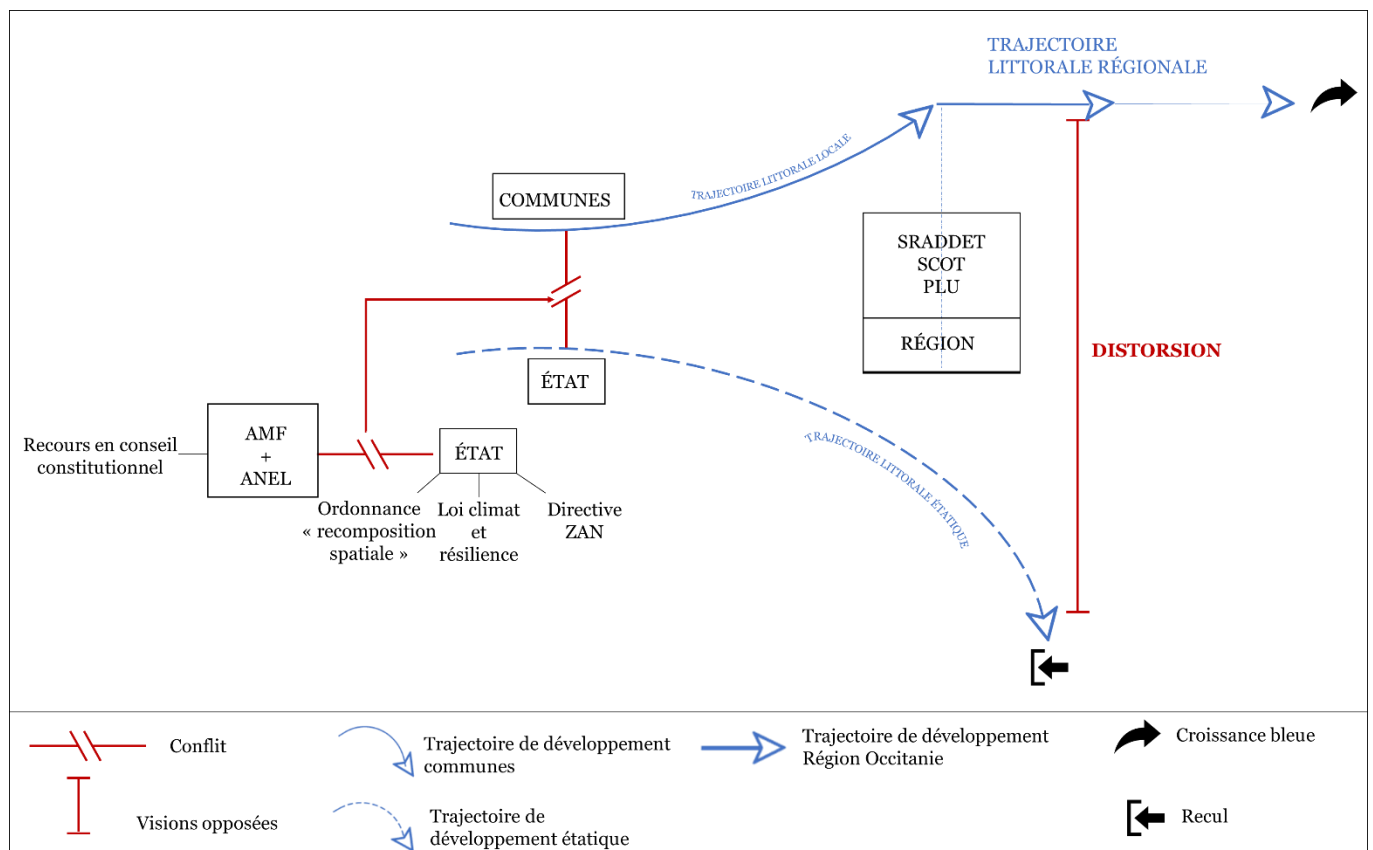
<https://www.laregion.fr/Eolien-flottant-comment-la-Region-accompagne-une-nouvelle-filiere-industrielle>, 14/11/2022

Historiquement défenseurs des questions environnementales par la création du Conservatoire du littoral, la loi « littoral » et l'ensemble des prérogatives relatives à sa protection, sont aujourd'hui un enjeu stratégique pour la Région représentées plus comme une source d'opportunités économiques que comme une contrainte à laquelle les territoires devaient se soumettre (Boiral, 2005). Sa volonté de devenir la première région à énergie positive avec l'intégration d'un volet dédié à la maîtrise et la valorisation de l'énergie (REPOS) au sein du SRADDET, confirme finalement une trajectoire de développement et non celle du recul investissant un nouvel espace économique, celui du maritime.

De cette façon, notre récit et la description proposé sur le processus de régionalisation des politiques du littoral nous invite à comprendre dans quelle mesure, les nouvelles formes territoriales de gestion et de planification produisent de nouvelles scènes de décisions, une reconfiguration des forces de pouvoir et d'opposition. Effectivement, nous pouvons observer une redistribution de l'autorité entre niveaux provoquant une « *interdépendance croissante entre acteurs, dans laquelle la suprématie univoque d'un de ces acteurs – comme l'État – est devenue l'exception plutôt que la règle* » (Epstein et Pinson, 2021, p. 25). Cette interdépendance est surtout saisie par la Région qui par sa capacité d'action élargie va orienter sa propre stratégie indépendamment de celles établies nationalement. Nous ajoutons qu'une forme de connivence s'est établie entre la Région et les services de l'État faisant émerger un « pluralisme » du système d'action publique caractérisés par une ouverture des processus de décision à l'influence des intérêts régionaux. De fait, la réponse à notre question départ sur une *regional communities* (Hellier, 2018) de la « recomposition spatiale » pourrait être positive car le fait régional dans l'action publique ne se dément pas. Cependant, sa capacité d'action politique n'est pas pour autant aussi évidente du côté des échelons locaux. En effet, la régionalisation presque totale des politiques d'aménagement, est, dans le cadre de la gouvernance de la « recomposition spatiale », à nuancer car à l'issue des débats en mai 2022, le scénario d'une gouvernance coordonnée à l'échelle régionale a été refusé par les collectivités locales. En reprenant le rapport final pour « l'élaboration d'un plan d'action régional et la mise en place d'une gouvernance de la gestion du trait de côte et de la recomposition spatiale », ce modèle de gouvernance reposant sur une structuration et une coordination forte à l'échelle régionale, s'est vu notamment critiqué en avançant une stratégie régionale qui s'impose au local : « *Ce scénario est trop technocrate, la place des experts est trop*

importante, l'échelle régionale est trop importante, tout cela est trop centralisé », « La structure est trop pyramidale », « L'ancrage local doit être plus fort ». Ce scénario est vu comme donnant un poids trop fort au niveau régional au détriment des structures et des stratégies locales. Il porte une approche d'imposition plutôt que d'accompagnement. Une crainte fortement exprimée est d'être dépossédé au niveau local au profit d'un fonctionnement pyramidal/hierarchique. Plusieurs participants ont exprimé que ce scénario était trop éloigné du terrain, avec le risque d'une approche trop « techno » et trop globale c'est-à-dire sans prendre suffisamment en compte les spécificités locales. Il ne suit pas la logique de l'unité sédimentaire en termes opérationnels.

Figure 31 : Une distorsion des trajectoires de développement du littoral occitan



Réalisation et conception : M. Bosch, 2024

Au final, il est possible d'établir plusieurs trajectoires (Figure 31) : celle des gouvernements locaux qui s'inscrit dans une trajectoire classique de développement, la trajectoire de la Région Occitanie, sur tous les fronts sa trajectoire ne régresse pas au contraire elle se déploie par l'investissement de l'espace maritime et enfin la trajectoire de l'État qui elle reste pour le moment sur une ligne de régression. Dans

cette configuration, le nouvel ordre urbain du littoral par le recul nous apparaît contourné, il est présent mais sa trajectoire reste à déterminer.

4.2.2. Une agencification de l'État qui nuance une vision manichéenne des forces d'opposition

« Quand on voit un État qui aujourd'hui finance des projets avec des opérations de poldérisation et qu'à côté, on nous parle de recul, d'expropriation. Qu'il nous explique que c'est nous les collectivités locales qui doivent à présent financer les ouvrages de protection, qu'il refuse de nous protéger, on marche sur la tête » (Entretien semi-directif, élu, 2021).

« On ne peut pas fédérer quand on n'est pas exemplaire, un coup il y a refus, un coup on accepte et avec financement derrière en plus. Dans ce contexte c'est très compliqué de rassembler autour d'un projet qui demande de revoir la copie ». (Entretien semi-directif, technicien(ne) association, 2020).

Ce dernier volet sur les forces d'inertie mobilise une notion anglo-saxonne (Pollitt et Bouckaert, 2000, Christensen et Lægreid, 2002) et plus largement critique sur les réformes des bureaucraties, à savoir celle de l'agencification de l'État, souvent au centre des attentions lorsqu'il s'agit de l'action publique. La notion est omniprésente chez les acteurs de la gouvernance du littoral, lorsqu'il s'agit d'expliquer les défaillances du système mettant en avant un État aux guichets multiples (Weller, 1999). Pour schématiser les sciences de « l'État en action » (Jobert et Muller, 1987), il y a d'un côté les études sur la modernisation de l'action publique dans un processus plus global de diffusion du référentiel néolibéral qui renvoie à une « fièvre des agences » (Pollitt & al., 2001). Cette perspective de recherche restitue l'évolution d'un État fort au mode de domination bureaucratique, à un État faible qui doit « *partager l'initiative et le pilotage des politiques publiques avec des gouvernements locaux, des institutions supranationales mais aussi des acteurs privés* » (Epstein et Pinson, 2021, p22). D'autres auteurs, se concentrent les tenants du *New public management* en questionnant son impact sur l'exécution des politiques dans un système de gouvernementalité où les agences jouissent d'une certaine indépendance opérationnelle. L'objectif pour nous ne sera pas de s'inscrire dans telle ou telle perspective de recherche, ni de reconstruire l'épistémologie de la notion d'agencification qui met en lien ces deux configurations du positionnement de l'État dans les rapports de forces. Il s'agit pour nous de dépasser la dialectique conflictuelle

État/collectivités, pour saisir les ruptures dans l'orientation des politiques (Hall, 1986 ; Lascoumes et Le Galès, 2005). De rendre visible les points de contournement de l'État à l'intégration d'un modèle d'aménagement durable du littoral, tout en conservant une volonté d'affirmer ce dernier. Si l'ingouvernabilité du littoral s'est exprimé parce qu'individus et institutions locales montraient une réticence croissante à laisser les échelons étatiques définir leurs préférences ; parce que l'hétérogénéisation des systèmes de valeurs rendait difficile le recours exclusif à des formes de gouvernement basées sur la définition centralisée et descendante des « besoins (Epstein et Pinson, 2021). La ligne de front commune et unanime portée par les pouvoirs locaux pour contester l'ordonnance relative à la « recomposition spatiale », s'est délitée à force d'observer le financement de plusieurs projets d'extension et de requalification des ports par l'État. Cette porosité s'explique à la fois par la place prégnante des agences au sein du territoire régional et l'émergence d'un État providence multipliant les appels à projet et les appels à manifestation d'intérêts sur fond de plan de relance. Il s'agira donc d'identifier la place de l'État dans la construction d'un régime d'immobilisme du littoral en lien avec les financements attribués aux collectivités territoriales dans leur projet de territoire.

a. La fièvre des AMI et des plans de relance

Pour commencer, il est utile de préciser ce que nous entendons par agencification. En effet, si les auteurs s'accordent pour définir ce processus comme la transformation des formes traditionnelles de l'État, sa mise en œuvre reste différenciée (Tableau 24).

Tableau 24 : Les formes d'agencification de l'État au sein l'espace régional

Agences scientifiques et techniques	Agences de développement régional	Plan de relance
<ul style="list-style-type: none"> - Agence de l'eau Rhone-méditerranée et corse - Brgm - bureau de recherches géologiques et minières - Conservatoire de l'espace littoral et des rivages lacustres - Etablissement national des produits de l'agriculture et de la mer - FranceAgriMer Occitanie - EID méditerranée - L'ADEME Occitanie - CCI - Office français de la biodiversité 	<ul style="list-style-type: none"> - Banque des territoires - Groupe Caisse des Dépôts - ADEME 	<ul style="list-style-type: none"> - Plan France Relance - Le Plan Destination France - France Relance - Plan de relance européen

« Le phénomène d'agencification en administration publique trouve ses origines historiques dans le tournant néolibéral et la vague de dérégulation de l'économie des années 1970 et 1980 » (Tek Turan, 2014, p.29). C'est un processus qui reste néanmoins difficile à appréhender compte tenu du foisonnement des statuts juridiques et des

périmètres de recensement. Par ailleurs, une étude de la cour des comptes nommée « l'État et ses agences » en mars 2012, constatait que ce phénomène s'était développé sans stratégie d'ensemble, dans une dynamique inflationniste en termes de moyens humains et financiers ; et qu'il ne s'était pas accompagné d'un renforcement suffisant de la tutelle de l'État. Elle rajoute : les données collectées par la mission indiquent que les agences sont devenues un enjeu déterminant de gestion et de finance publique. À titre d'exemple, pour le seul champ des opérateurs (soit un sous ensemble du périmètre de la mission), elles représentent 20 % du budget général de l'État et de ses effectifs, ce qui témoigne d'un fort démembrement des politiques publiques. Dans ce contexte de suivi éclaté et de mauvaise qualité des informations disponibles sur les différents statuts avancés par les autorités publiques, nous préférons, nous référer à la définition proposée par Tek Turan au sein de laquelle, il expose clairement l'une des formes d'agence les plus reconnues au sein de notre territoire d'étude qui est celle des « agences de développement régional / agences régionales de développement » où leur mission principale vise à promouvoir le développement économique des territoires (*Encadré 15*).

Encadré 15 : Définition d'agence dans l'action publique

Agence
Hande Tek Turan
Dans Dictionnaire d'administration publique (2014), pages 29 à 30

Les agences sont définies comme des organisations qui effectuent des tâches publiques à distance pour le gouvernement central, sur la base de la spécialisation et de l'expertise. Leur caractéristique importante est constituée par un équilibre fragile entre autonomie suffisante à l'égard de leurs activités quotidiennes (gestion, organisation, financement et personnel), liberté dans la manière de prendre les décisions politiques et nécessité d'un contrôle administratif et démocratique.

Dans le cadre de l'administration publique, au sens général du terme, une agence est une entité qui bénéficie d'une certaine autonomie, sans être formellement indépendante vis-à-vis d'un des organismes centraux du gouvernement, et qui prend en charge des services d'intérêt public pour le compte de ce dernier.

Le phénomène d'agencification en administration publique trouve ainsi ses origines historiques dans le tournant néolibéral et la vague de dérégulation de l'économie des années 1970 et 1980. Ce phénomène n'est pas seulement le résultat de la mise en œuvre du managérialisme et du nouveau management, il montre aussi un changement structurel de la gestion publique selon lequel la recherche de la performance tente d'être conciliée avec des exigences renouvelées de service public. Les agences sont donc un moyen de contourner les cadres traditionnels de l'action publique, afin d'éviter les problèmes bureaucratiques tout en conservant un pilotage public.

Une agence peut avoir plusieurs formes. Par exemple, les « agences de développement » mises en place en Europe après la seconde guerre mondiale comme une réponse à court terme aux crises causées par les dommages de guerre, le déclin industriel et les crises économiques et sociales. Bien que ces agences soient devenues un moyen organisationnel de plus en plus populaire pour l'élaboration et la poursuite de stratégies économiques locales, il n'y a pas un accord commun, ou une formule rigide, de ce qu'est une agence de développement ; elles varient en taille, en échelle et en fonction.

On trouve également des « agences de développement régional / agences régionales de développement ». Halkier et Danson, dans leurs études de ces organismes en Europe, définissent une ADR comme un corps semi-autonome vis-à-vis de l'autorité politique. Elle est également un soutien pour les entreprises locales par le biais des instruments de politique « soft ». Enfin, c'est une agence multifonctionnelle et intégrée, dont le niveau peut être déterminé par une gamme d'instruments politiques. Une ADR peut être ainsi définie comme une institution, basée au niveau régional, financée par l'État, en dehors de l'administration centrale et locale, et qui vise en général à promouvoir le développement économique.

Cette forme est d'autant plus intéressante pour nous, qu'elle s'inscrit dans une saisie de l'État en action par les instruments où l'observation montre qu'il est exceptionnel qu'une politique et même qu'un programme d'action au sein d'une politique soit mono-instrumental. Le plus souvent, on constate une pluralité d'instruments mobilisés, ce qui pose alors la question de leur coordination [Bemelmans-Videc et al., 1998], pour reprendre Lascoumes et Le Galès (2005). Il faut dire que ces agences ne se cachent pas, au contraire elles s'affichent dans tous les salons et séminaires mais aussi au sein des arènes politiques concernant le développement futur du littoral. Elles se déterminent comme des acteurs primordiaux à la bonne conduite des stratégies nationales par le biais d'un accompagnement technique des collectivités locales. Elles s'illustrent notamment comme des partenaires financiers pour le développement des territoires, avec tout un programme d'appels à projet ou d'AMI qui donne lieu en réalité à une forme de sélectivité de l'action publique locale récompensant celles qui cadrent le plus avec leurs critères d'éligibilité (Illustration 51 ; Tableau 25).

Illustration 51 : Aperçu des appels à projet et appel à manifestation d'intérêt observés au sein des arènes politique

Lecture facile

Actualité

Rénovation des copropriétés dégradées du littoral : résultats de l'appel à manifestation d'intérêt

Mise à jour : 21 mai 2021



L'appel à manifestation d'intérêt "rénovation des copropriétés et meublés touristiques du littoral occitan", a permis de sélectionner, 5 projets démonstrateurs. 613 700 euros d'aides financières seront attribués pour un coût global des projets de 1 315 336 euros. Ces projets seront soutenus par l'Etat, la Région et la Banque des Territoires dans le cadre de Littoral 21, programme visant le développement harmonieux et durable du Littoral Occitan.

Actualité

Les ports de plaisance de Sète et de Sainte-Marie-la-Mer, lauréats de l'appel à projets national « Ports de plaisance d'avenir »

Mise à jour : 16 décembre 2022



L'appel à projets « Ports de plaisance d'avenir » a été lancé par le secrétaire d'État à la Mer à l'été 2022 pour financer des projets de modernisation et de verdissement de ports de plaisance. Cet appel à projets s'inscrit dans le cadre du plan Destination France, qui prévoit une enveloppe de 20 M € sur 2022-2024 pour accélérer la transition des ports de plaisance maritimes, avec une exigence d'exemplarité environnementale

PROJET VILLE-PORT - LA GRANDE MOTTE

PENSÉ POUR LES ENJEUX DE 2050 LES ATOUS DU PROJET RÉAMÉNAGEMENT DE L'ESPACE PUBLIC DESSIN D'UN Le budget partenaire Vos questions

Les partenaires financiers



SALON DU LITTORAL ENJEUX MÉDITERRANÉENS

Partenaires



M. Bosch, 2024

Illustration 52 : Des agences régionales de développement en soutien aux stratégies locales de recomposition spatiale du littoral



En lien avec la Stratégie Régionale de Gestion Intégrée du Trait de Côte et le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Egalité des Territoires, l'Etat et la Région veulent mettre en place un plan d'actions pour l'adaptation du littoral au changement climatique puis accompagner la réalisation de stratégies locales de recomposition spatiale du littoral.

© CBSOAT

PLAN LITTORAL 21 MÉDITERRANÉE

PREFET DE LA REGION OCCITANIE

La Région Occitanie

GRUPE Caisse des Dépôts

Une nouvelle vision pour le Plan Littoral 21

PLAN LITTORAL 21 MÉDITERRANÉE

PREFET DE LA REGION OCCITANIE

La Région Occitanie

GRUPE Caisse des Dépôts

La gestion des risques littoraux telle qu'elle est pratiquée historiquement n'offre aucune perspective de développement à long terme. C'est pourquoi le Plan Littoral 21 mène une action novatrice en lien avec les territoires : pour leur permettre de mieux s'adapter à ces évolutions dans le cadre de projets territoriaux de recomposition spatiale.

S'approprier la recomposition spatiale

Construire la recomposition spatiale avec les acteurs du territoire est une manière innovante d'aborder la réduction de la vulnérabilité sur le littoral et de ré-aménager les espaces menacés par les risques côtiers au-delà des mesures à court terme axés sur la « protection » des plages. Elle s'inscrit dans un nouveau projet de territoire à construire, impliquant un exercice de prospective partagée qui ne se réduit pas à la relocalisation inévitable d'enjeux.

<https://www.prefectures-regions.gouv.fr/occitanie>

Tableau 25 : Les différents plans de relance et appel à manifestation d'intérêt sur le littoral occitan entre 2021 et 2023

Plan de relance	AMI et appels à projet
<ul style="list-style-type: none"> - Le Plan Destination France - Appel à manifestation d'intérêt pour l'adaptation de l'hôtellerie de plein air (campings) à l'érosion du littoral - Appel à projets « Ports de plaisance et bases nautiques d'avenir » - France Relance - Conservatoire du littoral - APPEL A PROJET « TOURISME LITTORAL » DU PLAN DE RELANCE - France vue sur Mer - Sentiers du littoral : un vaste projet de développement des sentiers littoraux - Plan de relance : un accompagnement spécifique des collectivités territoriales (sous-préfet à la relance) 	<ul style="list-style-type: none"> - Appel à manifestation d'intérêt pour le développement des infrastructures portuaires métropolitaines pour l'éolien flottant - Moderniser les infrastructures et les équipements des ports de plaisance maritimes: appel à projets « Port de plaisance exemplaire » - Tourisme Ingénierie Développement - Atténuer la vulnérabilité en milieu littoral / Travaux d'atténuation des vulnérabilités - Développer les outils de gestion des risques, et les programmes qui visent à réduire la vulnérabilité et augmenter la culture du risque - Aménagements et équipements touristiques d'intérêt régional ou local - L'État, la Région Occitanie et la Banque des Territoires accélèrent la rénovation des copropriétés touristiques du littoral

Notre étude de la gouvernamentalité et plus spécifiquement celle notre saisie de l'État par ses agences, s'inscrit dans la lignée de Foucault (1994) qui place au centre de l'analyse les pratiques complexes et multiples de "gouvernamentalité" qui supposent, d'un côté, des formes rationnelles, des procédures techniques, des instrumentations à travers lesquelles elle s'exerce et, d'autre part, des enjeux stratégiques qui rendent instables et réversibles les relations de pouvoir qu'elles doivent assurer. Cette configuration de la gouvernance s'illustre ici sous une multitude de contrats, de conventions, d'appels à projet, d'appels à manifestations d'intérêt ou encore de plan de relance. Les plans de relance sont définis et attribués par l'État qui par l'autorité des préfets de départements, vont financer des projets de territoire. Dans ce cadre, la relation est contractuelle où les élus vont proposer leur projet élaboré en amont et le soumettre à la grille d'éligibilité. Pour les appels à projet et AMI, la dynamique est différente dans le sens où c'est les agences régionales comme la caisse des dépôts et la banque des territoires qui pilotent de manière indépendante l'élaboration des dispositifs et l'attribution des financements. Sous tutelle de l'État notamment celle des

préfets de région, ces AMI doivent tout de même correspondre aux stratégies nationales ce qui émaille encore davantage le portrait conflictuel proposé plus haut.

b. Une porosité des forces d'opposition

Sur le terrain, la porosité entre la défense pour l'adaptation du littoral au réchauffement climatique et les réformes législatives les encadrants n'était pas nette. Lors des différentes séances d'observation réalisées lors des sessions de la démarche « Ambition littoral », l'hypothèse de départ était relativement simpliste : les acteurs de type collectivités locales accompagnées de leurs parties prenantes seront contre les réformes dictées par les services de l'État. Cette hypothèse se révèle relativement juste si nous suivons à la lettre le processus de production de la politique publique sur la loi « climat et résilience » et l'ordonnance sur la « recomposition spatiale » et son épilogue par une bronca relayée nationalement par l'AMF et l'ANEL. Au sein des salons et séminaires, bien que plusieurs stands comme celui de la DREAL service régulateur déconcentré de l'État soient présents pour la promotion du risque du recul du trait de côte, faisant face à la part majoritaire des stands voués au développement du littoral, avec la présentation des ports nouvelle génération, le déploiement de l'éolien offshore appuyée financièrement par des agences sous tutelle ministérielle, vient flouter la position de l'État. Une analyse passant par une grille critique, notamment du pluralisme néolibéral de l'action publique évoqué en début de cette section, permet de saisir un visage protéiforme et mouvant de l'État (Epstein, Pinson, 2021). L'entretien avec Thibaut Félix, ancien sous-préfet à la relance, nommé en janvier 2021 dans le cadre de la reprise économique au sortir de la crise de la Covid-19, permet de comprendre la porosité des forces d'opposition à l'œuvre :

Encadré 16 : Extrait de l'entretien avec le sous-préfet à la relance en 2021

- **Thibaut Félix :** Notre mission c'est de soutenir l'économie des territoires dans un contexte de crise. La crise sanitaire a révélé les limites d'un modèle économique d'ailleurs que pensez-vous de l'économie de ce territoire ? Car j'ai cette impression depuis la prise de mes fonctions qu'il apparaît difficile de redéfinir les lignes d'un modèle économique qui pourtant semble être dépassé.
- **Nous :** Et bien, je pense qu'effectivement la crise sanitaire a révélé certaines limites mais qu'entendez-vous par difficile ?
- **Thibaut Félix :** Et bien l'objectif à travers l'attribution des subventions c'est donc de soutenir les territoires mais c'est aussi l'opportunité d'impulser de nouvelles perspectives de développement. Les critères d'attribution sont sur la numérisation, l'innovation et c'est vrai qu'ici il a été difficile de faire rentrer les projets dans ces critères.
- **Nous :** Vous faites référence aux projets sur le littoral en particulier ?
- **Thibaut Félix :** Oui et puis ils sont tous les mêmes et en tant qu'appui financier pour faire face à la crise nous sommes là pour les aider, on ne peut pas non plus leur refuser, c'est notre mission.
- **Nous :** Vous financez des requalification portuaires pourtant, l'État confirme quelque part ce modèle historique de développement.
- **Thibaut Félix :** Oui effectivement, mais nous finançons avant tout la partie innovation, les ports connectés et pour nous ce genre de financement c'est comme introduire une ouverture, inciter par la suite à changer les lignes qui correspondent à notre politique.

Il soulève ainsi plusieurs points (*Encadré 16*). D'abord, il met en avant l'idée que les élus restent guidés par un schéma qui a très peu changé depuis la mission « Racine ». Et même si cela vient contredire leur politique d'attribution, il s'agit de soutenir des territoires dans un contexte de crise, l'urgence économique évince finalement l'urgence climatique. C'est une grille d'analyse classique où l'État s'établit comme celui qui a pour rôle de répondre à la crise, soutenir l'économie au nom d'impératifs sociaux. Ensuite, il mentionne les difficultés de faire correspondre les volontés locales avec les volontés nationales. Son positionnement est assez clair sur les questions du modèle économique à entreprendre qui correspondent à une redéfinition d'un mode de développement.

Néanmoins, il se positionne aussi comme un partenaire des collectivités locales soulignant le conflit d'intérêt que cela implique. Les enjeux dépassent ainsi une opposition contre ou pour la « recomposition spatiale », par des processus néolibéraux de la fabrique de la ville qui incluent et excluent à la fois la question du développement durable. Les forces d'opposition ne sont donc pas aussi nettes, elles possèdent une forme d'email qui cache une réalité de gouvernance beaucoup plus complexe, tiraillée entre les questions économiques et environnementales, le national, le local et le régional. Parlons-nous d'un démembrement de l'action étatique au profit d'entités autonomes œuvrant déconnectées de leur tutelle administrative, ou d'un *New Welfare* qui au contraire reprend sa place dans l'échiquier politique régional et local en s'inscrivant dans des techniques d'organisation de l'action publique alternatives à l'organisation « classique », hiérarchique et pyramidal ? Le matériau en présence renvoi finalement à un État ambivalent qui comme au sein du chapitre 2, oscille entre réglementation, restriction et soutien aux économies locales et régionales, ou encore ambitions économiques tranchant ainsi avec ses propres prérogatives.

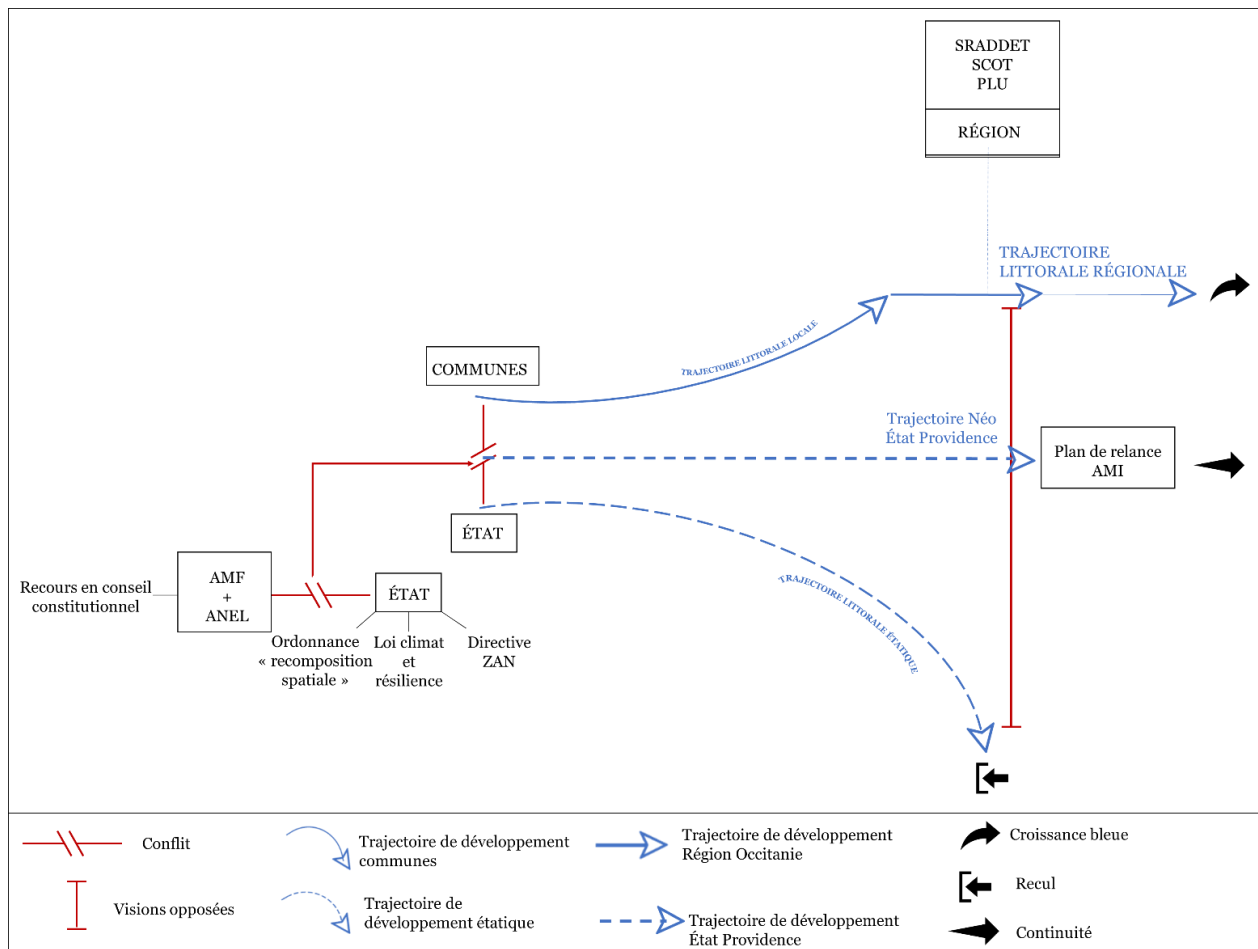
Conclusion du chapitre 4

L'inertie à l'intégration d'un modèle d'aménagement durable du littoral n'a rien d'inédit et ses schémas développés autour de la « recomposition spatiale » ne font que confirmer l'apathie ambiante de l'action publique dans sa globalité et ainsi, la perte de vue d'une redéfinition des modalités de production urbaine du littoral. Dans ce chapitre, l'objectif était de montrer les formes et objets des inerties présentes au sein du littoral occitan dans un contexte accrue de réformes des lignes politiques et législatives de l'aménagement littoral. Ces inerties s'inscrivent pleinement et principalement dans les différents processus néolibéraux qui se déploient sur des échelles variables et des réseaux d'acteurs particuliers. Assurément, le processus global de néolibéralisation de l'action publique en aménagement du territoire nous ramène à un enjeu qui là aussi n'est pas nouveau, celui de la recherche d'une homogénéité de l'action alors que nous demeurons dans un système de gouvernance structuré par des unités de temps, d'actions et de lieux distincts (Ribémont, Thomas, et al., 2018).

Les inerties se lisent sur différentes échelles d'action et de pouvoir. Elles se sont exprimées par une conflictualité importante mais aussi par un système de jeu ouvert (Lascoumes et Le Galès, 2007) avec des scènes de discussions et de négociations (par exemple dans le cadre des salons ou encore des ateliers) entre des acteurs situés à différents niveaux, et ceci tout au long du processus concerné. Les inerties s'opèrent d'abord de façon verticale, principalement dans une confrontation inter-institutionnelle État/Collectivités locales. Identifiés réciproquement comme des entraves au développement local pour les uns et à la protection du littoral pour les autres, leur conflictualité révèle les limites d'un régime de gouvernance qui souhaite l'unité dans la diversité, et le repli dans la croissance. Si notre terrain donne une vive représentation des interrelations complexes au prisme d'une dichotomie des stratégies entre acteurs territoriaux et acteurs étatiques, la montée en puissance de l'échelon régional vient bousculer les lignes de conflits et de concurrence. En effet, la Région Occitanie désormais acteur pivot du développement régional, laisse place à nouvelle verticalité, celle de l'échelon régional sur l'échelon local qui par l'élargissement de son périmètre d'action, vient englober des territoires locaux teintés d'intérêts individualistes et opposants à une stratégie régionale les effaçant du jeu décisionnel. Ainsi, la verticalité ne se limite plus à « l'État régulateur » /collectivités locales car

s'ouvre désormais d'autres scènes d'opposition induites par le processus de régionalisation. Les inerties s'opèrent ensuite horizontalement, entre des acteurs appartenant à la même entité : d'abord entre les gouvernements locaux, par la préservation de leurs intérêts et par leur représentation concurrentielle de l'aménagement aboutissant ainsi, à un morcellement territorial accru (Barone et Ghiotti, 2021). Puis entre les acteurs institutionnels étatiques, marquée par la démultiplication et la polycentricité des niveaux d'action, et une polyarchie institutionnelle (services déconcentrés, agences, agences de développement régionales), qui s'inscrit dans une régulation multipolaire (Commaille, 2010) venant ainsi, contredire leurs propres stratégies. Néanmoins, ce schéma donne à lire des formes originales de relations horizontales qui s'éloignent d'un portrait unique d'une gouvernance de conflits. : la Région avec l'État, qui nous l'avons vu s'associent par des outils conventionnels dans différents projets ; par les mêmes moyens contractuels, les collectivités locales vont-elles aussi s'engager dans un partenariat avec la Région par voie de contrats ; et enfin l'État qui dans une posture paternaliste du pouvoir va s'avancer comme un partenaire financier en soutien aux économies locales.

Figure 32 : L'inertie des trajectoires du littoral



Réalisation et conception : M. Bosch, 2024

En définitive, les inerties se construisent dans un système de gouvernance caractérisé par des configurations multiples faites d'interdépendances et de stratégies enchevêtrées d'acteurs, de réseaux d'action publique et de systèmes d'action suivant une accumulation de régulations négociées (Commaille, 2010) inscrivant dès lors, le modèle d'aménagement durable du littoral dans un régime d'immobilisme aux trajectoires désordonnées (Figure 32).

Conclusion Générale

Le littoral, un objet connu de tous

Choisir le littoral comme support géographique pour l'appréhension de la fabrique de la ville, c'était choisir un espace assez banal dans le domaine des sciences. Scruté dans toutes ses dimensions : politique, économique, environnementale, sociale ou encore physique, il fait l'objet d'un tel dynamisme scientifique qu'en commençant notre projet de recherche, nous nous demandions dans quelle mesure notre contribution serait originale. Imposé par la commande, l'enjeu pour nous était de dire quelque chose de nouveau à son propos, sans pour autant nier tous les événements que sa pratique quotidienne allait nous révéler. Mais, c'était sans compter sur sa myriade de représentations, d'enjeux, de réalités mouvantes et instables, mais aussi d'appropriations et de passions. Considéré comme le théâtre social où se déploie le désir collectif du rivage (Cobin, 1988), c'est bien parce qu'il demeure l'un des espaces le plus traversé, le plus habité et le plus exploité qu'il est bien un bien commun des sociétés contemporaines. Le choisir c'était donc étudier un espace connu de tous, dépasser notre vécu vis-à-vis de lui, y intégrer les besoins de la commande, tout en se retrouvant dans ce que nous connaissions de lui sur le plan scientifique et y apporter quelque chose de nouveau.

Comprendre la fabrique de la ville par la station « Racine »

La première ambition de ce travail et de son positionnement dans la littérature scientifique ont été de produire une spatialisation de la fabrique de la ville au travers des stations balnéaires du plan « Racine » et de leur trajectoire au titre des régimes politico-économiques. Cette ambition a permis deux apports majeurs au sein des études urbaines et de l'aménagement.

Le premier apport porte dans le thème choisi : les stations balnéaires du Languedoc-Roussillon. C'est un objet classique pour de nombreuses disciplines de sciences humaines et sociales. Néanmoins, leur réflexion s'est développée avec des approches très sectorisées ou des écoles de pensées très définies (tourisme, environnement, sociologie). Proposer une lecture de la ville littorale et en délivrer le dessin de sa trajectoire urbaine, était une première ambition de ce travail.

Le second apport réside dans les choix méthodologiques privilégiant une approche à la fois holiste et immersive de deux terrains d'études, la commune littorale de Saint-Cyprien et le littoral occitan dans sa globalité. Notre choix a été motivé par le fait de vouloir échapper à la monographie car notre enquête répondait non pas à une question portant uniquement sur la station balnéaire de Saint-Cyprien, mais davantage sur les stations balnéaires dans la fabrique de la ville littorale. Ainsi, nous avons pris le parti de faire de notre environnement professionnel, un objet d'exploration, nécessitant un arsenal d'outils réflexifs mais surtout d'un « mode d'hypervigilance » visant à capter le moindre indice qui pouvait étoffer, compléter voire reconfigurer nos pistes d'enquête. Construire cette trajectoire urbaine et comprendre quels étaient ses leviers, nous obligeait donc à investir de nouveaux outils de mesure comme la fiscalité ou les archives communales. Des outils que seule notre immersion n'a rendu possible. Cette immersion s'est prolongée hors des murs de la collectivité, en intégrant plusieurs instances et scènes de débats ouvertes, et multipliant les témoignages, les indices qui ont participé à dessiner le formel mais aussi l'informel. Des échelles d'exploration très fines et des changements d'échelles constants qui ont permis une mise en perspective des résultats observés *in situ* et sur l'espace géographique régional, hissant la réflexion à l'échelle nationale. Une lecture multisituée de contextes locaux révélant ainsi, leur lot de représentativité et d'exemplarité mais aussi leur originalité.

La fabrique de la ville littorale : un régime de croissance

Le littoral et ses transformations sont un sujet d'étude investi par les sciences urbaines et la géographie, et ceci sur de nombreux terrains allant des *waterfront* d'échelle métropolitaine comme aux États-Unis, aux stations balnéaires françaises de plus petite envergure ou encore de la balnéarisation des côtes africaines et sud-américaines. En France et ailleurs, elles révèlent des schémas de développement pluriels avec des chantiers de reconversion, la mise en scène de friches portuaires ou bien de la création pure de nouveaux fronts d'eau. S'il existe une diversité dans la manière de produire l'espace urbain du littoral, l'objectif est toujours le même : celui de capitaliser sur la proximité à la mer. En ce sens, il ne suffit plus d'ancrer la trajectoire de ces espaces dans des schémas explicatifs simplistes où sous une lecture catégorielle, seront identifiées différentes formes de gentrification, de dépossession ou encore de dérives capitalistiques promues par la ville néolibérale. Au contraire, l'étude des stations « Racine » admet une certaine nuance des récits de la géographie radicale et

critique, exprimant une structuration du capitalisme dans la cité (Adam et Comby, 2020) animée par des coalitions de croissance s’inscrivant dans des stratégies locales de développement et donc orchestré par des systèmes d’intérêts locaux qui soutiennent le processus d’accumulation. En effet, notre lecture des stratégies nationales de l’aménagement du territoire et des lois qui l’encadrent¹⁰⁵, révèle de nouveaux canaux d’accumulation où l’État n’est pas cet acteur abstrait laissant la ville aux *shareholder capitalism* (Boulay et Grandclement, 2019) mais un acteur majeur qui participe lui aussi la promulgation d’un ordre urbain de croissance. Sans nier la marge de manœuvre que confère le régime néolibéral de la ville aux gouvernements locaux et acteurs privés, cet État aux multiples régimes (Lascoumes, 2004) laisse place à la nuance, à une école de pensée plus composite, à un réajustement des discours au sein desquels la diabolisation traditionnelle des élus locaux et plus largement celle des acteurs privés est à relativiser. Cette nuance se lit par le travail de mesure que propose cette thèse. Une mesure de la production urbaine du littoral via le cas de Saint-Cyprien qui donne à voir le rôle de l’État dans l’enfermement des trajectoires de régime de croissance où les modalités de production urbaine reposent sur une rémunération des territoires par l’urbanisation. En effet, en remontant le fil de la fiscalité locale nous avons finalement décelé tout le système nerveux central qui régule la production urbaine de tout territoire. Un système qui par ses caractéristiques, avec notamment des critères fiscaux basés sur la transformation du foncier en produit immobilier et sur une valeur qui s’inscrit dans l’étalement plutôt que la verticalité, va produire un urbanisme de croissance où les gouvernements locaux ont tout intérêt à mobiliser, à stimuler et à conforter pour maintenir leur ressource financière. Un constat qui a été mesuré certes à l’échelle d’une station balnéaire mais qui tout de même s’inscrit dans ordre urbain général et non monographique, portant la réflexivité de ce résultat à une échelle nationale. Enfin, dessiner le fonctionnement du système de production urbaine du littoral par la fiscalité revient finalement à dire que c’est l’État qui, avec ses outils et ses procédures, est à la source de la création et de la distribution de la rente au sein de l’espace littoral.

¹⁰⁵ Qu’elles soient sur la fiscalité locales ou la fiscalité immobilière, ou qu’elles s’inscrivent dans le champ de l’urbanisme

Un régime de rente

La première mesure de ce travail de thèse a été l'identification du modèle d'aménagement en présence, le deuxième niveau de mesure vise à identifier dans quel processus d'accumulation s'inscrit ce dernier et qui en tire profit. Très rapidement, nos terrains nous ont donné les clés de lecture d'un régime d'accumulation bien précis, celui de la rente. Effectivement durant cette thèse, le fil conducteur des interrogations que nous recevions en tant que chercheuse missionnée sur le développement d'outils d'aide à la décision, était la volonté de faire évoluer son territoire, qu'il mute vers quelque chose ancré dans des dynamiques actuelles ou encore sur la volonté de se renouveler. Néanmoins, plus nous avançons dans notre enquête, dans nos échanges et plus nous observons une forme de décalage entre ce que nous appelions un changement de paradigme et celui porté par les autorités locales car en réalité ces dernières n'exprimaient pas le souhait de changer les fondements de leur modèle mais émettaient le souhait de lui rendre ses lettres noblesses. Ce constat nous est apparu lorsque nous parcourions les archives communales en portant notamment notre attention sur les bulletins municipaux qui à l'époque faisaient la promotion de la « station de l'an 2000 ». En les feuilletant, nous avons ressenti comme une forme de répétition avec la sensation que finalement depuis soixante ans rien n'avait changé en matière de développement urbain et d'aménagement du territoire. Il y avait comme une correspondance entre les mots utilisés, les objets à promouvoir et ceux que nous retrouvons aujourd'hui dans les politiques urbaines de compétitivité et d'attractivité promues par les documents stratégiques de planification ou encore les plaquettes promotionnelles des promoteurs immobiliers. C'est dans cette répétition des codes de l'aménagement du territoire introduit par le grand plan interministériel du littoral Languedocien et Roussillonnais, que l'appareillage conceptuel se rapportant à la « rente » commençait à faire écho avec nos observations. Car à dire vrai, les gouvernements locaux du littoral occitan orientent leurs stratégies locales de développement vers une capitalisation d'un produit urbain dont ils ont la pleine possession depuis la décentralisation. Ainsi, dotés d'un « *capital symbolique collectif* » (Harvey, 1985, p.43), les acteurs locaux s'inscrivent dans un processus de production urbaine visant à maximiser les acquis de leur territoire, les auteurs identifient ces actions de « rente de monopole » ou de rente de situation (Harvey, 1985 ; Solans, 1989 ; Von Thunen, 1826). Cependant, le phénomène observé s'éloigne quelque peu de l'idée avancée, notamment par Harvey (1985), selon laquelle par une coalition de

croissance entre acteurs publics et privés sur fond d'un « entrepreneurialisme » urbain les acteurs locaux chercheraient à différencier leur « offre » à travers des éléments sociaux ou discursifs forts plus ou moins explicitement construits. Nous l'avons mesuré, ces stratégies se caractérisent par des ressources génériques dupliquées à l'échelle régionale et qui plus est dans une construction territoriale individualiste. A cet égard, le phénomène de rente du littoral occitan fait figure d'originalité. Notre approche fine des territoires du littoral occitan, rend compte d'une multitude de dispositifs développés par les stations balnéaires pour sauver de la dévalorisation le capital bâti produit durant la mission « Racine ». Laissant ainsi la place à des politiques urbaines devenues le véhicule d'une reproduction et d'une suraccumulation du capital fixe « Racine », par exploitation, maintien, renouvellement et extension des infrastructures et des équipements épousant la même typologie que ceux établis soixante ans plus tôt et de fait, reproduit les mêmes espaces, les mêmes lieux et les mêmes populations. Autrement dit, il y a rente par ce que les stratégies locales de développement visent à tirer profit du patrimoine « Racine ». Si le phénomène de rente caractéristique de l'espace littoral est celui de la suraccumulation des produits « Racine », une autre facette du système fait preuve de singularité. En effet, notre enquête reconstituant le schéma de production urbaine du littoral par la fiscalité donne à voir comment cette dernière dans un contexte balnéaire pouvait générer la création de produits fiscaux. Si des travaux rendent compte de mécanismes généraux au sein desquels la rente serait « générée » à travers les instruments d'urbanisme (Sidi Boumedine, 2018), ici c'est bien le système de fiscalité directe des communes touristiques qui en est l'un des générateurs. Une particularité qui se lit également au prisme de sa géographie. En effet, cartographié principalement au sein de la bande littorale, le produit de la taxe de séjour renvoie à une forme renouvelée de la rente de situation où c'est la proximité à la mer qui va engendrer un avantage comparatif. Enfin, notre compréhension de la formation de rente dans le contexte balnéaire occitan, à démontrer comment mais surtout qui tire profit de ce système de production urbaine et là aussi, nous reconnaissons une forme d'hybridation où les acteurs ne sont pas forcément ceux présentés par certains travaux (Nethercote, 2020 ; Aalbers, 2019 ; August, 2020 ; Wijburg et al., 2018). Notre enquête sur le produit de la taxe de séjour nous a en effet révélé, que les communes en plus de bénéficier d'avantages sur la dotation globale de fonctionnement et de recevoir la taxe de jeux des casinos, étaient aussi réceptrices du produit de la taxe de séjour. Elle nous a également renseignée sur

les acteurs qui animaient le marché de la rente et nous sommes assez loin de l'idée d'un marché du logement locatif organisée majoritairement par des acteurs globaux financiarisés. Effectivement, le profil établi est celui de petites structures familiales avec un patrimoine locatif qui s'organise autour de deux logements en moyenne et ne dépassant pas les cinq logements. En définitive, le régime d'accumulation de rente au sein de la station « Racine » s'illustre par des politiques urbaines de suraccumulation et par un système fiscal rentier producteur de produits fiscaux résidentiels.

Le modèle d'aménagement durable du littoral : une trajectoire d'obsolescence

Parler de l'obsolescence d'un modèle d'aménagement n'est pas anodin : le dernier chapitre sur les forces d'inertie fait l'illustration d'un positionnement clair mais aussi d'un constat plus pessimiste sur les processus en cours au sein de l'espace littoral occitan. Mesurer le régime de croissance du littoral ainsi que ses rouages, confirme un constat plus général face au processus d'accumulation par rente de la production urbaine du littoral au service de politiques néolibérales de croissance. La trajectoire linéaire du régime de production urbaine, témoigne d'enjeux à la fois urbains mais aussi politiques complexifiant la lecture des jeux de pouvoir à l'œuvre. A l'échelle locale, le jeu entre les communes et l'État se double de conflits sur leurs définitions respectives de ce que devrait être le futur développement du littoral, mais aussi de conflits entre les instances étatiques et les organisations nationales, telles que l'AMF et l'ANEL. Une conflictualité teintée d'un héritage historique de la décentralisation où les territoires locaux accusent l'État d'être le responsable de leurs maux et de les laisser seuls face à la problématique climatique, et inversement, l'État dénonce des élus locaux guidés par leurs intérêts et leur agenda politique. A l'échelle régionale, c'est davantage une confrontation sous le tapis qui s'opère où la Région ne s'oppose pas ouvertement aux directives nationales étatiques mais qui par son pouvoir d'action régional va établir des stratégies de contournement au profit de son agenda économique. La régionalisation des politiques d'aménagement du territoire reconfigure les chaînes de pouvoir sous une forme de triade au sein de laquelle la Région va s'ériger en tant que médiateur entre les collectivités locales et les services de l'État, elle est un partenaire important pour les élus locaux mais aussi pour l'État, un partenariat régional-étatique qui s'observe par l'association du préfet de Région et la présidente de Région mais surtout par le biais d'agences étatiques qui animent la politique redistributive de l'État

dans le cadre d'appels à projet. En ce sens, penser les forces d'inertie sous le prisme unique de la conflictualité institutionnelle serait trop hâtif, l'agencification de l'État nous donne en effet, d'autres lignes d'observation, d'autres résultats qu'une simple conflictualité binaire entre État et élus locaux. Agendas locaux et municipaux, et régulations étatiques se superposent face à des conflits traditionnels qui dépassent les seuls enjeux de la « recomposition spatiale », base analytique du conflit au sein de ce travail de recherche. L'approche diachronique des mouvements législatifs sur l'aménagement du littoral permet de lire l'incapacité des gestionnaires qu'ils soient locaux ou étatiques, à introduire de manière réelle, un modèle d'aménagement durable du littoral et ceci, depuis l'avènement du développement durable. Le débat porte en réalité sur un modèle d'aménagement qui dans les faits n'a jamais été mis en application, le régime de croissance n'a jamais été déboulonné par la multiplicité des prérogatives environnementales visant à refonder ce modèle. Il a été ralenti mais non évincé. Les financements émis par les agences régionales comme la banque des territoires, permettent en effet, de lire un affaiblissement de l'État dans sa volonté politique d'entamer une recomposition spatiale des littoraux et même si ce dernier a légiféré en ce sens. **Au final, c'est bien de l'obsolescence du modèle d'aménagement durable du littoral dont il est question, alimentée par des forces d'inertie interinstitutionnelles qui s'illustrent bien au-delà d'un conflit de gouvernance mais dans une volonté toujours présente de s'ancrer dans un régime de croissance.**

Perspectives de recherche

Le régime de croissance de la station « Racine », investir d'autres littoraux

A son terme, ce travail de recherche nous engage à investir des pistes complémentaires. Réalisé dans un contexte français et qui plus est dans un espace géographique particulier, notre analyse a su mettre en lumière les dynamiques urbaines à l'œuvre et proposer une géohistoire inédite d'un objet faisant parti de l'histoire urbaine de France. Si l'étude de cas « littoral occitan » a permis de dresser un schéma général, sans évacuer mais au contraire en s'appuyant sur les spécificités locales liées aux contextes socio-historiques, parcourir d'autres terrains permettrait d'enrichir cette réflexion. Choisir des stations balnéaires non investies par le grand plan d'aménagement de 1963, inviterait à questionner la linéarité des caractéristiques

socio-économiques, questionner la position de ces territoires dans le régime de croissance du littoral : Ces stations balnéaires qui ont évolué à la périphérie des dynamiques urbaines de la mission « Racine », disposent-elle du même système de production urbaine ? Quand est-il du régime de croissance au sein de ces unités littorales de tailles intermédiaire ? Il s'agira d'établir une typologie, une panoplie de terrains dans lesquels le régime mis en lumière dans ce travail pourra être questionner.

La question des inégalités sociales et spatiales

Nous l'avons vu, les stations « Racine » ont fait l'objet et font toujours l'objet de d'une construction et d'une trajectoire menée par une forme de capitalisme urbain qui a bouleversé l'histoire urbaine d'un littoral. Une construction régionale d'un littoral qui a été guidée selon des logiques de marchandisation de l'espace qui s'est prolongée par la reconfiguration des scènes de pouvoirs où le pouvoir urbain va « mercatiser » son territoire. Les villes littorales sont remaniées pour être des produits urbains à vendre dans un régime immobilier et foncier exclusif, alimenté et animé par des catégories sociales aisées, donnant lieu à la privatisation de l'espace littoral. La stratégie portée par les gouvernements locaux du littoral - qui est celle de la montée en gamme de leur territoire touristique mais plus largement d'une montée en gamme de leur population dans son ensemble ne renvoie-t-elle pas finalement à la reconfiguration d'un espace restreint ? Approfondir ce point d'étude permettrait ainsi d'établir des formes de prédatons spatiales au sein de ces territoires, des formes de dépossession et poser finalement la question de la sanctuarisation de l'espace littoral à l'encontre des populations les plus vulnérables.

Les dynamiques spatiales en cours : la gentrification de l'arrière-pays et un régime littoral de croissance porté par le ZAN

Enfin, la néo libéralisation du littoral mériterait d'être investigué sur d'autres terrains tant ses formes sont multiples et inédites pour permettre de donner de l'épaisseur aux résultats obtenus, d'apporter des nuances et des adaptations, et de prolonger certains phénomènes observés sur le terrain. En effet, la question de l'arrière-pays littoral n'est pas entreprise au sein de ce travail et pourtant, ce dernier fait l'objet d'un intérêt certain car identifié par les autorités étatiques comme l'espace récepteur des populations et unités économiques déplacées par le phénomène « recul du trait de côte ». La question relevée est de savoir si ces territoires auraient la capacité de jouer ce rôle de relocalisation. Objet d'une pression foncière, déporter les

opportunités de développement au sein de ces espaces ne participerait-il pas à la gentrification d'un territoire déjà en proie à des dynamiques spatiales d'exclusion ? Pour finir, un autre phénomène observé est à retenir, celui du ZAN qui participerait à légitimer certains projets proches du rivage.

Bibliographie

- Abélès, M. (2014). *Penser au-delà de l'État*, Paris, Belin, coll. « Anthropolis ».
- Abib, S. (2015). *Après la dérégulation, le sens de la régulation*. Cités, 64, 87-92.
- Adam, M. & Comby, E. (dir.). (2020). *Le capital dans la cité. Une encyclopédie critique de la ville*, Paris, Amsterdam éditions.
- Adisson, F. *De l'aménagement du territoire au réaménagement des terrains de l'État : politiques et projets de reconversion urbaine du domaine ferroviaire en France et en Italie*. Thèse : aménagement de l'espace et urbanisme : Paris : Université Paris-Est : 2015 : 594p.
- Aftim, N. & Languillon-Aussel, R. (2017). « *Terre gentrifiable et coalition de croissance : la relocalisation de l'université de Perpignan au service d'intérêts privés ?* », Métropolitiques.
- Aglietta, M. (2019). *Capitalisme : Le temps des ruptures*. Odile Jacob.
- Allaire, S. & Muller, C. (1998). *La subordination en français : le schème corrélatif*, Paris, A. Colin, 1996. In : L'Information Grammaticale, N. 78, pp. 69-71.
- Allemand, S. (2005). *Armand Frémont. Une géographie sociale et humaniste*. Sciences Humaines, 158, 32-32.
- Angeli Aguiton, S. (2018). *Fortune de l'infortune. Financiarisation des catastrophes naturelles par l'assurance*. Zilsel, 4, 21-57.
- Ansaloni, M. & Smith, A. (2018). *Une agence au service d'une stratégie ministérielle : La crise du Mediator et la concordance des champs. Gouvernement et action publique*, OL7, 33-55.
- Apostolidis, T. (2006). *Représentations sociales et triangulation : une application en psychologie sociale de la santé*. Psicologia : Teoria e Pesquisa, 22(2), 213-228.
- Arnould, M. & Moreau, D. (2010). *Les contradictions des politiques publiques dans la gestion des espèces et milieux aquatiques, le cas des politiques « poissons migrateurs »*. Sciences Eaux & Territoires, 3, 56-63.
- Aubret, J., Gilbert, P. (2003). *L'évaluation des compétences*. Mardaga.

Bailly, A. (1981). « *Percevoir l'espace, vers une géographie de l'espace vécu* », in Actes de tables rondes. Université de Genève, Département de géographie.

Barré, R., Farge, Y., Bloch, M., David, B., Bain, P. & Larrue, P. (2007). *Conduite du changement et qualité de la recherche publique*. Dans : éd., *Management de la recherche : Enjeux et perspectives* (pp. 157-242). Louvain-la-Neuve : De Boeck Supérieur.

Bauby P., Similie M.M., 2013, *Quelle européanisation du service public de l'eau ?*, in : Pecqueur B., Brochet A. (dir.), *Le service public d'eau potable et la fabrique des territoires*, Paris : L'Harmattan.

Bezes, P. & Palier, B. (2018). *Le concept de trajectoire de réformes : Comment retracer le processus de transformation des institutions*. *Revue française de science politique*, 68, 1083-1112.

Baud, P. Bourgeat, S. et Bras, C. (2008). *Dictionnaire de géographie*. Hatier.

Béal, V. & Rousseau, M. (2008). *Néolibéraliser la ville fordiste Politiques urbaines post-keynésiennes et re-développement économique au Royaume-Uni : une approche comparative*, In : *Métropoles*.

Béland, D. & Vergniolle de Chantal, F. (2014). *L'état en Amérique : Entre invisibilité politique et fragmentation institutionnelle*. *Revue française de science politique*, 64, 191-205.

Benko, G. & Lipietz, A. (2002). *De la régulation des espaces aux espaces de régulation*. Dans : Robert Boyer éd., *Théorie de la régulation, l'état des savoirs* (pp. 293-303). Paris : La Découverte.

Bensa, A. (2011). *Ethnographie et engagement politique en Nouvelle-Calédonie*. Dans : Delphine Naudier éd., *Des sociologues sans qualités : Pratiques de recherche et engagements* (pp. 44-61). Paris : La Découverte.

Berard L., Marchenay P., (2004). *Les produits de terroir, entre cultures et règlements*, CNRS éditions, Paris.

Berthet, T. & Conter, B. (2015). *Introduction : les politiques sociales, entre inertie et ré-institutionnalisation*. *Dynamiques régionales*, 2, 4-5.

Bevort, A. (2002). *Pour une démocratie participative*. Presses de Sciences Po.

- Brenner, N. & Theodore, N. (2002). "Cities and the geographies of 'actually existing neoliberalism'," *Antipode*, 34, 3 : 356-386.
- Broggio, C. (2002). *La politique de la montagne en France : Représentations, discours et montagne*. Hérodote, 107, 147-158.
- Brunel, S. (2017). *Tourisme, la mondialisation pacifique*. Sciences Humaines, 290, 11-11.
- Brunel, S. (2012). *La planète disneylandisée: Pour un tourisme responsable*. Éditions Sciences Humaines.
- Boiral, O. (2005). *Concilier environnement et compétitivité, ou la quête de l'efficacité*. *Revue française de gestion*, vol. no 158, no. 5, 2005, pp. 163-186.
- Bollinger, P. (2002). *Theda Skocpol, l'État, l'histoire et la science politique américaine*. *Raisons politiques*, vol. no 6, no. 2, 2002, pp. 134-148.
- Bouallag-Azoui, O. & Berezowska-Azzag, E. (2016). *L'équipement emblématique, un levier de la régénération urbaine ? Cas du centre des arts d'Alger Riad El Feth*. *Cahiers de géographie du Québec*, 60(169), 57-81.
- Bouffière, F. (2020). *Compte rendu de Rodolphe Christin, La vraie vie est ici. Voyager encore ?*, Montréal, Écosociété.
- Boulay, G. & Grandclement, A. (2019). *Introduction à la géographie économique*. Armand Colin.
- Bourbillères, H., Evrard, B. & Charrier, D. (2023). *Les événements sportifs récurrents à Paris face aux injonctions de mixité sociale*. *Staps*, <https://doi.org/10.3917/sta.pr1.0089>.
- Bourcier de Carbon Philippe, B J-N. Fernand Braudel — *Civilisation matérielle, économie et capitalisme, XVe-XVIIIe siècle*. In : *Population*, 36^e année, n°2, 1981. pp. 428-429.
- Bourdieu, P. (1979). *La Distinction : Critique sociale du jugement*. Collection Le sens commun.

- Boussaguet, L., Jacquot, S., Ravinet, P. & Muller, P. (2015). *Une French touch dans l'analyse des politiques publiques ?*. Presses de Sciences Po.
- Boyer, R. (2003). *Les institutions dans la théorie de la régulation*. Cahiers d'économie Politique, 44, 79-101.
- Boyer, R. & Saillard, Y. (2002). *Théorie de la régulation, l'état des savoirs*. La Découverte.
- Boyer, R., Savageau, D. & Boyer, R. (1981). *Places Rated Almanac : Your Guide to Finding the Best Places to Live in America*, Rand McNally & Company, Chicago.
- Bronner, G. (2013). *La démocratie des crédules*. Presses Universitaires de France.
- Brueckner J., Thisse J.-F. & Y. Zenou (1999), « Why is Central Paris Rich and Downtown Detroit poor? An Amenity-based Theory », *European Economic Review*, vol. 43, p. 91-107.
- Brunet, L. (1963). *Thèse : "Villégiature et tourisme sur les côtes de France «*. Paris, Hachette.
- Burger-Helmchen, T. & Frank, L. (2011). *La création de rentes : une approche par les compétences et capacités dynamiques*. *Innovations*, 35, 89-111.
- Butler, R. W. (1980). *The concept of a tourist area cycle of evolution : implications for management of resources*. *Canadian Geographer*.
- Cadoret, A., Darly, S., Kirat, T. & Lavaud-Letilleul, V. (2012). *Conflits d'usage littoraux et intérieurs : une géographie du contentieux de seconde instance dans le département de l'Hérault*. *Norois*, 225, 29-46.
- Camagni, R. (2006). *Compétitivité territoriale : la recherche d'avantages absolus*. *Reflets et perspectives de la vie économique*, XLV, 95-115.
- Campling L., Colas A., (2017). « *Capitalism and the sea : Sovereignty, territory and appropriation in the global ocean* », *Environment and Planning D : Society and Space*, 36(4), pp. 776-794.
- Carrausse, R. (2022). *Face à la pénurie d'eau dans le Marais poitevin : dispositifs de gestion et trajectoire conflictuelle de réserves de substitution pour l'irrigation agricole*. *Natures Sciences Sociétés*, 30, 254-264.

Carroué, L. (2018). *Chapitre 5. Mondialisation*. Dans : Annette Ciattoni éd., *Les fondamentaux de la géographie* (pp. 125-144). Paris : Armand Colin.

Caruso, G. & Cavailhès, J. (2011). *Formes paysagères dans les modèles théoriques d'économie et de géographie urbaines*. Dans : Walid Oueslati éd., *Analyses économiques du paysage* (pp. 63-85). Versailles : Éditions Quæ.

Castells, M. (1975). *II - La structure interne d'un mouvement social urbain la lutte contre la « rénovation-déportation » dans la ville de Paris*. Dans : M. Castells, *Luttes urbaines* (pp. 19-46). Paris : La Découverte.

Cavailhès, J., Joly, D., Hilal, M., Brossard, T. & Wavresky, P. (2014). *Économie urbaine et comportement du consommateur face au climat : Effet sur les prix hédonistes et sur l'étalement urbain*. *Revue économique*, 65, 591-619.

Chalard, L. (2012). *Les villes-champignons non périphériques en France : une géographie littorale*. *Population & Avenir*, 706, 18-19.

Chaline C. (1999), *La régénération urbaine*, Paris, PUF.

Chaouad, R. & Verzeroli, M. (2018). *Réalités et enjeux de l'urbanisation du monde*. *Revue internationale et stratégique*, 112, 47-65.

Chatelain, A. (1949). *L'industrie touristique, essai de géographie générale humaine*. In : *Revue de géographie jointe au Bulletin de la Société de géographie de Lyon et de la région lyonnaise*, vol. 24, n°2. pp. 87-96.

Charpentier, L., Delaire, C., Heno, G., Mahboub, A. & Ould Brahim, A. (2021). *Chapitre 12. L'immobilier, support d'investissement*. Dans : Denis Burckel éd., *Management de l'immobilier*, pp. 437-463.

Chartoire, R. (2011). *Analyser les niches fiscales*. *Idées économiques et sociales*, 166, 39-47.

Chiasson, S. Forget, A. & Biddle, R. et al. (2008). *Influencing Users Towards Better Passwords: Persuasive Cued Click-Points*.

Christensen, T. & Laegreid, P. (2008). *Le NMP et au-delà : structure, culture et démographie*. *Revue Internationale des Sciences Administratives*, 74, 7-26.

Christin, R. (2021). *Voyager : stop ou encore ?*. *L'Économie politique*, 91, 50-59.

Christin, R. (2010). *Manuel de l'antitourisme*. Ecosociete Eds.

Claeys, C., Giuliano, J., Tepongning Megnifo, H., Fissier, L., Rouadjia, A., Lizée, C., Geneys, C. & Marçot, N. (2017). *Une analyse interdisciplinaire des vulnérabilités socioenvironnementales : le cas de falaises côtières urbanisées en Méditerranée*. Natures Sciences Sociétés, 25, 241-254.

Claeys, C., Parès, N., Rouadjia, A. & Favrot, M. (2016). *Introduction. Réaffectations du foncier : régulation étatique, investissements privés et initiatives citoyennes*. Natures Sciences Sociétés, 24, 331-333.

Claeys, C. (2014). *Créer un parc national des Calanques : préserver, partager ou confisquer un patrimoine socio-naturel ?*. Annales de géographie, 698, 995-1015.

Clerval, A. (2011). *David Harvey et le matérialisme historico-géographique*. Espaces et sociétés, 147, 173-185.

Coleman, J. (1964), *Introduction to Mathematical Sociology*, The Free Press, London

Collet, A. (2015). *Rester bourgeois : Les quartiers populaires, nouveaux chantiers de la distinction*. La Découverte.

Colletis, G. & Pecqueur, B. (2018). *Révélation des ressources spécifiques territoriales et inégalités de développement : Le rôle de la proximité géographique*. Revue d'Économie Régionale & Urbaine, 993-1011.

Colletis, C. & Pecqueur, B. (2005). "Révélation de ressources spécifiques et coordination située", *Économie et institutions*, 6-7, 51-74.

Colletis, G. & Pecqueur, B. (2004). « Révélation de ressources spécifiques et coordination située », présenté dans le cadre des Quatrièmes journées de la proximité « Proximité, Réseaux et Coordination », Marseille, 17 et 18 juin 2004.

Commaille, J. (2010). *Sociologie de l'action publique*. Dans : Laurie Bousaguet éd., *Dictionnaire des politiques publiques : 3e édition actualisée et augmentée* (pp. 599-607). Paris : Presses de Sciences Po.

Corbin, A. (1990). *Le territoire du vide. L'occident et le désir du rivage. 1740-1840*, Paris : Flammarion.

Corbin, A. (2004). « *duction* », in CORBIN A, RICHARD H., *La mer. Terreur et fascination*, Paris : Seuil.

Corlay, J-P. (1995). *Géographie sociale, géographie du littoral*. In : *Norois*, n°165, pp. 247-265.

Crevoisier, O., Kebir, L. & Peyrache-Gadeau, V. (2021). *Note conclusive. Milieux innovateurs et économie territoriale : comment le territoire façonne l'économie contemporaine : Itinéraire d'un programme de recherche et nouvelles perspectives*. *Revue d'Économie Régionale & Urbaine*, , 137-153.

Crevoisier, O. (2006). *Économie régionale, économie territoriale : la dynamique des milieux innovateurs*. Dans : Amédée Mollard éd., *Territoires et enjeux du développement régional* (pp. 61-82). Versailles : Éditions Quæ.

Crevoisier, O. (2001). *L'approche par les milieux innovateurs : état des lieux et perspectives*. *Revue d'Économie Régionale & Urbaine*, 153-165.

Courlet, C. (2001). *Les systèmes productifs localisés : un bilan de la littérature*. In : *Cahiers d'Economie et sociologie rurales*, N°58-59, 1er et 2e trimestres 2001. *Économie spatiale et géographique. Applications à l'agriculture, l'agro-alimentaire et l'espace rural*. pp. 81-103.

Crawford, A. (2001). *Vers une reconfiguration des pouvoirs : Le niveau local et les perspectives de la gouvernance*. *Déviance et Société*, 25, 3-32.

Czamanski, S. (1970). [*Review of Cities and Housing., by R. F. Muth*]. *Journal of the American Statistical Association*, 65(331), 1408–1411.

Damamme, D. Grawitz, M. & Leca Jean (éd.), (1987). *Traité de science politique*. In : *Revue française de sociologie*, 28-2. pp. 338-342.

Damette, F., Scheibling, J. (2011), *Le territoire français – Permanences et mutations 3e édition revue et augmentée*, Hachette Supérieur, Carré géographie, Paris.

Damien, M. A. & Sobry, C. (2001). *Le tourisme industriel : le tourisme du savoir-faire ?*, L'Harmattan, Paris, Montréal, Budapest, Turin.

Davezies, L. (2008). *Il y a économie résidentielle et économie résidentielle....* Pour, 199, 50-52.

- Davezies, L. (2003 b). *La diversité du développement local dans les villes françaises, Rapport à la Datar*, Œil-Créteil-Université Paris XII Créteil, polygraphié 60 pages + annexes.
- Debarbieux, B. (1995). « *Le lieu, le territoire et trois figures de rhétorique* », *L'Espace géographique*, n°2, p. 97-112.
- Debie, F. (1993). *Une forme urbaine du premier âge touristique : les promenades littorales*. In : *Mappemonde*, 1. pp. 32-37.
- Demsetz, H. (1988). *The Theory of the Firm Revisited*. *Journal of Law, Economics, & Organization*, 4(1), 141–161.
- Delpech, C. & Navarre, F. (2020). *Quels moyens financiers pour le bloc communal ?*. *L'Économie politique*, 85, 8-22.
- Delpech, C. & Navarre, F. (2018). *Finances publiques locales et enjeux territoriaux*. *Revue d'économie financière*, 132, 91-106.
- Derycke, P. (2009). *Regards sur l'économie urbaine 40 ans de recherches francophones (1965-2007)*. *Revue d'Économie Régionale & Urbaine*, , 239-266.
- Desage F., & Guéranger D. (2011), *La politique confisquée. Sociologie des réformes et des institutions intercommunales*, Éditions du Croquant.
- Donzel, A. (2014). *Le nouvel esprit de Marseille*, Paris, L'Harmattan, Questions contemporaines/ Série questions urbaines, 176 p.
- Douglas, M. & Wildavsk, A. (2002). « *Risque et culture* ». *Sociétés*, vol. no 77, no. 3, 2002, pp. 17-19.
- Dubois, V. (2010). *Chapitre 10 / Politiques au guichet, politique du guichet*. Dans : *Olivier Borraz éd., Politiques publiques 2 : Changer la société* (pp. 265-286). Paris : Presses de Sciences Po.
- Diamond, A. (2008). *From Fighting Gangs to Black Nations : Race, Power, and the Other Civil Rights Movement in Chicago's West Side Ghetto, 1957-1968*. *Revue française d'études américaines*, 116, 51-65.
- Duhamel, P. (2018). *Géographie du tourisme et des loisirs : Dynamiques, acteurs, territoires*. Armand Colin.

- Duhamel, P. & Violier, P. (2018). “*Le déclin des lieux touristiques en question*”, Bulletin de l’association de géographes français, 95-4, 613-623.
- Dumont, G. (2009). *La démographie de la France en 2008 : hausse des naissances et... des décès*. Population & Avenir, 692, 14-15.
- Duran, P. (2020). *Territorialisation*. Dans : Romain Pasquier éd., Dictionnaire des politiques territoriales (pp. 529-537). Paris: Presses de Sciences Po.
- Duran P., (2001). « *Action publique, action politique. Quelques remarques critiques sur la notion de gouvernance* », in Leresche P. (ed.), Gouvernance urbaine et action publique, Paris, Pedone, pp. 369-389.
- Elsenhans, H. (1982). *Capitalisme d’État ou société bureaucratique de développement*. Études internationales, 13(1), 3–21.
- Edelblutte, S. (2010). *Paysages et territoires de l’industrie en Europe. Héritages et nouveaux*, Paris, Ellipses, coll. Carrefours.
- Epstein, R. & Pinson, G. (2021). *Chapitre 1. De l’État fort aux régimes de gouvernementalité multiples*. Dans : Thomas Frinault éd., Nouvelle sociologie politique de la France (pp. 21-32). Paris : Armand Colin.
- Faure, A. (2017). *Des élus sur le divan*. Presses universitaires de Grenoble.
- Faure, A. (2015). *Les passions de l’élu local, du notable au médiateur*. Histoire@Politique, 25, 197-211.
- Faure, A. (2010). *Territoires/Territorialisation*. Dans : Laurie Boussaguet éd., Dictionnaire des politiques publiques : 3e édition actualisée et augmentée (pp. 623-632). Paris : Presses de Sciences Po.
- Ferrand, E. & Hagimont, S. (2023). *L’aménagement du plateau de Saclay : un cargo cult échoué ?*. Écologie & politique, 67, 93-112.
- Ferrand, J. (2014). *La protection de la plage par le droit de l’urbanisme*. Revue juridique de l’environnement, 39, 447-463.
- François, M. & Gaudard, V. (2019) « *Labelliser le patrimoine du XXe siècle : stratégies et méthodes à travers l’exemple des Drac Île-de-France et Occitanie (Languedoc Roussillon et Midi-Pyrénées)*», Patrimoines du Sud

- François, H., Hirczak, M. & Senil, N. (2013). *De la ressource à la trajectoire : quelles stratégies de développement territorial ?*. Géographie, économie, société, 15, 267-284.
- François, H., Hirczak, M. & Senil, N. (2006). *Territoire et patrimoine : la co-construction d'une dynamique et de ses ressources*. Revue d'Économie Régionale & Urbaine, , 683-700.
- Frémont, A. Chevalier, J. Hérin, R. & Jean, R. (1984). *Géographie sociale*, Paris, New York, Barcelone : Masson.
- Fremont, A. (1976). *La région, espace vécu*, PUF, Paris.
- Friedberg, E. & Urfalino, P. (1984). *La gestion des politiques culturelles municipales : de l'inflation culturelle à l'évaluation politique*. In : Politiques et management public, vol. 2, n° 1, pp. 3-26.
- Fritsch, B. (2015). *Chapitre 10. Infrastructures, équipements publics et systèmes productifs*. Dans : Guy Baudelle éd., *Les mutations des systèmes productifs en France* (pp. 177-190). Rennes: Presses universitaires de Rennes.
- Frouillou, L. (2022). Anne Clerval, Antoine Fleury, Julien Rebotier, Serge Weber éd., *Espace et rapports de domination*, Rennes, PUR, 2015, 399 p. *Espaces et sociétés*, 186-187, 285-289.
- Foucault, M. (1982). *The Subject and Power*. *Critical Inquiry*, 8(4), 777-795.
- Fujita, M. & Thisse, J. (2003). *Références*. Dans : , M. Fujita & J. Thisse (Dir), *Economie des villes et de la localisation* (pp. 533-552). Louvain-la-Neuve : De Boeck Supérieur.
- Fujita, M. (1989). *Urban Economic Theory : and Use and City Size*, Cambridge University Press.
- Gabaix, X. (1999). *Zipf's Law and the Growth of Cities*. *The American Economic Review*, 89(2), 129-132.
- Galimberti, D., Lobry, S., Pinson, G. & Rio, N. (2014). *La métropole de Lyon. Splendeurs et fragilités d'une machine intercommunale*. *Hérodote*, 154, 191-209.

Gaschet, F. (2000). *La structure d'un espace urbain polycentrique : les pôles d'activités de la métropole bordelaise*, in : DERYCKE P-H.,ed., *Structure des villes, entreprises et marchés urbains*, Paris, L'Harmattan.

Gasnier, A. (1991). *Centralité urbaine et recomposition spatiale. L'exemple du Mans*. In: *Norois*, n°151, Juillet-Septembre 1991. pp. 269-278.

Gervais-Lambony, P. & Dufaux, F. (2009). *Justice... spatiale !* *Annales de géographie*, 665-666, 3-15.

Ghiotti, S. (2023). *Les cartes redistribuées de la gestion locale de l'eau : la mise en œuvre de la réforme « Gemapi » dans l'aire métropolitaine montpelliéraine*. *Développement Durable et Territoires*, Vol.14, n°1.

Ghodbani, T. & Berrahi-Midoun, F. (2013). « *La littoralisation dans l'Ouest algérien : analyse multiscalaire des interactions hommes-espaces-écosystèmes* », *Espace populations sociétés*, 1-2, 231-243.

Ghorra-Gobin, C. (2010). *De la métropolisation : un nouveau paradigme ?*. *Quaderni*, 73, 25-33.

Girardin, A. *(Re)produire la ville à l'heure néolibérale. À la recherche de la valeur urbaine. : Comparaison croisée de quatre anciens quartiers industriels français (Caen, Le Havre) et allemands. (Leipzig, Dresde). Géographie. Université de Rouen-Normandie.*

Grandclement, A. (2020). *La diversité des formes de développement résidentiel sur les littoraux français : essai de typologie*. *L'Espace géographique*, 49, 233-249.

Grandclement, A. & Boulay, G. (2015). *Fonction résidentielle et dynamique de la fiscalité locale sur le littoral méditerranéen français*. *L'Espace géographique*, 44, 57-72.

Grataloup, C. (2007). *Géohistoire de la mondialisation. Le temps long du Monde*, Paris : Armand Colin.

Grataloup, C. (2019). *Atlas historique mondial*, Paris : Les Arènes – L'Histoire

Grésillon, M. Castells, M. & Godard, F. (1975). *Monopolville. Analyse des rapports entre l'entreprise, l'État et l'urbain à partir d'une enquête sur la croissance*

industrielle et urbaine de la région de Dunkerque. In : *Annales de Géographie*, t. 84, n°466, pp. 733-734.

Guelton, S. (2020). *Les futurs débats du foncier*. *Constructif*, 57, 43-46.

Guelton, S. (2018). *La financiarisation du foncier : une contrainte pour la construction de logements ?*. *Espaces et sociétés*, 174, 35-54.

Guelton, S. (2014). *Gérer l'aménagement urbain*. Presses universitaires de Rennes.

Guelton, S. & Navarre, F. (2010). *Les coûts de l'étalement urbain : urbanisation et comptes publics locaux*. *Flux*, 79-80, 34-53.

Guilcher, A. (1954). *Morphologie littorale et sous-marine*. Collection Orbis, P.U.F., Paris.

Guinand, S. (2012). *La patrimonialisation dans les projets de régénération urbaine à Porto*. *Annales de géographie*, 684, 128-150.

Gumuchian H. (1976). *Ski en moyenne montagne : L'exemple du massif préalpin de la Chartreuse*. In : *Revue de géographie alpine*, tome 64, n°1. pp. 31-56.

Gumuchian, H. & Arnaud, D. (1976). *La neige empoisonnée*. Bruno Cognat. *La montagne colonisée*. In : *Revue de géographie alpine*, tome 64, n°2, 1976. pp. 282-284.

Grenier, J. (2021). Steven L. Kaplan et Sophus A. Reinert (dir.). *The Economic Turn: Recasting Political Economy in Enlightenment Europe*. Londres, Anthem Press, 2019, XII-780 p. *Annales*.

Goeldner-Gianella, L. (2012). *Introduction – « Aménager ou ménager le littoral ? » : Journées de la Commission de géographie de la mer, du littoral et des îles du CNFG, 28 et 29 Juin 2010, Marseille*. *Norois*, 225, 7-11.

Goeldner-Gianella, L. (2010). *Changement climatique et dépollérisation : le rôle des acteurs et le poids des représentations sociales sur les côtes d'Europe atlantique*. *Quaderni*, 71, 41-60.

Goffman, E. (1963). *Comment se conduire dans les lieux publics. Notes sur l'organisation sociale des rassemblements*, traduit de l'anglais (États-Unis) et postfacé par Daniel Cefaï, Paris, Economica.

- Guillaume, J. (2008). *Les transports maritimes dans la mondialisation*, Paris : L'Harmattan.
- Gumuchian, H. & Pecqueur, B. (eds.). (2007). *La Ressource Territoriale*, Economica, Collection Anthropos Géographie, Paris.
- Hall, T. & Hubbard, P. (1998). *The entrepreneurial city : geographies of politics, regime, and representation*.
- Hallégouet, B. & Guilcher, A. (1990). "Moulin Blanc artificial beach, Brest, western Brittany, France", *Journal of Coastal Research*, Special Issue n° 6, p. 17-20.
- Harvey, D. (2014). *Brève Histoire du néolibéralisme*, Paris, Les Prairies ordinaires, coll. « Penser/Croiser ».
- Harvey, D. (2004). « *L'urbanisation du capital* », *Actuel Marx*, vol. 35, no. 1, 2004, pp. 41-70.
- Harvey, D. (2001), *Géographie de la domination*, Paris, Les Prairies ordinaires, préface de N. Vieillescazes, 118 p.
- Harvey, D. (1974). Population, Resources, and the Ideology of Science, In : *Economic Geography*, Vol. 50, No. 3 (Jul., 1974), pp. 256-277.
- Hassenteufel, P. (2011). *Sociologie politique : l'action publique*. Armand Colin.
- Hellier, E. (2018). *Vers des regional communities des services d'eau ? Entre trajectoires nationales et principes européens (France, Italie, Roumanie)*. *Flux*, 113, 60-75.
- Hellier E. (2015). *La récupération domestique des eaux de pluie comme mode alternatif de gestion de l'eau : dimensions territoriales et enjeux urbanistiques actuels*. *Territoire en mouvement Revue de géographie et aménagement*, 25-26.
- Hellier E. (coord.), Carré C., Dupont N., Laurent F., Vaucelle S. (2009). *La France. La ressource en eau : usages, gestions et enjeux territoriaux*, Paris, Armand Colin U, coll. Géographie.
- HOUARD, J. & JACQUEMAIN, M. (2006). *Capital social et dynamique régionale*, Économie Société Régions, Collection de l'Institut wallon de l'évaluation, de la prospective et de la statistique (IWEPS), Bruxelles, Éditions De Boeck Universités.

- Hugot, Y. (2013). *Où et quand le capitalisme est-il né ? Conceptualisations et jeux d'échelle chez Robert Brenner, Immanuel Wallerstein et André Gunder Frank*. Actuel Marx, 53, 76-91.
- Huriot, J.-M. & Bourdeau-Lepage, L. (2009). *Economie des villes contemporaines*, Paris : Economica.
- Jardin, E. (2009). *L'acteur et le système*. Dans : Xavier Molénat éd., La sociologie (pp. 170-170). Auxerre : Éditions Sciences Humaines.
- Jim, C.Y., & Chen, W.Y. (2009). « *Value of scenic views: hedonic assessment of private housing in Hong Kong* ». Landscape and Urban Planning, vol. 91, no 4, p. 226-234.
- Jobert, B ; & et Muller, P. (1987). *L'État en action*. Revue française de science politique, -, 222-227.
- Jouve, B. (2007). *La gouvernance urbaine : vers l'émergence d'un nouvel instrument des politiques ?*. Revue internationale des sciences sociales, 193-194, 387-402.
- Jouzel, J. (2010). *Climat : un débat sous influence*. Alternatives Économiques, 290, 34-34.
- Juillard, M. (2002). *Régimes d'accumulation*. Dans : Robert Boyer éd., Théorie de la régulation, l'état des savoirs (pp. 225-235). Paris : La Découverte.
- Kaufmann, J. (2016). *L'entretien compréhensif*. Armand Colin.
- Kauffmann, M. (2002). *Quel avenir pour le keynésianisme ?* L'Économie politique, vol. no 14, no. 2, 2002, pp. 55-66.
- Keating, M. (2020). *Capacité politique*. Dans : Romain Pasquier éd., *Dictionnaire des politiques territoriales* (pp. 63-67). Paris : Presses de Sciences Po.
- Kebir, L. (2006). *Ressource et développement régional, quels enjeux ?* Revue d'Économie Régionale & Urbaine, 701-723.
- Kebir, L. et Crevoisier, O. (2004). « *Dynamique des ressources et milieux innovateurs* », in Maillat, D., Camagni, R., Mattéaccioli, A. (éds.), Ressources naturelles et culturelles, milieux et développement local, Neuchâtel, EDES-GREMI, p. 261-290.

KEBIR L., (2004). *Ressource et développement : une approche institutionnelle et territoriale*, thèse de doctorat en Sciences économiques, réalisée à l'Université de Neuchâtel, Neuchâtel, p. 190.

Knafou, R. (2018). « *L'expérience de l'Équipe MIT (Mobilités, Itinéraires, Tourismes), premier groupe français de recherche sur le tourisme : une aventure humaine et intellectuelle* », Bulletin de l'association de géographes français, 95-4, 455-467.

Knafou, R. (2018). *Chapitre 11. Tourisme*. Dans : Annette Ciattoni éd., *Les fondamentaux de la géographie* (pp. 277-300). Paris : Armand Colin.

Knafou, R. (2008). *De l'industrie des étrangers à l'usage du monde : le tourisme et le nouveau rapport à l'autre*. *Après-demain*, 6, NF, 35-38.

Knafou, R. (2008). *Difficultés et principes de base d'un enseignement de la « géographie de la France »*. *L'Information géographique*, 72, 6-19.

Lacaze, J. (2018). *Les méthodes de l'urbanisme*. Presses Universitaires de France.

Lacquement, G. & Quéva, C. (2016). *Introduction. Innovations sociales et développement des territoires dans les campagnes européennes*. *Norois*, 241, 7-13.

Lacquement, G., & Chevalier, P. (2016). *Capital territorial et développement des territoires locaux, enjeux théoriques et méthodologiques de la transposition d'un concept de l'économie territoriale à l'analyse géographique / Territorial capital and development of local territories, theoretical and methodological issues raised when transposing a concept of territorial economy into geographic analysis*. *Annales de Géographie*, 125(711), 490–518.

Lahire, B. (1998). *Logiques pratiques : le « faire » et le « dire sur le faire »*. In : *Recherche & Formation*, N°27. *Les savoirs de la pratique : un enjeu pour la recherche et la formation*, sous la direction de Anne-Marie Chartier et François Jacquet-Francillon. pp. 15-28.

Lajarge, R. Pecqueur, B. Landel, P-A. & Lardon, S. (2012). *Ressources territoriales : gouvernance et politiques publiques*.

Lascoumes, P. & Le Galès, P. (2005). *Gouverner par les instruments*. Presses de Sciences Po.

- Lavaud-Letilleul, V. (2012). *L'aménagement portuaire en débat. Points de vue d'acteurs sur les grands projets d'équipement portuaire du littoral français*. *Norois*, 225, 11-28.
- Lazzarotti, O. (2014). *Habiter le monde*. La documentation française, (n° 8100).
- Le Bart, C. (2020). *Marketing territorial*. Dans : Romain Pasquier éd., *Dictionnaire des politiques territoriales* (pp. 344-349). Paris: Presses de Sciences Po.
- Leca, J. (2019). *État*. Dans : Laurie Boussaguet éd., *Dictionnaire des politiques publiques : 5e édition entièrement revue et corrigée* (pp. 226-239). Paris : Presses de Sciences Po.
- Lecat, G. (2004). *En quoi le cadre de vie rural contribue-t-il à expliquer les prix fonciers dans les espaces périurbains ?*. *Revue d'Économie Régionale & Urbaine*, , 29-55.
- Lefèvre, C., Pinson, G. (2020). *Pouvoirs urbains : Ville, politique et globalisation*. Armand Colin.
- Lefebvre, H. (1974). *La production de l'espace*. Paris : Anthropos.
- Lefebvre, H. (1968), *Le droit à la ville*, Anthropos, Paris.
- Le Gall, S. & Beriot, D. (2013). *Orienter la stratégie de l'entreprise vers le territoire : une recherche-action par une approche systémique*. *Vie & sciences de l'entreprise*, 194, 27-47.
- Legé, R. *La mer néolibérale. Approche géographique de la Planification spatiale marine à travers la démarche française en Manche - mer du Nord*. Thèse : Géographie : Nantes : Université de Nantes comue Université Bretagne Loire : 2021 : 344.
- Leloup, F., Moyart, L. & Pecqueur, B. (2005). *La gouvernance territoriale comme nouveau mode de coordination territoriale ?*. *Géographie, économie, société*, 7, 321-332.
- Lejeune, C. (2019). *Manuel d'analyse qualitative : Analyser sans compter ni classer*. De Boeck Supérieur.
- Levasseur, S. (2019). *Fiscalité du patrimoine*. *Revue de l'OFCE*, 161, 5-18.

- Lévy, J. & Lussault, M. (2003). *L'odyssée des espaces*. Belin.
- Lin, N. (1995). *Les ressources sociales : une théorie du capital social*. *Revue Française de Sociologie*, 36(4), 685–704.
- Liziard, S. *Littoralisation de la façade nord-méditerranéenne : analyse spatiale et prospective dans le contexte du changement climatique*. Thèse : Géographie : Nice : l'Université de Nice : 2013 : 366.
- Logan, J. et Molotch, H. (1987). *Urban Fortunes : The Political Economy of Place*, University of California Press, Los Angeles.
- Loup, J. & Guilcher, A. (1980). *Précis d'hydrologie marine et continentale*. In : *Revue de géographie alpine*, tome 68, n°2, pp. 196-197.
- Lucas, R. E., & Rossi-Hansberg, E. (2002). *On the Internal Structure of Cities*. *Econometrica*, 70(4), 1445–1476.
- Luttik, J. (2000). *The Value of Trees, Water and Open Spaces as Reflected by House Prices in the Netherlands*. *Landscape and Urban Planning*, 48, 161-167.
- Magnan, A. & Duvat, V. (2015). *La fabrique des catastrophes « naturelles »*. *Natures Sciences Sociétés*, 23, 97-108.
- Markusen, A. (2006). *Urban Development and the Politics of a Creative Class: Evidence from a Study of Artists*. *Environment and Planning A: Economy and Space*, 38(10), 1921-1940.
- Marnot, B. (2012). « *Comment les ports de commerce devinrent-ils des nœuds de communication ? Les leçons de l'histoire française* », *Revue d'histoire des chemins de fer*, 42-43, pp. 9-26.
- Marnot, B. « *Les ports français dans la mondialisation au XIXe siècle ou l'émergence de trois modèles de croissance régionaux*, *Monde(s)*, 6(2), pp. 195-222.
- Marx, K. & Engels, F. (1999 [1848]). *Manifeste du parti communiste*, Paris : Flammarion.
- Marx, K. (1993 [1867]). *Le Capital, Livre I*, Paris : Presses universitaires de France.
- Matray, A. (2007). « *Les niches fiscales : entre lobbying réussi et instrument de politique économique* », *Regards croisés sur l'économie*, 1, p. 87-90.

- Mayelle, M. (2012). *Ville de Saint Cyprien de la plage au village*. Editeur : Michel Mayelle.
- McMillen, Daniel P. & Smith, Stefani C., (2003). "The number of subcenters in large urban areas," *Journal of Urban Economics*, Elsevier, vol. 53(3), pages 321-338, May.
- Méda, D. (2002). *Le capital social : un point de vue critique*. *L'Économie politique*, vol. no 14, no. 2, 2002, pp. 36-47.
- Mendez, J. & Tutin, C. (2010). *De la crise bancaire à la régulation : l'expérience américaine de 1907*. *L'Économie politique*, 48, 42-63.
- Merckelbagh, A. (2009). *Et si le littoral allait jusqu'à la mer : La politique du littoral sous la Ve république*. Éditions Quæ.
- Mercklé, P. (2011). *La sociologie des réseaux sociaux*. La Découverte.
- Merlin, M. (2009). *Foucault, le pouvoir et le problème du corps social*. *Idées économiques et sociales*, 155, 51-59.
- Michel, F. & Braudel. (1949). *La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II*. Paris, A. Colin, In : Bibliothèque de l'école des chartes, tome 109, livraison 2. pp. 339-344.
- Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement Durable et de la Mer (MEDDEM), 2010, *La gestion du trait de côte*, Versailles, Éditions Quæ.
- Miossec, A. (1994). « Les côtes atlantiques des Etats-Unis à l'épreuve du Coastal Zone Management Act », *Noréis*, 161, pp. 35-53.
- Miossec, A. (2015). « Trente ans après, que retenir de la loi littoral ? », *Pour*, 227(3), pp. 11-21.
- Miossec J.-M. (dir.). (2008). *Géohistoire de la régionalisation en France. L'horizon régional*. Paris : Presses universitaires de France, coll. « Quadrige. Manuels ».
- Miossec, A. & Bavoux, Jean-J. (1997). *Les littoraux français*. In : *Noréis*, n°177, Janvier-Mars 1998. pp. 101-102.
- Monfort, A. Amalric, M. Becu, N. Anselme, B. Beck, E. Bertin, X. Costa, S. Laatabi, A. Maquaire, O. Marilleau, N. Pignon-Mussau, C. & Rousseaux, F. (2022) *Analyser la réception sociale du recul stratégique face au risque de submersion marine en*

Camargue et en Normandie à travers une expérience simulée. Bulletin de l'Association de géographes français, 98.

Mollard, A. & Pecqueur, B. (2007). *De l'hypothèse au modèle du panier de biens et de services. Histoire succincte d'une recherche.* Économie rurale, 300, 110-114.

Mollard, A., Rambonilaza, M. & Vollet, D. (2006). *Aménités environnementales et rente territoriale sur un marché de services différenciés : le cas du marché des gîtes ruraux labellisés en France.* Revue d'économie politique, 116, 251-275.

Molotch, H. (1976). *The City as a Growth Machine: Toward a Political Economy of Place.* American Journal of Sociology.

Moriconi-Ebrard, F. & Dinard, F. (2000). *L'urbanisation du littoral méditerranéen.* In : Mappemonde 57, 1. pp. 32-36.

Mora, H. (2022). *Désastres touristiques. Effets politiques, sociaux et environnementaux d'une industrie dévorante.* L'échappée.

Morange, M., Schmoll, C., Toureille, É. (2016). *Les outils qualitatifs en géographie : Méthodes et applications.* Armand Colin.

Moscovici, S. (1961). *La représentation sociale de la psychanalyse.* In : Bulletin de psychologie, tome 14 n°194, pp. 807-810.

Muller, P. (2018). *Les politiques publiques.* Presses Universitaires de France.

Muller, P. (2004). *L'État en action revisité.* Pôle Sud, 21, 31-42.

Musselin, C. (2005). *Sociologie de l'action organisée et analyse des politiques publiques : deux approches pour un même objet ?.* Revue française de science politique, 55, 51-71.

Navarre, F. (2017). *Les métropoles, aux prises avec leurs réalités fiscales ?.* Géographie, économie, société, 19, 513-535.

Naudier, D. & Simonet, M. (2011). *Introduction.* Dans : Delphine Naudier éd., *Des sociologues sans qualités : Pratiques de recherche et engagements* (pp. 5-21). Paris : La Découverte.

Nikolli A. (2020), « *Privatisation & droit d'accès à la nature* », in M. Adam et É. Comby (dir.), *Le capital dans la cité. Une encyclopédie critique de la ville*, Paris, éd. Amsterdam, pp. 273-284.

Nafaa, N. *Déposséder l'école pour servir la ville néolibérale aux Etats-Unis. Les cas d'Atlanta et de Philadelphie*. Thèse : Géographie : Perpignan : Université Via Domitia : 2021 : 635.

Nahrath, S. & Stock, M. (2012). *Urbanité et tourisme : une relation à repenser*. *Espaces et sociétés*, 151, 7-14.

Ostrom, E. (2012). *Par-delà les marchés et les États : La gouvernance polycentrique des systèmes économiques complexes*. *Revue de l'OFCE*, 120, 13-72.

Painter, M. & Pierre, (2005). « *Unpacking Policy Capacity : Issues and Themes* », dans *Martin Painter et Jon Pierre (eds.), Challenges to State Policy Capacity*. *Global Trends and Comparative Perspectives*, Basingstoke, Palgrave Macmillan, 2005.

Palier, B. (2014). *Path dependence (dépendance au chemin emprunté)*. Dans : Laurie Boussaguet éd., *Dictionnaire des politiques publiques : 4e édition précédée d'un nouvel avant-propos* (pp. 411-419). Paris : Presses de Sciences Po.

Palier, B. (2010). *Path dependence (Dépendance au chemin emprunté)*. Dans : Laurie Boussaguet éd., *Dictionnaire des politiques publiques : 3e édition actualisée et augmentée* (pp. 411-419). Paris : Presses de Sciences Po.

Paoli, J., Fiori, A. & Melot, R. (2008). *L'aménagement du littoral à l'épreuve de la décentralisation : Conflits et concertation en Corse et Sardaigne*. *Pôle Sud*, 28, 143-165.

Paskoff, R. (2006). *Les littoraux. Impact des aménagements sur leurs évolutions*. Paris, Armand Colin.

Peck, J., & Tickell Pecqueur, B. (2006). *Le tournant territorial de l'économie globale*. *Espaces et sociétés*, 124-125, 17-32.

Pecqueur, B. & Ternaux, P. (2005). *Éditorial Mondialisation, restructuration et gouvernance territoriale*. *Géographie, économie, société*, 7, 315-320.

Pecqueur, B. (2005). *Les territoires créateurs de nouvelles ressources productives : le cas de l'agglomération grenobloise*. *Géographie, économie, société*, 7, 255-268.

Pecqueur, B. (2001). *Qualité et développement territorial : l'hypothèse du panier de biens et de services territorialisés*. In : *Économie rurale*. N°261, pp. 37-49.

Pelenc, J. *Développement humain responsable et aménagement du territoire. : Réflexions à partir de deux réserves de biosphère périurbaines en France et au Chili*. Thèse : Géographie et aménagement urbain : Paris : Université Sorbonne Nouvelle : 481p.

Pereira, P. *L'avenir des stations balnéaires dans le contexte de la fin du tourisme*. Thèse : Tourisme : Angers : Université Nantes Angers Le Mans : 2014 : 329.

Perrin-Joly, C. (2010). *De la recherche salariée en France : lien de subordination et liberté de la recherche*. *SociologieS*.

Pinson, G. (2020). *La ville néolibérale*, Presses Universitaires de France.

Pinson, G. (2015). *Gouvernance et sociologie de l'action organisée*. *Action publique, coordination et théorie de l'État*. *L'Année sociologique*, 65, 483-516.

Pinson, G. (2009). *Gouverner la ville par projet : Urbanisme et gouvernance des villes européennes*. Presses de Sciences Po.

Pinson, G. & Sala Pala, V. (2007). *Peut-on vraiment se passer de l'entretien en sociologie de l'action publique ?*. *Revue française de science politique*, 57, 555-597.

Pitseys, J. (2010). *Le concept de gouvernance*. *Revue interdisciplinaire d'études juridiques*, 65, 207-228.

Polac, C. & Lascoumes, P. (1995). *L'éco-pouvoir. Environnements et politiques*. In : *Politix*, vol. 8, n°29, Premier trimestre. Frontières disciplinaires, sous la direction de Loïc Blondiaux et Brigitte Gaiti. pp. 226-229.

Pollard, J. (2018). *L'État, le promoteur et le maire : La fabrication des politiques du logement*. Presses de Sciences Po.

Pollard, J. (2011). *Chapitre 5 / L'action publique par les niches fiscales : L'exemple du secteur du logement*. Dans : Philippe Bezes éd., *Gouverner (par) les finances publiques* (pp. 263-297). Paris : Presses de Sciences Po.

- Pollard, J. (2011). *Les groupes d'intérêt vus du local : Les promoteurs immobiliers dans le secteur du logement en France*. *Revue française de science politique*, 61, 681-705.
- Radaelli, C. (2002). *The domestic impact of european union public policy: notes on concepts, methods, and the challenge of empirical research*. *Politique européenne*, 5, 105-136.
- Racine, P. (1980). *Mission impossible ? l'aménagement touristique du littoral languedoc-roussillon*. Editeur : Midi Libre
- Rallet, A. & Torre, A. (2004). *Proximité et localisation*. In : *Économie rurale*. N°280. Proximité et territoires. pp. 25-41.
- Réau, B. & Cousin, S. (2009). *Sociologie du tourisme*. La Découverte.
- Reigner, H. (2020). *Équipement*. Dans : Romain Pasquier éd., *Dictionnaire des politiques territoriales* (pp. 219-224). Paris : Presses de Sciences Po.
- Rein, M. & Rainwater, L. (1987). « *From Welfare State to Welfare Society* », dans *Gosta Esping-Andersen, Martin Rein et Lee Rainwater, Stagnation and Renewal in Social Policy. The Rise and Fall of Policy Regimes*, Armonk (N.Y.), Sharpe, p. 143-159.
- Rey-Valette, H. & Mathé, S. (2012). *L'évaluation de la gouvernance territoriale. Enjeux et propositions méthodologiques*. *Revue d'Économie Régionale & Urbaine*, 783-804.
- Ribémont, T., Bossy, T., Evrard, A., Gourgues, G., Hoeffler, C. (2018). *Introduction à la sociologie de l'action publique*. De Boeck Supérieur.
- Rivière, G. (2010). *La gestion des aménités et le développement durable*. *Revue française d'administration publique*, 134, 373-383.
- Richardson, G. E., Neiger, B.L., Jensen, S., & Kumpfer, K. L. (1990). The resilience model. *Health Education*, 21, 33-39.
- Robert, S. « *L'urbanisation du littoral : espaces, paysages et représentations. Des territoires à l'interface ville-mer* ». HDR : Brest : l'Université de Bretagne Occidentale : 2019 : 199p.

Robert, S. *La vue sur mer et l'urbanisation du littoral : approche géographique et cartographique sur la Côte d'Azur et la Riviera du Ponant.* : Thèse : Nice : Université de Nice Sophia-Antipolis : 2009 : 456p.

Robert, S. (2011). *Cartographier la visibilité de la mer pour la gestion d'un littoral : une expérimentation sur la Côte d'Azur.* L'Espace géographique, 40, 215-230.

Rocle, N. (2019). *Gouverner le climat ? Vingt ans de négociations internationales : Stefan C. Aykut et Amy Dahan,* Paris : Presses de Sciences Po, coll. « Références », 2015, 752 p.. *Revue d'anthropologie des connaissances*, 13, N3, 935-942.

Rocle, N. (2015). *Gouverner l'adaptation au changement climatique sur (et par) les territoires. L'exemple des littoraux aquitain et martiniquais.* *Natures Sciences Sociétés*, 23, 244-255.

Rosière, S. (2001). *Géographie politique, géopolitique et géostratégie : distinctions opératoires.* In : *L'information géographique*, volume 65, n°1, pp. 33-42.

Ruault, J. (2017). *Les territoires de l'action publique locale sont-ils vulnérables par leur économie présentielle ?.* *Revue d'Économie Régionale & Urbaine*, 595-618.

Rulleau B., Flanquart H., Hellequin A.-P., Meur-Férec C., Rey-Valette H., (2015). « *On a eu la guerre, ils auront les inondations ! Perception des risques de submersion marine liés au changement climatique sur le littoral Héraultais* », *VertigO. La revue des sciences de l'Environnement*, Hors-série 21.

Sage, T. (2011). *Neo-liberal urban planning policies : A literature survey 1990–2010,* In : *Progress in Planning*, Volume 76, Issue 4, pp.147-200.

Sandemose, J. (2016). *The Motley World of "International Values" : Modes of Production on the World Market.* *Theoretical Economics Letters*, 6, 507-533.

Sander, H.A & Polasky, S. (2009). « *The values of views and open space: Estimates from a hedonic pricing model for Ramsey County, Minnesota, USA* ». *Land Use Policy*, vol. 26, no 3, p. 837-845.

Schaffar, A. (2010). *Quelle est la nature de la croissance urbaine indienne ?.* *Revue d'économie du développement*, 18, 101-120.

Shepherd, R. (1999). *Social Determinants of Food Choice.* *Proceedings of the Nutrition Society*, 58, 807-812.

- Schmidt-Hebbel, K. (2009). Éditorial : *Objectif croissance et Crise financière*. Réformes économiques, 5, 4-6.
- Scott, A. & Storper, M. (2006). *Régions, mondialisation et développement*. Géographie, économie, société, 8, 169-192.
- Simon, H. A. (1955). *A Behavioral Model of Rational Choice*. The Quarterly Journal of Economics, 69(1), 99–118.
- Smith, H.D., (2000). « *The industrialization of the world ocean* », Marine & Coastal Management, 43, pp. 11-28.
- Solans H. (1993), Essai sur l'économie des Pyrénées-Orientales, Perpignan, Le Publicateur.
- Spencehauer, V. (2013). *L'ancrage de l'évaluation des politiques publiques dans les sciences sociales aux états unis : reconstruction d'un linéament intellectuel*. Revue française d'administration publique, 148, 877-893.
- Stock, M., Coëffé, V., Violier, P., Duhamel, P. (2020). *Les enjeux contemporains du tourisme : Une approche géographique*. Presses universitaires de Rennes.
- Stoker, G. (1993). *Review of Urban Politics and Policy ; Fractured Cities : Capitalism, Community and Empowerment in Britain and America, by H. Wolman, M. Goldsmith, & B. D. Jacobs*. Urban Studies, 30(10), 1775–1777.
- Subra P., 2007, Géopolitique de l'aménagement du territoire, Paris : Armand Colin.
- Subra P., 2016, Géopolitique locale, Paris : Armand Colin.
- Swyngedouw, E., Moulaert, F., & Rodriguez, A. (2002). *Neoliberal Urbanisation in Europe: Large-Scale Urban Development Projects and the New Urban Policy*. Antipode, 34(3).
- Talandier, M. (2023). *Développement territorial : Repenser les relations villes-campagnes*, Armand Colin.
- Talandier, M. & Pecqueur, B. (dir.). (2018). *Renouveler la géographie économique*, Paris, ECONOMICA.
- Talandier, M. (2014). *Penser la réciprocité territoriale*. Urbanisme, (47), 22

- Talandier M. & Jousseume V. (2013). « *Les équipements du quotidien en France : un facteur d'attractivité résidentielle et de développement pour les territoires ?* », *Norois*, 226, 7-23.
- Talandier M., Davezies L., (2009). *Repenser le développement territorial ? Confrontation des modèles d'analyse et des tendances observées dans les pays développés*, La Documentation française, coll. « Puca / Recherche », 144 p.
- Talandier, M. (2008). *Richesse et développement des territoires*. *Pour*, 199, 53-59.
- Tchernoïvanoff, P-A. (2013). « *Anne Clerval, Paris sans le peuple, Paris, La Découverte, 254 p.* », *Revue européenne des sciences sociales*, 52-1 | 2014, 294-296.
- Terrier, C. (2011). *Aménagement des territoires et géographie de la population présente*. *Population & Avenir*, 705, 4-8.
- Theurillat, T., Crevoisier, O. & Salomon, V. (2017). *Finance de marché et fonds d'investissement durables : la coupure au territoire*. *Géographie, économie, société*, 19, 537-560.
- Theurillat, T., Rérat, P. & Crevoisier, O. (2014). *Les marchés immobiliers : acteurs, institutions et territoires*. *Géographie, économie, société*, 16, 233-254.
- Theurillat, T. (2011). *La ville négociée : entre financiarisation et durabilité*. *Géographie, économie, société*, 13, 225-254.
- Thoenig, J. & Duran, P. (1996). *L'État et la gestion publique territoriale*. *Revue française de science politique*, 46, 580-623.
- Tiano, C. & Loïzzo, C. (2017). *Le commentaire de carte topographique : Méthodes et applications*. Armand Colin.
- Tripier, P. & Weller, J-P. (2000). *L'État au Guichet Sociologie cognitive du travail et modernisation administrative des services publics*. Paris. Desclée de Brouwer, série Sociologie Économique. 1999. In : *Cahiers du Genre*, N°28. *La relation de service : regards croisés*. pp. 159-160.
- Trosa, S. (2006). *À propos de la deuxième édition de l'ouvrage de Christopher Pollitt et Geert Bouckaert : Public management reform : a comparative analysis*. *Revue française d'administration publique*.

- Vallega, A. (1999). *Fundamentals of integrated coastal management*. Springer Libri.
- Vernon, R. (1966). "International investment and international trade in product cycle", *Quarterly Journal of Economics*, n°80, pp. 90-107.
- Vlès, V. (2014). *Métastations. Mutations urbaines des stations de montagne*. Un regard Pyrénéen. Coll. Le territoire et ses acteurs. Ed. PUB (Presses Universitaires de Bordeaux).
- Vlès, V. (2020). *Stations de sports d'hiver, stations de montagne*. Presses Universitaires du Québec. Dictionnaire du tourisme.
- Voiron-Canicio, C. (2012). *L'anticipation du changement en prospective et des changements spatiaux en géoprospective*. *L'Espace géographique*, 41, 99-110.
- Vollet, D. & Dion, Y. (2001). *Les apports potentiels des modèles de la base économique pour guider la décision publique : Illustration à partir de quelques exemples français et québécois*. *Revue d'Économie Régionale & Urbaine*, 179-196.
- Fujita, M. & Thisse, J. (2003). *Chapitre 3. Von Thünen et la formation de la rente foncière*. Dans : , M. Fujita & J. Thisse (Dir), *Economie des villes et de la localisation* (pp. 87-124). Louvain-la-Neuve : De Boeck Supérieur.
- Wachter, J. A. (2002). *Portfolio and Consumption Decisions under Mean-Reverting Returns: An Exact Solution for Complete Markets*. *The Journal of Financial and Quantitative Analysis*, 37(1), 63–91.
- Wallerstein, I., Collins, R., Mann, M., Derlugian, G. & Calhoun, C. (2016). *Le capitalisme a-t-il un avenir ?*. (Saint-Upéry, M.) La Découverte.
- Wallerstein I., 2011 [1983], *Le capitalisme historique*, La découverte.
- Wallerstein, I. (2009). *Comprendre le monde : Introduction à l'analyse des systèmes-monde*. La Découverte.
- Wallerstein I., (1980). *Le système du monde du XVe siècle à nos jours 1. Capitalisme et économie-monde 1450-1640*, Paris : Flammarion.
- William, I. M. ; Mehrotra, A-K. & Prasad, M. (2009). "The Thunder of History: The Origins and Development of the New Fiscal Sociology". Books & Book Chapters by Maurer Faculty. 3.

Zukin, S. (1998). *Urban Lifestyles: Diversity and Standardisation in Spaces of Consumption*. *Urban Studies*, 35(5/6), 825–839.

Zaninetti, J. (2006). *L'urbanisation du littoral en France*. *Population & Avenir*, 677, 4-8.

Références électroniques :

Anne Rivière-Honegger et Stéphane Ghiotti, « *Chercheurs d'eaux au temps des changements globaux. Quelles perspectives pour les territoires ?* (volume 2) », Géocarrefour [En ligne], 96/2 | 2022, mis en ligne le 28 septembre 2022, consulté le 15 janvier 2024. URL : <http://journals.openedition.org/geocarrefour/20207> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/geocarrefour.20207>

Aurélié Delage & Max Rousseau, « *L'« exode urbain », extension du domaine de la rente* », *Métropolitiques*, 4 juillet 2022. URL : <https://metropolitiques.eu/L-exode-urbain-extension-du-domaine-de-la-rente.html>.

Delaplace, M. Schut, P-O & Baron, N. « *Coprésences, conflits, complémentarités dans les usages des lieux par les touristes et les habitants* », *Téoros* [En ligne], 39-1 | 2020, mis en ligne le 07 février 2020, consulté le 12 janvier 2024. URL : <http://journals.openedition.org/teoros/3910>

Aurélien Allouche et Laurence Nicolas, « *Entre perceptions, publicisation et stratégies d'acteurs, la difficile inscription des risques littoraux dans l'action publique : focus camarguais* », *Vertigo - la revue électronique en sciences de l'environnement* [En ligne], Hors-série 21 | avril 2015, mis en ligne le 20 février 2015, consulté le 14 janvier 2024. URL : <http://journals.openedition.org/vertigo/15766> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/vertigo.15766>

Fernandez, R. & Aalbers, M. (2016). *Financialization and housing: Between globalization and Varieties of Capitalism*. Récupéré le 29 novembre 2024 à partir de https://www.researchgate.net/publication/292337862_Financialization_and_housing_Between_globalization_and_Varieties_of_Capitalism

Francou, L. « *Erving Goffman, 2013 (1963), Comment se conduire dans les lieux publics. Notes sur l'organisation sociale des rassemblements.* », *Métropoles* [En ligne], 16 | 2015, mis en ligne le 21 octobre 2015, consulté le 12 janvier 2024. URL :

<http://journals.openedition.org/metropoles/5130> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/metropoles.5130>

Franck Delorme, « *Le littoral du Languedoc-Roussillon, histoire de son aménagement par les archives de ses architectes, 1960-1980* », Patrimoines du Sud [En ligne], 15 | 2022, mis en ligne le 01 mars 2022, consulté le 14 janvier 2024. URL : <http://journals.openedition.org/pds/8384> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/pds.8384>

Lucile Mineo-Kleiner et Catherine Meur-Ferec, « *Relocaliser les enjeux exposés aux risques côtiers en France : points de vue des acteurs institutionnels* », VertigO - la revue électronique en sciences de l'environnement [En ligne], Volume 16 Numéro 2 | septembre 2016, mis en ligne le 09 septembre 2016, consulté le 15 janvier 2024. URL : <http://journals.openedition.org/vertigo/17656> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/vertigo.17656>

Jeanmougin, H. « *Gentrification, nouveau tourisme urbain et habitants permanents : des conflits de coprésence révélateurs de « normes d'habiter » divergentes : L'exemple du Reuterkiez à Berlin* », Téoros [En ligne], 39-1 | 2020, mis en ligne le 07 février 2020, consulté le 12 janvier 2024. URL : <http://journals.openedition.org/teoros/4007>

Allison Lotti, « Olivier Lazzarotti, « *Habiter le monde* », La Documentation photographique, n° 8100, 2014 », Lectures [En línea], Reseñas, Publicado el 04 noviembre 2014, consultado el 12 enero 2024. URL : <http://journals.openedition.org/lectures/16029>

Perronet, A. (2006). « *Exploitation du consommateur et aliénation du client. La sphère domestique comme espace de création de valeur économique et symbolique* », Artículo - Journal of Urban Research [Online], Briefings, Online since 17 July, connection on 12 January 2024. URL: <http://journals.openedition.org/articulo/941>.

Thomas, F. (1972). *Introduction la frange maritime du milieu littoral : essai de définition*. Récupéré le 29 novembre 2023, à partir de <https://archimer.ifremer.fr/doc/00100/21104/18727.pdf>

TROUILLET B., 2004a, « *La mer-territoire ou la banalisation de l'espace marin (Golfe de Gascogne)* », *M@ppemonde*, 84. Récupéré le 29 avril 2021, à partir de <https://mappemonde-archive.mgm.fr/num12/articles/arto6405.html>.

Sales-Favà, J. Chevalier, P. López-Gay, A. & Módenes, A-J. « *Diminution du nombre de logements disponibles pour les ménages et pression touristique : l'exemple de Barcelone* », Téoros [En ligne], 39-1 | 2020, mis en ligne le 07 février 2020, consulté le 12 janvier 2024. URL : <http://journals.openedition.org/teoros/3945>

Herman van der Wusten, “*La ville fonctionnelle et les modèles urbains qui lui ont succédé*”, EchoGéo [Online], 36 | 2016, Online since 30 June 2016, connection on 12 January 2024. URL: <http://journals.openedition.org/echogeo/14634>.

Véronique Peyrache-Gadeau et Loïc Perron, « *Le Paysage comme ressource dans les projets de développement territorial* », Développement durable et territoires [En ligne], Vol. 1, n° 2 | Septembre 2010, mis en ligne le 23 janvier 2010, consulté le 14 janvier 2024. URL : <http://journals.openedition.org/developpementdurable/8556>

Vlès V. (Ed.), 2015. TRATSO-2012/2015. *Les trajectoires des aires touristiques dans le grand Sud-Ouest français depuis le XIXe siècle : dynamiques d'innovation, mises en tension et enjeux prospectifs. Bilan de la recherche financée dans le cadre de l'appel à projet du Conseil régional d'Aquitaine 2012*, Pessac, Maison des Sciences de l'Homme d'Aquitaine, <https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-01275309>.

Autre Référence :

Revue Urbanisme, hors-série : Languedoc-Roussillon, n°86, 1964

Remerciements.....	2
Introduction générale.....	6
Définir l'espace littoral	7
Comprendre l'espace littoral au prisme de l'urbanisation des stations balnéaires de la mission « Racine ».....	12
Une entrée principale : du modèle de production au régime politique et économique.....	15
Questionner la production urbaine de l'espace littoral.....	17
Réaliser une thèse CIFRE.....	23
Enquêter au sein et hors des murs de la collectivité	26
Enquêter en jonglant entre notre statut de doctorante et notre appartenance professionnelle	27
Saint-Cyprien : une étude de cas de la fabrique urbaine du littoral.....	39
Plan de la thèse	42
Chapitre 1. Lire la production urbaine du littoral comme un objet du régime de croissance de la ville capitaliste.....	44
Introduction.....	45
Section 1 : Le littoral au sein de la fabrique de la ville capitaliste : un champ de recherche à investir	46
1.1.1. <i>Le littoral dans le processus de mondialisation du capitalisme</i>	47
1.1.2. <i>Le développement littoral en question : une lecture critique de la soutenabilité du phénomène urbain du littoral</i>	52
Section 2 : Penser et lire la station « Racine » par la ville capitaliste	66
1.2.1. <i>"Le tourisme est le pur produit du capitalisme, il s'inscrit dans la logique de production et de consommation comme n'importe quelle industrie." (Christin, 2020)</i>	67
1.2.2. <i>La station « Racine », le miroir de la ville capitaliste</i>	72
Section 3 : Mesurer et lire comment le modèle de développement durable vient-il se percuter au régime d'accumulation	94
1.3.1. <i>L'urbanisation : une clé de lecture pour appréhender le régime urbain et immobilier du régime d'accumulation du littoral</i>	95

1.3.2. Acteurs, instruments fiscaux et techniques fiscales dans l'accumulation du capital : une lecture fiscale du régime d'accumulation	102
3.3.3. La ressource territoriale : une approche critique des modes de développement local	112
3.3.4. La mise à l'épreuve du modèle d'aménagement du littoral au prisme de sa gouvernance.....	117
Conclusion chapitre 1	130
Chapitre 2. La mesure de la production urbaine du littoral via le cas de Saint-Cyprien : le rôle de l'État dans l'enfermement des trajectoires de régime de croissance	131
Introduction.....	132
Section 1 : La mission « Racine » : l'ancrage dans le temps et dans l'espace d'un modèle d'aménagement	134
2.1.1. Genèse du régime d'accumulation du littoral : retour sur l'histoire d'une étatisation spatiale et économique d'un modèle de croissance	135
2.1.2. Le keynésianisme spatial : le mode de régulation associé au fordisme.....	159
Section 2 : La mission « Racine » aujourd'hui : des modalités de production urbaine toujours d'actualité	170
2.2.1. Poursuite du régime d'accumulation du littoral par extension géographique.....	171
2.2.2. Poursuite du régime d'accumulation du littoral par les finances publiques.....	187
Conclusion du chapitre 2.....	224
Chapitre 3. L'action publique locale de développement territorial après la mission « Racine » : une logique d'enfermement ?.....	226
Introduction.....	227
Section 1 : Un territoire régional qui s'inscrit dans une trajectoire d'enfermement.....	229
3.1.1. Quand les référentiels de la station « Racine » sont identifiés comme une ressource pour établir des stratégies de mise en valeur du territoire	230
3.1.2. Des politiques locales qui visent à rentabiliser sur le patrimoine de la mission « Racine » : l'exemple avec parc immobilier touristique.....	256
3.1.3. Le littoral occitan, un territoire où les modes de développement locaux s'inscrivent dans une standardisation régionale.....	268
Section 2 : Un espace littoral saisi par des tendances rentières : illustration avec la commune de Saint-Cyprien	279

3.2.1. <i>Les aménités du littoral entre support du marché immobilier, mécanisme de plus-value du littoral et extension du phénomène de rente</i>	280
3.2.2. <i>L'extension du mécanisme de plus-value du littoral : Quand la recherche de rente prend le pas sur le marché des lits touristiques</i>	292
3.2.3. <i>Un espace rentier</i>	299
Conclusion du chapitre 3.....	316
Chapitre 4. Un régime d'immobilisme : les forces d'inerties à l'intégration d'un modèle d'aménagement durable du littoral.....	318
Section 1 : Une gouvernance institutionnelle qui opère en silo : une lecture de la conflictualité par le vécu des acteurs de la gouvernance.....	323
4.1.1. <i>Des relations interinstitutionnelles colorées de conflictualité, de méfiance voire de défiance</i> 325	
4.1.2. <i>Des acteurs qui ne parlent pas le même langage et qui s'accrochent aux objectifs : l'illustration d'une dépendance au sentier</i>	355
Section 2 : Les contradictions institutionnelles à l'aune des recompositions de l'État : le terreau des voies de contournement au nouvel ordre urbain du littoral	367
4.2.1. <i>Vers des regional communities (Hellier, 2018) de la « recomposition spatiale » ? Tension entre objectifs économiques et exemplarité environnementale</i>	369
4.2.2. <i>Une agencification de l'État qui nuance une vision manichéenne des forces d'opposition</i>	390
Conclusion du chapitre 4.....	399
Conclusion Générale	402
Bibliographie.....	411
Liste des figures	443
Liste des graphiques	444
Liste des illustrations.....	445
Liste des tableaux	447
Liste des photos	449
Liste des cartes	449
Liste des encadrés.....	450
Annexes	451

Liste des figures

Figure 1 : Représentation du littoral auprès des acteurs qui participent à sa gestion et à sa construction.....	9
Figure 2 : La définition du littoral au sein de cette thèse est un littoral construit	11
Figure 3 : Régimes politiques et économiques de régulation de l'espace littoral	16
Figure 4 : Un ancrage pluridisciplinaire.....	19
Figure 5 : Schéma de compétences à l'échelle du littoral Occitan	31
Figure 6 : Ensemble des acteurs et institutions ayant participé aux entretiens semi-directifs	33
Figure 7 : Cartographie des différentes scènes d'observation	36
Figure 8 : Chronologie des modes de production de la ville.....	74
Figure 9 : Histoire des politiques d'aménagement du littoral en France	85
Figure 10 : Schéma organisationnel du processus de territorialisation des politiques d'aménagement du littoral occitan.....	89
Figure 11 : Schéma synthétique du modèle d'aménagement de la station balnéaire du Languedoc-Roussillon	150
Figure 12 : Organigramme de la mission "Racine"	162
Figure 13 : Schéma synthétique du mode de calcul de la valeur locative cadastrale.....	195
Figure 14 : le coefficient de situation dans le calcul de la valeur locative cadastrale	197
Figure 15 : L'extension des produits fiscaux résidentiels dans un contexte balnéaire.....	200
Figure 16 : Un État aux régimes multiples : entre restrictions et libéralisme.....	222
Figure 17 : La trajectoire de la ressource au sein de la station balnéaire.....	259
Figure 18 : Une croissance urbaine de généralité et de banalisation.....	274
Figure 19 : Le mécanisme de plus-value du littoral par le jeu des politiques d'aménités et du marché foncier immobilier	281
Figure 20 : Le processus de rente dans un contexte balnéaire et touristique	314
Figure 21 : Synopsis du projet de loi « recomposition spatiale ».....	322
Figure 22 : Synopsis de l'élaboration de l'Ordonnance n° 2022-489 du 6 avril 2022 relative à l'aménagement durable des territoires littoraux exposés au recul du trait de côte.....	326
Figure 23 : L'architecture organisationnelle et financière du dispositif « Ambition littoral »	330
Figure 25 : Une représentation des élus par leur directeurs de cabinet et leurs services directeurs	344
Figure 26 : La privatisation de la ressource « littoral » par les réformes des politiques de prévention des risques et de la « gestion durable » des territoires	361

Figure 27 : Un portrait inextricable de la gouvernance du littoral autour de la question du risque « recul du trait de côte »	365
Figure 28 : Une distorsion des trajectoires de développement du littoral	366
Figure 29 : Processus de régionalisation la recomposition spatiale, anciennement repli stratégique	370
Figure 30 : L'architecture structurelle des politiques du littoral par le processus de régionalisation.....	371
Figure 31 : La région Occitanie, du rôle d'intermédiaire au rôle de producteur de politiques publiques.....	383
Figure 32 : Une distorsion des trajectoires de développement du littoral occitan	389
Figure 33 : L'inertie des trajectoires du littoral.....	401

Liste des graphiques

Graphique 1 : Le régime d'urbanisation de la station balnéaire de Saint-Cyprien entre 1953 et 2016	177
Graphique 2 : Comparaison des surfaces totales produites selon l'indice législatif de la loi « littoral »	178
Graphique 3 : Comparaison du régime d'urbanisation face au régime de peuplement	186
Graphique 4 : Le produit de la fiscalité directe locale en France pour 2020	194
Graphique 5 : Le modèle urbain de la station balnéaire, un territoire résidentiel	206
Graphique 6 : La partition des entreprises selon leur chiffre d'affaire	211
Graphique 7 : La partition de la taxe CFE selon les sphères productives ou résidentielles au sein du territoire communautaire en 2019.....	217
Graphique 8 : Un schéma de calcul de la taxe foncière des entreprises basé sur la valeur locative cadastrale des unités économiques	218
Graphique 9 : La typologie du tissu économique de la commune de Saint-Cyprien	219
Graphique 10 : Les activités qui possèdent les plus importantes CFE à payer à l'EPCI.....	220
Graphique 11 : La trajectoire des équipements de centralité supérieure au sein des station « Racine » entre 1963 et 2020	241
Graphique 12 : Résultats sur les modalités de développement au sein des projets de port du littoral occitan	254
Graphique 13 : L'offre des lits touristiques sur la commune de Saint-Cyprien en 2019	297
Graphique 14 : La taxe de séjour selon la typologie « copropriété » au sein de la commune en 2019	303
Graphique 15 : Présentation du profil des rentiers au sein de la commune en 2019	307

Graphique 16 : Un échantillon essentiellement constitué d'acteurs institutionnels	343
Graphique 17 : Un système de gouvernance jugé défaillant et complexe pour les acteurs qui concourent à la fabrique du littoral.....	347
Graphique 18 : Une gouvernance aux canaux de communication fermés et contradictoire..	349
Graphique 19 : Une gouvernance individualiste	352
Graphique 20 : Des perspectives de développement qui tranchent avec la stratégie nationale de la « recomposition spatiale »	362

Liste des illustrations

Illustration 1 : Des deux « B » (Bon et Bien) aux trois « S » (Sea, Sand and Sun)	63
Illustration 2 : Quand les stations balnéaires deviennent des lieux de travail.....	64
Illustration 3 : D'après FlightRadar24, un site de traçage de vols du trafic aérien, le 6 juillet 2023 a battu un record : avec 134 386 vols commerciaux à travers le monde, jamais autant d'avions commerciaux n'avaient sillonné la planète en une journée	69
Illustration 4 : Le tourisme spontané sur les plages du Languedoc-Roussillon, 1962.....	76
Illustration 5 : Une pratique touristique anarchique du littoral Languedoc-Roussillon, 1962	78
Illustration 6 : Extrait de Paris Match sur la mission « Racine », août 1964.....	139
Illustration 7 : Plan d'urbanisme d'intérêt régional des six unités touristiques (UT) de la mission interministérielle du littoral Languedoc-Roussillon, 1964	140
Illustration 8 : Plan général d'urbanisme et son règlement, 1964.....	141
Illustration 9 : Principe de desserte de la zone d'habitat individuel de la Grande Motte, Jean Balladur architecte en chef, 1964	143
Illustration 10 : L'étang de Leucate avec au fond le Canigou, 1964.....	144
Illustration 11 : Carte postale du Port de Leucate avec en fond sa marina, cachet de la poste daté de 1981	145
Illustration 12 : L'équipement du littoral du Languedoc-Roussillon pour la navigation, 1964	145
Illustration 13 : Vue aérienne de Leucate avec, au premier plan, la résidence Cap de Front et, à l'arrière, Les Carrats et la piscine, 1970.....	146
Illustration 14 : Carte postale Le camping « Le Floride »	147
Illustration 15 : Les schémas directeurs de chaque unité touristique réalisée à la suite de la mission « Racine »	149
Illustration 16 : Une délimitation des unités balnéaires par l'équipement vert des espaces naturels existants.....	151

Illustration 17 : Photos aériennes du grau de la Grande-Motte et du grau de l'étang Leucate-Barcarès avant et après la mission « Racine ».....	153
Illustration 18 : Des territoires bicéphales	153
Illustration 19 : Illustration par vue aérienne d'une bicéphalie sur quatre stations balnéaires issues de la mission « Racine ».....	154
Illustration 20 : L'emblématique équipement du modèle d'aménagement de la station mission « Racine », les ports de plaisance.....	155
Illustration 21 : Les marinas, l'autre objet urbain emblématique des stations balnéaires.....	156
Illustration 22 : La typologie des zones résidentielles au sein de la station balnéaire	157
Illustration 23 : L'uniformité architecturale des stations balnéaires du littoral occitan.....	158
Illustration 24 : Document d'archive attestant des conventions pour l'Aménagement Touristique de la station Balnéaire de Saint-Cyprien.....	161
Illustration 25 : Le camping du docteur Baudru derrière la résidence de Port-Cypriano en 1972	166
Illustration 26 : La collaboration des collectivités dans le grand projet de développement de la station balnéaire	167
Illustration 27 : Planche photo des diverses communications dans la presse locale, 1964....	180
Illustration 28 : La promotion du projet portuaire de la commune de Saint-Cyprien au sein de ses bulletins municipaux	181
Illustration 29 : Programme immobilier « sur la plage », Sainte-Marie-la-Mer, 2022.....	184
Illustration 30 : Ensembles immobiliers proches du rivage avec approbation du permis de construire en 2018.....	185
Illustration 31 : Exemples de dispositifs de défiscalisation immobilière au sein de plusieurs projets immobiliers sur le littoral occitan	187
Illustration 32 : Planche photo des diverses annonces faisant la promotion des nouveaux commerces sur la commune au sein des bulletins municipaux	208
Illustration 33 : Les projets de requalification portuaire des communes de la Grande Motte et du Barcarès.....	252
Illustration 34 : Les projets de requalification des quartiers de port et des équipement emblématiques de la mission « Racine » au sein des communes du Cap d'Agde et de Leucate	253
Illustration 35 : Extrait rapport des ateliers consultatifs autour de la rénovation des copropriétés et des meublés touristiques du littoral occitan.....	256
Illustration 36 : Résultat de l'appel à manifestation d'intérêt "rénovation des copropriétés et meublés touristiques du littoral occitan"	257
Illustration 37 : Etude sur la mutabilité des copropriétés au sein de deux stations Racine ..	257

Illustration 38 : Extrait de la présentation sur l'étude des copropriétés du littoral occitan ..	258
Illustration 39 : Label « Patrimoine du XX siècle au sein du littoral occitan, 2023	263
Illustration 40 : Plaquette de commercialisation du programme immobilier « les Carrats », livraison 2019.....	264
Illustration 41 : Photos du site de réservation Booking pour la résidence de vacance Nemea « Les Carrats » classée ***	265
Illustration 42 : Extrait du site internet entièrement dédié au projet « Ville-Port » de la Grande Motte, 2023	266
Illustration 43 : Extrait d'une vidéo promotionnelle de l'agence Cogedim pour l'un de leur programme immobilier sur la Grande Motte, livraison prévue en 2024.....	267
Illustration 44 : Extrait de l'étude sur l'atlas des copropriétés du littoral occitan, lors d'un atelier visant à réfléchir sur les leviers d'action sur ce parc privé, 2022	293
Illustration 45 : Barème de la taxe de séjour selon le type d'hébergement et son classement	294
Illustration 46 : Panorama de quelques pancartes artisanales faisant la promotion de biens saisonniers à louer sur l'entité plage de la commune de Saint-Cyprien	311
Illustration 47 :: Extrait d'une fiche de présence lors d'un atelier « Ambition littoral », 2019	332
Illustration 48 : Recours au Conseil d'État de l'ANEL et de l'AMF de l'ordonnance « recul du trait de côte » du 6 avril 2022	338
Illustration 49 : La requête de l'association nationale des élus du littoral et autre est rejetée (13 octobre, 2023).....	340
Illustration 50 : Grandes instances régionales du littoral occitan	379
Illustration 51 : Aperçu des appels à projet et appel à manifestation d'intérêt observés au sein des arènes politique.....	393
Illustration 52 : Des agences régionales de développement en soutien aux stratégies locales de recomposition spatiale du littoral	394

Liste des tableaux

Tableau 1 : Illustration des problématiques de la municipalité de Saint-Cyprien.....	40
Tableau 2 : Tableau organisationnel du processus de territorialisation des politiques d'aménagement du littoral occitan.....	88
Tableau 3 : Les dépenses fiscales à l'immobilier	107
Tableau 4 : Les quatre taxes de la fiscalité locale et leur assiette	111

Tableau 5 : Mesurer la spatialisation de la fabrique de la ville littorale et mesurer L'obsolescence d'un modèle d'aménagement.....	128
Tableau 6 : Classification des principales ressources fiscales des collectivités territoriales en France en 2023	191
Tableau 7 : Partage des impôts locaux en 2023 (Guelton, 2014).....	192
Tableau 8 : Produits de la fiscalité locale directe en 2020.....	193
Tableau 9 : La classification du budget communal selon les recettes fiscales en 2019	199
Tableau 10 : Les équipements au sein des stations « Racine » en 2020	239
Tableau 11 : Les équipement de centralité supérieure au sein des stations « Racine » en 2020	240
Tableau 12 : Grille de lecture des projets de requalification et modernisation des ports sur le littoral occitan selon les modes de développement territoriaux	251
Tableau 13 : Identifier les modes de valorisation territoriales au sein des stations balnéaires « Racine »	271
Tableau 14 : Un élargissement de la notion « aménité »	284
Tableau 15 : Les aménités construites et naturelles de la commune pour illustrer l'interaction « littoral-valeurs résidentielles ».....	287
Tableau 16 : Les données mobilisées et leur interprétation géographique et « référence de valeur monétaire ».....	288
Tableau 17 : Configuration du marché locatif saisonnier de la commune de Saint-Cyprien à partir du produit de la taxe de séjour, 2019.....	295
Tableau 18 : Etablir le profil du rentier, conception des indicateurs	307
Tableau 19 : Tableau 1 : Listes de nos participations aux arènes politiques	329
Tableau 20 : La typologie d'acteurs au sein de notre échantillon.....	343
Tableau 21 : Rendre intelligible le vécu des acteurs dans leur pratique quotidienne de la gouvernance	345
Tableau 22 : Liste de nos participations aux ateliers de travail collectifs et séminaires de la Région Occitanie sur la thématique littorale	373
Tableau 23 : Une région Occitanie qui pilote, décide et finance l'aménagement de son territoire régional	382
Tableau 24 : Les formes d'agencification de l'État au sein l'espace régional	391
Tableau 25 : Les différents plans de relance et appel à manifestation d'intérêt sur le littoral occitan entre 2021 et 2023	395

Liste des photos

Photo 1 : Plaquette de communication récupérée sur un lieu de vente d'un projet immobilier sur le littoral Occitan.....	44
Photo 2 : Le stand de la municipalité de la Grande Motte au salon du littoral annuel à la Grande Motte en septembre 2020	131
Photo 3 : Le projet ICONIC du Cap d'AGDE inauguré en juin 2022.....	226
Photo 4 : Les arènes politique de la gouvernance du littoral.....	318
Photo 5 : Séminaire « érosion climat, quel climat pour demain ? 14 & 15 mars 2018 au Palais des congrès de Perpignan	326
Photo 6 : La journée GEMAPI du 14 novembre 2019, démarche « Ambition littoral »	327
Photo 7 : L'atelier connaissances du 19 avril 2019, démarche « Ambition littoral »	328
Photo 8 : Atelier sensibilisation aux risques côtiers, démarche « Ambition Littoral », 5 décembre 2019.....	328

Liste des cartes

Carte 1 : Le régime d'urbanisation de la commune de Saint-Cyprien entre 1953 et 2016.....	183
Carte 2 : La Partition de l'économie au sein du territoire commentaire de Sud-Roussillon en 2020.....	209
Carte 3 : Cartographie des entreprises en fonction de leur chiffre d'affaire et de leur sphère économique (CA : 500 000 – 250 000)	212
Carte 4 : Cartographie des entreprises en fonction de leur chiffre d'affaire et de leur sphère économique (CA : 100 000 – 32 000).....	213
Carte 5 : La bicéphalie économique du territoire de Saint-Cyprien, 2020.....	214
Carte 6 : Le régime d'urbanisation de la commune de Saint-cyprien au regard des surfaces produites économiques.....	215
Carte 7 : La Partition de l'économie au sein du territoire commentaire de Sud-Roussillon en 2020 selon les sphères économiques.....	216
Carte 8 : Le développement des équipements d'échelle métropolitaine au sein des stations « Racine » depuis 1982.....	243
Carte 9 : Le développement des équipements d'échelle métropolitaine au sein des stations « Racine » depuis 1982	244
Carte 10 : Cartographie des projets réalisés, en cours d'étude et de livraison de requalification ou de réhabilitation des ports sur le littoral occitan en 2023.....	247
Carte 11: Cartographie du prix immobilier au m ² sur la commune de Saint-Cyprien au prisme des aménités du littoral	289

Carte 12 : Cartographie du prix immobilier au m ² sur la commune de Saint-Cyprien selon la typologie d'habitat des copropriétés	290
Carte 13 : Répartition des logements soumis à la taxe de séjour au sein de la commune de Saint-Cyprien en 2019	302
Carte 14 : Répartition des logements soumis à la taxe de séjour au sein de la commune de Saint-Cyprien en 2019 par section cadastrale.....	304
Carte 15 : L'identification des collectivités dont le Schéma de cohérence territoriale (SCoT) dispose d'un chapitre individualisé valant Schéma de mise en valeur de la mer (SMVM)....	378

Liste des encadrés

Encadré 1 : L'artificialisation des sols au sein des littoraux	100
Encadré 2 : Qu'est-ce qu'une niche fiscale ?	105
Encadré 3 : Le Keynésianisme spatial	168
Encadré 4 : La notion de patrimoine	261
Encadré 5 : Les notions de ressources spécifiques et génériques	270
Encadré 6 : Définition du rentier	306
Encadré 7 : Recul du trait de côte : l'AMF et l'ANEL saisissent le Conseil d'État afin de garantir la sécurité juridique de l'ensemble du dispositif et d'accompagner l'action des maires	339
Encadré 8 : Un littoral occitan dépourvu de gouvernance	374
Encadré 9 : Extrait de notre échange sur la gouvernance du littoral occitan avec la préfecture maritime.....	375
Encadré 10 : Extrait de notre échange sur la gouvernance du littoral occitan avec la DIRM	375
Encadré 11 : Extrait du rapport sur l'élaboration d'un plan d'action régional et la mise en place d'une gouvernance de la gestion trait de côte et de la recomposition spatiale	376
Encadré 12 : La montée en puissance du pouvoir régional.....	381
Encadré 13 : « Littoral + » est retenu parmi les « Territoires d'innovation de grande ambition ».....	382
Encadré 14 : Éolien flottant : comment la Région accompagne une nouvelle filière industrielle	387
Encadré 15 : Définition d'agence dans l'action publique	392
Encadré 16 : Extrait de l'entretien avec le sous-préfet à la relance en 2021.....	397

Annexes

Entretiens

Structure d'appartenance	Type	Date	Temps	Format
Service d'État déconcentré régional	Entretien semi-directif	31/01/2020	30 min	Téléphonique
Service d'État déconcentré régional	Entretien semi-directif	04/02/2020	1h 51	Présentiel
Service d'État déconcentré régional	Entretien semi-directif	03/07/2020	1h	Téléphonique
Service d'État déconcentré régional	Entretien semi-directif	24/07/2020	2h	Présentiel
Service d'État déconcentré régional	Entretien semi-directif	13/08/2020	2h 15	Présentiel
Service d'État déconcentré régional	Entretien semi-directif	28/08/2020	1h 40	Présentiel
Service d'État déconcentré régional	Entretien semi-directif	08/03/2021	1h 10	Visio
Service d'État déconcentré régional	Entretien semi-directif	15/01/2021	1h 40	Visio
Service d'État déconcentré départemental	Entretien semi-directif	11/10/2019	1h 35	Présentiel

Structure d'appartenance	Type	Date	Temps	Format
Service d'État déconcentré départemental	Entretien semi-directif	26/02/2020	2h 30	Présentiel 2 acteurs
Service d'État déconcentré départemental				
Service d'État déconcentré départemental	Entretien semi-directif	11/09/2020	1h 45	Présentiel
Service d'État déconcentré départemental	Entretien semi-directif	20/11/2020	1h 30	Visio
Service d'État déconcentré départemental	Entretien semi-directif	15/12/2020	1h 40	Visio
Service d'État déconcentré départemental	Entretien semi-directif	28/06/2021	1h 30	Visio
Service d'État déconcentré départemental	Entretien semi-directif	24/06/2021	1h 13	Présentiel
Service d'État déconcentré départemental	Entretien semi-directif	15/01/2021	1h 40	Visio 2 acteurs
Service d'État déconcentré départemental				

Structure d'appartenance	Type	Date	Temps	Format
Ministère	Entretien semi-directif	26/04/2021	1h 30	Visio
Ministère	Entretien semi-directif	17/06/2021	1h	Visio
EPCI	Entretien semi-directif	10/12/2019	1h 58	Présentiel
EPCI Fonctionnaire	Entretien semi-directif	16/03/2021	1h 30	Visio
EPCI Elu			1h	
EPCI	Entretien semi-directif	02/04/2021	2h 40	Visio
EPCI	Entretien semi-directif	19/03/2021	1h 15	Visio
SCOT	Entretien semi-directif	18/12/2020	1h 18	Présentiel
SCOT	Entretien semi-directif	19/03/2021	1h 40	Visio

Structure d'appartenance	Type	Date	Temps	Format
SCOT	Entretien semi-directif	19/03/2021	1h 30	Visio
SCOT	Entretien semi-directif	22/01/2021	1h 40	Visio
Agence d'urbanisme	Entretien semi-directif	06/12/2020	2h 17	Présentiel
		08/10/2020	1h 58	Présentiel
Agence d'urbanisme	Entretien semi-directif	19/02/2021	1h 18	Visio
Agence d'urbanisme	Entretien semi-directif	01/04/2021	1h 18	Présentiel
Avocat	Entretien semi-directif	05/11/2020	55 min	Visio
Promoteur	Entretien semi-directif	10/07/2020	1h 30	Présentiel
Promoteur	Entretien semi-directif	21/07/2020	1h 40	Présentiel
Promoteur	Entretien semi-directif	19/11/2020	1h 38	Visio

Structure d'appartenance	Type	Date	Temps	Format
Appui technique et scientifique pour les collectivités (association)	Entretien semi-directif	15/12/2020	1h 29	Visio 2 acteurs
Appui technique et scientifique pour les collectivités (association)				
Appui technique et scientifique pour les collectivités (association)	Entretien semi-directif	11/03/2021	2h 20	Visio
Collectivité locale	Entretien semi-directif	07/11/2018	1h	Présentiel
Collectivité locale	Entretien semi-directif	03/10/2019	1h 05	Présentiel
Collectivité locale	Entretien semi-directif	19/09/2019	2h 30	Présentiel
Collectivité locale	Entretien semi-directif	02/12/2020	2h 16	Visio
Collectivité locale	Entretien semi-directif	21/05/2021	1h 18	Présentiel
Collectivité locale (Région)	Entretien semi-directif	21/07/2020	1h 40	Présentiel
Collectivité locale (Région)	Entretien semi-directif	07/09/2021	1h 45	Visio

Structure d'appartenance	Type	Date	Temps	Format
Laboratoire de recherche	Entretien semi-directif	09/10/2019	1h 32	Présentiel
Laboratoire de recherche	Entretien semi-directif	13/07/2020	1h 18	Visio
Laboratoire de recherche	Entretien semi-directif	01/12/2020	1h	Présentiel
Société civile	Entretien exploratoire	12/10/2018	2h	Présentiel
Société civile	Entretien exploratoire	21/01/2019	1h 30	Présentiel

Documents historiques : archives communales de Saint-Cyprien

Bulletins municipaux de la commune de Saint-Cyprien entre 1963 et 1966

Réparations automobiles
GARAGE FALGUERES
 Chemin du Mas Reig
 ELNE — Tél. 173

F. GRABOLSA
 ELECTRICITE INDUSTRIELLE et BATIMENT
 43, rue Pierre Lefranc - PERPIGNAN — Tél. 34.30.22

Saint-Cyprien dans le passé...



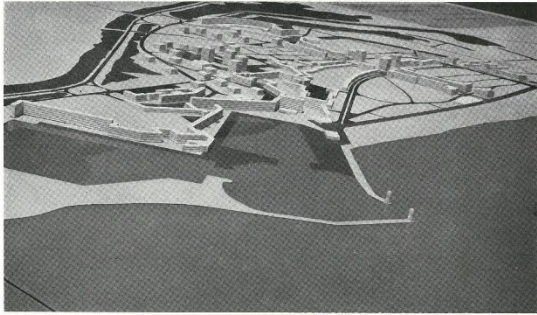
J. FABRE — CAFÉ DE L'UNION
 MARCIANE NOUVAIRES - LAINES TOUL POUR LA PLAGE — SAINT-CYPRIEN — CLUSES BIERES CHAMPAGNEILLES

TORCATIS — LIBRAIRIE PAPERIE
 10, rue Maillly — PERPIGNAN
 J. L. COSTE — Tél. 34.20.51

DEMEMAGEMENTS BADIE & C^{ie}
 TOUTES DIRECTIONS
 GARDE MEUBLES MOUVABLES
 FACILITES DE PAIEMENT
 11, avenue de Grande Bretagne — PERPIGNAN
 Tél. 34.30.42 - 34.43.85

STATION-SERVICE FERNAND MARTRE
ANTAR — Av. de la Gare — ELNE — Téléphone 138 — agent RENAULT

EBENISTERIE — **MENUISERIE**
 AGENCEMENT DE MAGASINS - BARS
 AMUBLEMENTS SUR COMMANDE - TOUT STYLE
J. MARIANI
 SAINT-CYPRIEN - VILLAGE — Tél. 35



... SAINT-CYPRIEN PLAGE ET LE PORT DEMAIN

ENTREPRISE GENERALE ET TRAVAUX PUBLICS
 SOCIETE DES ETABLISSEMENTS
Henri ALLARD et C^{ie}
 (S.E.H.A.C.)
 SIÈGE SOCIAL : DIRECTION GENERALE
 18, rue Fontaine-Saint-Martin - PERPIGNAN — Tél. 34.47.00

PARIS : 20, rue Copernic (9^{ème}) — Tél. COOP (03) 47.00
 PERPIGNAN : 18, rue Fontaine-Saint-Martin — Tél. 34.47.00
 PORT-BLAU (Côte d'Azur) — Téléphone 139
 NIMES : 17, rue Lafayette — Tél. 20.23.10
 ANTOING : 10, rue de la République — Téléphone 40.10.00
 DOUAI : 17, rue Lafayette — Téléphone 40.10.00

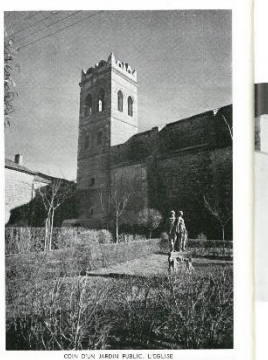
BÂTIMENTS INDUSTRIELS
 BÉTON ARMÉ — GENIE CIVIL
 SPECIALISTE DE TRAVAUX EN HAUTE ALTIITUDE

Banque Nationale de Paris
 ELNE
 Boulevard Voltaire
 Téléphone 96
 CREDITS
 SAISONNIERS
 ET D'EQUIPEMENT

SERRURERIE GENERALE
MENUISERIE METALLIQUE
F. BERDAGUER
 23, avenue Maréchal-Libert - 16, rue des Hénaux
 PERPIGNAN — Allo : 34.47.95

ENTREPRISE DE TRAVAUX PUBLICS
V^{ie} Jacques COUPET et Fils
 24, Av. de Grande Bretagne PERPIGNAN — Tél. 34.39.45 & 34.73.20

Le constructeur sait et des résultats probants ont été enregistrés.
 Le commerçant doit être attentif et ne pas négliger pour réussir.
 Le propriétaire et l'habitant doivent s'atteler résolument à la tâche.
 Une maison propre, claire, gaie, des jardins, de la verdure, des fleurs, le respect du bien public ; maintenir tous les lieux agréables, propres.
 Si des arbres sont plantés, pourquoi chacun ne participerait-il pas à l'embellissement de la station ?
 Que représente pour chaque citoyen l'entretien des essences qui ornent son habitat ?
 Plus ou dénaturer que d'accepter certaines charges ?
 Plus que le savoir.
 De ces décisions dépendront beaucoup de décisions.
 De ces décisions sont prises par l'entrevue et non par l'écrit de 1963.
 Une mauvaise impression peut aggraver le départ immédiat ou l'absence pour la saison suivante.
 L'usage à l'in de perdre, dix de retrouvés s'est bien fixé en la matière.
 Boute au feu, il doit être cordial.
 Les habitants qui viennent chez nous doivent, pour l'honneur, se respecter.
 Elles arrivent des grandes villes où durant onze mois elles ont subi vos terribles servitudes qu'importe la cité.
 Ne considérez pas le touriste comme un étranger.
 Admirez-le, une fois pour toutes, dans notre communauté.
 Qu'il soit l'ami !
 Ayez pour ce client l'attitude de sympathie et de courtoisie qui est indispensable.
 Client et ami !
 L'ami revendeur, il rassurera le client.
 Tout doit être considéré et sérieusement réfléchi.
 Demain ce touriste, que d'aucuns pensent ignorer, transformera notre économie locale et régionale.
 Ne l'oublions surtout pas, car régulariser cet aspect d'un problème actuellement peut servir, aller à l'avantage de nos intérêts respectifs.



MOYOCULTURE
Ets Jean POURRET et Fils
 Concessionnaires exclusifs (P.O.)
 — TRACTEURS RENAULT —
 Place Cassagney - PERPIGNAN
 Tél. 34.63.20

UN HOMME DE BON CONSEIL ... et derrière lui toute l'équipe du Bureau d'Etudes LES HUCHERS MINTVILLE. Il assure la coordination de tous les problèmes que pose l'installation d'un appartement ou d'un bureau et vous propose une solution « à vos mesures » adaptée à votre personnalité et à votre budget.
AU MEUBLE CONTEMPORAIN Angles des Vaches et rue de la Justice - PERPIGNAN - Tél. 34.70.85

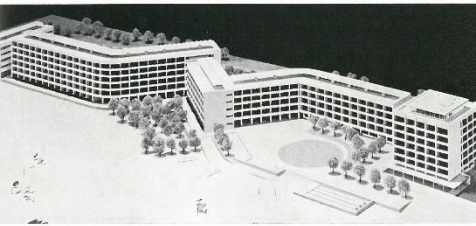
COURS L. RODRIGUEZ-PARRA
 AGREE PAR LE MINISTERE DE L'EDUCATION NATIONALE
 18, rue Fontaine-Saint-Martin, PERPIGNAN — Téléphone : 34.47.00

STENO-DACTYLO — FRANÇAIS — COMMERCE
 COMPTABILITE — PREPARATION AUX C.A.P. ET
 EXAMENS COMMERCIAUX
 INSCRIPTIONS TOUTS LES JOURS DE 9 H à 12 H
 ET DE 15 H à 18 H
 COURS DU SOIR ASSURES

MAQUETTE

à SAINT-CYPRIEN

DE LA
RESIDENCE PORT-CIPRIANO



RADIO - TÉLÉVISION
MÉNAGER
 SCHAUB - LORENTZ - L.M.T. - CELEVOX
 ORFÈVRES - POSTES TOUTES MARQUES
 *
 EMISSION - RECEPTION
ETABLISSEMENTS ALQUIÉ
 TECHNICIEN T.S.
 PHONE : 34.78.60
 53, Boulevard A. Briand - PERPIGNAN (P.-S.)



Réparations automobiles
GARAGE FALGUERES
Chemin du Mas-Peys
ELNE — Tél. 173

F. GRABOLOSÀ
ELECTRICITE INDUSTRIELLE et BATIMENT
43, rue Pierre Lefranc - PERPIGNAN — Tél. 34.30.22

Saint-Cyprien dans le passé...



(Photo P.)

MARJOLAINE
NOUVEAUTES - LAINES
TOUT POUR LA PLAGE

J. FABRE
SAINT-CYPRIEN

CAFE DE L'UNION
GLACES
BIERES CHAMPAGNELLES

TORCATIS LIBRAIRIE
PAPETERIE
10, rue Mailly — PERPIGNAN
*
J. L. COSTE — Tél. 34.20.51

**DEMEMAGEMENTS
BADIE & C^{ie}**
TOUTES DIRECTIONS
GARDE MEUBLES ACCORDRES
FACILES DE RAYONNEMENT
11, avenue de Grande Bretagne
PERPIGNAN
Tél. 35.07.87 - 34.64.86

STATION-SERVICE

Fernand MARTRE

Avenue de la Gare — ELNE
Téléphone 138

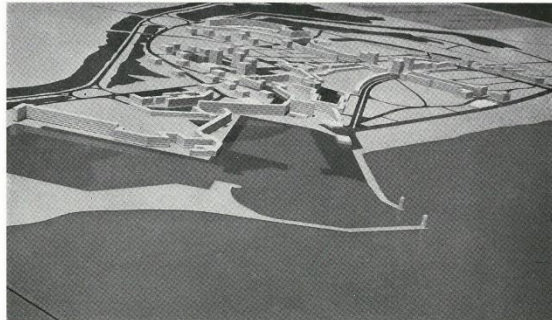


agent RENAULT



EBENISTERIE
AMEUBLEMENT DE MAGASINS - BARS
AMEUBLEMENTS SUR COMMANDE - TOUT STYLE
SAINT-CYPRIEN - VILLAGE — Tél. 35

MENUISERIE
J. MARIANI



(Photo ECGS - Perpignan)

... SAINT-CYPRIEN PLAGE ET LE PORT DEMAIN

ENTREPRISE GENERALE
ET TRAVAUX PUBLICS
SOCIÉTÉ DES ÉTABLISSEMENTS
Henri ALLARD et C^{ie}
(S.E.V.A.C.)
SIEGE SOCIAL ET DIRECTION GENERALE
PARIS 28 rue de Valenciennes - Tél. 0056 (03) 75.15.16
PARIS 20 rue Soufflot 1075 - Tél. 0056 (03) 45.45.45
PERPIGNAN 10 rue de la République - Tél. 34.34.48
FOURMANS (Aude) - Téléphone 136
MONTPELLIER 3 rue Languedoc - Tél. 25.01.15
NIMES 11 rue de la République - Téléphone 40.11.10
NARBONNE 19 rue de la République - Téléphone 08.00.64
BÂTIMENTS INDUSTRIELS
BETON ARMÉ - GENIE CIVIL
SPECIALISTE DE TRAVAUX EN HAUTE ALTITUDE

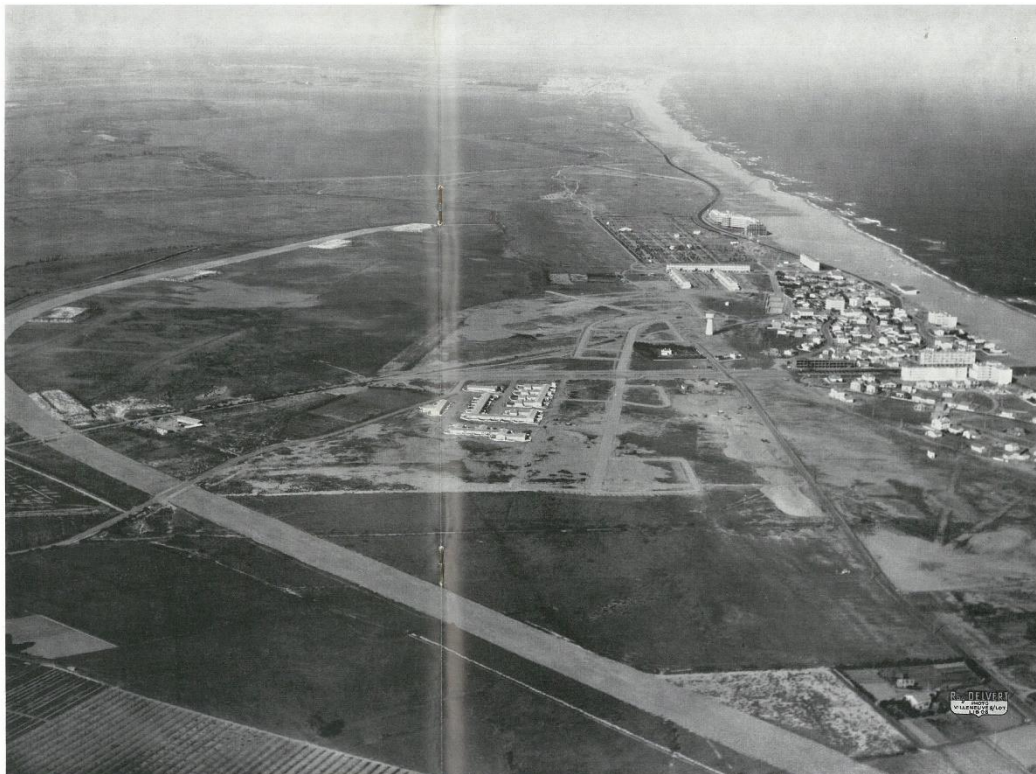
**Banque Nationale
de Paris**



ELNE

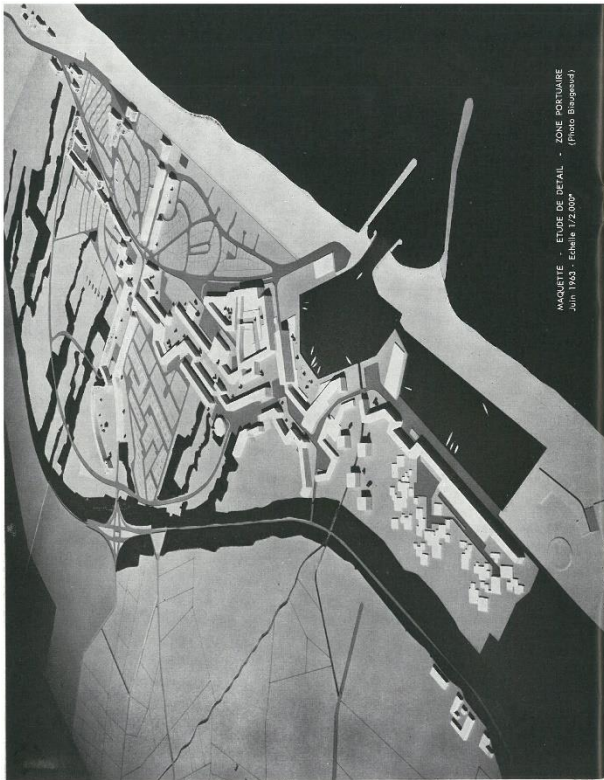
Boulevard Voltaire
Téléphone 96

CREDITS
SAISONNIERS
ET D'EQUIPEMENT



Vue aérienne
de la plage
de Saint-Cyprien

(Photo Ray DELVERT)



MASQUETTE - ETUDE DE DETAIL - ZONE PORTUAIRE - Juin 1968 - Echelle 1/2.000 (Photo Bagnard)

ELECTRICITE GENERALE - RADIO - TELEVISION
 Enseignes ou néon
Firmin GONZALEZ
 SAINT-CYPRIEN-VILLAGE (P.-O.)

SAINT-CYPRIEN

PERSPECTIVES

par M. P. LUCAS,
 Directeur Général de la Société Civile pour l'Aménagement
 Touristique de Saint-Cyprien.

Pour qui regarde la maquette du futur Saint-Cyprien, il apparaît à l'évidence, par le dessin même de la route inter-plage que la station comportera deux parties bien distinctes reliées par le cordon ombilical de la zone portuaire.

La partie Nord, extension de Saint-Cyprien plage actuel, est divisée en zones aux caractères très différenciés.

L'alignement urbain des parties Ouest-Est-Sud, jusqu'au port s'est affirmé par une implantation linéaire d'immeubles aux proportions variées, groupés en plusieurs régimes de hauteur, ménageant une succession de courts, de places et de rues aux aspects contrastés. Une recherche très poussée des différentes essences d'arbres transformera les artères de la ville en véritables promenades.

C'est dans cette zone que l'on trouve le centre actif, services administratifs, édifices culturels, marché, cinéma, et, plus spécialement en bordure du port, le centre commercial principal, boutiques, restaurants, brasseries, terrasses, hôtels.

Cette agglomération active attirera toute la vie de la station, favorisant les échanges, équilibrant le climat qui lui fera sa réputation, et assurant ainsi une totale tranquillité dans le reste des différentes zones.

Dans la partie Nord correspondant à l'Aiguail, la rigueur des implantations rassouplit le contraste des volumes diminues et s'établit en un ou deux régimes de hauteur; les habitations individuelles en groupes s'insèrent entre les écrans de verdure protégeant des vents.

En opposition à ce quartier animé, bruyant même vers le port, la partie Sud, sur l'emprise, assez élargie toutefois, du Man des Capellans, est une zone de repos. Dans un site admirable limité à l'Ouest par le Massif du Camou et vers l'Espagne par la chaîne des Albères toutes proches, dont les plaines plongent dans la méditerranéenne onctueuse de vignes et de marécages, cette vaste étendue est un havre de silence voué à l'arbre et à l'eau.

La caractéristique principale est la présence d'un plan

d'eau d'une vingtaine d'hectares, relié au port par un canal. La liberté de composition s'accroît; le parti architectural plus original comporte des habitations isolées, un village lacustre, un village de hutes. Les bâtiments aux formes souples implantés le long des plans d'eau, ménageant des vues variées et changeantes, évitant toute monotonie à l'aspect des groupements.

Enfin, entre ces deux pôles, le port. Sa situation est factice à ce port sur le terrain même, puisque l'axe expérimental long de 110 m. implanté presque en face du Man « Les Routes » forme la partie extrême Sud de la digue. Composée de deux bannes et d'un avant-port d'une surface prévue de 15 ha. la capacité de l'ouvrage sera de 1.000 bateaux de plaisance, environ 50 bateaux de pêche, et éventuellement 8 vedettes de service. Un golf de trente hectares sera d'écarter entre le port et Saint-Cyprien plage, d'une part, et la zone de calme des Capellans, d'autre part.

La réunion de l'ensemble de ces caractères différents mais complémentaires doit permettre de réaliser un ensemble touristique de valeur satisfaisant aux désirs de catégories sociales très diverses.

Les estivants trouveront dans la station le calme qu'ils ont en droit d'exiger d'un lieu de vacances, et l'animation vers laquelle l'homme se manquera pas de se diriger avant l'échec du mois de repos. Les plaisirs de la plage pourront être conjugués avec ceux des différents sports; maintes en premier lieu évidemment, le golf, tennis et pour les plus jeunes des aires de jeu sont prévues qui permettront à la fois de libérer les parents de l'attente de la surveillance et d'apporter aux enfants la multiplicité de leurs divertissements.

Les habitants de Saint-Cyprien profiteront sur le plan économique de cette migration saisonnière de consommateurs auxquels il faudra vendre et des services et des services. Il n'est pas douteux que l'allure estivale apportera un coup de fouet économique dont les conséquences se feront sentir durablement pour la région toute entière.

TRAVAUX PUBLICS	BATIMENT
Entreprise FERRER Frères	
Saint-Paul-de-Fenoillet (P.-O.) - Tél. 42 — 16, rue Boher, Perpignan - Tél. 34.29.81 34.74.12	

<p>castet</p>	<p>équipement de magasins</p> <p>Matériel d'étalage Étagères à pain Stères ventiliés</p> <p>SIEGEL 70, avenue Marcellin-Albert MORIAN 9 E R P I G N A N SUNWAY Tél. 34.71.18 - R. C. Perpignan 64 A 98</p> <p>Étiquettes - Chiffres - Glisseries - Crochets et Broches pour panneaux perforés</p>
<p>C. CHAVERNAC</p> <p>Alimentation S.C.A.P.</p>	<p>Joseph BORDES</p> <p>FRUITS et LEGUMES</p>

AMENAGEMENT D'UN PORT DE PLAISANCE A SAINT-CYPRIEN

R. VIAN
Ingénieur en Chef
Etudes Maritimes et Génie Civil
de la Mission Interministérielle
pour l'Aménagement du Littoral
Languedoc-Roussillon

Depuis longtemps la commune de Saint-Cyprien, soucieuse d'apporter aux pêcheurs des conditions de travail plus satisfaisantes et de sécurité avec, sans cesse également de favoriser le développement de la plaisance sur ce littoral, se préoccupe de créer un port nouveau de grande capacité. Le principe d'une telle réalisation a été trouvé renforcé à la suite des études qui ont été effectuées par la Mission Interministérielle pour l'Aménagement Touristique du Littoral Languedoc-Roussillon :

— La position de ce port s'inscrit bien dans l'infrastructure portuaire qu'il convient d'implanter le long de la côte de telle manière que les bateaux de plaisance les plus modernes aient la possibilité de trouver un abri proche si l'état de la mer venait à l'aggraver.

— Enfin, la création d'une station nouvelle de plus de 20.000 lits à Saint-Cyprien Plage, justifie un aménagement portuaire qui en augmentera l'attrait.

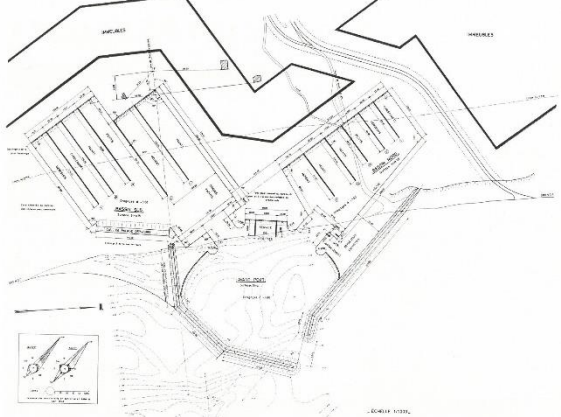
Aussi les études se sont-elles poursuivies de manière à arrêter les dispositions des ouvrages, d'une part en liaison avec les Libanaires chargés de dresser le plan-masse de la future station, d'autre part, en fonction des conditions nautiques à respecter. Il faut en effet souligner combien le problème de la création d'un port sur cette partie du littoral est rendu difficile par l'existence d'un transport de sable important qui s'écoule du Sud vers le Nord.

C'est ainsi que pour disposer des renseignements indispensables d'observations des houles frappant la côte et réaliser pensables, il a fallu procéder en 1961 à une campagne con-

<p>Entreprise générale de Peinture - Vitrerie Papiers points - Décoration</p> <p>JACQUES LECH</p> <p>Rue Rémy-de-Gourmont SAINT-CYPRIEN-VILLAGE</p>	<p>ENTREPRISE DE BATIMENTS</p> <p>Jean PIERGIORGI</p> <p>Saint-Cyprien-Plage — (Pyrénées-Orientales)</p>
--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------

<p>TORCATIS LIBRAIRIE PAPETERIE</p> <p>10, rue Maillay — PERPIGNAN J.-L. COSTE — Tél. 34.20.51</p>	<p>PROVIA S.A.</p> <p>PRODUITS DE VIABILITE - ENTREPRISE DE CARRIERES TRANSPORTS - TRAVAUX PUBLICS</p> <p>Rue Malakoff - B A I X A S — Tél. 35.20.15</p>
-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

CREATION D'UN PORT DE PLAISANCE PLAN GENERAL



<p>SABLES • GRAVIERES • GRAVILLONS</p> <p>Transports Germain GARRIGUE</p> <p>BROUILLA (Pyrénées-Orientales) — Téléphone 11 Téléphone 6 à Saint-Genis, carrière - Domicile, le 11 à Brouilla</p>

CHAUFFAGE
PLOMBERIE
SANITAIRE

André BIBI
SAINT-CYPRIEN (Pyrénées-Orientales)

SAINT-CYPRIEN

La tâche de demain

par E. BEAUDOIN,

Membre de l'Institut, Ancien Pensionnaire de l'Académie de France à Rome, Architecte en Chef des Bâtements Civils et des Palais Nationaux, Urbaniste.

Au moment où s'affirme de toutes parts le développement touristique de la Côte Languedocenne, il est intéressant de souligner la très courageuse initiative de la Municipalité de Saint-Cyprien qui, il y a bientôt deux ans, sous l'impulsion avisée de son Maire, M. Jean Olibo, a décidé d'entreprendre l'aménagement de son front de mer en entier, afin de compléter un peuplement déjà en cours d'installation à Saint-Cyprien-Plage et le pourvoir de tous les équipements que réclame aujourd'hui une telle vocation.

Cette entreprise d'envergure, pour être menée à bien, a nécessité un grand nombre de démarches et de négociations, mettant en cause les divers échelons administratifs des départements ministériels intéressés, de même que les différents services techniques locaux dont les accords ont été délégués en temps voulu.

Au cours de ces études, la création d'un Comité interministériel d'aménagement des territoires du

Languedoc-Roussillon, étant intervenue, cet organisme a pris connaissance du dossier et a approuvé les dispositions projetées qui se sont révélées conformes aux prescriptions d'ordre général fixées par le plan directeur arrêté par cet établissement.

La Municipalité ne disposant pas de l'équipement nécessaire pour mener à bien cette entreprise, exigeant l'intervention de bureaux d'études très divers et hautement spécialisés, a confié cette opération à une Société d'Aménagement et d'Équipement, constituée et qualifiée pour une telle mission; la S.C.E.T. a apporté à cette Société le concours de l'ensemble de ses services.

Conventions, contrats de toutes natures ont été établis et les études engagées en octobre 1962, se sont poursuivies sans arrêt jusqu'aux premières réalisations aujourd'hui en cours d'exécution.

La création de cette cité résidentielle et de villégiature est conçue suivant un programme

PLAGE • PECHE • CAMPING
"Célé-Sports" Rue des Marchaux E. L. N. E. Tél. 212
ELECTRO-MENAGER • RADIO

TORCATIS LIBRAIRIE
PAPETERIE
10, Rue Mailly PERPIGNAN
J.-L. COSTE Tél. 34.20.51

qui a reçu l'approbation et l'appui de Monsieur le Commissaire Général au Tourisme Ravanel, qui en suit le développement avec sollicitude.

Quoi qu'il soit difficile d'esquisser en quelques mots une conception d'une pareille envergure, on peut dire que dans ses caractéristiques principales le programme peut ainsi s'énoncer.

*

PROGRAMME

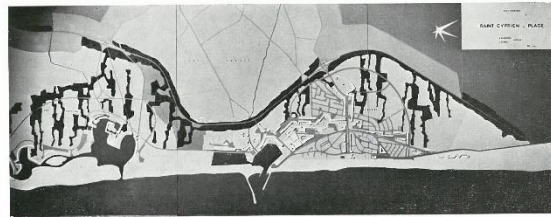
L'objet de cet aménagement urbain nouveau a pour but de répondre aux besoins que représente le déferlement sur la côte méditerranéenne d'une masse chaque année plus importante des popu-

lations recherchant un site agréable pour y séjourner pendant les vacances.

L'établissement d'une telle population, outre les avantages que peuvent y trouver les usagers, représente pour la région une source de prospérité nouvelle qui peut être considérable et s'ajoute heureusement à une économie existante qui ne peut que s'en trouver utilement confortée.

Les conditions de cette migration annuelle sont importantes et vont déterminer une simulation salutaire qui conduira les divers promoteurs aussi bien sur le plan international que national à multiplier les efforts pour les satisfaire au mieux.

L'opération projetée à Saint-Cyprien est d'une importance telle par rapport aux installations déjà existantes que mis à part la nécessité de la des-



MAQUETTE D'ENSEMBLE - ETUDE DES VOLUMES - VUE A VOL D'OISEAU Juin 1963 - Echelle 1/2000

LES DEUX PLACES DE DEVELOPPEMENT SUR 4 KM 200 ET SERONT RELIEES PAR LA ROUTE INTER-PLAGES QUE BORDERA UN RIDEAU BOISE, LEQUEL SE PROLONGE PAR DE LARGES ANTENNES BOISEES EN DIRECTION DU LITTORAL.

"Nostea Maz"
STUDIOS A LOUER
TOUT CONFORT
Jean ROCCA
SAINT-CYPRIEN-PLAGE
Propriétaire

POUR UNE MONTRE
POUR UN BIJOU
POUR UN CADEAU
DU COMMUN
23, rue Louis-Blanc (face au Carillet) - PERPIGNAN
Tél. 34.35.61

TABAC
JOURNAUX
ESSENCE
SOUVENIRS
"Le Jean Bazl"
Téléphone : 14
SAINT-CYPRIEN-PLAGE

ELECTRICITE GENERALE RENÉ GROUILLER 15, rue des Marchaux ELNE

serte du quartier déjà réalisée, la conception du plan d'ensemble n'en est qu'assez peu influencée.

Le facteur essentiel de cette conception sur le plan urbanistique et architectural est évidemment sa situation en bordure de la mer, sur une dune bordant une longue plage de sable courant du nord au sud, entre l'étang de Saint-Nazaire et l'embouchure du Tech sur la commune d'Elne.

A cet endroit, la côte rectiligne est rigoureusement plate entre la plage et les premières cultures des vignobles de Saint-Cyprien à l'Ouest. Cette position en bordure de mer conduira à envisager le développement simultané des activités et des sports sur la plage, en même temps que les possibilités de plus en plus populaires et recherchées que représente le yachting.

Cependant, la nature du rivage et le régime des vents dans cette région, commande l'installation d'un abri sûr pour les embarcations et conduira à la construction d'un port avec tous les équipements qui en découlent et lui sont nécessaires.

Outre la nécessité que représente une telle installation pour la navigation de plaisance, il convient de mettre à profit les avantages que présente un « havre » de cette nature qui, s'il est bien traité, constitue toujours un élément d'attraction et de distraction recherché.

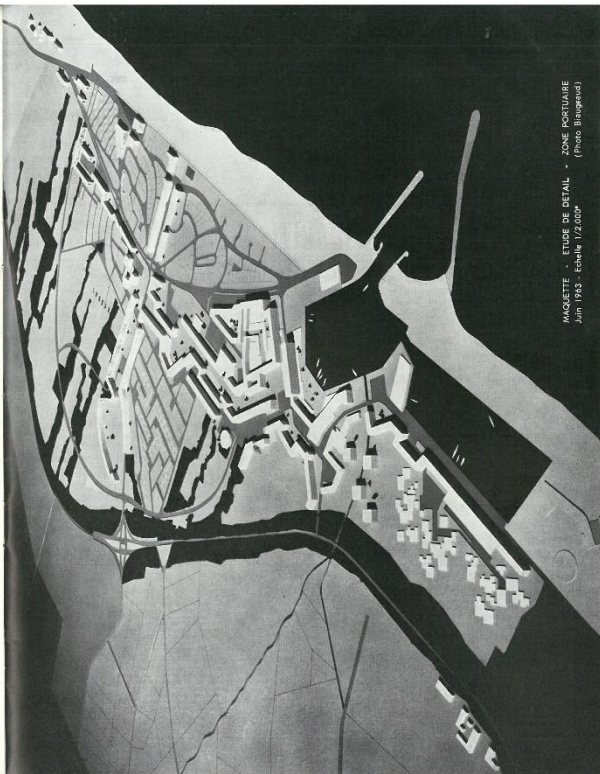
On est ainsi conduit à considérer que l'ensemble de l'établissement est caractérisé par la conjonction d'un système routier largement

conçu, capable de desservir de façon satisfaisante une population importante dont les déplacements sont caractérisés par un régime de pointe très accusé et d'autre part par les mouvements de toutes natures que détermine l'activité d'un port correctement aménagé et bien acheminé.

Les activités diverses qu'occasionne une telle conjonction fixent le caractère des constructions suivant deux pôles de nature fort différents : la cité du port et ses résidences, vivante, active, joyeuse, souvent bruyante et encombrée, et d'autre part, les quartiers des habitations de villégiature, calmes et reposants, silencieux et paisibles où l'on vient en contact direct avec la nature, se reposer dans la verdure et tout au long de calmes plans d'eau.

L'atmosphère toute différente qu'il convient de créer en ces deux groupements de villégiature, l'ambiance toute particulière qui les caractérise, se trouvent cependant reliées par l'aménagement de la plage qui leur est commune avec l'accompagnement de ses installations de cafés, de restaurants, de jeux et d'abris divers. Il est bien certain que dans un tel ensemble, que l'on veut rendre attrayant, les types de constructions doivent varier considérablement et se renouveler suivant des perspectives harmonieuses mais en chaque point amusantes ou inattendues, les développant au milieu d'une végétation très fournie, et suivant le caprice constamment renouvelé des jeux miroitants de l'eau et des chemins sinueux de promenades calmes et reposantes.

SPECIALITES
Bouillabaisse et Langoustes
HOTEL
"MAR I SOL"
BAR RESTAURANT
FACE A LA PLAGE SAINT-CYPRIEN-PLAGE
Téléphone : 8



MAQUETTE - ETUDE DE DETAIL - ZONE PORTUAIRE Juin 1963 - Echelle 1/2000 (Photo Baugérol)

TOUS LES MODELES FRANCAIS DE L'ANNEE

EXPRESS - AUTO - LOCATION
 CONCESSIONNAIRE EXCLUSIF :
 21 rue Avenue Gambetta à Saint-Cyprien
PERPIGNAN - Tél. 31-45-83
 ENTREPRENEUR FILIÈRE DES P.O.

ORGANISATION FRANÇAISE N° 1 DE LOCATION DE VOITURES
 LOCATIONS DE VOITURES
 SANS CHAUFFEUR

Service TRAIN-AUTO



ORGANISATION FRANÇAISE N° 1 DE LOCATION DE VOITURES
 LOCATIONS DE VOITURES SANS CHAUFFEUR

Jean ROCHELLE *
 DIRECTEUR
 Spécialiste depuis 1954

les énergies et les volontés en prison, soient caudales, onéres, suivent des termes et des critères bien définis à l'avance.

Ces termes et ces critères doivent, nécessairement, accorder une large audience aussi bien aux tempéraments, aux traditions et aux mœurs locales qu'aux difficultés, aux réalisations, aux espoirs et à des besoins toujours actuels.

L'impressionnisme aboutit à des résultats négatifs et à la faillite.



PHOTO AERIENNE DE LA PLAGE (Photo Télévision Centre-Action National)

La définition d'un avenir se trouve seulement dans la fixation d'un programme rationnel et dans l'application de règles et de disciplines.

Investigations et recherches ne doivent, ni révolutionner ce qui est acquis depuis des millénaires, ni troubler les esprits.

Au contraire, sans faux calcul, sans courtoisie, il faut aboutir à apprendre, à faire admettre, à faire comprendre et à faire aimer.

Régence et hardiesse commandent aux décisions et marquent de leur empreinte, réalisations et projets.

Ces postulat conduira inévitablement à des erreurs et à des renoncements, à des déceptions et à des réactions, mais, le temps aidant, tout se retrouvera... comme la fleur qu'insouciance tendant à jaillir.

Qu'importe les considérations nébuleuses, les restrictions de principe, les réticences partiales de quelques personnes qui, systématiquement, veulent ignorer l'impitoyable d'un mouvement déjà amorcé ?

Qu'importe, également, le jour et l'heure et le lieu, pourvu que notre région soit présente et rendez-vous et prenne le départ.

Notre attachement à des traditions et à un passé pour ainsi puissant au profond sol, ne pourra rien et n'empêchera pas cette indélébile tentation conséquence du progrès — de se produire et de se fortifier.

Avec ce sens pratique qui est bien nôtre, il faut adapter le pays et les êtres aux circonstances, accepter les exigences de la vie moderne : en bref, forger un merveilleux instrument de travail pour nos enfants.

Jusqu'à maintenant inexploitable en certains points, fort mal équipée dans l'ensemble, notre région est poussée par ses événements dans une direction remplie de certitudes, de débouchés, mais aussi d'impératifs.

Le tourisme ne se discute plus à l'échelle du Pays mais à l'échelle universelle.

Il concerne, intéresse et préoccupe tous les peuples d'aujourd'hui des millions d'individus provenant de tous les horizons et de toutes les couches de la société.

ESPACE - COIFFURE

ROCHESS - DAMES
 Spécialité : COUPE AU RASOIR
M. et M^{me} Raphaël TEIXIDOR
 SAINT-CYPIEN-PLAGE (P.-O.) Tél. 20

MEUBLES CUNI FILS

4, rue Emile-Zola - PERPIGNAN
 CHAMBRES • SALLES DE SEJOUR
 AMEUBLEMENT EN TOUS GENRES
 FACILITES DE PAIEMENT
 ET UNION DES COMMERÇANTS FOURNISSEURS

● TABAC
 ● JOURNAUX
 ● ESSENCE
 ● SOUVENIRS

"Le Jean Baz"

SAINT-CYPIEN-PLAGE — Téléphone : 14

Son accession au rang d'industriel en a fait un complément social et humain qui ne peut plus être ignoré, mésestimé ou négligé.

Si malheureusement et son rayonnement ne cessent de croître et il n'y aura de décade et d'année qui ne soient enrichies des suggestions, des urgences, des transferts, des mutations.

Soumis à des règles strictes, le tourisme ne se situe plus dans le modeste contexte d'une initiative localisée, échappée au hasard et à l'impersonnalité.

La conduite d'opérations d'une telle envergure et leur réussite sont subordonnées aussi bien par des préparatifs indispensables que par une organisation et une structuration méticuleuses.

Mais un effort immense, inédit, parfois extraordinaire et paradoxal, cet assemblage d'éléments, à priori disparates, groupera l'effort individuel et l'énergie collective, le travail et le loisir, le profit et le besoin.

Il contrôlera et harmonisera des activités différentes et multiples, des innovations acceptables ou inacceptables, des canaux méritables ou inévitables, des trouvailleries dynamiques ou inapplicables, mais il ne laissera subsister aucun doute sur le caractère éminent du potentiel mis en jeu et du but recherché.

Les cadres et le climat étant indispensables — et nous nous en rendons compte — les objectifs à atteindre seront arrêtés en fonction d'une doctrine transformée comme selon les éléments offerts, les faits précédemment constatés et les résultats enregistrés.

Par la lecture de toutes les initiatives, de tous les concours, privés, semi-publics ; par l'acceptation des observations des remarques et des critiques ; par la correction des erreurs et des fautes seront obtenus une amélioration et un développement constants avec des lendemains qui ne pourront pas envisager il y a trois ans à peine.

Traité politique ou économique, qui ne considère que l'agriculture — pivot essentiel de notre département — est en perte de vitesse.

Les moyens restreints, les incertitudes, la pénitence abusive de facteurs étrangers à la profession, font que la production avec ses débouchés se heurte à des aléas aussi sérieux qu'imprévisibles.

Notre zone rurale, aux exploitations à caractère familial, sera se traduit par la dent de scie à synchrone d'irrigation et d'irrigation.

Par un effort incessant de regroupement, d'équipement et de présentation individuelle et la collectivité professionnelle découvriront dans le tourisme une possibilité supplémentaire de placement et de mieux-être.

Plus il s'agit d'une éthique indélébile ?

Plus raisonnablement il s'agit de l'aspect pratique, économique, humain, d'un problème aux racines profondes il faudra se conformer car, là et pas ailleurs sera le salut.

Cet important support que le tourisme offre aux marchés complémentaires et conséquents de consommation, qui peuvent se plaindre, et en ce cas, suggérer d'autres solutions ?

Adopter ces principes, transformer quelques éléments, modifier ces attitudes parfois même un comportement sera trouver le rythme d'une vie meilleure, locale au sens simple, et ce sera aussi et surtout profiter dans un complexe d'activités aussi fructueuses que rentables et constamment renouvelables.

Le moyen paysan rejette-t-il ce qui peut lui advenir de bien ?

Il est trop pratique et trop réaliste pour ne pas réfléchir.

La fixation des idées morales qui vont se rencontrer est parfaitement logique.

L'homme du terroir et l'homme d'ailleurs.

La parcellisation des intérêts en jeu doit raffermir cette nécessité.

Et, sans ce langage n'est pas possible un pacte impossible, c'est plus fondamentalement soustraire une évidence.

Il n'y a plus question de système mais de dynamique.

La mutation en cours entraîne une prise de conscience de nos populations sur les problèmes et les changements profonds qui vont intervenir.

Au-delà de pensées matures et de réalisations sérieuses se cristallisent des activités hâtives, se créent des débouchés de travail inespérés et ces circuits permettront et constitueront le réajustement de notre économie et l'enrichissement de notre région comme ils garantiront l'engagement de nos esprits et l'adhésion formelle de nos cœurs.

Certains parlent de reconversion ou de vassalisation. Termes un langage plus clair, plus conforme à la réalité.

Apprions ce phénomène : l'orientation de toutes les énergies vers un équilibre jusqu'ici intouchable et vers un standing de vie jusque là impossible.

La doctrine qui doit activer tous ceux qui s'intéressent à ces problèmes sera originale, non conformiste.

Conservée pour quelques années, libérée pour d'autres elle pourra aboutir à l'intervention pratique ou même à l'éclosion sur un territoire exceptionnel avec une réglementation qui sera digne, sage et conciliante.

Les effets bénéficiaires de ces formules se feront sentir à brève échéance.

Nulle exclusive, nul rejet systématique ne pourront obliger un voyageur d'indifférence ni toutes les activités seront représentées et pouront, dès l'instant, affirmer leur droit, leur volonté, leur valeur.

Des thèses à courte vue faites d'incohérences, de modifications, de démanagements conduiront au désastre.

Par contre un plan à long terme, bien précisé, avec des investissements judicieusement répartis, des placements à rentabilité assurée, une charte à la recherche et de pénétration avec une gestion saine, basée sur la détermination, les canaux, conduits sérieusement les conditions, les promesses et les éventualités, un préalable qui, dès le départ tienne compte de la précrocité festive de la situation ou de la sensibilisation suppose de l'opinion, sauvera la situation et la rentabilité définitivement établie et continuellement renforcée par l'appui d'une

BOUCHERIE - CHARCUTERIE
 CONSERVES - ROTISSERIE - Spécialité : Focaccia
J. ROCA
 25, boulevard Félix-Mercader — PERPIGNAN

DROGUERIE JORDY • Produits Pharmacia
 25, boulevard Félix-Mercader — PERPIGNAN
ELBE (P.-O.) • Sans Filles

MILLE SPORTS • LE SPECIALISTE DU CAMPING

25, boulevard Félix-Mercader — PERPIGNAN

HOTEL - RESTAURANT - BAR

Spécialités de Langoustes et Fruits de Mer

"LE SAINT-CYPIEN"

SAINT-CYPIEN-PLAGE (Pyrénées-Orientales) Tél. : 4

CONFORT CUISINE BOURGEOISE

ENTREPRISE GENERALE DE PEINTURE

VITRERIE — PAPIERS PEINTS Anciens Ateliers Marcel SUBIRANA

H. POCH - M. LAVIEVILLE et Cie

SUCCESSEURS

12, rue Docteur-Rives - PERPIGNAN Tél. : 34.70.14

A tous les Risques des Déménageurs d'Occasion

Confiez vos **DÉMÉNAGEMENTS** à la maison **BOURREL**

3 Bd du Confiez
 Téléphone : 34.39.06

Préférez, sans qu'il vous en coûte plus cher, Une Maison Spécialisée

DEVIS GRATUITS

Fours MEUNIER

20, faubourg Bonnefoy — TOULOUSE
 Téléphone : 62.24.96 - 62.68.38

EQUIPEMENT

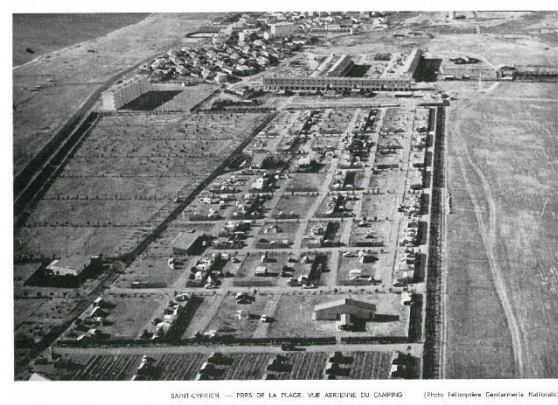
- RESTAURANTS
- BOULANGERIES
- PATISseries

COMPTOIR AUTOMOBILE DU ROUSSILLON

Société des Etablissements MONS ALBERT & C^o

S.A.R.L. 28, COURS LAZARE-CARCADEL
 PERPIGNAN Téléphone : 31.32.18

FOURNITURES GENERALES AUTOS-MOTOS INDUSTRIES



SAINT-CYPIEN — PAYS DE LA PLAGE VUE AERIEUSE DU CAMPING (Photo Télévision Centre-Action National)

clientèle avec son acquit moral, matériel et financier qu'on ne pourra la confiance dénotant de la solidité des prévisions et des installations.

Confiance et art de foi égaient harmonie, équilibre, assurance.

Déjà ou délicate correspondent à désordre, dégradation, anarchie.

Alors ? Pourquoi nier l'évidence ?

N'est-il pas plus opportun, n'est-il pas plus sage de

prendre la place et le rang qui nous reviennent et nous sont offerts ?

Sachons utiliser, au maximum, sans complexes, sans arrière-pensées, sans inquiétudes, les dons merveilleux que la nature a prodigués à notre région.

Cette vocation naissante du tourisme.

Ensemble, d'un même cœur, faisons-la nôtre, bien nôtre car elle maintiendra le passé, assurera la prospérité et garantira l'avenir.

DÉMÉNAGEMENTS

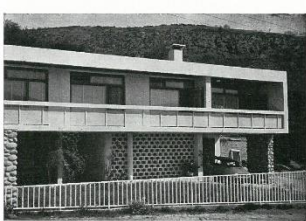
TOUTES DIRECTIONS

BADIE & C^{ie}

- GARDE-MEUBLES MODERNE
- FACILITES DE PAIEMENT

11, avenue de Grande-Bretagne PERPIGNAN — Téléphone : 34.24.40

HORTE



ENTREPRENEUR
A Sibian, FOIX (Ariège)
Bureaux de FOIX - Téléphone 328
P.O. - Bureaux de St-Cyprien-Plage - Tél. 25 à la plage

A votre disposition pour toutes réalisations, Villas, Commerces H. L. M., appartements, etc., ainsi que pour vous fournir toutes Références ou Etudes sur demande, se rapportant aux transformations et aux créations.



Société des Téléphones
AGENCE DE PERPIGNAN
39, Avenue de France Dany de Mar - Télé 15-70-89
• Matériel spécial pour l'Hôtellerie • Installations, Montage et entretien



L'Habitat à Saint-Cyprien

par HENRIC Georges, Président



PARTIE NORD DU LOTISSEMENT DU VILLAGE (Photo E. Carlin, Eira)

Dans le cadre des réalisations annexes, la Commune a facilité l'action de la Coopérative de Construction. 126 maisons en accession à la propriété ont été édifiées : 31 au village — 75 à la plage. Commencées en 1960 elles ont été livrées au fur et à mesure et à partir de fin 1961. Demain d'autres programmes se réaliseront. Pour l'instant une première tranche de 106 immeubles est prévue au village. Dès que les primes seront

attribuées par le Ministère de la Construction, le chantier sera ouvert. Ce seront 106 familles qui auront obtenu dans les meilleures conditions un peu plus de confort. Une deuxième tranche intéressante la plage est à l'étude. De nombreuses demandes ont été déposées. Sous peu, les études seront entreprises et nous espérons une nouvelle fois, accorder satisfaction à nos coopérateurs.

Pour vos MEUBLES, une adresse sérieuse...

MOBILIA

11, Boulevard Clémenceau, PERPIGNAN

Tél. : 34.62.89

Article de presse Le Midi Libre 14.02.1964 et 13.02.1964

Z 9

Midi Libre — Vendredi 14 février 1964

7

SAINT-CYPRIEN-PLAGE, première station de l'an 2000

Cet ancien hameau de pêcheurs fait déjà l'objet d'un aménagement touristique

Ainsi donc, comme nous venons de le dire brièvement, hier, Saint-Cyprien-Plage qui, de modeste hameau de pêcheurs, s'est déjà transformé en accueillante station estivale, s'apprête à devenir demain ou après-demain, la « perle » de toutes les vacances.

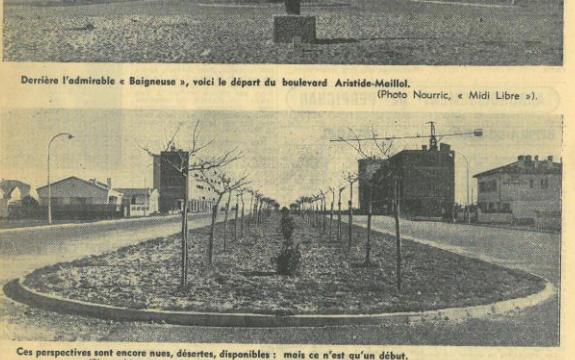
Le plan de l'aménagement du site n'a pas seulement été étudié, mais il a été approuvé par le préfet de la région. Les travaux de construction ont commencé le 15 février. Ce sera un véritable village de vacances, moderne et agréable, avec une aire de camping, des terrains de sports, des piscines, des terrains de tennis, des terrains de football, des terrains de basket-ball, etc. Les travaux de construction ont commencé le 15 février. Ce sera un véritable village de vacances, moderne et agréable, avec une aire de camping, des terrains de sports, des piscines, des terrains de tennis, des terrains de football, des terrains de basket-ball, etc.

ON Y VA BIEN SAIS BIEN...
C'est, bien entendu, que le plan a été étudié, mais il a été approuvé par le préfet de la région. Les travaux de construction ont commencé le 15 février. Ce sera un véritable village de vacances, moderne et agréable, avec une aire de camping, des terrains de sports, des piscines, des terrains de tennis, des terrains de football, des terrains de basket-ball, etc.

PORT, GOLF, EQUITATION PISCINE ET COMPAGNIE...
Et ce plan, que raconte-t-il ? « Notre plan-maître, notre projet d'aménagement global, nous fait apparaître un ensemble d'activités touristiques, choisies parmi les plus économiques et les plus modernes, dont l'étude, menée à bien au laboratoire national d'hydrologie de Châtaignier, a été déjà menée. Grâce aux Ponts et Chaussées, à l'inspecteur gé-



LES PROBLEMES MAJEURS ET LES AUTRES
« Demain, tout sera dit à l'heure où nous aurons pu constater que les problèmes majeurs de Saint-Cyprien-Plage ont été résolus. Il s'agit de l'aire de camping, des terrains de sports, des piscines, des terrains de tennis, des terrains de football, des terrains de basket-ball, etc. Les travaux de construction ont commencé le 15 février. Ce sera un véritable village de vacances, moderne et agréable, avec une aire de camping, des terrains de sports, des piscines, des terrains de tennis, des terrains de football, des terrains de basket-ball, etc. »



Ces perspectives sont encore nues, désertes, disponibles ; mais ce n'est qu'un début. (Photo Nourric, « Midi Libre »).

HIER MATIN, EN PRÉSENCE DE NOMBREUSES PERSONNALITÉS

Une cérémonie a fixé officiellement à Saint-Cyprien-Plage son nouveau rôle

« Pendant à nos efforts touristiques. Ainsi, les sont assurés de voir se réaliser un ensemble d'activités touristiques, choisies parmi les plus économiques et les plus modernes, dont l'étude, menée à bien au laboratoire national d'hydrologie de Châtaignier, a été déjà menée. Grâce aux Ponts et Chaussées, à l'inspecteur gé-

MAIRE DE MONTPELLIER
Adjudication publique ouverte
CONSTRUCTION MOULIN MATERNELLE DE LA GRANDE-ROCHE (sur le site physique) rue de la Grande-Rochette

La VILLE DE MONTPELLIER met en adjudication publique en vertu des articles 1717 et suivants du Code de Commerce, le projet de construction d'un moulin maternelle (avec salle de jeux, terrain de jeux, etc.) sur le site physique de la Grande-Rochette, rue de la Grande-Rochette, n° 1717.

Les intéressés sont invités à se rendre au bureau de la Ville de Montpellier, 1717, rue de la Grande-Rochette, pour consulter le cahier des charges et les plans.

RECEVABLE DES TRAVAUX
1717, rue de la Grande-Rochette, Montpellier, Tél. 25.171.24

Récolte de données

Type	Nom	Base de données	Localisation
Fiscale	Taxe de séjour	DGFIP	Service de la régie, ville de Saint-Cyprien
Fiscale	Taxe d'habitation	DGFIP	Service de la régie, ville de Saint-Cyprien
Fiscale	Taxe foncière	DGFIP	Service de la régie, ville de Saint-Cyprien
Fiscale	Taxe foncière non bâti	DGFIP	Service de la régie, ville de Saint-Cyprien
Fiscale	CFE	DGFIP	Service « développement économique », Communauté de communes Sud Roussillon
Historique	Permis de construire	Registre des permis de construire	<ul style="list-style-type: none"> - Archives communales, ville de Saint-Cyprien - Service urbanisme, ville de Saint-Cyprien
Historique	Déclaration attestant l'achèvement et la conformité des travaux (DAACT)	Registre DAACT	<ul style="list-style-type: none"> - Archives communales, ville de Saint-Cyprien - Service urbanisme, ville de Saint-Cyprien
Historique	Historique des populations depuis 1876 Historique des populations communales	INSEE Dernière mise à jour : 28/12/2023	https://www.insee.fr/fr/statistiques/3698339
Equipement	Base permanente des équipements BPE	INSEE Dernière mise à jour 17/01/2024	https://www.insee.fr/fr/metadonnees/source/serie/s1161

Type	Nom	Base de données	Localisation
Immobilier	Demande de Valeur Foncière	etalab.gouv	https://app.dvf.etalab.gouv.fr/
Immobilier	Baromètre des prix immobiliers	PERVAL	https://www.perval.fr/
Urbanisme	Les Fichiers fonciers, données foncières pour l'aménagement	MAJIC	Service urbanisme, ville de Saint-Cyprien
Urbanisme	-le permis de construire (PC), - le permis d'aménager (PA), - la déclaration préalable (DP).	SITADEL	Service urbanisme, ville de Saint-Cyprien

Résumé

Propulsée et plongée dans les débats autour de la légifération du recul du trait de côte engagés par l'Etat en 2018 au même moment que le début de notre projet de recherche, nous avons vu comment cette émulation réglementaire représentait un moment de bascule dans la façon d'appréhender l'aménagement futur du littoral. En effet, auparavant restituée comme une simple directive, désormais l'ordonnance « recomposition spatiale » inscrit juridiquement la relocalisation stratégique des populations et des activités économiques vers le rétro littoral au sein des outils de planification urbaine. À l'échelle de la Région Occitanie cette prescription constitue en soi une interrogation sur la pérennité du modèle de production urbaine de l'espace littoral car ce changement de paradigme vient en réalité percuter les fondements d'un modèle qui soixante plus tôt, est venu changer la physionomie de ce territoire régional et qui aujourd'hui est tout aussi structurant et influençant quand on observe sa trajectoire. Construit selon une logique de croissance, le grand projet interministériel, la mission « Racine » de 1963 a inscrit l'espace littoral occitan dans un régime de croissance capitaliste de la ville qui a su se maintenir, se renouveler et s'ancrer dans un contexte de néo libéralisation des politiques urbaines. Issu d'un régime centralisé, le modèle d'aménagement du littoral donne lieu à un processus d'accumulation caractérisé par un régime de rente trouvant dans la décentralisation un nouveau champ d'expansion. Les multiples processus qui lui sont associés (politiques, économiques, sociaux mais aussi spatiaux), recourent aux grandes dynamiques urbaines contemporaines de l'espace littoral : prolongation de la mission « Racine » par l'affirmation et la revalorisation de ce patrimoine politique et économique, volonté politique de monter en gamme du parc immobilier des années soixante, un marché immobilier dynamique et saisi par la promotion immobilière, un espace littoral saisi par des tendances rentières mise en oeuvre par un public de particuliers. Ces phénomènes révèlent un marché urbain du littoral, inscrivant ce dernier dans une forme de marchandisation de la fabrique de la ville. Cette thèse interroge donc la place et le rôle des régimes politiques et économiques face à la volonté de rupture suggérée par une légifération de la restauration naturelle de l'espace littoral. Elle met en oeuvre des mesures, à l'échelle des stations racines et particulièrement celle de Saint-Cyprien, par immersion en tant que chargée de mission et chercheuse, et par une enquête qualitative s'appuyant sur un recueil de données de terrain varié, un travail d'archiviste intense, la construction et la production de bases de données cartographiques originales avec une spatialisation de la fabrique de la ville littorale mobilisant les produits de la fiscalité résidentielle et immobilière, et une géohistoire inédite ; qui permettent de dresser un portrait des différents régimes politico-économique de régulation qui ont transformé et recomposé l'espace littoral occitan et sa trajectoire. Une approche à la croisée des géographies sociale, radicale et économique permet de construire une grille d'interprétation originale pour explorer ce champ. La montée des enjeux politiques urbaines du littoral au sein des agendas politiques se lit au travers de la construction, la structuration et le maintien d'un régime urbain du littoral pro-croissance portant les politiques de reterritorialisation par marchandisation de l'espace littoral. L'immersion durant quatre années au sein des arènes politiques dans le cadre de la production de la politique publique du futur aménagement du littoral, nous a permis d'être au coeur des forces d'inerties et des voies de contournement qui s'engagent et s'opèrent face à la privatisation de la ressource « espace littoral ». Une étude empirique où dialoguent observations participantes et non participantes, expérience et entretiens semi-directifs menés auprès des acteurs qui concourent à la production urbaine du littoral renouvelant les clés de lecture sur la gouvernance. Elle révèle en effet, une nouvelle forme d'obsolescence de ces territoires : un régime d'immobilisme où les enjeux économiques, environnementaux et réglementaires se contredisent rendant obsolète l'introduction juridique du nouvel ordre urbain du littoral. A cet effet, l'obsolescence se lit non pas par un modèle d'aménagement de croissance sans fin mais par l'incapacité à introduire dans les faits un modèle d'aménagement durable du littoral.

Mots clés : Littoral Occitan, Mission « Racine », production urbaine, gouvernance, conflictualité, obsolescence