



HAL
open science

Introduction : Les dynamiques d'artificialisation des espaces agricoles et naturels des littoraux méditerranéens

Anne Cadoret

► To cite this version:

Anne Cadoret. Introduction : Les dynamiques d'artificialisation des espaces agricoles et naturels des littoraux méditerranéens. Perrin Coline (Ed.). Un littoral sans nature? L'avenir de la Méditerranée face à l'urbanisation, École française de Rome, pp.49-63, 2013, 978-2-7283-0962-7. hal-03889870

HAL Id: hal-03889870

<https://hal.science/hal-03889870v1>

Submitted on 13 Dec 2022

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.

ANNE CADORET

INTRODUCTION : LES DYNAMIQUES D'ARTIFICIALISATION DES ESPACES AGRICOLES ET NATURELS DES LITTORAUX MÉDITERRANÉENS

avec une contribution de Marie FRANÇOIS

Les zones côtières méditerranéennes sont soumises à des processus d'artificialisation des espaces agricoles et naturels générés par de fortes pressions anthropiques (augmentation de la population et extension de l'urbanisation, développement d'activités, construction de complexes touristiques, ou encore intensification agricole sur des espaces très productifs si l'on prend en considération une définition large de l'artificialisation). Les littoraux concentrent en effet plus de 60% de la population mondiale, et la pression démographique ne cesse d'augmenter. En France par exemple, la frange côtière de 25 kilomètres de la région Provence-Alpes-Côte-d'azur concentre 70% de la population, la densité de population des communes littorales de cette façade maritime a connu la plus forte augmentation à l'échelle nationale entre 1999 et 2006 (+33%) et est de l'ordre de 726 habitants au kilomètre carré, mais peut atteindre plus de 4 500 habitants au kilomètre carré (Nice). Cette région a connu la croissance de la population la plus forte depuis 1962, principalement liée à un solde migratoire positif¹. En Grèce, dans la

commune d'Artemida, à l'ouest d'Athènes, la densité de population augmente de 107% entre 1991 et 2001². De simples villages de pêcheurs deviennent de véritables villes comme Benidorm en Espagne et Palavas-les-Flots en France dont la densité de population aujourd'hui est respectivement de 1 825 habitants par kilomètre carré et 2 277 habitants par kilomètre carré. L'évolution du taux d'urbanisation des régions côtières de la Méditerranée est saisissante. Alors qu'il est déjà de 44% en 1950, il atteint 66% en 2000 et les prévisions révèlent un taux de 75% pour 2030 (PNUE). La croissance des flux touristiques sera de 2,3% par an jusqu'en 2025 et 20 millions d'urbains s'ajouteront au 96 millions recensés en 2000³. Bien que le processus d'artificialisation du sol soit engagé depuis le milieu du XX^e siècle, les rythmes de progression sont spectaculaires ces dernières décennies. Dans les régions méditerranéennes espagnoles, le taux d'artificialisation du sol entre 1990 et 2000 est de 30%. Dans la province d'Alicante, ce taux s'élève à 69%. Les dix premiers kilomètres à partir du rivage sont les plus touchés car on observe un

¹ Institut National des études et Statistiques économiques, *Provence-Alpes-Côte d'Azur : une région très urbaine, une croissance équilibrée*, n° 128, 2009.

² S. Nikolaïdou, *L'urbanisation littorale de la plaine viticole de Messoghia : entre villégiature et périurbanisation*,

Communication à la journée d'étude du Programme Ramsès² *Typologies des conflits littoraux*, 3 juillet 2009, Madrid.

³ Plan Bleu, *Littoral et «littoralisation»*, dans *Espaces et territoires*, 2008.

accroissement de l'artificialisation de 52,5% sur cette frange terrestre pour cette province et de 28,6% pour la région de Murcie⁴. 40% du littoral Méditerranéen est déjà bétonné, et la couverture urbaine est presque totale sur certaines côtes. C'est le cas de la Costa Blanca dont 96% du linéaire est artificialisé. Les espaces ruraux subissent de plein fouet cette extension. En Languedoc-Roussillon, la consommation d'espaces naturels liés à l'urbanisation a progressé de 26% en quinze ans. Dans la plaine de Messoghia, à l'ouest d'Athènes, la surface viticole a diminué de 38% entre 1991 et 2001 car l'extension récente des réseaux d'infrastructures (aéroport, réseaux routiers associés) a engendré la diffusion des activités économiques et une périurbanisation résidentielle continue⁵.

Les régions littorales s'artificialisent à des rythmes différents, cependant on observe des similitudes entre les formes de l'extension du bâti, les espaces concernés et les enjeux. Ce chapitre se consacre dans un premier temps à une lecture synthétique de ces caractéristiques, illustrée par des exemples tirés des travaux de recherche des membres du programme *Ramsès*². Trois études de cas approfondissent ensuite le processus d'artificialisation de trois régions côtières de façon à mieux comprendre les mécanismes de peuplement actuel et les bouleversements paysagers qui s'effectuent sur des vitesses différentes. Ainsi, Anna Migliaccio et Biagio Salvemini révèlent que l'occupation humaine du littoral trouve parfois son origine dans les mutations socio-économiques régionales dès le Moyen Âge en offrant un regard historique du peuplement des côtes des Pouilles en Italie. André Humbert présente quant à lui le processus de conquête des littoraux espagnols au XX^e siècle par le tourisme balnéaire tout en rappelant que certaines côtes subissent une artificialisation par une agriculture moderne, représentée par les cultures sous serre dont il nous

présente les caractéristiques à partir d'une observation diachronique des côtes Andalous. Enfin, Sofia Nikolaidou explique les mutations récentes de la plaine viticole de la Messoghia en Attique de l'Est (Grèce), une plaine littorale confrontée à la périurbanisation de la région métropolitaine d'Athènes.

LES DYNAMIQUES SPATIALES D'URBANISATION DES LITTORAUX

Le phénomène de littoralisation s'est accru depuis la seconde moitié du XX^e siècle avec la mondialisation de l'économie et la révolution des transports et s'est accompagné d'un essor des activités touristiques et récréatives. La volonté politique de planification touristique de certaines régions côtières contribue également à une artificialisation des littoraux dont l'extension spatiale prend des formes différentes et s'effectue à des rythmes variés selon les régions côtières.

Une artificialisation accrue des littoraux

D'importantes mutations paysagères accompagnent la construction de nouveaux réseaux de transport. L'arrivée du chemin de fer au XIX^e siècle à Hyères sur la côte varoise française entraîne l'essor du tourisme balnéaire hivernal qui s'accompagne déjà à l'époque d'une dynamique spéculative par les opérateurs immobiliers⁶. Le phénomène s'intensifie dès les années 1950 et les zones d'habitat, stations balnéaires estivales, mais aussi zones industrielles et portuaires se multiplient sur les rivages et attirent de plus en plus de population, pour le tourisme, la retraite, le cadre de vie, l'emploi. Les aménagements qui sont liés aux activités littorales s'accompagnent des infrastructures nécessaires à leur accessibilité et ont contribué

⁴ M. François, *Agriculture et urbanisation touristique : conflits autour des utilisations de la ressource hydrique et de l'espace dans la région de Murcie*, Communication à la journée d'étude du Programme Ramsès² *Typologies des conflits littoraux*, 3 juillet 2009, Madrid.

⁵ S. Nikolaidou, *L'urbanisation littorale...* cit.

⁶ R. Courtot, *Tourisme et organisation de l'espace sur la côte varoise : de la « marine » à la « marina »*, dans *Régional en Géographie*, 1991, p. 185-196.

à l'artificialisation des côtes. On observe alors des modifications spatiales majeures sur une grande majorité des terrains littoraux méditerranéens. En Grèce, de grandes infrastructures se sont développées autour de l'agglomération d'Athènes et ont fortement contribué à l'étalement de la ville depuis les années 2000. Les paysages se transforment du fait de la diffusion du phénomène de périurbanisation vers la plaine de Corinthe et la plaine de Messoghia⁷. Le processus de périurbanisation est classique autour des grandes agglomérations, on le retrouve à Montpellier, Murcie, Tétouan, *etc.* L'offre touristique s'est par ailleurs développée sur les littoraux à proximité des aéroports internationaux. En Tunisie, la région de Sousse devient un des pôles les plus importants du développement touristique du pays après la construction de l'aéroport de Monastir inauguré en 1968⁸. L'autoroute A9 en Languedoc-Roussillon et l'autoroute Cartegena-Vera, entrée en fonctionnement en mars 2007 en Espagne, permettent de desservir et de gonfler les stations touristiques qui longent la côte. La bonne accessibilité aux stations balnéaires favorise l'augmentation de la densité de population en période estivale. Les parcs immobiliers se multiplient et les services se développent. De nouveaux modèles touristiques et résidentiels apparaissent à l'instar des *gated communities*. Il s'agit des *resorts* en Espagne (cf. encadré *infra*). Les résidents des stations balnéaires s'installent à l'année, et ces stations deviennent alors parfois de véritables villes⁹. Les résidences secondaires se multiplient sur la côte et dans l'arrière-pays littoral. Ce phénomène existe depuis les années 1960 en Grèce le long des côtes de l'Attique¹⁰. Il participe au mitage de l'espace et s'observe sur

l'ensemble des littoraux étudiés dans le cadre du programme *Ramsès*².

L'artificialisation du littoral découle aussi d'une volonté des gouvernements nationaux de valoriser le potentiel touristique des zones côtières. En 2004, le Maroc lance le plan AZUR qui prévoit l'aménagement de six grandes stations touristiques pour attirer 10 millions de touristes. Il mandate une nouvelle entité en charge de l'aménagement touristique et des investissements, nommée la Société Marocaine d'Ingénierie Touristique (SMIT), officiellement créée en 2007. Mais déjà en 1963, la France mène une politique touristique très volontariste : une mission interministérielle d'aménagement touristique du littoral est lancée en Languedoc-Roussillon – la Mission Racine. Elle vise à répondre à une demande croissante concernant le tourisme et à redynamiser l'économie régionale. De nombreux travaux s'effectuent : assainissement, drainage des marais et des lagunes, infrastructures routières, *etc.* Cette démarche volontariste de l'État pour valoriser le potentiel touristique est à l'origine de la construction des unités touristiques avec alternance entre espaces boisés et espaces urbanisés. On assiste à la création de huit stations balnéaires, l'apparition de nombreux ports de plaisance, l'abandon de cultures qui entretenaient le revers des dunes, *etc.* Cette planification spatiale a limité une urbanisation non-maîtrisée du linéaire côtier que l'on observe dans d'autres pays. En effet, de nombreux acteurs souhaitant un développement urbano-touristique ont su profiter des ambiguïtés de la réglementation ou de l'absence de loi restreignant l'urbanisation sur les côtes. C'est le cas notamment en

⁷ S. Nikolaïdou, *L'urbanisation littorale...* cit.

⁸ M. Bouraoui et R. Vidal, *Urbanisation touristique et agriculture littorale : conflit ou complémentarité? Le cas du littoral sahélien en Tunisie*, Communication à la journée d'étude du Programme Ramsès² *Typologies des con*

littoraux, 3 juillet 2009, Madrid.

⁹ C. Fournier, *Le complexe touristique de Marina d'Or à Oropesa del Mar : un nouvel attracteur de la Costa Azahar*, dans *Téoros*, 27-2, 2008, p. 18-22.

¹⁰ S. Nikolaïdou, *L'urbanisation littorale...* cit.

Sardaigne¹¹, en Espagne¹² et en Grèce¹³. Cependant, la planification spatiale étatique ou la mise en place d'une réglementation stricte comme la loi Littoral ne s'avère pas suffisante à la maîtrise du phénomène d'urbanisation anarchique, comme en témoigne les 5 000 constructions illégales présentes dans les communes littorales du Languedoc-Roussillon¹⁴.

Les formes d'extension urbaine

Alors que certains littoraux restent peu ou pas artificialisés, d'autres sont déjà saturés. Cependant, ils connaissent tous une extension de l'urbanisation, et cette littoralisation géographique se fait selon des modèles spatiaux récurrents¹⁵. À partir des terrains d'étude, nous remarquons quatre principales formes d'extension spatiale de l'urbanisation dont plusieurs aujourd'hui se recoupent en un même lieu (fig. 1). Il s'agit :

1. d'une extension en tâche d'huile à partir de noyaux existants (à partir des villages de pêcheurs ou de petits villages agricoles);
2. d'une extension entre des bourgs rétro-littoraux et leur doublon balnéaire;
3. d'une extension linéaire le long du trait de côte;
4. d'une extension discontinue entre les unités urbaines et vers l'arrière-pays.

Il n'existe pas un modèle de développement par zone côtière, mais une combinaison. Ces

différentes formes d'extension de l'urbanisation s'articulent aujourd'hui à l'échelle d'une région ou d'une plaine littorale. Par exemple, les grandes agglomérations (telles que Barcelone, Marseille, Naples) s'étendent vers l'intérieur des terres aussi bien que le long de la côte. Un ensemble de facteurs est à l'origine de ces formes d'extension du bâti : le contexte topographique, l'héritage historique, la situation géographique (proximité des axes de communications, de villes, *etc.*), l'encadrement politique et législatif, les stratégies des promoteurs et des particuliers, *etc.* Les trois contributions associées à ce chapitre insistent sur ces aspects à partir de l'étude des zones côtières des Pouilles, de l'Espagne et de l'Attique.

Extension en tâche d'huile à partir de noyaux existants

L'extension en tâche d'huile à partir du bâti existant est le mode de diffusion majeur sur le littoral languedocien (de Frontignan au Grau-du-Roi). «Sa part s'est accrue de façon notable au cours de la période 1977-1990 jusqu'à atteindre 98% des nouvelles surfaces»¹⁶. À Palamos, sur la Costa Brava, on observe à partir de photographies aériennes une première excroissance urbaine à partir d'un petit foyer dès 1956. À cette même date, Benidorm correspond à un vieux noyau avec des extensions à l'ouest et quasiment aucune construction à proximité de la plage. Puis, à la

¹¹ J. Rochette, *Récents développements de la planification côtière en région Sardaigne*, Communication à la journée d'étude du Programme Ramsès² *La régulation publique de l'urbanisation et des conflits d'usage autour des espaces ouverts littoraux méditerranéens*, 7 septembre 2009, Aix-en-Provence.

¹² Torres F., *Les conflits de l'occupation du domaine public sur le littoral espagnol*, Communication à la journée d'étude du Programme Ramsès² *Typologies des conflits littoraux*, 3 juillet 2009, Madrid.

¹³ M. Petrou et T. Anthopoulou, *Autochtones et nouveaux résidents dans la plaine littorale agricole de Corinthe. Quelles perspectives d'une gestion multifonctionnelle de l'espace rural?*, Rencontre internationale *Multifonctionnalité et valorisation touristique*, École Française de Rome, Athènes, 2009.

¹⁴ Cf. *infra* A. Cadoret et V. Lavaud-Letilleul, *L'urbani-*

sation illégale sur le littoral du Languedoc Roussillon entre laisser-faire et reprise en main par les pouvoirs publics, Communication à la journée d'étude du Programme Ramsès² *La régulation publique de l'urbanisation et des conflits d'usage autour des espaces ouverts littoraux méditerranéens*, 7 septembre 2009, Aix-en-Provence.

¹⁵ R. Courtot, *Littoralisation et nouveaux modèles spatiaux dans la communauté du pays valencien*, dans A. Humbert, F. Molinero Hernando y M. Valenzuela Rubio (eds.), *España en la Unión Europea. Un cuarto de siglo de mutaciones territoriales*, Collection de la Casa de Velázquez (121), Madrid, 2011, p. 107-124.

¹⁶ C. Voiron, *Modélisation spatio-morphologique de l'urbanisation du littoral languedocien*, 2006, en ligne <<http://www.umrespace.org/Etudes/ModelSimulSpat/VoironC/VoironC.pdf>>

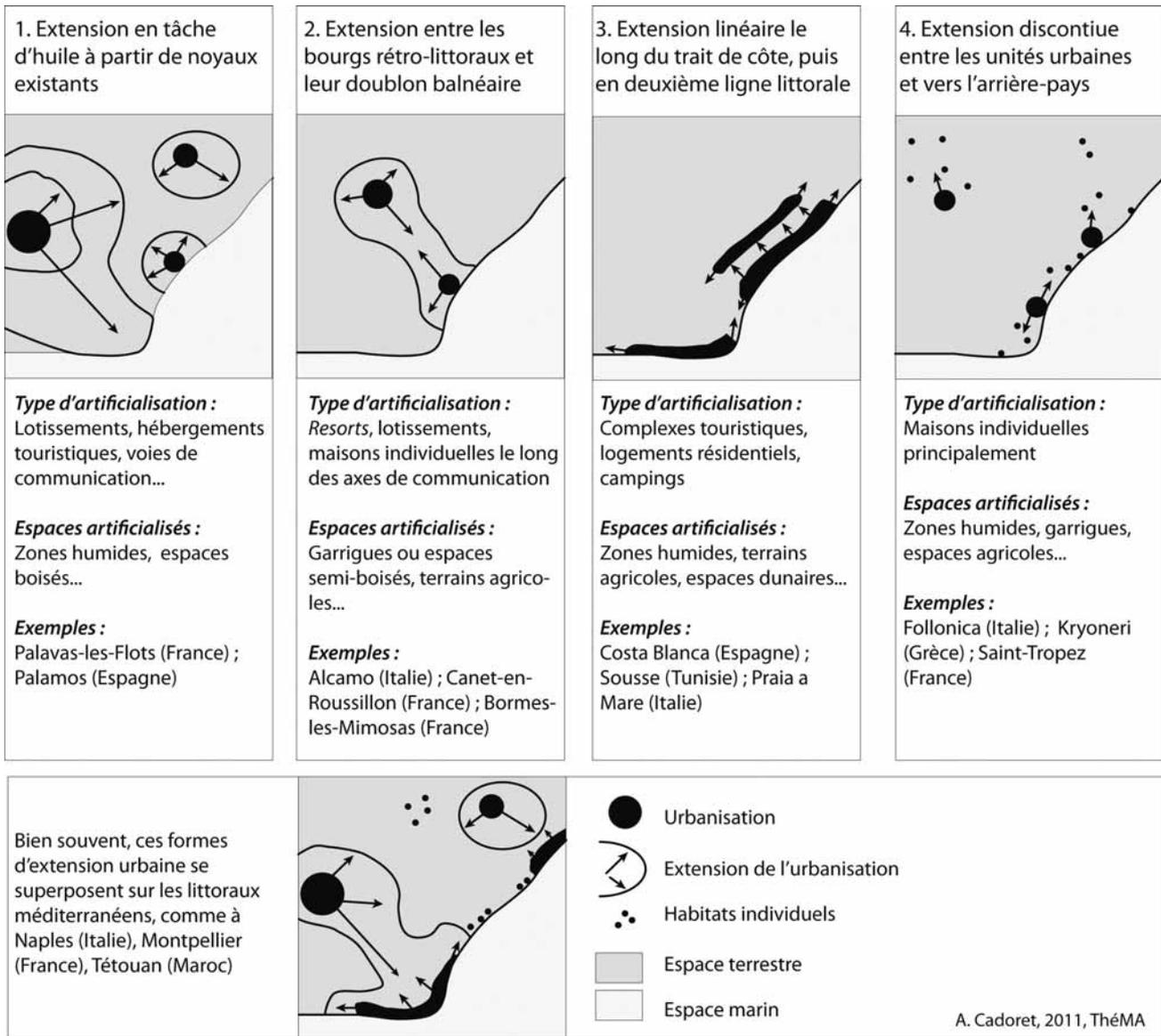


Fig. 1 – Les formes d'extension urbaine sur les littoraux méditerranéens.

fin des années 1970, l'urbanisation colonise l'espace du vieux centre jusqu'au rivage, avec un développement vertical. L'arrière-pays est quant à lui relativement vide. Le tissu s'est sensiblement étoffé en 1988, mais il reste encore des espaces non bâtis. En 2008, l'urbanisation s'est considérablement étalée avec des bâtiments récents constituant un nouveau

foyer, et un rafraîchissement de la station balnéaire avec un golf et un centre d'attraction séparés de Benidorm par l'autoroute¹⁷. Cette diffusion du bâti est relativement récente sur certains littoraux, comme à l'intérieur de la région de Murcie où se développe autour de petites villes, le processus résidentiel et touristique appelé *resorts*¹⁸.

¹⁷ A. Humbert, *Observations aériennes diachroniques des littoraux espagnols (1956-2009) : analyse de situations exemplaires*, Communication à la journée d'étude du

Programme Ramsès² *Typologies des conflits littoraux*, 3 juillet 2009, Madrid.

¹⁸ M. François, *Agriculture et urbanisation...* cit.

Extension entre des bourgs rétro-littoraux et leur doublon balnéaire

De nombreux villages se sont implantés non pas sur les rivages de la mer mais davantage dans les terres en position défensive ou du fait de l'insalubrité du rivage. Ces villages possédaient une ouverture sur la mer avec quelques aménagements : un port par exemple, mais aussi des fortifications pour prévenir de la piraterie. Il s'agit du « modèle grec » caractérisant le mode de peuplement de la Grèce ancienne, mais qui existe dans de nombreuses régions telles qu'en France sur la côte Varoise, en Italie sur la côte des Pouilles, en Turquie ou en Égypte¹⁹. Au milieu voire à la fin du XX^e siècle, l'urbanisation s'est développée autour de ces aménagements parfois davantage qu'aux alentours des villages d'arrière-pays, créant parfois des concurrences entre les lieux et de nouvelles limites communales, les nouveaux sites demandant leur autonomie. Ainsi dès le début du XX^e siècle, le Lavandou se sépare de la commune de Bormes-les-Mimosas. Des constructions s'implantent le long des axes de communication qui relient les deux noyaux, on assiste à ce que Rolland Courtot²⁰ appelle un « déperchement », c'est-à-dire le glissement du village perché vers la côte et qui caractérise la côte des Maures. Le passage d'une faible occupation humaine à une côte densément peuplée bouleverse les paysages auparavant lacustre, agricole ou forestier en un continuum urbain. Ce processus traduit un « retournement » de l'occupation de l'espace, expression citée par R. Courtot pour caractériser les mutations socio-spatiales de la côte Varoise et reprise de M. Côte²¹ à propos de l'Algérie.

¹⁹ R. Courtot, *Tourisme... cit.*; Plan Bleu, *Indicateurs pour le développement durable dans les régions côtières méditerranéennes, rapport final*, Plan Bleu et PNUE, Sophia Antipolis, 2002; A. Migliaccio et B. Salvemini, *Habitats côtiers et usages du rivage sur la longue durée et mutation contemporaines : le cas des Pouilles*, Communication aux journées d'étude du Programme Ramsès² 2009.

²⁰ R. Courtot, *Tourisme... cit.*

²¹ M. Côte, *L'Algérie ou l'espace retourné*, Paris, 1988,

Extension linéaire le long du trait de côte

L'urbanisation linéaire le long du rivage est caractéristique des côtes où le relief contraint à ce type de développement, notamment sur les côtes adriatiques, ou encore sur certains secteurs languedociens où l'urbanisation suit le lido (entre Palavas et Carnon par exemple). Cependant, il caractérise aussi le développement rapide de certaines côtes valorisant l'activité touristique. Ainsi observe-t-on ce phénomène sur les espaces littoraux où se sont implantés de grands complexes hôteliers et des villégiatures qui s'étendent tout le long du rivage comme à Sousse en Tunisie²². Sur la Costa Blanca prolifèrent des constructions verticales imposantes en un couloir urbain²³ alors que des constructions horizontales s'étalent le long des côtes de la plaine de Corinthe. Dans le secteur de Saïdia au Maroc, près de la frontière algérienne, l'occupation est également essentiellement linéaire avec des espaces résidentiels, des terrains de golf et des ports de plaisance²⁴.

Extension discontinue entre les espaces densément urbanisés et vers l'arrière-pays

Une urbanisation discontinue s'associe à ces principales formes d'extension du bâti sur l'ensemble des terrains littoraux étudiés et participe au mitage de l'espace. Ce sont souvent des villégiatures qui se transforment peu à peu en résidences principales et colonisent l'arrière-pays littoral ou les interstices moins densément urbanisés. En France méditerranéenne, la densité de population dans les arrière-pays littoraux, bien que trois fois plus

cité par R. Courtot, *Tourisme... cit.*

²² M. Bouraoui et R. Vidal, *Urbanisation... cit.*

²³ A. Humbert, *Observations... cit.*

²⁴ T. Guineberteau, A. Cadoret, *Programme ORECOLM : Construction d'un protocole d'analyse des conflits littoraux et maritimes*, Communication à la journée d'étude du Programme Ramsès² Typologies des conflits littoraux, 3 juillet 2009, Madrid.

faible que les communes littorales, s'est accrue de 47% en trente ans²⁵. Dans les années 1990, l'étalement urbain s'étend vers la pinède à Follonica en Italie²⁶, vers les versants surplombant la plaine de Corinthe en Grèce et se généralise en Espagne, les constructions s'effectuant davantage dans l'arrière-pays plus du fait de contraintes topographiques à proximité du rivage que par contraintes législatives²⁷. C'est un habitat dispersé et souvent spontané qui conquiert les espaces agricoles et naturels. Ces constructions diffuses caractérisent l'ensemble des littoraux, même ceux ayant fait l'objet d'un plan d'aménagement structuré comme en Languedoc-Roussillon²⁸. Dans la plaine de Messoghia, en Grèce, l'étalement du bâti s'effectue au détriment de l'espace agricole. Il n'y a pas de densification de l'habitat, mais une dispersion, avec un mitage de l'espace rural par de nombreuses constructions illégales²⁹.

Les rythmes d'extension du bâti

L'artificialisation du littoral s'effectue à des rythmes différents comme le souligne A. Humbert à partir d'exemples illustrés sur les côtes espagnoles³⁰. À l'échelle de la Méditerranée, on observe une extension de l'urbanisation notamment sur les rives Sud, dans des régions où les espaces sont encore largement non bâtis alors que le rythme ralentit dans les régions qui connaissent déjà une forte urbanisation.

L'urbanisation de la Costa Blanca s'effectue très rapidement, en une vingtaine d'années : aujourd'hui, la ligne du rivage est presque totalement urbanisée. En effet, alors qu'en 1984, la Costa Blanca se caractérise par des villages agricoles et un saupoudrage touristique, en 2010, se dessine un ruban urbain presque

continu le long du littoral³¹. En Tunisie, on observe un phénomène d'intensification de l'urbanisation le long du rivage, avec une absence ou une insuffisance de planification, à l'instar du développement touristique des Costas espagnoles. Ce type de développement urbanistique rapide et spatialement mal maîtrisé pose des problèmes de circulation de par l'insuffisance des infrastructures routières existantes. Les tendances visent un développement urbain continu le long du trait de côte, structuré par des axes routiers desservant principalement les plages³². En France, la Mission Racine transforme radicalement en quelques années le paysage littoral de la région Languedoc-Roussillon en créant huit stations balnéaires. C'est le cas également du secteur de Saïdia : le site a été retenu pour la construction d'une des six grandes stations touristiques du plan AZUR.

Certains de ces littoraux sont aujourd'hui densément urbanisés et l'extension de l'urbanisation y est ralentie (Costa Blanca, littoral de Provence-Alpes-Côte-d'azur, plaine de Corinthe). On y observe un phénomène de densification de l'habitat sur les espaces déjà consolidés. À l'inverse, certaines côtes tunisiennes et marocaines sont en plein dynamisme et semblent reproduire les modèles d'aménagement des rives Nord de la Méditerranée.

Certaines franges littorales se sont artificialisées rapidement à certaines périodes et plus lentement à d'autres, avec un rythme qui s'accélère notamment dans les années 1980-1990 sur la Costa Brava, dans les années 1970-1980 puis dans les années 2000, sur le littoral sahélien. En effet, aux hôtels isolés des années 1960 se sont ajoutés de grands complexes touristiques dans les années 1980 à Sousse³³, les stations balnéaires se sont multipliées en Tunisie dans les années 1970, et le dynamisme des construc-

²⁵ INSEE, 2005

²⁶ C. Perrin, *Interactions entre les différentes échelles de planification littorale dans la Maremme toscane (Italie)*, Rencontre thématique internationale « Régulation publique de l'urbanisation et des conflits d'usage », École Française de Rome, 7 septembre 2009, Aix-en-Provence.

²⁷ R. Huete-Nieves, *La valorisation touristique : une occasion pour la préservation des parcs naturels sur le littoral sud d'Alicante*, Communication à la journée d'étude

du Programme Ramsès² *Multifonctionnalité et valorisation touristique*, 16 octobre 2009, Athènes.

²⁸ A. Cadoret et V. Lavaud-Letilleul, *L'urbanisation illégale... cit.*

²⁹ S. Nikolaïdou, *L'urbanisation littorale... cit.*

³⁰ A. Humbert, *Observations... cit.*

³¹ *Ibid.*

³² M. Bouraoui et R. Vidal, *Urbanisation... cit.*

³³ *Ibid.*

tions reprend ces dernières années, avec dans les années 2000 la création d'un boulevard de la mer, des promenades en front de mer, favorisant ainsi un accès à des espaces publics. Sur la Costa Brava, les premières excroissances urbaines apparaissent dès les années 1950. De même au Maroc, sur le secteur de Tetouan, l'urbanisation littorale est plus ancienne mais en accélération avec une forte pression sur la côte où se combinent le processus d'implantations touristiques et le phénomène de périurbanisation de Tetouan, avec des cités dortoirs³⁴. En France, l'urbanisation continue de conquérir des espaces agricoles et naturels, mais à un rythme de progression plus lent. L'artificialisation semble davantage maîtrisée notamment par l'application de la réglementation. Cependant, le mitage des espaces ouverts est très présent sur les littoraux français et s'est intensifié ces dernières décennies.

LES TYPES D'ESPACES ARTIFICIALISÉS ET LES ENJEUX

L'artificialisation des zones côtières s'étend et s'intensifie sur les espaces ruraux littoraux au détriment d'espaces agricoles, de zones humides, de secteurs boisés ou encore d'espaces dunaires. Ce processus renforce ou fait naître des enjeux sociaux, économiques, environnementaux, politiques et culturels majeurs.

L'artificialisation des terres agricoles

Un processus commun à l'ensemble des littoraux méditerranéens

Dans les espaces ruraux littoraux, la population augmente, mais la population agricole diminue, surtout au Nord de la Méditerranée³⁵.

De nombreux agriculteurs ayant de faibles rendements n'ont pas été en mesure de se positionner par rapport à la concurrence internationale et ont préféré vendre leurs parcelles à des fins spéculatives. En effet, faiblement rentables, les terres oléicoles de Sousse (Tunisie) ont fortement diminuées ces dernières années³⁶. On y observe un «mouvement de migrations des exploitations agricoles vers l'arrière-pays». Cela occasionne un mitage de l'espace avec des villégiatures qui se construisent là où les parcelles sont libres³⁷. Dans la plaine de Messoghia, en Grèce, la pression foncière s'effectue au détriment de l'espace agricole. Dans les années 1990, les terrains forestiers et agricoles se sont transformés en espaces résidentiels, et les terres agricoles ont été réaffectées à des occupations commerciales, industrielles et artisanales³⁸. L'analyse diachronique de photographies aériennes sur les Costas espagnoles révèle un net recul de l'activité agricole comme au nord de Castellon où la plaine agricole présente de nombreuses parcelles en voie d'abandon³⁹. La Huerta traditionnelle de la région de Murcie en Espagne se métamorphose avec la construction de grands centres commerciaux et de *resorts*, tel que le complexe «Polaris World» (cf. *infra* encadré). Au Maroc, le complexe touristique «Mediterrania Saïdia», dont les travaux se sont terminés en 2009, accueille le troisième port de plaisance de la Méditerranée et s'étend sur 700 hectares. Il dispose d'une capacité d'accueil de 30 000 lits et possède trois terrains de golf professionnel, artificialisant les espaces naturels et nécessitant un apport en eau considérable.

L'extension urbaine gagne du terrain sur les espaces ouverts. Dans la plaine de Corinthe, une forte expansion urbaine s'est réalisée sur des terrains agricoles sous forme d'un gradient des rivages de la mer à l'arrière-pays. On observe une forte densité du bâti près du littoral et un mitage de l'espace rural de plus en plus

³⁴ T. Guineberteau, A. Cadoret, *Programme ORECOLM...* cit.

³⁵ Plan Bleu, *Littoral et «littoralisation»...* cit.

³⁶ S. Angles, *Les paysages oléicoles dans les espaces littoraux méditerranéens touchés par le développement touristique : disparition ou renaissance*, Communication à la

journée d'étude du Programme Ramsès² *Multifonctionnalité et valorisation touristique*, 16 octobre 2009, Athènes.

³⁷ M. Bouraoui et R. Vidal, *Urbanisation...* cit.

³⁸ S. Nikolaïdou, *L'urbanisation littorale...* cit.

³⁹ A. Humbert, *Observations...* cit.

lâche plus on s'éloigne des côtes. L'accessibilité à la capitale s'étant fortement améliorée ces dernières années, les néo-ruraux sont de plus en plus nombreux sur les versants montagneux. Ils achètent des terres agricoles et y construisent une maison individuelle, non sans soulever des problèmes de cohabitations avec les autochtones⁴⁰. En Tunisie, l'extension urbaine prend suffisamment d'ampleur pour encercler des terres agricoles. C'est le cas dans la plaine de Soukra, où on observe un passage entre une agriculture de zone rurale à une agriculture périurbaine qui tend aujourd'hui vers une agriculture urbaine⁴¹. Sur le territoire d'Alicante, «la construction horizontale a été généralisée dans la dernière décennie, occupant des espaces sans cesse plus vastes, en se déplaçant vers les communes rurales d'une large frange pré-littorale et intérieure»⁴².

Des enjeux multiples

Les enjeux liés à l'urbanisation des espaces agricoles sont multiples : économique, identitaire, paysager et environnemental. Économique, car même si une région agricole est dynamique comme dans la plaine de Messoghia en Grèce, l'activité agricole y est fragilisée par le secteur tertiaire⁴³. Le contexte socio-économique se transforme quand se construit une station balnéaire telle que celle de Saïda où 40 000 emplois directs sont attendus⁴⁴. Identitaire, car la diminution du nombre d'agriculteurs pèse sur les communautés traditionnelles (Tunisie, Grèce), avec des relations sociales entre néo-ruraux et autochtones

de plus en plus complexes et tendues. Dans le cas des étangs littoraux languedociens, les risques de pollution, accrus par l'augmentation de l'urbanisation sur leurs pourtours et la croissance du nombre de plaisanciers, font craindre aux pratiquants d'activités halieutiques une disparition d'un métier à fort caractère identitaire⁴⁵. Paysager, car certains paysages n'existent pas ailleurs. L'agriculture littorale à Sousse est très diversifiée du fait des conditions climatiques et pédologiques : quand on s'approche de la mer, les paysages changent, car l'irrigation disparaît avec la faible profondeur de la nappe phréatique. Environnemental, car l'urbanisation des espaces ouverts s'accompagne d'une perte de biodiversité et peut engendrer des pollutions qui nuisent aux activités primaires. C'est le cas notamment pour les activités halieutiques des étangs littoraux en Languedoc-Roussillon. Les stations d'épuration des agglomérations et stations balnéaires rejettent leurs eaux dans ces étangs mais sont souvent saturées en périodes estivales, ce qui engendre des pollutions aquatiques nuisant à la qualité de l'eau et pouvant occasionner des interdictions de vente des coquillages qui y sont cultivés.

L'artificialisation des espaces naturels

Le comblement des zones humides

De nombreuses zones humides ont été comblées pour gagner des terrains constructibles. Dans l'Hérault, «la perte en eau des cinquante dernières années a été équivalente à celle des deux siècles précédents»⁴⁶. En

⁴⁰ M. Petrou et T. Anthopoulou, *Autochtones et nouveaux résidents dans la plaine littorale agricole de Corinthe. Quelles perspectives d'une gestion multifonctionnelle de l'espace rural?*, Rencontre internationale Multifonctionnalité et valorisation touristique, École française de Rome, Athènes, 2009.

⁴¹ B. Houman et M. Baraoui, *Quelles perspectives pour les espaces agricoles dans les projets de valorisation touristique du littoral tunisien : le cas de la plaine de Soukra dans le Grand Tunis*, Communication à la journée d'étude du Programme Ramsès² Multifonctionnalité et valorisation touristique, 16 octobre 2009, Athènes.

⁴² R. Huete-Nieves, *La valorisation touristique...* cit.

⁴³ S. Nikolaïdou, *L'urbanisation littorale...* cit.

⁴⁴ T. Guineberteau, A. Cadoret, *Programme ORECOLM...* cit.

⁴⁵ A. Cadoret, *Face à la multifonctionnalité : régulation imposée ou co-construite? Analyse comparative de deux territoires lagunaires*, Communication à la journée d'étude du Programme Ramsès² Valorisation touristique et multifonctionnalité, 16 octobre 2009d, Athènes.

⁴⁶ Conservatoire des espaces naturels du Languedoc-Roussillon, *Sauvons les étangs du littoral du Languedoc-Roussillon*, dans *Science et Nature*, N° spécial hors série, 1996, p. 34.

Espagne, des marécages et des salines occupaient les territoires côtiers à la frontière portugaise dans les années 1980. À l'heure actuelle, les salines ont quasiment disparu et ont cédé la place à des marinas. Alors qu'il y a trente ans on évitait les marécages, on recherche aujourd'hui les marais comme espace refuge⁴⁷. D'autres espaces s'artificialisent aujourd'hui au sein de zones naturelles : c'est «la conquête des angles morts», segments littoraux qui connaissent un développement touristique plus récent (citons par exemple le nord de Valence, la région de Castellion et l'extrémité de l'Andalousie avec la frontière portugaise)⁴⁸. Dans la province de Murcie, le gouvernement régional déclare urbanisables 85 000 hectares dans les municipalités littorales en 2004. Parmi les projets prévus, celui de la construction de la Marina de Cope visant à être le plus grand complexe urbano-touristique d'Europe et dont l'accès est facilité par l'autoroute Cartagena-Vera, qualifiée de «route de la spéculation». Grâce à la loi du sol de 2001 de la région de Murcie, 1 600 hectares du parc régional Cabo Cope-Calnegre ont été déclassés pour construire ce complexe⁴⁹. Ce cas souligne les ambiguïtés quant aux orientations de gestion des espaces littoraux, caricaturalement entre des élus locaux en accord avec les promoteurs immobiliers et les gouvernements national et régional partisans d'une protection du littoral. Cette protection constitue aussi un atout que les tours opérateurs mobilisent pour vendre leurs produits. Ainsi, la proximité entre complexes touristiques et espaces naturels protégés est valorisée. Une zone humide devient un bien de consommation, comme les sites RAMSAR en Espagne et au Maroc. Les sites protégés sont utilisés pour réaliser des bénéfices économiques (pour louer ou vendre une chambre ou un appartement), mais aucune compensation

n'est imaginée pour anticiper ou remédier aux dommages engendrés par la hausse de la fréquentation sur ces espaces fragiles. On assiste par ailleurs à la promotion de l'environnement par les labels que s'offrent des stations touristiques pour attirer les clients telle que la station *Mediterrania Saïda* au Maroc qui se qualifie d'«éco-station».

Des massifs dunaires menacés

Les massifs dunaires ont quant à eux souvent été aplanis pour construire de stations balnéaires (secteur de Saïda, Maroc; région Languedoc-Roussillon, France). En Espagne et surtout dans le secteur d'Alicante, de multiples habitations sont implantées sur les dunes littorales⁵⁰. Ces constructions sont soumises à des risques importants, notamment lors de tempêtes marines. Les dommages sont parfois considérables du fait de la densité du bâti sur le front de mer. Sur la plage de l'Almadrava (Espagne), «il y a une cinquantaine d'années, les dommages étaient presque anecdotiques : il y avait des tempêtes marines, mais il n'y avait pas de structures humaines susceptibles de subir des dommages»⁵¹. Au Maroc et en Tunisie, le sable des dunes est exploité pour les matériaux de construction et a fait disparaître la réserve des sédiments nécessaire à l'équilibre des côtes⁵². L'érosion du littoral est un enjeu important tant au niveau environnemental qu'économique. En effet, Tanger a perdu 53% de ses nuitées touristiques suite à la quasi-disparition de la plage dans les années 1990⁵³. La construction d'ouvrages de lutte contre l'érosion ou les aménagements qui s'avancent dans la partie maritime tel les ports de plaisance contribuent à perturber le transport sédimentaire et modifient la dérive littorale.

⁴⁷ A. Humbert, *Observations...* cit.

⁴⁸ *Ibid.*

⁴⁹ M. François, *Agriculture et urbanisation...* cit.

⁵⁰ M. Tros de Ilarduya, *Impact des tempêtes marines : une mauvaise occupation du sol? Le cas d'Alicante*, Communication à la journée d'étude du Programme

Ramsès² *Typologies des conflits littoraux*, 3 juillet 2009, Madrid.

⁵¹ *Ibid.*

⁵² R. Paskoff, *Côtes en danger*, Paris, 1993, p. 250.

⁵³ Plan Bleu, *Littoral et «littoralisation»*,... cit.

Le mitage des espaces littoraux méditerranéens

L'urbanisation discontinue se caractérise par l'implantation de bâti en milieu agricole ou naturel, en retrait des zones vouées à l'urbanisation, sur des espaces remarquables du point de vue paysager et naturel, parfois protégés à ce titre (sites inscrits, classés, zones Natura 2000, ...). Ces constructions ont très souvent un caractère illégal et participent au mitage des espaces littoraux. Cabanes ou cabanons en France, *baracche* en Italie, les termes varient selon les pays, mais ces habitats ont pour objet commun d'occuper de façon illicite un espace car aucun permis de construire, ni autorisation administrative n'a été délivré pour leur installation. Ce phénomène s'intensifie depuis les années 1980 sur certaines portions du littoral du Languedoc-Roussillon⁵⁴. À Follonica (Italie), l'urbanisation spontanée s'est consolidée au fil du temps sur des terrains publics. L'État a toléré cette pratique, puis a accordé des concessions sur l'espace public⁵⁵. Dans la région d'Athènes, il existe plus de 300 000 constructions édifiées illégalement⁵⁶. Le bâti lié à l'exploitation du milieu (agriculture et chasse) prend une fonction récréative et résidentielle. Cet habitat illégal soulève des problèmes importants en termes d'aménagement du terri-

toire, par le manque d'infrastructures pour accéder aux habitations, l'absence de réseaux d'assainissement notamment en Grèce et en Languedoc-Roussillon. Les autorités publiques longtemps ont tolérées ces habitats mais leur augmentation occasionne aujourd'hui d'importants problèmes environnementaux et met en question la responsabilité des élus locaux par rapport aux risques d'inondation ou d'incendie auxquels sont soumis certaines cabanes. Or, les acteurs publics n'ont pas toujours la volonté ou les moyens de coordonner leurs actions pour lutter contre ce mitage de l'espace littoral.

Les zones côtières méditerranéennes présentent des caractéristiques communes quant aux dynamiques spatiales d'urbanisation des espaces agricoles et naturels. Les rythmes de progression varient, mais dans tous les cas on observe un glissement de fonctionnalité du sol, entraînant des perturbations environnementales avec un appauvrissement du capital naturel et une dégradation paysagère, des changements socio-économiques et une modification des enjeux territoriaux. Ces éléments font émerger des tensions qui s'expriment en conflits, modifiant à leur tour les choix de développement des zones côtières.

Anne CADORET

⁵⁴ A. Cadoret et V. Lavaud-Letilleul, *L'urbanisation illégale...* cit.

⁵⁵ C. Perrin, *Interactions...* cit.

⁵⁶ S. Nikolaïdou, *L'urbanisation littorale...* cit.

ANNEXE

LES RESORTS DE LA RÉGION DE MURCIE, ESPAGNE

par Marie FRANÇOIS

La Région de Murcie a basé son économie sur l'agriculture irriguée, jusqu'à ce que, dans les années 2000, le tourisme et l'immobilier soient promus piliers du développement économique régional. On assiste à l'apparition d'un phénomène nouveau par son ampleur nommé «*urbanización del campo*».

On peut distinguer trois types d'urbanisation dans la région de Murcie : la croissance urbaine des villes de Murcie et de Cartagena, l'urbanisation touristique littorale à partir de noyaux touristiques préexistants (à San Javier ou San Pedro del Pinatar par exemple) et l'urbanisation touristique qui se développe à l'intérieur de la région autour des petites villes telles que Torre Pacheco, Totana, Fuente Alamo et d'Alhama de Murcia où de vastes superficies agricoles disparaissent pour implanter centres de loisirs, parcs, équipements sportifs, et des *Resorts* : des complexes touristique-résidentiels fermés sur le modèle des *Gated Communities*.

Dès les années 1990, les responsables politiques régionaux et les acteurs économiques et financiers ont souhaité diversifier l'offre touristique traditionnelle, faite de soleil et de plage, et l'étendre à l'ensemble de la région. C'est ainsi, que le *Resort*, destiné essentiellement aux populations étrangères majoritairement britanniques, est devenu le nouveau modèle touristique et résidentiel.

Depuis sa création en 2001, l'entreprise murcienne Polaris World a construit 7 *Resorts* avec l'appui financier des banques Cajamurcia et Caja de Ahorro del Mediterraneo. Ces complexes sont implantés à l'intérieur de la région, dans un rayon de quinze minutes de la mer. Ils offrent plus de 15 000 logements, un golf chacun et occupent au total une superficie de près de 1 600 hectares. La concurrence avec l'agriculture porte donc à la fois sur l'espace et sur les ressources en eau.

Ces complexes «tout en un» transforment les modes de vie, la culture et les relations sociales : ce sont des espaces privés et exclusifs où seuls les membres se côtoient. Dans un *Resort*, on peut se loger, jouer au golf, faire ses courses, se soigner et se divertir voire s'éduquer. Et si certains services ne sont pas présents, Polaris a créé un réseau de bus reliant ses *Resorts*. Ces complexes résidentiels engendrent ainsi un processus d'enclavement et d'entre soi, une vie en autarcie où sécurité et sélectivité jouent un rôle clé.

Face à cette urbanisation explosive, à la spéculation et à la corruption, une opposition citoyenne s'est organisée. Diverses associations réunies en plateformes combattent un projet en particulier, défendent les valeurs locales contre les politiciens qui vendent la région aux étrangers ou cristallisent l'opposition entre agriculteurs irrigants et partisans de l'urbanisation. Les grandes entreprises immobilières sont prises à partie. Et la principale responsable est Polaris World, rebaptisée «*Specularis World*».

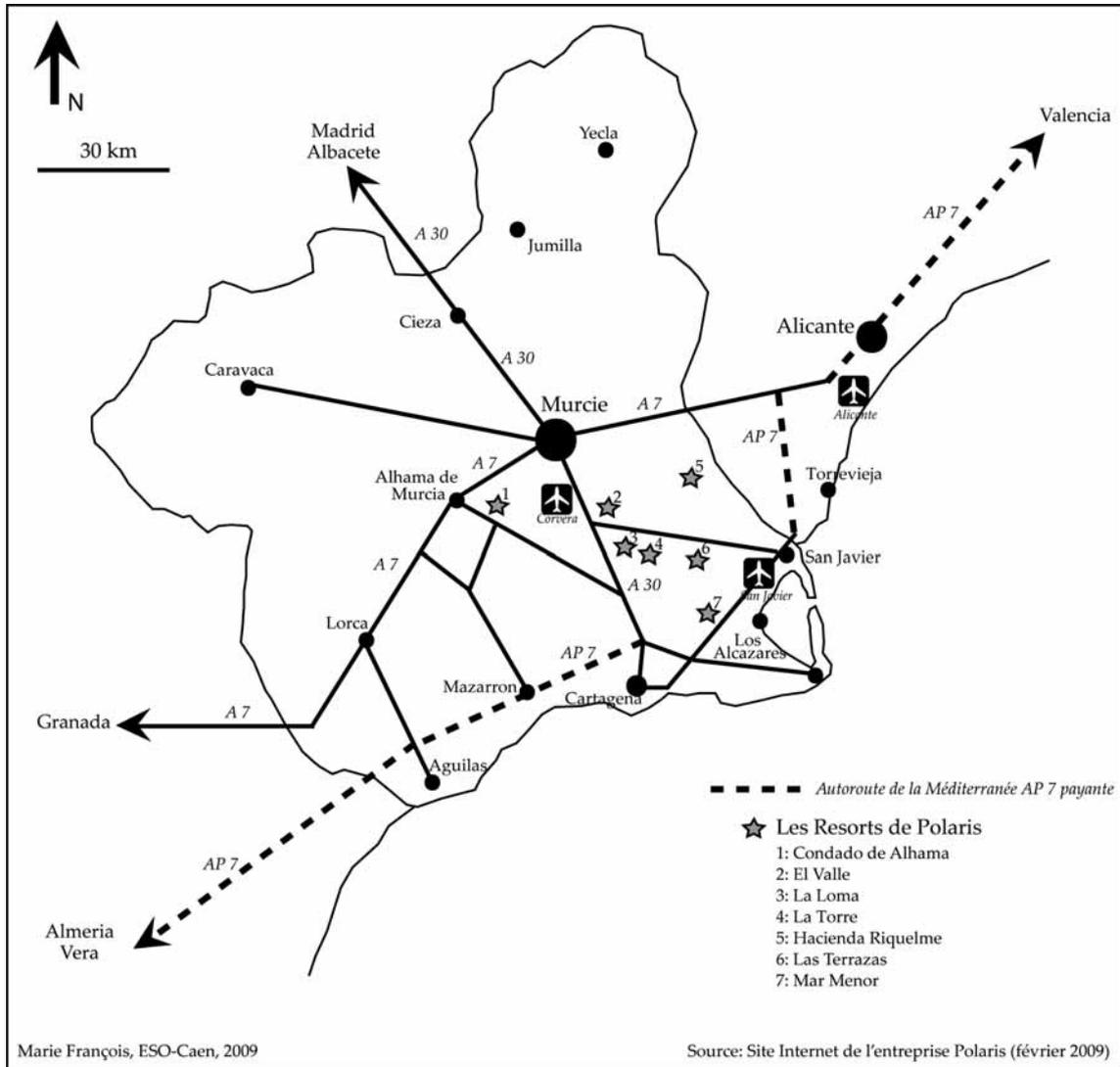
Cependant, la crise de 2007-2009 a touché durement l'immobilier en Espagne. Les promoteurs ont été obligés de brader les prix des logements et des terrains. L'entreprise Polaris World s'est trouvée en situation d'insolvabilité, «*la dette de toutes ses entreprises avoisinant les 100 millions d'euros*» (*La Razón*, 29 décembre 2009) et elle a dû négocier le rachat de son patrimoine par les banques pour un montant de quelques 83 millions d'euros. Des enseignes publicitaires «offres exceptionnelles», «promotions» jalonnent aujourd'hui les zones touristiques, questionnant le devenir de ces projets, de ces terrains et de ces milliers de logements.



Fig. 2 – Vue aérienne du Torre Golf Resort de la société Polaris.



Fig. 3 – Le Torre Golf Resort de la société Polaris (cliché M. François, 2007).



Carte 1 – Les *resorts* de Polaris dans la région de Murcia en 2009.