

Les espaces littoraux touristiques français

Introduction

Le littoral tient une place prépondérante à la fois sur le plan symbolique et sur le plan statistique puisqu'il représente la destination de vacances la plus prisée des Français en été. L'image du littoral tient d'abord une place particulière dans l'inconscient collectif des vacances, comme l'a souligné Jean-Didier Urbain dans l'ouvrage *Sur la plage*. Selon lui, l'attachement des touristes aux images du littoral balnéaire est tel qu'on « balnéarise » même des lieux non littoraux, en reproduisant les conditions du rivage et des eaux chaudes à la campagne ou dans les villes, comme c'est le cas des bulles tropicales du type Aquaboulevard et Center-Parcs. Ce faisant, on oublie que, il y a environ un siècle et demi, la naissance du tourisme sur les rivages européens a complètement transformé une image du littoral très négative inspirée de la tradition biblique et judéo-chrétienne.

Le littoral est le lieu de développement privilégié de la villégiature touristique depuis plus d'un siècle. Il constitue le domaine de son épanouissement en une très grande diversité de formes urbanistiques et architecturales. Ce développement s'est effectué au prix d'une intégration paysagère dans des sites nombreux (plages, dunes, falaises) et d'une transformation profonde des milieux physiques.

Aujourd'hui, la situation du tourisme littoral est-elle aussi prospère qu'à l'époque de la ruée vers les plages ? En termes statistiques, la popularité du littoral ne se dément pas. 46,6 % des touristes français passent leurs vacances d'été au bord de la mer. Malgré les efforts répétés des aménageurs pour étaler la fréquentation dans le temps et pour irriguer l'arrière-pays, le littoral garde les caractéristiques d'un espace surchargé. Cependant, d'autres éléments conduisent à relativiser cette impression de prospérité constante du tourisme littoral. La consommation accélérée d'espace dans les années 1960 laisse peu de vastes sites favorables à de nouvelles implantations. D'autre part, les conditions de cette conquête ne sont plus là. Alors que les nouveaux littoraux (exotiques) menacent les littoraux français (les stations anglaises l'ont déjà expérimenté et connaissent une reconversion cruelle), certains professionnels et certains élus des stations littorales craignent une crise du thalassotropisme. Ils cherchent à mieux gérer les infrastructures existantes, à favoriser l'animation et l'accueil, en un mot à passer de l'ère des constructeurs de résidences secondaires pieds dans l'eau à l'ère d'organisateur de vacances. La question posée à travers ce cours consiste à peser les chances d'entrée des territoires littoraux dans cette nouvelle dynamique de développement. Pour ce faire, il faut d'abord prendre la mesure du tourisme dans l'espace littoral, aborder les caractéristiques françaises dans l'aménagement touristique du littoral, puis proposer une typologie.

1. L'espace littoral face au tourisme

a. Le littoral: un territoire, des milieux

- Caractéristiques physiques et humaines

Le littoral correspond à un milieu spécifique, a priori sans surface. C'est une ligne de contact entre l'air, la terre et la mer. Cet espace recouvre en fait une bande de largeur variable comprenant l'ensemble des milieux soumis à l'influence de la mer, de la marée, des embruns : falaises, dunes, marais maritimes, estuaires. Long de 5 500 km, le littoral

métropolitain est en outre le lieu de développement de nombreuses activités en relation avec la mer. Il doit laisser place à plusieurs types d'activité et d'usage: fonction productive (ports de pêche, agriculture littorale), fonction d'échange (ports de commerce), fonction résidentielle (villes littorales) et fonction de loisirs. L'espace littoral est déjà densément peuplé et intensément utilisé. Plus de la moitié du linéaire littoral est urbanisée et 20 % de façon dense, soit un peu plus de 1 000 kilomètres. De plus, 928 communes littorales couvrent 5,2 millions d'hectares soit 3,8 % du territoire français et abritent plus de 10 % de la population nationale, soit environ 6 millions d'habitants, dont plus du tiers habite dans cinq grandes métropoles: Marseille, Nice, Le Havre, Toulon et Brest. À cette pression démographique s'ajoute l'impact des flux touristiques.

- La fragilité du milieu littoral

Les cantons littoraux possèdent une densité moyenne de 250 habitants par kilomètre carré soit 2,5 fois environ la moyenne nationale. 70 % des cantons littoraux ont une densité humaine supérieure à la moyenne nationale. À cette pression de résidents permanents s'ajoute la fréquentation touristique. Plus de 300 stations littorales accueillent environ 20 millions de touristes français ou étrangers. De vifs conflits sont soulevés lorsque des acteurs s'opposent sur la mise en valeur de l'espace littoral : conflits entre agriculture et tourisme par exemple dans l'arrière-pays niçois, conflit entre industrie et tourisme au débouché des grands estuaires (basse Loire).

b. Le littoral dans l'évolution historique et sociale des goûts

- La mer guérisseuse

La fréquentation du littoral d'un point de vue proprement touristique débute au milieu du xvme siècle sur les plages du pourtour de la mer du Nord, parce que le milieu marin est réputé avoir des vertus sanitaires. Dès la fin du xvne siècle, John Russel, médecin anglais, prescrit le bain de mer pour guérir différentes maladies. Dans les décennies qui suivent, d'autres traités médicaux renchérissement sur le rôle thérapeutique de l'eau de mer et ses vertus quasi « miraculeuses ».

La pratique du bain à la lame se localise d'abord sur les côtes néerlandaises (Scheveningen), belges et anglaises. Cette coutume est introduite sur le littoral normand dès le début de la Restauration. Des témoins, au début du xixe siècle, ont raconté le bain à la lame de la reine Hortense à Dieppe. « Des matelots habillés en laine et ayant des gants de fil blanc portaient la Reine au-dessus des vagues et lui faisaient faire un plongeon. » (Cité par A. Rauch.) Quelques années après, le décorum du bain à la lame est répandu sur plusieurs plages du nord de la France dont Boulogne-sur-Mer. Le rituel du bain s'organise autour

d'éléments constants : recours au baigneur « juré », emploi d'une roulotte traînée par des chevaux dans la mer pour cacher les corps du regard, pratiques d'immersion destinées à favoriser un choc thermique supposé thérapeutique. Dès l'origine, cependant, la mer est plus qu'un médicament, et le voyage vers les bords de mer davantage qu'un séjour de santé. Alain Corbin le souligne: « On vient sur le littoral pour prendre soin de soi en se confrontant au spectacle de la nature, et ce spectacle flatte une esthétique de vie. »

- L'attrait du paysage littoral

Le paysage littoral est aussi un support de l'imaginaire. Au Moyen Âge, il fait peur (dans une société continentale) et il est perçu (excepté pour les sociétés littorales décrites par Alain Cabantous) comme un espace repoussoir, un territoire dangereux (allées et venues de la mer, échouage sur les grèves de créatures inquiétantes comme les carcasses de poissons et de cétacés). Le littoral rappelle l'image du déluge dans la tradition chrétienne.

Les populations littorales sont des figures peu connues et chargées de représentations négatives, on les accuse de pratiquer des naufrages volontaires pour récupérer les contenus des marchandises chargées dans les bateaux.

L'apparition du paysage littoral dans la peinture est tardive. Elle est liée à la révolution romantique du regard sur la nature. Son émergence dans la catégorie des lieux pittoresques suppose une véritable révolution du regard, dont le déclenchement s'opère avec les impressionnistes. L'univers maritime de la côte (sables et galets des plages, caractère changeant des ciels marins) est révélé au grand public par les tableaux de Monet et de Boudin.

Jusqu'au x^w siècle, le littoral français est encore bien loin d'être touché de manière continue par la fréquentation touristique, et encore moins par l'urbanisation touristique. Il est néanmoins « balisé » par une série de hauts lieux (pointe du Raz, côte des Basques, falaises d'Étretat) peints ou décrits par les journalistes de la *Revue des Deux Mondes* ou par les rédacteurs des guides.

c. Les touristes à la conquête du littoral

- Un tropisme croissant

L'attractivité touristique du littoral est une constante depuis l'institution des congés payés. En 1965, 52,8 % des journées de vacances d'été sont passées en France dans les régions côtières, et quelque 12 millions de touristes français vont vers les côtes. En 1980, le littoral est la destination de 58,3 % des Français qui partent en vacances d'été. En 1997, il attire toujours la majorité des vacanciers français.

La saisonnalité fait partie des traits les plus caractéristiques de la fréquentation du littoral. Les pics de fréquentation des stations sont énormes. Par exemple, la population estivale du Touquet passe de 5 600 à 50 000 personnes en quelques jours entre la première semaine et la troisième semaine de juillet, et cette fréquentation instantanée décroît tout aussi rapidement à la fin du mois d'août, même si un timide élargissement commence à se faire sentir en septembre, notamment avec le départ retardé des personnes âgées qui utilisent leur résidence secondaire comme une deuxième résidence principale.

Le tourisme littoral déploie une puissance particulière sur certains secteurs côtiers. En 1957, on comptait 7 départements littoraux sur les 11 départements les plus fréquentés pour les vacances d'été. En 1992, on compte encore 13 départements littoraux sur les quinze départements les plus fréquentés, à commencer par le Var, la Vendée et la Charente-Maritime, dont les capacités d'accueil sont

constituées pour une forte part par des campings. Les départements côtiers représentent à présent plus de 60 % des séjours effectués pendant les vacances d'été. Le littoral compte pour 48 % des séjours (été et hiver) des Français et concentre 26 % de la capacité d'accueil nationale en lits marchands. La côte méditerranéenne reçoit un flux massif d'arrivées. La région Provence-AlpesCôte d'Azur accueille à elle seule 15,2 % des séjours de vacances des Français, soit 2,6 fois plus que la moyenne des régions françaises.

-Profil des clientèles françaises et étrangères du littoral

Les Français montrent une grande fidélité à l'égard des séjours à la mer. Selon l'Observatoire national du tourisme, 65 % des Français ont réalisé un séjour à la mer au cours des quatre derniers étés, et 75 % d'entre eux sont partis au moins une fois en vacances d'été à la mer durant ces quatre dernières années.

La mer est, pour beaucoup, une destination familiale. Les enquêtes réalisées par l'INSEE montrent que la mer est une destination plébiscitée par les jeunes parents: 39 % des estivants ayant un enfant de moins de 6 ans ont choisi la mer pour cadre de vacances, et

45,2 % des estivants qui partent pour une destination littorale ont au moins deux enfants de moins de seize ans. Les catégories sociales aux moyens modestes sont sur-représentées : 46 % des estivants partis sur le littoral possèdent des revenus mensuels inférieurs ou égaux à 7 500 francs.

La destination littorale est choisie pour une série de raisons très diverses. On trouve dans la population vacancière du littoral des fidèles du soleil (les héliotropes), des fidèles de la convivialité familiale qui apprécient les retrouvailles de la famille élargie dans la résidence secondaire ou au camping, des parents soumis aux exigences de leurs enfants, mais aussi des amoureux des paysages et des sportifs attirés par la planche à voile, le surf ou la plaisance.

Les clientèles étrangères ne sont pas prioritairement attirées par le littoral. Seulement 7 % des séjours sur le littoral sont le fait des touristes européens tandis que ce chiffre est de 25 % en Espagne. Ils viennent majoritairement d'Allemagne et d'Angleterre, empruntant des axes terrestres (l'autoroute du soleil dans la vallée du Rhône, l'autoroute des estuaires de la Belgique à Biarritz), mais aussi la voie maritime. Plus de trois millions de Britanniques débarquent à Ouistreham, à Cherbourg et au Havre chaque année.

2. L'aménagement touristique de l'espace littoral

a. Les stations anciennes

- Premiers germes d'urbanisation touristique littorale

Boulogne et Dieppe figurent parmi les plus anciennes stations françaises, actives dès la Restauration. En 1820, une compagnie d'actionnaires (magistrats, avocats, notaires, marchands, rentiers sous la présidence du comte de Brancs, alors sous-préfet de l'arrondissement de Dieppe) crée un établissement des bains dans ce petit port. Une galerie couverte longe la plage, permettant la promenade et la jouissance du paysage marin. Les « baigneurs » habitent d'abord chez l'habitant, puis font construire des villas.

Le tourisme sur la côte normande prend un réel essor dès le début du second Empire comme le souligne Daniel Clary. Un banquier, Donon, s'engage en 1859 dans l'achat de terrains de garennes (dunes et marais infertiles) sur la rive gauche de la Touques, poussé par un médecin de l'ambassade britannique à Paris, le Dr Oliffe, qui a vu le développement touristique de stations anglaises

comme Brighton ou Scarborough. Le plan de la future station, Deauville, est confié à l'architecte Breney. Dès 1863, après lotissement et viabilisation, des terrains achetés trente centimes le mètre carré se revendent 8 à 10 francs. Le relais est pris en 1864 par la société anonyme des immeubles de Deauville.

Ces stations « anciennes » (c'est le vocable sous lequel l'État les a rangées au cours du Xe Plan) conjuguent innovation urbanistique et recherche d'un art de vivre qui célèbre la sociabilité des bains de mer. Elles sont faites pour une vie sociale strictement codée. L'aménagement des lieux de baignade et de la plage se plie aux codes de la moralité et sépare rigoureusement l'espace des hommes, des femmes, et celui des familles, comme il fait la distinction entre nageurs, promeneurs et contemplateurs. La plage, en effet, est aussi utilisée comme un salon bourgeois délocalisé : on s'y repose de longs moments, à l'abri du soleil.

Les stations anciennes comprennent un certain nombre d'éléments essentiels. L'hôtel des bains, construit souvent sous le second Empire au centre de la plage, est un espace ouvert au public. Il comporte une salle de lecture, des salons de conversation pour les dames, des salles de jeu et fumoirs pour les hommes, une salle de bals. L'établissement de bains qui le jouxte mime l'architecture thermale et emprunte, comme on l'a vu dans le cas de

Dieppe, des traits à l'héritage classique. Le casino, centre de la vie nocturne, fait preuve d'une inspiration plus éclectique: styles rococo, orientalisant, slave (casino d'Hendaye). Les espaces publics font l'objet d'un traitement soigneux, les jardins et parterres abondent. On y cultive souvent, et jusque sur les côtes nord de la Bretagne, des palmiers pour vanter la douceur climatique de la station. Enfin la promenade littorale se poursuit par des jetées perpendiculaires au rivage (imitées des piers anglais), où accostent les barques, d'où l'on pêche et d'où l'on observe les régates. La vie d'une station forme, pour les quelques semaines de la « saison », un théâtre social. Causerie, buvette, bains, concert quotidien, bals, réceptions, fêtes, régates, chasses et parties de pêche rythment une vie mondaine.

-Le rôle du train

Le chemin de fer permet la mise en place de flux réguliers et de plus en plus massifs vers le littoral. Dès 1848, des trains de plaisir relient Paris à Dieppe en 6 heures. Le chemin de fer dessert sous le second Empire les principales stations côtières: Cabourg dès 1854, Villers-sur-Mer et Les Sables-d'Olonne en 1856, Arcachon en 1857, Houlgate en 1858, Biarritz en 1860, Nice en 1864. Très vite, les compagnies, pour augmenter les flux transportés, offrent la possibilité d'abonnements et de billets à tarif réduit. En 1871, un « train des maris » permet

aux Parisiens de rejoindre femmes et enfants installés dans les stations normandes pour la fin de semaine. Par la suite, des billets à tarif réduit et des billets circulaires permettent le développement de la fréquentation des plages bretonnes et normandes à moindre prix.

La plupart des stations voient leur fréquentation renforcée par le train : c'est le cas de Biarritz, choisie par l'impératrice Eugénie du fait de sa proximité avec l'Espagne, dont elle est originaire. Elle demande la construction de la villa Eugénie en 1855. La desserte par la voie ferrée Paris-Hendaye donne à Biarritz un nouvel essor à partir de 1860. Loin de rester le village qu'a parcouru Victor Hugo, Biarritz se transforme en une véritable ville. La station qui comprend 2 000 habitants en 1851 en compte 18 000 en 1914 et possède plus de 60 hôtels.

- La découverte de l'hédonisme méditerranéen

Une nouvelle vague d'urbanisation aborde le littoral durant l'entre-deux guerres. Les brèves années folles consacrent la réputation de Morgat, de Dinard, d'Hossegor (villes loties et construites par des sociétés financières et par des industriels). Parfois, certains coups spéculatifs ne réussissent pas, comme c'est le cas de Sables-d'Or-les-Pins. De nouvelles stations, dans le sud de la France, offrent des formes de consommation de l'espace littoral renouvelées. Elles donnent à leurs visiteurs la possibilité de pratiquer un tourisme « solaire » et hédoniste. Ainsi, les stations d'Antibes et Juan-les-Pins, où se déroulent en 1924-1925 de somptueuses fêtes offertes par Paul Bourget dans sa villa Costebelle, relancent une Côte d'Azur initialement tournée vers un tourisme médical et hivernal. Ces nouvelles stations se développent sur le modèle culturel et urbanistique de la Floride (Miami connaît un développement impressionnant à la même époque). De nombreux artistes américains parmi lesquels Dos Passos, Hemingway, Scott Fitzgerald animent une société qui découvre le jazz et les plaisirs du soleil. Le millionnaire américain Franck Jay Gould construit à Juan un casino, des palaces et des night-clubs.

b. Les stratégies d'aménagement de l'après-guerre

- La planification touristique du littoral

L'afflux de touristes français et internationaux sur les littoraux français conduit le gouvernement de la Ve République à engager des programmes d'aménagement. Lancée en 1963, la Mission interministérielle d'aménagement du Languedoc-Roussillon (MIALR) est délégataire des pouvoirs de l'État et se pose comme interlocuteur de tous les

partenaires, administrations, élus locaux, entreprises du secteur privé intervenant sur l'immense chantier qui fera sortir de terre Saint-Cyprien, La Grande-Motte, cap d'Agde, Gruissan, Port-Barcarès, Port-Camargue. Les difficultés au départ sont pourtant grandes: la côte languedocienne s'étale entre une vaste plaine marécageuse et une côte ventée, non boisée, remplie de moustiques et peu favorable à la navigation. L'appropriation privée et la pression touristique, en certains points, se font déjà sentir, notamment dans les secteurs de la côte au plus près des villes régionales (Montpellier, Narbonne, Nîmes) où bourgeoise une urbanisation anarchique: « baraques », « cabanons », campings sauvages. Les résultats de l'aménagement planifié du Languedoc-Roussillon sont éloquentes. La fréquentation du littoral languedocien avoisine aujourd'hui 4 millions de touristes en 1994-1995 contre 600 000 vers 1960. De 525 000 en 1965, le nombre de touristes s'est élevé à 2,4 millions en 1979 et à environ 3,4 millions en 1995. Cette fréquentation mêle les touristes internationaux, les classes aisées et une fréquentation populaire. L'aménagement du Languedoc-Roussillon a laissé une assez large place aux programmes de tourisme social: centres de vacances (comités d'entreprise EDF-GDF, Charbonnages, de Thomson, des Postes, etc.), auberges de jeunesse et campings caravanings.

La construction de 400 000 lits sur le littoral languedocien a entraîné une croissance du produit intérieur brut régional de 10 à 14 % par an de 1960 à 1980 et une croissance sensible des emplois touristiques qui passent de 47 000 à 65 000 personnes. On évalue le coût total de l'opération à 700 millions de francs valeur 1963. Le chiffre d'affaires touristique régional passe de 400 millions de francs au milieu des années 1960 à 1,8 milliard en 1975, puis à 2 milliards en 1978 et à 3,6 milliards de francs en 1995.

- Les opérations privées

Parallèlement à l'aménagement de régions touristiques par les services de l'État, une croissance touristique anarchique conquiert d'autres secteurs côtiers. Une spéculation foncière effrénée conduit à la vente de lots agricoles et à l'édification de grands campings dans le sud Vendée, en Camargue, ou dans le Var. Les ventes à la parcelle de terrains agricoles donnent lieu à l'implantation de caravanes sauvages qui mitent le paysage côtier, dans le sud du Finistère ou sur la Côte d'Azur. Le « bidonville » des Saintes-Maries-de-la-Mer en est l'illustration: il représente durant l'été 1981, selon les observations de Jeannine Renucci, une vraie ville de toile illégale avec 2 300 tentes, 1 800 caravanes, 7 000 voitures, 30 000 personnes en installation sauvage.

c. De l'aménagement à la protection du littoral

- La loi Littoral

La nouvelle législation de protection, lancée en 1979 avec la Directive nationale d'aménagement du littoral, puis en 1986 avec la loi Littoral, a peu d'effets immédiats. Les limitations de consommation d'espace littoral s'exercent difficilement, du fait de l'attachement de nombreuses communes à la poursuite d'opérations d'équipement (ports de plaisance, mais aussi golfs, fréquemment associés à des programmes immobiliers). Les dispositions de la loi Littoral renforcent la portée des dispositions de la directive de 1979 en leur donnant une valeur législative et en les complétant. Ces dispositions ont pour objet de promouvoir une urbanisation des communes littorales en profondeur et non le long de la côte. Les nouvelles constructions doivent être en continuité avec les agglomérations existantes ou en hameaux intégrés dans l'environnement. Il est prévu de réserver des espaces naturels ayant le caractère de coupures d'urbanisation, tandis que la bande littorale de 100 mètres à compter de la limite haute du rivage est déclarée

inconstructible, de même que les espaces remarquables décrits à l'article 146-6 pour leur qualité écologique (marais, vasières, dunes).

L'espace littoral est parfois victime du développement touristique, parfois la cause d'une menace pour le tourisme. Ainsi, dans le premier cas de figure, on note souvent les effets négatifs du développement touristique sur l'équilibre des milieux (piétinement, abandon de déchets). La pollution des eaux de baignade constitue également un problème. L'opération plages propres, dans le cadre de la campagne Pavillon bleu d'Europe, permet de suivre l'état sanitaire d'environ 4 300 plages en France. Un grand effort d'amélioration de la qualité bactériologique des eaux a été fait dans les quinze dernières années, il ne reste en 1997 que 8 % des plages hors des niveaux de conformité fixés par le Conseil de l'Europe. Le gouvernement accorde sur ce point des aides en faveur de l'assainissement des stations, pour que les communes de plus de 10 000 habitants puissent se mettre aux normes avant fin 1998. Dans le second cas de figure, qui se réalise de plus en plus souvent ces dernières années, la dégradation de l'environnement littoral peut mettre en péril la pérennité des activités touristiques, comme l'exemple des « marées vertes » le montre. Sur l'ensemble des côtes bretonnes, des blooms algaux se sont produits du fait de la forte concentration en nitrate des fleuves côtiers. Le ramassage des algues vertes a représenté 43 000 mètres cubes en 1997. Ces travaux ont été pris en charge par les conseils généraux (les Côtes-d'Armor y ont consacré un budget de 900 000 francs en 1997). Ainsi à Binic, dans la baie de Saint-Brieuc, il a fallu collecter 1 700 mètres cubes d'algues nauséabondes sur la plage durant les mois de mai et de juin 1997.

- Des sanctuaires protégés sur le littoral

La protection des espaces littoraux se développe. Des terrains, le plus souvent acquis par la collectivité publique, gérés, entretenus et ouverts au public se multiplient. À l'action du Conservatoire du littoral (plus de 50 000 ha de terrains littoraux protégés) s'ajoute l'action des départements littoraux, qui, au moyen des recettes de la Taxe départementale sur les espaces naturels sensibles (TDENS) prélevée sur les demandes d'autorisation de permis de construire, procèdent également à l'acquisition d'espaces littoraux sensibles et à la gestion de ces derniers. La palette des types de protection foncière, réglementaire et contractuelle visant à protéger le littoral est, en dehors de ces deux institutions, de plus en plus large. Il n'est pas rare de voir se superposer ou se chevaucher sur des espaces littoraux de grand intérêt écologique une longue liste de procédures de protection. La côte picarde, par exemple, en accumule déjà 13 différents : réserve naturelle maritime, réserve naturelle, site du conservatoire du littoral, site classé, site remarquable au titre de l'article 1466 de la loi Littoral entre autres. De plus, le gouvernement vient de relancer la politique de création de parcs marins. À la pointe du Finistère, les îles d'Ouessant et de Molène sont au centre d'un autre domaine très fortement protégé. Aux délimitations du Parc national marin de la mer d'Iroise qui y sera officiellement créé en 1999 s'ajoutent les périmètres de protection d'une réserve naturelle, d'une Zone d'intérêt communautaire pour la conservation des oiseaux (ZICO), des Zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF), d'une réserve de biosphère de l'UNESCO, sans compter le territoire du Parc naturel régional d'Armorique auquel l'espace marin et les îles de la pointe de Bretagne appartiennent déjà. La stratégie de protection de sites littoraux remarquables pour leur valeur paysagère (les îles du Ponant et leurs murets de pierre, qui rappellent les paysages irlandais) et écologique (oiseaux pélagiques et migrants, poissons, phoques, herbiers d'algues) s'accompagne d'une mise en valeur touristique d'un nouveau genre. Ouessant a décidé d'interdire les voitures pour toute personne résidant moins de deux mois sur l'île, et cette stratégie de limitation renforce l'attractivité touristique de l'île pour de nouvelles clientèles urbaines, à fort pouvoir d'achat venant pratiquer un tourisme écologique (observation des oiseaux) et un tourisme alternatif.

3. Typologie spatiale

La typologie proposée distingue quatre grands types d'urbanisation touristique littorale.

a. L'espace littoral « gangrené » par le tourisme

Les secteurs de lidos et de côtes dunaires dites « sauvages » qui n'ont pas connu de mouvement de planification touristique contrôlé par l'Etat ont en général dû faire face à une occupation spatiale extensive, diffuse et souvent anarchique. La côte des Mathes à la Palmyre en Charente-Maritime, le secteur de Longeville-La Tranche-sur-Mer en Vendée, les zones proches des petites stations landaises (Saint-Girons, Lit-et-Mixe), la côte médocaine, les zones des plages du débarquement dans le Calvados sont essentiellement occupés par de grands campings installés directement dans les dunes ou dans la pinède. L'espace littoral est peu à peu grignoté, mité par les tentes, les caravanes, les bungalows et les « cabanons » sans qu'on puisse deviner de principes forts d'organisation de l'espace. Ces secteurs sont très densément peuplés en été (800 000 personnes sur le littoral de la presqu'île d'Arvert par exemple), et quasi déserts en hiver, dans la mesure où il n'existe presque pas d'urbanisation permanente. Ces espaces sont bien souvent dégradés par un piétinement excessif (qui cause une remise en mouvement des dunes et un danger pour l'urbanisation en dur). Les risques y sont redoublés : risque de feu dans les pinèdes, risques de noyades sur des plages très longues et difficiles à surveiller.

b. Les stations traditionnelles entre muséification et modernisation

À ce premier type d'urbanisation s'opposent les stations dites anciennes, qui ont été construites, soit à partir d'un noyau villageois, soit ex *nihilo* dans le courant du XIXe siècle (comme Le Touquet-Paris-Plage). Deauville en est un exemple: de 1882 à 1903, des promoteurs franco-britanniques achètent des terrains à lotir en arrière des dunes à l'embouchure de la Canche. Le premier pôle touristique est créé à partir d'un pôle dédoublé : le front de mer d'environ 1,5 kilomètre de long est occupé par un quartier résidentiel et commercial fait de belles villas achetées par des industriels lillois et parisiens. Des résidences secondaires luxueuses alternent avec des castelets et quelques grands hôtels qui accueillent une riche clientèle d'Europe du Nord-Ouest. Un deuxième pôle, à l'arrière du front de mer, garde son boisement mais est voué aux sports : champ de courses, terrains de golf ou de polo. Deauville, comme les autres stations anciennes, doit aujourd'hui faire face à une dégradation du patrimoine architectural et aux nécessités de modernisation de l'espace urbain. Des fonds spéciaux ont été débloqués pour valoriser le patrimoine des stations anciennes dans le courant du Xe Plan et ont permis de rénover Eu-Le Tréport en Normandie, mais aussi Biarritz, Soulac ou La Baule. Des paysagistes sont intervenus et ont pu protéger des secteurs de villas comme la ville d'Hiver d'Arcachon ou le bois de la Chaize dans l'île de Noirmoutier.

c. Les stations des Trente Glorieuses à réhabiliter

D'autres stations, pourtant plus récentes, connaissent un rapide vieillissement du bâti. La restauration, voire la réhabilitation des équipements collectifs et des immeubles de résidences secondaires, semble de plus en plus indispensable dans les stations construites dans les années 1960. Depuis le début des années 1990, la DATAR et le ministère du Tourisme ont identifié des sites pilotes dans les stations de cap d'Agde, La Grande-Motte ou Saint-Jean-de-Monts. En effet, ces stations au bâti dégradé possèdent des maisons ou appartements qui ne se revendent pas (les propriétaires ne les proposent pas car ils savent qu'ils vendraient à perte). D'autre part, ces logements, petits, inconfortables, ne correspondent plus aux besoins de la demande actuelle. Cette restauration s'avère pourtant difficile pour de nombreuses raisons. D'abord l'immobilier touristique ne bénéficie pas de

subventions semblables à celles que peuvent obtenir les chantiers de réhabilitation urbaine. En outre, dans les logements collectifs en copropriété, il faut toucher et convaincre de la nécessité de réhabiliter des dizaines de petits propriétaires, difficiles à localiser et à joindre et peu enclins à dépenser de fortes sommes pour leur résidence secondaire. Ces propriétaires, souvent issus de classes moyennes ou modestes, ont vieilli. Certains ne veulent pas faire l'effort de réhabiliter, d'autres se plaisent dans leur appartement et ne voient pas l'intérêt de nouveaux aménagements.

La reconquête des stations de Saint-Jean-de-Monts et de Saint-Hilaire-de-Riez illustre ces difficultés. Saint-Jean-de-Monts n'existait pas dans les années 1950. Cette station, dessinée par l'architecte M. Marty au début des années 1960 et construite sur un domaine forestier cédé par l'État compte à présent 6 000 habitants l'hiver et accueille 120 000 touristes l'été. Les propriétaires (de catégorie sociale moyenne, ouvriers qualifiés, employés) ont acheté sur plan dans les années 1970 des appartements-cabine faits pour vivre l'été (souvent non chauffés ni isolés) à des promoteurs comme Merlin ou Ribourel. Certains quartiers, comme celui qui est appelé « Merlin Plage », sont sinistrés. Les blocs d'immeubles ont vieilli. De nombreux appartements sont définitivement fermés, d'autres à vendre, d'autres habités à l'année par les propriétaires devenus retraités. Le marché immobilier s'est enlisé : les appartements se revendent à moins de 5 000 francs le mètre carré. La politique de ces deux stations a été de requalifier les espaces urbains (front de mer, route d'accès), de remodeler le tissu urbain (fleurissement, nouveau mobilier urbain) et d'engager une campagne de sensibilisation en direction des propriétaires.

d. Les stations nouvelles

Malgré le ralentissement du marché de l'immobilier touristique sur le littoral, de nouvelles stations sont apparues parallèlement à l'affirmation de la loi Littoral. Port-Bourgenay, cap Estérel, Belledune sont des stations respectivement localisées sur les façades atlantique, méditerranéenne et de la Manche. Elles ont toutes été créées par un groupe français, Pierre et Vacances, avec pour objectif d'intégrer hébergement, services et équipements dans un environnement de qualité. Belledune est la plus jeune station française. Elle a été inaugurée en juillet 1998. Cette station a été construite sur la côte picarde en site vierge, entre les stations de Quend et Fort-Mahon-Plage, à proximité directe d'un terrain du Conservatoire du littoral de 250 hectares acquis par le groupe immobilier et rétrocédé à l'organisme protecteur. L'investissement, d'un montant total de 400 millions de francs, a permis la construction de 360 maisons accolées, de 60 appartements, de

50 villas individuelles (le style architectural éclectique de ces villas rappelle la Louisiane), autour d'un centre aquatique et d'un golf, et à proximité d'un parc ornithologique qui reçoit plus de 120 000 visiteurs par an. Pierre et Vacances a financé Belledune à hauteur de 300 millions, tandis que le Syndicat mixte pour l'aménagement de la côte picarde (SMACOPI) et le FEDER ont complété le montant. Cette implantation tire parti de la bonne accessibilité de la côte picarde pour les touristes anglais, belges ou néerlandais qui utilisent l'autoroute A 16 achevée en 1998.

Conclusion

Au total, l'espace littoral possède un stock de stations qui appartiennent à différentes « générations ». Selon les secteurs côtiers, des stations anciennes alternent avec des stations planifiées des années 1960, des bourgeonnements plus anarchiques et enfin quelques stations intégrées apparues dans les années 1980. Le mouvement de protection du littoral, déclenché dès le début des années 1970, s'est réellement inscrit dans les faits avec la loi Littoral et le développement de la protection foncière menée par le Conservatoire du

littoral. Cela n'empêche pourtant pas la continuation de nombreux projets d'urbanisation touristique nouvelle dans une ambiance plus conflictuelle (recours au tribunal administratif pour non-respect de l'article sur les espaces remarquables, par exemple). Finalement, plus qu'une distinction historique, on peut opposer les territoires littoraux qui savent se vendre à de nouvelles clientèles et innover à ceux qui gardent une approche encore très traditionnelle de la mise en valeur touristique. Dans ce contexte, on peut noter le regain d'attractivité de secteurs insulaires (île de Ré, îles bretonnes), l'originalité du développement écotouristique engagé par la baie de Somme et regretter l'accumulation de symptômes de crise concernant des littoraux en perte de vitesse, faute d'une remise en cause des systèmes de développement acquis dans les petites stations isolées de la côte landaise, dans les secteurs dégradés de Vendée ou dans certaines stations du Languedoc-Roussillon.