



HAL
open science

Analyse géographique des inégalités environnementales et écologiques en milieu littoral urbain

Virginia Kolb

► **To cite this version:**

Virginia Kolb. Analyse géographique des inégalités environnementales et écologiques en milieu littoral urbain. Géographie. Université de La Rochelle, 2015. Français. NNT: 2015LAROS025. tel-01307072v2

HAL Id: tel-01307072

<https://hal.science/tel-01307072v2>

Submitted on 28 Sep 2016

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.



UNIVERSITÉ DE LA ROCHELLE

ÉCOLE DOCTORALE
Sciences pour l'environnement Gay-Lussac

UMR 7266 Littoral Environnement et Sociétés (LIENSs)- équipe AGÎLE

THÈSE

présentée par :

Virginia KOLB

soutenue le 20 novembre 2015
pour l'obtention du grade de Docteur de l'Université de La Rochelle

Discipline : Géographie

Analyse géographique des inégalités environnementales et écologiques en milieu littoral urbain

JURY :

Philippe DEBOUDT

Gunilla ALMERED OLSSON

Maria Rosario PARTIDARIO

Nathalie LONG

Pascal MARTY

Pierre CORNUT

Professeur, Université de Lille 1, Président du jury

Professeur, Université de Göteborg, Rapporteur

Professeur, Institut Supérieur Technique de Lisbonne, Rapporteur

Chargé de recherche, UMR LIENSs, La Rochelle, Directrice de thèse

Professeur, École Normale Supérieure de Lyon, Directeur de thèse

Chargé de cours, Université de Mons, Examineur

Avant-propos et remerciements

Ce travail s'inscrit dans le cadre du projet INEVI, financé par la Fondation de France (Appel à projet : Quels littoraux pour demain ?). La thèse a été réalisée au sein de l'Unité Mixte de Recherche Littoral, Environnement, Sociétés du Centre National de la Recherche Scientifique (UMR CNRS 7266). Cette thèse s'inscrit dans la continuité du projet MASPLU : Méthodes d'analyse et de suivi des inégalités environnementales en milieu littoral urbanisé soutenu par des fonds européens FEDER sur la période 2011-2013. Durant les trois ans de thèse, en parallèle de l'activité de recherche, des activités administratives (représentante des doctorants au sein de l'école doctorale Gay Lussac, et du Conseil Scientifique de l'UMR LIENSs 7266) ainsi que des activités complémentaires d'enseignement ont été menées. Enfin cette thèse s'inscrit dans le cadre d'un Label Européen, réalisé durant un séjour de trois mois à Göteborg en Suède (School of Global Studies).

Je tiens à profiter de cet avant-propos pour exprimer mes remerciements à Nathalie Long et Pascal Marty qui ont accepté de diriger cette thèse. Grâce à leur disponibilité, leurs conseils avisés, leur confiance et leur soutien j'ai pu mettre un point final à ce travail.

En tant que géographe, j'ai un goût prononcé pour l'ailleurs, la découverte, les échanges. Aussi dans le cadre de cette thèse j'ai eu la chance de pouvoir partir 3 mois en Suède dans le cadre d'un Label Européen. Ce voyage n'aurait pas été le même sans Madame le Professeur Gunilla Almered Olsson (School of Global Studies de Göteborg) qui a tout fait pour rendre ce séjour le plus agréable possible.

Je tiens également à remercier Lydie Laigle, Samuel Robert, Didier Vye, Frédéric Rousseaux et Julie Le Gall d'avoir accepté de participer à mes Comités de Suivi de Thèse. Leurs nouveaux regards et leurs remarques ont permis d'affiner et de préciser ce travail.

Je remercie tous les membres de l'équipe AGÎLE (Approche Géographique Île, Littoraux, Environnement) pour leur gentillesse et leur disponibilité. Un grand merci à Frédéric Rousseaux, mon tuteur d'enseignement, pour ses conseils précieux sur le métier d'enseignant, Didier Vye pour ses relectures et les échanges, nombreux, que nous avons pu avoir et enfin Pascal Brunello et Cécilia Pignon-Mussaud pour leur aide en cartographie et en géomatique.

Je remercie également les services de la communauté d'agglomération de La Rochelle, de la Chambre de Commerce et d'Industrie, de l'association ATMO pour l'ouverture dont ils font preuve dans l'échange de données. Enfin ce travail qui s'appuie sur de nombreuses données d'entretiens ne serait rien sans la source principale : les interrogés. Merci donc aux actifs et aux élus qui ont accepté de prendre un peu de leur temps pour nourrir ce travail de recherche.

Je remercie la team de la dernière ligne droite Gabrielle, Dorothee, Lara (c'est bon je vais arrêter de venir dormir chez toi tous les quatre matins), et ma mère pour leurs relectures, leur aide, leur soutien et toutes ces discussions sans queue ni tête qui permettent de prendre du recul sur des choses que l'on voit parfois d'un peu trop près...

Un grand merci à tous les collègues du laboratoire pour leur gentillesse tout au long de ces trois ans et des années précédentes. Plus particulièrement, merci à Aurélie (we did it !! il n'y a plus qu'à aller élever des chèvres) avec qui j'ai partagé les fameux derniers mois jalonnés d'angoisses, de doutes, de brèves de passerelles et surtout de nouilles chinoises et de nuits de travail.

Je voudrais également remercier ma famille sans qui je n'en serai pas là aujourd'hui, ma mère, ma sœur, mon père, ma tante, mon oncle, ma cousine pour leur soutien, leur présence et leur compréhension indéfectible. Merci à Lucette et Nicolas Savitsky, mes grands-parents, qui seront toujours dans mon cœur.

Enfin mes dernières pensées, les plus tendres, vont à Cédric qui me pousse toujours à aller plus loin, qui accepte mes absences, mes humeurs et qui m'a soutenue sans faillir et ce n'est pas chose aisée, tout au long de ce voyage doctoral.

Sommaire

Sommaire	5
Liste des abréviations	7
Introduction générale	9
Chapitre 1. Les inégalités environnementales et écologiques dans les territoires urbains littoraux	15
Introduction	15
1. La ville durable européenne.....	15
2. Les inégalités environnementales et écologiques	24
3. Les communautés d'agglomération littorales de taille moyenne en France comme laboratoire de recherche	31
Conclusion.....	37
Chapitre 2. La communauté d'agglomération de La Rochelle	39
Introduction	39
1. Les communautés d'agglomération	39
2. La communauté d'agglomération littorale de La Rochelle : un dynamisme porté par l'attractivité	44
Conclusion.....	72
Chapitre 3. Proposition d'une méthodologie d'analyse des inégalités environnementales et écologiques en milieu littoral urbain	73
Introduction	73
1. Comment aborder les inégalités environnementales et écologiques dans les intercommunalités ?	75
2. Des indicateurs pour mesurer la qualité du territoire	80
3. Une approche qualitative des inégalités environnementales et écologiques	104
Conclusion.....	117
Chapitre 4. Identification et caractérisation des inégalités environnementales et écologiques dans le contexte littoral urbain	119
Introduction	119
1. Diagnostic territorial des inégalités environnementales et écologiques dans les communautés d'agglomération de taille moyenne à l'échelle nationale	120
2. Diagnostic territorial des inégalités environnementales et écologiques dans les communautés d'agglomération littorales de taille moyenne	131
3. Du diagnostic territorial à l'identification des inégalités environnementales et écologiques	141

4. À l'échelle des CA littorales à urbanité stabilisée, quelles inégalités pour quelles communes ?.....	145
5. Mesure par indicateurs des inégalités environnementales et écologiques : le cas de la communauté d'agglomération de La Rochelle	157
6. Les inégalités environnementales et écologiques et les actifs : perceptions, représentations et comportements	190
Conclusion.....	246
Chapitre 5. Approche systémique des inégalités environnementales et écologiques à partir de l'analyse des relations entre populations et territoire de vie	249
Introduction	249
1. L'intérêt d'une approche globale, multi scalaire et qualitative des inégalités environnementales et écologiques	250
2. Les élus face aux inégalités environnementales et écologiques : quelles propositions ?	256
3. Le PLUi, un outil de lutte contre les inégalités?	273
4. Les conditions d'engagement en faveur du bien commun.....	276
Conclusion.....	280
Conclusion générale	283
Bibliographie.....	287
Annexes	303
Table des illustrations.....	351
Table des cartes	352
Table des tableaux	354
Table des figures	357
Table des encadrés	359
Table des photos.....	360
Table des équations	360
Table des annexes.....	361
Table des matières	363

Liste des abréviations

ACP	Analyse en Composantes principales
APPB	Arrêtés Préfectoraux de Protection de Biotopes
BDTOPO	Base de données topographique
BRGM	Bureau de Recherches Géologiques et Minières
CA	Communauté d'Agglomération
CAH	Classification ascendante Hiérarchique
CCI	Chambre de commerce et d'industrie
CCI	Chambre de Commerce et d'Industrie
CDD	Contrat à Durée Déterminée
CDI	Contrat à Durée Indéterminée
CGDD	Commissariat général au développement durable
DDTM	Direction Départementale des Territoires et de la Mer
DGFIP	Direction Générale des Finances Publiques
DREAL	Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement
EPCI	Établissement Public de Coopération Intercommunale
HLM	Habitation à Loyer Modéré
IEE	Inégalité Environnementales et Écologiques
IGN	Institut Géographique National
INSEE	Institut National de la Statistique et des Études Économiques
MEDDE	Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie
OCDE	Organisation de Coopération et de Développement Économique
PLU	Plan Local d'Urbanisme
PLUi	Plan Local d'Urbanisme intercommunale
PUCA	Plan Urbanisme Construction Architecture
RPG	Registre Parcellaire Graphique
SOeS	Service de l'observation et des statistiques

ZICO Zones Importantes pour la Conservation des Oiseaux
ZNIEFF Zones Naturelles d'Intérêt Écologique Faunistique et Floristique 1 et 2

Introduction générale

« Comprendre l'être humain ne consiste pas simplement à le connaître en tant qu'individu. En effet, nous sommes tous dépendants de notre milieu de vie. La compréhension de l'être humain suppose aussi une compréhension du milieu dans lequel il vit. Le milieu affecte l'individu, comme en retour l'individu est quelquefois en mesure d'amener des changements dans son milieu. Cependant, il est rare que les individus vivent tout à fait seuls, c'est le plus souvent comme collectivités qu'ils s'affirment et transforment leur milieu de manière notable. Mais qu'est-ce que le milieu dans lequel vivent les êtres humains ? Quelles relations peut-on analyser entre l'humain et son milieu ? Comment ce milieu peut-il être transformé? » (Tremblay, 1990)

La géographie est l'étude de la production et de l'organisation de l'espace. En tant que ressource, l'espace sert à assurer les besoins élémentaires des sociétés (habiter, manger, produire et consommer, se déplacer...) et sert à la reproduction sociale (Brunet et al., 1992). Chaque espace reflète donc la société par laquelle il est produit, sociétés qui par essence sont hétérogènes. Comme le décrit Jean-Jacques Rousseau, l'apparition des sociétés va de pair avec un certain regard porté sur l'autre : *« Chacun commença à regarder les autres et à vouloir être regardé soi-même, et l'estime publique eut un prix. (...) Et ce fut là le premier pas vers l'inégalité »*. L'espace se retrouve ainsi partagé de façon inégalitaire entre des groupes d'individus. L'étude des inégalités a fortement été liée aux études de géographie humaine car ce sont des éléments indissociables de la société. Dans la ville, espace concentré de la société, ces inégalités sont encore plus prégnantes et sont exacerbées par l'agglomération de personnes et d'enjeux différents. Les inégalités liées à l'environnement sont apparues et ont été étudiées très tôt dans les villes. Au 19^{ème} siècle, le géographe Elisée Reclus dans son œuvre « L'Homme et la Terre » montrait des phénomènes de regroupement autour de certaines aménités : *« toutes nos villes [offrent] le pénible et fatal contraste du luxe et de la misère, conséquence nécessaire de l'inégalité, de l'hostilité qui coupent en deux le corps social »* (Reclus in Dorier-Apprill, 2006).

Dans leur rapport à l'environnement urbain, que ce soit en termes d'exposition, de pratiques, d'usages mais aussi de territoire de vie, les populations sont inégalitaires car l'environnement est hétérogène. Depuis une trentaine d'années, de nouveaux questionnements sont apparus sur la durabilité des relations entre l'homme et son milieu de vie et sur l'influence des inégalités sur ces relations. Dans le contexte de la construction de la ville durable, comme les Agendas 21 le préconisent, les objectifs avancés sont de rendre les territoires accessibles à tous en termes de logements, d'emplois, de transports, de services, de culture sans que la production d'externalités soit multipliée. Dans la manière dont la ville durable est pensée par les élus et aménageurs, il apparaît que les corrélations entre les inégalités sociales et les différences de qualité du territoire de vie doivent être atténuées. Le concept d'inégalités environnementales et écologiques (Durand & Jaglin, 2012; Emelianoff, 2008; Faburel & Roy, 2006; Laigle & Oehler, 2004; Garnier, 2002), qui renvoie à des différences observées et perçues pouvant défavoriser des individus ou groupes d'individus dans leur rapport au milieu de vie, permet d'aborder les différents aspects des cadres de vie et d'observer en parallèle la distribution des profils de populations.

Cette thèse se propose d'analyser de façon systémique les 4 grands types d'inégalités environnementales et écologiques dans le cadre urbain. L'intérêt de ce concept est de permettre une approche systémique pour appréhender de manière globale les inégalités et leurs relations.

Les territoires, construits par les politiques pour les habitants, sont composés d'espaces dont la valeur environnementale est hétérogène et ce surtout dans les espaces littoraux où les phénomènes de pression et les disparités génèrent des dynamiques spécifiques. Dans ces espaces urbains, les populations actives qui ont une mobilité accrue (et des stratégies résidentielles fortement contraintes), font des choix de localisation résidentielle, élaborent des stratégies en fonction de leurs besoins, de leurs envies, en choisissant d'accepter ou en subissant certaines inégalités. En retour, ces habitants influencent leur territoire de vie (Laigle, 2009) par leur comportement adaptatif face aux inégalités et génèrent des impacts sur leur environnement (pollution, dynamisme associatif, vie de quartier, modification du territoire de vie, valorisation environnementale...). Les relations entre les populations et leur territoire de vie sont influencées par les

caractéristiques démographiques, sociales et économiques des individus qui façonnent leurs parcours de vie.

Les travaux menés sur les inégalités environnementales et écologiques (IEE) soulèvent plusieurs questions :

- celle de l'échelle d'analyse pertinente de ces inégalités
- celle des outils à utiliser pour les mesurer
- celle de l'influence des environnements naturels et surtout du littoral sur l'existence même d'inégalités
- et enfin celle de la corrélation entre inégalités environnementales et écologiques et inégalités sociales.

L'ensemble de ces points peut être rassemblé sous la forme d'une seule problématique :

Comment identifier et caractériser les inégalités environnementales et écologiques dans le contexte littoral urbain? Une approche par l'analyse systémique des relations entre populations et territoire de vie

Plusieurs hypothèses ont guidé notre recherche. La première est que le littoral, par la forte attractivité dont il est l'objet est un vecteur d'intensification ou d'exacerbation des IEE. Dans un deuxième temps, nous avons émis l'hypothèse de l'existence d'interrelations fortes entre les IEE. Nous avons également postulé que les IEE sont perçues à travers l'auto-analyse que les habitants font de leur inscription dans le territoire et sont intégrées dans leurs choix de localisation résidentielle. Enfin, la dernière hypothèse est que l'atténuation des IEE est principalement pensée à travers l'action publique locale d'aménagement urbain.

Dans le cadre de cette thèse, les objectifs sont:

- de définir des indicateurs pour mesurer, cartographier et étudier les inégalités environnementales et écologiques à plusieurs échelles (nationale, du littoral, de la commune et infra communal)
- d'analyser l'influence de l'environnement naturel et notamment du littoral sur la répartition des IEE

- d'étudier les effets des inégalités environnementales et écologiques sur les relations des sociétés à leur environnement de vie
- et enfin d'analyser les réflexions menées en termes d'aménagement dans la réduction des IEE.

Cette thèse se divise en 5 chapitres. Dans le premier chapitre, les fondements conceptuels et contextuels de notre recherche seront présentés à travers trois grandes parties. Dans la première, en partant du contexte du développement durable, la ville durable européenne, son apparition et les principes qui la définissent seront présentés. La ville durable peut être vue comme un outil d'intégration de la justice sociale dans le développement durable. Par ses objectifs, la ville durable pose la question générale de la relation société/environnement et plus particulièrement, celle des interactions physiques et psychologiques entre l'individu et son environnement de vie. Dans ce contexte, les inégalités qui remettent en cause la durabilité des relations société-environnement seront abordées, en montrant notamment l'importance du contexte dans leur analyse. Dans une deuxième partie, le concept d'inégalités environnementales et écologiques sera présenté et défini. Nous verrons comment ce concept est passé du champ politique au domaine scientifique et comment les termes « écologique » et « environnemental » ont été sujets à débat. Enfin, nous situerons ce concept par rapport à celui, plus anglophone, de justice environnementale en montrant encore une fois l'importance du contexte politico-culturel et sociétal. Dans une troisième partie, nous verrons, par une présentation des zones urbaines de taille moyenne et des zones urbaines littorales, dans quelle mesure le contexte spécifique des communautés d'agglomération littorales de taille moyenne en France est un laboratoire de recherche intéressant. Dans cette partie, nous présenterons les travaux scientifiques existants sur le thème des IEE dans le contexte littoral.

Dans le deuxième chapitre, le terrain choisi pour cette étude sera présenté à travers deux grandes parties. Dans la première, les principes qui régissent les communautés d'agglomération françaises seront abordés et une présentation des communautés d'agglomération de taille moyenne sera faite. Dans une seconde partie, la communauté d'agglomération de La Rochelle sera présentée. Nous décrirons les différentes étapes de la construction de ce territoire intercommunal ainsi que les caractéristiques des environnements naturels et les activités qui y sont associées. Nous montrerons, ensuite, que

cette agglomération est un territoire engagé depuis longtemps dans le développement urbain durable et la qualité du territoire de vie. Enfin, nous verrons que l'accroissement de la population est aujourd'hui porté majoritairement par les flux migratoires et nous aborderons l'évolution du profil des habitants, marqué par une modification des profils socio-démographiques des populations résidentes.

Dans le troisième chapitre, les approches méthodologiques utilisées dans ce travail seront présentées à travers trois grandes parties. Ces trois parties correspondent à une démarche en entonnoir, du général au particulier. Dans la première partie, les sources de données disponibles, le choix des données, ainsi que la méthode de classification seront décrites. Nous expliquerons les trois typologies qui ont été réalisées. Dans une deuxième partie, la méthode de création des indicateurs pour mesurer la qualité du territoire à l'échelle infra communale (carroyage de 200m) sera exposée. Le choix des données, ainsi que les méthodes d'agrégation et de calcul des indicateurs seront présentés. Ensuite, une description sera faite de la création des 6 états des lieux et des données les constituant. Enfin, le travail de synthèse des états des lieux sera exposé. Dans une troisième partie, l'approche qualitative des IEE à travers des entretiens sera présentée. Les entretiens directifs auprès des actifs et les entretiens semi-directifs auprès des élus seront abordés par une présentation des grilles d'entretien, des échantillons, des modes de passation et des choix de traitements réalisés.

Dans le quatrième chapitre, les résultats de ce travail de recherche seront présentés à travers 6 grandes parties qui vont du national au local. Les quatre premières parties correspondent à la réalisation de diagnostics territoriaux à l'échelle nationale, du littoral et de la commune. Nous verrons également dans quelle mesure ces diagnostics permettent d'identifier des IEE dans la communauté d'agglomération de La Rochelle. Dans la cinquième partie, les résultats des 6 indicateurs de mesure de la qualité du territoire à l'échelle infra communale ainsi qu'un indicateur synthétique seront décrits. L'exposition des populations aux IEE en fonction de leurs revenus et une typologie spatiale des relations entre les IEE seront également présentées. Enfin, la sixième partie correspond à la présentation des résultats des entretiens réalisés auprès d'actifs résidant dans l'agglomération rochelaise. L'intérêt de l'approche qualitative, l'influence des IEE sur les relations des actifs interrogés au territoire ainsi que le positionnement de ces derniers vis-à-vis des IEE seront exposés.

Le cinquième chapitre composé de 4 parties sera l'objet d'une discussion sur les principaux résultats de ce travail ainsi que sur le positionnement des élus vis-à-vis des IEE. Dans une première partie, l'intérêt d'une approche multi scalaire, globale et qualitative des IEE sera discuté. Puis, dans une seconde partie, une réflexion sera menée sur les propositions des élus quant à la réduction des IEE à travers la densification, le logement social et un travail sur les déplacements. Dans une troisième partie, nous verrons dans quelle mesure un plan local d'urbanisme intercommunal peut être un outil de lutte contre les IEE. Enfin, en traitant de la complexité de la participation des habitants ainsi que de l'importance de l'attachement et de l'appartenance au lieu nous discuterons des conditions d'engagement des individus en faveur du bien commun.

Chapitre 1. Les inégalités environnementales et écologiques dans les territoires urbains littoraux

Introduction

Il apparaît de plus en plus que des liens entre problématiques sociales et objectifs du développement durable peuvent être établis à une échelle locale (Theys, 2002). La ville durable, qui permet l'intégration des questions sociales dans les politiques de développement durable, pose la question de la relation société-environnement. Cette approche locale permet ainsi d'observer les phénomènes ségrégatifs liés aux inégalités sociales et territoriales ainsi que la perception et les représentations des habitants de leur territoire de vie. Ces phénomènes ségrégatifs peuvent être traités à travers le concept d'inégalités environnementales et écologiques qui s'inscrit au cœur des problématiques de durabilité des territoires urbains. Ce type d'analyse nécessite une prise en compte des spécificités des territoires étudiés. Dans le cadre de ce travail, le modèle étudié est celui de la ville littorale moyenne et de la communauté d'agglomération (CA).

1. La ville durable européenne

1.1. Espace urbain et durabilité

1.1.1. Du développement durable à la ville durable

La ville durable s'inscrit dans les réflexions menées depuis près de trente ans, sur le développement durable des sociétés, qui est défini comme un « *développement qui répond aux besoins du présent sans compromettre la capacité des générations futures à répondre à leurs propres besoins* » (Brundtland, 1987). Le droit aux êtres humains « *d'accéder un jour à des niveaux de consommation et de bien-être qui les font rêver* » est reconnu à travers cette notion « *mais impose de respecter l'environnement* » (Claval, 2006). Ce concept, issu à la base de l'économie, a permis de poser un nouveau regard sur les relations entre les sociétés, le territoire¹ et l'environnement en définissant des relations d'interdépendance qui se

¹ « *Portion d'espace terrestre envisagée dans ses rapports avec des groupes humains qui l'occupent et l'aménagent en vue d'assurer la satisfaction de leurs besoins.* » (Elissalde, 2005)

traduisent par des opportunités, des droits, des limites mais aussi des devoirs et des responsabilités.

L'intégration au développement durable d'objectifs forts en termes de justice sociale² bute face à la volonté des pays riches de ne remettre en cause ni leur mode de vie, ni l'économie mondiale –ou seulement à la marge- (Blanchon et al., 2009). La justice sociale reste donc en marge de nombreuses démarches liées au développement durable, en étant soit peu citée (à la Conférence de Rio, seulement 1 principe sur 27 y fait référence), soit envisagée au travers de politiques sectorielles (handicap, sexe...). Au-delà des grands mots d'ordre, les réalisations restent minimales. De plus, deux grandes approches du développement durable existent. La première, qui est la moins partagée, est très radicale et a pour objectif une refonte totale du système existant. La seconde, beaucoup plus courante est plus consensuelle et s'attache à travailler en douceur sur certains aspects de la société (voiture, économie) sans tout remettre en question (Godard, 2013; Brodhag et al., 2004; Vivien, 2013). Enfin, l'évaluation environnementale de la réussite des politiques de développement durable se heurte à la difficulté d'une approche à long terme et au manque de données qualitatives (Partidário & Sheate, 2013; Vivien et al., 2013).

Le concept de ville durable, qui s'attache à une échelle plus grande, peut donc être considéré comme vecteur de l'intégration de la justice sociale dans le développement durable urbain, à l'échelle des territoires de vie (Theys, 2002). Même si des travaux antérieurs s'attachaient déjà à l'analyse des inégalités dans la ville et la justice spatiale (Lefebvre, 1974).

1.1.2. La ville durable, un outil d'intégration de la justice sociale dans le développement durable

La ville durable est apparue dans l'Union Européenne dans les années 90. La prise en compte du développement durable et de sa traduction dans l'espace urbain a mené au lancement de programmes sur les questions urbaines et à l'intégration de ces questions dans les politiques publiques. La mobilisation s'est organisée autour des travaux de groupes

² « La justice sociale est fondée sur l'égalité des droits pour tous les peuples et la possibilité pour tous les êtres humains sans discrimination de bénéficier du progrès économique et social partout dans le monde. Promouvoir la justice sociale ne consiste pas simplement à augmenter les revenus et à créer des emplois. C'est aussi une question de droits, de dignité et de liberté d'expression pour les travailleurs et les travailleuses, ainsi que d'autonomie économique, sociale et politique » (ONU, s. d.)

d'experts sur l'environnement urbain. La première conférence sur les villes durables européennes s'est tenue à Aalborg, en 1994, et a permis la création d'une charte des villes européennes pour la durabilité (Conférence européenne des villes durables, 1994). Depuis la conférence d'Aalborg, 6 autres conférences se sont tenues sur ces questions au niveau européen: Lisbonne (1996), Hanovre (2000), Aalborg +10 (2004), Séville (2007), Dunkerque (2011), Genève (2013). En parallèle, à l'échelle internationale, les travaux des Nations Unies et de l'Organisation de Coopération et de Développement Économique (OCDE) ont aidé à l'intégration de la problématique du développement urbain durable aux préoccupations mondiales (Holec & Sougareva, 2000).

La ville durable peut être définie à travers 3 principes majeurs (Emelianoff, 1999) :

- la ville doit avoir la capacité de se maintenir dans le temps, tout en préservant son identité, un sens collectif, mais également un dynamisme à long terme ;
- sur son périmètre, la ville durable doit offrir une qualité de vie générale en limitant l'hétérogénéité entre les cadres de vie. Cela sous-entend de valoriser la proximité qui se traduit, entre autres, par une mixité sociale et fonctionnelle. La ville durable doit donc s'inscrire dans une démarche de qualité de vie que l'on peut résumer par le terme anglophone de « liveability » proposé par Perez (2013) et défini comme la possibilité de vivre dans un endroit qui plaît à l'individu et qui lui offre les possibilités de s'accomplir (Liveability : « *Live – in a place I like; and have the ability – to perform my tasks* » (Perez, 2013)) ;
- enfin, la ville durable doit permettre, grâce à une évolution équitable sur un plan écologique et social, la réappropriation d'un projet politique et collectif comme ceux des Agendas 21.

Par la recherche d'un différentiel moins important entre les cadres de vie constitutifs de l'espace urbain, la ville durable est donc une ville qui tend à la réduction des inégalités. Elle est pensée par les élus à travers notamment des politiques de densification (autour des emplois, des activités, des infrastructures par exemple), de maîtrise foncière (politique d'accès sociale à la propriété, construction de logements sociaux) ou encore de déplacements urbains (développement en modes de transport durables). Mais la ville

durable soulève encore de nombreux questionnements car elle est vectrice de contradictions, liées notamment à la divergence des exigences entre développement local et global, à la traduction de la durabilité en termes d'aménagement (par exemple à travers une densification ou non du tissu urbain), à la mixité des modes de vie, au marketing environnemental, qui peuvent se traduire par une gentrification éventuelle de certains territoires, ou encore au report possible d'externalités sur des territoires périphériques (Béal et al., 2011; Bernié-Boissard & Chevalier, 2011; Boissonade, 2011; Serrano, 2011; Theys & Emelianoff, 2001). La mise en place institutionnelle du développement urbain durable se heurte à la fois aux pratiques des élus, aux comportements des habitants mais également aux profondes mutations socio-économiques en cours dans la société (Bernié-Boissard & Chevalier, 2011; Cornut et al., 2007; Levy & Emelianoff, 2011).

Un des intérêts majeur de la ville durable est qu'elle prône la participation des habitants au débat institutionnel, notamment à travers les Agendas 21. Elle replace l'habitant au cœur de la ville et valorise son rôle dans les choix de développement. La ville durable est donc un « *outil d'innovation démocratique* » qui permet de « *réaffirmer que la ville de demain reste encore un choix et que ce choix doit être débattu collectivement* » (Theys & Emelianoff, 2001).

1.2. La question de la relation société – environnement

La ville durable traite ainsi de la relation des humains à leur environnement. La notion d'environnement est ici comprise dans son acceptation la plus large, c'est-à-dire ce qui environne, tout ce qui est autour de quelque chose, de quelqu'un (Larousse, 2015). Cela sous-tend de considérer aussi bien les éléments naturels, que matériels, les personnes, les activités, les relations, les cultures ou encore les institutions, sans présumer d'une hiérarchie entre ces éléments (Figure 1).

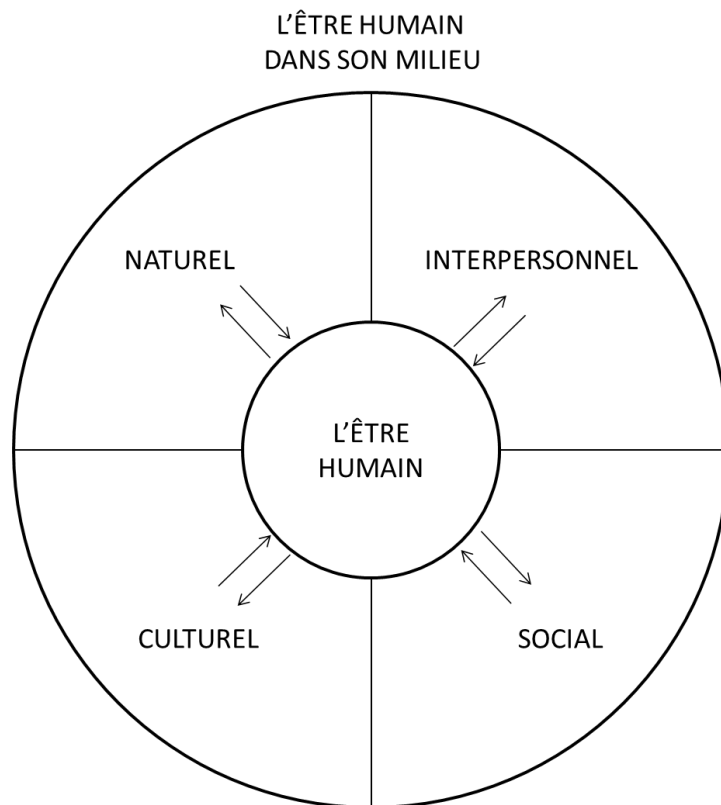


Figure 1 : L'être humain dans son milieu de vie (Tremblay, 1990)

L'être humain est fortement conditionné par l'environnement dans lequel il vit et l'interdépendance entre l'individu et son milieu de vie se traduit de façon fortement circulaire. Les environnements influent sur l'émergence et la nature des acteurs et ces derniers modifient les environnements directement ou via la mise en place de politiques (Lévy & Lussault, 2013). L'environnement est donc une des composantes essentielles de la société (Lévy & Lussault, 2013). Étudier les humains sans étudier leur environnement revient à occulter une partie de ce qui fait la réalité sociale en général, et la réalité de chaque individu, en particulier. L'environnement est également un objet en perpétuelle évolution fortement dépendant des actions des individus. Il représente un équilibre entre l'héritage du passé et la projection vers l'avenir, équilibre qui semble de plus en plus précaire de nos jours.

Le développement urbain durable questionne également la durabilité des relations entre les individus et leur environnement de vie. Les modes de vie, de consommation et de production des sociétés contemporaines, tels qu'ils existent depuis une cinquantaine d'années, sont remis en cause car leurs impacts sur l'environnement sont négatifs à long

terme et risquent de profondément modifier les caractéristiques des milieux naturels et d'impacter en retour les sociétés. Cette prise de conscience découle d'une capacité nouvelle à évaluer les interactions société-environnement de façon globale et à comprendre que les causes et les conséquences peuvent se traduire dans des espaces géographiquement différents. Il apparaît également que ces impacts ne se traduisent pas de façon homogène et que certains individus peuvent être davantage touchés que d'autres.

Ce constat a mené à analyser les relations des sociétés à leurs environnements à différentes échelles, de l'international au local, et sous différents angles : exposition, usage, perception, représentation.

La relation individu-environnement est le résultat d'actions physiques mais aussi de représentations et de perceptions psychologiques. D'une part, la thématique de la ville durable permet, en décloisonnant les approches, de traiter des effets de l'environnement physique sur l'individu comme l'analyse des relations entre nuisances urbaines et qualité du territoire de vie, ou encore l'étude de la pollution atmosphérique urbaine et de ses effets sur la santé humaine. En parallèle, le renouvellement des problématiques société-environnement en traitant des thématiques liées à l'aménagement permet de répondre aux exigences de l'action publique.

Au-delà de ce qui est quantifiable, il semble central de comprendre les relations mentales que l'individu tisse avec son environnement. Ces représentations sont fortement liées aux caractéristiques sociales des individus et comme « *l'environnement procure avant tout du sens et de l'identité, en situant l'individu socialement, économiquement et culturellement* », on peut considérer que l'apport des représentations sociales est essentiel (Moser & Uzell, 2003 in Moser, 2009; Moser, 2009). Les effets psychologiques de l'environnement sur l'individu ont une influence directe sur ses besoins, sa capacité d'adaptation, son acceptabilité (Moser, 2009; Otto & Kaiser, 2014; Regan & Horn, 2005). Il apparaît, par exemple, que le niveau de contrôlabilité de l'individu sur son environnement détermine sa capacité d'adaptation à son environnement de vie ou encore que la densité est le plus souvent source de désagrément pour les individus (Moser, 2009). La prise en compte de la perception et des représentations des individus de leur territoire de vie est donc intrinsèquement liée à la réussite de la ville durable et à la mise en place de politiques de

développement durable. (Moser, 2009). Les opportunités offertes par un environnement n'existent pas en tant que telles, mais plutôt à travers la façon dont elles sont perçues et réalisées par les individus (Moser, 2009).

La durabilité des relations société-environnement est donc soumise à la fois à l'hétérogénéité des conditions environnementales et sociales inhérentes à tous territoires et à toutes sociétés, mais également aux représentations et perceptions de chaque individu. Cette hétérogénéité peut générer des tensions et de fait, des inégalités qui vont impacter aussi bien les individus que leur environnement.

1.3. Inégalités et durabilité des relations société-environnement

L'apparition des inégalités et l'apparition des sociétés semblent intrinsèquement liées. À partir du moment où le partage des tâches et la propriété sont apparus, les inégalités se sont développées. La société moderne et démocratique n'a pas aboli les inégalités. Elles restent un fait de société. En effet, la société amène des personnes différentes à cohabiter, à échanger, à commercer entre elles, à se comparer et à s'envier (Marx, 1849; Rousseau, 1755). À partir des années 70 et à la suite de plusieurs courants de philosophie politique et d'économie politique qui se sont fortement développés au 18^{ème} siècle, des juristes, des philosophes, des économistes ont soulevé la question de la légitimité de ces inégalités et de leur rôle dans la construction d'une société durable.

Les réflexions sur les inégalités dans les sociétés et la définition d'une société juste ont été fortement influencées par les travaux de John Rawls et Amartya Sen. Pour Rawls, une société juste est une société qui s'appuie sur la liberté et l'équité, et sur une base commune de biens premiers (richesse, pouvoir, opportunité...) et de droits à la disposition de tous. La liberté ne tient pas dans l'égalité pure mais dans « *un droit égal d'accès au système le plus étendu qui soit de libertés de base égales pour tous* » (Rawls, 1971). Sen ira plus loin, en considérant que le caractère équitable d'une société tient dans le bien-être de tous les individus et dans les opportunités réelles qui s'offrent à eux pour mener le type de vie qu'ils ont choisi (Sen, 1997). L'accès aux biens premiers n'est pas suffisant car il faut que les individus aient la capacité (capabilité) d'accéder à ces biens (Sen, 1997). Une société équitable serait en ce sens, à l'opposé d'une société libérale, une société qui prône la réduction des écarts de capacité entre les individus.

Deux angles d'approche des inégalités coexistent :

- soit on considère qu'une inégalité apparaît à partir du moment où il y a une répartition inégale des biens entre les individus au sein de la société. Dans ce cas, les inégalités existent « *quand un individu ou une population détient des ressources, a accès à certains biens ou services, à certaines pratiques [contrairement à d'autres].* » (Article repris du site de l'Observatoire des inégalités³). Cette définition, s'appuie sur l'existence d'une échelle hiérarchique commune à toute la société et sur laquelle les vecteurs d'inégalité seraient classés uniformément ;
- soit la définition repose davantage sur le point de vue de l'individu, en considérant que les inégalités n'existent pas en tant que telles, mais plutôt lorsqu'elles sont ressenties par les individus. Dans ce cas, l'inégalité est définie comme « *une différence perçue ou vécue comme injuste, comme n'assurant pas les mêmes chances à chacun* » (Brunet et al., 1992). L'utilisation du terme « vécu » met l'accent sur la perception individuelle, en la plaçant au centre de l'existence des inégalités.

Ces deux définitions peuvent, selon nous, apparaître complémentaires : les inégalités existent à partir du moment où elles ne permettent pas aux individus d'avoir les mêmes droits et les mêmes capacités et lorsqu'elles vont limiter les possibilités d'une partie de la population par rapport à une autre ; mais elles doivent également être considérées et étudiées à travers le vécu et la perception des individus. Cela permet d'évaluer l'impact de ces inégalités sur les comportements des populations, en fonction des groupes sociaux et des profils individuels.

Aujourd'hui, les sociétés contemporaines, en tendant vers le libéralisme, n'ont pas tendance à s'uniformiser, les inégalités y sont donc de plus en plus marquées. L'observation des inégalités met ainsi en évidence « *l'existence de groupements d'individus partageant des manières de vivre, de faire, de penser identiques, similaires ou équivalentes, qui les différencient d'autres groupements du même genre* » (Bihl & Pfefferkorn, 2008). De plus, en fonctionnant de façon systémique, les inégalités ont tendance à se renforcer

³ http://www.inegalites.fr/spip.php?page=comprendre_lexique&lettre=l

réciroquement, certains groupes cumulent les avantages quand d'autres cumulent les handicaps (Pfefferkorn, 2008). Toutefois, l'analyse des inégalités au sein des sociétés reste fortement influencée par le contexte culturel et social dans lequel les inégalités sont considérées.

1.4. Importance du contexte dans l'étude des inégalités

La perception et le vécu des inégalités varient ainsi en fonction des pays (Forsé & Parodi, 2007). En France, les individus ont l'impression d'appartenir à une société fortement inégalitaire (Arnould, 2010; Galland et al., 2013). Ils ont, par exemple, une perception plus forte des inégalités de revenus que dans d'autre pays. 60% des Français sont tout à fait d'accord avec l'affirmation suivante « *les inégalités de revenus dans votre pays sont trop grandes* » contre seulement 25% des États-Uniens et 23% des Allemands (Forsé & Parodi, 2007). Mais, même si les Français ont une vision très inégalitaire de leur société, ils sont plus optimistes quant à leur situation personnelle en comparaison à la situation globale. À partir du moment où leurs besoins de base sont satisfaits, où ils obtiennent satisfaction au niveau de leur activité professionnelle, et où ils ont le sentiment d'avoir fait le choix de la vie qu'ils mènent, les personnes ont une vision positive de leur situation (Galland et al., 2013).

En plus du contexte culturel, il est nécessaire de prendre en compte l'environnement social et individuel de la personne. Le vécu d'une inégalité est très personnel et dépend de la position de la personne au sein de la société, de sa trajectoire personnelle et familiale, de l'importance que l'on donne à tel ou tel fait, des envies et des manques de chacun. La perception et le vécu des inégalités dépendent fortement du potentiel des individus à identifier les inégalités, potentiel qui varie, entre autres, selon l'âge, le sexe, la position économique et les normes de consommation (Dobruszkes in Cornut et al., 2007, p.95; Forsé & Parodi, 2007; Pfefferkorn, 2008).

Ainsi, depuis une quarantaine d'année, l'analyse des inégalités dans la relation des humains à leur environnement est fortement influencée par les objectifs du développement durable et équitable des sociétés. C'est dans ce contexte, qu'en France, est apparu le concept d'inégalités environnementales et écologiques. La lutte contre les inégalités environnementales et écologiques est ainsi devenue un des enjeux sociaux et environnementaux du développement urbain durable (Laigle & V. Oehler, 2004).

2. Les inégalités environnementales et écologiques

2.1. Du politique au scientifique

2.1.1. Des inégalités écologiques aux inégalités environnementales et écologiques

Apparu, en 2002, dans le contexte du Sommet mondial de Johannesburg, le concept d'*inégalités écologiques* est présenté comme s'inscrivant dans la continuité des réflexions menées autour du développement durable (Chaumel & La Branche, 2008). Ce concept pluridisciplinaire a pour objectif le traitement en parallèle des inégalités sociales et environnementales pour assurer le bien-être des populations car « *ce dont les hommes rêvent, c'est un développement qui leur permette d'être en harmonie avec leur environnement et assure l'épanouissement de leurs capacités* » (Claval, 2006). Le Livre blanc rédigé à l'occasion du sommet de Johannesburg souligne que « *le champ des "inégalités écologiques" est en fait fort étendu et recouvre aussi bien une exposition aux risques naturels et techniques, une dégradation de la qualité de vie, une privation relative de certains biens et services communs allant jusqu'à un accès restreint ou altéré à des ressources vitales, toutes choses se traduisant par une altération du potentiel de développement au sens plein du terme* » (Garnier, 2002).

Les premiers travaux scientifiques sur la thématique sont constitués de recherches exploratoires menées dans le cadre de l'atelier « Développement durable » du Plan Urbanisme Construction Architecture (PUCA), rattaché au Ministère de l'Écologie, du Développement Durable et de l'Énergie ainsi qu'à la Direction Générale de l'Aménagement du Logement et de la Nature (Diebolt et al., 2005; Laigle, 2009; Laigle & Oehler, 2004; Laigle & Tual, 2007). Ces recherches se placent dans le domaine des sciences humaines et sociales et dans l'interdisciplinarité. Elles portent le plus souvent sur des territoires urbains ou périurbains, en analysant les relations entre populations et nuisances ou vulnérabilités environnementales (Deboudt, 2010).

Au départ, de nombreux articles ont porté sur la clarification des termes utilisés montrant la complexité d'une définition commune, consensuelle et stable (Bellan et al., 2010; Deboudt in Deboudt, 2010, p.93; Diebolt et al., 2005; Laigle & Oehler, 2004; Villalba & Zaccai, 2007). Quand certains auteurs utilisent indifféremment les termes « *écologique* » ou

« *environnementale* » (Laigle & Oehler, 2004), d'autres considèrent que le terme « *écologique* » ne devrait être utilisé que pour décrire des inégalités face au milieu naturel (Bellan et al., 2007) ou encore, que les inégalités écologiques sont comprises dans les inégalités environnementales (Emelianoff, 2006). Les désaccords sur les termes s'appuient, le plus souvent, sur des différences théoriques inhérentes aux disciplines comme la biologie, la géographie ou la sociologie. Le terme « *écologique* » (inventé par le biologiste Ernst Haeckel en 1866) permet, selon nous, d'explorer les nombreux aspects de la relation humain-environnement dans le contexte urbain (comportement, dépendance influence, adaptation...). Il légitime de mettre l'accent sur les interactions entre les composantes du système urbain. De plus, il fait écho aux travaux d'écologie urbaine de l'Ecole de Chicago qui définissent « *l'espace [...] comme un milieu plein dans lequel l'activité d'adaptation et de coopération des individus ou des collectifs trouve ses ressources* » (Lévy & Lussault, 2013). L'utilisation d'*écologique* permet de replacer l'humain au cœur du territoire, dans ses interactions avec les autres éléments qui le composent, en le considérant comme producteur de son environnement de vie plutôt qu'uniquement comme perturbateur.

Dans les premières définitions de ce concept, on considérait qu'il existait « *des inégalités dans la propension des territoires à engager des processus de développement visant une amélioration de l'environnement urbain [...], aux inégalités dans l'exposition aux risques (industriels, naturels...) et aux nuisances urbaines, [auxquelles] viendraient se greffer des inégalités sociales dans l'accès au logement, au cadre de vie, ainsi que des inégalités dans la capacité d'agir sur l'environnement. Les inégalités écologiques désigneraient ce cumul des inégalités* » (Emelianoff in Laigle, 2005, p.5). Puis, la définition a évolué et l'analyse des liens entre les environnements de vie et les modes de vie a tendu vers une approche où les individus sont à la fois récepteurs mais également producteurs d'inégalités (Durand & Jaglin, 2012; Emelianoff, 2006; Emelianoff et al., 2007). Dans cette approche, le terme « *d'inégalité environnementale exprime l'idée que les populations ou les groupes sociaux ne sont pas égaux face aux pollutions, aux nuisances et aux risques environnementaux, pas plus qu'ils n'ont un accès égal aux ressources et aménités environnementales* » alors que « *l'inégalité écologique se rapporte [...] non seulement à la réception de nuisances, de risques de ressources ou d'aménités, mais aussi à l'émission de polluants* » (Emelianoff, 2006).

Ces deux définitions enrichissent la connaissance autour du concept. La première définition souligne que les inégalités écologiques sont des inégalités territoriales liées à l'aménagement des territoires (Laigle & Oehler, 2004). L'intérêt de cette approche territoriale est qu'elle est « *concrète et (permet) d'essayer de trouver des solutions pragmatiques à des problèmes de la vie quotidienne. Elle est aussi la seule à pouvoir prendre en compte un enjeu central qui est celui de l'intégration des inégalités sociales et écologiques* » (Theys, 2002). Elle met également en avant des processus de cumul des inégalités. La seconde définition permet d'approfondir le rôle de l'habitant dans la production des milieux urbains, de cette nature « *anthropisée* » (Blanc 2004 in Manusset et al., 2007), par la mise en avant de l'aller-retour entre l'humain et son environnement qui justifie davantage l'utilisation du terme « *écologique* » en appuyant sur le fait que l'humain est un producteur et un récepteur de son environnement de vie.

En croisant les différentes définitions de cette notion, il nous a semblé pertinent dans le cadre de ce travail de définir les **inégalités environnementales et écologiques comme des différences observées et perçues pouvant défavoriser des individus ou groupes d'individus dans leur rapport au milieu de vie, qui concernent aussi bien les impacts qu'ils subissent que les externalités qu'ils génèrent**. Elles regroupent 4 grands types d'inégalités (Durand & Jaglin, 2012; Emelianoff, 2008; Faburel & Roy, 2006; Laigle & Oehler, 2004) :

- **les inégalités territoriales** renvoient aux différences de qualité des territoires et à la répartition différentielle des groupes de population sur ces territoires. L'approche, dans ce cas, porte sur une temporalité longue de transformation des territoires, et plus précisément sur la façon dont l'héritage du passé conditionne les voies possibles de leurs développements futurs ;
- **les inégalités d'accès à l'urbanité et aux aménités environnementales** renvoient aux possibilités inégales de mobilité en ville, d'usage des espaces et des biens publics, d'accès aux services, ainsi qu'aux possibilités inégales de choix des lieux de résidence et de réalisation des parcours résidentiels ;
- **les inégalités face aux nuisances et aux risques** désignent les inégalités d'exposition aux nuisances et aux risques (liées aux lieux de résidence, aux modes de vie et d'activité...), les inégalités de perception et d'appréciation de ces nuisances (bruit, pollutions...), les inégalités d'accès à l'information sur les

risques encourus, les inégalités de traitement de ces risques (assurance, précaution, indemnisation, réparation...) et également les inégalités de production d'externalités négatives (liées aux lieux de résidence, aux modes de vie et d'activité...);

- **les inégalités de pouvoir** renvoient aux capacités inégales d'action et d'interpellation de la puissance publique pour la transformation du cadre de vie, en se référant à la place et au rôle des habitants, des associations, des aménageurs, des techniciens de villes, des acteurs politiques et économiques dans les médiations et les décisions présidant à la conception et à la réalisation des projets d'aménagement du cadre de vie, à l'élaboration et la mise en œuvre des politiques urbaines aux différentes échelles territoriales.

Le concept d'inégalités environnementales et écologiques couvre à la fois l'exposition aux inégalités et les inégalités d'impacts écologiques, c'est-à-dire l'influence de l'environnement sur les personnes et l'influence du comportement des personnes sur leur environnement (Figure 2). Il s'agit donc d'une approche systémique où les inégalités environnementales et écologiques sont considérées comme interdépendantes.

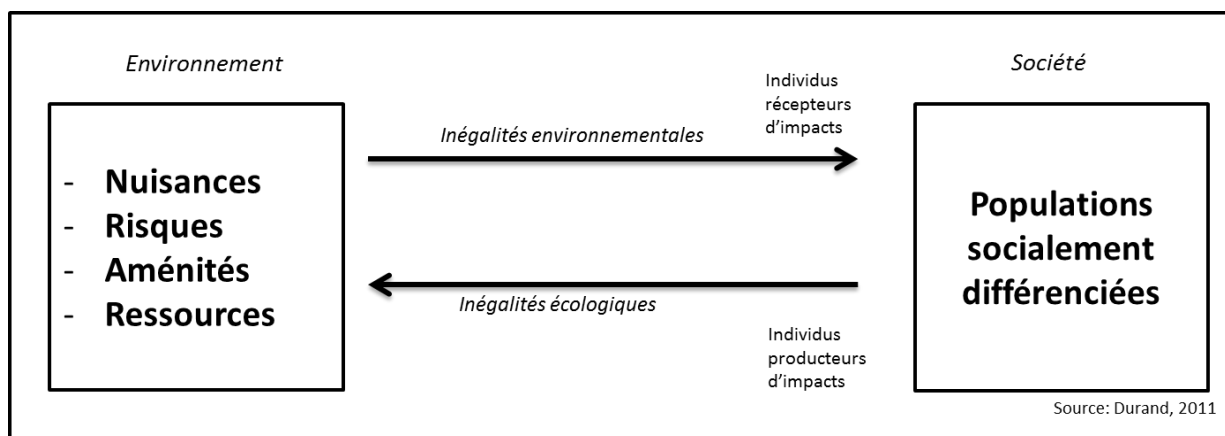


Figure 2: Les inégalités environnementales et écologiques

Le concept d'IEE a, par contre, tendance à définir les inégalités en termes d'inégalités territoriales et d'exposition à des nuisances et à des risques, en renvoyant de fait à un rapport instrumental à l'environnement. Le côté subjectif d'attachement et de détachement des habitants à leur environnement peut être ainsi délaissé. Pour éviter cet écueil, comme nous l'avons montré précédemment, il est nécessaire d'avoir une double approche des

inégalités, à la fois de manière quantitative pour caractériser un territoire, mais aussi qualitative à travers l'analyse de la perception des inégalités par les individus (Deldrève et al., 2010; Hérat, 2010).

L'analyse de l'inégale distribution sociétale de la qualité environnementale est le plus souvent spatiale. Elle décrit l'implantation des services, des infrastructures et la présence d'aménités environnementales ou de risques en fonction de la localisation des populations (Baudry et al., 2008; Faburel, 2010). Les travaux portant sur le concept d'*IEE* ont montré qu'en fonction du profil socio-économique des individus, des différences nettes de réception des risques et des nuisances ainsi que des différences dans l'accès aux aménités et aux ressources du territoire apparaissent (Durand, 2012; Lejeune et al., 2012; Tallet & Sory, 2012). Mais il n'y a pas nécessairement de « *suprématie environnementale du groupe socio urbain aisé* » (Faburel & Gueymard, 2008). Ainsi le cumul des inégalités sociales et environnementales n'est pas automatique (Lejeune et al., 2012).

De même, la qualité du logement et sa localisation se révèlent être des facteurs influençant fortement la perception des inégalités environnementales et écologiques. Dans le périurbain, pouvoir accéder au logement recherché par les ménages (souvent une maison avec jardin) permet de réduire la perception des habitants des effets limitants de l'augmentation du prix des énergies fossiles sur leurs déplacements (Desjardins & Mettetal, 2013). Les habitants continuent donc à utiliser quotidiennement la voiture, sans changer leurs comportements. Dans ces zones périurbaines, les inégalités d'accessibilité au territoire sont peu perçues par les habitants ce qui augmente les inégalités écologiques à travers la production d'externalités négatives (Desjardins & Mettetal, 2013). Ces phénomènes sont renforcés par la sensation des ménages d'avoir un mode de vie plus durable (possibilité de récupérer les eaux de pluies, de faire un potager, un compost) dans le périurbain par rapport aux zones urbaines (Desjardins & Mettetal, 2013). Les caractéristiques du logement et leur adéquation avec le désir des habitants sont donc des éléments à prendre en compte dans l'étude des IEE (Deboudt et al. in Deboudt, 2010, p.237; Desjardins & Mettetal, 2013; Lejeune et al., 2012).

2.1.2. Positionnement des inégalités environnementales et écologiques vis-à-vis de la justice environnementale

2.1.2.1. *La justice environnementale*

L'environnement est depuis longtemps un objet politique. Depuis la fin du 19^{ème} siècle les pouvoirs publics se sont saisi de cet objet, timidement et partiellement d'abord, avec les politiques de mise en place d'espaces protégés, de gestion forestière (lois de restauration des terrains de montagne, en France (Brugnot & Cassayre, 2003)), de lutte contre l'érosion (épisode du Dust bowl aux Etats-Unis (Masutti, 2004)), puis, plus énergiquement à partir des années 70 et 80. Les accidents industriels de Three Mile Island aux Etats-Unis (1979) et de Tchernobyl en Ukraine (1986) ont mené à une prise de conscience des risques liés à la présence de certaines infrastructures à proximité des lieux de vie. Aux États-Unis, les premiers mouvements de justice environnementale, qui relataient les situations d'injustice en relation avec les conditions environnementales, ont montré que les discriminations de localisation se portaient en premier lieu sur les minorités raciales (Harvey 1996 in Blanchon et al., 2009; Chaumel & La Branche, 2008; Young, 2011). Cette justice environnementale est reconnue depuis 1994 par l'Executive Order 12898 du 11 février, voté sous l'administration Clinton. Cette loi vise à garantir que les impacts environnementaux des activités économiques et des infrastructures de transport n'affectent pas davantage les classes défavorisées (Faburel, 2010). Le mouvement de justice environnementale s'est ensuite répandu en Europe et en France, mais de façon minoritaire. En Europe, c'est surtout en Angleterre que la question de la justice environnementale a été traitée (Agyeman & Evans, 2004). En France, l'intérêt pour ces questions est limité et récent (Emelianoff, 2006). La conception française des inégalités a engendré un décalage avec d'autres pays qui peut s'expliquer par l'écart entre la notion d'injustice environnementale aux Etats-Unis basée sur le droit coutumier, et le cadre institutionnel français inscrit dans le droit romain ou encore par une construction différente du concept d'environnement en France (Theys in Cornut et al., 2007, p.23; Castellane, 2008; Laigle & Tual, 2007).

2.1.2.2. *Une approche différente des inégalités sociales face à l'environnement*

La justice environnementale est le traitement équitable et la participation significative de toutes les personnes sans distinction de race, de couleur, d'origine nationale, ou de revenu relatif à l'élaboration, la mise en œuvre et l'application des lois, des

règlements et des politiques. L'objectif est que chacun jouisse du même degré de protection contre les risques environnementaux et de santé et ait un accès égal au processus de prise de décision dans le but d'avoir un environnement sain où vivre, apprendre et travailler⁴. L'approche en termes de justice ou plutôt d'injustice, s'attache donc aux maux et aux discriminations environnementales produites par la façon dont le territoire est aménagé. La justice environnementale est un mouvement *bottom-up*, issu des revendications des habitants et des associations, qui s'est vu ensuite inscrire dans les politiques. C'est une justice distributive qui traite davantage des résultats que des causes des inégalités, en mettant en place des systèmes de compensation comme, par exemple, le *Compensation Benefits Agreement* à Los Angeles (2004) ou encore le *Host Community Benefits* (2006) à Long Island dans l'état de New York (Gobert, 2008).

La notion d'inégalités environnementales et écologiques quant à elle, est le fruit d'une dynamique *top-down* qui « *met principalement l'accent sur les inégalités territoriales, sur la spécialisation sociale des espaces : les inégalités entre individus sont celles des territoires qu'ils habitent – plus ou moins dotés en ressources et soumis aux nuisances et risques environnementaux – et non pas des inégalités sociales qui les différencieraient ethniquement, en fonction de leur revenu ou de leur genre* » (Chaumel & La Branche, 2008). L'approche par les IEE est donc une approche par le territoire et non par l'individu. Le concept d'IEE est plus large que la justice environnementale car il prend en compte les droits à polluer (Emelianoff, 2006). La notion d'IEE permet d'aborder la distribution des problématiques environnementales à la fois de façon globale et systémique.

Mais la lutte contre les inégalités environnementales et écologiques, tout comme la justice environnementale, se trouve, par principe, face à la problématique d'une technologie et d'une croissance qui créent continuellement de nouvelles inégalités parmi les humains (Deléage, 2008). De plus, les questions écologiques demandent des réponses immédiates à des problèmes dont les effets ne sont pas encore perceptibles, mais là réside sans doute une des limites « *dans lesquelles sont enfermées les exigences de justice sociale et environnementale* » (Deléage, 2008).

⁴ <http://www.epa.gov/environmentaljustice/>

3. Les communautés d'agglomération littorales de taille moyenne en France comme laboratoire de recherche

3.1. Les communautés d'agglomération : territoires politiques, territoires de vie

?

De nombreuses recherches sur la question des inégalités environnementales et écologiques ont déjà été menées sur les grandes métropoles y compris dans les pays du Sud où la question se pose de manière particulièrement aigüe (Faburel & Gueymard, 2008; Gueymard, 2006; Préteceille, 2006; Préteceille, 2003; Durand, 2012). Les métropoles sont souvent synonymes d'inégalités socio-spatiales et environnementales, que ce soit à travers la présence de formes ségrégatives d'habitat : bidonvilles ou quartiers privatisés (Le Goix & Vesselinov, 2013), ou encore à travers l'importance des phénomènes de pollutions ou de congestion (Padilla et al., 2014). Paradoxalement, les villes de taille moyenne sont souvent vues comme des sortes de paradis urbains où les équilibres en termes d'aménagement ou de répartition des populations seraient plus faciles à atteindre (Llop & Bellet, 1999).

Pourtant, la ville moyenne ou intermédiaire, est un « *objet réel non identifié* » (Brunet, 1997). C'est un objet géographique qui ne bénéficie pas d'une définition stable. Elle est souvent définie par une négation : ce n'est pas une métropole et ce n'est pas non plus un village. La ville moyenne n'est pourtant pas un nouvel objet géographique et son étude est abordée par de nombreuses disciplines en sciences sociales (Demazière, 2014). La ville moyenne est un sujet récurrent, 190 articles sont parus sur ce sujet entre 1920 et 2005 (Gaudin, 2013) L'intérêt des villes moyennes est qu'elles permettent de saisir des phénomènes dans leur ensemble et donc d'avoir une vision globale. Les propos de Jean-Charles Edouard (Édouard, 2012) au sujet des petites villes sont transposables aux villes moyennes : « *C'est (...) moins la petite ville, en tant que territoire clairement défini, qui importe, que les évolutions et les connaissances de portée générale que l'on peut plus aisément observer grâce à une échelle territoriale qui permet une approche plus complète des phénomènes observés* » (Édouard, 2012). En fonction des critères choisis - population, superficie, infrastructures- mais aussi en fonction des pays étudiés, la ville moyenne prendra une tout autre dimension. Un consensus a tout de même été trouvé : une ville moyenne ne peut pas être définie uniquement par le nombre de ses habitants mais doit l'être surtout par

le rayonnement qu'elle a sur le territoire qui l'entoure (Carriere, 2008). En France, la ville moyenne ou l'aire urbaine moyenne est quand même identifiée à partir d'une définition centrée autour du nombre d'habitants : elle correspond à un territoire dont la population de l'espace central se situe entre 20 000 à 100 000 habitants (Floch & Morel, 2011).

Selon certains chercheurs, il existerait un niveau optimal de villes au-delà duquel la ville générerait des externalités négatives (Pinchemel et al., 1960). Mais l'idée que « *la ville de taille moyenne serait moins ségréguée en l'absence d'études de cas, reste hypothétique* » (Duroudier, 2014). Les villes moyennes sont reconnues pour être des « *interfaces territoriales stratégiques* » qui permettent des transactions territoriales entre espaces urbains et espaces ruraux (De Roo, 2005). Elles sont des maillons indispensables à la diversification des modèles de développement urbain, et peuvent même apparaître comme des laboratoires territoriaux et sociaux (De Roo, 2005). C'est pourquoi nous avons choisi les espaces urbains de taille moyenne comme modèle spatial pour cette étude.

La ville-centre et ses communes périphériques peuvent être regroupées, dans le cas français par exemple, en communauté d'agglomération. À cette échelle spatiale, l'aménagement du territoire se veut plus cohérent et donc plus durable qu'à l'échelle de la commune. En effet, les compétences des communautés d'agglomération en matière de développement économique, d'aménagement de l'espace communautaire, d'équilibre social et de politique de la ville dans la communauté, lui permette d'agir sur les inégalités territoriales, les inégalités d'accès, les inégalités de production et d'exposition aux nuisances et aux risques et les inégalités de pouvoir.

Leur gestion commune en font des territoires fonctionnalisés dans lesquels des espaces aux caractéristiques hétérogènes (urbaines, périurbaines, rurales) entrent en relation à travers des fonctions différentes (logement, travail, commerces, loisirs). Ces territoires ne sont pas que des territoires politiques ou fonctionnels, ce sont également des territoires de vie, des espaces vécus où les individus tentent d'accéder à un équilibre entre leurs besoins, leurs envies et les contraintes du territoire. La variété des communes qui composent une communauté d'agglomération engendre des inégalités entre centre et périphéries, entre les communes équipées et pourvoyeuses d'emplois et les autres, mais aussi en termes de qualité de l'environnement et des logements. Cette distinction est

d'autant plus vraie en zone littorale, où les communautés d'agglomération regroupent souvent des communes de bord de mer et des communes de l'intérieur des terres.

Bien sûr, les intercommunalités ne sont pas des territoires exemplaires car leur capacité à faire émerger une action publique autonome, ainsi que les logiques de partenariat entre communes font débat (Faure & Négrier, 2007; Gallez, 2014). De plus, certains périmètres ne semblent pas avoir de logiques humaines et être uniquement basés sur des rapprochements politiques (Richer, 2008). Malgré tout, ces territoires « *assument un rôle de représentativité des intérêts locaux, permettant aux acteurs communaux d'accéder à des arènes de discussion ou de négociations avec l'Etat ou les autres collectivités territoriales auxquelles ils auraient difficilement accès s'ils se présentaient en ordre dispersé* » (Gallez, 2014). L'objectif premier d'une communauté d'agglomération reste la recherche d'une cohérence territoriale à travers une vision plus systémique des territoires. Cette cohérence territoriale doit s'appuyer sur une cohésion sociale. En effet, même si « *l'une (la cohésion sociale) (référait) à la recherche d'un équilibre sociétal et au fonctionnement de la société, l'autre (la cohérence territoriale) à la réduction des déséquilibres spatiaux, elles sont souvent étroitement liées comme deux processus inextricables où le renoncement de l'un, entraînerait la remise en cause de l'autre* » (Bertrand & Peyrache-Gadeau, 2009). La cohérence territoriale et la cohésion sociale sont des éléments importants pour la mise en œuvre de politiques de développement durable qui peuvent être remises en cause par la présence d'inégalités de revenus ou de santé par exemple (DIACT, 2008). Les intercommunalités ne peuvent pas être des territoires uniquement politiques, ce sont aussi des territoires à la recherche de logiques d'aménagement permettant d'atteindre un équilibre social et sociétal. L'échelle de la communauté d'agglomération est donc pertinente pour l'analyse des IEE car c'est tout de même un territoire de vie où les politiques ont des leviers d'actions à travers l'aménagement.

3.2. Spécificités de l'environnement urbain littoral

Le littoral a toujours joué un rôle significatif dans l'implantation et le développement des villes. Plus de 60% de la population mondiale vit à en zone côtière et cela pourrait encore augmenter (Creel, 2003; Lefebvre, 2011; Zaninetti, 2006). Que ce soit pour les loisirs, les vacances, la retraite ou comme lieu de travail, la côte est une zone très attractive. Le

résultat de cette attractivité croissante est une accélération du développement urbain impactant les écosystèmes côtiers vulnérables tels que les zones humides, les dunes et les récifs coralliens (Adger et al., 2005; Folke et al., 1991; Piwowarczyk et al., 2013). Ce sont en effet des espaces fragiles sur le plan naturel car soumis à de nombreuses et fréquentes modifications (érosion, submersion, urbanisation). En France, l'urbanisation du littoral ou « litturbanisation » selon Gérard-François Dumont, est renforcée par le cumul de plusieurs facteurs : une économie qui soutient le développement des économies résidentielles, une forte attractivité touristique et résidentielle, un vieillissement de la population et un accroissement du nombre de jeunes seniors relativement aisés, une spécialisation touristique croissante, et une accessibilité renforcée par les grands aménagements en transport (Zaninetti, 2006).

En termes d'aménités environnementales, le littoral pourrait apparaître comme l'espace de satisfaction optimum du besoin de nature (Bourdeau-Lepage, 2011). Les territoires littoraux permettent un cumul entre des fonctions urbaines et des lieux de plaisir et de bien-être où « *la nature se réconcilie avec la ville* », ce qui est un élément central pour une urbanisation durable (Bailly & Bourdeau-Lepage, 2011). C'est ainsi que le littoral cumule une attractivité forte, à la fois en termes résidentiels mais aussi en termes de loisirs et de tourisme. Cette double attractivité génère des flux migratoires importants qui influencent le profil des habitants en termes de revenus (souvent élevés), d'âge (population plus âgées) et de mobilité (mobilité croissante sur les territoires littoraux avec des déplacements domicile-travail qui incluent un changement de commune). L'attractivité impacte aussi directement le territoire (raréfaction des terres constructibles, coût élevé du foncier, urbanisation en arrière-pays, spécialisation de l'économie, saisonnalité des emplois) (Béoutis et al., 2009).

Dans les territoires littoraux, la concentration d'aménités naturelles à proximité d'espaces urbanisés renforce certaines inégalités. Comme les territoires littoraux combinent à la fois des caractéristiques naturelles et urbaines attractives, ils doivent être étudiés comme un système qui renvoie à la fois à la nature et aux pratiques sociales (Deboudt in Deboudt, 2010, p.101). Le littoral est donc un espace spécifique où il apparaît essentiel de prendre en compte, dans l'analyse des IEE, le fait que « *l'économie littorale est insérée dans un territoire très convoité et rare soumis à des pressions anthropiques importantes liées notamment à son insertion dans la mondialisation ; (que) ces territoires littoraux intègrent*

des espaces de haute valeur écologique dont la préservation est concurrencée par les stratégies de développement qui nécessitent un usage ou une artificialisation de l'espace littoral ; (et que) les faibles potentialités d'insertion du peuplement et des activités dans le territoire littoral exacerbent les processus de valorisation foncière et provoquent des phénomènes de concentration de catégories sociales.» (Deboudt in Deboudt, 2010, p.101), De plus, les modifications structurelles et fonctionnelles rapides des espaces littoraux exacerbent certaines inégalités spatiales et remettent en cause les possibilités de développement durable de ces territoires.

Aussi, la ville doit être analysée à travers le territoire sur lequel elle rayonne et non pas à l'échelle de la ville uniquement. Les interactions et interdépendances sont souvent très fortes avec les communes périphériques et c'est également à travers ces interactions et interdépendances que naissent des inégalités.

3.3. Inégalités environnementales et écologiques dans le contexte littoral

La ville littorale moyenne peut ainsi être un espace où les inégalités environnementales et écologiques sont très présentes.

Tout d'abord, les inégalités d'accessibilité économique au logement semblent renforcées en zone littorale et le rapport à la mer organise les inégalités résidentielles (Berthelot & Dubois, 2010; Schmitt, 2010). Dans les zones habitées les plus proches de la côte, des effets *Not In My BackYard*⁵ (NIMBY) peuvent être observés, renforcés par une recherche de l'entre soi, qui se traduit par l'achat de terrains de grande superficie (Berthelot & Dubois, 2010; Deldrève et al., 2010; Schmitt, 2010). Les inégalités d'accès économique au logement engendrent, de fait, un vieillissement et un embourgeoisement de la population, renforcés par des processus sélectifs à travers les prix élevés du foncier et l'instauration de normes architecturales contraignantes dans certains espaces (Berthelot & Dubois, 2010; Schmitt, 2010).

De même, dans ces zones littorales à forte valeur environnementale, des discours écologiques sont utilisés pour justifier un entre soi. La protection des espaces naturels semble, de fait, avoir un double effet sur les inégalités. Dans un sens, elle permet un accès

⁵ « *pas dans mon arrière-cour* » ou « *tout mais pas chez moi* » (Brunet et al., 1992)

physique pour tous à la nature, mais en limitant l'urbanisation, la protection fait augmenter la rareté des biens immobiliers et donc leur valeur. Tout ceci renforce les inégalités d'accès économique au logement (Berthelot & Dubois, 2010). L'importance de la nature semble pour autant relative pour les ménages. La valorisation de la nature est davantage liée à la proximité avec l'aménité qu'aux caractéristiques socio-économiques des individus (Deldrève et al., 2010).

De plus, des phénomènes de cumul notamment entre les inégalités d'accessibilité physique et les inégalités territoriales (liées à la mauvaise qualité du logement) sont observés (Deboudt et al., 2010). De même, en zone littorale, des inégalités de pouvoir ont également été observées à travers un différentiel de capacité à se faire entendre entre résidents principaux en HLM et résidents secondaires (Deboudt et al., 2010; Deldrève et al., 2010). Ces de pouvoir se révèlent aussi dans le décalage entre les usages et les pratiques vis-à-vis de la mer et du littoral par les habitants, et la volonté des aménageurs (Deboudt et al., 2010; Deldrève et al., 2010). Les représentations des habitants sont donc importantes à prendre en compte quand on traite des IEE. En effet, la valorisation et l'attachement au quartier peuvent diminuer le sentiment d'inégalité (Deboudt et al., 2010). Traiter à la fois des inégalités environnementales et des inégalités écologiques n'est pas aisé, notamment à cause de l'indisponibilité de certaines données à des échelles spatiales similaires. Les travaux qui traitent du cumul d'inégalités environnementales et écologiques ont montré que les ménages les plus favorisés économiquement sont ceux aussi qui échappent le plus souvent aux pollutions et sont également ceux qui génèrent le plus de pressions sur les ressources (Dozzi et al., 2008; Durand, 2012).

Enfin, l'imbrication des échelles est également importante à prendre en compte. Analyser l'échelle de la commune ou l'échelle infra communale permet de réaliser des entretiens auprès des ménages et donc de récolter les représentations et perception des individus, d'être au plus près de la réalité vécue. De nombreux articles soulignent que l'instabilité des définitions théoriques et le manque de données appropriées pour traiter de ces inégalités renforcent l'importance « *d'en revenir au terrain avec des protocoles empiriques, rigoureux et adaptés* » (Durand & Jaglin, 2012). En parallèle, l'étude de territoires intermédiaires comme les intercommunalités permet de prendre du recul sur les questions d'aménagement car ce sont des territoires de projet (Herbert, 2010).

Conclusion

La question de la durabilité urbaine permet de traiter de l'intégration des questions sociales dans les objectifs du développement durable. En effet, cette approche permet d'analyser les relations société-environnement de façon globale, et de révéler à travers ces relations, les inégalités qui questionnent le potentiel de développement durable des territoires. L'une des façons d'analyser ces inégalités est d'utiliser le concept d'inégalités environnementales et écologiques. Ces inégalités impactent les individus mais ces derniers sont également producteurs d'externalités. Ce concept permet donc d'avoir une approche globale et systémique des inégalités. Il permet également d'identifier les processus en cours dans les territoires, par exemple, en cherchant à comprendre les liens complexes entre inégalités sociales et inégalités environnementales et écologiques, ou bien en étudiant le rôle des représentations que les individus ont de leur environnement dans la compréhension des comportements et donc dans la lutte contre les inégalités.

Plus spécifiquement, dans les territoires littoraux, certaines des IEE peuvent être plus présentes à cause de l'attractivité de ces espaces et des enjeux environnementaux et sociaux forts qui s'y jouent. Mais les inégalités environnementales et écologiques sont également fortement dépendantes de la taille et du type d'espace urbain analysé. La ville moyenne apparaît comme un terrain pertinent pour l'analyse des inégalités. La ville d'aujourd'hui ne se limite plus à l'espace central et la prise en compte des échelles intermédiaires est importante pour comprendre réellement les dynamiques en cours.

Le choix a ainsi été fait de traiter des inégalités environnementales et écologiques à travers la communauté d'agglomération de La Rochelle. C'est un territoire qui cumule un aspect littoral et une volonté forte et ancienne de développement urbain durable.

Chapitre 2. La communauté d'agglomération de La Rochelle

Introduction

Dans ce chapitre les différents ensembles géographiques sur lesquels porte notre travail seront présentés. Comme une grande partie des matériaux empiriques ont été collectés au sein de la communauté d'agglomération de La Rochelle, la présentation de ce terrain sera beaucoup plus développée. Cette agglomération a été retenue comme principal modèle d'analyse grâce à deux éléments principaux: l'ancienneté de son engagement dans un modèle de développement intégrant l'environnement, et l'intensité des transformations spatiales constatées depuis un demi-siècle. Dans un premier temps, nous décrirons le fonctionnement des communautés d'agglomération, qui seront analysées par la suite, afin de situer la CA de La Rochelle dans le paysage national. Dans un second temps, en nous focalisant sur la CA de La Rochelle, les différentes étapes de la construction du territoire intercommunal rochelais seront présentées et ainsi que son environnement naturel. Nous verrons que les deux entités paysagères constitutives du territoire rochelais ne bénéficient pas de la même valorisation sociétale et que ces facteurs influencent la répartition des individus sur le territoire. Ensuite, nous verrons que ce territoire est également engagé dans le développement durable et que les positions de l'agglomération vis-à-vis des problématiques environnementales en font un terrain pertinent à l'analyse des IEE. Enfin, nous analyserons la façon dont se traduit cette attractivité en étudiant l'évolution des profils de population. Le cadre naturel attractif tout comme la lente construction du territoire sont des facteurs qui expliquent aujourd'hui la répartition des individus, des infrastructures et donc des inégalités environnementales et écologiques.

1. Les communautés d'agglomération

1.1. Les intercommunalités de type communautés d'agglomération

En France, plusieurs types d'intercommunalités existent en fonction du nombre d'habitants, des implications et des obligations qu'ont choisi d'assumer les communes. L'échelle que nous avons retenue est celle de la communauté d'agglomération. La

communauté d'agglomération se situe entre la communauté de communes et la communauté urbaine (Tableau 1).

	Limite inférieure de population (en nombre d'habitants)	Nombre d'intercommunalités en 2013
Communauté de communes	-	2223
Communauté d'agglomération	50 000	213
Communauté urbaine	250 000	15
Communauté de métropoles	400 000	1

Tableau 1 : Les différents types d'intercommunalités en France

Ce niveau territorial est central dans les politiques d'aménagement mais est encore peu étudié de façon comparative, par le biais de la statistique. L'absence de données préconstituées à l'échelle intercommunale ainsi que la mobilité des structures en termes de composition sont un frein à ce type d'analyse. La communauté d'agglomération a pourtant un rôle moteur pour le fonctionnement d'un grand nombre de communes françaises en termes d'aménagement, de gestion et de politique. Par ailleurs, la communauté d'agglomération apparaît comme une bonne solution pour permettre une gestion plus durable des territoires.

La communauté d'agglomération est un Établissement Public de Coopération Intercommunale (EPCI) consistant au regroupement de plusieurs communes autour d'une commune-centre. Les communautés d'agglomération sont issues de la Loi dite « Chevènement » de 1999, qui avait pour but de simplifier le paysage territorial et administratif français. Leur rôle est de permettre aux communes, de s'associer autour de projets en mettant en commun leurs moyens, en vue d'assumer ensemble les obligations d'aménagement et de gestion qu'elles ne peuvent gérer seules (Dallier, 2005).

D'après le code général des collectivités territoriales, une communauté d'agglomération doit représenter « *un ensemble de plus de 50 000 habitants d'un seul tenant et sans enclave, autour d'une ou plusieurs communes centre de plus de 15 000 habitants. Le seuil démographique de 15 000 habitants ne s'applique pas lorsque la communauté d'agglomération comprend le chef-lieu du département ou la commune la plus importante du département* » (Code général des collectivités territoriales, 2013). Au 1^{er} janvier 2013, il y

a, en France, 213 communautés d'agglomération regroupant 4118 communes et 25 541 907 habitants soit 39% de la population française.

La communauté d'agglomération exerce de plein droit, au lieu et place des communes membres, des compétences en matière de développement économique, d'aménagement de l'espace communautaire, d'équilibre social de l'habitat et de politique de la ville dans la communauté (Annexe 1). La communauté d'agglomération doit en outre exercer au lieu et place des communes au moins trois compétences parmi les six suivantes : la création ou l'aménagement et l'entretien de voirie d'intérêt communautaire, l'assainissement des eaux usées, l'eau, la protection et de mise en valeur de l'environnement et du cadre de vie, la construction, l'aménagement, l'entretien et gestion d'équipements culturels et sportifs d'intérêt communautaire et l'action sociale d'intérêt communautaire (Code général des collectivités territoriales, 2013). La communauté d'agglomération apparaît donc comme étant un niveau idéal pour réduire les inégalités environnementales et écologiques.

1.2. Présentation des communautés d'agglomération de taille moyenne étudiées

Le modèle traité est celui des CA françaises dont la population est comprise entre 100 000 et 200 000 habitants. Les CA de la région parisienne ont été écartées, dans la mesure où elles ont des dynamiques propres, liées à la présence d'une capitale fortement attractive qui a un effet de polarisation sur le territoire francilien modifiant fortement les dynamiques territoriales. De plus, le travail ne s'attachera qu'aux CA de la France métropolitaine.

L'analyse de ces communautés d'agglomération (Tableau 2) nous permet de comprendre comment la CA de La Rochelle se situe par rapport aux autres agglomérations littorales de taille équivalente. En effet, cette approche permet de qualifier les territoires à travers une typologie basée sur des données socio-économiques, environnementales et infrastructurelles qui sera présentée par la suite.

38 communautés d'agglomération ont une population qui se situe entre 100 000 et 200 000 habitants. Elles sont composées de 5 à 73 municipalités et leur densité varie entre 105 hab./km² et 1477 hab./km². La superficie et le nombre de communes ne sont pas proportionnellement liés à l'importance de la population. En effet, la plus petite

agglomération, la CA Côte Basque Adour (Pyrénées-Atlantiques) a une population de 125 911 habitants en 2013, pour 82 km² et 5 communes, quand la plus grande, la CA Carcassonne Agglo (Aude) a une population de 106 148 habitants en 2013 pour 980 km² et 73 communes. La CA de La Rochelle a une superficie de 330 km² pour 28 communes et 161 935 habitants.

	Nombre de communes	Population en 2013 (en nombre d'habitants)	Population en 2009 (en nombre d'habitants)	Evolution de la population 2009-2013 (en %)	Superficie en km ²	Densité de population (km ²) 2013
CA de Laval	20	100081	94997	5,08	438,55	228,21
CA Alès Agglomération	50	100693	97120	3,55	629,30	160,01
CA Porte de l'Isère	22	101131	97714	3,38	239,88	421,59
CA de Colmar	14	104537	101486	2,92	206,52	506,18
CA du Roannais	40	104883	100863	3,83	694,74	150,97
CA du Pays d'Aubagne et de l'Etoile	12	105547	104018	1,45	246,21	428,69
CA Carcassonne Agglo	73	106148	103032	2,94	980,13	108,30
CA de Niort	29	106443	101451	4,69	542,92	196,06
CA Blois-Agglopolys	48	106818	102969	3,60	793,50	134,62
CA Chalon - Val de Bourgogne	39	109304	105243	3,72	446,83	244,62
CA Var Estérel Méditerranée	5	109337	108558	0,71	352,16	310,48
CA de Béziers Méditerranée	13	110589	108057	2,29	251,26	440,14
CA du Grand Angoulême	16	111054	106146	4,42	193,39	574,25
CA Saint-Brieuc Agglomération Baie d'Armor	14	118807	113801	4,21	249,36	476,45
CA du Pays de Montbéliard	29	119996	117731	1,89	179,57	668,24
CA du Boulonnais	22	120476	118932	1,28	206,23	584,18
CA de la Région Nazairienne et de l'Estuaire	10	121777	115951	4,78	334,43	364,13
CA Valence Agglo-Sud Rhône-Alpes	11	121889	119294	2,13	235,99	516,50
CA le Grand Narbonne	38	123563	119863	2,99	965,80	127,94
CA de Chartres Métropole	47	124690	119278	4,34	614,36	202,96
CA d'Hénin-Carvin	14	124820	123183	1,31	112,45	1110,00
CA Agglomération Côte Basque Adour	5	125911	121750	3,30	82,39	1528,23
CA Chambéry Métropole	24	127120	121567	4,37	262,61	484,06
CA Grand Troyes	18	133032	130095	2,21	150,49	883,99
CA Vannes Agglo	24	136655	130385	4,59	520,78	262,40
CA Salon Etang de Berre Durance	17	140085	136771	2,37	516,69	271,12
CA Grand Poitiers	13	142088	139006	2,17	275,38	515,97
CA d'Annecy	13	144040	135959	5,61	125,07	1151,68
CA de la Porte du Hainaut	39	149685	147865	1,22	324,04	461,93
CA Pau-Pyrénées	14	151642	148521	2,06	182,97	828,78
CA du Douaisis	35	154768	152258	1,62	236,50	654,41
CA de La Rochelle	28	161935	160372	0,97	331,13	489,04
CA de Sophia Antipolis	24	178954	176465	1,39	486,37	367,94
CA Amiens Métropole	33	179063	175519	1,98	313,70	570,81
CA du Grand Avignon	13	179949	175673	2,38	239,83	750,32
CA du Grand Besançon	59	182627	177021	3,07	433,23	421,55
CA du Pays de Lorient	19	191009	186013	2,62	474,85	402,25
CA de Valenciennes Métropole	35	194408	191450	1,52	263,84	736,84

Tableau 2 : Les 38 communautés d'agglomération françaises dont la population est comprise entre 100 000 et 200 000 habitants (Direction générale des Finances publiques & Direction générale des Collectivités locales, 2013)

Parmi ces intercommunalités, l'agglomération de La Rochelle est un territoire qui est depuis longtemps engagé dans le développement durable et dans la qualité du cadre de vie. L'agglomération est partagée entre la volonté de préserver un cadre de vie de bonne qualité et un environnement littoral naturel et celle de répondre à la demande de nouveaux

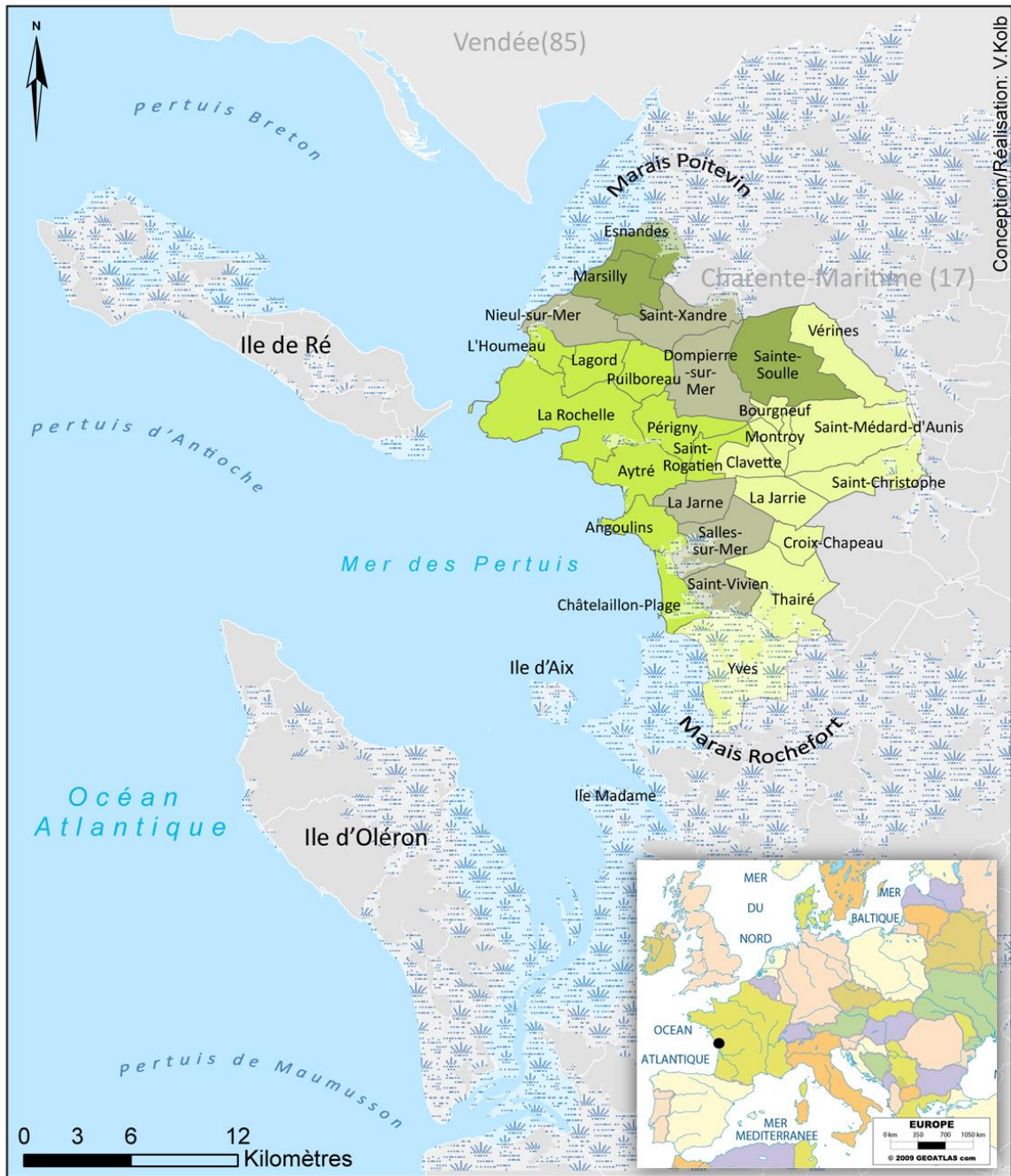
arrivants et à des dynamiques qui, si elles ne sont pas maîtrisées, peuvent aller à l'encontre de ses objectifs premiers (construction sur la bande littorale, étalement urbain, accroissement des externalités négatives...). Entre qualité, attractivité et durabilité, la communauté d'agglomération de La Rochelle apparaît comme un terrain pertinent pour l'analyse des inégalités environnementales et écologiques dans les espaces urbains littoraux.

2. La communauté d'agglomération littorale de La Rochelle : un dynamisme porté par l'attractivité

Située sur la côte atlantique française dans le département de la Charente Maritime, la CA de La Rochelle a une superficie de 327 km² pour environ 70 kilomètres de côtes. L'agglomération rochelaise (ou encore l'Aunis maritime) est l'entité spatiale la plus occidentale du territoire picto-charentais. Aujourd'hui, composée de 28 communes dont 9 sont littorales, la CA de La Rochelle fait face à la Mer des Pertuis et aux îles de Ré, d'Oléron, d'Aix et de Madame (Carte 1). Elle est limitée par plusieurs ensembles naturels : au nord, le Marais Poitevin, à l'est par sa prolongation dans la vallée du Curé, au sud par le Marais de Rochefort, à l'ouest par l'océan Atlantique. Ce territoire est aussi composé de deux grandes entités naturelles : la plaine et le littoral. Avec une population de 168 394 habitants au 1^{er} janvier 2015, la CA de La Rochelle se situe à la quarantième place française sur les 226 communautés d'agglomération (BANATIC, 2013⁶).

Bien que littorale, la CA de La Rochelle n'a pas une vocation purement touristique ou de villégiature. En effet, à la différence des CA Royan Atlantique, de l'île d'Oléron et de l'île de Ré où le pourcentage de résidences secondaires dépasse les 40%, la CA rochelaise n'en compte, pour sa part que 7% (Auger & Vergeau, 2009).

⁶ La base nationale sur l'intercommunalité, <https://www.banatic.interieur.gouv.fr/V5/accueil/index.php> consultée en juin 2013



Date d'entrée des communes dans la communauté d'agglomération de La Rochelle

- 1964
- 1992
- 1997
- 2014
- Zone de marais

Source: BD TOPO@2011 ©GEOATLAS.com 2009

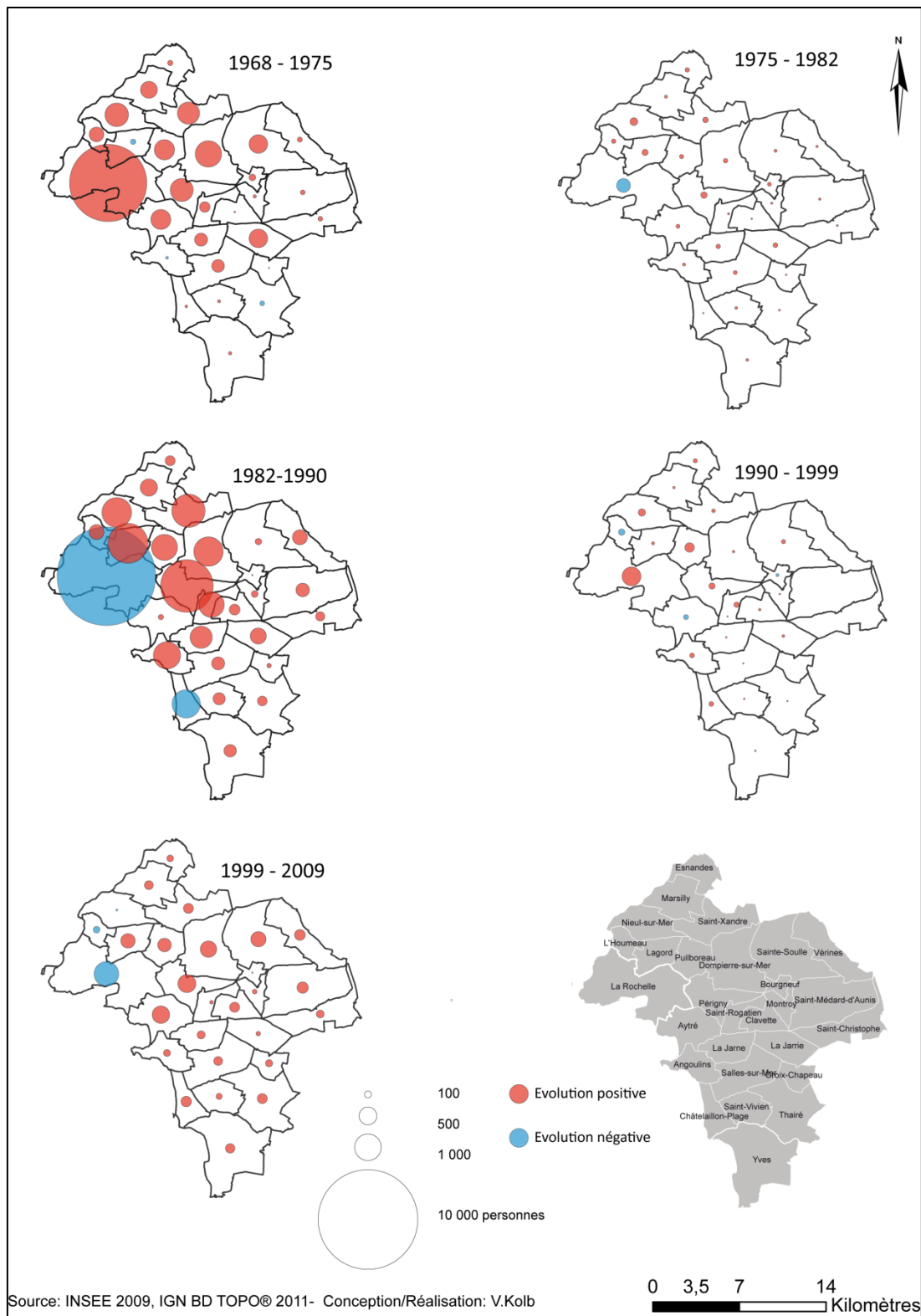
Carte 1 : La communauté d'agglomération de La Rochelle

2.1. Construction du territoire intercommunal

Le territoire de l'agglomération de La Rochelle d'aujourd'hui témoigne de cinquante ans d'évolution. Née en 1964 pendant la période des grandes politiques nationales volontaristes d'implantation industrielle, l'agglomération a alors la forme d'un Syndicat Intercommunal à Vocation Multiple (SIVOM). Ce SIVOM regroupe 9 communes : La Rochelle, Aytré, Périgny, Saint-Rogatien, Puilboreau, Lagord, Châtelailon-Plage, Angoulins-sur-Mer et L'Houmeau (Carte 1). La volonté est d'avoir une gestion concertée des transports, des déchets, du traitement des eaux usées et de la production d'eau potable. Durant les vingt années suivantes, le territoire subit de plein fouet la crise de la pêche et des chantiers navals qui se traduit par une réduction du nombre d'emplois (Chesnel, 1996; Renard, 1994). La Rochelle « a été la plus touchée par la crise parmi les grands ports de pêche français » (Chesnel, 1996; Renard, 1994). Sa localisation sur la façade atlantique loin des grands centres de consommation n'a pas permis à la ville de sortir son épingle du jeu dans le domaine de la pêche et l'a amenée à faire des choix de développement différents. Pour faire face à cette crise, les autorités publiques tentent une greffe industrielle avec des entreprises comme Alcatel, Chrysler, Simca, Talbot, Peugeot créant plus de 4500 emplois à la fin des années 70 (Guesnier, 2010). Mais la greffe ne prend pas et la fermeture de ces entreprises renforce le déclin du territoire. Entre 1978 et 1985, La Rochelle perd 4800 emplois, ce qui représente plus de 10 % des effectifs salariés (Guesnier, 2010). Ces deux ruptures successives ont conduit à un ralentissement de la croissance de la population entre 1975 et 1982 (Carte 2), puis à des phénomènes de périurbanisation, cumulés à une décroissance de la ville centre (INSEE, 2009). A la fin des années 80, pour relancer l'économie, les initiatives locales se multiplient dans différents secteurs comme l'automobile (Perrotin-Automation), le nautisme (Centre de Recherche pour l'Architecture et les Industries Nautiques), l'agroalimentaire (Centre Régionale d'Innovation et de Transfert de Technologie agroalimentaire et biotechnologies) et l'enseignement et la recherche (Université de Technologie de Charente Maritime). Les années 90 bénéficient directement de ces initiatives et sont pour le territoire rochelais les années des changements (Guesnier, 2010). Le territoire réaffirme alors son identité littorale à travers la modernisation et le renforcement des infrastructures des 3 ports (commerce, pêche, plaisance), la création d'une université tournée vers les problématiques maritimes et le réaménagement de la ville pour faire place

à l'aquarium, au musée de la mer et à un plateau nautique. C'est dans ce contexte, qu'en décembre 1992, le SIVOM devient Communauté de villes (CdV) et s'engage dans une mise en commun des taxes professionnelles, au profit de projets collectifs. Cette nouvelle structure territoriale s'agrandit à deux reprises : une première fois en 1992 avec l'adhésion de 6 communes : Nieul-sur-Mer, Saint-Xandre, La Jarne, Dompierre-sur-Mer, Salles-sur-Mer et Saint-Vivien, puis une seconde fois, en 1997 avec 3 communes supplémentaires : Esnandes, Marsilly et Sainte-Soulle (Carte 1). Suite à la réforme des collectivités dite loi Chevènement du 12 juillet 1999 (Ministère de l'Intérieur, 1999) les 18 communes de la CdV deviennent en janvier 2000 une communauté d'agglomération ce qui permet un renforcement des compétences, en termes de politique de la ville et de l'habitat social. Au début des années 2000, l'agglomération est en plein essor et le nouveau dynamisme économique et démographique est renforcé par l'attractivité du littoral. Alors qu'entre 1990 et 1999, le rythme de croissance de la Charente-Maritime ne s'élève qu'à 0,61%, les années 1999 à 2005 voient cette variation relative annuelle s'élever à 1,06%, rythme bien supérieur comparé à ceux des autres départements de la région Poitou-Charentes (Diaz, 2007). Cette forte attractivité du littoral a également créé des pressions sur le territoire de l'agglomération. En effet, les prix du foncier se sont envolés, « *un logement à Nieul-sur-Mer, Saint-Xandre ou Sainte-Soulle vaut en 2006 en moyenne 200 à 250% de plus qu'en 1998* » (Buhot, 2009) limitant l'accès à la propriété pour les ménages les plus modestes. Les prix élevés du foncier et les crises économiques ont diminué l'accroissement naturel surtout sur la ville centre, les communes littorales et de première couronne et ont modifié le profil socio-économique de l'agglomération (Carte 2). Suite à la loi du 16 décembre 2010 de réforme des collectivités territoriales (Ministère de l'Intérieur, 2010), 10 nouvelles communes sont rattachées à l'agglomération en 2014, passant ainsi de 18 à 28 communes (Carte 1). En augmentant son périmètre, l'agglomération dépasse le seuil des 150 000 habitants (Tableau 3), attirant des services et des équipements nouveaux, tout en augmentant les possibilités d'accueil pour les nouveaux arrivants. La densité de l'agglomération de 415 hab./km² est la plus forte du département (L'Observatoire de l'agglomération de La Rochelle, 2014). Mais cette densité moyenne masque une hétérogénéité très forte au sein du territoire (avec un écart type de 464). En effet, même si dans la zone centrale, les densités sont supérieures à 400 hab./km², dans les zones plus

périphériques, les densités sont globalement inférieures à 300 hab./km², atteignant 55 hab./km² sur la commune d'Yves.



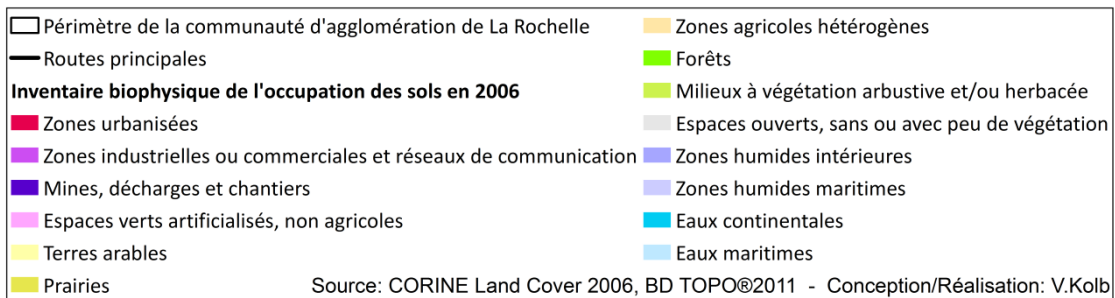
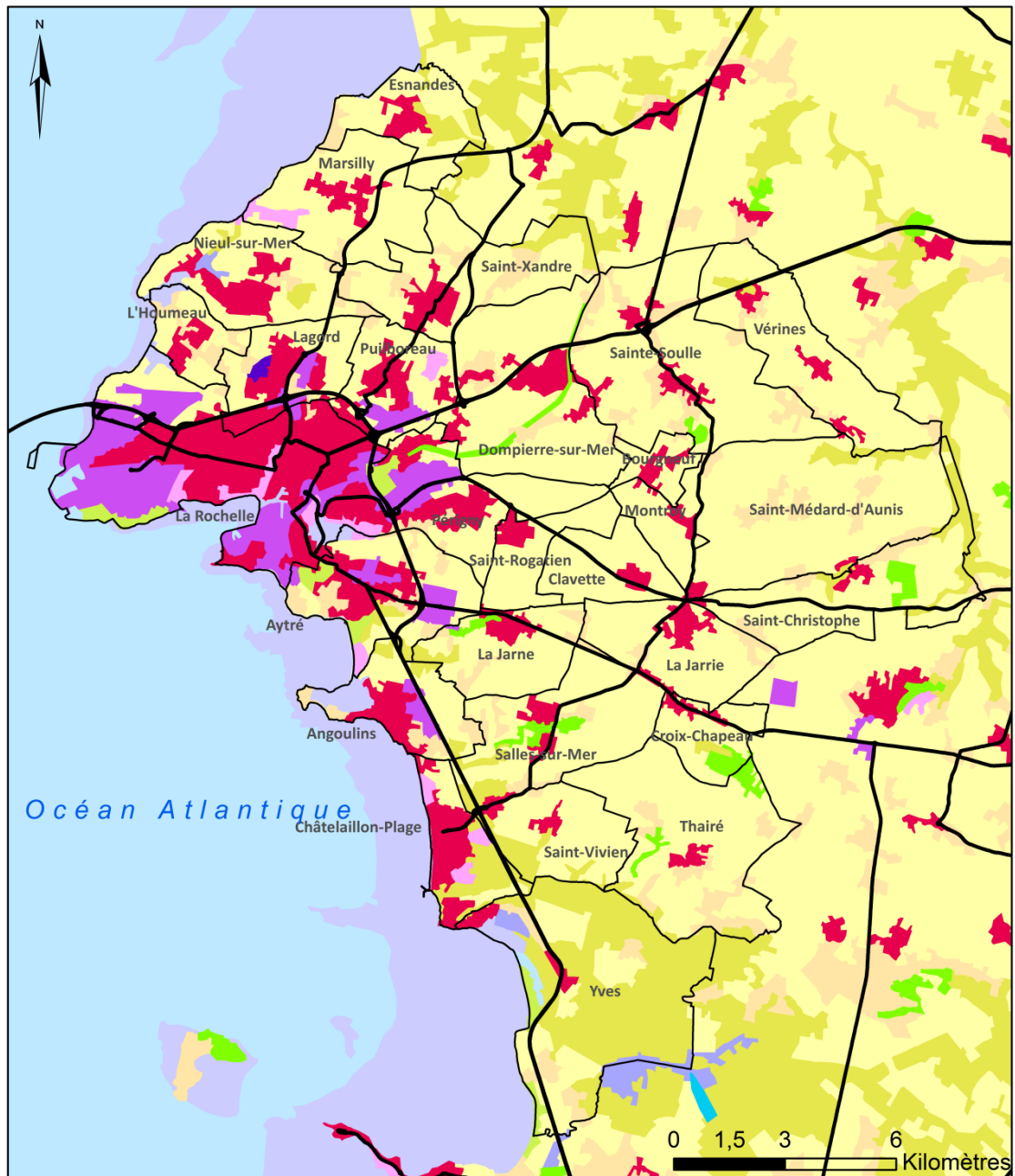
Carte 2 : Évolution du nombre d'habitants dans la communauté d'agglomération de La Rochelle entre 1968 et 2009

	Population en 2009 (en nombre d'habitants)	Superficie en km ²	Densité de population au km ² en 2009
Angoulins	3720	7,9	470,89
Aytré	8858	12,22	724,88
Bourgneuf	1056	2,57	410,89
Châtelaiillon-Plage	6081	6,72	904,91
Clavette	1131	6,3	179,52
Croix-Chapeau	1134	4,87	232,85
Dompierre-sur-Mer	5282	18,4	287,07
Esnandes	2040	7,65	266,67
La Jarne	2349	8,42	278,98
La Jarrie	2762	9,52	290,13
La Rochelle	74707	30,68	2435,04
Lagord	7243	8	905,38
L'Houmeau	2073	4,38	473,29
Marsilly	2536	12,04	210,63
Montroy	653	4,02	162,44
Nieul-sur-Mer	5618	10,92	514,47
Périgny	7153	10,99	650,86
Puilboreau	5322	7,96	668,59
Saint-Christophe	1197	13,66	87,63
Sainte-Soulle	3522	22,01	160,02
Saint-Médard- d'Aunis	1776	22,65	78,41
Saint-Rogatien	1880	5,17	363,64
Saint-Vivien	1027	8,33	123,29
Saint-Xandre	4548	13,47	337,64
Salles-sur-Mer	1953	14,09	138,61
Thairé	1469	18,8	78,14
Vérines	1857	13,51	137,45
Yves	1425	25,89	55,04
Communauté d'agglomération de La Rochelle	160372	331	415,26

Tableau 3 : Présentation des 28 communes de la communauté d'agglomération de La Rochelle en fonction de leur densité de population (INSEE 2009)

Le territoire de l'agglomération est à majorité agricole. C'est un territoire où la transition entre ville et campagne est relativement tranchée. Le ratio espace urbanisé/espace agricole se traduit par le maintien de coupures d'urbanisation entre les communes et par un découpage de l'urbanisme central en doigts de gant dont les interstices sont en majorité des champs (Levasseur & Marchand, 1998). Ces coupures vertes sont aujourd'hui beaucoup moins visibles entre la ville centre et les communes de première couronne mais reste visible entre les différentes communes de première couronne. Moins

de 2% du territoire sont composés de forêt (Carte 3). Le territoire de l'agglomération, est parsemé de tâches d'urbanisations reliées à la ville centrale par un réseau en étoile. À l'intérieur du périmètre de l'agglomération, les temps de parcours sont relativement faibles, n'excédant pas 30 minutes si la circulation est fluide.



Carte 3: L'occupation du sol dans l'agglomération de La Rochelle (Annexe 2)

2.2. Un littoral au contact d'une plaine agricole

La communauté d'agglomération de La Rochelle est soumise à un climat océanique avec des hivers doux et des étés tempérés (Météo France⁷). Elle bénéficie d'un ensoleillement important, de 2251 heures de soleil par an (Météo France⁷), qui est supérieur à celui de l'intérieur des terres du Poitou-Charentes (1900 heures annuelles). La communauté d'agglomération de La Rochelle est à la fois un territoire littoral et un territoire de plaine (Annexe 3). Ces deux ensembles paysagers ne jouissent pas de la même valorisation sociétale. Le territoire est attractif par sa bande littorale mais son arrière-pays peut être perçu comme relativement monotone. En effet, les paysages de plaine par leur horizontalité et leur uniformité sont souvent dénigrés, « *certaines esprits dénie aux plaines la qualité même de paysages, probablement devant l'absence évidente de pittoresque* »⁸. Ces perceptions sont renforcées par les représentations négatives que les individus associent à la plaine et qui sont liées à l'impression de dégradation de l'environnement naturel par l'agriculture intensive. Face à cette plaine, le littoral se détache aisément. L'iconographie et la littérature du littoral et de la mer sont riches. Ce sont des paysages mouvants, esthétiques et perçus comme naturels. Ce sont également des espaces de loisirs qui sont liés, dans l'inconscient collectif, au bien-être et aux vacances. Ces deux ensembles paysagers bien qu'inégalement valorisés sont constitutifs du territoire de l'agglomération et sont les bases sur lesquelles le territoire s'est construit, elles ont guidé l'implantation des hommes et le développement des activités.

2.2.1. Une plaine à la topographie très peu contrastée

Le paysage de la plaine d'Aunis compte peu d'accidents du relief. Ce paysage a conditionné la sédentarisation progressive des populations, les choix des lieux bâtis et l'organisation du parcellaire agricole et des espaces boisés. La pénéplaine de l'Aunis, en place à la fin du tertiaire est depuis soumise à l'érosion éolienne. La plaine a été peu transformée en comparaison des espaces périphériques (littoral, marais) qui ont subi de grandes variations liées à l'activité humaine (Levasseur & Marchand, 1998). L'eau, omniprésente sur le pourtour du territoire de la CA de La Rochelle, est rare sur le plateau calcaire. Une grande partie du territoire n'est pas plus élevée que le niveau marin, le point

⁷ <http://www.meteofrance.com/climat/france/la-rochelle/17300009/normales> consulté le 02/05/2015

⁸ <http://www.cren-poitou-charentes.org/paysage/-I-L-AMBIANCE-.html> consulté le 05/05/2015

culminant de la plaine étant à 51 mètre sur la commune de Croix-Chapeau dans le secteur sud-est. Les reliefs, bien que faibles ont été déterminant pour l'organisation interne de l'espace avec les villages implantés sur les points hauts. À partir de ce point culminant à 51 mètres, le paysage s'étire vers la mer avec une pente relativement constante et faible (1%). Cette homogénéité du paysage de la plaine est ponctuellement bousculée par de rares accidents de relief comme les archéo-falaises d'Esnandes et quelques secteurs entrecoupés par des anfractuosités qui traduisent la présence de sources d'eau ou de points d'eau. Les bourgs se sont développés dans ces creux (Salles-sur-mer, Saint-Christophe et Nieul-sur-Mer) laissant uniquement les clochers apparaître à l'horizon.

Le paysage de la plaine est avant tout un paysage agricole (Photo 1). Plus de 66% du territoire de l'agglomération, soit 218 km² sont dédiés à l'agriculture (Registre Parcellaire Graphique, 2012). Historiquement, la plaine a toujours été un espace agricole mais la structure agraire a beaucoup évolué. Suite à la crise du phylloxéra, et à la disparition des vignes au 19^{ème} siècle, les agriculteurs de la plaine aunisienne se sont tournés vers l'élevage laitier dans un premier temps puis vers l'élevage pour la viande dans un second temps. Le remembrement et la refonte du parcellaire agricole les ont ensuite mené à la céréaliculture à partir des années soixante. Récemment cette céréaliculture s'est intensifiée, favorisée par la mécanisation des infrastructures et par l'agrandissement des exploitations malgré un nombre d'agriculteurs en diminution (Annexe 4). En effet, la proportion d'agriculteurs exploitants est inférieure à 1% de la population active, les agriculteurs n'étant que 528 pour une population totale de 160 372 habitants (INSEE, 2009). Dans la plaine, l'agriculture est aujourd'hui principalement tournée vers la céréaliculture et l'élevage. Ces modifications des pratiques agricoles ont des impacts directs sur la faune, la flore et les paysages. À titre d'exemple, l'Outarde canepetière et l'Édicnème criard sont deux espèces qui s'étaient adaptées à la polyculture sur de petites parcelles où l'alternance des cultures jouait un rôle dans leur cycle vital. Après la refonte du parcellaire et l'apparition de monocultures, ces oiseaux trouvent beaucoup moins de diversité de biotope, indispensable à leur survie et dans certains secteurs, leurs effectifs connaissent un déclin⁸. La flore est également touchée, la modification des techniques et l'utilisation d'intrants pour augmenter les rendements ont mené à la disparition de nombreuses plantes messicoles pourtant capitales pour le maintien de la biodiversité. Enfin, cette modification de la structure du paysage entraîne une

banalisation du paysage agricole de la plaine d'Aunis. La disparition des haies et des chemins de promenades pour permettre l'agrandissement des parcelles a également eu pour effet de limiter l'accès des habitants à cet espace, le dédiant exclusivement à la production agricole et renforçant leur aspect monotone.



Photo 1 : Plaine d'Aunis (Source:Google Street View)

Malgré qu'elles soient peu valorisées socialement les plaines d'openfield du Pays d'Aunis sont identifiées par le Conservatoire Régional d'Espaces Naturels de Poitou-Charentes (CREN Poitou-Charentes) comme marqueur d'une forte identité paysagère dans une région qui est contrastée en termes de paysages agricoles, car composée à la fois de vignobles, de bocages et de forêts⁸. Le conservatoire considère que ces espaces ouverts, qui entrent en doigt de gant dans l'urbanisation permettent une respiration du territoire. Mais la plaine est, aujourd'hui, menacée à travers l'extension de La Rochelle d'une dénaturisation de ses caractères paysagers⁸. Ces menaces ont été identifiées par l'agglomération qui a beaucoup limité son extension et l'encadre de plus en plus. Aujourd'hui, l'objectif affiché est de ne consommer que 40 ha par an pour l'habitat et les activités économiques entre 2010-2020 ; ce chiffre était de 100 ha entre 1995 et 2007 (Communauté d'Agglomération de La Rochelle, 2011). La transition entre la plaine et le littoral se fait en douceur dans le paysage de l'agglomération. Au contact de l'océan, la plaine se prolonge ponctuellement sous forme d'îlots qui ont permis l'implantation de plusieurs communes comme Aytré, Angoulins, ou encore le vieux Châtellaillon. La plaine est alors découpée sous forme de pointes et de baies qui correspondent à l'alternance entre terrains durs et terrains vaseux.

2.2.2. Un littoral attractif

Le littoral se décompose en deux parties, une partie nord qui s'étire entre Esnandes et La Rochelle et une partie sud, de La Rochelle à Yves.

Au nord, le socle continental entre en contact direct avec la mer provoquant une rupture brute de 10 mètres (Photo 2), marquée par des falaises (« haut littoral »). Bordées par le Pertuis Breton qui sépare l'île de Ré et le département de la Vendée, ces falaises sont entrecoupées de marais ouvrant des portes vers l'océan. Une seule a permis l'installation d'un port, sur la commune de l'Houmeau, au Plomb. En tout, on dénombre 8 falaises entre Esnandes et La Rochelle : celles d'Esnandes, de Marsilly, de Lauzière, de l'Houmeau, de la Repentie, de la pointe Saint-Marc et de Chef de Baie. Sur ce littoral, l'érosion marine agit verticalement et découpe la falaise.



Photo 2 : Littoral à falaise au nord de La Rochelle (Source : V. Kolb)

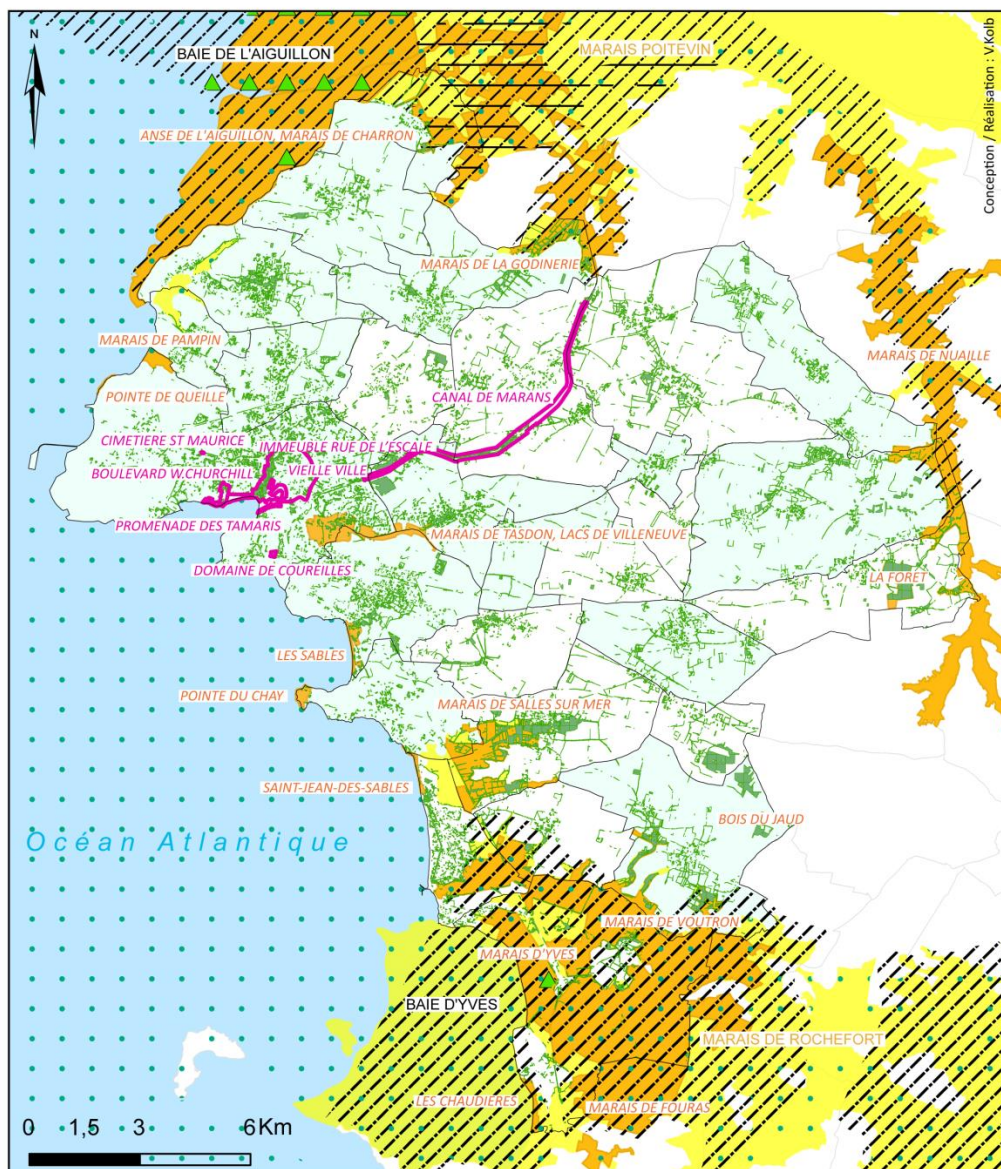
Au sud, le littoral est bas (Photo 3), et fait face au Pertuis d'Antioche qui sépare l'île de Ré et l'île d'Oléron. Cette côte, qui offre une ouverture beaucoup plus large sur l'océan, est inexploitable en termes d'implantation portuaire du fait des faibles profondeurs, elle est par contre fortement valorisée pour l'activité touristique. En effet, de nombreuses plages régulièrement réensablées permettent l'accueil de touristes. La commune la plus emblématique de cette activité est la station de Châtelailon-Plage qui a été l'une des

premières du département à bénéficier de ce réensablement à des fins de protection contre l'érosion mais aussi de confort balnéaire (Pupier-Dauchez & others, 2008).



Photo 3 : Littoral bas au sud de La Rochelle (V. Kolb)

Le long du littoral de la communauté d'agglomération de La Rochelle, des marais de tailles hétérogènes se succèdent. Ces marais font partie d'un ensemble beaucoup plus grand qui est celui des Marais de l'Ouest. L'intérêt de ces milieux humides est lié à l'importance de la biodiversité ainsi qu'au rôle écologique majeur qu'ils ont pour de nombreuses espèces. Sur le territoire de la CA de La Rochelle, les marais prolongent l'immense horizontalité de la plaine et constituent des niches écologiques importantes. Le littoral et les marais sont des espaces fortement protégés (Carte 4). Plusieurs communes sont soumises à des réglementations et notamment la commune d'Yves au sud de l'agglomération, composée à plus de 90% d'espaces protégés. En plus des espaces naturels, de nombreux lieux comme la vieille ville de La Rochelle ou encore le cimetière Saint-Maurice (commune de La Rochelle) sont également protégés pour leur valeur architecturale. Ces sites inscrits sont au nombre de 7 et sont localisés en majorité dans La Rochelle.



- | | | | |
|--|---|--|--------------------|
| | Périmètre de l'agglomération rochelaise | | Réserve Naturelle |
| | Végétation | | Réseau Natura 2000 |
| | Communes signataire de la charte Terre saine | | SITE INSCRIT |
| | Arrêtés Préfectoraux de Protection de Biotopes | | |
| | SAINT Zone naturelle d'intérêt écologique floristique et faunistique de type 1 | | |
| | MARAIS Zone naturelle d'intérêt écologique floristique et faunistique de type 2 | | |
| | BAIE Zone importante pour la conservation des oiseaux | | |

Source: DREAL PC 2012, BD TOPO®2011

Carte 4: La communauté d'agglomération de La Rochelle, un espace à haute valeur environnementale (Annexe 5)

Otre les facteurs naturels, le littoral de l'agglomération est également marqué par un important patrimoine culturel. Ce patrimoine culturel se traduit sous deux formes :

-La première forme est la conchyliculture. Marqueur fort du paysage, la conchyliculture est une activité essentielle et historique pour l'économie de ce territoire. La Charente-Maritime est le premier producteur de coquillages en France. Près de la moitié des huîtres françaises vendues en France viennent de Charente-Maritime. Cette activité a subi des transformations similaires à celles de la céréaliculture avec une baisse du nombre d'entreprises (Gilbert & Duret, 2014). Depuis les 11 dernières années, une baisse de 37% du nombre d'entreprises est observée avec notamment un changement de la structure des entreprises, qui sont aujourd'hui moins familiales et composées davantage de salariés. En Charente Maritime, 6000 personnes travaillent dans la production conchylicole en 2012, ce qui représente 2500 emplois équivalent temps plein (Gilbert & Duret, 2014). La conchyliculture est donc un important employeur du département car l'activité est difficilement mécanisable. Les deux activités conchylicoles les plus développées sont l'ostréiculture et la mytiliculture. La conchyliculture et la mytiliculture ont modifié le paysage. Les champs de claires où se réalise l'affinage ainsi que les bouchots et les tables d'élevage en mer font partie du patrimoine culturel de la région.

-La deuxième forme est un patrimoine architectural. Le littoral de l'agglomération rochelaise est également marqué par un riche patrimoine architectural. Le Vieux Port de La Rochelle et ses tours, qui datent du Moyen-Age, sont des éléments patrimoniaux reconnus (Photo 4). Classées aux monuments nationaux, les trois tours (la tour de la Lanterne, la tour Saint-Nicolas et la tour de la Chaîne) sont les derniers vestiges des fortifications qui entouraient toute la ville au 14^{ème} siècle. Le Vieux Port, espace central de la ville, est le lieu d'accueil de nombreuses manifestations. Cette richesse architecturale est un élément très attractif aussi bien pour les touristes que pour les habitants. L'agglomération de La Rochelle est ainsi un territoire au cadre naturel et culturel riche qui s'est en plus tourné vers la valorisation de l'environnement et la durabilité urbaine.



Photo 4: Les deux tours (Tour de la Chaîne et Tour Saint Nicolas) marquant l'entrée dans le Vieux port de La Rochelle (Source : V.Kolb)

2.3. Un territoire engagé dans le développement durable et la qualité du cadre de vie

« J'accepte de disparaître dès lors qu'il me sera permis d'éprouver, au jour de ma mort, le sentiment d'avoir accompli ma part d'humanité.

C'est à travers elle que je survivrai. »

(Michel Crépeau, maire de La Rochelle de 1971 à 1999, 1979)

En France, La Rochelle peut avoir l'image d'une ville caractérisée par la qualité de son environnement et celle d'une ville innovante. L'histoire de La Rochelle est profondément liée à celle d'un de ses maires, Michel Crépeau, qui a, durant près de 30 ans de 1971 à 1999 orienté le développement de la ville vers l'amélioration de la qualité du cadre de vie et de l'environnement. Dès son élection, Michel Crépeau fait le choix de l'écologie comme ligne politique et la ville devient pionnière dans de nombreux domaines comme les déplacements, le tri des déchets ou encore la protection du littoral (Huré, 2014). Le but était de rendre la ville le plus agréable possible et de la restituer aux piétons, qui en sont les premiers usagers. Ainsi, en 1975, suite à la création d'un secteur sauvegardé en centre-ville, la première zone piétonnière française y voit le jour. Parallèlement, le maire décide la mise en place d'un

système de recyclage des déchets ainsi que de gestion du bruit. Un an après, en 1976, grâce aux aides de l'Etat à travers le plan « ville moyenne », le premier système de vélo en libre-service en France est créé. La mise en place d'un tel système dénote la détermination politique locale et le poids important des associations environnementales (Huré, 2014). La volonté est également d'impliquer l'utilisateur dans le fonctionnement du système, en proposant des vélos gratuits, en libre-service, qui sont donc soumis à la responsabilité des usagers. On est ici dans la lignée des courants écologistes qui prônent l'appropriation des démarches par les utilisateurs, pour en assurer leur bon fonctionnement. Après s'être attaqué au cheminement piétonnier et cyclable, la ville met en place en 1995, les premières voitures électriques en partage et instaure la première journée sans voiture en 1997. À la même période, un bac électrique solaire est mis en place pour traverser le Vieux Port et rejoindre la plage des Minimes, au sud de la commune. Aujourd'hui, l'offre de transport en commun est complète, favorisant une réelle mobilité urbaine des habitants à travers le Réseau Yélo, qui offre la possibilité d'une multi modalité par le passage d'un mode de transport à l'autre, avec le même abonnement. Cette dynamique d'innovation se poursuit avec la mise en place en 2011 de tests des premiers véhicules électriques sans chauffeurs. Cette volonté affichée de changer les comportements face aux déplacements n'est pas circonscrite à La Rochelle. En 2007 et 2008, plusieurs haltes ferroviaires, anciennement fermées ont été rouvertes, notamment à Angoulins-sur-Mer, à Aytré, et à la Porte Dauphine à La Rochelle. Ces gares permettent une desserte cadencée entre Rochefort et La Rochelle. En janvier 2010, une ligne de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) a également été créée entre le Nord de l'agglomération et le Port de Minimes (Communauté d'Agglomération de La Rochelle, 2012). Enfin, en ce qui concerne les liaisons est-ouest, l'agglomération envisage pour 2016, une nouvelle halte ferroviaire à La Jarrie (Conseil Régional, 2015). Grâce à ces équipements, les modes de transports écologiques représentent près de 12% des déplacements domicile-travail au sein de l'agglomération. Dans la ville centre, ce pourcentage dépasse les 20% alors que dans les communes plus rurales, comme Yves ou Thairé, ce taux reste inférieur à 6% (INSEE, 2009). L'agglomération a également fait le choix d'inciter les usagers à diminuer l'usage de la voiture. Quatre parkings dédiés au covoiturage ont été créés autour de l'agglomération ainsi que 3 parcs relais donnant la possibilité de stationner sa voiture et de prendre un bus pour se rendre en centre-ville. Plus de 3000 places de stationnement sont disponibles sur la voirie du centre-ville ainsi que 5 parkings

proposant près de 2600 places (Communauté d'Agglomération de La Rochelle, 2015). Tout est fait pour que les usagers de la ville fassent le moins possible de déplacements motorisés. Mais ces infrastructures sont localisées près de la ville centre et, bien que la ville soit le pôle d'attraction principal pour l'emploi et les commerces, la majorité des déplacements s'effectuent actuellement entre la ville centre et le reste de l'agglomération. De plus, les prix très élevés du foncier poussent beaucoup de ménages à s'installer de plus en plus loin, en dehors de zones où ils pourraient bénéficier de ces infrastructures pour une mobilité durable. C'est donc entre la ville centre et les autres communes de l'agglomération que se jouent aujourd'hui les nouveaux enjeux de la maîtrise des déplacements.

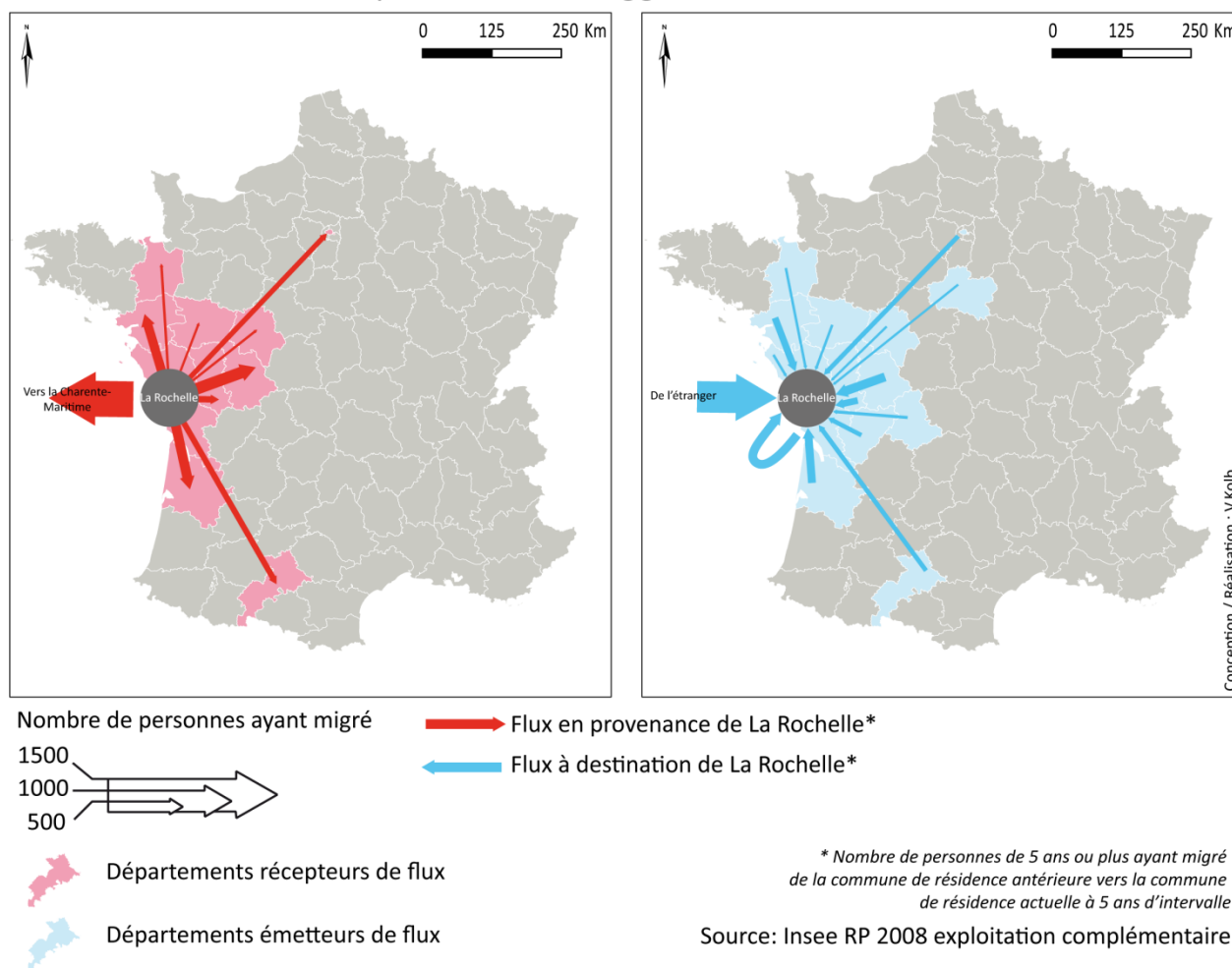
L'agglomération œuvre également pour la qualité de son environnement. Outre la limitation des gaz à effet de serre par la maîtrise des déplacements, l'agglomération est également engagée dans d'autres actions. Seize communes sur 28 sont signataires de la charte Terre saine Poitou-Charentes qui engage à une limitation de l'usage des pesticides. Une unité pédagogique Développement durable ainsi qu'un Réseau des Acteurs du Développement Durable de l'Agglomération Rochelaise ont été créés afin de diffuser aux différents usagers les principes du développement durable. L'agglomération s'est également engagée dans la création d'un éco-quartier à La Rochelle (éco-quartier de Bongraine) et dans la construction d'un parc pilote bas carbone pour les entreprises à Lagord. Toutes ces initiatives montrent l'implication de l'agglomération dans les problématiques environnementales et de qualité du cadre de vie.

2.4. Un accroissement de la population marqué par les mouvements migratoires

Les conditions climatiques, la qualité de l'environnement naturel et du cadre de vie font de l'agglomération rochelaise un territoire très attractif. Cette attractivité est généralisée à tous les types de populations. Mais les prix du foncier ainsi que la faiblesse de l'emploi mènent à l'exclusion de certaines populations, pour qui il est difficile de s'installer durablement. Ce phénomène est renforcé par l'afflux de nouveaux habitants à la recherche d'un cadre de vie de qualité. Les principaux flux de migrations proviennent de grandes villes comme Paris, Bordeaux, Nantes, Poitiers, Toulouse. Les néo arrivants ont, en comparaison des locaux, un pouvoir d'achat souvent plus élevé. La Rochelle est un territoire attractif mais ce flux migratoire est alimenté essentiellement par l'ouest de la France (Carte 5). De plus, les

territoires qui émettent des populations vers La Rochelle sont également ceux qui réceptionnent les migrations sortantes comme Nantes, Bordeaux, Toulouse, Poitiers. Il y a donc des échanges de populations entre ces différents pôles urbains. Cette attractivité sur l'ouest de la France est toujours autant marquée en 2013, où près de 75% des acheteurs de biens immobiliers localisés dans l'agglomération sont originaires de ces mêmes départements (Base des références immobilières du notariat S.A. PERVAL, 2013).

Les migrations résidentielles supérieures à 100 personnes à l'extérieur du périmètre de l'agglomération rochelaise en 2008

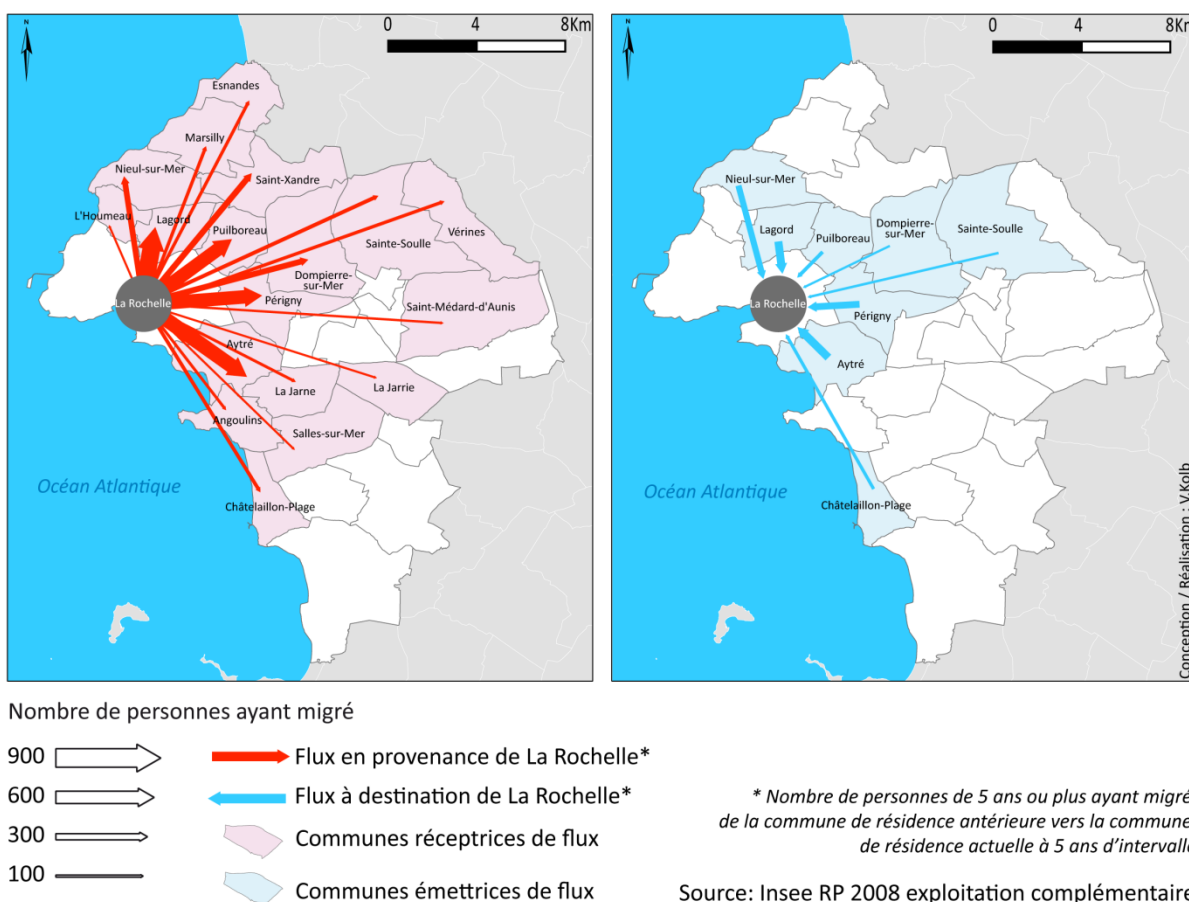


Carte 5: La Communauté d'agglomération de La Rochelle: un espace attractif dans l'ouest de la France

Dans l'agglomération rochelaise, la croissance démographique est clairement portée par d'importants flux migratoires. L'attractivité de la zone permet à la population de se maintenir. Le littoral joue un rôle important dans cette attractivité ainsi que sur le profil des personnes venant s'installer. Cependant, toutes les communes de l'agglomération de La

Rochelle n'ont pas la même attractivité, ni les mêmes capacités d'accueil (Carte 6). Les flux migratoires de masse (supérieur à 100 personnes) entrants dans l'agglomération sont dirigés en majorité vers La Rochelle (INSEE, 2008). Ces flux sont ensuite redistribués vers les autres communes, souvent au moment de l'achat d'un bien ou de la recherche d'un habitat individuel.

Les migrations résidentielles supérieures à 100 personnes au sein de l'agglomération rochelaise en 2008



Carte 6: Une redistribution des flux de la ville centre vers les périphéries

Les autres communes de l'agglomération reçoivent également des nouveaux arrivants. En moyenne, dans l'agglomération, 30% de la population âgée de 5 ans ou plus en 2008 a changé de commune par rapport à 2003. Ce pourcentage varie entre 50% pour la commune de Saint-Vivien et moins de 20% pour la municipalité de l'Houmeau. Les personnes de 25 à 39 ans (30%), les catégories socioprofessionnelles sans activités professionnelles (33%) et les professions intermédiaires (18%) constituent les proportions

les plus importantes de ces flux migratoires. Dans le détail, la répartition des flux migratoires est plus hétérogène :

- les personnes sans activité professionnelle, qui sont soit des chômeurs, soit des populations inactives, enfants ou adolescents compris, se dirigent vers la commune de première couronne de Puilboreau (41%), la commune littorale de Châtelailon-Plage (42%) ou encore la commune rurale de Bourgneuf (42%);

- parallèlement, les professions intermédiaires s'orientent plus vers des communes rurales de seconde couronne comme Montroy (25%), Saint-Rogatien (26%), ou Salles-sur-Mer (26%);

- les mouvements migratoires sont en général moins importants dans les communes littorales, seulement 27% de la population n'étaient pas présentes 5 ans auparavant, alors que dans les autres communes, cette part s'élève à 32% (INSEE, 2008).

Globalement, les communes littorales attirent plus de cadres (10%) et de retraités (14%) alors que les communes dans les terres sont plus attractives pour les professions intermédiaires (19%) et les employés (17%). La proximité du littoral est donc un facteur attractif pour les retraités, mais il ne suffit pas à générer ces flux importants, la proximité de la ville centre joue également beaucoup.

Dans les communes de première couronne, les nouveaux arrivants représentent près de 32% de la population. Dans ces communes, les flux migratoires sont composés également de beaucoup de retraités (17%) et de personnes de plus de 40 ans (13%).

On observe aussi que les communes qui attirent le plus d'ouvriers en 2008 sont celles qui attirent le moins de retraités et vice et versa. Ces deux catégories socio-professionnelles se mélangent peu dans l'agglomération :

- les ouvriers sont en effet davantage installés dans des communes comme La Rochelle (22%), Dompierre-sur-Mer (22%) et Salles-sur-Mer (22%) Châtelailon-Plage (18%), Bourgneuf (18%) ;

- en revanche, les retraités migrent eux vers les communes littorales de L'Houmeau (20%), Esnandes (23%), Yves (33%), ou les communes de première couronne comme Lagord (33%), Angoulins (21%) ou vers les communes plus rurales de Croix-Chapeau (20%) et Clavette (23%) (INSEE, 2008).

Sur le territoire de l'agglomération, la population est inégalement répartie. Le pôle central de La Rochelle, représente près de 50% de la population. Parallèlement, 12 communes sur 28 sont des villages dont la population est inférieure à 2000 habitants (INSEE, 2009). Les taux d'évolution de la population des communes sont très hétérogènes. Entre 1968 et 2009, la population de La Rochelle n'a quasiment pas augmenté (1,83%), alors que celle de Saint-Rogatien a été quadruplée en quarante ans, passant de 357 habitants à 1880 habitants (Photo 5). En moyenne sur l'agglomération, le taux d'évolution de la population se situe autour de 170% entre 1968 et 2009 (Tableau 4). Ce sont les communes continentales qui ont le plus contribué à cette évolution. L'accroissement s'est porté principalement sur les communes qui étaient encore peu développées, qui avaient peu d'infrastructures mais où le potentiel foncier était important et les prix relativement bas (Clavette, Thairé, Vérines, Saint-Rogatien). Dans ces communes, les prix moyen au m² sont de l'ordre de 2040 euros pour les maisons et de 131 euros pour les terrains. Parallèlement, dans les communes littorales, les prix au m² pour les maisons sont d'environ 3000 euros et d'environ 300 euros pour les terrains à bâtir (Base des références immobilières du notariat S.A. PERVAL, 2013).

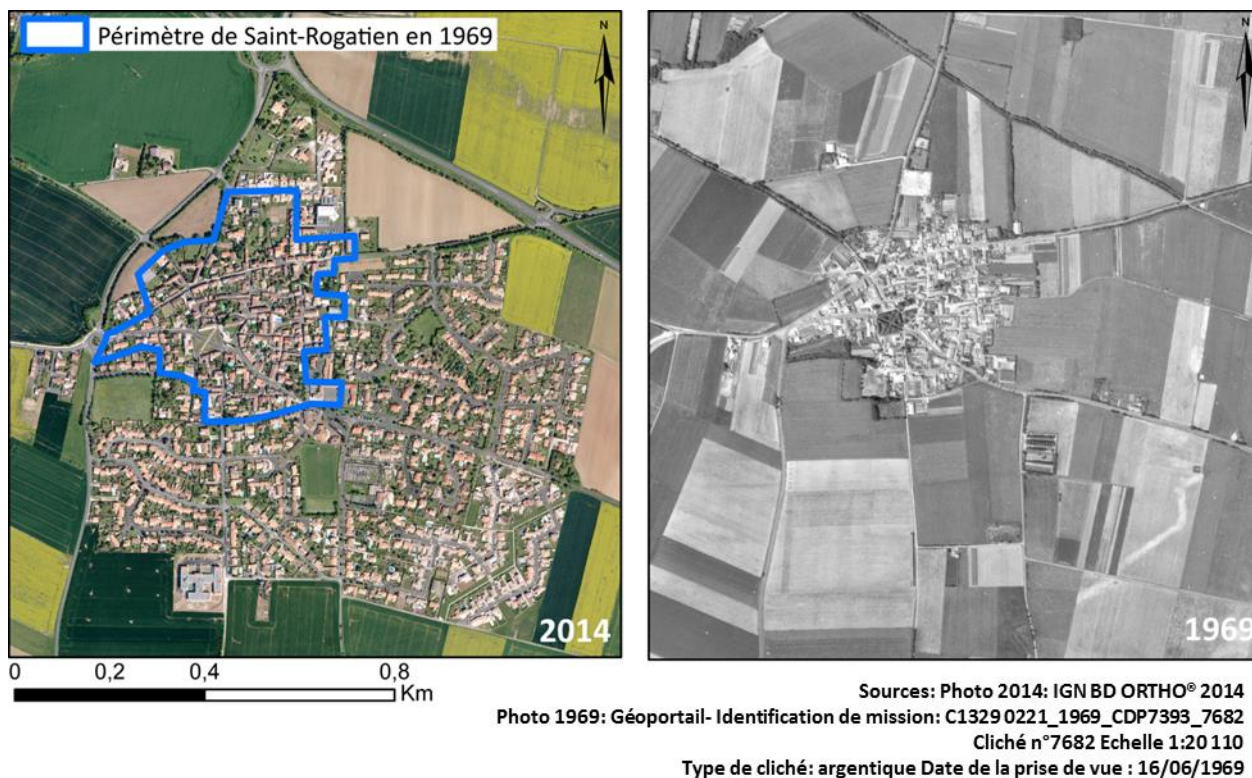


Photo 5: Evolution de la commune de Saint-Rogatien entre 1969 et 2014

Si l'on observe la période 1999 à 2009 plus particulièrement, on note que le rythme d'évolution de la population s'est nettement ralenti sur l'agglomération avec des communes qui affichent un taux d'évolution négatif comme La Rochelle, Nieul-sur-Mer ou L'Houmeau. Ces communes ont soit un solde migratoire négatif (La Rochelle, Nieul-sur-Mer), soit cumulent un accroissement naturel négatif avec un solde migratoire également négatif (L'Houmeau).

	Taux d'évolution de la population 1968 –1999 (%)	Taux d'évolution 1999-2009 (%)	Variation du nombre d'habitants entre 1999-2009	Variation du nombre d'habitants due à l'accroissement naturel 1999-2009	Variation du nombre d'habitants due au solde migratoire 1999-2009
Angoulins	74,98	6,26	+219	-153	+372
Aytré	42,94	14,28	+1107	+59	+1048
Bourgneuf	237,38	1,54	+16	+42	-26
Châtelailon-Plage	13,09	8,13	+457	-200	+657
Clavette	266,02	59,07	+420	+76	+344
Croix-Chapeau	101,78	27,42	+244	+64	+180
Dompierre-sur-Mer	171,29	22,67	+976	+227	+749
Esnandes	183,73	11,11	+204	+100	+104
La Jarne	245,95	14,36	+295	+171	+124
La Jarrie	161,55	4,19	+111	+130	-19
La Rochelle	1,83	-2,61	-2004	+1521	-3525
Lagord	75,59	12,29	+793	-551	+1344
L'Houmeau	156,88	-9	-205	-190	-15
Marsilly	152,34	15,43	+339	+92	+247
Montroy	210,95	21,38	+115	+52	+63
Nieul-sur-Mer	218,66	-0,46	-26	+164	-190
Périgny	327,3	19,18	+1151	+248	+903
Puilboreau	258,63	15,22	+703	-267	+970
Saint-Christophe	108,17	30,53	+280	+76	+204
Sainte-Soulle	154,11	32,81	+870	+216	+654
Saint-Médard-d'Aunis	149,09	41,63	+522	+120	+402
Saint-Rogatien	426,61	4,16	+75	+121	-46
Saint-Vivien	188,48	20,97	+178	+25	+153
Saint-Xandre	221,87	10,39	+428	+105	+323
Salles-sur-Mer	201,85	21,3	+343	+97	+246
Thairé	89,79	39,51	+416	+140	+276
Vérines	154,73	35,05	+482	+164	+318
Yves	182,74	35,71	+375	+86	+289
Communauté d'agglomération de La Rochelle	170,65	18,03	+8884	2735	6149

Tableau 4: Evolution de la population des communes de l'agglomération rochelaise entre 1999 et 2009 (source: INSEE, 2009)

Le taux d'évolution des communes est fortement lié à leur localisation. En effet, les communes littorales ont un taux d'évolution moyen de 8,76% entre 1999 et 2009 alors que les communes localisées dans les terres affichent un taux d'évolution de 22,82%. Le vieillissement de la population est un facteur limitant pour le taux d'accroissement naturel, et le prix du foncier dans la zone littorale ; ces deux facteurs influencent ainsi le développement des communes.

2.5. Vers une modification des profils socio-démographiques

La Rochelle attire et les raisons en sont multiples. Elle attire aussi bien des jeunes qui viennent y faire leurs études, que des actifs qui viennent pour le travail, que des personnes

âgées qui viennent y passer leur retraite. Comme nous l'avons vu précédemment, le développement de La Rochelle a longtemps été liée aux activités portuaires, à l'industrie, au monde agricole et conchylicole, ce qui n'a pas empêché la structure socio démographique de se modifier peu à peu à travers deux phénomènes : le vieillissement de la population et l'augmentation des catégories socio-professionnelles moyennes à élevées.

Entre 1999 et 2009, un vieillissement globalisé de la population peut être observé. La part des plus de 60 ans a augmenté de 4,6 points sur la totalité du territoire et la part des moins de 30 ans a diminué de 3,7 points (INSEE, 2009). Ce vieillissement s'inscrit sur l'ensemble du territoire mais certaines communes sont davantage marquées par ce phénomène. Globalement, ce sont les communes littorales qui sont les plus impactées avec une proportion des plus de 60 ans qui a augmenté en moyenne de 6,4 points (minimum de 2,6 points à Aytré et maximum de 14,6 points à L'Houmeau) quand les communes dans les terres affichent une augmentation de 4,7 points (minimum de -1,9 à Croix-Chapeau et maximum de 9,6 points à Saint-Rogatien). Ces évolutions sont les moins fortes dans les communes nouvellement entrées dans l'agglomération. Ponctuellement, certaines communes se détachent de cette dynamique et ont vu une augmentation de la part des jeunes (moins de 29 ans) sur leur territoire. Cette évolution est par contre beaucoup moins forte. À Aytré, par exemple, la part des 15-29 ans a augmenté d'environ 1,5 point. Dans les communes qui sont dans les terres, on observe un rajeunissement plus prononcé comme dans les communes de Thairé ou de Sainte-Soulle, où la part des enfants de moins de 14 ans a augmenté de près de 2 points (Annexe 6).

La structure de la population par âge en 2009, montre que la proportion de personnes de plus de 45 ans est très supérieure à la moyenne nationale (INSEE, 2009). Ce phénomène est d'autant plus marqué pour les populations de plus de 60 ans (Figure 3). En effet, ils sont 36% sur le territoire de l'agglomération quant au niveau national cette proportion ne dépasse pas les 22% (INSEE, 2009). Bien que l'université et les autres établissements d'enseignements supérieurs permettent de maintenir une population jeune au sein du territoire (19% de la population a entre 15 et 29 ans), ils ne permettent pas de fixer ces populations après leurs études, sur le long terme. Ce phénomène explique la proportion plus faible de personnes de 30 à 44 ans (18%) et d'enfants de moins de 14 ans (16%) par rapport au niveau national (respectivement 20.3% et 18.5%) (INSEE, 2009).

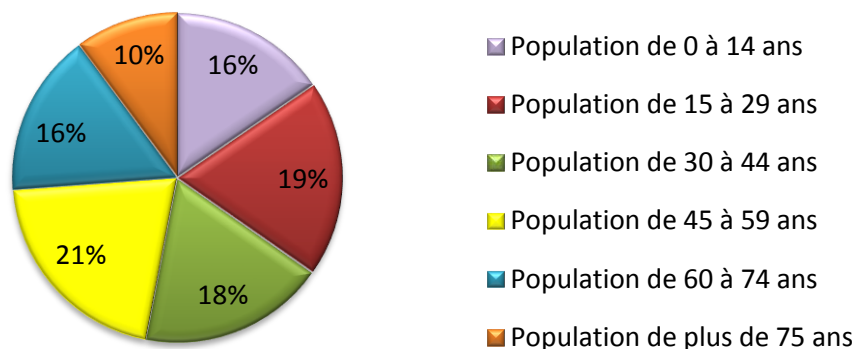


Figure 3: Structure par âge de la population dans la communauté d'agglomération de La Rochelle 2009 (Source : INSEE 2009)

Cette modification de la structure démographique influence les caractéristiques socioprofessionnelles de la population (Figure 4). Comme sur le territoire national, les deux catégories les plus représentées sont les employés et les retraités ; mais là encore ces proportions ont beaucoup évolué entre 1999 et 2009. Par exemple, sur la commune littorale de l' Houmeau, la part des retraités a augmenté de plus de 16 points. Dans l' agglomération, les actifs représentent 45% de la population. Même si les cadres et professions intellectuelles supérieures et les professions intermédiaires sont moins nombreux qu' au niveau national, leur proportion sur le territoire a augmenté entre 1999 et 2009, respectivement de 2,83 et 2,46 points. Ces augmentations sont davantage marquées dans certaines communes. La proportion de cadres et professions intellectuelles supérieures a beaucoup augmenté dans les communes de Montroy (+11,5 points), Saint-Vivien (+7,33 points) ou encore Clavette (+6,32 points). Les professions intermédiaires quant à elles ont fortement augmenté sur les communes de Saint-Christophe (+11,3 points), Montroy (+ 9,4 points) et Vérines (+7,98 points). En résumé, les actifs habitent de plus en plus dans les communes qui ne sont pas littorales, quand à ces dernières, elles voient leur part de personnes de plus de 60 ans et de retraités augmenter (Annexe 7).

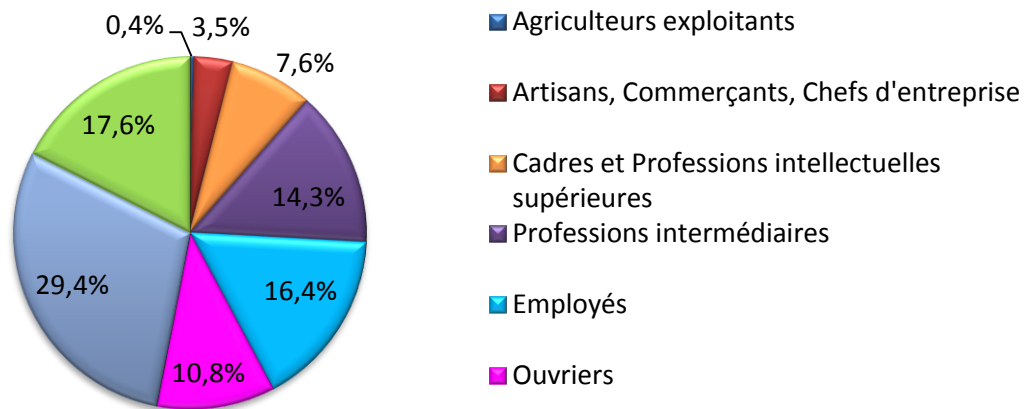


Figure 4: Catégories socio-professionnelles des habitants de la communauté d'agglomération de La Rochelle (Source : INSEE 2009)

Le taux de chômage relativement élevé (12,9%) est également un marqueur de cette attractivité. Plusieurs facteurs peuvent expliquer ce chiffre. Premièrement, la présence de nombreux lieux de formation, universités, école d'ingénieur, école de commerces accentuent ce phénomène. En effet, après les études, on peut penser que beaucoup de jeunes restent sur le territoire quelques années avant de trouver un emploi, augmentant un temps le nombre de chômeurs (Annexe 8). Ensuite, La Rochelle reste un territoire touristique, activité fortement saisonnière qui sous-tend de nombreux emplois à durée déterminée et potentiellement un retour au chômage de façon régulière pour les actifs travaillant dans ce domaine. Enfin, la forte attractivité de la zone, peut jouer un rôle important sur le taux de chômage car les conjoints des personnes qui arrivent suite à des mutations ne trouvent pas facilement un emploi (L'Observatoire de l'agglomération de La Rochelle, 2014).

Ce vieillissement de la population ainsi que l'augmentation des catégories socioprofessionnelles supérieures sont accompagnés d'une augmentation des revenus nets moyens déclarés des foyers fiscaux. En effet, sur l'ensemble de l'agglomération, ces revenus sont passés de 15 739 euros en 1999 (min : 11589 à Yves, max : 23 428 à Clavette) à 25 850 euros en 2009 (min : 21 055 à Aytré, max : 31 397 à L'Houmeau) (DGFIP, 2012).

De façon générale, le dynamisme de l'agglomération est soutenu par une forte attractivité. Comme nous l'avons vu, l'attractivité de l'agglomération se traduit sous des formes différentes en fonction des zones concernées. Sur le littoral, le taux d'évolution est

moins important. Le littoral est marqué par un vieillissement de la population ainsi qu'une proportion plus forte de retraités. Dans l'arrière-pays, les taux d'évolution sont plus élevés et le vieillissement de la population est contré par l'arrivée de familles avec de jeunes enfants. Les caractéristiques naturelles de l'agglomération ont donc un impact important sur la répartition de la population ainsi que sur son profil sociodémographique.

Conclusion

Les communautés d'agglomération sont des territoires politiques dont les compétences, en termes d'aménagement et de gestion territoriale, permettent de les envisager comme des échelons pertinents à l'analyse des IEE. La communauté d'agglomération de La Rochelle est un territoire qui est depuis longtemps engagé dans le développement durable et la qualité du cadre de vie surtout dans la ville-centre. Pour autant, l'attractivité littorale, l'accroissement de la population et la modification des profils d'habitants créent de nouvelles dynamiques spatiales au sein du territoire, dynamiques qui peuvent générer des compétitions entre groupes sociaux et différentes pressions sur l'environnement (urbanisation du littoral, production importante d'externalités, périurbanisation sur les zones agricoles...).

Chapitre 3. Proposition d'une méthodologie d'analyse des inégalités environnementales et écologiques en milieu littoral urbain

Introduction

La méthodologie est la « *façon d'organiser son langage en un système cohérent et doté d'une intentionnalité, [elle est située] à l'articulation de la théorie et de l'acquisition des résultats* » (Raffestin & Lévy, 1998). La méthodologie est un levier, qui permet de montrer quelque chose, de faire le lien entre le champ conceptuel et la production de données afin de répondre aux questionnements de départ. Elle est dépendante de l'échelle d'analyse et de l'angle d'attaque privilégié. L'échelle détermine les détails et les informations visibles et « *tout changement d'échelle modifie les perceptions et les représentations et parfois même la nature des phénomènes* » (Brunet et al., 1992). L'angle d'attaque détermine la nature des données à produire et à analyser, c'est-à-dire le point de vue quantitatif ou qualitatif que l'on voudra apporter. Dans le cadre de notre recherche, une approche multi scalaire et croisée a été développée. Nous abordons l'espace à l'échelle nationale, puis à l'échelle locale, afin de préciser les résultats en affinant au fur et à mesure l'échelle d'analyse (Figure 5). Au niveau local, nous avons fait le choix de l'imbrication de méthodes quantitatives et qualitatives car le « *quantitatif et le qualitatif sont essentiellement complémentaires et s'associent pour décrire des phénomènes qui ne sont pas de même nature ou qui se prêtent différemment à la mesure* » (Charre, 2000). La méthodologie de recherche choisie permet d'apprécier sous différents angles, les facteurs d'inégalités environnementales et écologiques.



Figure 5: Méthodologie générale

Notre démarche méthodologique s'appuie sur la théorie des systèmes qui définit « toute réalité comme un ensemble d'éléments organisés, liés entre eux par diverses interactions » (Tremblay, 1990). L'objectif de notre travail n'est pas uniquement d'analyser le territoire à travers chaque type d'inégalités mais également d'étudier les liens entre ces différentes inégalités et leur rôle dans la relation qu'entretiennent les humains avec le territoire dans lequel ils vivent. En effet, « l'intelligence des inégalités suppose que l'on soit en mesure de comprendre les rapports qui existent entre elles : la manière dont elles se combinent, se déterminent réciproquement, se renforcent en cumulant leurs effets, en tendant ainsi à se reproduire au cours d'une même existence ou d'une génération à une autre » (Bihl & Pfefferkorn, 2008).

Notre méthodologie se décompose ainsi en 3 méthodes qui vont être présentées dans trois parties. La première méthode, la réalisation de typologies va permettre de synthétiser les caractéristiques déterminant la répartition des IEE à l'échelle intercommunale et de la commune. La seconde méthode s'attache à la détermination d'indicateurs et à la création

d'indices de qualité du territoire qui permettront de mesurer précisément l'état du territoire en termes d'IEE. Enfin, nous présenterons les deux grilles d'entretien constituées pour apporter une vision qualitative de la répartition des vecteurs d'inégalités. Des entretiens ont été réalisés, dans un premier temps auprès de la population active pour recueillir ses représentations et perceptions du territoire et des IEE et dans un second temps, auprès d'élus pour connaître leur avis et les politiques menées pour lutter contre les IEE.

1. Comment aborder les inégalités environnementales et écologiques dans les intercommunalités ?

La première méthode utilisée est une classification permettant la réalisation d'une typologie. Les résultats de cette approche sont présentés dans les parties 1 à 4 du Chapitre 4. Deux objectifs ont guidé ce choix. Le premier objectif est de comprendre la répartition des vecteurs d'inégalités sur le territoire français et d'analyser le poids du littoral dans cette répartition. Le second objectif est de caractériser à travers les IEE, l'agglomération de La Rochelle et de la situer par rapport aux autres agglomérations françaises littorales.

1.1. Sources de données disponibles

Les informations permettant de définir des IEE ont été identifiées à travers la bibliographie sur les IEE et sur les stratégies de localisation résidentielle des ménages (Alonso, 1964; Andan et al., 1999; Benson et al., 1998; Berger, 1990; Bigot et al., 2009; Deboudt & Paris, 2010; Debrand & Taffin, 2005; Durand, 2012; Gueymard, 2006; Homocianu, 2009; Hörnsten & Fredman, 2000; Kestens, 2004; Lejeune et al., 2012; Rougé, 2005). À partir de ce premier travail, nous avons recherché quelles sources de données pouvaient être utilisées pour quantifier ces informations. Les variables utilisées proviennent ainsi de diverses sources de données et ne sont pas toujours disponibles à la même année ou à la même échelle d'agrégation. La plupart des données ne sont pas disponibles à l'échelle des intercommunalités, ce qui a nécessité le plus souvent de reconstituer ce niveau géographique.

Les sources de données disponibles et à partir desquelles le travail d'analyse statistique a été effectué, sont les suivantes :

- Les fichiers d'exploitations complémentaires au recensement de la population (2008) de l'Institut national de la statistique et des études économiques (INSEE)
- La base des tableaux détaillés de l'INSEE (2009)
- La base des chiffres clés (2009, 2010, 2011) de l'INSEE
- La base permanente des équipements de l'INSEE (2011)
- La base de données topographique (BDTOPO®) de l'Institut Géographique National (2012)
- La base de données CORINE Land Cover (2006) du Ministère de l'écologie, développement durable et de l'énergie
- La base de données Gaspar 2014 du Ministère de l'écologie, développement durable et de l'énergie
- La base de données du Ministère de l'Intérieur sur les élections (2008)

Le choix des variables a pour but de renseigner les différents champs en lien avec les inégalités environnementales et écologiques. Les variables sont des ratios qui permettent une comparabilité entre les différents espaces géographiques étudiés, en éliminant les effets de taille entre unités spatiales.

1.2. La déviation comme révélateur des inégalités

La déviation d'un ratio est la différence absolue entre cette variable et un point donné. Le point à partir duquel la déviation est mesurée est le plus souvent la valeur de la moyenne. L'intérêt de la déviation des ratios par rapport aux simples ratios est qu'elle permet de situer les éléments les uns par rapport aux autres dans un contexte déterminé. La déviation permet à la fois de considérer les territoires dans leur ensemble, mais aussi en fonction de regroupements spatiaux comme les communautés d'agglomération. Au lieu de considérer les ratios bruts pour l'analyse, nous considérons leur déviation à la moyenne (D_m) c'est-à-dire à leur ensemble d'appartenance (Équation 1).

$$D_m = \frac{\frac{\text{Numérateur}}{\text{Dénominateur}}}{\left[\frac{\sum \text{Numérateur}}{\sum \text{Dénominateur}} \right]_{\text{contexte}}} \times 100$$

Équation 1 : La déviation moyenne

Cette méthode (utilisation de la déviation moyenne) a deux avantages :

- elle replace l'entité analysée dans un contexte local qui fait sens ;
- elle permet d'analyser la position relative des entités dans des ensembles différents.

1.3. Choix des données

Les déviations des données ont, dans un premier temps, été analysées séparément avec le logiciel Hyper Atlas (Hyper Atlas software © ESPON, 2013). Les données montrant les déviations les plus marquées ont été gardées. Quarante-deux variables ont été choisies sur la centaine préalablement sélectionnée (Tableau 5). L'objectif était d'identifier les variables qui permettent de différencier les espaces littoraux des espaces continentaux. Ces variables, qui décrivent à la fois le territoire et la population, permettent l'analyse des IEE et sont également sensibles au gradient littoral-continent.

Variables	Déviati on
Part des résidences secondaires sur l'ensemble des logements (2009)	945
Equipements de tourisme (2011)	215
Surface totale de logements commencés en collectif entre 2001 et 2013	165
Part du territoire en ZNIEFF (2012)	157
Surface totale de logements commencés entre 2001 et 2013	143
Surface totale de logements commencés en individuel entre 2001 et 2013	138
Equipements de service (2011)	137
Equipements de commerce (2011)	132
Part de logements construits entre 1982 et 2005 sur l'ensemble des logements (2006)	131
Equipements médicaux et paramédicaux (2011)	126
Nombre de risques réels (2013)	120
Part de la population entre 60 et 74 ans (2009)	119
Part des actifs travaillant dans leur commune de résidence (2009)	112
Flux migratoires entrant en fonction de la population (2008)	110
Part des résidences principales habitées par le propriétaire (2009)	110
Part du territoire bâti par rapport au territoire non bâti (2006)	110
Taux de survie des entreprises à 5 ans (2011)	109
Part des actifs utilisant un mode de transport motorisé pour se rendre au travail (2009)	105
Taux d'abstention aux municipales (2008)	103
Part de la population entre 45 et 59 ans (2009)	103
Equipements sportifs et socioculturels (2011)	103
Part des appartements sur les résidences principales (2009)	101
Taux de création d'entreprises (2011)	101
Part des maisons sur les résidences principales (2009)	99
Part des actifs en contrat à durée déterminée (CDD) sur les actifs occupés (2009)	98
Nombre d'emploi au lieu de travail en fonction de la population (2009)	98
Equipements de santé (2011)	98
Part des actifs en contrat à durée indéterminée (CDI) sur les actifs occupés (2009)	97
Part des actifs travaillant dans une autre commune que celle de résidence (2009)	94
Part de la population entre 0 et 14 ans (2009)	93
Part de logements construits avant 1981 sur l'ensemble des logements (2006)	89
Part des résidences principales habitées par un locataire (2009)	89
Part du territoire en végétation (2012)	88
Equipements scolaires de 2 nd degré (2011)	88
Equipements scolaires de 1 ^{er} degré (2011)	86
Part de la population entre 15 et 29 ans (2009)	85
Equipements d'éducation post-bac (2011)	83
Part du territoire en terres agricoles (2006)	82
Equipements sociaux (2011)	80
Part des actifs utilisant un mode de transport écologique pour se rendre au travail (2009)	80
Part des résidences principales en HLM (2009)	68
Revenus fiscaux par unité de consommation en fonction du nombre de ménage (2009)	56

Tableau 5: Déviation des variables (Les variables d'équipements sont calculées pour 100 habitants, les parts sont des pourcentages, les surfaces sont rapportées à la superficie du territoire de référence)

1.4. La typologie comme méthode d'analyse des inégalités environnementales et écologiques

Pour les trois niveaux d'analyse, la même procédure a été menée. Avec le logiciel R (R Development Core Team, 2005) et le package Facto Mine R⁹, une matrice de corrélation a été effectuée sur les données afin d'écartier une des deux variables quand elles étaient corrélées à plus de 0,75% et donc redondantes entre elles. La corrélation retenue est la corrélation de Spearman utilisée lorsque la distribution des variables est asymétrique. Le seuil de confiance choisit est de 90%. Ces variables, écartées dans un premier temps ont été traitées en variables supplémentaires. Une fois le nombre de variables réduit, une analyse en composantes principales est réalisée pour résumer le jeu de données, autour d'un espace de dimensions réduit en altérant le moins possible la réalité. Les variables supplémentaires ne sont pas prises en compte pour la construction des axes factoriels de l'analyse en composantes principales. Enfin, une classification ascendante hiérarchique est réalisée sur les résultats de l'analyse en composantes principales pour regrouper les individus en classes dont les caractéristiques sont communes ou proches. Travailler sur les résultats de l'analyse en composantes principales offre une finesse plus importante car la classification est effectuée sur les coordonnées de chaque individu sur les plans factoriels de l'analyse en composantes principales.

Trois typologies ont été effectuées :

- la première porte sur toutes les communautés d'agglomération de taille moyenne en France métropolitaine, cette analyse permet de comparer toutes les intercommunalités entre elles;
- la seconde typologie est réalisée uniquement sur les communautés d'agglomération littorales. Ce changement de contexte permet de faire émerger les différences entre les espaces littoraux et d'observer plus finement les nuances à l'échelle du littoral;
- la troisième typologie est effectuée sur les communes composant les communautés d'agglomération littorales. Cette dernière analyse permet une

⁹ <http://cran.r-project.org/web/packages/FactoMineR/index.html>

prise de recul sur les résultats précédemment analysés et offre une meilleure compréhension de la structure interne des intercommunalités.

Les typologies réalisées apportent un premier regard sur la répartition des IEE sur le territoire français à l'échelle des communautés d'agglomération mais aussi sur le rôle du littoral dans cette répartition. La typologie à l'échelle de la commune va également servir à guider notre échantillonnage pour les entretiens.

2. Des indicateurs pour mesurer la qualité du territoire

Les grilles d'indicateurs créées dans le cadre de ce travail ont pour but de renseigner sur la répartition des IEE à une échelle infra communale sur la CA de La Rochelle. Les résultats de cette approche sont présentés dans la partie 5 du Chapitre 4. Les thèmes abordés couvrent les différents champs des IEE :

- Les inégalités territoriales sont traitées à travers deux grilles: une première évalue les facteurs de dynamisme territorial, et une seconde apprécie l'environnement naturel et paysager.
- Les inégalités d'accès sont traitées à travers la grille d'évaluation de l'accessibilité physique et celle de l'accessibilité économique au logement.
- Les inégalités face aux risques et aux nuisances sont répertoriées à travers une grille d'état des lieux des risques et des nuisances.
- Les inégalités dans la capacité d'agir sont analysées grâce à la grille d'état des lieux vie sociale et capacité d'action.

2.1. Intérêt des indicateurs

Un indicateur permet de renseigner une réalité, c'est « *une variable observable utilisée pour rendre compte d'une réalité non observable* » (Boulanger, 2004). En environnement et surtout dans le domaine du développement durable, les indicateurs sont utilisés par exemple pour mesurer le bien-être (Braconnier et al., 2011), le développement humain (IDH) ou encore le développement durable (Boulanger, 2004; Pech et al., 2012; Service de l'Observation et des Statistiques du ministère de l'Ecologie, du Développement durable et de l'énergie & Datar, 2014). Mais plusieurs problèmes se posent. D'une part, les

indicateurs existants sont parfois insuffisants pour mesurer les dynamiques liées aux effets des systèmes. D'autre part, pour certains auteurs, la production d'indicateurs est une réduction mal venue, qui ôterait à la démarche sa valeur scientifique (Boulangier, 2004). Pourtant, les indicateurs sont couramment utilisés par les instances publiques et les politiques; il semble donc important de travailler à la production d'indicateurs réalistes et évolutifs tout en restant prudent quant aux interprétations qui pourront en être faites.

Dans le cadre de l'analyse des inégalités environnementales et écologiques, l'utilisation d'indicateurs permet justement de rendre compte du fonctionnement systémique de ces inégalités. En couvrant les différents champs des IEE, c'est une bonne majorité des caractéristiques de l'environnement humain qui sont évaluées.

La construction d'un indicateur est souvent soumise à la pondération. Comme tous les éléments du système ne pèsent pas de façon égale il faut faire des choix pour les différencier. Cependant la pondération peut introduire une certaine subjectivité dans les analyses : sur quels critères peut-on se baser ? Comment choisir ce qui pèse le plus ou le moins dans le système ? Les choix de pondérations ne risquent-ils pas de mener à une vision uniforme du monde, celle du chercheur qui a créé ces indicateurs ? Dans le cadre de notre étude, pour répondre à ces questionnements, nous avons fait le choix de créer deux types d'indicateurs: l'un non pondéré et l'autre pondéré grâce aux résultats des entretiens qui seront présentés par la suite. Ce choix nous permet de produire un indicateur « neutre » (même si le choix en lui-même des variables influence les résultats de l'indicateur) qui donne une vision impartiale du territoire et un indicateur pondéré en fonction des éléments qui semblent importants aux individus dans leur territoire de vie.

2.2. Choix des données

Pour créer les indicateurs de nombreuses sources de données ont été mobilisées. Deux objectifs ont guidé nos choix. Premièrement nous voulions couvrir le plus possible l'ensemble des champs qui se réfèrent aux IEE. Deuxièmement, comme les indicateurs sont produits à l'échelle de maille de 200m sur 200m, nous voulions dans la mesure du possible avoir des données ponctuelles géolocalisées. Malheureusement plusieurs données n'existent pas ou ne sont pas disponibles à l'échelle infra communale, notamment sur la thématique foncière ou celle du logement. Nous avons donc fait le choix de travailler à la fois sur des

données à l'échelle de la commune et à la fois sur des données ponctuelles. Les différentes échelles sont combinées et ramenées à l'échelle d'un carroyage de 200m afin de permettre une comparabilité entre les différents indicateurs. Les sources données disponibles pour analyser les IEE à l'échelle d'une agglomération sont :

- Le carroyage de l'Institut National de la Statistique et des Études Économiques (2014)
- La base de données Entreprises géolocalisées de la Chambre de Commerce et d'Industrie de La Rochelle (2014)
- La base de données Immeuble protégée au titre des monuments historiques du Ministère de la culture et de la communication (2013)
- La base des tableaux détaillés de l'INSEE (2009)
- La base des chiffres clés de l'INSEE (2009, 2010, 2011)
- Google Earth (2014)
- Les données de la Communauté d'Agglomération de La Rochelle (2014)
- Les données de la Direction Départementale des Territoires et de la Mer (2014)
- La base de données topographique (BDTOPO®) de l'Institut Géographique National (2012)
- La base de données CORINE Land Cover (2006) du Ministère de l'écologie, développement durable et de l'énergie
- La base de données Gaspar 2014 du Ministère de l'écologie, développement durable et de l'énergie
- La base de données du Ministère de l'Intérieur sur les élections (2008/2012)
- Les données de la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement du Poitou-Charentes (2013/2014)
- Le Registre Parcellaire Graphique (2012) du Ministère de l'agriculture, de l'agro-alimentaire et de la forêt et de l'agence de services et de paiement
- Les données de l'association ATMO Poitou-Charentes Surveillance de la qualité de l'air (2015)
- Les données du Bureau de Recherches Géologiques et Minières (2014)
- La base de données SITADEL (2013) du Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie (MEDDE), du Commissariat général au développement

durable (CGDD) du Service de l'observation et des statistiques (SOeS) et de la sous-direction des statistiques du logement et de la construction

- Les données de la Direction Générale des Finances Publiques (2014)
- La base des références immobilières du notariat de S.A. PERVAL (2013)
- L'annuaire des associations françaises de la fédération asso1901 (2014)

L'utilisation de chaque donnée sera détaillée dans la suite du document quand les indicateurs qui les utilisent seront décrits.

En nous appuyant sur les grilles d'indicateurs proposées par Philippe Deboudt et Didier Paris (Deboudt & Paris, 2010), elles-mêmes inspirées des travaux de Meur-Férec et al., (Meur-Férec et al.2004/2007/2009 in (Deboudt & Paris, 2010), pour permettre une analyse globale des inégalités environnementales et écologiques, nous avons constitué 6 grilles. L'objectif est d'évaluer quantitativement les IEE sur le territoire et de confronter ces résultats à ceux obtenus par l'analyse des entretiens réalisés auprès de la population. Les données sociales n'ont pas été intégrées car la première étape de notre travail fournissait déjà cette information. De plus, ces données n'étaient disponibles ni sur l'ensemble du territoire, ni à une échelle fine.

Ces grilles sont constituées de plusieurs éléments. La description de l'indicateur est composée d'un descripteur qui est l'élément que l'on veut renseigner, comme par exemple la maîtrise du foncier, et d'un outil de description, qui est la variable utilisée pour le faire, par exemple le pourcentage de territoire dont la commune est propriétaire pour le descripteur cité précédemment. Ensuite, vient l'échelle qui peut être soit le carreau, soit la commune, et la source de la donnée. Chaque indicateur est ensuite évalué (Tableau 6) et on obtient une note de 1 qui est la plus faible, à 5 qui est la meilleure. Les espaces sont évalués les uns par rapport aux autres. Enfin, pour chaque rubrique un indicateur global est constitué par le calcul de la moyenne des évaluations de 1 à 5.

DESCRIPTION			Echelle	Source	EVALUATION PAR RUBRIQUE	INDICATEUR GLOBAL
Descripteur	Outils de description					
A. 1ère rubrique						Moyenne des évaluations par rubrique
1. 1er descripteur	Outil de description	Carreau de l'INSEE 200m*200m			Note minimale : 1 Note maximale : 5	
2. 2ème descripteur	Outil de description	Carreau de l'INSEE 200m*200m				
B. 2ème rubrique						
1.1er descripteur	Outil de description	commune			Note minimale : 1 Note maximale : 5	

Tableau 6: Présentation de la grille type d'état des lieux (Inspiré de Deboudt & Paris, 2010)

2.3. De la grille à la carte

2.3.1. Agrégation des données sur un carroyage

Une fois les grilles constituées et le choix des données effectué, un changement d'échelle a été opéré sous Arc Gis 10.2 (ESRI) afin de ramener toutes les informations à l'échelle du carreau de 200m * 200m. Le carroyage utilisé est le carroyage fournit par l'INSEE¹⁰. Afin de respecter le secret statistique, les données sociales diffusées par l'INSEE sont à l'échelle de rectangle de taille hétérogène qu'il faut réagrèger sur le carroyage¹¹. Le carroyage redécoupé à l'échelle de notre périmètre d'étude est composé de 8605 carreaux de 200 mètres sur 200 mètres. Les données utilisées sont agrégées de différentes manières au carreau (Figure 6):

- si les données sont de type ponctuel (gare, école, commerces), elles sont comptabilisées dans le carreau auquel elles appartiennent;
- si ce sont des données surfaciques (par exemple une zone protégée), la part de la superficie du polygone intersectée avec le carreau est calculée et attribuée au carreau;
- enfin, si les données sont à l'échelle de la commune, elles seront diffusées à tous les carreaux appartenant à la commune.

¹⁰http://www.INSEE.fr/fr/themes/detail.asp?reg_id=0&ref_id=donnees-carroyees&page=donnees-detaillees/donnees-carroyees/donnees-carroyees-200m.htm

¹¹<http://www.INSEE.fr/fr/ppp/bases-de-donnees/donnees-detaillees/donnees-carroyees/mode-operatoire-qgis.pdf>

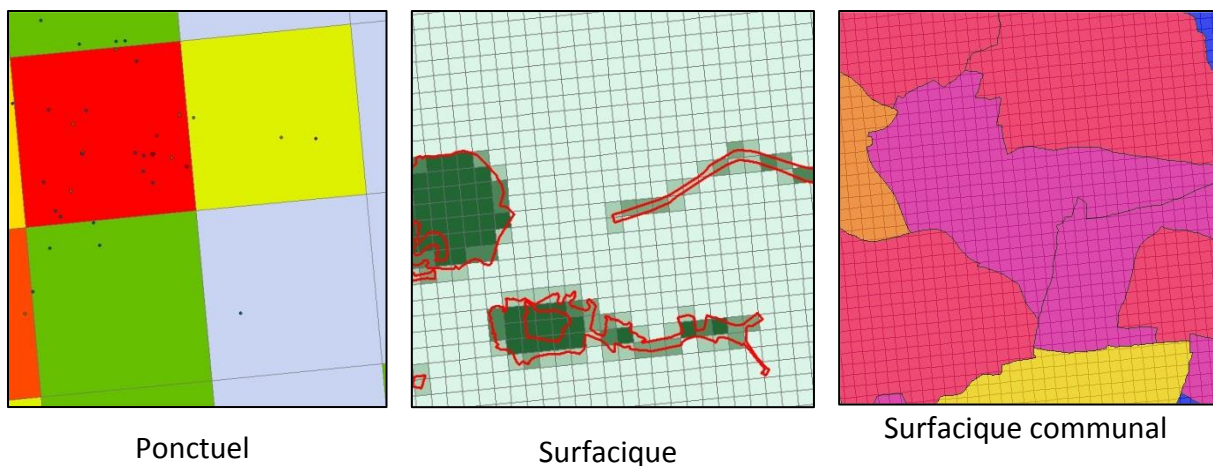


Figure 6 : Exemple d'agrégation de données au carroyage

2.3.2. Méthode de calcul de l'accessibilité physique au territoire

L'accessibilité physique a été calculée à l'aide de l'extension Network Analyst dans le logiciel Arc Gis 10.2 (ESRI). Dans cette extension l'outil zone de desserte permet de réaliser à partir d'un point donné des analyses avec des statistiques spatiales sur des distances par réseau. Un réseau est un système d'éléments interconnectés, comme des tronçons (lignes) et des jonctions (points), qui représentent des itinéraires possibles d'un emplacement à un autre¹². À l'aide du réseau routier de la BD TOPO®, deux jeux de données réseau ont été générés. Ces jeux de données réseau se différencient par la hiérarchie des tronçons. En effet, lors de la création des jeux de données réseau, il est possible de hiérarchiser les tronçons routiers en fonction d'un attribut, la nature du tronçon (quasi-autoroute, route à 2 chaussées, bretelle par exemple). Le logiciel utilise cette hiérarchie lors du calcul des zones de desserte. La priorité sera d'emprunter les tronçons les plus importants dans la hiérarchie, c'est-à-dire les numéros 1, puis les autres en ordre décroissant. Dans notre cas, deux hiérarchies ont été générées, une qui privilégie l'utilisation de la voiture et l'autre qui privilégie la marche à pied ou le vélo (Tableau 7).

¹² <http://resources.arcgis.com/fr/help/main/10.1/index.html#//004700000048000000>

	Hiérarchie avec voiture A	Hiérarchie sans voiture B
Quasi autoroute	1	5
Bretelle	1	5
Route à 2 chaussées	2	2
Route à 1 chaussée	3	1
Route empierrée	5	1
Chemin	6	1
Sentier	-	1
Piste cyclable	-	1

Tableau 7: Hiérarchie des tronçons

Le calcul de l'accessibilité est effectué à partir du lieu à atteindre et correspond à une zone de desserte. Une zone de desserte réseau est une région qui comprend toutes les rues accessibles dans le rayon d'impédance spécifiée qui est pour nous la distance¹². Ces zones de desserte sont découpées en polygone de 1km de large (Figure 7).

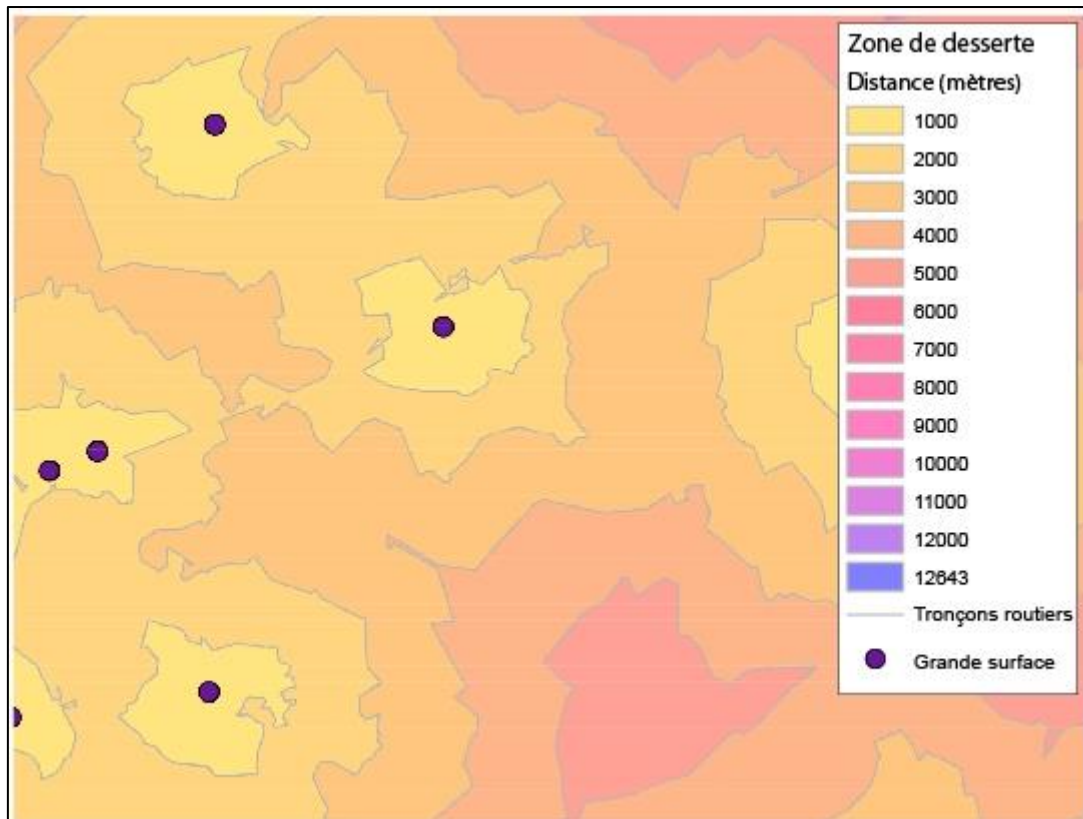


Figure 7: Exemple de zone de desserte des grandes surfaces

2.4. De la carte à l'évaluation

Les carreaux sont ensuite évalués et regroupés en classes. Les calculs présentés sont valables pour l'ensemble des carreaux. Les abréviations qui seront utilisées sont présentées dans le tableau suivant (Tableau 8).

V	Valeur du carreau
V_s	Valeur standardisée du carreau
D	Diversité
$IV_s =$	Inverse de la valeur standardisée du carreau
\bar{V}_s	Moyenne de la valeur standardisée
IC_{vs}	Intervalle de classe des valeurs standardisées

Tableau 8 : Abréviations utilisées pour les équations

Pour chaque rubrique, chaque valeur de descripteur (V) est d'abord standardisée (V_s) (Équation 2):

$$V_s = ((V - Min_v) / Max_v - Min_v)$$

Équation 2: Standardisation de la valeur

Pour les données de variété de l'offre en logements, une diversité a été calculée : plus la valeur s'approche de zéro, plus on s'approche d'un équilibre entre les deux variables et plus on s'en éloigne, plus l'un de deux éléments est sur-représenté (Équation 3).

$$D = \frac{((1 - (\frac{1 - V}{(Max_v - Min_v)})) - (Min_v))}{(Max_v - Min_v)}$$

Équation 3: Calcul de diversité de l'offre

Pour certaines variables, notamment les prix du foncier, les risques ou le nombre de résidences secondaires, nous avons calculé l'inverse de la valeur standardisée ; en effet, nous avons par exemple considéré que plus les prix sont élevés moins le territoire est accessible à l'ensemble de la population (Équation 4).

$$IV_s = 1 - V_s$$

Équation 4 : Calcul de l'inverse de la valeur

Une fois la valeur du carreau standardisée, une évaluation est effectuée par rubrique. Pour chaque rubrique, une moyenne des descripteurs ($V_{s\bar{x}}$) est calculée. Ensuite, l'intervalle pour la composition des classes (IC_{vs}) est également calculé (Équation 5).

$$IC_{vs} = \frac{Max \bar{V}_s - Min \bar{V}_s}{5}$$

Équation 5 : Calcul de l'intervalle de classe

Une fois cet intervalle calculé une classe est attribuée à chaque carreau en fonction de sa valeur (Tableau 9).

Classe	Limite inférieure	Limite supérieure
Classe 1	$Min \bar{V}_s$	$Min \bar{V}_s + IC_{vs}$
Classe 2	$Min \bar{V}_s + IC_{vs}$	$Min \bar{V}_s + 2 * IC_{vs}$
Classe 3	$(Min \bar{V}_s + 2 * IC_{vs})$	$(Min \bar{V}_s + 3 * IC_{vs})$
Classe 4	$(Min \bar{V}_s + 3 * IC_{vs})$	$(Min \bar{V}_s + 4 * IC_{vs})$
Classe 5	$(Min \bar{V}_s + 5 * IC_{vs})$	$Max \bar{V}_s$

Tableau 9 : Limites des classes pour la création des indicateurs

Enfin, les différentes rubriques sont combinées sous la forme d'une moyenne afin de générer l'indicateur synthétique pour chaque carreau.

2.5. Construction des grilles d'état des lieux

Six indicateurs ont été créés à partir de 6 grilles d'état des lieux. Ces différentes grilles permettent d'appréhender la qualité du territoire de vie dans l'agglomération de La Rochelle et d'analyser les espaces les mieux ou les moins bien dotés.

2.5.1. Grille d'état des lieux : *Environnement naturel et paysage*

La grille d'état des lieux *Environnement naturel et paysage* est composée de deux rubriques : l'appréciation qualitative et l'appréciation quantitative du cadre environnemental (Tableau 11).

Dans l'appréciation qualitative du territoire de vie, le premier descripteur est la diversité des espaces naturels et agricoles, décrit par le nombre de milieux présents sur le carreau. Les milieux comptabilisés le sont à partir des données CORINE Land Cover et recensent les territoires agricoles, les forêts et les milieux semi-naturels, les zones humides et les surfaces en eau. Le second descripteur de cette rubrique est le niveau de reconnaissance de la valeur écologique qui est évalué en fonction du nombre statut de protection environnementale et architecturale au carreau. Les types de protections environnementales et architecturales choisis sont les réserves naturelles, les sites inscrits, les Zones Importantes pour la Conservation des Oiseaux (ZICO), les Zones Naturelles d'Intérêt Écologique Faunistique et Floristique 1 et 2 (ZNIEFF), les Arrêtés Préfectoraux de

Protection de Biotopes (APPB), les zones Natura 2000. Le cadre environnemental et paysager est évalué en fonction de sa qualité (de moindre à très bonne).

La seconde rubrique qui est l'appréciation quantitative du cadre environnemental est composée d'un seul descripteur qui est la quantité d'espaces de nature (en surface) dont les variables descriptives sont la proportion d'espaces en végétation, en espaces protégés, en espaces agricoles, la part d'espace compris dans une bande d'un kilomètre à partir du littoral et la présence ou non d'un cours d'eau. Cette rubrique est évaluée en fonction de sa quantité (de peu ou pas à la quantité maximale).

2.5.2. Grille d'état des lieux : *Facteurs de dynamisme territorial*

La grille d'état des lieux : *Facteurs de dynamisme territorial* est constituée de 5 rubriques (Tableau 12).

La première, l'appréciation quantitative de la qualité du cadre territorial, est composée de 2 descripteurs, le niveau d'équipement et la quantité de commerces de proximité. Les équipements considérés sont les services publics (bureau ou hôtel des postes, caserne de pompiers, divers public ou administratif, gendarmerie, hôtel de département, mairie, palais de justice, poste ou hôtel de police, préfecture), les équipements culturels et sportifs (golf, hippodrome, monument, musée, parc des expositions, parc zoologique, piscine, stade, vestiges archéologiques, cinémas, théâtres) et les établissements d'enseignement (enseignement primaire, enseignement secondaire, enseignement supérieur) et de santé (établissements hospitaliers, hôpital). Les commerces que nous avons retenus comme étant ceux de proximité sont les commerces d'alimentation hors grandes surfaces, les buralistes et les boulangers (commerce d'alimentation générale, commerce de détail alimentaire sur éventaires et marchés, commerce de détail de journaux et papeterie en magasin spécialisé, commerce de détail de pain, pâtisserie et confiserie en magasin spécialisé, commerce de détail de poissons, crustacés et mollusques en magasin spécialisé, commerce de détail de produits à base de tabac en magasin spécialisé, commerce de détail de produits pharmaceutiques en magasin spécialisé, commerce de détail de viandes et de produits à base de viande en magasin spécialisé).

La seconde rubrique, le patrimoine, est composée d'un descripteur, le patrimoine architectural, qui correspond au nombre de monuments protégés.

La troisième rubrique décrit la composition des bâtiments à travers la variété de l'offre en logements, représentée par la diversité entre les maisons et les appartements ainsi qu'entre les locataires et les propriétaires, et le nombre de logements sociaux par rapport aux autres logements.

La quatrième rubrique correspond à la répartition des surfaces bâties décrites par une densité. Deux outils de description ont été créés. Le premier est une densité de surface des bâtiments (bâti indifférencié, bâti remarquable, bâti industriel issus de la BD TOPO® de l'IGN), pondérée par leur hauteur. Le second outil est une densité de routes goudronnées (bretelles, route 1 chaussée, route 2 chaussées, quasi-autoroute issus de la BD TOPO® de l'IGN).

Enfin, la dernière rubrique est la dynamique économique composée de deux descripteurs : l'entrepreneuriat et l'emploi. Les outils pour décrire le premier descripteur sont le taux de création d'entreprises (nombre d'entreprises créées par rapport à la totalité des entreprises existantes), le taux de survie des entreprises à 5 ans (nombre d'entreprises de 5 ans par rapport à la totalité des entreprises existantes) et le nombre d'industrie et de commerces. Le second descripteur est l'emploi, il est défini par le nombre d'emplois au lieu de travail et le nombre de chômeurs.

2.5.3. Grille d'état des lieux : *Accessibilité physique du territoire*

La grille d'état des lieux : *Accessibilité physique du territoire* est composée de trois rubriques (Tableau 13). Ces rubriques sont l'accessibilité aux aménités urbaines, l'accessibilité à des points de transferts vers des modes de transport durables, et l'accessibilité aux aménités naturelles.

En ce qui concerne la première rubrique, les trois premiers descripteurs sont l'accessibilité aux équipements culturels et sportifs (golf, hippodrome, monument, musée, parc des expositions, parc zoologique, piscine, stade, vestiges archéologiques, cinémas, théâtres), l'accessibilité aux espaces verts aménagés (parcs) et celle aux équipements de service public, de santé et d'enseignement (bureau ou hôtel des postes, caserne de pompiers, divers public ou administratif, gendarmerie, hôtel de département, mairie, palais de justice, poste ou hôtel de police, préfecture, établissements hospitaliers, hôpital, enseignement primaire, enseignement secondaire, enseignement supérieur). Ensuite, les

commerces de proximité sont les buralistes, les boulangeries et les pharmacies (commerce de détail de journaux et papeterie en magasin spécialisé, commerce de détail de pain, pâtisserie et confiserie en magasin spécialisé, commerce de détail de produits à base de tabac en magasin spécialisé, commerce de détail de produits pharmaceutiques en magasin spécialisé). Enfin, les magasins d'alimentation généralistes (hypermarchés, magasins multi-commerces, supérettes, supermarchés) et le Vieux port de La Rochelle (comme point central de la ville) sont également utilisés.

La seconde rubrique correspond à l'accès aux modes de transport durables. Quatre descripteurs ont été utilisés. Les trois premiers s'attachent à la présence de points de transferts vers des modes de transport individuels (voiture électrique en libre-service, vélo en libre-service), collectifs de proximité (arrêt de bus, arrêt de bus de mer) et collectifs (gare, zone de covoiturage). Le quatrième descripteur correspond à la présence ou à l'absence d'une piste cyclable dans le carreau.

La troisième rubrique est constituée d'éléments d'accessibilité aux aménités naturelles. Six descripteurs ont été utilisés, l'accessibilité aux espaces de végétation dont la superficie est supérieure à la surface moyenne des espaces de végétation sur la CA de La Rochelle qui est de 1615m² (2632 espaces de végétation), au littoral, aux plages, aux chemins de découvertes à des cours d'eau ou point d'eau.

2.5.4. Grille d'état des lieux : *Accessibilité économique au logement*

La grille d'état des lieux : *Accessibilité économique au logement* (Tableau 14) est composée uniquement de données à l'échelle de la commune. Il reste difficile d'obtenir une donnée à l'échelle infra communale sur cette thématique. À partir de l'information géolocalisée pour les prix des terrains et des maisons à l'achat, nous avons calculé une moyenne sur l'ensemble de chaque commune. Cette grille est composée de deux rubriques : le marché immobilier et la politique foncière.

La première rubrique est composée de quatre descripteurs. Tout d'abord, la dynamique de construction correspond au taux d'évolution du nombre de logements entre 2008 et 2012 et permet d'avoir une information sur les logements disponibles. Ensuite, deux descripteurs, l'emprise de la villégiature (part de résidences secondaires sur la totalité des logements) et le coût du foncier (prix au mètre carré des maisons et terrains) sont évalués

pour définir la pression qui s'exerce sur le marché foncier. Pour ces deux descripteurs, plus la valeur des outils de description augmente, plus la note de la rubrique baisse. Enfin, le dernier descripteur décrit les opportunités qu'ont les habitants de la CA de La Rochelle d'avoir accès au marché immobilier (part des acheteurs provenant de la CA de La Rochelle sur la totalité des acheteurs de 2013).

La seconde rubrique composée de trois descripteurs a pour sujet la politique foncière. Trois descripteurs sont évalués. Le premier, l'ouverture de la politique foncière aux catégories sociales les moins aisées, est décrit par la part de logements sociaux sur l'ensemble des logements. Le second descripteur, la maîtrise du foncier, est décrite par la part de territoire dont la commune est propriétaire. Enfin, deux outils de description nous ont permis de décrire le dernier descripteur: il s'agit du taux de la taxe d'habitation et de l'impôt sur le bâti. À nouveau, pour ces deux descripteurs, plus la valeur des outils de description augmente, plus la note de la rubrique baisse (Équation 4).

2.5.5. Grille d'état des lieux : *Risques et nuisances*

La grille d'état des lieux : *Risques et des nuisances* (Tableau 15) est composée de trois rubriques : les risques naturels, les risques technologiques et les nuisances. Tous les outils de description sont évalués à l'inverse : plus la valeur augmente, plus la note est faible (Équation 4).

Les risques naturels sont définis à travers 6 outils de description. L'aléa inondation a été composé en ajoutant deux données fournies par la DREAL Poitou-Charentes : l'emprise spatiale de l'aléa inondation et la zone inondée suite à la tempête de février 2010, Xynthia. Les carreaux ont ensuite été évalués par un système de présence/absence : 0 s'il n'y a pas d'aléa, 1 s'il y a un aléa. Le second outil, le risque d'érosion de la côte, a été évalué avec le même système que l'outil précédent. Afin de ne pas écarter un carreau qui n'intersecte pas le linéaire mais qui se trouve très proche de la côte, une zone tampon de 50 mètres a été ajoutée aux linéaires côtiers soumis à l'érosion. Les outils de description : aléa de remontée de nappes phréatiques fournit sur une échelle de 0 à 6 (0 : risque inexistant, 1 : faible, 6 : très fort) et aléa retrait et gonflement d'argile fournit sur une échelle de 0 à 2 (0 : inexistant, 1 : faible, 2 : moyen) du BRGM, ont été recalculés sur une échelle de 1 à 5. Enfin, deux outils

de description de cette rubrique sont à l'échelle de la commune, il s'agit de l'aléa sismique et de l'aléa météorologique de tempête évalué par un système de présence/absence.

La rubrique des risques technologiques est décrite par deux outils de description. Les carreaux à proximité d'établissements SEVESO, i-e compris dans un périmètre de 500 mètres autour, sont considérés comme soumis à ce risque. Le transport de matières dangereuses est lui évalué à l'échelle de la commune. Ces deux outils de description sont appréciés par un système de présence/absence.

Enfin, les nuisances sont évaluées par deux descripteurs: le bruit des infrastructures de transports routiers et la pollution de l'air. Pour le bruit du trafic routier, nous nous sommes appuyés sur le classement défini par arrêté préfectoral en date du 19 septembre 1999 pour les infrastructures routières interurbaines du département de la Charente-Maritime. Ce classement définit des catégories (Tableau 10), en fonction desquelles des zones tampons correspondant à la largeur maximale des secteurs affectés par le bruit, de part et d'autre de l'infrastructure, ont été définies. Ensuite, par un système de présence/absence, les carreaux se trouvant compris dans ces zones tampons ont été considérés comme exposés, les autres comme non exposés.

Niveau sonore de référence LAeq(6h-22h) en dB(A)	Niveau sonore de référence LAeq(22h-6h) en dB(A)	Catégorie de l'infrastructure	Largeur maximale des secteurs affectés par le bruit de part et d'autre de l'infrastructure
L > 81	L > 76	Catégorie 1 – la plus bruyante	300 m
76 < L ≤ 81	71 < L ≤ 76	Catégorie 2	250 m
70 < L ≤ 76	65 < L ≤ 71	Catégorie 3	100 m
65 < L ≤ 70	60 < L ≤ 65	Catégorie 4	30 m
60 < L ≤ 65	55 < L ≤ 60	Catégorie 5	10 m

Tableau 10 : Niveaux sonores définissant le classement des voies bruyantes

(Source : CIDB)¹³

La pollution de l'air est évaluée à travers deux indicateurs majeurs de la qualité de l'air d'un point de vue sanitaire : les émissions de dioxyde d'azote (NO₂) et les particules en suspension (PM10). L'association ATMO Poitou-Charentes, qui a pour rôle la surveillance de la qualité de l'air, nous a fourni des concentrations moyennes annuelles sous forme de grilles (résolution à 5 mètres), modélisées sur l'agglomération de La Rochelle en 2014. Le traitement des données s'est fait en plusieurs étapes :

- un ré échantillonnage sur des carreaux de 200 mètres sur 200 mètres a été effectué avec le calcul d'une moyenne
- le raster ainsi constitué a été transformé en point correspondant au centroïde de chaque carreau de la grille
- une jointure spatiale (en utilisant l'option de correspondance *closest*) entre les points et les carreaux du carroyage INSEE a été effectuée pour récupérer la valeur.

Les valeurs de la grille ont ensuite été classées pour avoir des valeurs comprises entre 1 (pas du tout exposé) et 5 (très exposé).

¹³ <http://www.environnement-poitou-charentes.org/Le-bruit-des-transport-terrestres.html>

2.5.6. Grille d'état des lieux : *Vie sociale et capacité d'action*

La dernière grille d'état des lieux créée aborde la vie sociale et la capacité d'action (Tableau 16). Cette grille est composée uniquement de données à l'échelle de la commune. Deux rubriques la composent : la représentativité¹⁴ et la mobilisation des habitants.

La représentativité est décrite à travers la participation citoyenne par deux outils : le taux de votants aux élections municipales de 2008 et aux élections présidentielles de 2012.

La mobilisation des habitants est abordée à travers la vie associative par le nombre d'associations environnementales ou de propriétaires présentes sur le territoire pour 100 habitants et par le nombre d'associations pour 100 habitants toutes catégories confondues.

¹⁴ Terme utilisé par Deboudt et Paris (2010) pour définir l'implication des habitants dans la vie démocratique (Deboudt & Paris, 2010, p.308)

DESCRIPTION				EVALUATION PAR RUBRIQUE	INDICATEUR	
Descripteur	Outils de description (année de production)	Echelle	Source			
A. Appréciation qualitative du cadre environnemental						
1. Diversité environnementale	Nombre de milieux présents (2006)	carreau	CORINE Land Cover	Cadre environnemental et paysager de moindre qualité 1-2-3-4-5	Moyenne des évaluations par rubrique	
2. Reconnaissance de la valeur écologique	Nombre de protections (2013)	carreau	DREAL Poitou-Charentes			Cadre environnemental de très bonne qualité
B. Appréciation quantitative du cadre environnemental						
1. Naturalité de l'espace	% d'espaces en végétation (2011)	carreau	BD TOPO®	Naturalité minimale 1-2-3-4-5 Naturalité maximale		
	% d'espaces protégés (2013)	carreau	DREAL Poitou-Charentes			
	% d'espaces agricoles (2012)	carreau	RPG			
	% d'espaces compris dans une zone de 1km à partir du littoral	carreau	BD TOPO®			
	Présence/Absence d'un cours d'eau (2011)	carreau	BD TOPO®			

Tableau 11: Grille d'état des lieux : *Environnement naturel et paysage*

DESCRIPTION				EVALUATION PAR RUBRIQUE	INDICATEUR	
Descripteur	Outils de description (année de production)	Echelle	Source			
A. Appréciation quantitative du cadre territorial						
1. Niveau d'équipement	Nombre d'équipements (2011)	carreau	BD TOPO® Google Earth	Faible qualité du cadre territorial 1-2-3-4-5 Bonne qualité du cadre territorial	Moyenne des évaluations par rubrique	
2. Nombre de commerce de proximité	Nombre de commerces (2014)	carreau	CCI			
B. Patrimoine						
1. Patrimoine architecturale de la ville	Nombre de monuments protégés (2013)	commune	Ministère de la Culture et de la Communication	Patrimoine de faible valeur 1-2-3-4-5 Patrimoine de forte valeur		
C. Composition de l'offre en logements						
1. Variété de l'offre	Diversité de l'offre entre appartements et maisons (2009)	commune	INSEE	Faible variété de l'offre 1-2-3-4-5 Forte variété de l'offre		
	Nombre de logements sociaux/ Résidences principales (2009)	commune	INSEE			
	Diversité des statuts entre locataires et propriétaires (2009)	commune	INSEE			
D. Répartition des surfaces bâties						
1. Niveau de densité	Densité de bâtiments (2010)	carreau	BD TOPO®	Faible ouverture du bâti 1-2-3-4-5 Forte ouverture du bâti		
	Densité de routes goudronnées (2010)	carreau	BD TOPO®			
E. Dynamique économique dynamique économique						
1. Entrepreneuriat	Taux de création d'entreprises en 2011	commune	INSEE	Dynamique économique faible 1-2-3-4-5 Dynamique économique forte		
	Taux de survie des entreprises à 5 ans en 2011	commune	INSEE			
	Nombre d'industries et de commerces (2014)	carreau	CCI			
2. Emploi	Nombre d'emplois au lieu de travail par rapport à la population de 15 à 64 ans (2010)	commune	INSEE			
	Nombre de chômeurs par rapport aux actifs (2010)	commune	INSEE			

Tableau 12: Grille d'état des lieux : *Facteurs de dynamisme territorial*

DESCRIPTION					EVALUATION PAR RUBRIQUE	INDICATEUR
Descripteur	Hiérarchie	Outils de description	Echelle	Source		
A. Accessibilité aux aménités urbaines						Moyenne des évaluations par rubrique
1. Accessibilité des équipements culturels et sportifs	A	Zone de desserte	carreau	BD TOPO® Google Earth	Moindre accessibilité 1-2-3-4-5 Accessibilité excellente	
2. Accessibilité des espaces verts aménagés	B	Zone de desserte	carreau	BD TOPO®		
3. Accessibilité aux équipements de service public, de santé, et d'enseignement	A	Zone de desserte	carreau	BD TOPO®		
4. Accessibilité aux commerces de proximité	B	Zone de desserte	carreau	CCI		
5. Accessibilité aux magasins d'alimentation généralistes	A	Zone de desserte	carreau	CCI		
6. Accessibilité au Vieux-Port	A	Zone de desserte	carreau	BD TOPO®		
B. Accessibilité à des points de transferts vers des modes de transport durable						
1. Accessibilité à des points de transferts vers des modes de transport individuel	B	Zone de desserte	carreau	CA LR	Moindre accessibilité 1-2-3-4-5 Accessibilité excellente	
2. Accessibilité à des points de transferts vers des modes de transport collectifs de proximité	B	Zone de desserte	carreau	CA LR		
3. Accessibilité à des points de transferts vers des modes de transport collectifs	A	Zone de desserte	carreau	CA LR		
4. Présence/Absence d'une piste cyclable		1 ou 0	carreau	CA LR		
B. Accessibilité aux aménités naturelles						
1. Accessibilité des espaces en végétation	B	Zone de desserte	carreau	BD TOPO®	Moindre accessibilité 1-2-3-4-5 Accessibilité excellente	
3. Accessibilité du littoral	A	Zone de desserte	carreau	BD TOPO®		
4. Accessibilité des plages	A	Zone de desserte	carreau	CA LR		
5. Accessibilité des sentiers de découverte	B	Zone de desserte	carreau	DDTM17		
6. Accessibilité des cours d'eau ou points d'eau	B	Zone de desserte	carreau	BD TOPO®		

Tableau 13 : Grille d'état des lieux : *Accessibilité physique au territoire*

DESCRIPTION				EVALUATION PAR RUBRIQUE	INDICATEUR	
Descripteur	Outils de description (année de production)	Echelle	Source			
A. Marché immobilier						
1. Dynamique de construction	Taux d'évolution du nombre de logements entre 2008 et 2012	commune	SITADEL	Accès difficile à la propriété 1-2-3-4-5 Accès facile à la propriété	Moyenne des évaluations par rubrique	
2. Emprise de la villégiature	Part des résidences secondaires (2009)	commune	INSEE			
3. Coût du foncier	Prix au m ² des maisons et des terrains (2013)	commune	PERVAL			
4. Opportunité des habitants	Part des acheteurs provenant de la CA de La Rochelle (2013)	commune	PERVAL			
B. Niveau d'imposition						
1. Niveau d'imposition	Taxe d'habitation (2010)	commune	DGFIP	Niveau d'imposition élevé 1-2-3-4-5 Niveau d'imposition bas		
	Impôt sur le bâti (2010)	commune	DGFIP			
C. Politique foncière						
1. Ouverture de la politique foncière aux catégories sociales les moins aisées	Part de logements sociaux (2009)	commune	INSEE	Politique foncière contraignante 1-2-3-4-5		
2. Maîtrise du foncier	% de territoire dont la commune est propriétaire (2014)	commune	CDA LR	Politique foncière attractive		

Tableau 14: Grille d'état des lieux : *Accessibilité économique au logement*

DESCRIPTION				EVALUATION PAR RUBRIQUE	INDICATEUR
Descripteur	Outils de description (année de production)	Echelle	Source		
A. Risque naturel					
1. Exposition aux risques naturels	Inondation et submersion (2014)	carreau	DREAL	Niveau de risque élevé 1-2-3-4-5 Niveau de risque bas	Moyenne des évaluations par rubrique
	Erosion (2014)	carreau	DREAL		
	Remontée de nappe phréatique(2014)	carreau	BRGM		
	Retrait et gonflement d'argile (2014)	carreau	BRGM		
	Séisme (2014)	commune	BDGASPAR		
	Météorologie (tempête) (2014)	commune	BDGASPAR		
B. Risque technologique					
1. Exposition aux risques technologiques	Etablissements SEVESO (2014)	carreau	DREAL	Niveau de risque élevé 1-2-3-4-5 Niveau de risque bas	
	Transport de matières dangereuses(2014)	commune	BDGASPAR		
C. Nuisances					
1. Bruit	Distance aux axes de transport routier (2014)	carreau	DDTM 17	Niveau de nuisance élevé 1-2-3-4-5 Niveau de nuisance bas	
2. Pollution	Concentrations moyennes annuelles modélisées (2014)	carreau	ATMO PC		

Tableau 15: Grille d'état des lieux : *Risques et nuisances*

DESCRIPTION				EVALUATION PAR RUBRIQUE	INDICATEUR	
Descripteur	Outils de description (année de production)	Echelle	Source			
A. Représentativité des citoyens						
1. Participation des citoyens	Taux de votants aux élections municipales 2008	commune	Ministère de l'intérieur	Faible représentativité 1-2-3-4-5 Forte représentativité	Moyenne des évaluations par rubrique	
	Taux de votants aux élections présidentielles 2012	commune	Ministère de l'intérieur			
B. Mobilisation des habitants						
1. Vie associative	Associations environnementales ou de propriétaires influentes sur le territoire (2014)	commune	Fédération ASSO 1901	Faible mobilisation 1-2-3-4-5 Forte mobilisation		
	Nombre d'associations (2014)	commune	Fédération ASSO 1901			

Tableau 16: Grille d'état des lieux : *Vie sociale et capacité d'action*

2.1. Construction d'un indicateur synthétique de qualité du territoire

Après le calcul de chaque indicateur, un indicateur synthétique a été calculé et une typologie des relations entre IEE a été créée. À partir des résultats des entretiens, une pondération de l'indicateur synthétique a enfin été proposée.

Tout d'abord, l'indicateur synthétique est un indicateur de qualité globale du territoire. Il a pour but d'offrir une vision globale du territoire qui prenne en compte les différents types d'inégalités environnementales et écologiques. Cette approche permet de qualifier chaque portion du territoire sur une note entre 1 et 5. Cet indicateur synthétique résume les 6 indicateurs précédemment constitué et permet d'avoir une perception globale de la répartition des IEE sur le territoire de l'agglomération de La Rochelle (Figure 8). Il a été calculé en faisant une moyenne des 6 indicateurs.

Ensuite, une typologie spatiale a été construite. Elle permet d'analyser les relations existantes entre les IEE en fonction des secteurs et permet de montrer les liens et les regroupements qui existent entre les IEE (Figure 8). Au-delà de la répartition des IEE, cette typologie permet d'observer les interactions spatiales entre les IEE. Elle a été créée à partir des moyennes des évaluations par rubrique de chaque état de lieux. Une analyse en composantes principales a été réalisée à partir des 6 indicateurs, puis une classification ascendante hiérarchique a permis de regrouper les résultats en classes. Ces classes ont ensuite été cartographiées.

Enfin, notre méthodologie s'appuie sur l'utilisation de méthodes quantitatives et qualitatives et sur l'analyse des apports de chacune de ces deux approches. Afin de pouvoir comparer les mesures objectives et les mesures subjectives des inégalités, nous avons calculé un indicateur de qualité globale du territoire, pondéré par les réponses des interviewés (Figure 8). Ces réponses ont été utilisées pour deux finalités. Premièrement, pour sélectionner les critères importants et pris en compte par les interviewés. Deuxièmement, pour pondérer ces critères en fonction de l'importance que les interviewés leur donnent. Cela a permis la création d'un indicateur pondéré du territoire, qui offre une vision plus subjective de la répartition des IEE.

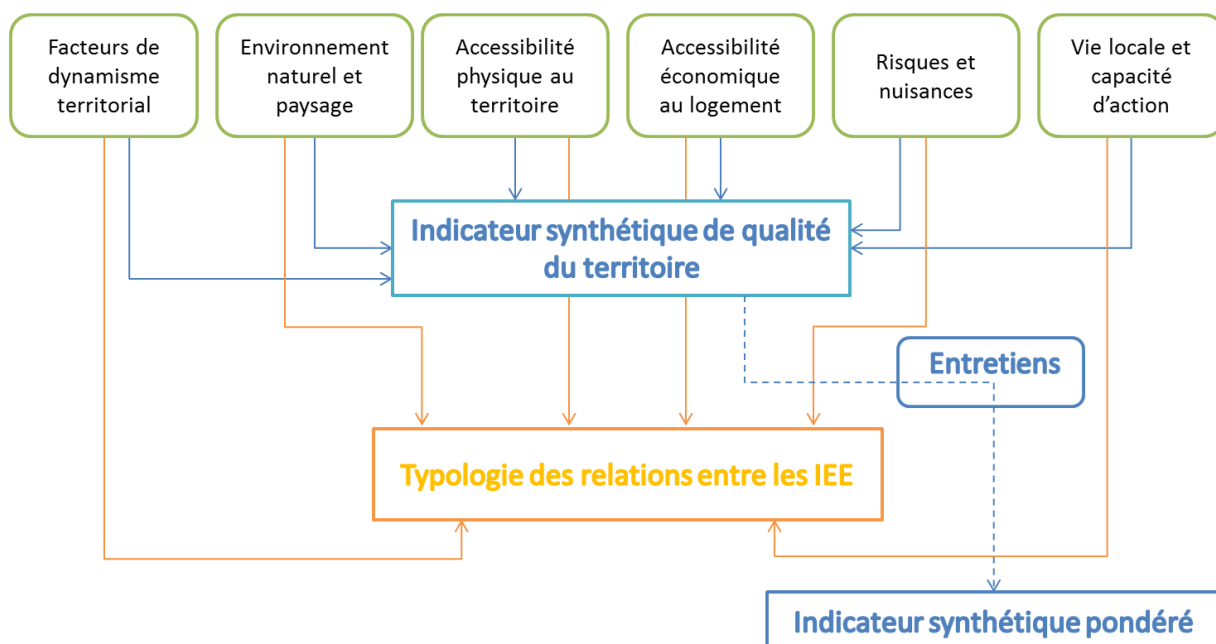


Figure 8: Méthodologie de création de l'indicateur synthétique de qualité du territoire et de l'indicateur synthétique pondéré

3. Une approche qualitative des inégalités environnementales et écologiques

La troisième méthodologie correspond à une approche qualitative des inégalités environnementales et écologiques. Cette approche se fait en deux temps. Dans un premier temps, les entretiens directifs seront présentés, ils ont pour but d'appréhender le perçu et le vécu des habitants. Dans un second temps, les entretiens semi-directifs seront abordés, ils ont pour objectif d'analyser le discours des élus vis-à-vis des problèmes posés par la présence d'IEE. Les résultats de cette approche sont présentés dans la partie 6 du Chapitre 4 et dans les parties 2 et 3 du Chapitre 5.

3.1. Mesure de la perception et du vécu des habitants

3.1.1. L'entretien directif comme outil de mesure

L'entretien directif est « *un type très restrictif de conversation, dont le caractère institutionnel sera sans doute mis en évidence pour expliquer que la participation, au sens et à la dynamique de l'événement, obéissent à des règles particulières* » (Pépin, 2002). Dans l'entretien directif, le discours du sujet est cadré par une série de questions ouvertes mais à la différence du questionnaire, l'entretien directif est une démarche orale. Nous y avons vu plusieurs avantages. Premièrement, cette forme de recueil assure la comparabilité entre les

différents entretiens dans la mesure où les interrogés ont tous été soumis aux mêmes questions. Elle permet également d'interroger à partir de plus de questions et facilite l'analyse (Barbillon & Leroy, 2012). Comme l'entretien directif est « *au carrefour entre un format standardisé et son élargissement conversationnel* » (Pépin, 2002) notamment dans le cadre d'entretien biographique, il permet tout de même une souplesse d'échanges. Mais cette situation d'échanges se fait dans un contexte qui peut l'influencer. En effet, l'entretien est « *toujours un rapport social, une situation d'interlocution et un protocole de recherche [...]. C'est dans cette superposition que réside la difficulté de l'entretien puisque l'on doit simultanément soutenir une relation sociale, dialogique et une interrogation sur le fond* » (Blanchet & Gotman, 1992). Pour éviter un certain nombre de biais, il est donc important d'être conscient de l'influence de ces facteurs extérieurs sur les réponses de l'interviewé.

3.1.2. Présentation de la grille d'entretien

La première phase d'un entretien directif consiste à définir précisément le problème qui doit être traité. Connaître les objectifs permet de concevoir un instrument capable de les produire. Pour ceci, il faut s'assurer que les réponses aux questions de l'entretien apportent les réponses aux questions que l'on se pose. C'est pourquoi la préparation de la grille d'entretien appelle des décisions sur la nature, la forme et la rédaction des questions à poser. Pour cela, des questions claires pour les répondants, concises, univoques, neutres, précises et impliquant la personne interrogée ont été formulées. Enfin, la phase de conception de l'entretien s'est achevée par un test qui permet de valider, sur un nombre restreint de personnes, les choix effectués dans le cadre de l'étude. Ce test effectué sur deux individus a permis d'évaluer le réalisme du protocole d'étude, ainsi que l'adéquation entre les objectifs de l'étude, le contenu et la forme des questions.

Les entretiens réalisés avaient pour objectif, à travers les comportements de vie et les stratégies résidentielles, d'analyser les représentations et perceptions qu'ont les populations actives des IEE, dans leur territoire de vie. À l'oral, afin de réduire notre influence sur les répondants, nous avons fait le choix de ne pas utiliser le terme d'*inégalité* lui préférant le terme d'*éléments négatifs*. De plus, il était important, dans la mesure où l'on abordait la question du rapport à l'environnement et de l'impact des populations de bien veiller à rester dans un moment d'échange d'égal à égal.

La grille d'entretien est composée de deux parties (Annexe 9). Une partie comportant majoritairement des questions fermées qui permettent d'analyser le profil actuel et passé de la personne (âge, logement, situation maritale...), et une partie composée en majorité de questions ouvertes, dont l'objectif est de révéler les représentations et perceptions vis-à-vis des différents types d'inégalités environnementales et écologiques.

L'entretien commence ainsi par une vingtaine de question permettant de dresser le profil de l'interviewé (Tableau 17).

Profil de l'habitant et de son habitation	Q1 à Q24	Établir le profil de la personne Définir des variables explicatives Définir des profils d'individus Recueillir des éléments permettant une comparaison entre les individus
--	----------------	---

Tableau 17: Profil de l'interrogé

Ensuite, la logique de l'entretien s'appuie sur trois temporalités, qui permettent l'analyse des représentations et perceptions de l'individu. La première temporalité, le passé, a pour objectif de comprendre comment le parcours de vie influence et construit les représentations et perceptions actuelles du territoire de vie (Tableau 18). S'appuyer sur le passé est un moyen de mettre en avant certains éléments que les individus ont parfois du mal à identifier dans le moment présent, notamment les éléments négatifs de leur territoire de vie.

Parcours de vie : les 2 logements précédents	Q25 à Q69	Établir le parcours de vie Analyser l'évolution de la situation sociale/ maritale/ professionnelle parallèlement aux conditions d'habitation. Déterminer l'influence du vécu sur les choix actuels Analyser les motivations de changements de résidence
---	-----------------	--

Tableau 18 : Parcours de vie

La seconde temporalité est le moment de la construction de la stratégie résidentielle qui a été développée pour choisir le logement actuel (Tableau 19). La prise en compte de ce moment révèle, à travers les critères et les compromis, les représentations et les perceptions qu'ont les individus du territoire d'étude.

Raisons d'implantation : Perception de l'inégalité d'accessibilité économique au logement	Q70 à Q78	Connaître les critères de choix : du logement, de la localisation Connaître les critères sur lesquels des compromis ont été effectués (évaluer le décalage entre volontés et possibilités)
--	-----------------	---

Tableau 19: La stratégie résidentielle

Enfin, la troisième temporalité correspond au moment présent, à l'usage actuel du territoire. Plusieurs objectifs guident ce troisième niveau d'analyse : il s'agit d'étudier à la fois les représentations qu'ont les répondants des éléments positifs et négatifs de leur environnement de vie, et d'analyser les comportements engendrés par leurs stratégies résidentielles (Tableau 20).

Perception de l'inégalité territoriale	Q79 à Q95	Connaître les critères vecteurs d'inégalités Connaître le niveau de perception des inégalités Analyser les représentations du territoire de vie à différentes échelles (quartier, commune, CA) et dans différents domaines (habitants, habitat équipements, végétation)
Perception de l'inégalité d'accès	Q96 à Q101	Mesurer l'empreinte spatiale des individus : inégalité d'accessibilité physique Mesurer les inégalités dans l'impact des habitants sur le territoire (temps de trajet, utilisation des services locaux, des transports en commun) Identifier des stratégies d'adaptation à l'environnement de vie Evaluer l'utilisation des aménités naturelles/urbaines
Perception de l'inégalité face aux risques et aux nuisances	Q102 à Q108	Identifier les nuisances ressenties dans le territoire de vie Niveau de ressenti de la nuisance : sentiment de gêne Connaître les stratégies d'adaptation Identifier les risques ressentis dans le territoire de vie Niveau de ressenti du risque : sentiment de gêne Connaître les impacts sur les comportements
Perception de la vie sociale	Q109 à Q116	Connaître le niveau de lien social Analyser l'intensité des liens aux quartiers, à la commune Analyser l'importance de tel lien pour la personne Evaluer l'implication des individus dans la vie locale
Retour général sur la perception	Q117 à Q125	Evaluer les impacts du territoire de vie sur l'individu Evaluer les impacts de l'individu sur son environnement Identifier les éléments pouvant être améliorés Mesurer la pérennité de la situation présente

Tableau 20: Représentation et perception des inégalités environnementales et écologiques

3.1.3. Détermination de l'échantillon et passation des entretiens

Cette grille d'entretien a été soumise à cent personnes échantillonnées en fonction de leur profil. Nous avons focalisé notre recherche sur les actifs avec ou sans emploi. Les actifs, sont une portion de la population encore peu étudiée, en comparaison des jeunes et des retraités, mais pourtant majoritaire. De plus, les actifs sont soumis à des contraintes

fortes en termes de localisation sur le territoire, contraintes liées notamment à l'emploi, aux enfants, à l'accession à la propriété. C'est donc un profil d'individus pertinent à prendre en compte lorsqu'il s'agit, entre autres, de stratégies résidentielles

L'échantillon a été calculé afin d'avoir une représentativité de la population mère. Elle correspond aux 71 793 actifs résidant dans la communauté d'agglomération de La Rochelle en 2009 (INSEE, 2009). L'échantillon a été constitué sur une base de 100 entretiens qui représentent 0,1% de la population mère (Tableau 21). Notre échantillon s'appuie sur les données du recensement de la population de 2009 concernant les actifs ainsi que sur les résultats de la typologie réalisée dans le Chapitre 4 partie 4 qui a permis de définir des regroupements de communes. Les seules données du recensement disponibles sur les actifs sont l'âge et le sexe. Les données sur les profils des ménages (seul, en couple, avec ou sans enfant) ont tout de même été observées afin de fournir une tendance mais en étant construites sur l'ensemble des ménages, retraités et inactifs compris, elles ne correspondent que partiellement aux profils étudiés.

	Profil	La Rochelle : commune à forte urbanité	Communes à urbanité moyenne	Communes à faible urbanité 1964	Communes à faible urbanité 1992	Communes à faible urbanité 1997	Communes à faible urbanité 2014
Echantillon	Homme de 15 à 24 ans	4	1	0	1	0	1
Interviewés		4	1	0	1	0	0
Echantillon	Homme de 25 à 54 ans	16	9	1	5	2	4
Interviewés		16	9	1	5	3	4
Echantillon	Homme de 55 à 64 ans	3	2	0	1	0	1
Interviewés		1	2	0	1	0	2
Echantillon	Femme de 15 à 24 ans	3	1	0	1	0	0
Interviewés		3	1	0	0	0	0
Echantillon	Femme de 25 à 54 ans	16	9	1	5	2	4
Interviewés		16	9	2	5	2	4
Echantillon	Femme de 55 à 64 ans	3	2	0	1	0	1
Interviewés		3	2	0	1	0	0
Echantillon	TOTAL	44	24	2	14	4	11
Interviewés		43	24	3	15	5	10

Tableau 21 : Echantillonnage des entretiens en fonction du profil des communes (en gras : le nombre de personnes interviewées par rapport à la réalité de l'échantillon, pour les communes à faible urbanité la date d'entrée dans la CA de La Rochelle est précisé)

La passation s'est déroulée du 1er novembre 2013 au 1er mars 2014. Durant ces 4 mois de recueil de données, 100 entretiens ont été réalisés. Les points de départ ont été nombreux pour débiter les entretiens : réseau personnel, réseau professionnel, mairie, centre sociaux, comité de quartier, associations. Le mode de transmission pour contacter de nouvelles personnes a été l'effet boule de neige, chaque interviewé nous donnant de nouveaux contacts.

Les lieux de réalisation des interviews ont changé en fonction des possibilités des interrogés. Travailler sur des populations d'actifs oblige à une certaine souplesse pour s'adapter à leurs agendas. La longueur des interviews a fortement varié en fonction des interrogés de 37 minutes à 2 heures. Les 100 entretiens ont été enregistrés pour faciliter la

retranscription des échanges, aucune objection n'a été faite par les interviewés. C'est en tout près de 106 heures d'entretiens qui ont été réalisées et retranscrites.

3.1.4. Saisie des données et choix de traitement

Les réponses ont été saisies dans le logiciel Sphinx©. Dans un premier temps, les réponses ont été saisies dans leur globalité pour les 100 entretiens. Dans un second temps, nous avons fait le choix de recoder les réponses aux questions ouvertes afin de pouvoir mieux comparer les réponses des individus. Le recodage est également un moyen de connaître les différents thèmes abordés par les individus. En effet, le codage « *rend possible et assiste une mise en série du matériau à partir de laquelle [...] le travail scientifique fondamental consiste en une exploration systématique des ressemblances et différences. Le codage se situe à un niveau intermédiaire entre le matériau brut et la théorie et doit avoir une dimension de bricolage* » (Ayache & Dumez, 2011). Le codage peut ajouter une part d'interprétation de la part du codeur et donc une subjectivation des réponses. Pour limiter ces effets, le codage a été construit à partir des réponses des individus et non à partir des hypothèses que nous avons formulées. L'ensemble des réponses données par les interviewés a été analysé en influençant le moins possible les résultats obtenus. Les réponses ainsi codées permettent une compréhension globale du corpus ainsi que son interprétabilité scientifique (Pincemin, 2012).

Les entretiens permettent de dégager les représentations des IEE par les individus en fonction de leurs profils et d'analyser l'usage qu'ont les actifs de leur territoire.

3.2. Méthode d'analyse des propositions d'élus pour réduire les inégalités environnementales et écologiques

3.2.1. Entretiens semi-directifs auprès des élus

L'entretien semi-directif est une forme d'entretien beaucoup moins stricte que l'entretien directif. C'est la forme la plus couramment utilisée. Les thèmes à aborder sont définis par la grille d'entretien mais les sujets peuvent être abordés dans le désordre, l'important étant qu'ils soient tous abordés. Nous avons fait le choix de réaliser des entretiens semi-directifs auprès d'élus du territoire pour plusieurs raisons. Premièrement cette approche permet d'avoir un autre angle d'entrée sur notre thématique de recherche.

Deuxièmement, cela permet de connaître leurs stratégies politiques sur plusieurs thèmes. Enfin, cette approche permet d'aborder le rôle de l'aménagement dans la distribution des inégalités. Il était important de faire ces entretiens après les entretiens auprès des habitants, afin de pouvoir orienter nos questions.

3.2.2. Présentation de la grille d'entretien

Ces entretiens ont pour objectif d'analyser la vision des élus de leur territoire et d'étudier la manière dont ils se projettent dans une intercommunalité, en fonction du type de commune dans laquelle ils sont élus. Durant l'entretien, plusieurs thèmes ont été abordés. Tout d'abord, le sujet des paysages est approché à travers la présentation d'une planche de photos (Photo 6), des différentes formes d'urbanisme existant au sein du territoire (Annexe 10), et deux questions (Tableau 22) :

- Vers quelles formes urbaines la communauté d'agglomération se dirige-t-elle et quel est l'impact de ces choix sur la répartition de la population ? (*Montrer une planche photo*)
- Quels sont, selon vous, les paysages qu'il faudrait le plus valoriser au sein de la communauté d'agglomération?

Tableau 22: Grille d'entretien: Le paysage de l'agglomération rochelaise

		<p>Immeuble d'habitation collective à 4 étages avec des commerces en rez-de-chaussée</p> <p>Densité ++++++</p>
		<p>Lotissement mixte : maison individuelles, groupées et immeubles à 2 étages</p> <p>Densité +++++</p>
		<p>Maisons individuelles mitoyennes groupées en lotissement</p> <p>Densité ++++</p>
		<p>Maisons individuelles avec étage sur grandes parcelles en lotissement</p> <p>Densité ++</p>
		<p>Maison individuelle de plain-pied sur grande parcelle hors lotissement en bord de champs</p> <p>Densité +</p>

Photo 6: Planche photo utilisée lors des entretiens (Source : Google Street View)

Ensuite, plusieurs éléments en lien avec les effets des IEE sont cités à l'interviewé et une réaction lui est demandé sur ces sujets ainsi que sur le rôle que peut ou non jouer l'agglomération (Tableau 23) :

Etes-vous d'accord avec ces éléments ? Quel rôle peut jouer la communauté d'agglomération ?

- L'agglomération est l'archétype de la « ville à trois vitesses » (Donzelot, 2006): Gentrification (des centres villes et du littoral), périurbanisation (alimentée par le départ des classes moyennes), relégation (dans les zones urbaines sensibles du centre et dans les espaces périurbains les plus lointains)
- L'accroissement des mobilités comme effet de compensation (substitution)
- L'appauvrissement du lien social à certaines étapes de la vie notamment au moment de l'accession à la propriété

Tableau 23 : Phénomènes urbains et rôle de l'agglomération

Enfin, le thème de l'intercommunalité est abordé. Un plan local d'urbanisme intercommunal est actuellement en cours d'élaboration, il était donc important de comprendre les enjeux de cette réflexion commune. Cette partie est composée de deux questions, une qui s'adapte au profil de l' élu interviewé et une autre plus générale (Tableau 24).

Un PLUI se met actuellement en place sur le périmètre de la CA de la Rochelle :

- En tant que (...) vous connaissez bien (...) : Comment percevez-vous la place, le rôle et les possibles évolutions de ce type de communes au sein de la CA?
- Quelle est selon vous l'efficacité du PLUI dans la lutte contre les inégalités territoriales (au sens large) au sein de la CA et sur la question de l'inégal accès aux différentes aménités du territoire?

Tableau 24: Le plan local d'urbanisme un outil pour la lutte contre les inégalités?

3.2.3. Choix de l'échantillon et l'analyse des données

Afin d'appréhender les différentes facettes d'une intercommunalité, un certain nombre d'élus ont été contactés et ont accepté l'exercice de l'entretien sans conditions préalables. Dix entretiens ont ainsi été effectués au mois de Mars 2015. Plus de 9 heures d'entretiens ont été enregistrées (en moyenne 54 minutes par entretien). Plusieurs critères ont guidé nos choix d'élus :

- localisation de la commune (urbaine, littorale, rurale, périurbaine)
- responsabilités des personnes à l'échelle communale et intercommunale

Le tableau suivant présente les personnes qui ont été interrogées ainsi que leur fonction actuelle à l'échelle communale et au sein de la communauté d'agglomération (Tableau 25).

Noms	Fonctions communales	Fonctions intercommunales
Guy Denier	Maire de Périgny (commune périurbaine)	Conseiller communautaire délégué Développement Durable - Agendas 21- Plan climat énergie territoire
Jean-François Vatré	Maire de Puilboreau (commune périurbaine)	5 ^{ème} Vice-Président de la communauté d'agglomération SCOT - PLUI - ZAC - ZAD - Droit des sols
Line Lafougère	Maire de Vérines (commune rurale)	Conseillère communautaire de l'Agglomération
Patrice Joubert	Conseiller municipal de la ville de La Rochelle (commune urbaine)	Conseiller communautaire de l'Agglomération La Rochelle
Jean-François Léonard	Maire de Châtelailon-Plage (commune littorale)	8 ^{ème} Vice-Président Stratégie touristique - Littoral - Port de pêche
Jean-Philippe Plez	Adjoint au Maire de la ville de La Rochelle (commune urbaine)	Conseiller communautaire de l'Agglomération La Rochelle
Didier Geslin	Maire d'Esnandes (commune littorale)	Conseiller communautaire de l'Agglomération
Daniel Vailleau	Maire d'Angoulins (commune littorale)	6 ^{ème} Vice-Président Université - Enseignement supérieur
Brigitte Desveaux	Conseillère municipale de la ville de La Rochelle (commune urbaine)	2 ^{ème} Vice-Présidente Transport - Mobilité
Roger Gervais	Maire de Saint-Médard-d'Aunis (commune rurale)	9 ^{ème} Vice-Président Stratégie foncière et développement rural

Tableau 25 : Présentation des élus interrogés

Les entretiens réalisés ont ensuite été retranscrits afin de pouvoir en faire ressortir les grandes idées. L'objectif des entretiens est d'analyser la vision qu'ont les élus du territoire et la manière qu'ils ont de s'y projeter. Ils permettent également de mettre en regard les résultats des entretiens auprès des actifs avec les dynamiques d'aménagements prônées par les collectivités.

Conclusion

Notre proposition pour analyser de façon systémique les vecteurs d'inégalités environnementales et écologiques s'appuie sur plusieurs critères. Tout d'abord l'imbrication des différentes échelles spatiales ainsi que la comparabilité des territoires dans l'analyse des inégalités, sont des éléments qu'il est important de prendre en compte. De plus, le choix des données (qui renvoie également à la question des échelles) est déterminant.

Pour révéler les liens entre les inégalités, une approche systémique est indispensable, ainsi qu'une approche globale pour identifier les phénomènes de compensation entre les inégalités. Enfin, afin de prendre du recul sur les analyses quantitatives et de confronter les pratiques des individus aux dynamiques d'aménagement, la prise en compte des discours des acteurs du territoire qu'ils soient habitants ou élus est déterminante. Elle permet également d'identifier les décalages entre ce qui est vécu et ce qui est mesuré et de questionner le choix des indicateurs de mesure.

Chapitre 4. Identification et caractérisation des inégalités environnementales et écologiques dans le contexte littoral urbain

Introduction

Ce chapitre présente les résultats des différentes analyses menées. Ces analyses suivent une démarche en entonnoir qui permet de spécifier peu à peu les résultats mais aussi de croiser les différentes approches (quantitative, qualitative), les différentes échelles (intercommunale, de la commune, infra communale) et de comparer les apports de chaque méthode dans l'analyse des inégalités environnementales et écologiques.

Dans une première partie, un diagnostic territorial a été réalisé à partir des variables qui permettent de définir les IEE, à l'échelle des communautés d'agglomération de taille moyenne, au niveau national. Cette approche permet d'observer le poids de l'héritage territorial dans la répartition spatiale des inégalités environnementales et écologiques. Elle permet également, d'analyser l'influence du littoral dans cette répartition. En effet, cette étape est indispensable à la qualification de notre terrain d'étude, la communauté d'agglomération de La Rochelle. Elle permet de positionner cette CA dans le contexte national et littoral. Dans cette partie, les territoires seront décrits en fonction de leur urbanité qui « *procède du couplage de la densité et de la diversité des objets de société dans l'espace* » (Lévy & Lussault, 2013). Nous avons choisi d'utiliser le terme *urbanité* car il permet de différencier mais également de comparer les territoires étudiés en fonction d'un critère commun, leur état d'urbanité. À travers les indicateurs socio-économiques et spatiaux analysés, l'approche par l'urbanité donne « *une première approche des capacités urbaines des entités* » (Lévy & Lussault, 2013).

Dans une seconde partie, l'analyse portera sur la CA de La Rochelle à l'échelle d'un carroyage de 200 mètres. À cette échelle, de nouvelles données plus locales seront utilisées pour avoir une analyse plus fine du territoire. L'échelle infra communale est celle qui concorde le plus avec la réalité vécue par les individus. En effet, les individus vivent le plus souvent sur des portions de territoire inter-reliées par des axes de communication. Dans ces portions de territoire, leurs pratiques et leurs usages prennent corps. À l'échelle du

carroyage, les inégalités environnementales et écologiques seront évaluées séparément dans un premier temps, puis en fonction des corrélations existantes entre elles.

Enfin, dans une troisième partie, les perceptions et les représentations des IEE par les habitants, ainsi que les façons de pratiquer le territoire intercommunal seront analysées. S'attacher au vécu des inégalités permet de comprendre comment les individus font des compromis pour gérer des situations de la vie de tous les jours avec le moins de contraintes possibles. Cette approche permet également de revenir sur l'état des lieux global constitué dans la seconde partie et de la revisiter à travers la subjectivité des habitants afin de comparer ce qui est mesuré et ce qui est rapporté par les habitants.

1. Diagnostic territorial des inégalités environnementales et écologiques dans les communautés d'agglomération de taille moyenne à l'échelle nationale

À l'échelle nationale, une typologie a été réalisée sur l'ensemble des communautés d'agglomération dont la population se situe entre 100 000 et 200 000 habitants. Cette typologie avait trois objectifs majeurs. Premièrement, étudier les corrélations entre les descripteurs d'inégalités environnementales et écologiques. Deuxièmement, analyser la répartition spatiale de ces descripteurs au sein du territoire français. Troisièmement, observer les effets du littoral sur cette répartition.

1.1. Prétraitement des vecteurs d'inégalités : l'analyse en composantes principales

Sur les 42 variables (Tableau 5), 35 sont retenues en variables principales présentant un niveau de corrélation compris entre -0,75 et 0,75. Selon le critère de Kaiser (Lebart et al., 2006), les 7 axes associés à des valeurs propres supérieures à 1 sont retenus. L'Analyse en Composantes Principales (ACP) révèle les logiques de regroupement des descripteurs d'inégalités. Le graphe des variables de l'analyse en composantes principales (Figure 9) montre une opposition entre des communautés d'agglomération plus urbaines et d'autres plus rurales. Sur la première dimension, cette opposition se traduit d'une part par des variables liées au tourisme et à l'urbanité : les équipements en commerces, les

infrastructures médicales et paramédicales, les logements récents, les résidences secondaires et de l'autre des variables représentant des facteurs sociaux ou des facteurs liés à la périurbanisation: les terres agricoles, les maisons, les logements construits avant 1981, les jeunes de moins de 14 ans, les équipements sociaux et les écoles primaires. Sur la seconde dimension, l'opposition se fait entre des variables qui traduisent une forte urbanité : la construction de logements collectifs, un nombre élevé d'emploi au lieu de travail, l'utilisation de modes de transport durables, des flux migratoires entrants importants, des jeunes, des CDD et à l'opposé des variables décrivant des espaces urbanité moyenne: des personnes entre 45 et 59 ans, des transports motorisés, des équipements socio-culturels et d'enseignement.

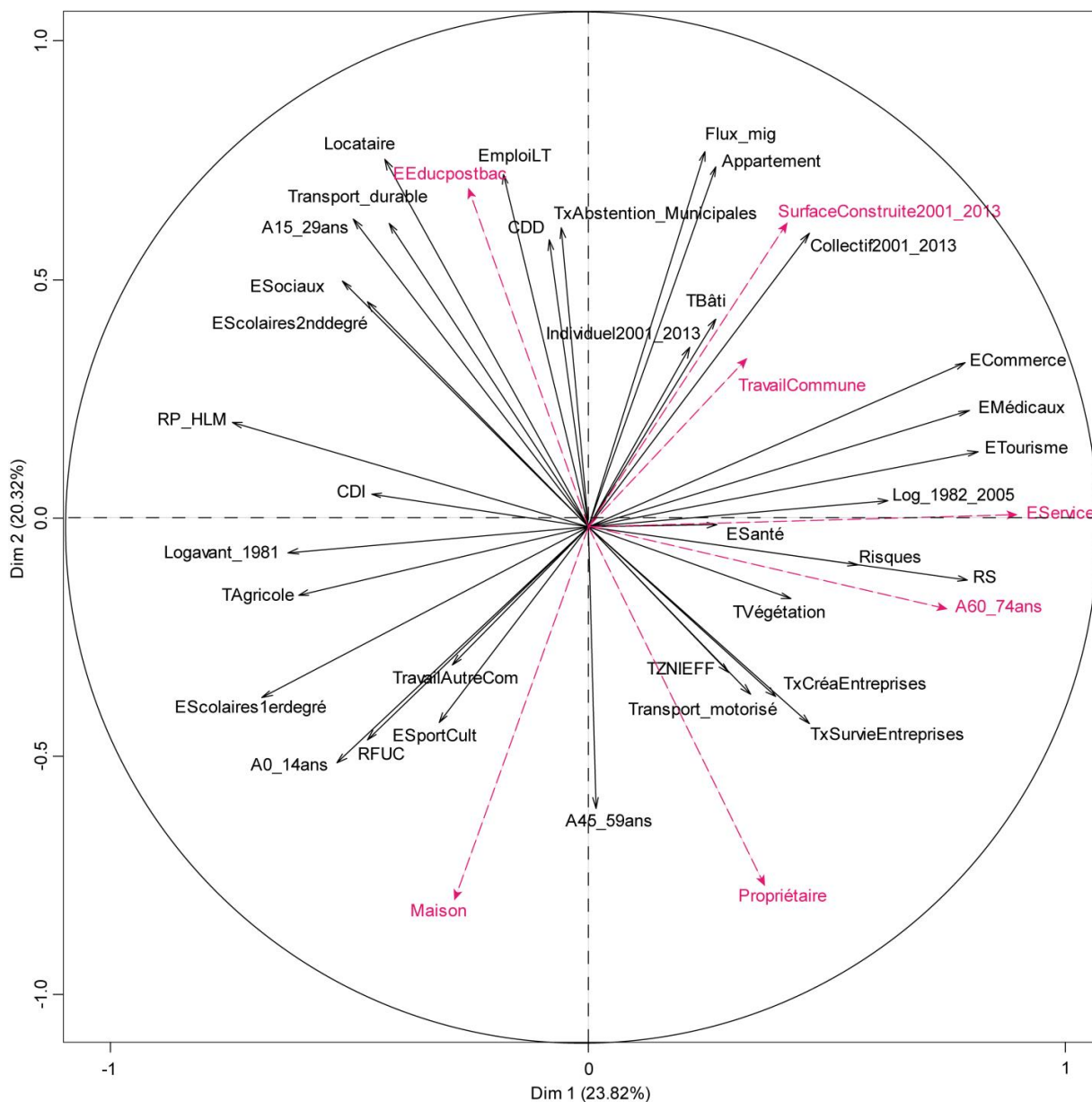


Figure 9: Graphe des variables de l'analyse en composantes principales à l'échelle nationale (Les variables ajoutées en variables supplémentaires sont en rose et les acronymes des variables utilisées sont en Annexe 11)

La représentation du nuage d'individus (Figure 10) met en évidence les particularités du jeu de données. Les individus extrêmes (*i-e* ceux qui sont le plus loin du centre du nuage de points) sont la CA Côte Basque Adour et la CA Estérel Méditerranée, ceux qui en revanche sont les plus proches du centre du nuage de points sont la CA du Pays de Lorient et la CA du Boulonnais. Dans les deux cas, ce sont des territoires littoraux. Ce résultat montre qu'il y a des différences profondes entre les espaces littoraux.

1.2. Typologie des communautés d'agglomération à l'échelle nationale

À partir des résultats de l'ACP, la classification ascendante hiérarchique a été réalisée. La classification en 6 classes permet de distinguer 3 classes majoritairement continentales, 2 classes majoritairement littorales et une dernière regroupant des CA du sud-est de la France (Figure 10).

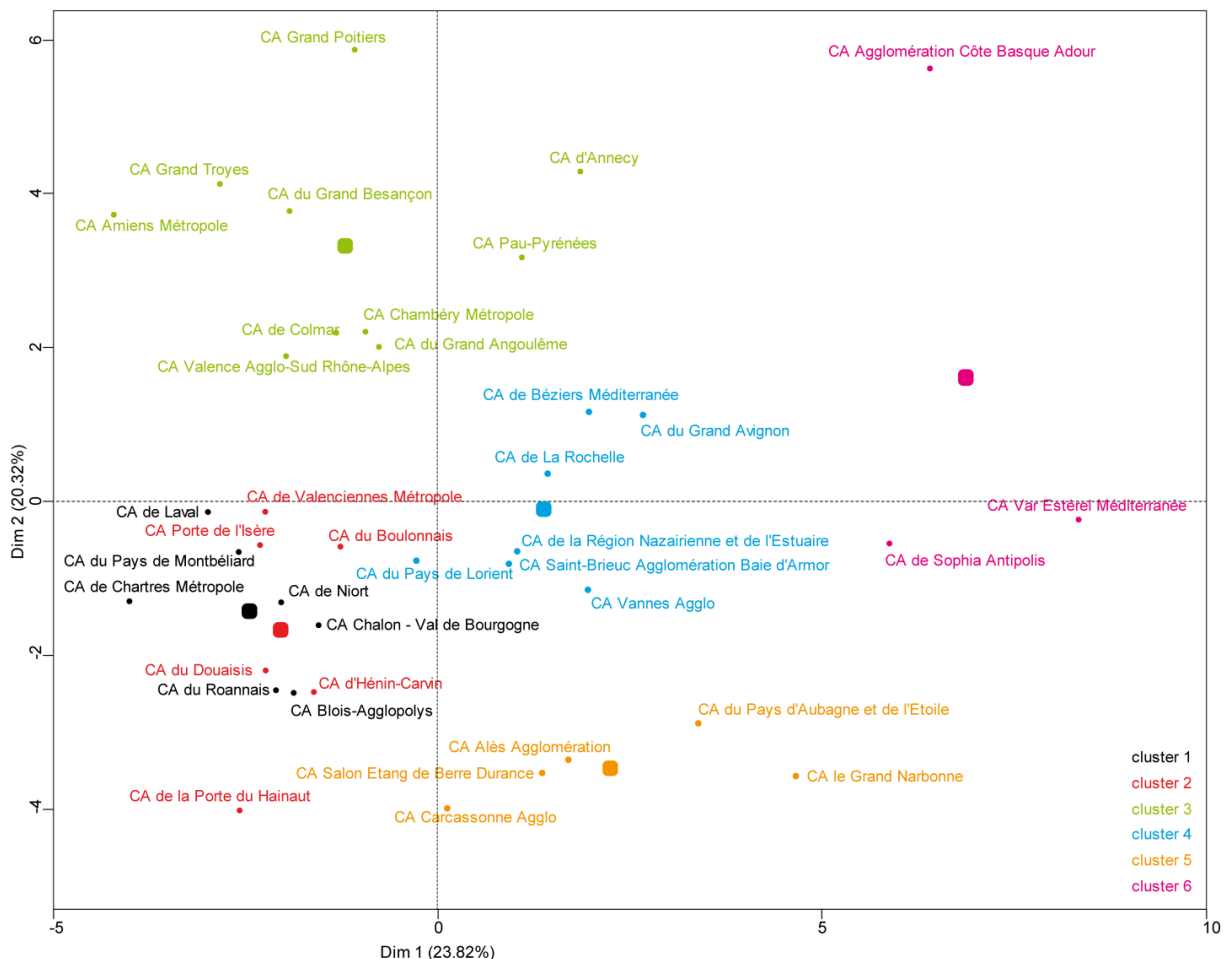


Figure 10: Représentation du nuage d'individus: Classification en 6 classes à l'échelle nationale (Les carrés représentent le centre des classes)

1.2.1. Regroupements des espaces continentaux

Les CA continentales sont décrites à travers deux types de profils: les espaces à forte urbanité et les espaces à urbanité moyenne. Ces deux groupes ont un nombre important d'équipements en comparaison des autres classes. Les espaces à forte urbanité comme la CA Grand Poitiers ou la CA Grand Troyes (Carte 7) ont un niveau d'équipements sociaux et

d'éducation plus élevé (Tableau 26). Les espaces à urbanité moyenne comme la CA Laval ou la CA du Niortais (Carte 7) sont mieux équipés, avec plus d'infrastructures socioculturelles, sportives et sociales (Tableau 27). Ces deux groupes sont caractérisés par des profils sociaux spécifiques. Les populations sont principalement composées d'actifs. La population des espaces à forte urbanité est dominée par les jeunes (15-29 ans), les locataires, et les personnes en emploi à durée déterminée. La population des espaces à urbanité moyenne se compose de personnes âgées d'une cinquantaine d'années, avec des emplois stables et des revenus plus élevés. Les espaces à forte urbanité ont un noyau urbain central plus important que les autres espaces (Poitiers: 89 000 habitants, Besançon: 116 000 habitants). Ces CA couvrent des superficies plus petites (Tableau 2) et ont, de fait, moins d'espace disponible pour la construction de nouveaux logements. Grâce à un grand nombre d'emplois disponibles à proximité, les personnes y vivant utilisent davantage des modes de transport écologiques pour se rendre au travail. Le logement est la plupart du temps en appartement. Les flux migratoires entrants sont plus élevés que la moyenne. Concernant la participation des habitants à la vie publique, le taux d'abstention aux élections municipales est plus élevé. D'un point de vue économique, le taux de survie des entreprises est plus faible que dans d'autres CA. Les espaces à urbanité moyenne ont en revanche plus de terres dédiées à l'agriculture, sont moins sujets à des risques et ont une dynamique de construction moins forte.

Espaces à forte urbanité	Moyenne de la classe	Moyenne totale
Part des actifs utilisant un mode de transport écologique pour se rendre au travail (2009)	126,83	97,55
Part des résidences principales habitées par un locataire (2009)	114,06	99,09
Part de la population entre 15 et 29 ans (2009)	116,14	98,60
Part des CDD sur les actifs occupés(2009)	111,72	99,06
Equipements sociaux (2011)	124,37	101,11
Part des appartements sur les résidences principales (2009)	131,52	98,08
Nombre d'emploi au lieu de travail en fonction de la population (2009)	112,61	99,73
Equipements d'éducation post-bac (2011)	143,60	97,64
Equipements scolaires de 2nd degré (2011)	116,63	100,38
Flux migratoires entrant en fonction de la population (2008)	106,37	87,81
Taux d'abstention aux municipales (2008)	106,03	99,42
Taux de survie des entreprises à 5 ans (2011)	93,16	99,08
Part des actifs utilisant un mode de transport motorisé pour se rendre au travail (2009)	95,57	100,40
Part de la population entre 45 et 59 ans (2009)	96,30	100,24
Part des maisons sur les résidences principales (2009)	73,75	101,63
Part des résidences principales habitées par le propriétaire (2009)	89,05	100,77

Tableau 26: Description de la classe : Espaces à forte urbanité (le gris clair correspond aux moyennes de la classe supérieures à la moyenne totale, le gris foncé correspond aux moyennes de la classe inférieures à la moyenne totale)

Espaces à urbanité moyenne	Moyenne de la classe	Moyenne totale
Revenus fiscaux par unité de consommation en fonction du nombre de ménages (2009)	173,99	104,34
Part des CDI sur les actifs occupés(2009)	105,32	99,97
Equipements sportifs et socioculturels (2011)	129,28	101,83
Equipements scolaires de 1er degré (2011)	113,70	100,91
Part de la population entre 45 et 59 ans (2009)	103,71	100,24
Equipements sociaux (2011)	118,94	101,11
Part du territoire en terres agricoles (2006)	122,52	95,42
Taux de création d'entreprises (2011)	90,75	99,10
Part des CDD sur les actifs occupés(2009)	89,58	99,06
Surface totale de logements commencés entre 2001 et 2013	65,31	129,06
Surface totale de logements commencés en individuel entre 2001 et 2013	80,26	114,86
Nombre de risques réels (2013)	79,83	106,93
Equipements médicaux et paramédicaux (2011)	75,05	99,84

Tableau 27: Description de la classe: Espaces à urbanité moyenne (le gris clair correspond aux moyennes de la classe supérieures à la moyenne totale, le gris foncé correspond aux moyennes de la classe inférieures à la moyenne totale)

1.2.2. Regroupements des espaces littoraux

Les espaces littoraux ont des profils très différents par rapport à ceux des espaces continentaux. Deux groupes géographiques sont constitués, les espaces à urbanité touristique et les espaces à urbanité stabilisée. Les espaces à urbanité touristique comme la CA de Sophia Antipolis ou la CA Var Estérel Méditerranée (Carte 7) sont fortement définis par les équipements touristiques et les résidences secondaires (Tableau 28). Cette classe regroupe des territoires du Sud de la France avec 2 CA situées sur la côte Est de la Méditerranée et une localisée sur la côte Sud de l'Atlantique. Les espaces à urbanité touristique se caractérisent par un niveau élevé d'équipements liés au tourisme, comme les services, les commerces, les équipements de tourisme. Les CA de ce groupe ont une proportion plus élevée de personnes âgées et comptent également plus d'équipements médicaux et paramédicaux. Le nombre de résidences secondaires est plus élevé que dans les autres classes et ces CA sont soumises à un nombre plus élevé de risques. Ces territoires sont fortement urbanisés et la proportion de logements collectifs reste importante. Ils sont cependant caractérisés par un niveau plus faible d'infrastructures sociales et d'Habitation à Loyer Modéré (HLM) par rapport aux autres territoires. Le deuxième groupe est constitué d'espaces à urbanité stabilisée comme la CA de La Rochelle ou la CA du Pays de Lorient (Carte 7) qui se situent au centre de la classification et sont donc définis par moins de

variables. Les données déterminantes sont néanmoins un rythme de construction axé sur le logement individuel et un taux de survie des entreprises plus élevé (Tableau 29). Le revenu médian des populations est en dessous de la moyenne.

Espaces à urbanité touristique	Moyenne de la classe	Moyenne totale
Equipements de tourisme (2011)	274,86	100,71
Equipements de service (2011)	178,73	100,60
Part des résidences secondaires sur les logements (2009)	357,30	81,13
Equipements de commerce (2011)	153,51	100,30
Nombre de risques réels (2013)	161,22	106,93
Surface totale de logements commencés en collectif entre 2001 et 2013	464,23	147,99
Part de la population entre 60 et 74 ans (2009)	124,63	100,62
Part du territoire bâti par rapport au territoire non bâti (2006)	492,08	170,73
Equipements médicaux et paramédicaux (2011)	138,30	99,84
Surface totale de logements commencés entre 2001 et 2013	246,96	129,06
Part des appartements sur les résidences principales (2009)	137,25	98,08
Equipements sociaux (2011)	75,85	101,11
Revenus fiscaux par unité de consommation en fonction du nombre de ménage (2009)	35,45	104,34
Part des maisons sur les résidences principales (2009)	68,82	101,63
Part des résidences principales en HLM (2009)	50,06	100,22
Equipements scolaires de 1er degré (2011)	77,64	100,91
Part de la population entre 0 et 14 ans (2009)	83,74	100,17
Part du territoire en terres agricoles (2006)	20,13	95,42

Tableau 28: Description de la classe: Espaces à urbanité touristique (le gris clair correspond aux moyennes de la classe supérieures à la moyenne totale, le gris foncé correspond aux moyennes de la classe inférieures à la moyenne totale)

Espaces à urbanité stabilisée	Moyenne de la classe	Moyenne totale
Surface totale de logements commencés en individuel entre 2001 et 2013	166,60	114,86
Taux de survie des entreprises à 5 ans (2011)	105,70	99,08
Revenus fiscaux par unité de consommation en fonction du nombre de ménages (2009)	61,46	104,34

Tableau 29: Description de la classe: Espaces à urbanité stabilisée (le gris clair correspond aux moyennes de la classe supérieures à la moyenne totale, le gris foncé correspond aux moyennes de la classe inférieures à la moyenne totale)

1.2.3. Regroupements hétérogènes

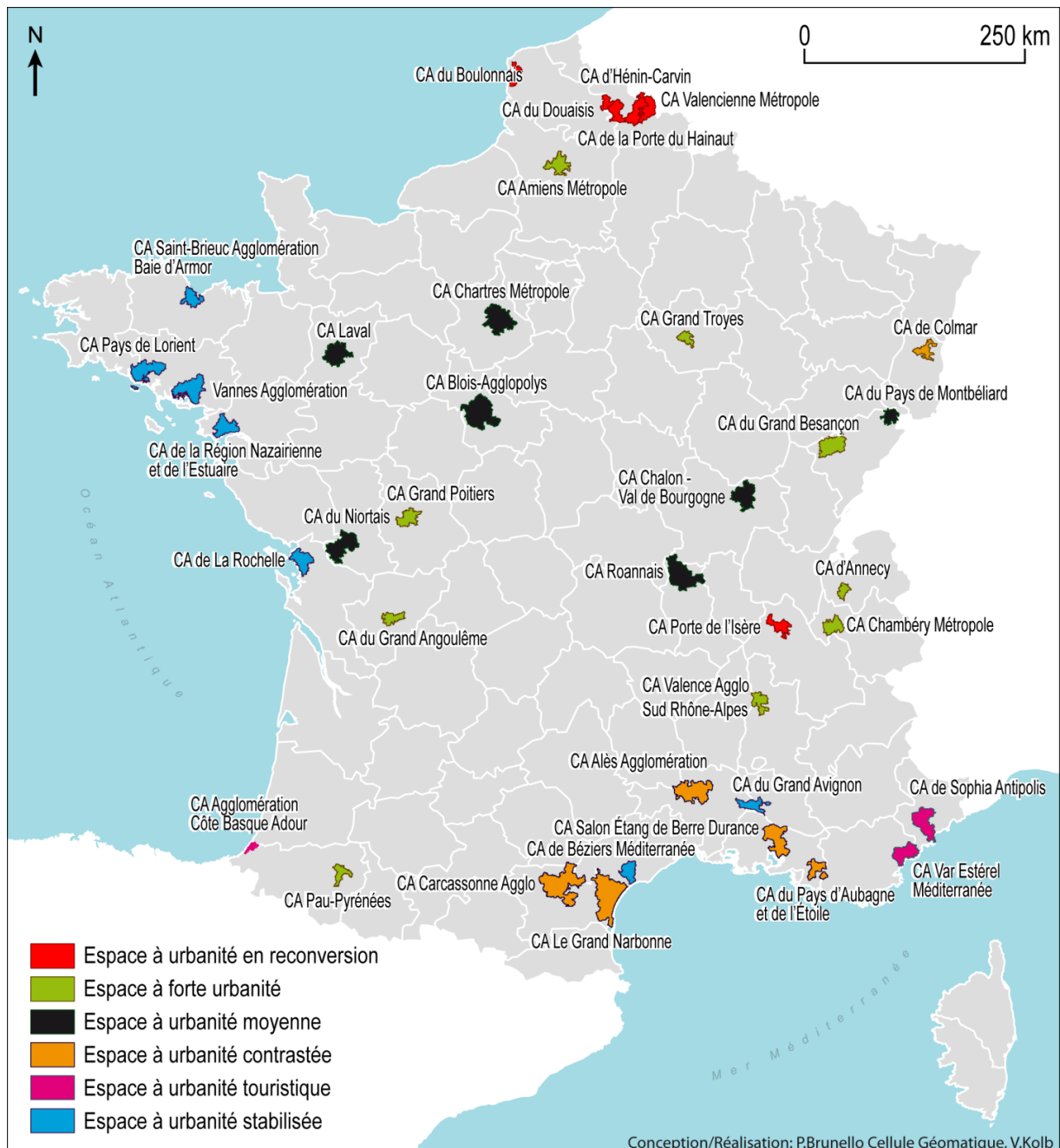
Enfin, deux espaces littoraux sont regroupés dans des classes dominées par des espaces continentaux, ce sont les espaces à urbanité en reconversion et les espaces à urbanité contrastée. Ces classes ont une logique de regroupement spatial. Les espaces à urbanité en reconversion comme la CA du Boulonnais ou la CA du Douaisis (Carte 7) sont caractérisés par une forte proportion de logements sociaux (Tableau 30). La population travaille souvent dans une autre ville que celle où elle vit. Le parc immobilier est principalement composé de maisons anciennes construites avant 1981. Le taux de création d'entreprises est élevé. Les espaces à urbanité en reconversion ont également peu de services, peu d'équipements sociaux, peu de commerces et peu d'équipements touristiques et ne génèrent pas d'importants flux migratoires. Enfin, les espaces à urbanité contrastée, comme la CA Alès Agglomération ou la CA du Pays d'Aubagne et de l'Etoile (Carte 7) composent le dernier groupe. Les principaux facteurs discriminants sont la proportion élevée de végétation et de zone protégée (Tableau 31). Le taux de création d'entreprises est élevé, mais le solde migratoire est faible. Les habitants sont plutôt propriétaires que locataires mais ont des emplois plus précaires et de moins d'équipements pour l'éducation. Malgré tout, comparée aux autres espaces les habitants semblent plus impliqués dans la vie locale avec un faible taux d'abstention aux élections municipales.

Espaces à urbanité en reconversion	Moyenne de la classe	Moyenne totale
Part de la population entre 0 et 14 ans (2009)	116,50	100,17
Part des maisons sur les résidences principales (2009)	133,55	101,63
Part des actifs travaillant dans une autre commune que celle de résidence (2009)	117,68	99,96
Part des résidences principales en HLM (2009)	138,28	100,22
Taux de création d'entreprises (2011)	110,17	99,10
Part de logements construits avant 1981 (2006)	109,97	100,71
Equipements sociaux (2011)	83,01	101,11
Part de logements construits entre 1982 et 2005 (2006)	75,23	98,24
Flux migratoires entrant en fonction de la population (2008)	66,97	87,81
Equipements de tourisme (2011)	36,33	100,71
Equipements de service (2011)	66,77	100,60
Nombre d'emplois au lieu de travail en fonction de la population (2009)	84,56	99,73
Part des appartements sur les résidences principales (2009)	60,13	98,08
Part de la population entre 60 et 74 ans (2009)	84,07	100,62
Equipements de commerce (2011)	70,13	100,30
Part des actifs travaillant dans leur commune de résidence (2009)	63,04	100,01

Tableau 30: Description de la classe: Espaces à urbanité en reconversion (le gris clair correspond aux moyennes de la classe supérieures à la moyenne totale, le gris foncé correspond aux moyennes de la classe inférieures à la moyenne totale)

Espaces à urbanité contrastée	Moyenne de la classe	Moyenne totale
Part du territoire en végétation (2012)	174,04	96,81
Part du territoire en ZNIEFF (2012)	166,11	88,03
Part des résidences principales habitées par le propriétaire (2009)	110,25	100,77
Taux de création d'entreprises (2011)	107,86	99,10
Part des actifs utilisant un mode de transport écologique pour se rendre au travail (2009)	75,97	97,55
Part de la population entre 15 et 29 ans (2009)	84,36	98,60
Flux migratoires entrant en fonction de la population (2008)	66,72	87,81
Part des CDI sur les actifs occupés(2009)	95,24	99,97
Part des résidences principales en HLM (2009)	66,48	100,22
Equipements scolaires de 2 nd degré (2011)	80,72	100,38
Part des résidences principales habitées par un locataire (2009)	85,62	99,09
Equipements d'éducation post-bac (2011)	43,28	97,64
Nombre d'emploi au lieu de travail en fonction de la population (2009)	80,32	99,73
Taux d'abstention aux municipales (2008)	78,30	99,42

Tableau 31: Description de la classe: Espaces à urbanité contrastée (le gris clair correspond aux moyennes de la classe supérieures à la moyenne totale, le gris foncé correspond aux moyennes de la classe inférieures à la moyenne totale)



Carte 7: Typologie des CA de taille moyenne en France

2. Diagnostic territorial des inégalités environnementales et écologiques dans les communautés d'agglomération littorales de taille moyenne

La deuxième étape consiste en une comparaison des communautés d'agglomération littorales entre elles. Les CA littorales sont analysées non plus par rapport à un ensemble national mais par rapport à un ensemble uniquement littoral. Le but de cette analyse est non seulement d'étudier comment les espaces littoraux se différencient les uns des autres en fonction des IEE mais également d'observer, dans un contexte littoral, la façon dont la CA de La Rochelle se positionne.

2.1. Prétraitement des vecteurs d'inégalités : l'analyse en composantes principales

L'analyse des corrélations entre les déviations des variables de chaque CA littorale par rapport à l'ensemble des CA littorales montre une fréquence plus élevée des fortes corrélations. Sur les 42 variables, 21 sont gardées en variables principales. Selon le critère de Kaiser, 6 axes dont la valeur propre est supérieure à 1 sont retenus. Sur la première dimension du graphe des variables (Figure 11), une opposition apparaît entre d'une part des descripteurs d'espaces touristiques : les équipements en tourisme, les commerces, les services, les personnes âgées, les équipements médicaux et paramédicaux et d'autre part, des variables qui définissent des espaces urbains ou périurbains : les équipements pour l'éducation des jeunes enfants, les maisons, les populations âgées d'une cinquantaine d'années, les HLM, les espaces agricoles. Sur la seconde dimension l'opposition se fait entre d'une part des caractéristiques d'espace urbain : les flux migratoires entrants, le nombre d'emploi au lieu de travail, les logements construits avant 1981, la surface commencée en collectif et, d'autre part, des variables descriptives de territoires bénéficiant d'une certaine qualité environnementale : les territoires en ZNIEFF, la propriété du logement, les résidences secondaires et les logements récents.

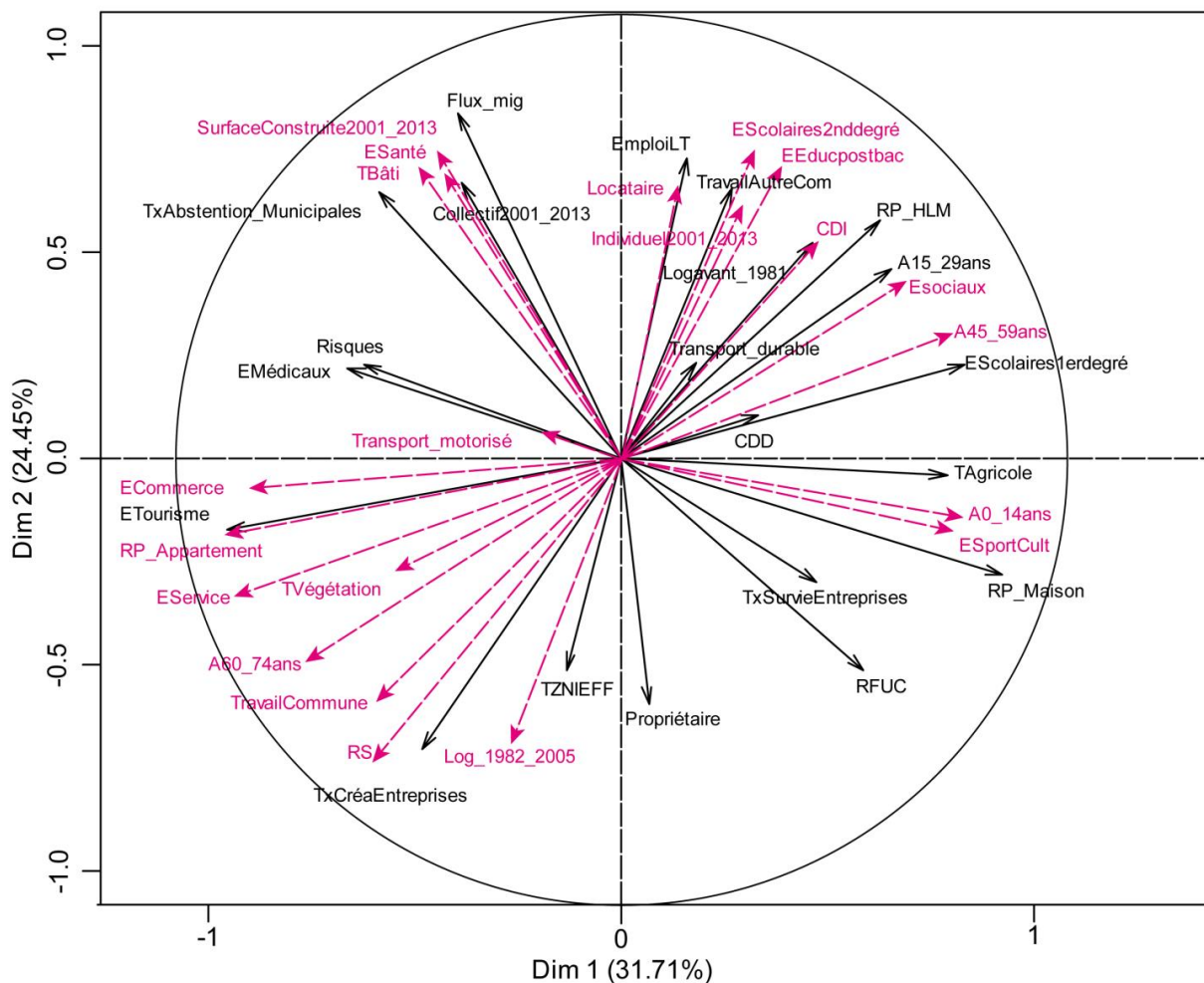


Figure 11: Graphe des variables de l'analyse en composantes principales à l'échelle du littoral (Les variables ajoutées en variables supplémentaires sont en rose et les acronymes des variables utilisées sont en Annexe 11)

L'étude du nuage d'individus montre que les individus extrêmes sont la CA Agglomération Côte Basque Adour et la CA du Grand Narbonne, ceux qui en revanche sont le plus au centre du nuage de points sont la CA de Béziers Méditerranée et la CA de la Région Nazairienne et de l'Estuaire (Figure 12).

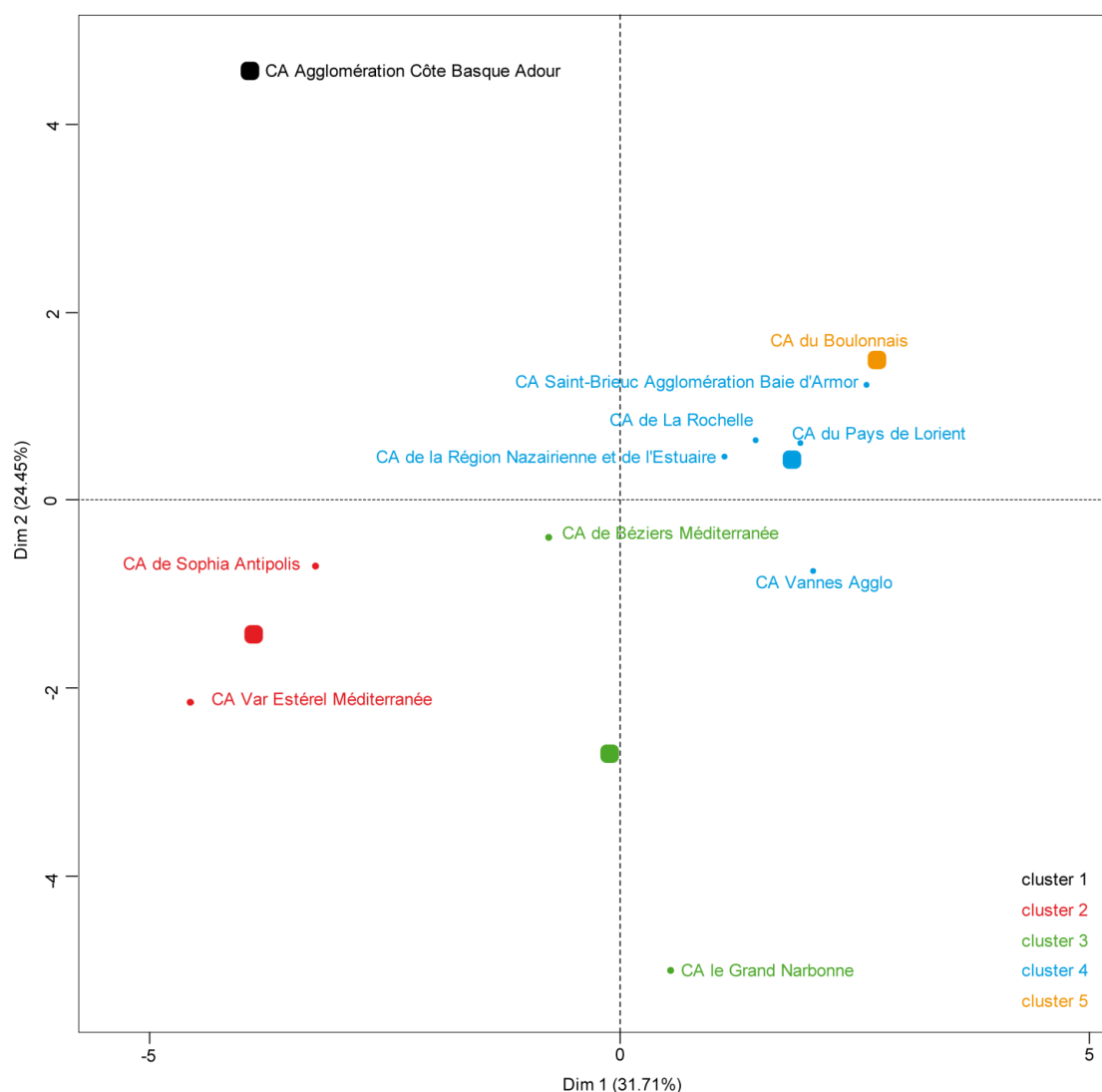


Figure 12: Représentation du nuage d'individus: classification en 5 classes à l'échelle du littoral (Les carrés représentent le centre des classes)

2.2. Typologie des communautés d'agglomération à l'échelle du littoral

La classification ascendante hiérarchique menée sur les résultats de l'analyse en composantes principales a permis de constituer 5 classes (Carte 8). Une opposition apparaît entre les CA du Centre-Nord de la France et celle du Sud ainsi qu'entre les espaces méditerranéens et les territoires de la façade atlantique. Les intercommunalités du Sud de la France se regroupent en trois classes et celles du Centre et du Nord en deux classes. Les territoires littoraux étudiés ont tous subi à un moment donné l'influence de l'activité touristique liée au littoral, mais cette influence a eu des conséquences très différentes selon la place qu'a prise cette activité.

2.2.1. Les CA littorales touristiques du sud de la France

Dans un premier temps ressortent des territoires influencés par une importante activité touristique actuelle et passée. Ces territoires se répartissent en deux groupes. La première classe composée de la communauté d'agglomération de la Côte Basque Adour correspond à un littoral à forte urbanité et qui continue de se densifier (Carte 8). Cette intercommunalité se démarque par une proportion de territoire bâti supérieure à la moyenne, appuyée par un rythme de construction en immeubles collectifs très élevé (Tableau 32). Cette CA est la plus petite des 11 étudiées et n'est constituée que de 5 communes. L'importance des flux migratoires entrants peut être un facteur accélérateur de cette forte urbanisation. Le grand nombre d'équipements de santé et d'équipements médicaux et paramédicaux traduit la forte implantation de personnes âgées. Parallèlement, la part des jeunes enfants (entre 0 et 14 ans) est inférieure à la moyenne des communautés d'agglomération littorales.

Littoraux à forte urbanité	Moyenne de la classe	Moyenne totale
Part du territoire bâti par rapport au territoire non bâti (2006)	1140,79	201,76
Surface totale de logements commencés en collectif entre 2001 et 2013	725,57	153,49
Surface totale de logements commencés entre 2001 et 2013	394,50	129,86
Equipements de santé (2011)	134,11	100,63
Equipements médicaux et paramédicaux (2011)	153,70	100,74
Flux migratoires entrant en fonction de la population (2008)	128,89	91,99
Part des maisons sur les résidences principales (2009)	55,88	102,17
Part de la population entre 0 et 14 ans (2009)	79,66	100,20

Tableau 32: Description de la classe: littoraux à forte urbanité (le gris clair correspond aux moyennes de la classe supérieures à la moyenne totale, le gris foncé correspond aux moyennes de la classe inférieures à la moyenne totale)

Un second groupe composé de littoraux à urbanité touristique se détache. Ces littoraux très spécialisés dans l'activité touristique (nombreux équipements de service et de tourisme) comme la CA Var Estérel Méditerranée ou la CA Sophia Antipolis sont localisés sur la Côte d'Azur (Carte 8). Cette classe regroupe des CA situées dans les deux premiers départements touristiques de France, les Alpes-Maritimes et le Var. Dans ces espaces, la frange littorale donne « *l'impression d'une urbanisation généralisée et omniprésente* » (Daligaux, 2003) et la part d'espaces agricoles est très inférieure à la moyenne des autres CA

littorales. Pourtant ces littoraux se différencient par des territoires moins artificialisés (part de territoire en végétation plus importante). Ces CA, comme celles de la classe précédente offrent moins d'équipements pour les jeunes, notamment en infrastructures d'éducation, moins d'équipements sociaux, socio-culturels et sportifs (Tableau 33). Les communes centrales de ces intercommunalités, Antibes et Fréjus, sont des stations balnéaires historiques qui datent du début du 20^{ème} siècle et dont l'économie s'est développée principalement autour de l'activité touristique (Debié, 1993).

Littoraux à urbanité touristique	Moyenne de la classe	Moyenne totale
Equipements de service (2011)	154,59	100,04
Part des appartements sur les résidences principales (2009)	155,02	100,16
Equipements de tourisme (2011)	175,78	100,17
Nombre de risques réels (2013)	143,52	105,02
Part du territoire en végétation (2012)	167,42	96,63
Part des maisons sur les résidences principales (2009)	71,54	102,17
Equipements sociaux (2011)	83,46	100,48
Equipements sportifs et socioculturels (2011)	64,71	99,51
Equipements scolaires de 2 nd degré (2011)	74,30	100,17
Part du territoire en terres agricoles (2006)	21,18	99,43
Equipements scolaires de 1 ^{er} degré (2011)	79,84	100,41

Tableau 33: Description de la classe : Littoraux à urbanité touristique (le gris clair correspond aux moyennes de la classe supérieures à la moyenne totale, le gris foncé correspond aux moyennes de la classe inférieures à la moyenne totale)

Ainsi les CA du Sud de la France sont fortement influencées par l'activité touristique et de villégiature qui détermine aujourd'hui l'offre infrastructurelle et, de fait, les profils des populations. Cette offre qui est composée d'équipements médicaux, de services, de commerces, d'équipements de tourisme est en accord avec les besoins spécifiques de populations telles que les personnes âgées, les résidents secondaires et les touristes. Cette spécialisation se fait au détriment de certaines populations qui subissent un manque d'équipements notamment pour les jeunes enfants.

2.2.2. Les CA littorales moins dynamiques

Cependant, toutes les CA ne bénéficient pas de la même façon de ce dynamisme lié à l'attractivité littorale. Certains espaces apparaissent moins dynamiques au regard des précédents. Ces territoires se regroupent en deux classes, l'une située sur la côte d'Améthyste et l'autre sur la côte d'Opale (Carte 8). La première classe, les littoraux à

urbanité en vase clos, sont des espaces localisés dans le Languedoc Roussillon et dont les villes centrales ne sont pas situées sur la côte comme la CA de Béziers Méditerranée (Carte 8). Ces territoires se sont d'abord développés autour d'une autre activité qui est l'activité viticole. Le tourisme a pris une place importante dans les années 60 à travers une démarche volontariste de l'Etat pour valoriser le potentiel touristique de la région (Miossec, 2004). Le tourisme est donc une activité relativement récente par rapport aux stations balnéaires de la Côte d'Azur qui datent du début du 20^{ème} siècle. Les littoraux à urbanité en vase clos apparaissent comme un système fermé, relativement figé. Il y a peu de mouvements que ce soit en termes de migrations entrantes ou de déplacements pendulaires (Tableau 34). Dans ces communautés d'agglomération, un nombre important d'actifs travaille dans leur commune de résidence mais les emplois proposés sont majoritairement à durée déterminée ce qui peut expliquer les faibles flux migratoires entrants. Bien que l'activité touristique soit récente, elle constitue un foyer d'emploi important mais saisonnier. De plus, la proximité de Montpellier influence le profil de ces agglomérations. En effet, à travers sa stratégie internationale pour accéder au rang de métropole régionale, Montpellier, en aspirant un certain nombre d'entreprises et d'activités du secteur public auparavant réparties de façon plus homogène (Bakis & Schon, 2012; Chast, 2013), a modifié la donne en termes d'emploi.

Littoraux à urbanité en vase clos	Moyenne de la classe	Moyenne totale
Part des actifs travaillant dans leur commune de résidence (2009)	124,45	101,74
Flux migratoires entrant en fonction de la population (2008)	67,22	91,99
Part des actifs travaillant dans une autre commune que celle de résidence (2009)	73,54	98,13
Part des CDI sur les actifs occupés(2009)	91,26	99,55

Tableau 34: Description de la classe: Littoraux à urbanité en vase clos (le gris clair correspond aux moyennes de la classe supérieures à la moyenne totale, le gris foncé correspond aux moyennes de la classe inférieures à la moyenne totale)

La seconde classe, également peu dynamique est celle des littoraux en reconversion. Cette classe localisée sur la côte d'Opale correspond à la CA du Boulonnais (Carte 8). Elle est définie par un nombre important de résidences principales en HLM et un nombre important d'emplois précaires (Tableau 35). La CA du Boulonnais est également un espace qui a bénéficié de l'influence relative de l'activité touristique et surtout de l'activité portuaire. Malheureusement, ces deux activités ont fortement diminué ces dix dernières années suite à l'arrêt progressif du transport transmanche et à la fermeture des hauts fourneaux de Comilog en 2003 (Bonjour & Lecomte, 2013; Direccte, 2014). Ces cessations d'activités ont eu pour effet un effondrement de l'économie locale qui s'est traduit par une baisse du nombre de touristes anglais, par la fermeture de nombreux commerces, par une hausse du chômage et une baisse des recettes liées à la taxe professionnelle. Par ailleurs, la piétonisation du centre-ville dans les années 2000 (Douchin, 2013), qui avait pour but d'accompagner le retour du transmanche, explique l'utilisation accrue de la marche et des transports en commun pour se rendre au travail. Cette CA se détache des autres espaces littoraux à cause d'une situation économique très spécifique. Aujourd'hui, c'est à travers une politique de financement des activités de pêche soutenue par l'Union européenne que cette intercommunalité tente de se redynamiser entre 2015 et 2020 (AFP, 2015).

Littoraux à urbanité en reconversion	Moyenne de la classe	Moyenne totale
Part des résidences principales en HLM (2009)	194,77	101,03
Part des actifs utilisant un mode de transport écologique pour se rendre au travail (2009)	130,95	99,22
Part des actifs utilisant un mode de transport motorisé pour se rendre au travail (2009)	90,16	99,77

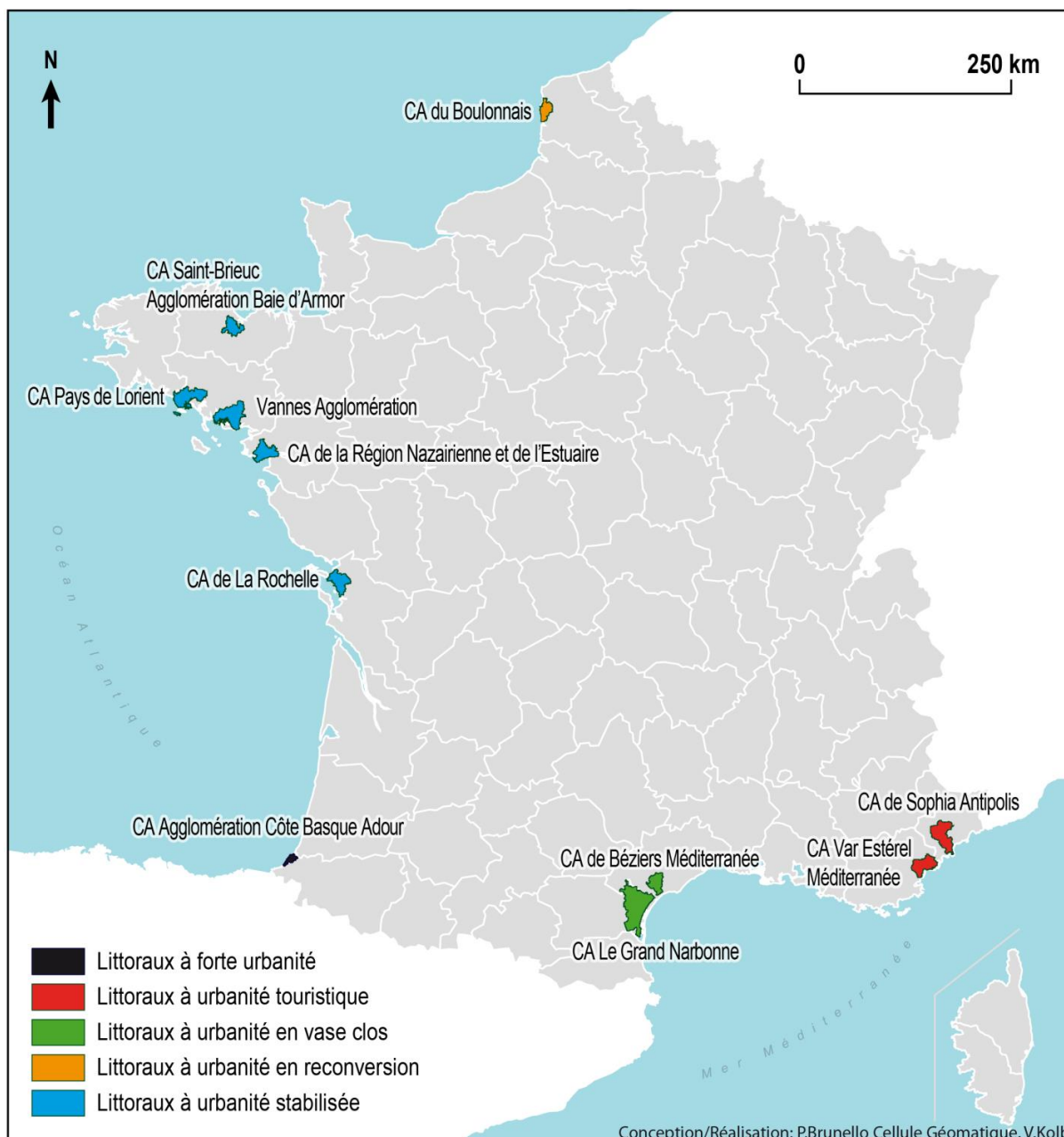
Tableau 35: Description de la classe: Littoraux à urbanité en reconversion (le gris clair correspond aux moyennes de la classe supérieures à la moyenne totale, le gris foncé correspond aux moyennes de la classe inférieures à la moyenne totale)

2.2.3. Les CA littorales à urbanité stabilisée

Enfin, un groupe de communautés d'agglomération littorales semblent occuper une situation intermédiaire et avoir trouvé un équilibre entre les deux classes précédemment décrites. Il s'agit des littoraux à urbanité stabilisée. Cette classe caractérisée par une majorité de population âgée d'une cinquantaine d'années, se répartit sur la Bretagne et la Charente-Maritime (Carte 8). Ces CA se sont développées autour d'une activité portuaire commerciale ou de plaisance, mais la discontinuité de l'urbanisation sur l'arc atlantique en fait des territoires fortement polarisés autour de communes centrales qui drainent une grande partie des flux de marchandises et de personnes. Même si une activité touristique existe, elle est moins importante qu'en Méditerranée. Ce groupe est caractérisé par des populations âgées d'une cinquantaine d'années, avec des emplois stables (CDI) et un nombre important de logements de type maison individuelle (Tableau 36). Ces territoires offrent plus d'équipements socioculturels et sportifs que les CA des autres classes. L'importance du tourisme est beaucoup moins marquée que dans les classes du sud de la France, il y a moins de résidences secondaires, moins d'équipements en tourisme, en commerce, et en service. Les entreprises ont un bon taux de survie à 5 ans, mais le taux de création d'entreprises est inférieur à la moyenne. Le profil des populations influence l'offre en logement qui est davantage tournée vers le logement individuel générant une emprise plus importante du bâti.

Littoraux à urbanité stabilisée	Moyenne de la classe	Moyenne totale
Part des CDI sur les actifs occupés(2009)	103,42	99,55
Part de la population entre 45 et 59 ans (2009)	102,42	99,61
Equipements sportifs et socioculturels (2011)	117,25	99,51
Taux de survie des entreprises à 5 ans (2011)	104,79	99,74
Part des maisons sur les résidences principales (2009)	118,91	102,17
Equipements de tourisme (2011)	66,96	100,17
Part des résidences secondaires sur les logements (2009)	34,91	104,22
Equipements de service (2011)	75,60	100,04
Taux de création d'entreprises (2011)	89,67	97,97
Equipements de commerce (2011)	83,45	100,55
Part des appartements sur les résidences principales (2009)	70,34	100,16

Tableau 36: Description de la classe: Littoraux à urbanité stabilisée (le gris clair correspond aux moyennes de la classe supérieures à la moyenne totale, le gris foncé correspond aux moyennes de la classe inférieures à la moyenne totale)



Carte 8: Typologie des CA littorale de taille moyenne en France

En résumé, l'analyse structurelle à l'échelle du littoral révèle le poids considérable des différences régionales et culturelles sur le développement de ces territoires. Les territoires littoraux peuvent être pris dans un engrenage qui amène la mise en place d'inégalités et leur renforcement au cours des années. La forte spécialisation des espaces notamment dans le Sud de la France en termes d'aménagement et de population, peut générer des tensions qui peuvent être traduites en termes d'IEE. Les résultats du diagnostic territorial peuvent donc être interprétés pour identifier les facteurs générant des IEE.

3. Du diagnostic territorial à l'identification des inégalités environnementales et écologiques

Notre analyse montre que les CA littorales ont des caractéristiques socio-environnementales spécifiques par rapport aux CA continentales et que ces spécificités peuvent être vectrices d'inégalités environnementales et écologiques dans ces territoires. Dans les CA de taille moyenne, différents critères influencent la structuration et le développement des territoires. Dans un premier temps, nous aborderons les facteurs territorialement structurants hérités des périodes antérieures. Puis, dans un deuxième temps, nous analyserons le rôle de l'emprise spatiale des agglomérations. Enfin, nous traiterons des spécificités des CA littorales, dues à leur position dans un contexte géographique particulier.

3.1. Héritage des caractéristiques territoriales

Les caractéristiques territoriales héritées des périodes précédentes influencent les propriétés socio-démographiques et environnementales des CA. Cet héritage correspond, selon la définition de l'IFEN à une inégalité territoriale (Faburel & Roy, 2006). Cette inégalité se construit sur de longues périodes temporelles et révèle le poids du passé sur les possibilités de développement des territoires (Faburel & Roy, 2006). L'inégalité territoriale se traduit par des regroupements géographiques, notamment dans le Nord de la France ou sur le pourtour Méditerranéen. Cette IEE joue un rôle déterminant dans la répartition des autres IEE et ce facteur est à prendre en compte pour comprendre les dynamiques actuelles au niveau national. L'approche systémique des IEE permet de faire le lien entre des inégalités territoriales et des inégalités d'accès ou encore des inégalités face aux risques ou aux nuisances. Par exemple, les CA qui se sont fortement tournées vers le tourisme dans leur développement territorial ont souvent de nombreux équipements mais l'accessibilité économique au logement y est relativement difficile. L'inégalité territoriale est celle qui influence le plus la répartition des autres IEE.

3.2. Emprise spatiale des communautés d'agglomération

Le second facteur est la superficie de la CA. Ce critère est fortement lié à l'existence de certaines inégalités car d'après les résultats de la classification dans les CA de petite taille

(Chapitre 4 partie 1.2.1 p 123), les populations sont plus jeunes et aussi plus précaires (emploi précaire, locataire, taux d'abstention aux élections municipales) que dans les territoires plus étalés où les populations ont une situation socio-économique plus stable (emploi permanent, revenu médian, propriétaire). La superficie affecte également l'impact qu'a la population sur le territoire de l'intercommunalité. Dans les espaces à forte urbanité, les populations produisent moins d'externalités négatives pour l'environnement mais ont, en contrepartie, moins facilement accès aux aménités naturelles à l'intérieur de la CA en raison d'une densité urbaine plus élevée. Les populations produisent moins d'externalités liées au transport car elles ont la possibilité d'utiliser des modes de transport écologiques, les infrastructures étant techniquement *à priori* plus faciles à planifier par les pouvoirs publics dans les villes compactes. Enfin, il semble qu'un territoire plus dense, souvent peuplé par des populations plus précaires et plus jeunes, soit synonyme d'une participation moins importante des citoyens à la vie locale que l'on peut observer par un taux d'abstention plus élevé aux élections municipales.

3.3. Le littoral : attractivité et dynamisme

Le troisième critère qui influence la distribution des IEE est le caractère littoral. La côte peut être considérée comme un vecteur d'IEE surtout si ce littoral est attractif. Les CA littorales sont généralement plus dynamiques en ce qui concerne l'entrepreneuriat ; elles sont davantage sujettes à une spécialisation des dynamiques de construction comme l'étalement urbain ou la densification et montrent également une plus forte spécialisation sociale. Ces territoires sont soumis à des modifications rapides et intenses, mais sont aussi caractérisés par des difficultés d'accès à l'urbanité par les jeunes et les personnes précaires, difficultés qui vont de pair avec une sous-représentation de ces populations dans la population totale de l'agglomération. Bien que les variables liées à la présence de végétation ou à la protection de l'environnement aient peu de poids dans notre analyse, les territoires littoraux offrent néanmoins des aménités environnementales évidentes, qui sont vulnérables face à l'artificialisation des sols. La valorisation sociétale de la mer et de la côte est un facteur d'attractivité qui augmente les pressions anthropiques sur les milieux naturels par le biais de l'urbanisation et de la concurrence entre différents groupes sociaux pour l'accès au territoire (Creel, 2003). L'aménité littorale influence également les ressources infrastructurelles des territoires par la présence de certains équipements (équipements de

tourisme, de service). Ces caractéristiques sont fortement liées aux politiques de planification urbaine, politiques qui peuvent être plus ou moins orientées vers la régulation des inégalités générées par la présence du littoral.

Cependant, la caractéristique littorale n'a pas un effet uniforme sur les territoires et sa présence ne suffit pas à déterminer un seul profil de communauté d'agglomération. L'analyse montre que certains territoires littoraux semblent moins attractifs que d'autres à cause de leur localisation, de leur climat ou de leur type de côte. Les politiques d'aménagement et les logiques de localisation des infrastructures ont des impacts importants sur le développement ou le maintien des territoires. De plus, l'attractivité du littoral va au-delà d'un simple phénomène d'héliotropisme. Bien sûr l'attractivité littorale du Sud de la France et l'importance de l'activité touristique dans cette région sont liées aux conditions climatiques, mais le climat comme unique facteur explicatif est quelque peu réducteur ; paradoxalement le Nord Pas de Calais est la 8^{ème} région touristique de France malgré des conditions climatiques très différentes de celles du milieu méditerranéen (Betremieux et al., 2009). Dans notre analyse des CA littorales une corrélation forte apparaît entre les activités économiques (touristiques, portuaires), les caractéristiques socio-démographiques des populations mais aussi avec les infrastructures, l'habitat et la construction. Cette corrélation se trouve renforcée d'elle-même à travers les dynamiques d'aménagement et de développement des territoires. Les aménageurs répondent aux besoins des populations en leur fournissant les équipements dont elles ont besoin et la présence de ces équipements renforce l'attractivité de ces territoires auprès du même type de population. En découle des phénomènes ségrégatifs dans la mesure où des territoires se spécialisent peu à peu pour certaines populations, limitant ainsi l'accès à d'autres groupes sociaux. Ces territoires sont donc vecteurs d'inégalités d'accès et d'inégalités territoriales pour certaines catégories de populations. Les politiques d'aménagement peuvent tenter de limiter ces phénomènes de tensions socio-économiques mais les effets liés au marché de l'immobilier restent difficilement maîtrisables.

Enfin, dans les CA de Bretagne et Charente Maritime la spécialisation touristique est limitée à des lieux très spécifiques comme l'île aux Moines, île de Groix, île de Ré, île d'Oléron, Larmor-Baden à proximité des villes centres. Ces lieux ont un rôle de station touristique au sein des CA. La spécialisation de ces espaces joue sur la répartition des

inégalités environnementales et écologiques. Ce n'est donc pas tout l'espace littoral qui est dédié au tourisme mais des endroits clés. Par ailleurs, l'espace atlantique attire des populations moins âgées bien qu'ayant un pouvoir d'achat stable renforcé par des emplois à durée indéterminée.



Globalement les espaces littoraux apparaissent comme des territoires qui ont une tendance plus marquée à se spécialiser en termes de population, d'activités, d'équipements et cette spécialisation peut mener à des phénomènes de ségrégation spatiale notamment auprès des jeunes et des couples avec des jeunes enfants (catégories sociales souvent minoritaires). Cette spécialisation des CA engendrent des inégalités territoriales liées par exemple à l'absence d'équipements pour certaines populations ainsi qu'à des inégalités d'accessibilité économique au logement pour des populations jeunes ou plus précaires dont le pouvoir d'achat est inférieur à celui des retraités ou des quinquagénaires. Cette forte spécialisation peut également mener à des inégalités dans la capacité à interpeller les pouvoirs publics pour certaines tranches de la population (Deldrève et al., 2010). La présence du littoral engendre une sorte de déséquilibre dans le développement du territoire où la frange littorale attractive et les effets de cascade à partir des inégalités territoriales renforcent les autres inégalités environnementales et écologiques d'où la nécessité de les étudier dans leur ensemble.

Les communautés d'agglomération sont des territoires inégaux entre eux mais ces inégalités sont également inhérentes aux types de communes qui les composent, entre centre et périphérie, entre communes pourvoyeuses d'emplois et celles davantage tournées vers la résidence mais aussi en fonction de l'ancienneté d'intégration de la commune dans la communauté d'agglomération. Chaque commune a un rôle spécifique dans l'intercommunalité mais aussi un poids dans les politiques d'aménagement. Les inégalités vont donc être maintenant étudiées à l'échelle de la commune car il est essentiel d'analyser, d'une part, l'impact de la répartition spatiale des emplois, des infrastructures, des logements sur la répartition des populations et d'autre part de déterminer si ces motifs de répartition

sont communs à plusieurs communautés d'agglomération littorales et donc constitutifs et inhérents à ces dernières. La Rochelle, appartient à la classe des littoraux à urbanité stabilisée précédemment présentée. Elle est notre principal cas d'étude et les analyses suivantes porteront donc uniquement sur les communes des CA de ce groupe.

4. À l'échelle des CA littorales à urbanité stabilisée, quelles inégalités pour quelles communes ?

L'objectif de ce changement d'échelle est de comprendre la structure des communautés d'agglomération étudiées en observant les inégalités à une échelle plus fine. Par rapport au calcul de la déviation présenté en méthodologie (Équation 1, p.77), il est possible de choisir deux contextes :

- Le premier est le contexte global dans lequel chaque commune est comparée à la moyenne de toutes les communes étudiées.

- Le second contexte est celui de la déviation moyenne où l'on compare la commune à la moyenne des communes de sa CA d'appartenance.

En fonction du point de comparaison (global ou local), des différences apparaissent lorsque l'on regroupe les communes en classe. Dans le cadre de l'étude des inégalités ce sont les variables extrêmes qui sont les plus importantes à analyser car elles traduisent les plus fortes discriminations. Ce sont également ces variables qui influencent le plus la construction des axes factoriels et donc déterminent la construction de la classification. Ainsi, les 8 variables les plus discriminantes de chaque classe ont été analysées. Parmi ces 8 variables, 4 étaient corrélées positivement et 4 négativement. L'objectif était de voir, dans quel cas (déviation globale, déviation moyenne) les communes sont les mieux représentées.

Dans notre analyse, neuf communes sont regroupées différemment quand elles sont analysées à partir de la déviation globale ou moyenne. Ces communes ne sont pas regroupées avec les mêmes territoires, et cela modifie les inégalités qui sont mises en avant. Il apparaît que l'analyse des inégalités entre communes est mieux représentée à l'échelle locale. La comparaison entre la commune et sa communauté d'agglomération d'appartenance donne des résultats plus précis qui mettent davantage en avant les variables

très discriminantes. Pour la suite de l'analyse, les valeurs de déviation moyenne seront donc utilisées.

4.1. Prétraitement des vecteurs d'inégalités : l'analyse en composantes principales

Sur les 41 variables¹⁵, 32 sont traitées en variables principales. Selon le critère de Kaiser (Lebart et al., 2006), les 6 premières composantes dont la valeur propre est supérieure à 1 sont retenues. Elles représentent 70,19% de la variance cumulée.

Sur la première dimension (Figure 13) de l'analyse en composantes principales, une opposition apparaît entre des variables liées à l'urbanité et au tourisme : les équipements de commerce, de santé, de services (sociaux, de tourisme, médicaux et paramédicaux), les appartements, le nombre d'emplois, les HLM, les modes de transport durables, les résidences secondaires et des variables caractéristiques d'espaces périurbains (les modes de transports motorisés, les CDI et les terres agricoles). Sur la seconde dimension s'opposent à nouveau des variables liées à l'urbanité et des variables liées aux espaces périurbains. D'une part, on trouve les appartements, les emplois, les équipements d'éducation post-bac, les jeunes de 15 à 29 ans, la construction en collectif, le taux d'abstention aux municipales et d'autre part les emplois stables, les équipements sportifs et socioculturels et les équipements scolaires de 1^{er} degré, ceux de tourisme et enfin les résidences secondaires.

¹⁵ Les flux migratoires inférieurs à 100 personnes n'étant pas disponibles, cette variable ne peut pas être utilisée à l'échelle de la commune où les flux supérieurs à 100 personnes se dirigent que vers un nombre restreint de commune

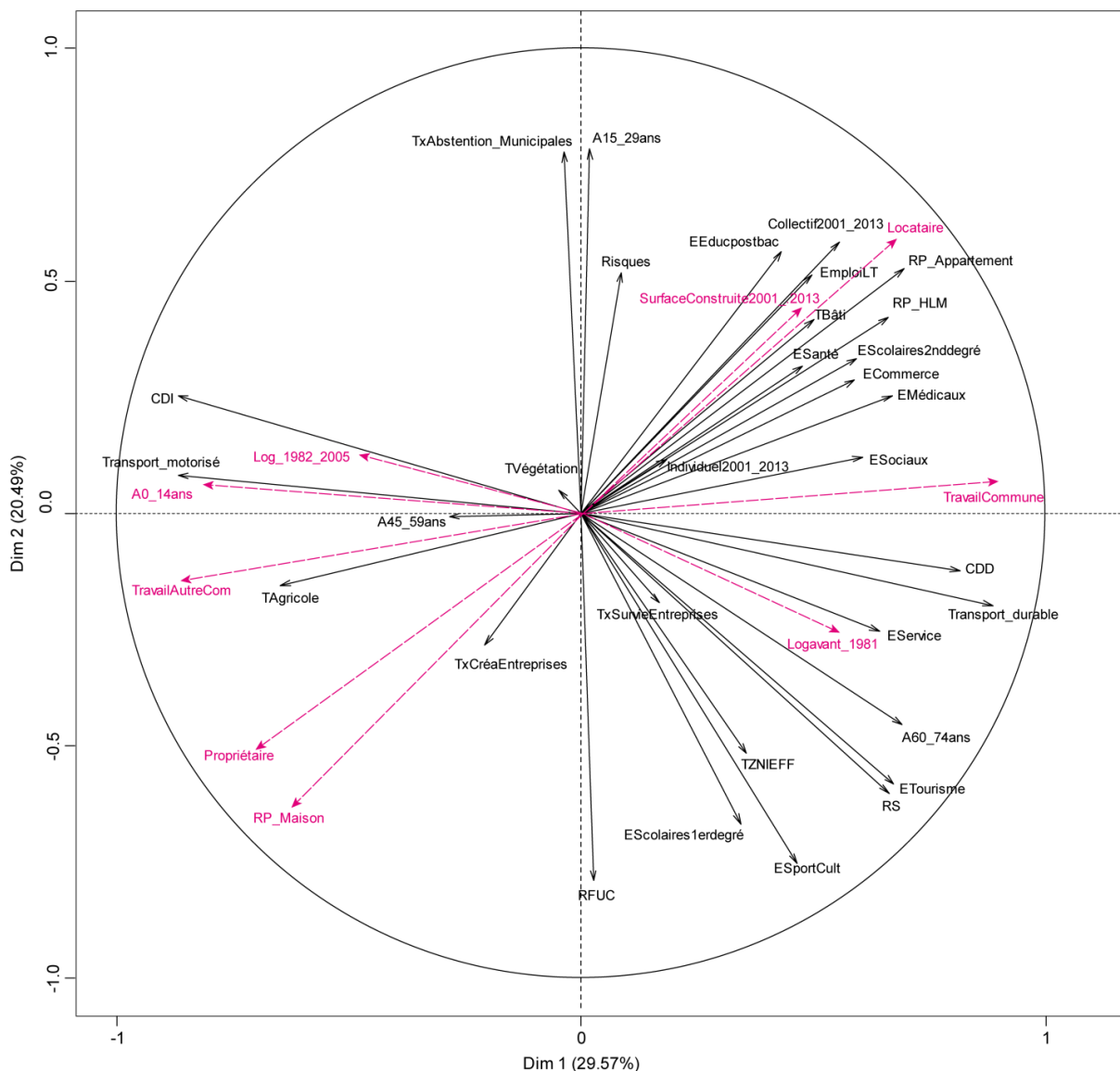


Figure 13: Graphe des variables de l'analyse en composantes principales à l'échelle des communes. (Les variables ajoutées en variables supplémentaires sont en rose et les acronymes des variables utilisées sont en Annexe 11)

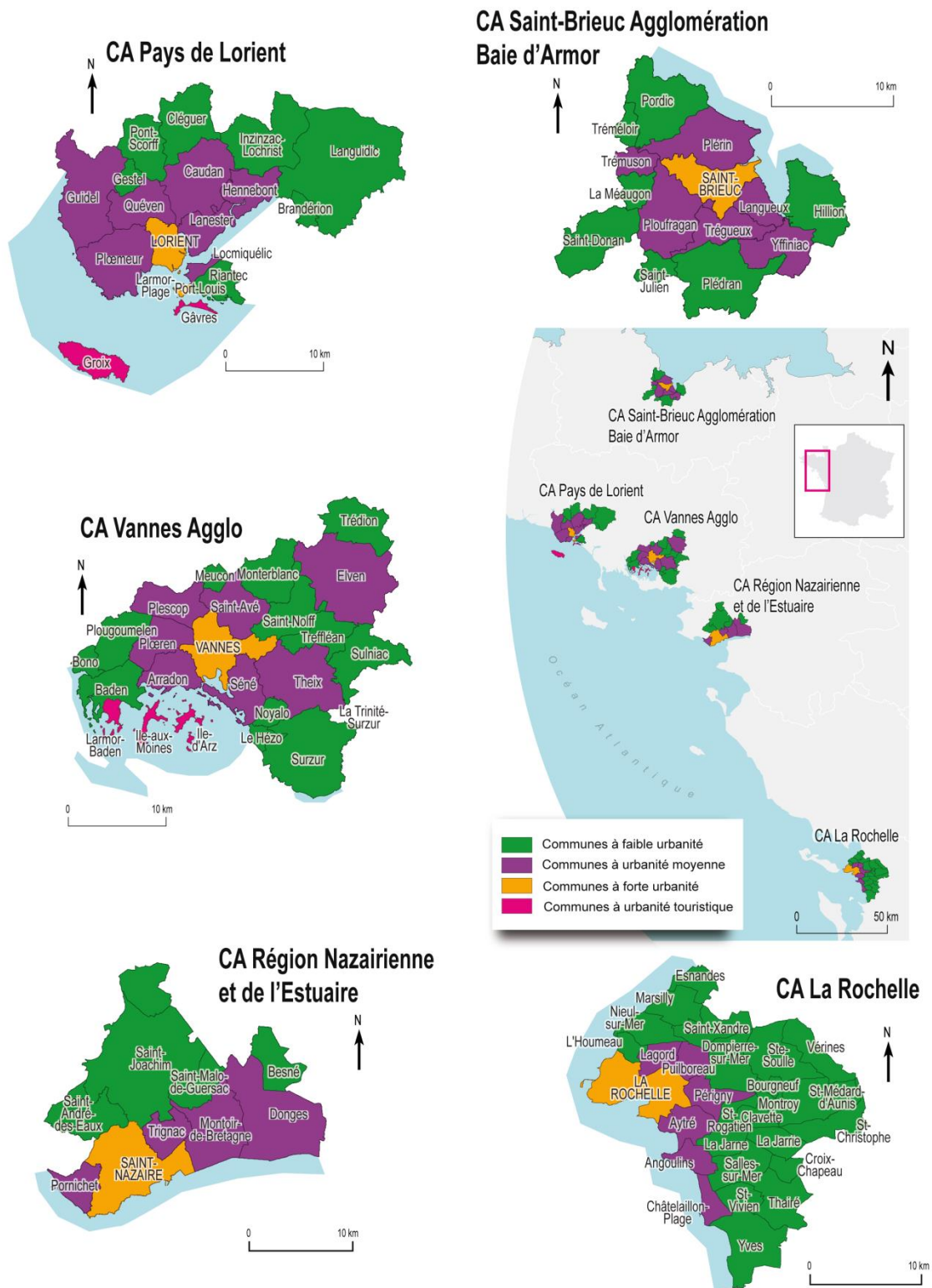
La représentation du nuage d'individus met en évidence les particularités du jeu de données. Les individus extrêmes sont l'île-d'Arz, l'île-aux-Moines, Port-Louis, ceux qui en revanche sont les plus au centre du nuage de points sont Plédran, Monterblanc et Guidel.

4.2. Typologie des communes

La présence du littoral engendre un déséquilibre du territoire de la CA. Ce déséquilibre permet de mettre en évidence au niveau communal des types de communes.

Les quatre classes se dégageant de la classification sont déterminées par la distance à la ville centre et/ou au littoral.

La classe des communes à forte urbanité regroupe les communes centrales (Carte 9). Bien que le parc immobilier existant soit ancien, le rythme de construction est relativement fort surtout en collectif (Tableau 37). Les communes à forte urbanité sont équipées pour l'éducation (2nd degré et post bac), la santé, le médical et les commerces. Les populations des communes de cette classe sont plus jeunes et les conditions d'emploi sont plus précaires (CDD). Cela peut être retenu comme des caractéristiques d'inégalités territoriales. La part des appartements et des HLM est importante. Ces communes sont pourvoyeuses d'emplois, la marche ou les transports en commun sont donc plus utilisés car les distances domicile-travail sont plus courtes. Les populations des communes de cette classe s'abstiennent davantage aux élections locales et sont plus soumises aux risques. Ces populations n'ont pas nécessairement conscience du rôle qu'elles peuvent jouer dans le territoire et donc se sentent moins impliquées dans la vie locale. Elles sont également moins sensibles à l'exposition aux risques peut-être parce qu'elles ont moins de possibilités pour y échapper. Ces deux derniers éléments illustrent des inégalités dans la capacité d'agir pour modifier son territoire de vie ainsi que des inégalités d'exposition aux risques par rapport aux autres classes.



Conception/Réalisation: P.Brunello Cellule Géomatique, V.Kolb

Carte 9: Typologie des communes qui composent les CA littorales à urbanité stabilisée

Communes à forte urbanité	Moyenne de la classe	Moyenne totale
Surface totale de logements commencés en collectif entre 2001 et 2013	721,68	112,54
Part du territoire bâti par rapport au territoire non bâti (2006)	2546,45	272,62
Part des appartements sur les résidences principales (2009)	151,05	36,52
Part des résidences principales habitées par un locataire (2009)	129,40	61,03
Part des actifs travaillant dans leur commune de résidence (2009)	144,93	59,90
Part des résidences principales en HLM (2009)	132,96	46,23
Equipements scolaires de 2 nd degré (2011)	192,17	41,60
Equipements d'éducation post-bac (2011)	155,49	29,14
Surface totale de logements commencés entre 2001 et 2013	333,60	126,00
Part de la population entre 15 et 29 ans (2009)	111,23	81,85
Part des actifs utilisant un mode de transport durable pour se rendre au travail (2009)	159,02	63,77
Part des CDD sur les actifs occupés(2009)	116,86	87,10
Equipements de santé (2011)	141,90	65,35
Taux d'abstention aux municipales (2008)	111,77	83,34
Equipements médicaux et paramédicaux (2011)	129,66	70,21
Nombre d'emploi au lieu de travail en fonction de la population (2009)	124,60	62,10
Part de logements construits avant 1981 (2006)	111,98	91,60
Equipements de commerce (2011)	128,77	64,51
Nombre de risques réels (2013)	126,64	100,00
Revenus fiscaux par unité de consommation en fonction du nombre de ménage (2009)	63,46	309,81
Part de la population entre 45 et 59 ans (2009)	91,04	104,04
Part de la population entre 0 et 14 ans (2009)	86,65	111,92
Part des CDI sur les actifs occupés(2009)	92,06	104,11
Part de logements construits entre 1982 et 2005 (2006)	73,74	117,22
Part du territoire en terres agricoles (2006)	34,49	96,66
Part des actifs utilisant un mode de transport motorisé pour se rendre au travail (2009)	87,18	107,64
Part des actifs travaillant dans une autre commune que celle de résidence (2009)	65,28	130,46
Part des résidences principales habitées par le propriétaire (2009)	79,89	127,44
Part des maisons sur les résidences principales (2009)	67,35	143,76

Tableau 37: Description de la classe: Communes à forte urbanité (le gris clair correspond aux moyennes de la classe supérieures à la moyenne totale, le gris foncé correspond aux moyennes de la classe inférieures à la moyenne totale)

La classe des communes à urbanité moyenne (Carte 9) est caractérisée par des communes équipées en commerce, en infrastructures médicales et de santé, de services et d'éducation, et par un nombre plus important d'emplois que dans les communes à faible urbanité (Tableau 38). Il y a davantage d'appartements mais la construction est caractérisée par de l'individuel depuis 10 ans ce qui traduit une inégalité territoriale par l'artificialisation forte du territoire. Le rythme de construction, dans les communes de cette classe, est plus élevé que dans les autres communes de leur CA d'appartenance, ce qui explique un parc

immobilier moins ancien. Les populations des communes à urbanité moyenne sont plus souvent locataires, et jeunes. La part d'équipements sociaux et de résidences principales en HLM est importante. Le taux d'abstention aux élections municipales est élevé et traduit une inégalité dans la capacité d'agir. Les communes à urbanité moyenne sont soumises à une inégalité d'exposition aux risques liée à l'implantation de nombreuses industries.

Communes à urbanité moyenne	Moyenne de la classe	Moyenne totale
Nombre d'emploi au lieu de travail en fonction de la population (2009)	96,66	62,10
Equipements de commerce (2011)	96,83	64,51
Part des résidences principales habitées par un locataire (2009)	73,38	61,03
Surface totale de logements commencés en individuel entre 2001 et 2013	172,17	131,69
Equipements d'éducation post-bac (2011)	56,40	29,14
Equipements médicaux et paramédicaux (2011)	86,86	70,21
Nombre de risques réels (2013)	111,04	100,00
Part des appartements sur les résidences principales (2009)	53,33	36,52
Equipements sociaux (2011)	96,07	69,36
Part de la population entre 15 et 29 ans (2009)	87,84	81,85
Part des résidences principales en HLM (2009)	60,21	46,23
Surface totale de logements commencés entre 2001 et 2013	161,48	126,00
Part de logements construits entre 1982 et 2005 (2006)	127,27	117,22
Equipements scolaires de 2 nd degré (2011)	63,86	41,60
Taux d'abstention aux municipales (2008)	88,95	83,34
Equipements de santé (2011)	80,31	65,35
Equipements sportifs et socioculturels (2011)	110,17	174,26
Part de logements construits avant 1981 (2006)	86,17	91,60
Part de la population entre 0 et 14 ans (2009)	104,06	111,92
Taux de survie des entreprises à 5 ans (2011)	92,89	107,91
Part des maisons sur les résidences principales (2009)	131,39	143,76
Part des résidences principales habitées par le propriétaire (2009)	118,00	127,44
Equipements scolaires de 1 ^{er} degré (2011)	86,68	121,24
Revenus fiscaux par unité de consommation en fonction du nombre de ménages (2009)	126,41	309,81

Tableau 38: Description de la classe: Communes à urbanité moyenne (le gris clair correspond aux moyennes de la classe supérieures à la moyenne totale, le gris foncé correspond aux moyennes de la classe inférieures à la moyenne totale)

La classe des communes à faible urbanité (Carte 9) est caractérisée par l'importance de la part de propriétaires, de maisons individuelles, d'emplois en CDI, de jeunes enfants et de revenus élevés (Tableau 39). Les communes de cette classe offrent peu d'emplois, ce qui augmente l'utilisation des modes de transport motorisés pour se rendre au travail. La superficie en terres agricoles est importante. Les communes à faible urbanité ont, par

contre, peu d'équipements et le rythme de construction est très inférieur à la moyenne de leur CA d'appartenance. Le taux de création d'entreprises est supérieur à la moyenne. Les communes à faible urbanité à travers le type d'offre en logements et le statut d'habitation apparaissent peu accessibles aux jeunes ou aux personnes avec de faibles revenus. L'accessibilité économique au logement semble réservée à une part de la population âgée d'une cinquantaine d'années, avec des situations stables et des revenus élevés. L'inégalité territoriale est aussi traduite par la faible offre en emploi. Les populations de cette classe participent également à des inégalités de production d'externalités par l'augmentation des temps de trajets quotidien et de la place de la voiture individuelle.

Communes à faible urbanité	Moyenne de la classe	Moyenne totale
Part des résidences principales habitées par le propriétaire (2009)	139,12	127,44
Part des maisons sur les résidences principales (2009)	159,11	143,76
Part de la population entre 0 et 14 ans (2009)	124,19	111,92
Part des actifs travaillant dans une autre commune que celle de résidence (2009)	145,71	130,46
Part des actifs utilisant un mode de transport motorisé pour se rendre au travail (2009)	113,06	107,64
Part des CDI sur les actifs occupés(2009)	107,85	104,11
Part du territoire en terres agricoles (2006)	109,25	96,66
Taux de création d'entreprises (2011)	117,76	107,91
Revenus fiscaux par unité de consommation en fonction du nombre de ménage (2009)	387,50	309,81
Part de la population entre 15 et 29 ans (2009)	78,14	81,85
Nombre de risques réels (2013)	93,36	100,00
Part des résidences secondaires sur les logements (2009)	77,18	116,93
Surface totale de logements commencés en individuel entre 2001 et 2013	109,09	131,69
Part du territoire bâti par rapport au territoire non bâti (2006)	56,50	272,62
Equipements de tourisme (2011)	50,44	122,85
Part de la population entre 60 et 74 ans (2009)	91,33	102,32
Surface totale de logements commencés en collectif entre 2001 et 2013	36,79	112,54
Surface totale de logements commencés entre 2001 et 2013	84,63	126,00
Equipements de service (2011)	84,74	98,82
Equipements scolaires de 2 nd degré (2011)	11,42	41,60
Equipements d'éducation post-bac (2011)	1,65	29,14
Part des actifs utilisant un mode de transport durable pour se rendre au travail (2009)	40,02	63,77
Part des CDD sur les actifs occupés(2009)	78,63	87,10
Equipements de santé (2011)	42,85	65,35
Equipements sociaux (2011)	34,64	69,36
Part des actifs travaillant dans leur commune de résidence (2009)	39,39	59,90
Part des résidences principales en HLM (2009)	24,35	46,23
Equipements médicaux et paramédicaux (2011)	48,38	70,21
Equipements de commerce (2011)	33,52	64,51
Part des appartements sur les résidences principales (2009)	12,66	36,52
Part des résidences principales habitées par un locataire (2009)	45,73	61,03
Nombre d'emplois au lieu de travail en fonction de la population (2009)	34,75	62,10

Tableau 39: Description de la classe: Communes à faible urbanité (le gris clair correspond aux moyennes de la classe supérieures à la moyenne totale, le gris foncé correspond aux moyennes de la classe inférieures à la moyenne totale)

Les communes à urbanité touristique, que l'on ne trouve pas dans la CA de La Rochelle, sont caractérisées par leur position insulaire, l'activité touristique et la résidence secondaire (Tableau 40). Ce sont des communes qui ont de nombreux équipements de tourisme, de sports, de loisirs, de services et de commerces. La population est plus âgée et a des revenus supérieurs à ceux des autres communes de leur communauté d'agglomération d'appartenance. Le parc immobilier est plus ancien (avant 1981). Les actifs ont des contrats précaires (CDD) et privilégient des modes de transports durables (marche, transport en commun). Les communes de cette classe ont une proportion importante de zones protégées. L'accès limité pour certaines populations, notamment les jeunes, à la bonne qualité environnementale des communes de cette classe peut traduire des inégalités d'accès.

Communes à urbanité touristique	Moyenne de la classe	Moyenne totale
Part des résidences secondaires sur les logements (2009)	676,28	116,93
Equipements de tourisme (2011)	917,60	122,85
Equipements sportifs et socioculturels (2011)	841,69	174,26
Part de la population entre 60 et 74 ans (2009)	194,58	102,32
Part des actifs utilisant un mode de transport durable pour se rendre au travail (2009)	209,59	63,77
Part des CDD sur les actifs occupés(2009)	134,31	87,10
Part des actifs travaillant dans leur commune de résidence (2009)	154,13	59,90
Equipements de service (2011)	183,79	98,82
Equipements scolaires de 1er degré (2011)	280,10	121,24
Part du territoire en ZNIEFF (2012)	470,07	113,93
Revenus fiscaux par unité de consommation en fonction du nombre de ménage (2009)	919,07	309,81
Equipements sociaux (2011)	207,97	69,36
Part de logements construits avant 1981 (2006)	123,53	91,60
Equipements médicaux et paramédicaux (2011)	127,19	70,21
Equipements de santé (2011)	119,15	65,35
Part des résidences principales en HLM (2009)	87,35	46,23
Equipements de commerce (2011)	115,50	64,51
Nombre de risques réels (2013)	70,03	100,00
Part du territoire en terres agricoles (2006)	57,04	96,66
Part de logements construits entre 1982 et 2005 (2006)	68,62	117,22
Taux d'abstention aux municipales (2008)	46,94	83,34
Part de la population entre 15 et 29 ans (2009)	48,74	81,85
Part des actifs travaillant dans une autre commune que celle de résidence (2009)	70,94	130,46
Part de la population entre 0 et 14 ans (2009)	60,88	111,92
Part des actifs utilisant un mode de transport motorisé pour se rendre au travail (2009)	79,76	107,64
Part des CDI sur les actifs occupés(2009)	77,24	104,11

Tableau 40: Description de la classe: Communes à urbanité touristique (le gris clair correspond aux moyennes de la classe supérieures à la moyenne totale, le gris foncé correspond aux moyennes de la classe inférieures à la moyenne totale)



L'échelle de la commune permet de prendre du recul vis-à-vis de l'échelle intercommunale. Dans les CA littorales à urbanité stabilisée, 4 types de communes apparaissent. Bien que ces CA littorales ne se distinguent pas par l'importance de l'activité touristique, on peut voir que cette dernière marque tout de même fortement certaines portions du territoire intercommunal, le plus souvent des espaces insulaires. Il faut

également noter l'importance de la distance à la commune centrale dans la répartition des types de communes. En effet, la distance à la commune centrale a un rôle important, non seulement parce qu'elle regroupe la majorité des emplois et des équipements, mais également, parce que c'est à partir de cette commune que, de façon concentrique, les autres communes ont été rattachées, au fur et à mesure à la communauté d'agglomération. L'ancienneté de rattachement à l'agglomération a un effet direct sur la distribution des services, des équipements et donc des populations. Mais, parallèlement, on note l'influence de la côte sur l'étalement de la ceinture des communes à urbanité moyenne le long du littoral notamment dans les agglomérations de Lorient, La Rochelle et Saint Nazaire. Si l'on s'intéresse plus particulièrement à la CA de La Rochelle, on observe, à la différence des autres agglomérations étudiées, une opposition entre la côte nord et la côte sud dans l'étalement des communes à urbanité moyenne. Dans la CA de La Rochelle, la côte Nord qui est une côte rocheuse à falaise n'engendre pas la même attractivité que la côte sud qui est une côte sablo-vaseuse. Le type de littoral joue sur le développement des communes et également sur les profils de population. Dans l'agglomération rochelaise, bien que le tourisme soit une activité importante elle ne domine pas une commune en particulier.

Les trois analyses présentées, montrent que la description des territoires change en fonction de l'échelle considérée ; nationale, du littoral ou de la commune. Ces trois échelles apportent des niveaux de détails différents mais sont toutes importantes pour analyser et comprendre la distribution des IEE. Par exemple, les caractéristiques territoriales héritées qui sont liées à des ensembles géographiques à petite échelle, conditionnent le potentiel de développement des territoires et les dynamiques actuelles d'aménagement que l'on observe à une échelle plus locale. De plus, les inégalités que l'on identifie à l'échelle d'une agglomération auront une distribution hétérogène à l'échelle intercommunale. Les différentes analyses permettent également de constituer un référentiel de géotypes¹⁶ à plusieurs échelles, qui pourra permettre par la suite de comparer et de suivre l'évolution des territoires et la distribution de leurs inégalités environnementales et écologiques

¹⁶ « Un géotype ou situation géographique est repéré lorsque l'on traite comme un espace unique un ensemble de configurations spatiales interactives les unes avec les autres » (Lévy, Lussault, 2013)

5. Mesure par indicateurs des inégalités environnementales et écologiques : le cas de la communauté d'agglomération de La Rochelle

Si l'approche communale permet de renforcer la connaissance de la distribution des inégalités environnementales et écologiques à l'intérieur des agglomérations, les pratiques et les usages des individus prennent corps dans des espaces encore plus restreints. Ces portions de territoire ne sont pas définies par des limites administratives et dépendent d'une personne à l'autre, varient d'un jour à l'autre. Elles peuvent être définies comme l'espace utilisé, vécu¹⁷ par les populations dans ses activités de tous les jours. Pour cela, l'analyse des IEE dans la CA de La Rochelle a été réalisée à l'échelle d'un carroyage par un ensemble d'indicateur. Ce carroyage issu des données de l'INSEE est constitué sur la CA de La Rochelle de 8604 carreaux dont 2588 sont habités. Certaines des données socio démographiques disponibles sur ce carroyage ont été utilisées (Annexe 12). Ces données sont : la somme des revenus fiscaux par unité de consommation winsorisés¹⁸ des individus (Ind_srf), la surface cumulée des résidences principales, en mètres carrés (Men_surf), le nombre total de ménages propriétaires (Men_prop), le nombre de ménages résidant dans le rectangle (Men), et le nombre d'individus résidant dans le carreau (Ind_c). L'utilisation de ces données permet de mettre en parallèle les profils des habitants avec l'évaluation des carreaux. L'objectif est d'observer s'il y a des corrélations entre les inégalités sociales et les inégalités environnementales et écologiques. Afin de pouvoir comparer les évaluations réalisées dans les différents états de lieux, la note centrale de 3 sur une échelle qui va de 1 à 5 sera utilisée. Cela permet d'avoir deux valeurs inférieures à la note centrale (1 et 2) et deux valeurs supérieures à la note centrale (4 et 5).

Dans un premier temps, les résultats de l'analyse territoriale à l'échelle infra communale seront présentés séparément à travers les différents types d'IEE. Cette approche permet d'observer la qualité du territoire à travers les différents thèmes abordés par les IEE et d'identifier les espaces les plus touchés par chaque type d'inégalité. Ensuite, ces résultats

¹⁷ Concept inventé par Armand Frémont en 1970 : « Espace tel qu'il est vécu, pratiqué par les êtres qui y vivent » (Lévy & Lussault, 2013)

¹⁸ « La winsorisation est une technique statistique de traitement des valeurs extrêmes d'une distribution, qui consiste à ramener à un seuil donné toutes les valeurs situées au-delà, ou en deçà, de ce seuil. Ces seuils peuvent être des quantiles particuliers de la distribution. » ([http://www. INSEE.fr/fr/default.asp](http://www.INSEE.fr/fr/default.asp) consulté le 26/09/2015)

seront analysés de façon synthétique et en fonction des corrélations existantes entre les IEE. L'objectif est de traiter tous les vecteurs d'inégalités environnementales et écologiques en même temps pour voir si des phénomènes de cumul ou encore de compensation apparaissent. L'analyse des corrélations permet d'avoir une approche systémique des inégalités et d'observer comment les inégalités fonctionnent entre elles.

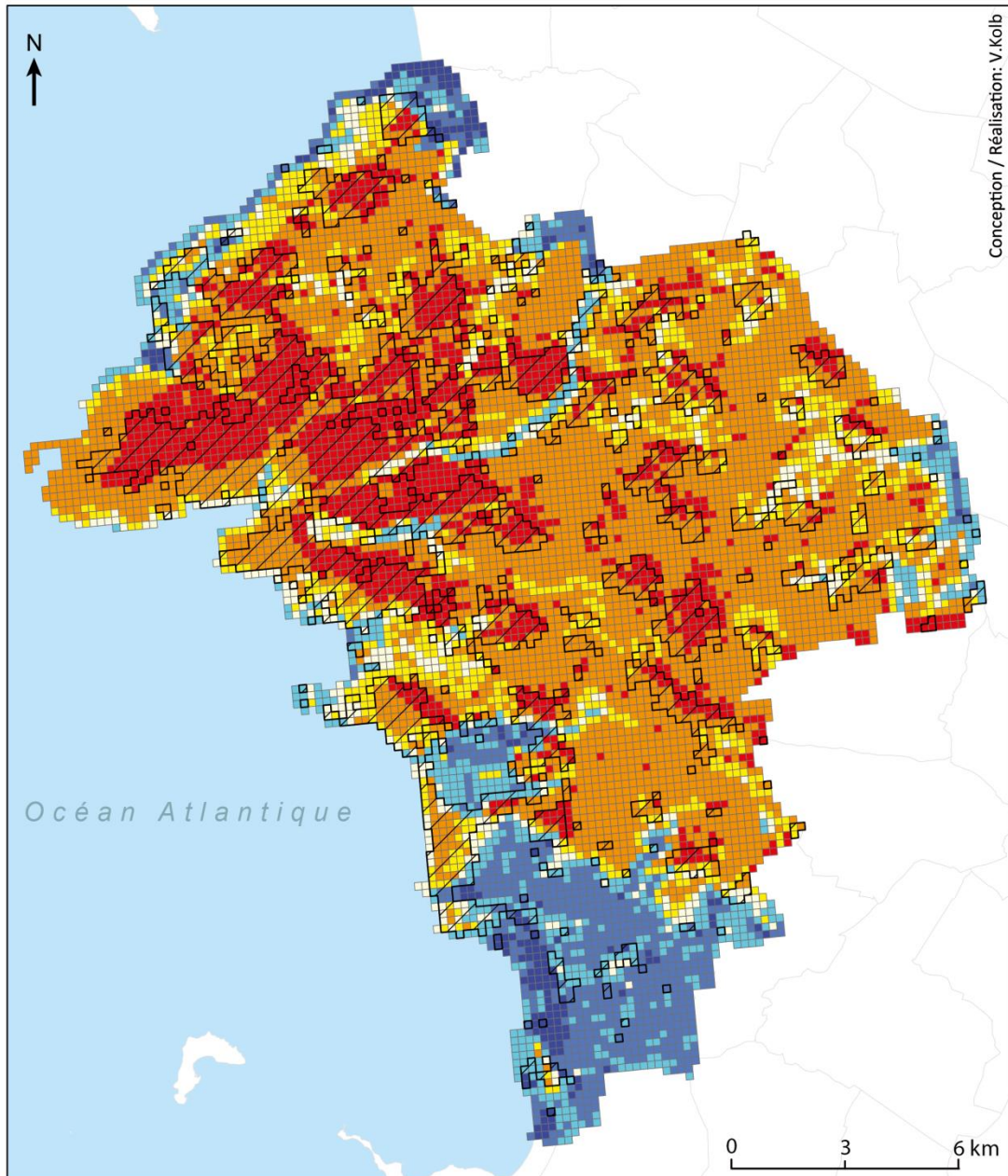
5.1. Etat des lieux : *Environnement naturel et paysage*

L'état des lieux *Environnement naturel et paysage* a pour objectif une appréciation qualitative et une appréciation quantitative du cadre environnemental. Il est composé de deux rubriques qui se complètent (Annexe 13). En effet, l'appréciation qualitative du cadre environnemental et paysager est rehaussée par l'appréciation quantitative. Les résultats de la première rubrique, montre que la diversité environnementale et la reconnaissance de la valeur écologique sont relativement faibles sur l'ensemble du carroyage. La valeur moyenne des carreaux de cette rubrique est de 1,69. Cette valeur est logiquement plus basse (1,23) dans les carreaux habités où le bâti est très présent et les espaces peu protégés. L'appréciation quantitative du cadre environnemental permet d'appréhender l'environnement naturel dans le détail notamment en prenant en compte les zones de végétation et les cours d'eau. Cette rubrique détient une note moyenne de 2,18 sur l'ensemble des carreaux et de 1,62 pour les carreaux habités. 89,8% de la population habitent dans des zones dont l'évaluation est inférieure à 3 dans les deux rubriques du descripteur.

Globalement l'évaluation réalisée à travers l'état des lieux *Environnement naturel et paysage* (Tableau 11) montre que le patrimoine naturel et paysager est assez faible avec une valeur moyenne sur l'ensemble du territoire de 1,94 sur 5 (Tableau 41). Les valeurs les plus élevées sont en périphérie du territoire et surtout au sud de l'agglomération (Carte 10). Dans ces zones, se trouve la majorité des espaces naturels, le Marais poitevin au nord, sa prolongation dans la vallée du Curé à l'est et le marais de Rochefort au sud. Les espaces urbanisés et les zones agricoles au centre du territoire sont les espaces où la qualité est la plus faible.

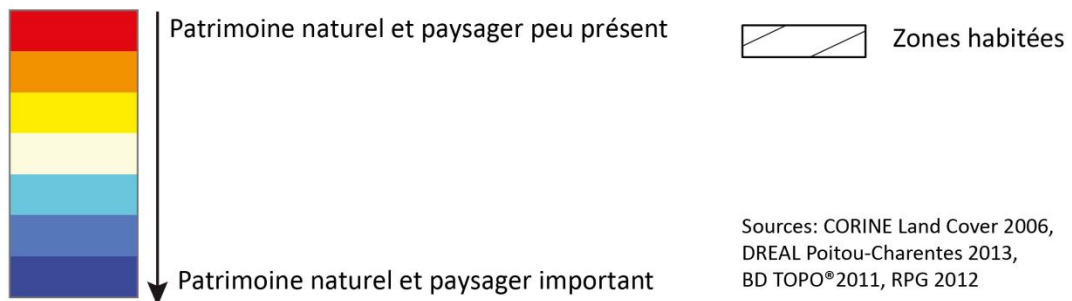
Les espaces de très bonne qualité sont en général inhabités. Les carreaux habités ont une moyenne de 1,43 sur l'ensemble de l'indicateur alors que les carreaux inhabités ont une

valeur moyenne de 2,13. Ce résultat est lié aux nombreux territoires sous statut de protection environnementale où l'implantation de population est de ce fait limitée. Au total, 14,5% des carreaux ont une valeur supérieure à 3. En ce qui concerne les zones habitées, 4% des carreaux habités ont une note égale à 3. Ces carreaux abritent 1,6% de la population. Les zones dont la valeur est supérieure à 3 couvrent également 4% des carreaux mais ne représentent que 1% de la population. La grande majorité de la population, soit 97%, habitent des zones dont la note est inférieure à 3. Moins le patrimoine naturel et paysager est présent, plus les écarts de revenus sont importants au sein des populations y habitant (18 114 euros d'écart entre le RFUC minimum et maximum) et plus le revenu moyen est élevé (20 776 euros). Parallèlement, plus le patrimoine naturel et paysager est présent, moins la dispersion des revenus est importante (11 179 euros d'écart) ce qui sous-entend une certaine homogénéité socio-économique de la population. Dans les zones supérieures à 3 le revenu moyen est plus bas (18 692 euros) mais les propriétaires sont par contre un peu plus nombreux, 73% contre 67% dans les zones inférieures à 3. Il n'y a donc pas de corrélation nette entre les inégalités territoriales liées à la qualité des environnements naturels et paysagers et le profil social des habitants. L'accession à la propriété dans les espaces de bonne qualité environnementale et paysagère semble être plus aisée que dans les espaces de moindre qualité. La bonne qualité du cadre environnemental ne diminue pas les possibilités d'accession à la propriété, au contraire. En parallèle ce ne sont pas les personnes aux revenus les plus élevés qui habitent les zones de très bonne qualité.



Conception / réalisation: V.kolb

Evaluation de l'environnement naturel et des paysages



Carte 10: Etat des lieux : *Environnement naturel et paysage*

.	Moyenne des carreaux	Moyenne des carreaux habités	Moyenne des carreaux inhabités
Appréciation qualitative du cadre environnemental	1,69	1,23	1,87
Appréciation quantitative du cadre environnemental	2,18	1,62	2,40
Etat des lieux : <i>Environnement naturel et paysage</i>	1,94	1,43	2,13

Tableau 41: Résumé des valeurs moyennes de l'état des lieux : *Environnement naturel et paysage*

5.2. Etat des lieux : *Facteurs de dynamisme territorial*

L'état des lieux : *Facteurs de dynamisme territorial* est constitué de 5 rubriques (Annexe 14, Annexe 15, Annexe 16). Il a pour objectif d'évaluer le territoire en termes d'équipements, de patrimoine architectural, d'offre en logement, de densité et de dynamisme économique (Tableau 12).

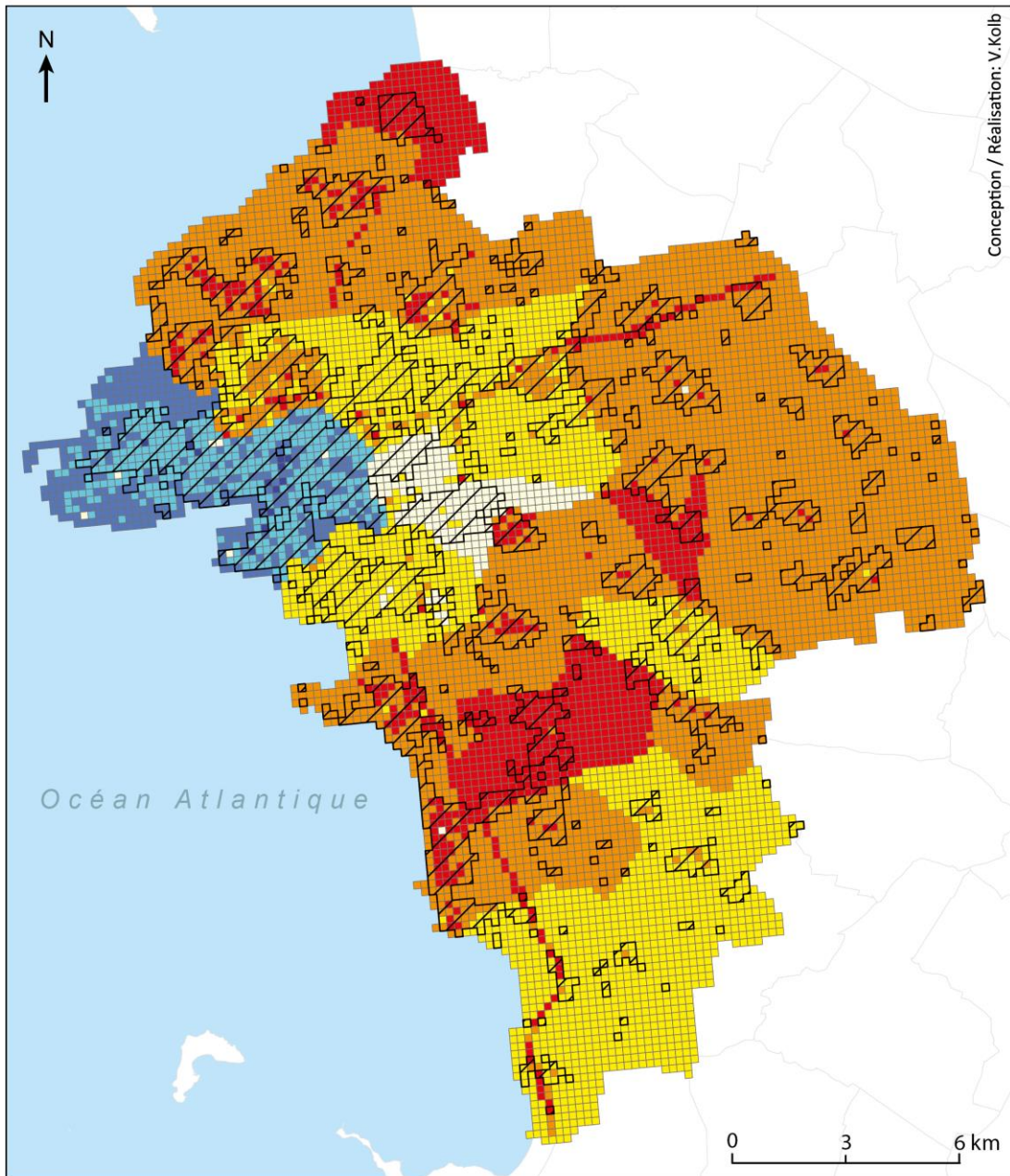
Dans ce descripteur, la rubrique qui bénéficie de l'évaluation la plus basse est celle de l'appréciation quantitative de la qualité du territoire avec une moyenne de 1,02 pour l'ensemble des carreaux et de 1,05 pour les carreaux habités. Dans cette rubrique, seulement 0,17% des carreaux ont une évaluation supérieure à 3 et 99,6% des carreaux ont une note inférieure à 3. Les zones de bonne qualité se localisent en majorité à La Rochelle et dans une moindre mesure à Châtelailon-Plage et Sainte-Soulle. La rubrique qui profite de la meilleure évaluation est celle de la répartition des surfaces bâties avec une moyenne de 4,83 pour l'ensemble des carreaux et de 4,58 sur les carreaux habités. Dans cette rubrique, 97,5% des carreaux ont une note supérieure à 3. La présence des voies rapides et de la rocade influence négativement la qualité des carreaux. La présence d'échangeurs, en particulier, fait que certains carreaux sont composés en totalité de routes ce qui influence très fortement et positivement l'évaluation des autres carreaux composant le territoire. Les zones les moins bien évaluées correspondent au centre de La Rochelle et, de manière moins tranchée, aux centres des communes alentour. Le caractère rural de l'agglomération, fait d'un côté baisser la note de l'état des lieux car peu de zones sont fournies en équipements et en infrastructures, mais d'un autre côté la ruralité contrebalance, en termes de répartition des surfaces bâties, les espaces très urbains et denses. Le descripteur du patrimoine architectural de la zone montre une forte concentration du patrimoine à La Rochelle. Face à

la richesse architecturale de cette commune en termes de monuments protégés, le reste de l'agglomération a une évaluation faible. Cet effet de communes qui pèsent sur le reste de l'évaluation est également visible dans la rubrique sur la composition du bâti qui n'est composée que de variables à l'échelle des communes. Dans cette rubrique, seulement 9% des carreaux ont une note supérieure à 3. Les communes de La Rochelle, Périgny et Aytré se distinguent, aussi bien par les variables de diversité entre appartements et maisons et entre locataires et propriétaires que par le nombre de logements sociaux. En effet, dans beaucoup de communes en dehors de la zone centrale, la diversité dans l'offre en logement est faible en ce qui concerne les appartements et la location. De plus, 18 des 28 communes ne sont pas soumises à l'obligation de construction de logements sociaux et parmi elles 4 n'ont aucun logement en HLM. La dernière rubrique, qui correspond à la dynamique entrepreneuriale, est également une évaluation basée majoritairement sur des données communales. Seuls 5,5% des carreaux ont une valeur supérieure à 3. Salle-sur-Mer, Montroy et Esnandes sont les communes qui ont les notes les plus basses ; Périgny et Puilboreau se démarquent positivement.

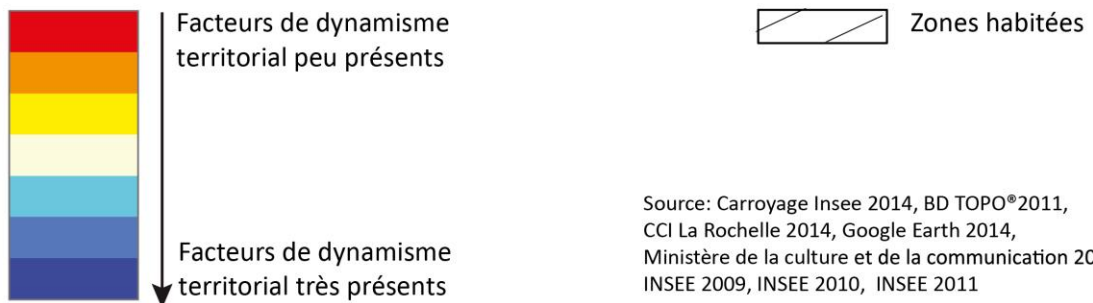
Seulement 0,11% des carreaux cumulent des notes inférieures à 3 dans toutes les rubriques. Ces carreaux représentent à peine 0,01 % de la population et se localisent le long de la voie rapide qui relie La Rochelle à Rochefort. Les habitants de ces zones ont en moyenne des revenus plus élevés mais ils sont moins nombreux à être propriétaires.

L'évaluation des facteurs de dynamisme territorial donne des scores relativement bas sur l'ensemble du territoire (Tableau 42). Ce descripteur est en quelque sorte l'inverse du descripteur précédent. Les espaces où le nombre de facteurs de dynamisme territorial est important sont localisés dans la zone urbaine centrale et les zones périurbaines en première couronne (Carte 11). Sur la totalité des carreaux, seulement 8,9 % ont une note supérieure à 3 et 0,07% sont égaux à 3. En revanche, pour cet indicateur les espaces de très bonne qualité sont tous habités. En ce qui concerne les zones habitées, 0,15% des carreaux ont une note égale à 3. Dans ces carreaux se trouvent 1,14% de la population. Dans 17% des carreaux dont la qualité est supérieure à 3 vivent 41% de la population de l'agglomération. Ces espaces de très bonne qualité correspondent aux carreaux qui composent La Rochelle. Dans ces zones les écarts de revenus sont plus importants que dans les zones de moins bonne qualité. Les revenus sont légèrement plus élevés dans les zones où la qualité est inférieure à

3. L'importance des facteurs de dynamisme territorial n'a par contre pas d'influence sur la proportion de propriétaires qui est de 49% que les zones soient supérieures ou inférieures à 3. Ce n'est pas dans les zones de moindre qualité que l'on trouve les revenus les plus bas. Ici encore la corrélation entre les inégalités territoriales liées aux facteurs de dynamisme territorial et les inégalités sociales n'est pas effective. Par contre la taille des résidences principales est en moyenne plus petite dans les espaces de bonne qualité (75 m² contre 104 m²).



Evaluation des facteurs de dynamisme territorial



Source: Carroyage Insee 2014, BD TOPO®2011, CCI La Rochelle 2014, Google Earth 2014, Ministère de la culture et de la communication 2013, INSEE 2009, INSEE 2010, INSEE 2011

Carte 11: Etat des lieux : *Facteurs de dynamisme territorial*

	Moyenne des carreaux	Moyenne des carreaux habités	Moyenne des carreaux inhabités
Appréciation quantitative de la qualité du cadre territorial	1,02	1,05	1
Patrimoine	1,36	1,68	1,22
Composition des bâtiments	1,47	1,85	1,30
Répartition des surfaces bâties	4,83	4,58	4,93
Dynamique économique	2,29	2,34	2,27
Etat des lieux : <i>Facteurs de dynamisme territorial</i>	2,19	2,3	2,14

Tableau 42: Résumé des valeurs moyennes de l'état des lieux : *Facteurs de dynamisme territorial*

5.3. Etat des lieux : *Accessibilité physique du territoire*

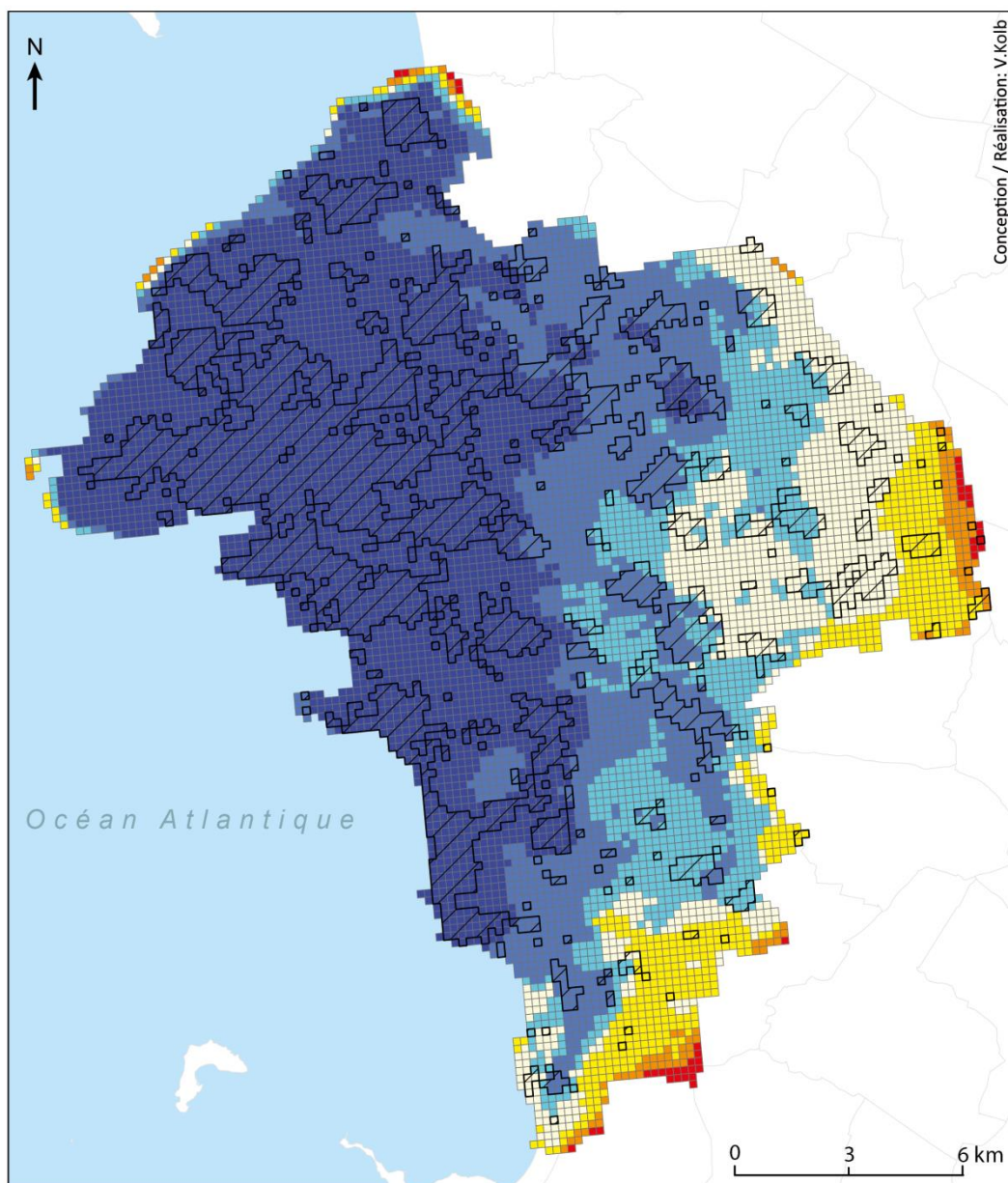
L'état des lieux : *Accessibilité physique du territoire* (Tableau 13), composé de 3 rubriques (Annexe 20 et

Annexe 21) a pour objectif d'évaluer l'accessibilité aux aménités urbaines (Annexe 17), à des points de transfert vers des modes de transport durables (Annexe 18) et aux aménités naturelles (Annexe 19).

La rubrique dont l'évaluation moyenne est la plus basse (4,08) est la rubrique qui évalue l'accessibilité à des points de transferts vers des modes de transport durables. Pour autant, dans cette rubrique, ce sont 87% des carreaux habités qui se trouvent dans des zones dont la qualité est supérieure à 3. Dans cette rubrique la fréquence et l'amplitude horaire des transports en communs ne sont pas pris en compte. Les habitants des zones périurbaines les plus éloignées du centre-ville de la Rochelle, même s'ils ont accès à des transports en communs, ne bénéficient pas d'une fréquence élevée et donc les notes obtenues sont à relativiser pour ces territoires. Parallèlement, la rubrique dont la note moyenne est la plus élevée est celle qui mesure l'accessibilité aux aménités urbaines (4,27). L'accessibilité aux aménités naturelles est également très bonne avec 89% des carreaux habités ayant une accessibilité supérieure à 3.

0,2% des carreaux cumulent une évaluation inférieure à 3 pour toutes les rubriques. Ces carreaux représentent 0,03% de la population. Dans ces zones, les revenus ainsi que la proportion de propriétaires sont en moyenne moins élevés que dans le reste du territoire, par contre les résidences principales sont plus grandes.

L'évaluation de l'accessibilité physique du territoire montre une bonne accessibilité au sein de l'agglomération avec une évaluation moyenne de 4,20 pour l'ensemble des carreaux (Tableau 43). Le territoire n'est pas très étendu et les différentes aménités, qu'elles soient naturelles ou urbaines, sont à proximité. En totalité, 91,4% des carreaux ont une évaluation supérieure à 3 et ce pourcentage augmente à 97% pour les carreaux habités. La qualité de l'accessibilité se traduit par un gradient d'ouest en est, de la mer vers l'intérieur des terres (Carte 12). Les carreaux habités ont une moyenne élevée d'accessibilité. La grande majorité de la population habite dans des zones ayant une bonne accessibilité aux aménités qu'elles soient urbaines ou naturelles, ce qui s'explique par un réseau routier en étoile, qui relie les communes du territoire, soit en les traversant, soit par un système de grappe. Cette bonne accessibilité routière est à mettre en regard avec une facilité d'utilisation des modes de transports individuels au sein de l'agglomération. Les carreaux des zones rurales les plus éloignées de la côte ont la moins bonne évaluation. Ces carreaux cumulent au sein de l'agglomération une forte distance aux aménités urbaines, aux modes de transport durables ainsi qu'aux aménités naturelles comme le littoral et les plages. Seulement 0,4% de la population se trouve dans des carreaux égaux à 3. 0,2% de la population habitent dans des carreaux dont la note est inférieure à 3 ; ces personnes ont des revenus inférieurs aux autres habitants. En même temps que l'accessibilité augmente, la taille moyenne des résidences principales diminue ainsi que la proportion de propriétaires. L'état des lieux : *Accessibilité physique du territoire* montre des effets de cumul entre les inégalités d'accessibilité physique au territoire, les inégalités écologiques de production d'externalité et des inégalités sociales. En effet, les personnes habitant le plus loin des zones d'emplois et du littoral sont celles qui ont en moyenne les revenus les plus bas et qui sont le plus obligées d'utiliser des modes de transport individuels.



Evaluation de l'accessibilité physique du territoire



Sources: BD TOPO® 2011, Google Earth 2014, CCI La Rochelle 2014, CDA LR 2014, DDTM 17 2014

Carte 12: Etat des lieux : *Accessibilité physique du territoire*

	Moyenne des carreaux	Moyenne des carreaux habités	Moyenne des carreaux inhabités
Accessibilité aux aménités urbaines	4,27	4,68	4,09
Accessibilité à des points de transferts vers des modes de transport durables	4,08	4,58	3,87
Accessibilité aux aménités naturelles	4,26	4,57	4,13
Etat des lieux : <i>Accessibilité physique du territoire</i>	4,20	4,61	4,03

Tableau 43: Résumé des valeurs moyennes de l'état des lieux : *Accessibilité physique du territoire*

5.4. Etat des lieux : *Accessibilité économique au logement*

L'état des lieux : *Accessibilité économique au logement* (Tableau 14) est composé de deux rubriques qui sont le marché immobilier et la politique foncière (Annexe 22 et Annexe 23). Dans cette grille d'état des lieux, la rubrique décrivant la politique foncière à travers la proportion de logements sociaux et la part de territoire appartenant à la commune est celle qui obtient la note la plus basse avec 2,27. Dans cette rubrique, 13% des carreaux ont une note supérieure à 3. Plus on s'éloigne de la ville centre et moins il y a de parcelles appartenant aux communes et de logements sociaux. La rubrique bénéficiant de la meilleure moyenne est la rubrique décrivant le marché immobilier. Dans cette rubrique évaluée à 3,91, 79% des carreaux ont une note supérieure à 3. Les outils de description de l'accessibilité du marché immobilier présentent Châtelailon-Plage comme la commune ayant la note la plus basse à cause de l'importance des résidences secondaires et de valeurs foncières élevées. Cette rubrique permet également d'observer la place importante des zones à l'intérieur des terres pour l'accession à la propriété des personnes provenant de la CA de La Rochelle. Enfin, la rubrique qui évalue le niveau d'imposition montre par contre un gradient de la mer vers les terres, à l'exception de deux communes Périgny et Puilboreau qui grâce à la présence de nombreuses entreprises pratiquent des niveaux d'imposition plutôt faibles comparés à ceux de certaines communes en première couronne. Globalement, on peut noter une compensation entre les différentes rubriques :

- si les prix du foncier sont élevés cela correspond aux zones où il y a une maîtrise plus importante du foncier et également un niveau d'imposition plus faible ;

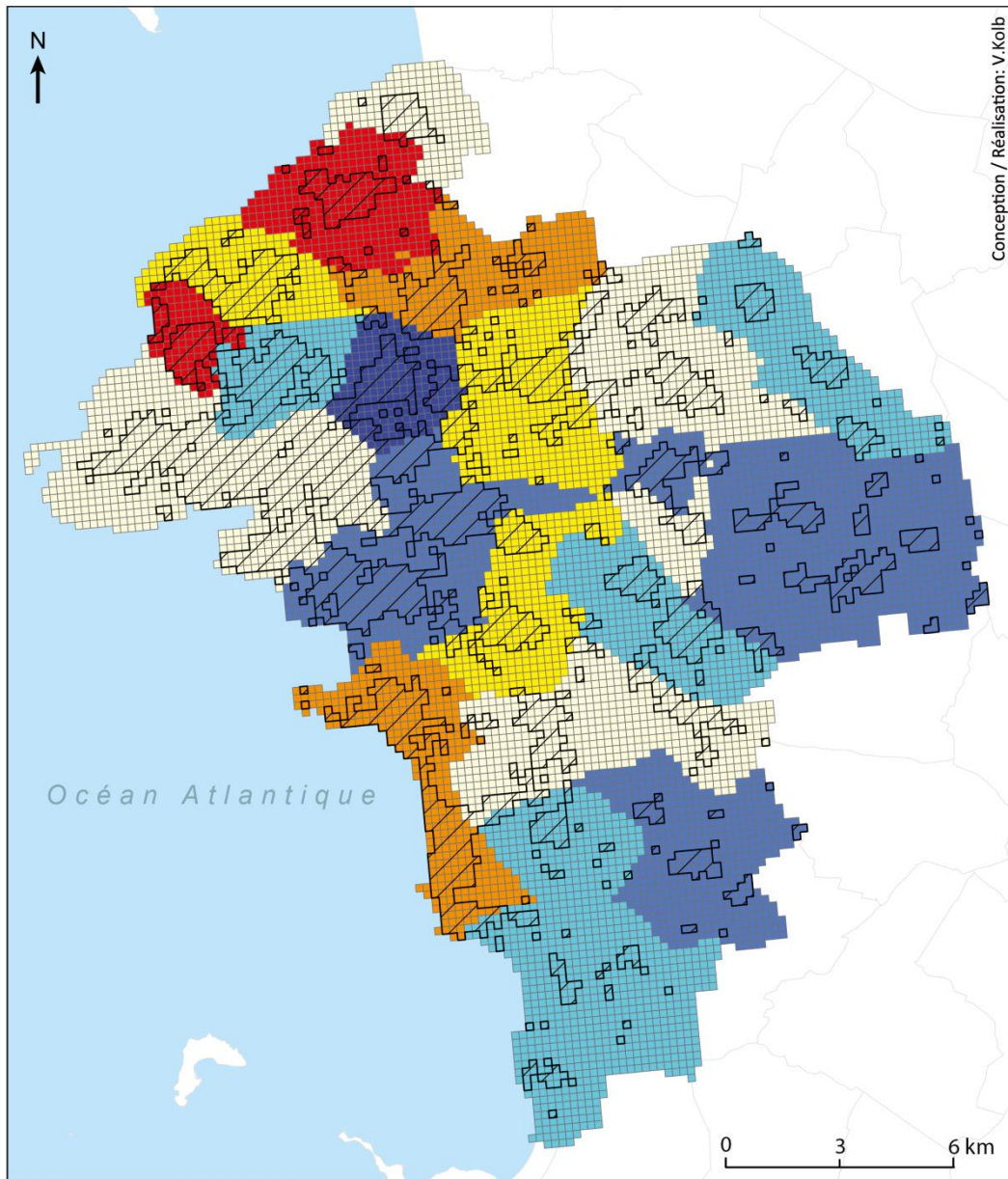
- si le niveau d'imposition est élevé, le marché immobilier est plus accessible et la politique foncière davantage maîtrisée ;

- enfin, si la politique foncière est peu maîtrisée, les prix du m² sont souvent plus bas, il y a peu de résidences secondaires et le niveau d'imposition est plus faible.

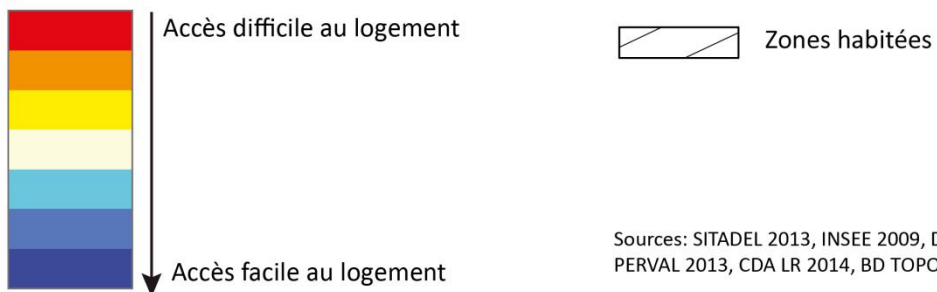
Ce qui explique pourquoi, aucune zone ne cumule des valeurs inférieures à la moyenne pour les trois rubriques.

L'évaluation de l'accessibilité économique au logement est très hétérogène. Il semble que la différenciation se fasse sur des critères d'urbanité et d'accessibilité à La Rochelle et aux voies rapides. En effet, même si les communes les moins accessibles d'un point de vue foncier se trouvent en bord de mer, la répartition des évaluations est beaucoup plus complexe (Carte 13). La commune centrale, La Rochelle, ainsi que les communes en première couronne (Lagord, Périgny, Puilboreau, et Aytré) sont relativement accessibles d'un point de vue économique grâce à une maîtrise importante du foncier qui se traduit par la présence de logements sociaux et pour certaines par des niveaux d'imposition faibles. Ce sont les espaces ruraux et donc les moins équipés, qu'ils soient en bord de mer (Yves) ou dans les terres (Saint-Christophe), qui sont les plus accessibles économiquement. La note moyenne de l'évaluation de l'accessibilité économique au logement est de 3,11 et de 3,07 pour ce qui concerne les carreaux habités (Tableau 44). Ce sont les communes de Châtelailon-Plage, L'Houmeau, Marsilly et Saint-Xandre qui sont les moins accessibles du point de vue économique. Parallèlement, les communes de Saint-Christophe, Saint-Médard, Bourgneuf, Thairé, Périgny, Angoulins, Puilboreau sont les plus accessibles. Globalement 48% des carreaux ont une note supérieure à 3. Les zones dont les notes sont proches de 3 se composent de peu de propriétaires, les résidences principales sont les plus petites et les revenus sont les plus bas. Dans les 30,2% des carreaux habités dont la note est égale à 3, se trouvent 48% de la population dont 59% sont propriétaires. Dans ces carreaux la taille moyenne des résidences principales est la plus petite avec 89 m² et la moyenne des revenus est la plus faible avec 20 029 euros. Dans les 40% de carreaux habités dont l'évaluation est supérieure à 3, vivent 29,5% de la population de l'agglomération. Cette population est composée à 70% par des propriétaires, les logements ont une taille moyenne de 102m² et le revenu moyen est de 20 628 euros. Enfin, dans les zones où l'accessibilité foncière est la plus difficile vivent 24% de la population. Les habitants de ces zones ont les revenus moyens les plus élevés (21 626 euros), ils sont majoritairement propriétaires (73%) et la taille moyenne de leurs résidences principales est la plus grande (104m²). Cet état des lieux montre une

corrélation forte entre la distribution des vecteurs d'inégalités d'accessibilité économique au logement et le profil social des habitants. Les zones les moins accessibles sont habitées par les personnes avec des revenus élevés. Par contre, il est intéressant de noter que ce n'est pas nécessairement dans les zones où l'accessibilité économique au logement est la plus facile que les personnes aux revenus les plus faibles habitent.



Evaluation de l'accessibilité économique au logement



Sources: SITADEL 2013, INSEE 2009, DGFIP 2014, PERVAL 2013, CDA LR 2014, BD TOPO®2011

Carte 13: Etat des lieux : *Accessibilité économique au logement*

	Moyenne des carreaux	Moyenne des carreaux habités	Moyenne des carreaux inhabités
Marché immobilier	4,17	3,91	4,27
Niveau d'imposition	3,43	3,04	3,06
Politique foncière	1,74	2,27	1,52
Etat des lieux : <i>Accessibilité économique au logement</i>	3,11	3,07	3,13

Tableau 44: Résumé des valeurs moyennes de l'état des lieux : *Accessibilité économique au logement*

5.5. Etat des lieux : *Risques et nuisances*

L'état des lieux : *Risques et nuisances* (Tableau 15) est composé de trois rubriques : les risques naturels, les risques technologiques et les nuisances (Annexe 24 et Annexe 25). Ce sont les risques naturels qui sont les plus présents et qui ont donc l'évaluation la plus basse. La rubrique des risques naturels, a une note moyenne de 4,07 pour les carreaux habités. Mais c'est tout de même pour les risques technologiques que l'on trouve le plus de personnes exposées. 22,4% de la population habitent une zone soumise fortement aux risques technologiques (note inférieure à 3), alors que ce pourcentage s'élève à 6% de la population pour les risques naturels et seulement 3% de la population pour les nuisances (44% de la population étant dans une zone égale à 3).

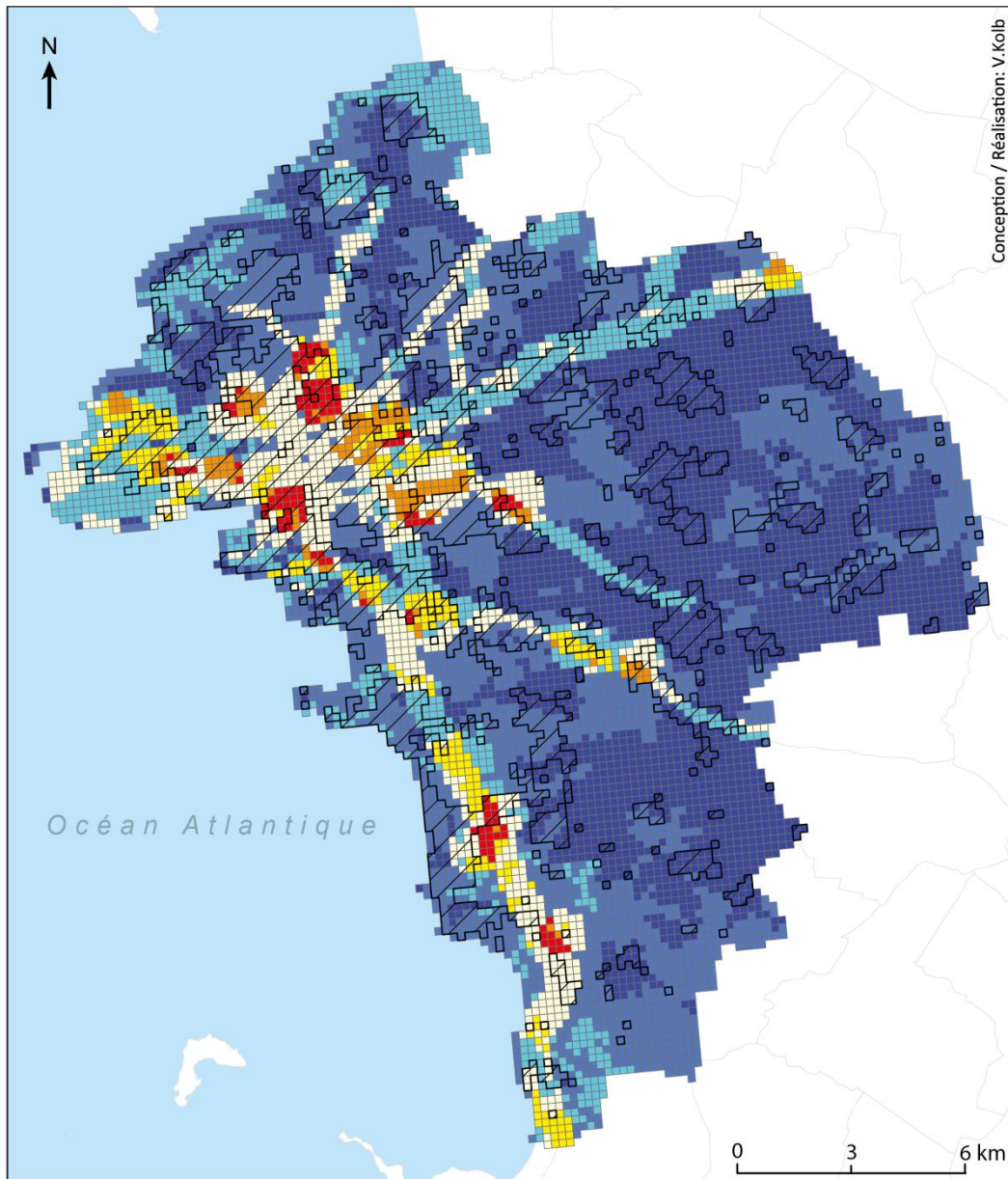
Enfin, seulement 0,08% des carreaux cumulent une évaluation inférieure à 3 pour les trois rubriques. Sur ces derniers 0,15% sont habités, représentant 0,15% de la population.

Les zones les plus exposées aux risques et aux nuisances se localisent dans les communes de La Rochelle, en première couronne ainsi qu'autour des axes principaux de circulation (Carte 14). En effet, ces espaces regroupent la majorité des établissements à risque et les nuisances générées notamment par les axes routiers. 88% des carreaux ont une note supérieure à 3. Sur l'évaluation globale de l'indicateur, un peu moins de 7% des carreaux ont une valeur inférieure à 3 (Tableau 45). Si l'on observe uniquement les carreaux habités, le nombre de carreaux dont l'évaluation est inférieure à 3 augmente à 11,6%, correspondant à près de 16% de la population et ceux évalués comme égaux à 3 passent à 7%, soit 9% de la population. Entre les zones inférieures et celles supérieures à 3, les revenus varient peu. Par contre, dans les zones plus exposées, les habitants sont moins souvent propriétaires (59% en moyenne contre 70% dans les zones où les risques et nuisances sont

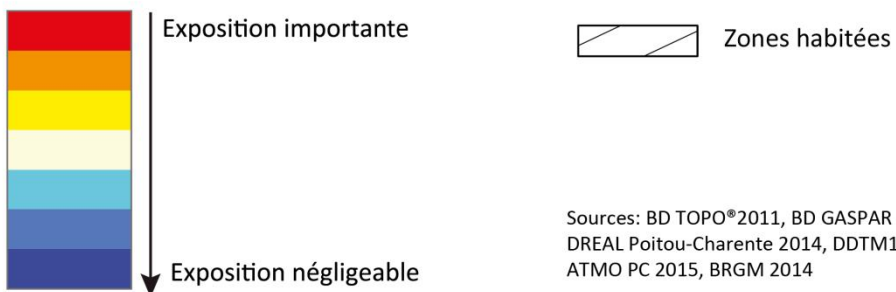
moins présents) et leurs logements sont en moyenne plus petits. Ces deux facteurs s'expliquent par le fait que les zones les plus exposées aux risques et aux nuisances sont souvent dans les zones à forte urbanité, où les logements sont plus petits et les populations plus jeunes et donc moins souvent propriétaires (cf. 4.2 p.147).

	Moyenne des carreaux	Moyenne des carreaux habités	Moyenne des carreaux inhabités
Risque naturel	4,14	4,07	4,17
Risque technologique	4,56	4,32	4,66
Nuisances	4,6	4,32	4,71
Etat des lieux : <i>Risques et nuisances</i>	4,31	4,03	4,43

Tableau 45: Résumé des valeurs moyennes de l'état des lieux : *Risques et nuisances*



Evaluation de l'exposition aux risques et aux nuisances



Sources: BD TOPO®2011, BD GASPARD 2014, DREAL Poitou-Charente 2014, DDTM17 2014, ATMO PC 2015, BRGM 2014

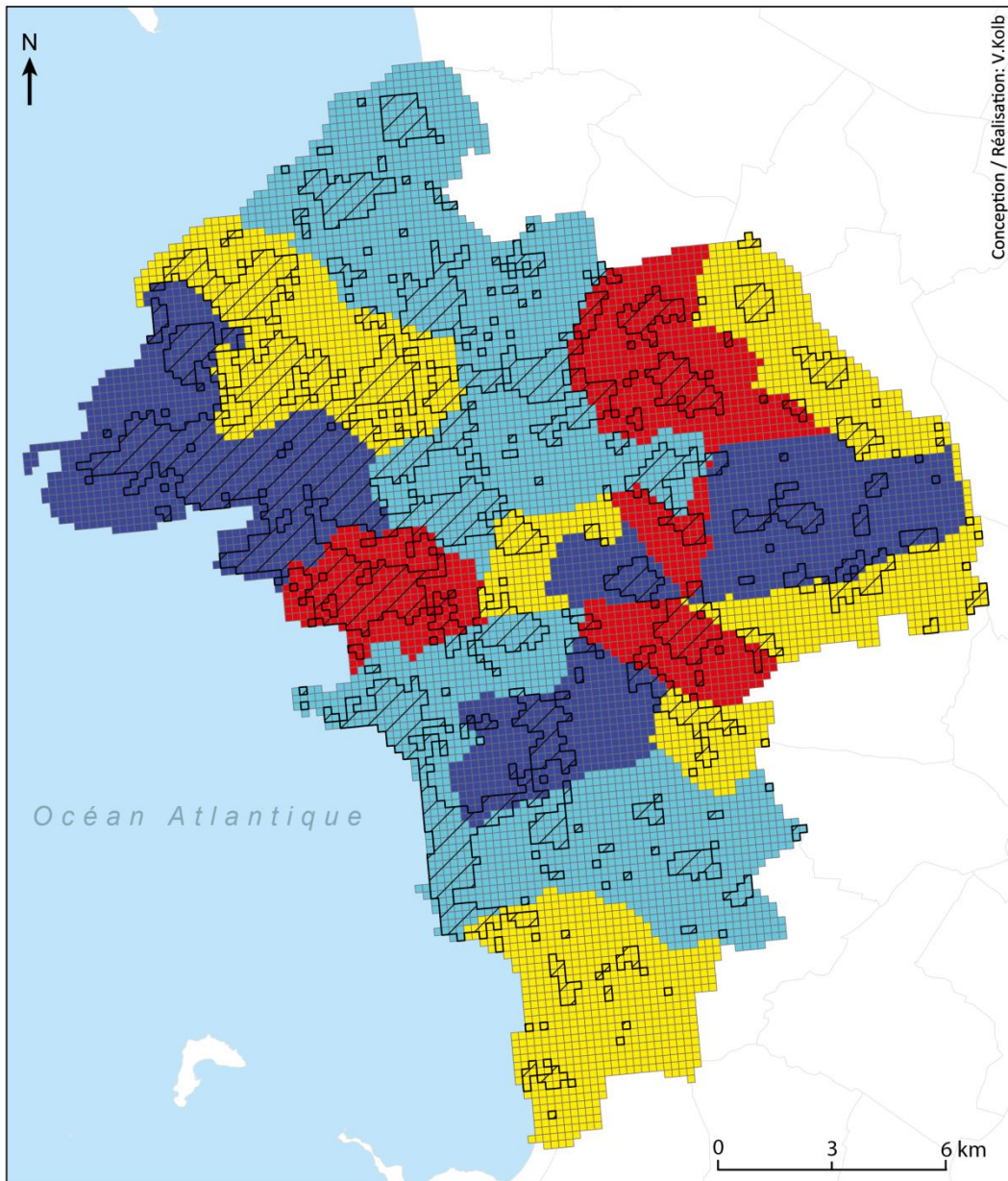
Carte 14: Etat des lieux : *Risques et nuisances*

5.6. Etat des lieux : *Vie sociale et capacité d'action*

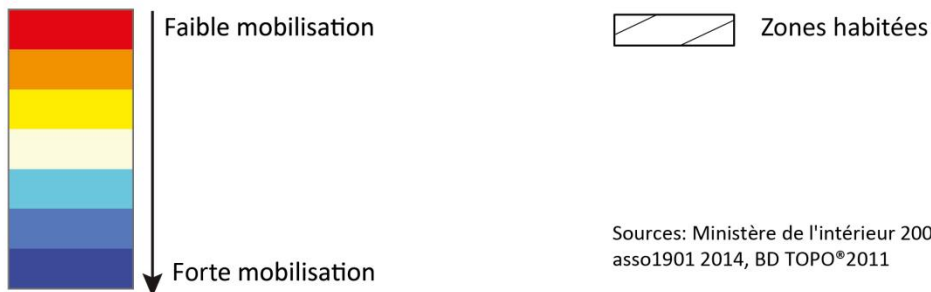
L'état des lieux : *Vie sociale et capacité d'action* (Tableau 16) est composé de deux rubriques la représentativité et la mobilisation des habitants (Annexe 26). Cet état des lieux a pour objectif d'évaluer l'implication des populations dans la vie locale ainsi que les opportunités qui s'offrent à eux d'y participer. L'analyse des différentes rubriques permet de comprendre les faibles valeurs d'évaluations des carreaux de cet indicateur. En effet, il apparaît que quand la population participe massivement aux élections, le nombre d'associations pour 100 habitants est bas, et vice-versa. La rubrique qui évalue la représentativité à travers la participation des citoyens aux élections est la mieux évaluée avec une note moyenne de 3,31 pour l'ensemble des carreaux et de 3,05 pour les carreaux habités. Dans cette rubrique les espaces inférieurs à 3 sont localisés sur La Rochelle, Aytré, Sainte-Soulle, Montroy et La Jarrie. Ces espaces correspondent à 32% des carreaux habités et à 52% de la population. La rubrique évaluant la mobilisation des habitants à travers les associations ne dépasse pas en moyenne la note de 2. C'est dans les carreaux habités que cette rubrique obtient la meilleure évaluation avec 1,68. Le nombre très important d'associations sur la commune de La Rochelle par rapport à la population fait que le reste du territoire est évalué comme étant faiblement mobilisé.

14% des carreaux habités, soit 10% de la population cumulent des évaluations inférieures à 3 pour les deux rubriques.

La représentation spatiale de cet indicateur est relativement hétérogène. Aucun motif de distribution ne se dégage clairement (Carte 15). Dans cet indicateur toutes les évaluations sont inférieures à 3, la valeur de 2,25 sera donc utilisée comme valeur centrale, entre 1,5 et 3, pour comparer les carreaux. La moyenne des carreaux est de 2,34 et celle des carreaux habités est celle qui détient la meilleure note avec 2,37 (Tableau 46). 58% des carreaux ont une note supérieure à 2,25. Cela correspond à 69% des carreaux habités soit 77% de la population. Le reste de la population se trouve dans des espaces inférieurs à 2,25. Aucun carreau, n'est évalué sous 1,5. Dans les espaces où l'évaluation est supérieure à 2,25 les personnes sont moins nombreuses à être propriétaire et leurs revenus sont légèrement plus bas.



Evaluation de la vie sociale et la capacité d'action



Sources: Ministère de l'intérieur 2008/2012, asso1901 2014, BD TOPO®2011

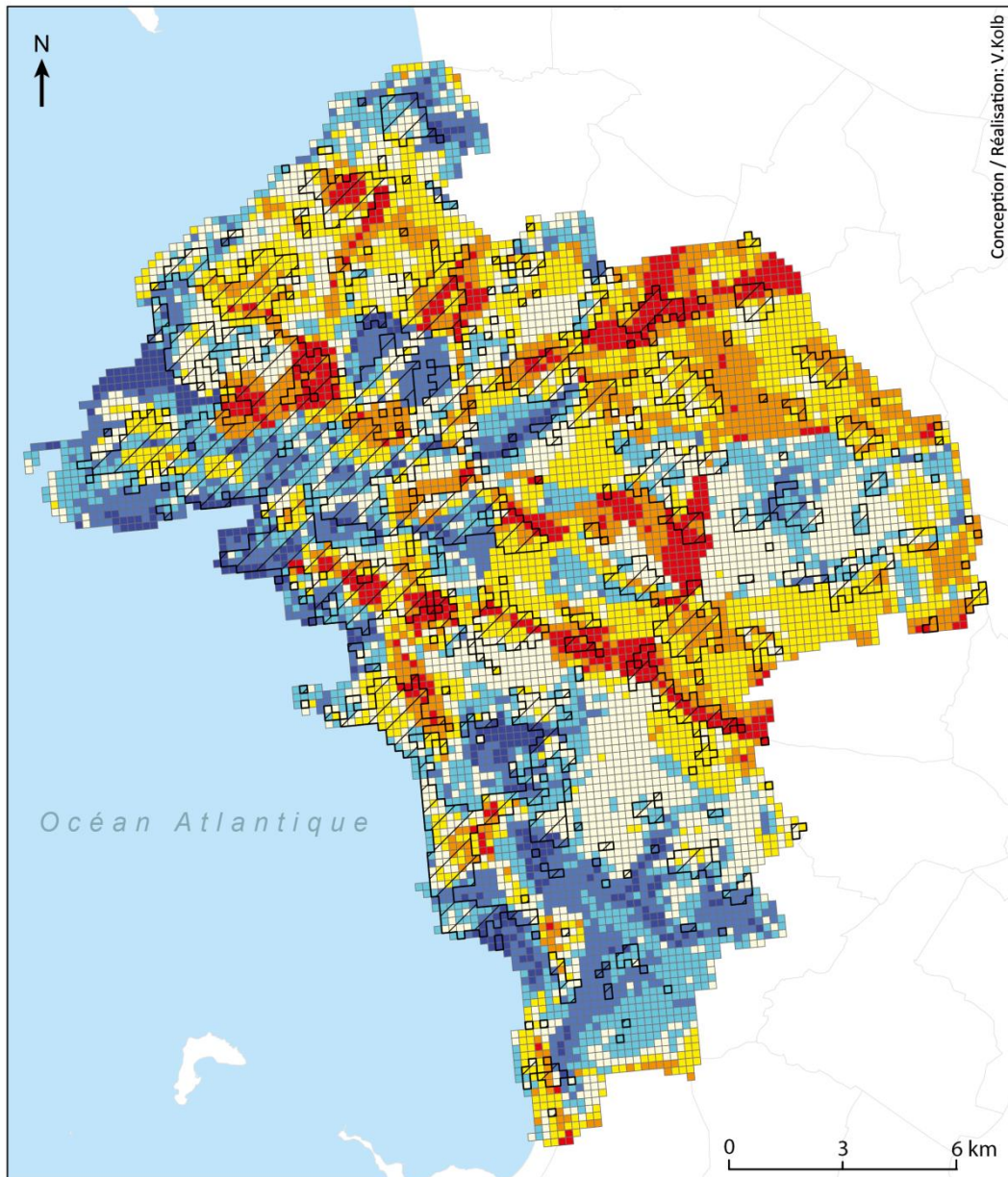
Carte 15: Etat des lieux : *Vie sociale et capacité d'action*

	Moyenne des carreaux	Moyenne des carreaux habités	Moyenne des carreaux inhabités
Représentativité	3,31	3,05	3,42
Mobilisation des habitants	1,36	1,68	1,22
Etat des lieux : <i>Vie sociale et capacité d'action</i>	2,34	2,37	2,32

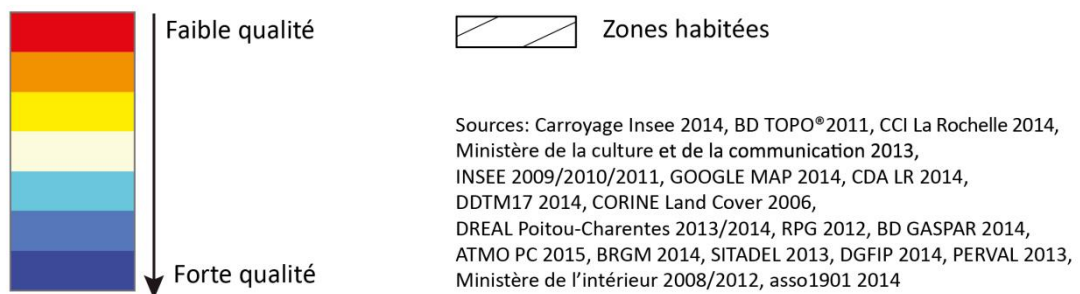
Tableau 46: Résumé des valeurs moyennes de l'état des lieux : *Vie sociale et capacité d'action*

5.7. Synthèse de la répartition des inégalités environnementales et écologiques

Le dernier indicateur est celui qui permet de regrouper tous les indicateurs précédemment constitués. La répartition spatiale de la qualité générale du territoire est assez variable (Carte 16). Le réseau routier en étoile se démarque négativement car il est un espace de nuisance sonore, de pollution et a une emprise forte en termes de densité. Des poches de bonne qualité générale du territoire apparaissent dans les zones périurbaines en première couronne ainsi que dans le sud de l'agglomération.



Evaluation de la qualité du territoire intercommunal



Carte 16: L'indicateur synthétique de qualité du territoire

À l'est de la zone, les espaces de meilleure qualité se font plus rares. Dans la mesure où les différentes données sont évaluées à égalité, la répartition des zones de bonne qualité

correspond à la fois à des espaces urbains mais aussi à des espaces naturels. Sur l'ensemble du territoire, 53% des carreaux ont une valeur supérieure à 3 et 44% ont une valeur inférieure à 3 (Tableau 47). Si l'on observe les carreaux habités, il y a quasiment autant de carreaux habités qui ont une valeur supérieure ou inférieure à la moyenne (respectivement 49% et 48%). Par contre, la proportion de population habitant ces carreaux n'est pas égale. En effet, 54% de la population de l'agglomération habitent des carreaux dont la valeur est supérieure à la moyenne globale, quand 44% des habitants sont dans des zones dont la valeur est inférieure à la moyenne. Il y a légèrement plus de personnes habitant des zones de bonne qualité. Même si les différences de profil entre ces deux groupes de population ne sont pas très marquées, on peut noter que les personnes vivant dans des espaces de moins bonne qualité ont en moyenne des revenus légèrement plus élevés, sont plus souvent propriétaires et ont également des logements un peu plus grands. Par contre, dans les zones de bonne qualité les écarts de revenus sont plus importants, les logements plus petits et le nombre de propriétaires plus faible.

	Moyenne des carreaux	Moyenne des carreaux habités	Moyenne des carreaux inhabités
Indicateur synthétique de qualité du territoire	3,01	2,99	3,02

Tableau 47: Résumé des valeurs moyennes de l'indicateur synthétique de qualité du territoire

Cet indicateur montre que le fait de considérer tous les descripteurs d'IEE en même temps permet d'avoir une appréciation différente de celle obtenue à travers une approche catégorisée. En effet, la distribution spatiale des vecteurs d'inégalité a tendance à s'équilibrer (écart type de 0,20). Aucune zone ne cumule des valeurs inférieures à la moyenne pour tous les indicateurs. Il apparaît donc pertinent d'analyser les corrélations existantes entre les inégalités afin de pouvoir apprécier dans le détail les effets de compensation entre les IEE. De plus, comme vu dans l'état de l'art, une vision systémique des inégalités apporte une meilleure compréhension de leur répartition réelle.

5.8. Quelles populations sont exposées aux inégalités environnementales et écologiques ?

Les différents états des lieux réalisés permettent de voir la répartition des avantages et désavantages environnementaux au sein de la communauté d'agglomération de La Rochelle. Il semble important dans le cadre de l'analyse des IEE de voir comment les individus, en fonction de leurs revenus se répartissent sur le territoire afin d'évaluer leur exposition aux inégalités en fonction d'inégalités sociales. Les populations ayant le moins de ressources sont-elles celles qui sont le plus soumises aux inégalités environnementales et écologiques ? Les ménages les plus riches ont-ils accès à davantage d'aménités ? Sur l'agglomération les revenus moyens par unité de consommation au carreau se situent entre 10 433 euros et 28 547 euros. 5 classes de revenus ont été constituées (Figure 14). La catégorie de population dont les revenus sont les plus bas est celle qui est le plus exposée à des risques et aux nuisances et bénéficie d'un cadre environnemental et naturel de faible qualité. En revanche, cette catégorie bénéficie d'une bonne accessibilité physique au territoire, d'un cadre territorial offrant le niveau de vie social le plus élevé ainsi que le dynamisme territorial le plus important. Il apparaît donc que les populations les plus pauvres ne sont pas celles qui sont exposées aux plus grand nombre d'inégalités. Cette catégorie est localisée principalement dans la ville centrale dans les quartiers d'habitat à loyer modéré. Par contre ces populations sont soumises à de nombreuses nuisances et à des risques dont les autres catégories ont pu s'affranchir. À l'autre extrémité, la catégorie ayant les revenus les plus élevés bénéficie de la meilleure accessibilité physique au territoire. Logiquement, cette catégorie de population peut habiter les zones les plus difficiles d'accès économiquement. Elle est donc localisée là où le foncier est peu accessible. Géographiquement cette catégorie est majoritairement localisée autour du parc Charruyer dans La Rochelle, dans le nord de l'agglomération et sur le littoral. Les personnes les plus exposées aux inégalités environnementales et écologiques font partie de la catégorie centrale dont les revenus se situent entre 19 037 euros et 21 273 euros par unité de consommation. En effet, cette catégorie est localisée dans des espaces où l'accessibilité physique au territoire est parmi la moins bonne où la vie sociale et la capacité d'action est faible, où l'environnement naturel et paysager n'est pas nécessairement de qualité et où les facteurs de dynamisme territorial sont les moins existants. La répartition spatiale de cette

catégorie est plus hétérogène avec une tendance vers la deuxième couronne. Dans ces zones l'accès à la propriété est le moins difficile, on peut donc penser que c'est ce facteur qui a influencé le choix de cette catégorie. Les personnes appartenant à cette catégorie ont suffisamment de revenus pour s'affranchir de certaines inégalités (risques et nuisances) mais pas assez pour accéder à des territoires riches en aménités urbaines et environnementales.

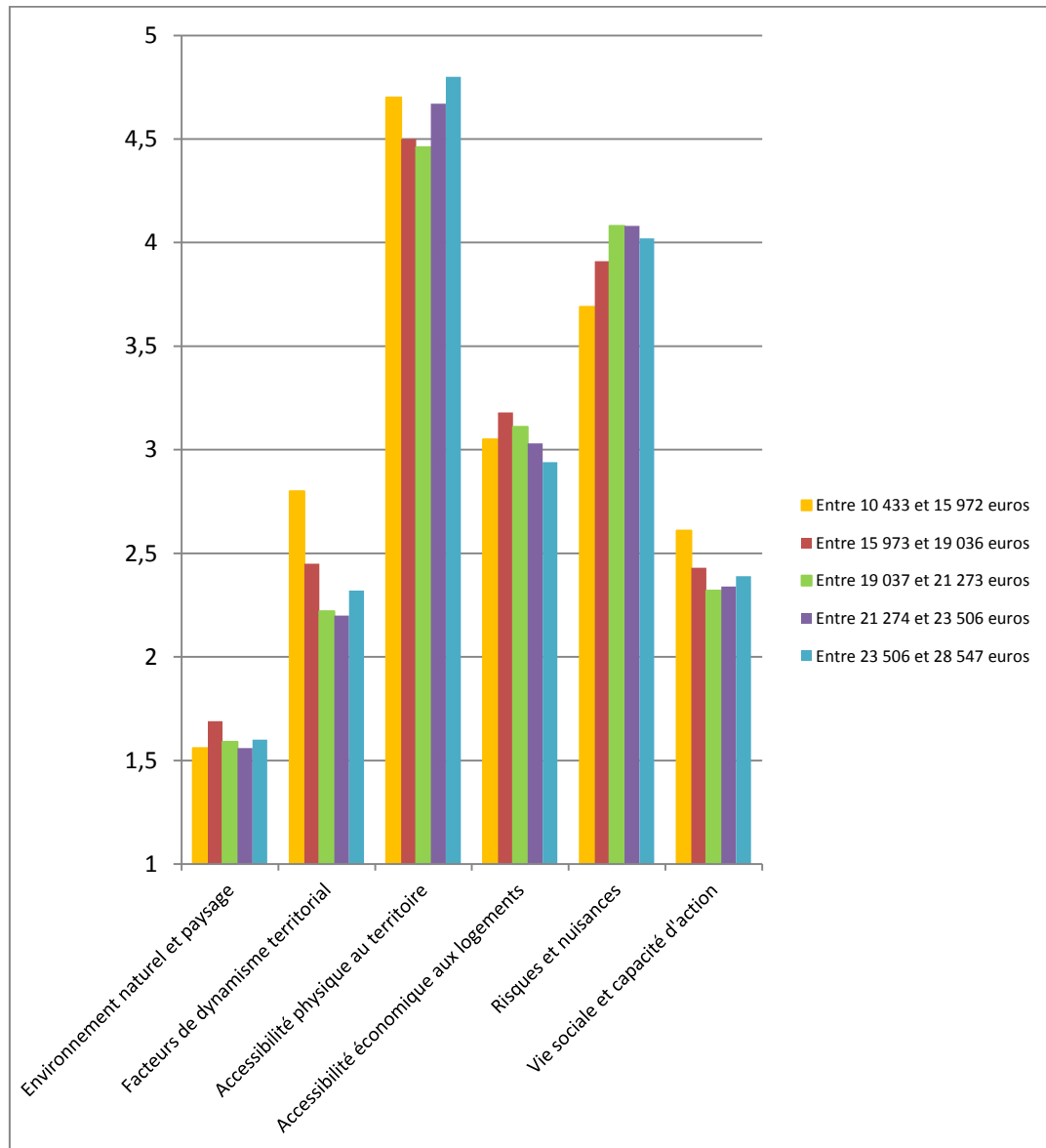


Figure 14: Exposition des habitants aux IEE en fonction de leurs revenus

5.9. Typologie spatiale des relations entre les inégalités environnementales et écologiques

Les relations entre les différents indicateurs ont été analysées afin de comprendre les relations entre les différents types d'inégalités, et comment ces corrélations se distribuent spatialement. Pour cela, une classification ascendante hiérarchique a été réalisée sur les résultats d'une analyse en composantes principales. Tous les indicateurs d'état des lieux ont été conservés en tant que variables principales. Selon le critère de Kaiser, (Lebart et al., 2006) les 3 premières composantes dont la valeur propre est supérieure à 1 ont été retenues. Elles représentent près de 70% de variance cumulée. Les résultats de l'analyse en composantes principales montrent une opposition sur la première dimension, entre les indices descripteurs d'espaces urbanisés (l'indicateur : *Facteurs de dynamisme territorial*, l'indicateur : *Accessibilité physique du territoire* et l'indicateur : *Vie sociale et capacité d'action*) et ceux décrivant des espaces moins anthropisés et plus naturels (l'indicateur : *Environnement naturel et paysage*, l'indicateur : *Accessibilité économique au logement* et l'indicateur : *Risques et nuisances*). Sur la seconde dimension, l'opposition apparaît entre, d'une part, l'indicateur : *Accessibilité physique du territoire*, l'indicateur : *Risques et nuisances*, l'indicateur : *Vie sociale et capacité d'action*, et d'autre part, l'indicateur : *Facteurs de dynamisme territorial*, l'indicateur : *Accessibilité économique au logement*, l'indicateur : *Environnement naturel et paysage* (Figure 15).

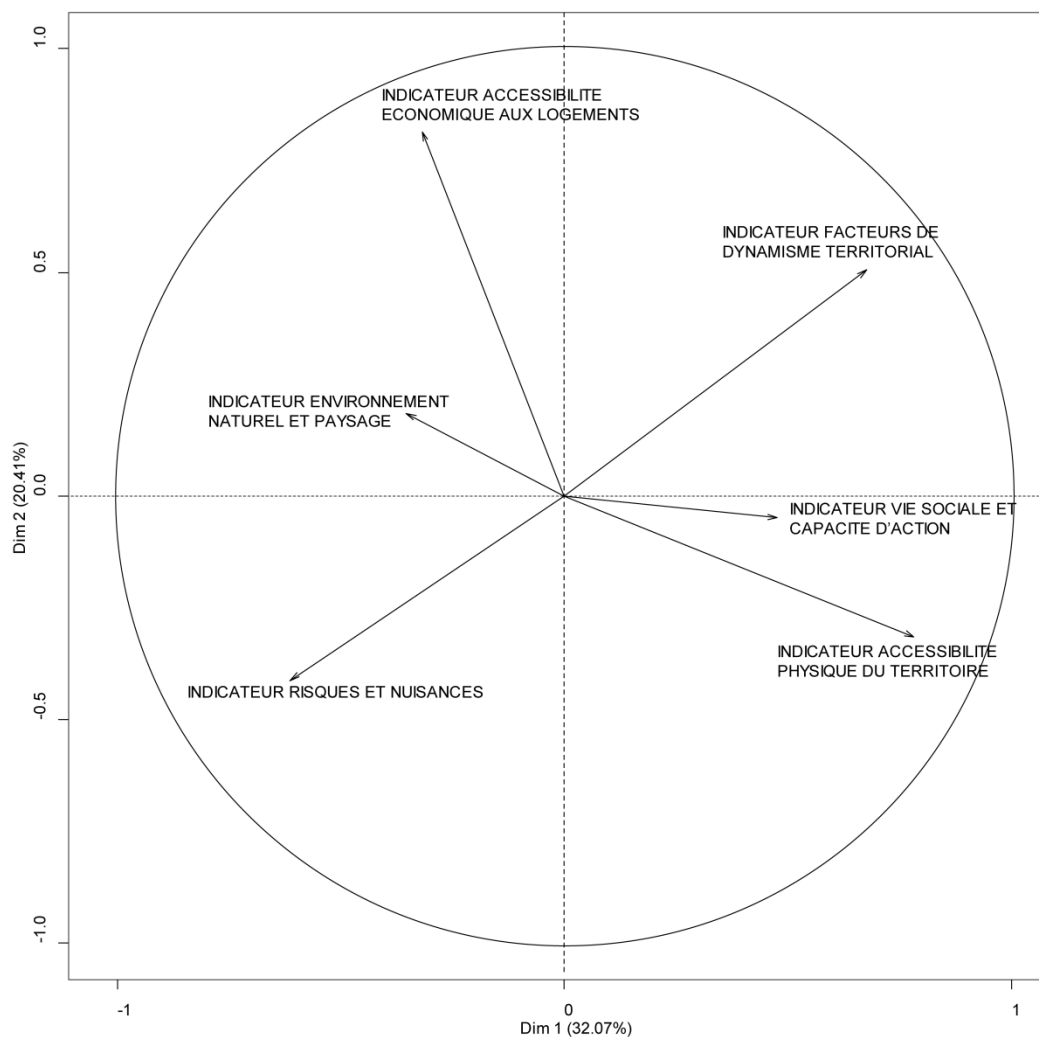


Figure 15: Graphe des variables de l'analyse en composantes principales menée sur les 6 indicateurs d'état des lieux

5 classes ont été créées à l'issue de la classification ascendante hiérarchique. Ces classes correspondent à des couronnes successives autour de la ville-centre bien que l'on puisse voir des variations ponctuelles (Carte 17). Ces classes illustrent la transition entre des espaces ruraux et naturels et des espaces urbains en passant par des espaces périurbains.

La première classe correspond à la ville-centre. Cette classe est définie par l'importance des facteurs de dynamisme territorial ainsi que par une vie sociale riche et une bonne accessibilité physique aux aménités du territoire (Tableau 48). Par contre, dans certains de ces secteurs, les habitants sont exposés aux risques et aux nuisances, le patrimoine naturel et paysager est peu présent et l'accessibilité économique au logement est relativement difficile. Cette classe regroupe la plus grande proportion de population, soit 44%. Le RFUC moyen est de 19 621 euros. La proportion de propriétaires est la plus faible

(50%) et les logements sont les plus petits (78m²). Les individus sont donc soumis à des inégalités d'accessibilité économique au logement, des inégalités territoriales liées à la qualité des environnements naturels ainsi qu'à des inégalités face aux risques et aux nuisances.

Zone centrale	Moyenne dans la classe	Moyenne totale
Indicateur : <i>Facteurs de dynamisme territorial</i>	3,49	2,19
Indicateur : <i>Vie sociale et capacité d'action</i>	3,00	2,34
Indicateur : <i>Accessibilité physique du territoire</i>	4,91	4,20
Indicateur : <i>Accessibilité économique au logement</i>	3,00	3,12
Indicateur <i>Environnement naturel et paysage</i>	1,49	1,94
Indicateur : <i>Risques et nuisances</i>	3,38	4,31

Tableau 48: Description de la classe: Zone centrale (le gris clair correspond aux moyennes de la classe supérieures à la moyenne totale, le gris foncé correspond aux moyennes de la classe inférieures à la moyenne totale)

La seconde classe regroupe des espaces en première couronne. L'accessibilité économique au logement ainsi que l'accessibilité physique aux aménités du territoire y sont meilleures et les facteurs de dynamisme territorial sont très présents (Tableau 49). Par contre, l'exposition aux risques et aux nuisances est plus importante que dans les autres classes. De plus, la population est peu intégrée dans la vie locale et l'environnement naturel est de moindre qualité. 17,52% de la population habitent dans des espaces appartenant à cette classe. Le RFUC moyen est de 21 198 euros. 65% des individus sont propriétaires (65%) et la taille moyenne des résidences principales est de 98m². Les individus sont soumis à des inégalités de vie sociale et de capacité d'action, à des inégalités territoriales liées à la qualité des environnements naturels ainsi qu'à des inégalités face aux risques et aux nuisances.

Première couronne et zones autour des axes de communication	Moyenne dans la classe	Moyenne totale
Indicateur : <i>Accessibilité économique au logement</i>	3,63	3,12
Indicateur : <i>Accessibilité physique du territoire</i>	4,80	4,20
Indicateur : <i>Facteurs de dynamisme territorial</i>	2,31	2,19
Indicateur : <i>Environnement naturel et paysage</i>	1,48	1,94
Indicateur : <i>Vie sociale et capacité d'action</i>	1,91	2,34
Indicateur : <i>Risques et nuisances</i>	3,51	4,31

Tableau 49: Description de la classe : Zones en première couronne et zones autour des axes de communication (le gris clair correspond aux moyennes de la classe supérieures à la moyenne totale, le gris foncé correspond aux moyennes de la classe inférieures à la moyenne totale)

Le troisième groupe, qui correspond à des espaces en deuxième couronne, est défini par une bonne accessibilité physique du territoire, une participation des populations à la vie sociale et une faible exposition aux risques et aux nuisances (Tableau 50). Par contre, dans ces espaces, l'accessibilité économique au logement est difficile, et les facteurs de dynamisme territorial sont peu nombreux. Dans ce groupe en deuxième couronne, on trouve 24,6% de la population de l'agglomération. Ces populations ont le RFUC moyen le plus élevé des cinq classes (21 531 euros), les propriétaires sont pas plus nombreux (73%) et les logements plus grands (105m²). Les individus sont soumis à des inégalités territoriales liées à la qualité des environnements naturels et urbains, ainsi qu'à des inégalités d'accessibilité économique au logement.

Zones littorales et de deuxième couronne	Moyenne dans la classe	Moyenne totale
Indicateur : <i>Accessibilité physique du territoire</i>	4,70	4,20
Indicateur : <i>Vie sociale et capacité d'action</i>	2,52	2,34
Indicateur : <i>Risques et nuisances</i>	4,43	4,31
Indicateur : <i>Environnement naturel et paysage</i>	1,74	1,94
Indicateur : <i>Facteurs de dynamisme territorial</i>	1,98	2,19
Indicateur : <i>Accessibilité économique au logement</i>	2,51	3,12

Tableau 50: Description de la classe: Zones littorales et de deuxième couronne (le gris clair correspond aux moyennes de la classe supérieures à la moyenne totale, le gris foncé correspond aux moyennes de la classe inférieures à la moyenne totale)

La quatrième classe est également localisée dans des zones rurales, en troisième couronne. Ces espaces sont définis par une bonne accessibilité foncière et une faible exposition aux risques et aux nuisances (Tableau 51). Par contre, les facteurs de dynamisme

territorial, l'environnement naturel et paysager, l'accessibilité physique du territoire ainsi que le niveau de vie sociale ne sont pas de bonne qualité. Ces espaces abritent 13,05% de la population. Leur RFUC moyen est inférieur à la classe précédente (20 489 euros) et ils sont majoritairement propriétaires (73%) de grands logements (106 m² en moyenne). Cette classe est la plus soumise aux inégalités car les populations y habitant cumulent des inégalités territoriales liées à la qualité des environnements naturels et des environnements urbains, des inégalités de vie sociale et de capacité d'action ainsi que des inégalités d'accessibilité physique aux aménités du territoire.

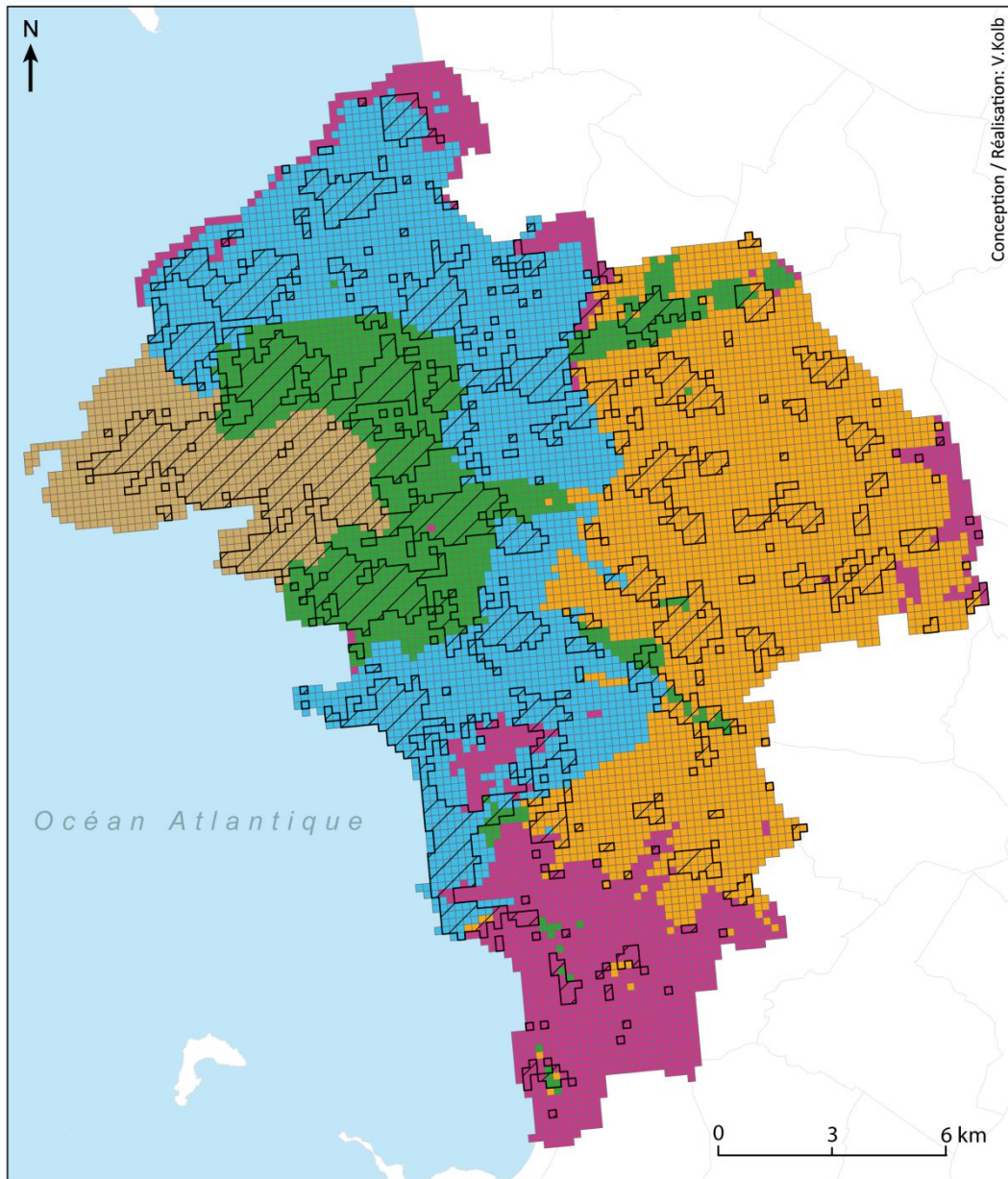
Zone de troisième couronne	Moyenne dans la classe	Moyenne totale
Indicateur : <i>Risques et nuisances</i>	4,90	4,31
Indicateur : <i>Accessibilité économique au logement</i>	3,40	3,12
Indicateur : <i>Vie sociale et capacité d'action</i>	2,22	2,34
Indicateur : <i>Facteurs de dynamisme territorial</i>	2,03	2,19
Indicateur : <i>Environnement naturel et paysage</i>	1,58	1,94
Indicateur : <i>Accessibilité physique du territoire</i>	3,61	4,20

Tableau 51: Description de la classe: Zones de troisième couronne (le gris clair correspond aux moyennes de la classe supérieures à la moyenne totale, le gris foncé correspond aux moyennes de la classe inférieures à la moyenne totale)

Enfin la cinquième classe correspond à des espaces localisés sur la périphérie et dans le sud du territoire. Ces zones, très souvent rurales, sont définies par une bonne qualité environnementale et paysagère et une accessibilité économique au logement plus facile (Tableau 52). Elles ont en revanche une mauvaise accessibilité physique au territoire, une qualité moindre des facteurs de dynamisme territorial et sont exposées à des risques et des nuisances. Près de 1% de la population vit dans ces espaces. En moyenne, ces populations ont des RFUC autour de 19 334 euros, elles sont propriétaires à 74% et les résidences principales des ménages sont relativement grandes avec une taille moyenne de 110 m². Dans ces zones, les populations sont soumises à des inégalités face aux risques et aux nuisances, des inégalités territoriales liées à la qualité des environnements urbains et enfin à des inégalités d'accessibilité aux aménités du territoire.

Zones périphériques	Moyenne dans la classe	Moyenne totale
Indicateur : <i>Environnement naturel et paysage</i>	3,83	1,94
Indicateur : <i>Accessibilité économique au logement</i>	3,24	3,12
Indicateur : <i>Vie sociale et capacité d'action</i>	2,25	2,34
Indicateur : <i>Risques et nuisances</i>	4,15	4,31
Indicateur : <i>Facteurs de dynamisme territorial</i>	2,08	2,19
Indicateur : <i>Accessibilité physique du territoire</i>	3,54	4,20

Tableau 52: Description de la classe: Zones périphériques (le gris clair correspond aux moyennes de la classe supérieures à la moyenne totale, le gris foncé correspond aux moyennes de la classe inférieures à la moyenne totale)



- 1 (zone centrale)
 - 2 (zones de première couronne et autour des axes de communications)
 - 3 (zones littorales et de deuxième couronne)
 - 4 (zones de troisième couronne)
 - 5 (zones périphériques)
- Zones habitées

Sources: ACP et CAH sur les 6 indicateurs d'inégalités environnementales et écologiques, BD TOPO® 2011

Carte 17: Typologie spatiale des relations entre les IEE

Les profils de population sont fortement liés à la localisation dans l'espace et de fait à la présence de certaines inégalités. Le nombre de propriétaires ainsi que la taille des

logements diminuent à mesure que l'on s'approche de la ville-centre. En ce qui concerne les RFUC moyens ils ont tendance à suivre une distribution euclidienne avec un point culminant en zone littorale et en deuxième couronne. Dans ces zones, l'accessibilité physique du territoire est élevée, il y a peu de nuisances et de risques et la vie locale est riche. Les résultats montrent également que ce ne sont pas les individus avec les RFUC moyens les plus faibles qui sont le plus exposés aux inégalités. En effet, cette catégorie de la population a tendance à être localisée dans la zone centrale où l'accessibilité physique du territoire et les infrastructures sont de bonne qualité ou en zone périphérique où ils bénéficient d'un cadre naturel de qualité et d'une accessibilité économique au logement importante. Les zones les plus exposées aux inégalités, qui abritent 13% de la population, se localisent dans les espaces agricoles de troisième couronne où l'urbanité est faible, tout comme l'influence du pôle central mais où la richesse environnementale et paysagère n'est pas assez importante pour compenser cette faiblesse.



L'utilisation de plusieurs indicateurs est une méthode adéquate pour décrire la distribution des inégalités environnementales et écologiques. En effet, la constitution d'indicateurs à travers le regroupement de plusieurs variables permet de relativiser le poids de certaines données qui, si elles avaient été traitées seules auraient en quelque sorte masquée la réalité. On peut notamment penser à l'indicateur : *Accessibilité physique au territoire* ou encore à l'indicateur : *Accessibilité économique au logement* dont les variables constituantes se compensent. L'utilisation d'une échelle fine permet d'avoir des résultats très précis, qui sont plus en accord avec les espaces réellement pratiqués par les populations. Par contre, le manque de disponibilité de certaines données à l'échelle infra communale reste un frein à cette méthode. La constitution d'un indicateur synthétique offre une vision globale de la répartition des IEE et la typologie spatiale permet quant à elle de comprendre les relations entre les inégalités. Elle donne des pistes pour identifier les éléments qu'il faudrait mieux prendre en considération en termes d'aménagement pour réduire les inégalités.

6. Les inégalités environnementales et écologiques et les actifs : perceptions, représentations et comportements

Les résultats présentés dans cette partie sont issus d'entretiens réalisés auprès d'actifs habitant sur le territoire de la communauté d'agglomération de La Rochelle. Cette approche a pour objectif d'analyser l'influence des inégalités environnementales et écologiques sur les comportements des habitants et leurs perceptions et représentations de leur territoire de vie. L'approche qualitative enrichit et apporte un nouveau regard sur les résultats des deux approches quantitatives réalisées précédemment car ce qui est mesuré à travers les typologies et les états de lieux n'est pas nécessairement ce qui est ressenti par les habitants. En effet, cette approche permettra de comprendre :

- dans quelle mesure les populations subissent des inégalités environnementales et écologiques dans la mise en œuvre de leurs stratégies spatiales ;
- dans quelle mesure la répartition des inégalités environnementales et écologiques influence les relations société-environnement à travers le profil des individus et les comportements associés ;
- en quoi les stratégies de localisation spatiales et les relations homme-environnement sont influencées par les IEE.

À partir des résultats des entretiens quatre grands thèmes ont pu être dégagés. Dans un premier temps, l'intérêt de l'approche qualitative sera observé. Ensuite, nous avons fait le choix d'analyser l'influence du contexte spécifique de l'agglomération littorale pour comprendre dans quelle mesure il a des effets sur les perceptions et les représentations des actifs. Puis, le travail s'attachera à observer l'influence des IEE sur les relations des actifs au territoire. Enfin, nous étudierons le positionnement des actifs vis-à-vis des inégalités. Les extraits d'entretiens seront cités sous la forme :(E. + le numéro de l'entretien). Les numéros d'entretiens ainsi que la localisation du lieu de résidence des actifs interrogés sont listés en

Annexe 27, Annexe 28 et Annexe 29.

6.1. Intérêt de l'approche qualitative : différences entre la mesure et la perception

En utilisant les résultats de trois questions ouvertes (Questions 73, 77, 86), les éléments attractifs qui sont mis en valeur par les actifs interrogés dans leur territoire de vie ont été listés (Tableau 53). Ces éléments d'attractivité sont liés à quatre thématiques majeures, le coût du logement, l'accessibilité, la proximité et les aménités urbaines.

Eléments de valorisation du territoire de vie	% de citation
Logement: architecture, typologie d'habitat (groupé dispersé), caractéristiques intérieures et extérieures (nombre de chambres, parking)	13,7%
Prix (loyer, foncier, impôts)	10,9%
La proximité du travail	9,8%
Proximité des services et commerces	9,5%
La proximité du centre-ville de La Rochelle	8,2%
Avoir un extérieur	5,5%
La proximité de la mer	5,4%
Environnement calme	5,2%
Habiter une maison avec jardin	3,8%
Présence d'équipement pour les enfants (crèche, école, collège, lycée)	3,1%
La proximité de la famille ou des amis	2,9%
La proximité d'espaces naturels de loisirs (parc, canal)	2,9%
Ambiance du territoire de vie (vie de quartier)	2,8%
La présence de transports en commun	2,6%
Vivre dans une ville à taille humaine	2,1%
Vivre dans un cadre naturel	2,1%
Accessibilité facile et rapide à La Rochelle en voiture	2,0%
Etre en ville	1,6%
Le charme architectural	1,3%
Le faible nombre d'embouteillages	1,0%
Eviter les problèmes de stationnement	0,8%
Etre dans un village, un bourg	0,8%
L'impression de liberté	0,5%
Le fait d'être propriétaire	0,5%
Le dynamisme de la ville	0,5%
Profil social des habitants	0,3%
Hors zone à risque de submersion	0,2%

Tableau 53: Eléments de valorisation du territoire de vie (en gris foncé les éléments utilisés, en gris clair ce qui n'ont pas pu l'être)

Ces éléments ont été utilisés pour pondérer les 6 états de lieux et créer un indicateur synthétique et pondéré de la qualité du territoire. Pour que les évaluations correspondent aux mieux aux représentations des actifs interrogés, chaque état des lieux a été retravaillé pour ne garder que les éléments cités par ces derniers (Annexe 30)

L'analyse parallèle des deux états des lieux montre des différences importantes entre la qualification du territoire par les actifs interrogés et celle réalisée par l'ensemble des descripteurs d'inégalités environnementales et écologiques (Figure 16). Il apparaît que certains descripteurs sélectionnés ne sont que très peu, voire pas du tout pris en compte par

les actifs interrogés et qu'en parallèle, d'autres éléments qui sont pris en compte par les actifs interrogés ne font pas l'objet d'évaluation à travers l'indicateur (souvent par manque de disponibilité de la donnée).

La comparaison montre que :

- l'évaluation pondérée fournit une vision plus tranchée du territoire, les écarts de qualité sont plus importants au sein du territoire (2,1 contre 1,57 pour l'évaluation non pondérée).

- l'intervalle interquartile de l'évaluation pondérée est moins regroupé.

- l'évaluation pondérée apprécie le territoire dans son ensemble de façon plus positive, la moyenne étant de 3,17/5 alors qu'elle est de 3,02/5 pour l'évaluation non pondérée

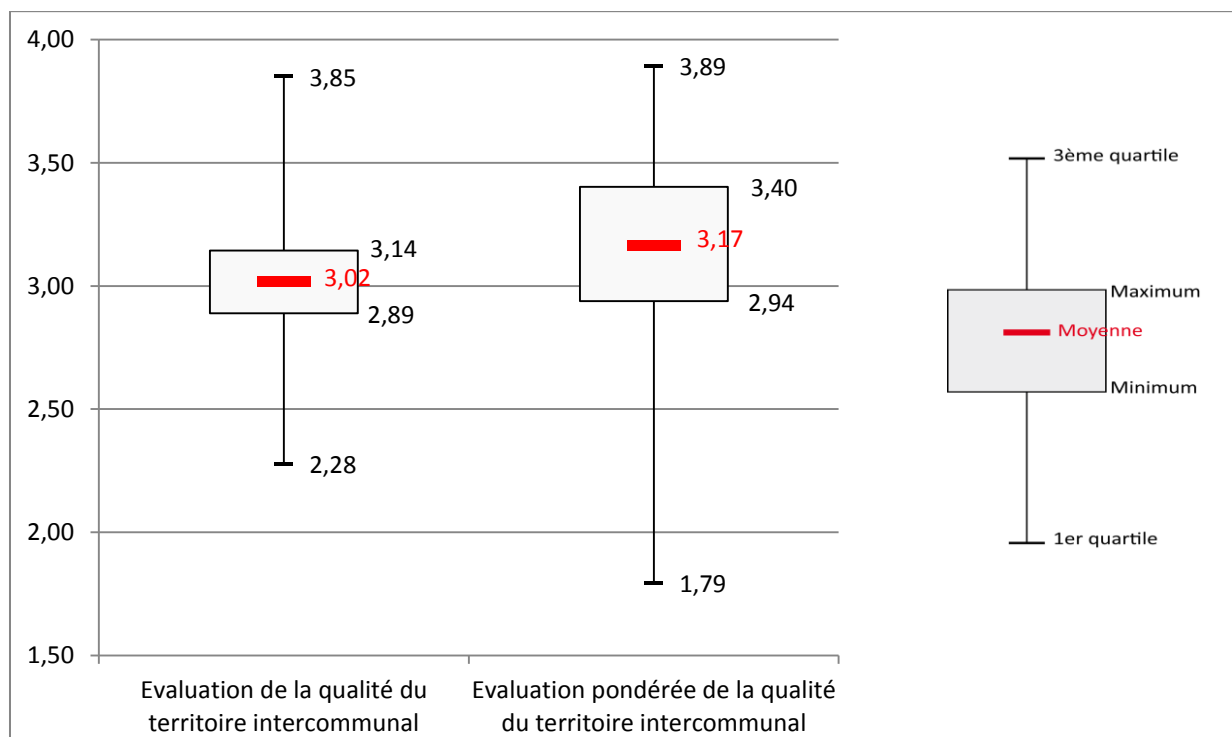
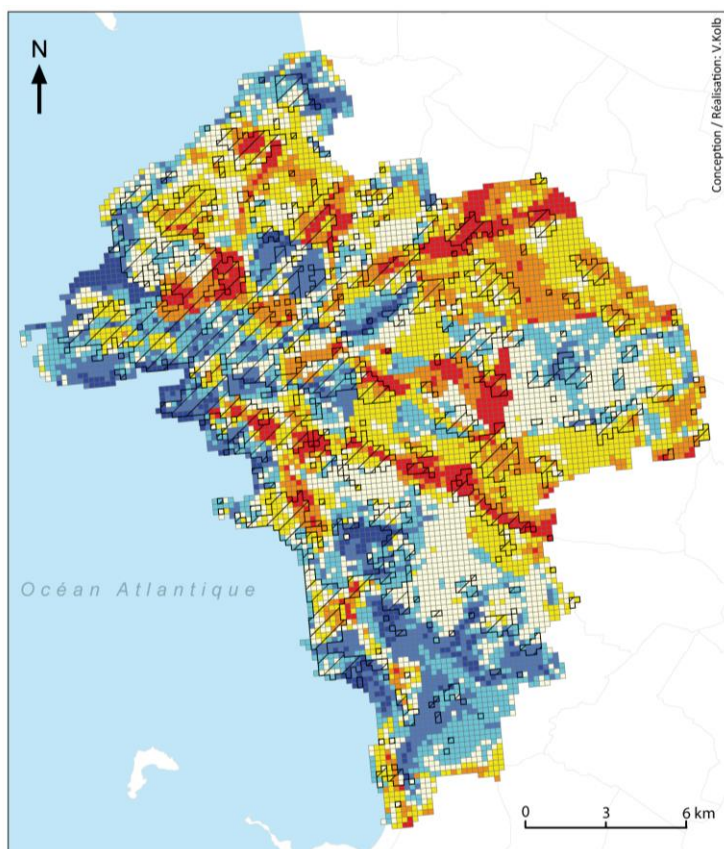


Figure 16: Comparaison des intervalles interquartiles entre l'évaluation non pondérée et l'évaluation pondérée de la qualité du territoire

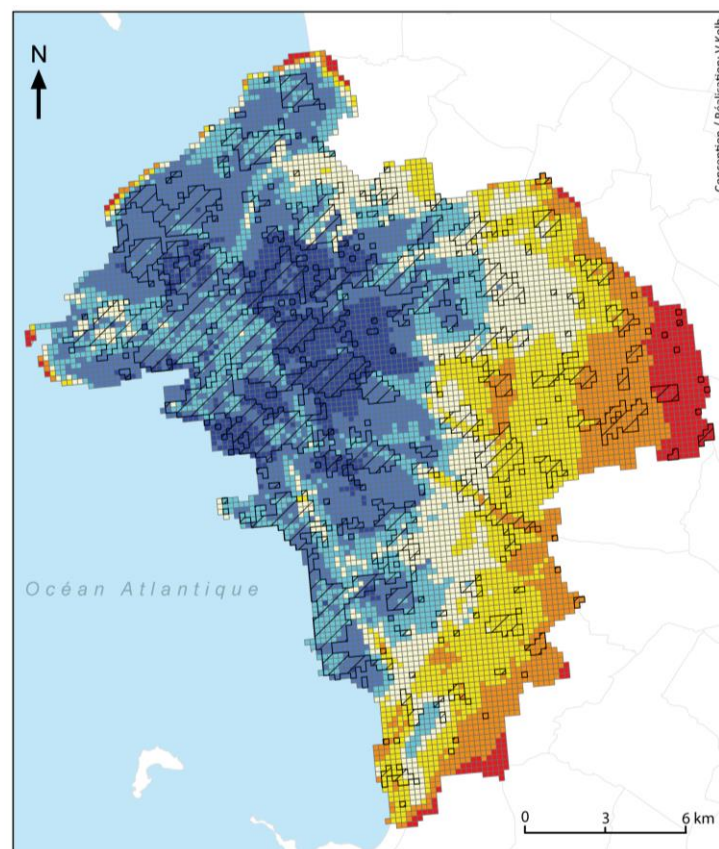
Les écarts de moyenne entre les deux évaluations ne sont pas très importants mais par contre la répartition spatiale de la qualité est très différente. Dans la première évaluation (non pondérée), la répartition spatiale de la qualité est relativement hétérogène même si la commune centre et les communes périurbaines ressortent de façon positive. Dans la seconde évaluation (pondérée), un gradient centre périphérie apparaît clairement ainsi qu'une différence nette entre les anciennes communes appartenant à la CDA et celles nouvellement entrées en 2014 (Carte 18). Selon les actifs interrogés ce gradient est lié à l'importance de « l'accessibilité à ... » au-delà de la « présence de ... ». Vu l'aménagement actuel du territoire, les actifs interrogés partent du principe qu'ils doivent s'y adapter s'ils souhaitent accéder à un certain type de logements (comme la maison avec jardin), l'accessibilité aux aménités devient alors centrale.

Finalement, ce sont les espaces d'entre-deux, les zones périurbaines en première couronne qui apparaissent comme ceux pouvant offrir la meilleure qualité territoriale car ce sont des espaces bien équipés en commerces, infrastructures, établissements d'enseignement, où les taxes foncières sont relativement faibles car compensées par la présence de zones commerciales ou d'activités, où l'accessibilité physique (individuelle ou collective) à La Rochelle et au littoral est relativement bien développée et où pour le moment, la densité bâtie est encore limitée. C'est donc dans cet entre-deux entre ville et campagne que les communes cumulent le plus d'avantages en fonction des critères des actifs interrogés.

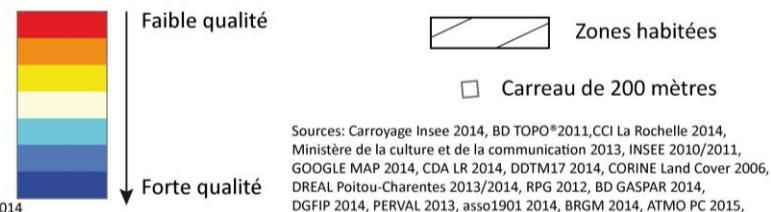
Enfin, cette approche qualitative des éléments vecteurs de qualité au sein du territoire montre qu'un certain nombre de critères ne peut pas faire l'objet d'évaluation à l'échelle du territoire de la communauté d'agglomération même si ces derniers sont pourtant très importants pour les actifs interrogés. D'une part, ces critères montrent que certains aspects sont très fortement dépendants des individus. En effet, le logement par exemple, dépend des goûts de chacun et de la composition du ménage. D'autre part, certains critères font référence à un rapport sensible à l'environnement comme l'ambiance du cadre de vie ou l'impression de liberté. Ces critères montrent que les actifs interrogés n'ont pas qu'une vision fonctionnelle du territoire et que d'autres critères jouent sur leur attachement au lieu et sur leurs comportements.



Evaluation de la qualité du territoire intercommunal



Evaluation pondérée de la qualité du territoire intercommunal



Carte 18: Comparaison de l'évaluation statistique et de l'évaluation pondérée de la qualité du territoire intercommunal de La Rochelle

6.2. Influence de l'environnement naturel sur la perception

6.2.1. La perception des inégalités minimisée par le cadre environnemental

La qualité du cadre de vie de l'agglomération rochelaise est liée à deux facteurs majeurs selon les actifs interrogés : la richesse de l'environnement naturel (et les caractéristiques qui y sont liées) et la petite taille du territoire. Dans cette partie, le premier aspect seulement sera traité en abordant tout d'abord la nature de façon générale puis l'aménité littorale plus spécifiquement.

Dans le cadre des stratégies de localisation¹⁹, un quart des actifs interrogés fait référence à des éléments naturels dans ses critères de choix de logement. Ces critères sont : la proximité des parcs (1%), un environnement en campagne (3%) et la proximité de la mer et de la côte (21%). D'autres critères sont liés indirectement aux caractéristiques de l'environnement naturel. La recherche d'un environnement calme (13%) tout comme l'envie d'avoir un extérieur (34%) sont surtout cités par les personnes s'étant localisées en campagne dans les espaces de seconde couronne. En effet, les caractéristiques des espaces urbanisés (type d'habitat, taille des parcelles, prix etc...) déterminent les caractéristiques de l'environnement naturel. De plus, certains critères de choix, fortement liés aux spécificités de l'environnement naturel sont corrélés avec le profil social des actifs interrogés. En effet, les revenus des ménages ayant cité la recherche d'un environnement en campagne ou encore la proximité de la côte, sont souvent plus élevés. 46% des actifs interrogés ayant cité ces critères ont des revenus situés entre 4000 et 6000 euros par mois. Cette corrélation est surtout marquée pour le critère de la proximité à la côte. Les habitants connaissent relativement bien les prix du foncier, seuls ceux dont le revenu est assez élevé peuvent se permettre d'avoir ce critère.

La description du cadre de vie par les actifs interrogés permet d'identifier les éléments importants et valorisés. Dans la plupart des descriptions, le cadre naturel prend une place

¹⁹ La stratégie de localisation est « *l'art de parvenir à un but par un système de dispositions adaptées, en fonction, d'un calcul de coût et avantage qui peut être complexe* » (Brunet et al., 1992). Cette « *notion est centrale parce que consubstantielle à la notion d'acteur. Un acteur n'est acteur que parce qu'il possède une compétence stratégique, c'est-à-dire une capacité à construire [...] (une) représentation d'une situation souhaitable, et à l'assortir des moyens à déployer pour la faire advenir* » (Lévy & Lussault, 2013).

importante. En effet, sur 18 thèmes abordés, 9 font référence à la nature. Cinq sont directement liés aux caractéristiques de l'environnement naturel : littoral-mer, campagne, espaces naturels, verdure, ensoleillement et 4 y font référence de façon indirecte : beauté des lieux, apaisement, sentiment d'être privilégié, possibilité de faire des sports nautiques. La qualité du cadre naturel est également un élément de valorisation sociale, notamment pour les personnes venant de la région parisienne ou d'autres grandes villes, qui mettent en avant « la chance qu'ils ont de vivre là » et les opportunités offertes par le caractère balnéaire du territoire. Comme l'environnement naturel est souvent évalué à une échelle plus petite englobant toute l'agglomération, la variabilité de la qualité de l'environnement naturel est donc moins perçue comme une inégalité. La majorité des actifs interrogés ne se sent pas défavorisée sur les critères de nature. 42% des actifs interrogés considèrent qu'ils habitent dans une zone plus riche en espaces naturels que le reste du territoire et 32% que la richesse de leur environnement naturel est équivalente au reste du territoire. Il n'y a donc pas de sentiment d'inégalité fort à ce niveau-là.

Toutefois, la comparaison entre l'indicateur environnemental et paysager et la perception des actifs interrogés de la qualité de leur environnement montre des différences de perception entre les actifs interrogés. En effet, les personnes qui perçoivent leur environnement naturel immédiat comme équivalent au reste du territoire sont celles qui sont le plus soumises à une inégalité liée à l'environnement naturel et paysager car ils habitent dans les espaces les moins bien fournis en aménités naturelles. Elles ne ressentent donc pas spécialement d'inégalités. Par contre les personnes vivant dans des zones très riches en aménités naturelles sont conscientes qu'elles sont dans des endroits mieux fournis que les autres. De la même manière, celles qui vivent dans des zones où la présence d'aménités naturelles est faible sont conscientes qu'elles sont dans des endroits moins fournis que les autres. Il faut noter que vivre à proximité du littoral n'augmente pas obligatoirement la perception de qualité des espaces de nature et que les écarts de perception sont importants entre les actifs interrogés (deux personnes vivant à proximité, n'évaluent souvent pas leur environnement naturel immédiat de la même façon). Le parcours de vie qui construit les représentations que l'on a de la nature

modifie les perceptions, des actifs interrogés. Les facteurs sociaux (âge, revenus, situation maritale) apparaissent comme insuffisants pour expliquer les différences existantes.

La qualité de l'environnement naturel influence les perceptions et les représentations des inégalités environnementales et écologiques. Les actifs interrogés valorisent le rôle de leur cadre de vie dans la minimisation d'autres facteurs de stress liés à la vie quotidienne (Encadré 1). L'apaisement qu'il procure, les possibilités qu'il offre en termes de loisirs, la coupure qu'il permet de marquer entre la vie professionnelle et la vie privée sont autant d'éléments qui permettent de diminuer le ressenti des pressions liées aux inégalités environnementales et écologiques. De fait, la qualité de l'environnement naturel joue un rôle sur le bien être des individus et sur leur relation à la fois psychologique et physique à l'espace territorial. Cette qualité, valorisée dans la description du cadre de vie, est également perçue comme un vecteur de bien-être et de bonheur.

« Je pense que quand on est bien dans son cadre de vie, on est forcément plus détendu, on n'est pas dans l'agressivité, on est dans la tolérance, donc on peut mieux accueillir les choses, les accidents de la vie...Donc la vie elle devient plus simple... » (E.16)

« Oh ben la tranquillité, le no-stress, oh ben ouais c'est évident... et le terme de havre de paix c'est vraiment ça, on pose tout, on pose le boulot, la fatigue...on arrive là en bord de mer on se ressource, c'est ça qui est important. » (E.38)

« Je pense que mon cadre de vie à des effets assez positifs, parce qu'il me permet d'accéder à des choses plutôt sympathiques, dont j'essaie de profiter au maximum, en oubliant pas pourquoi je suis là, donc forcément c'est apaisant...c'est par exemple prendre le bord de mer au lieu de la rocade parce que c'est plus joli, même si ça prend 10 minutes de plus... voilà, ça a un effet d'apaisement, de détente... »(E.42)

« Oh ben c'est quand même apaisant, t'es moins stressé par exemple que si t'habites en banlieue parisienne avec les transports, tout ça [...] le cadre de vie, c'est sûr que quand même attend..., t'en as marre, t'es pas bien, tu vas faire un tour en bord de mer... à Paris tu ne peux pas faire ça... » (E.47)

Encadré 1 : Extrait d'entretien sur les effets positifs du cadre de vie

Comme l'environnement naturel est perçu à une échelle territoriale plus petite, le fait de se déplacer pour se rendre dans un espace naturel est moins ressenti comme contrainte, que le fait de se déplacer pour accéder à un commerce ou un équipement (salle de sport, cinéma). En effet, la nature n'est pas perçue comme dépendante des politiques d'aménagement et cela diminue la sensation d'inégalité perçue par les actifs interrogés. Mais cela dépend également des pratiques et des usages que l'actif a de cette nature.

6.2.2. Des besoins de nature déterminés par les pratiques

Les actifs interrogés utilisent et perçoivent la nature de trois grandes manières selon les pratiques qu'ils y ont et les moments qu'ils y consacrent. Ces différentes natures perçues sont la nature du quotidien, la nature paysage et la nature loisir. Tout d'abord, la nature du quotidien se trouve autour du logement et permet de se promener rapidement, seul, avec les enfants ou les animaux de compagnie. La qualité de la nature du quotidien ne doit pas nécessairement être très élevée ; elle a pour but la pratique d'une activité rapide et immédiate. Pour beaucoup, la présence d'un chemin ou d'un petit parc est suffisante. Ensuite, la nature paysage, correspond à l'environnement visible autour du logement (végétation, eau, vue). L'importance de la nature paysage est très fluctuante en fonction de la perception des actifs interrogés. Quand certains recherchent la vue sur mer ou sur des espaces très végétalisés, d'autres se satisfont de bacs à fleur dans des espaces très urbanisés. Ces deux premiers types de nature sont davantage recherchés dans l'environnement immédiat du logement. Enfin, la nature loisir, elle, n'a pas besoin de se trouver dans une grande proximité mais l'accessibilité à cette dernière reste fortement valorisée. Elle a pour rôle la pratique d'activités spécifiques (surf, pêche, vélo, bain de mer) qui se font sur des temps dédiés aux loisirs. La nature loisir, est donc celle qui est le plus dépendante de l'aménagement du territoire. En effet, l'ensablage de plages, la surveillance de zones de baignade, le balisage de parcours, la délimitation de zones naturelles paysagères et de loisirs dépendent de la volonté des municipalités. Sur le territoire rochelais, l'espace le plus valorisé en termes de nature loisir est le littoral et cette importance est accentuée par le manque d'autres espaces naturels dédiés aux loisirs sur le reste de l'agglomération. La plaine agricole qui constitue une grande partie de l'arrière-pays est peu vue comme un espace de loisirs potentiel. Elle bénéficie d'une mauvaise image auprès des actifs interrogés car la

végétation naturelle est peu présente, il n’y a pas de forêts et peu de lieux aménagés (Encadré 2). Cette image négative est renforcée par les représentations des actifs interrogés de cette plaine agricole qui est perçue comme un espace d’agriculture intensive avec lequel ils n’ont pas de liens, que ce soit à travers la consommation de produits ou la pratique d’activités.

« Y pas mal de choses qui ont été rasées et l'agriculture intensive fait que des grandes parcelles à perte de vue, y a plus de haies donc nous on essaie d'y contribuer en mettant des végétaux diversifiés et en nourrissant les oiseaux toute l'année pour pouvoir voir un semblant de nature domestiquée autour de nous » (E.39) vit à Lagord en première couronne

*Est-ce qu'il y a des éléments naturels qui vous manquent, arbres, points d'eau, parcs... ?
« Des bois, des haies, de l'ombre pour l'été, il y a des petits chemins de promenade mais l'été y a pas un pet d'ombre donc je me vois pas du tout me promener si on veut se promener dans un bois on va se déplacer on va à Aigrefeuille sur la base de loisirs » (E.96) vit à Saint-Vivien en deuxième couronne*

Encadré 2: Extrait d’entretien sur la perception négative de la plaine

L’arrière-pays est donc fortement dévalorisé et les services de récréation potentiellement offerts par la plaine d’Aunis le sont également. La monotonie du paysage est peu appréciée. L’uniformisation des paysages ruraux fait qu’ils ne sont différenciés pour la plupart que par la présence de services ou la proximité d’une route et non sur des critères environnementaux ou paysagers. Aussi, le Marais Poitevin, qui est pourtant un espace à forte valeur environnementale et culturelle, est très peu cité pour les pratiques de loisirs tout comme le territoire de la plaine d’Aunis.

Les critères utilisés pour valoriser le littoral ou pour dévaloriser la plaine apparaissent comme relatifs à l’espace considéré. En effet, l’ouverture du paysage, par exemple, est fortement appréciée sur le littoral mais dépréciée dans la plaine. Il en est de même pour la végétation qui est autant absente dans la plaine que sur la plage mais dont l’absence est perçue comme négative uniquement dans la plaine.

6.2.3. L'environnement littoral : un environnement particulier ?

Le littoral est considéré comme un vecteur de services écosystémiques²⁰ central de l'agglomération rochelaise. Cet élément naturel fournit trois services majeurs : la qualité de l'air, la beauté du paysage et les services de récréation. Le rapport physique au littoral est en majorité lié à des pratiques récréatives. La qualité de l'air ainsi que la forte dépendance des habitants à ce paysage montre aussi un lien psychologique qui va au-delà de la pratique pure et simple d'activités de loisirs.

6.2.3.1. *Un choix de vie...*

Le fait de vivre en zone littorale est pour certaines personnes un réel choix de vie une sorte d'aboutissement, voire la recherche d'un changement de vie. Ces personnes sont venues dans l'agglomération pour habiter près de la mer, et la recherche de cet environnement littoral est un élément moteur de leur stratégie résidentielle (Encadré 3). Mais les prix élevés du foncier, notamment pour l'accession à la propriété en zone littorale, ne permettent pas à tous les ménages d'avoir réellement ce critère de choix. Les actifs interrogés venus s'installer ont pu s'affranchir des inégalités d'accessibilité économique au logement et des inégalités territoriales liées à la qualité des environnements naturels et des paysages. Par contre, par leur fort pouvoir d'achat, ils contribuent à influencer indirectement les prix du foncier et donc la localisation contrainte sur le territoire des personnes ayant des moyens moins élevés.

²⁰ Processus naturel dont les humains dépendent pour leur survie et leur bien-être « *Ecosystem services, the natural processes that humans depend on for their survival and well-being* » (Ehrlich & Mooney 1983 in McDonald, 2009)

« C'est un choix. On a choisi de partir de ma région d'origine après y avoir passé 15 ans. On est très nautique, très pratiquants d'un certain nombre de sports de glisse et donc c'était un choix délibéré. » (E.39)

« C'était un souhait d'être au bord de la mer depuis longtemps depuis toujours pour moi ; j'habitais dans le centre de la France avant et y avait pas beaucoup de mer. [...] Moi mes envies étaient plus vers le sud en fait finalement on est là ; c'est un beau cadre de vie c'est sympa. » (E.11)

« Le choix d'être sur La Rochelle c'est parce que c'est une ville littorale ; moi sans la mer ce n'est pas possible. Si je devais déménager ce serait pour aller dans une autre ville littorale. Pour nous c'est important. » (E.36)

Encadré 3: Extrait d'entretien sur le choix de vivre sur le littoral

6.2.3.2. Un littoral porteur de signification

Le littoral est un élément important qui joue un rôle significatif sur les différents types d'inégalités environnementales et écologiques. Mais les perceptions du littoral restent pourtant très fluctuantes selon les individus et ces fluctuations influencent les représentations qu'ont les actifs interrogés des inégalités environnementales et écologiques. Il apparaît donc important d'analyser ces représentations afin de comprendre le rôle de cette aménité dans le vécu des inégalités. À elle seule, cette aménité naturelle est porteuse de signification psychologique et de comportement physique.

- La présence du littoral permet aux actifs interrogés d'atteindre rapidement un sentiment de bien-être, de repos, d'apaisement (Encadré 4). 47% des réponses font référence à ce sentiment de joie de bonheur que leur procure cette aménité.

Bien être	Joie/ bonheur Apaisement	«J'ai l'impression de travailler et de vivre dans un endroit où très rapidement je peux me ressourcer, je peux décompresser» (E.42) « Quand je vais au boulot je passe par la mer ; quand je rentre du boulot je passe par la mer ; le midi je vois la mer et ça, ça change tout. Je n'ai pas l'impression d'aller travailler, j'ai l'impression d'être tout le temps en vacances, je décomprime énormément » (E.66)
-----------	-----------------------------	---

Encadré 4: Extrait d'entretien sur l'influence du littoral dans le bien-être

- La qualité esthétique du paysage est également mise en avant (28%). L'ouverture de l'horizon est un aspect très important qui offre aux actifs interrogés un sentiment de liberté (Encadré 5).

Esthétisme	Beauté Ouverture Couleur Lumière Liberté	<i>« On a le climat, l'ensoleillement, la luminosité, on a cette lumière pour le moral c'est vraiment chouette » (E.59)</i> <i>« D'être sur le bord de mer et de voir la mer, le ciel, des couleurs différentes à chaque saison de l'année, c'est agréable » (E.35)</i> <i>« Le fait qu'il y ait un espace ouvert et libre comme ça, c'est bien » (E.76)</i>
------------	--	--

Encadré 5: Extrait d'entretien sur l'esthétisme du paysage littoral

- La mer fait aussi référence à l'enfance, aux vacances. C'est un environnement apaisant qui permet d'être décontracté et rassuré (Encadré 6).

Mémoire	Vacances Enfances	<i>« Ça change tout, moi j'ai vécu jusqu'à vingt ans dans une banlieue parisienne, la mer je la voyais juste l'été en Normandie. J'ai toujours aimé ça ; y a pas le métro y a pas le RER. C'est juste impossible de retourner en arrière » (E.102)</i> <i>« Quand j'étais petite je voulais que mon père déménage sa ferme à la mer. On allait en vacances un fois par an un mois à la mer. » (E.40)</i> <i>« C'est dans l'enfance...mes parents étaient ostréiculteurs et faisaient l'élevage de palourdes et d'huîtres [...] j'ai vécu toute mon enfance sur des bateaux et j'ai été tout le temps les pieds dans l'eau en étant gamine » (E.64)</i>
---------	----------------------	--

Encadré 6: Extrait d'entretien la place du littoral dans les souvenirs

- La présence du littoral a un effet sur les comportements des actifs interrogés résidants en bord de mer, certains modifient leur trajet quotidien pour passer devant (Encadré 7). On est ici dans un comportement de dépendance vis-à-vis de l'aménité littorale.

Comportement	<p>Modification des trajets</p> <p>Dépendance</p>	<p>« J'aime beaucoup passer à Aytré-Plage, [...] quand j'habitais dans l'autre logement, je passais souvent par derrière juste pour rouler, voir la mer »(E.85)</p> <p>« Quand on revient de la montagne la première chose qu'on fait on passe sur le port on ouvre les fenêtres et on profite de l'air marin. La mer me manquerait si je l'avais pas. C'est inconcevable. Tous les vendredi matin on va prendre notre petit déjeuner face au port depuis 25 ans, face à la mer. Le littoral c'est fantastique »(E.36)</p> <p>« C'est ma place... à Paris j'étais malheureuse... c'est ce qui me manquait le plus la mer... je rentrais dans des poissonneries juste pour sentir les algues qu'ils mettaient, pour avoir cette odeur d'iode, elle me manquait trop... je ne pourrais pas vivre ailleurs qu'au bord de la mer... quand on a vécu dans l'île d'Oléron c'est dur d'être loin de la mer après... » (E.95)</p>
--------------	---	---

Encadré 7: Extrait d'entretien sur la dépendance au littoral

- La qualité du cadre de vie littoral est également très présente dans les réponses, c'est un environnement qui offre des possibilités (Encadré 8). Pour beaucoup, la qualité de l'environnement naturel renvoie également à la qualité de l'air. Parce qu'on est dans un espace naturel, les caractéristiques physico-chimiques de l'environnement sont décrites comme forcément également bonnes.

Qualité du cadre de vie	<p>Qualité de l'environnement physique</p> <p>Qualité de l'air du climat</p>	<p>« Comparé à Paris, tout! Je veux dire, on sort du boulot on peut aller à la plage, on sort de l'école on va à la plage, on va voir les bateaux avec les gamins... ça change tout... Dès qu'il fait beau on va à la plage, c'est une autre façon de vivre... on s'y fait bien! » (E.91)</p> <p>« Une promenade en bord de mer, c'est une bulle d'oxygène » (E.63)</p> <p>« Y a l'iode! J'aime bien l'air de la mer, j'ai toujours vécu très près de la mer et ça c'est un truc que j'adore, d'avoir l'air marin en fait... je ne suis pas obligé d'y aller à la mer, je peux limite pas aller à la plage ou quoi, mais avoir l'air à proximité moi j'aime bien » (E.89)</p>
-------------------------	--	---

Encadré 8: Extrait d'entretien sur la valorisation de la qualité du cadre de vie littoral

- Enfin, le littoral c'est aussi pour les actifs interrogés un lieu dynamique qui permet l'échange, c'est un lieu riche en termes de patrimoine et de culture (Encadré 9). La ville portuaire avec ses infrastructures, ses ports, est également décrite comme belle. Ici le littoral n'est plus vu seulement comme un espace

naturel mais aussi comme un espace urbain qui tient sa richesse architecturale de sa position littorale.

Spécialisation sociale et culturelle	<p>Culture Echange Dynamisme</p>	<p>« L'environnement maritime, les bateaux, tout ça, les plaisanciers, c'est quelque chose que je ne connaissais pas et qui est beau. C'est un cadre visuel qui est plaisant. » (E.78)</p> <p>« La mer c'est un peu plus culturellement ouvert, plus ouvert sur l'extérieur » (E.76)</p> <p>« J'aime bien pouvoir avoir la vue, avoir tout ce qui est autour du milieu maritime, tous les bateaux, les marins, je trouve que ça donne un cachet à une ville et c'est hyper attrayant »(E.23)</p> <p>« Je rencontre toujours des gens qui sont partis, qui repassent, qui reviennent, qui s'en vont... ce côté va et vient je pense que c'est vraiment typique, je rencontre plein de gens qui voyagent en étant à la Rochelle» (E.80)</p>
--------------------------------------	--	---

Encadré 9: Extrait d'entretien sur la richesse culturelle et patrimoniale du littoral

Bien que le littoral soit majoritairement valorisé, 25% des actifs interrogés restent tout de même très détachés des caractéristiques littorales et naturelles du territoire et ne perçoivent pas l'influence du littoral sur leur cadre de vie. En effet, 7% des actifs interrogés considèrent ne pas être vraiment dans une zone littorale, soit parce qu'ils ont une définition du littoral qui ne correspond pas à celle de l'agglomération rochelaise, soit parce que la distance entre leur logement et la côte est trop grande (Encadré 10). Ce détachement n'est pas uniquement lié à la distance entre le lieu de vie et la côte, certains actifs interrogés vivant à La Rochelle ou dans la première périphérie sont détachés de l'aspect littoral et d'autres vivant dans les communes les plus éloignées y sont fortement attachés.

« Pour moi ça change rien. Parce que j'ai tellement peu l'esprit littoral, c'est tellement extérieur à ma culture [...] ça a rien changé du tout. Je ne mange pas de fruits de mer. Je suis pas venu à la Rochelle pour la mer, rien n'est plus étranger... j'aime bien les gens qui aiment cette culture... mais elle est totalement étrangère à ma façon d'être. » (E.29) vit à Aytré : commune à urbanité moyenne

« Pour moi la ville et la mer ça va pas ensemble. » (E.73) vit à La Rochelle

« Rien, on n'est pas en zone littorale vraiment nous ici, on est quand même retirés par rapport au littoral, [...] moi je me sens pas littoral [...]. Quand on va à Sainte-Marie sur l'île de Ré on voit que la mer ronge de plus en plus la côte [...] là-bas on entend le vent souffler autrement que chez nous ; là je me sentais littoral mais ici chez nous, non » (E.28) vit à Périgny : commune à urbanité moyenne

« A 15 km au bas mot et donc à vingt minutes de la mer on est à peine en zone littorale, je n'ai pas l'impression de vivre en zone littorale. Je peux être trois mois sans voir la mer ; si je n'y vais pas je ne la vois pas » (E.65) vit à Sainte-Soulle en deuxième couronne

Encadré 10: Extrait d'entretien sur le détachement au littoral

Ce détachement des caractéristiques naturelles du territoire a un effet sur les perceptions et représentations des inégalités environnementales et écologiques. En effet, les actifs interrogés qui ont des comportements de négation ou de détachement vis-à-vis de l'aspect littoral ont tendance à donner une moins bonne note à leur cadre de vie ainsi qu'à leur commune d'habitation que les autres. Comme ils ne valorisent pas nécessairement la présence et la proximité de cette aménité naturelle, ils sont moins nombreux à ressentir l'inégalité d'accès économique au logement. Mais ce détachement a également une influence sur leur perception des risques. Ces personnes évaluent moins fortement leur exposition aux risques, étant détachées des spécificités de l'environnement naturel, ils le sont également des risques qui y sont liés.



L'appréciation de la nature n'est pas homogène parmi les actifs interrogés. Globalement, plus les personnes vieillissent, plus la recherche d'un environnement naturel de qualité devient

importante et centrale. De plus, les différences de perceptions vis-à-vis du rôle et de l'importance des espaces de nature ont des impacts sur les représentations qu'ont les individus du territoire et sur l'identification des facteurs d'inégalités environnementales et écologiques. Les personnes cherchant à s'affranchir des inégalités liées aux caractéristiques de l'environnement naturel et paysager sont plus âgées et ont des revenus globalement plus élevés. La qualité de l'environnement naturel a une importance sur les perceptions et représentations des actifs interrogés car elle leur permet de minimiser ou de relativiser leur exposition aux inégalités. Le littoral est l'aménité naturelle la plus valorisée, et sa présence influence non seulement les actifs interrogés vivant dans les communes littorales mais également ceux étant localisés à l'intérieur dans les terres. Pour autant, les inégalités influencent tout de même les comportements des individus qui tentent d'atteindre un équilibre entre les aspects positifs et les aspects négatifs de leur cadre de vie qui soit le moins contraignant possible.

6.3. Influence des inégalités environnementales et écologiques sur les relations des actifs interrogés à leur territoire

6.3.1. Les stratégies résidentielles ...

6.3.1.1. ... guidées par l'évolution des perceptions et représentations des IEE

Les stratégies résidentielles se construisent sur le temps long. Pour les plus jeunes actifs interrogés, elles se limitent à un ou deux critères indépendants comme la présence de quelques services ou la proximité d'un lieu d'étude ou de lieux de sortie. Puis, les stratégies deviennent de plus en plus complexes au fur et à mesure que les actifs interrogés avancent dans la vie et se focalisent sur la recherche d'un équilibre entre de nombreux facteurs comme l'accessibilité aux emplois, la proximité d'écoles, de services, de commerces, la qualité de l'environnement, la qualité du logement. Le fait de vivre en couple nourrit également ces stratégies en additionnant les expériences et les envies des deux conjoints. En avançant dans la vie, les individus accumulent de l'expérience par leur vécu dans des lieux et des logements différents. L'analyse des parcours de vie montre que les perceptions des inégalités environnementales et

écologiques sont plus sensibles également avec l'âge. En effet, les représentations et perceptions s'appuient sur le capital spatial des individus. Le capital spatial est défini comme l'ensemble des ressources accumulées par un acteur lui permettant de tirer avantage en fonction de sa stratégie de l'usage de la dimension spatiale de la société (Lévy & Lussault, 2013; Cailly, 2007). Avec l'expérience, les choix des individus s'appuient sur un stock plus important de connaissances ; les individus sont de fait plus exigeants et également plus sensibles aux inégalités. Il ne semble pas que ce soit l'exposition aux inégalités qui augmente mais plutôt la capacité à les identifier, à les nommer et donc à tenter de les éviter. De plus, avec l'âge, l'acceptabilité des individus vis-à-vis de certaines contraintes diminue et certaines situations d'exposition aux inégalités qui étaient supportables avant, deviennent intolérables (Encadré 11).

« C'est bien pour un jeune étudiant mais le bruit le fait de pas avoir d'extérieur. Moi je pétais les plombs parce que je prenais mon petit dèj je posais mon bol dans la petite kitchenette je faisais deux pas et hop j'étais dans mon bureau pour toute la journée, des fois je ne sortais pas pendant une semaine de l'appartement. Je savais pas quoi faire sortir en bas de chez moi ? Y avait la rue, les voitures ou les parcs qui pour moi sont des parcs j'appelais ça des paillasons d'appartement où les petits vieux promènent leur chien pour les faire chier et donc il y avait des crottes partout et puis ça sent mauvais, les voitures qui passent autour du parc qu'on entend, c'est genre les espaces verts obligatoires ... » j'avais « envie de changement, besoin d'air » (E74)

« La foule, les Franco ça me plaît plus, peut être que j'ai pris un coup de vieux avant ça me plaisait maintenant l'été je fuis [...] c'est plus ce à quoi j'aspire, tranquille... » (E95)

Encadré 11: Extrait d'entretien sur la diminution de l'acceptabilité avec l'âge

Pour autant, ce n'est pas ou très rarement le vécu de ces IEE qui mène au déménagement. Le choix de déménager reste fortement lié aux étapes de la vie : la mise en couple, un nouvel emploi ou encore un divorce, la naissance d'un enfant. Par contre, une fois ce choix acté, les actifs interrogés piochent dans leur stock de perceptions et de représentations des IEE pour définir des critères et élaborer une stratégie (Figure 17). Les stratégies résidentielles sont donc intrinsèquement liées aux IEE. La stratégie élaborée est ensuite confrontée à la répartition des aménités et des inégalités, *i. e.* à la réalité du territoire. Cette confrontation mène les actifs interrogés à faire des choix et des compromis dans le but

d'atteindre un équilibre entre les points positifs et négatifs de leur environnement de vie. Les caractéristiques du logement, la localisation, le budget et la présence de certains équipements sont les principaux critères de choix, mais aussi les principaux critères de compromis. Une fois installés, les actifs interrogés vivent le territoire en le pratiquant et en l'impactant. La relation des actifs interrogés au territoire influence non seulement le territoire dans ses caractéristiques (prix du foncier, zones soumises au bruit ou à la pollution des voitures, dynamisme associatif) mais également les perceptions et représentations qu'a l'individu vis-à-vis des IEE. Le schéma suivant résume ces allers-retours entre représentations et réalité.

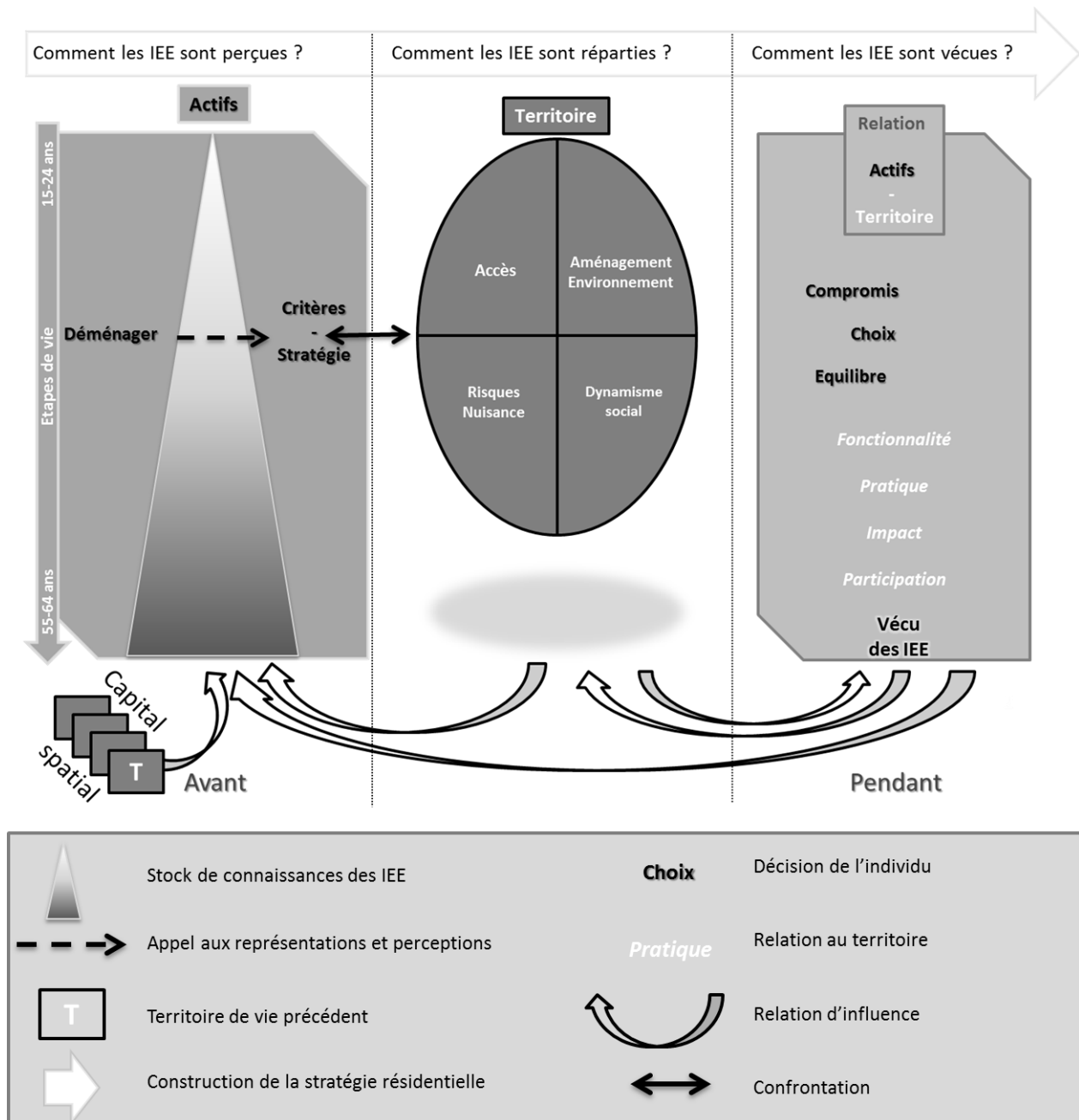


Figure 17: Le rôle des inégalités environnementales et écologiques dans la construction des stratégies résidentielles (conception réalisation : V.Kolb)

À travers l'analyse des stratégies résidentielles, l'inégalité d'accessibilité économique au logement est celle la plus fortement ressentie. L'accession à la propriété est une étape importante dans le parcours de vie. Comme les autres étapes de la vie, se mettre en couple,

avoir un enfant, est une sorte de passage obligé d'après les entretiens mais cette étape est beaucoup plus dépendante des caractéristiques du territoire.

6.3.1.2. ... limitées par les inégalités d'accessibilité économique au logement

L'accession à la propriété marque une rupture dans le parcours de vie des actifs interrogés. Dans un contexte littoral attractif, l'inégalité d'accessibilité économique au logement est fortement perçue. Pour de nombreux actifs interrogés, c'est un facteur influençant les possibilités de développement personnel. Cette inégalité oblige à faire des choix et, pour beaucoup, à modifier les futurs comportements du quotidien. En voulant accéder à la propriété, les actifs interrogés sont souvent obligés de se déplacer vers l'intérieur des terres ce qui modifie largement leur relation au territoire en termes de vie sociale et culturelle, de mobilité, et de consommation.

L'inégalité d'accessibilité économique est bien connue des populations et est directement intégrée lors de la recherche d'un bien immobilier. Dans le discours des individus, une différence apparaît entre ce qu'ils ont actuellement et ce qu'ils pourraient potentiellement avoir s'ils décidaient de devenir propriétaire. De plus, la rupture spatiale engendrée par les prix élevés du foncier dans la zone littorale et dans la zone urbaine centrale donne aux actifs interrogés qui ne peuvent pas y accéder l'impression d'une injustice environnementale qui se traduit par une rupture sociale profonde (Encadré 12).

« Pouvoir baisser les loyers et les prix ce serait idyllique ; ils sont trop élevés et ça entraîne un cycle d'embourgeoisement... il faudrait que ça soit plus accessible à tous et pas qu'on finisse comme dans les quartiers américains, à se renfermer, avec les bourgeois d'un côté et les grandes tours de l'autre côté. Parce qu'en gros là on va décourager les jeunes comme moi qui veulent devenir propriétaire et qui ont pas les moyens, les envoyer vers les deuxième voire la troisième couronne » (E.23)

« Le prix au mètre carré! L'immobilier est hyper difficilement accessible ; je cherche à acheter là, depuis que j'ai un CDI et en fait il faut des revenus... enfin voilà, par rapport à... j'ai quand même une bonne situation, avec un salaire qui est correct, je suis fonctionnaire. Et quand on veut acheter tout seul, on n'a pas trop le choix quoi... c'est vraiment hyper cher à la Rochelle, faut vraiment avoir les moyens de pouvoir s'installer » (E.83)

Encadré 12: Extrait d'entretien sur le rôle des prix du foncier sur la ségrégation spatiale

Dans la majorité des cas, les actifs interrogés sont conscients de la nécessité de réaliser des compromis importants pour accéder à la propriété. Même en ayant une situation stable et des revenus qu'ils considèrent comme convenables, le coût du foncier reste une limite (Encadré 12). Les compromis se font : soit sur le prix en faisant le choix de privilégier la proximité à certaines aménités urbaines et littorales et en augmentant en contrepartie la durée ou le coût des mensualités, soit sur la localisation, en privilégiant les caractéristiques du logement (taille, espace extérieur) mais en s'écartant des zones où le foncier est le plus élevé. Dans le premier cas, l'augmentation du budget sera contrebalancée par un accès rapide et facile à l'urbanité, ce qui permettra de réaliser des économies sur les déplacements. Dans le second cas, le temps passé dans le logement et dans ces extérieurs prend le pas sur l'accès aux aménités urbaines et littorales. L'inégalité d'accès économique au logement ne détermine pas seulement la distance du futur logement à la ville-centre et au littoral mais également les interactions (usages, pratiques..) qu'auront les actifs interrogés avec le territoire. La recherche d'un équilibre entre les impacts des prix du foncier et l'accessibilité physique du territoire est un objectif important pour de nombreuses personnes.

6.3.1.3. ... centrées sur les inégalités d'accessibilité physique au territoire

En effet, dans l'agglomération rochelaise, l'accessibilité est un critère déterminant de la stratégie résidentielle des actifs interrogés. Sur ce territoire de taille moyenne, « l'accessibilité à ... » est plus importante que la « présence de... ». 28% des critères de choix des logements sont liés à l'accessibilité. Les inégalités territoriales sont donc peu ressenties car compensées par une accessibilité accrue. Plusieurs raisons expliquent cette importance de l'accessibilité.

Tout d'abord, l'agglomération rochelaise est un territoire à taille relativement limitée où tout se trouve, selon les interviewés, à une distance acceptable. Cette caractéristique du territoire est fortement valorisée, surtout par les personnes ayant vécu dans de grandes villes, qui la voient comme une richesse et comme un vecteur de qualité de vie. L'absence d'un commerce ou d'une infrastructure à proximité de chez soi n'est pas importante car ce service sera forcément présent dans un rayon d'une trentaine de kilomètres. L'analyse du parcours de vie des individus est ici centrale pour comprendre la perception des distances mais également des conditions de trafic. Plus de la moitié des actifs interrogés ont vécu auparavant dans une plus grande ville ou dans sa banlieue proche (Paris, Bordeaux, Lille, Toulouse, Lyon). Quant aux conditions de trafic, les représentations sont alors influencées par ce qu'ils ont vécu auparavant. De fait, la majorité des interviewés parlent de « ralentissements » plutôt que de « bouchons » aux entrées et sorties de villes aux heures de travail. Ces interviewés font référence à des conditions bien pires dans d'autres endroits, ce qui leur permet de relativiser la situation rochelaise (Encadré 13). Cette comparaison accentue cette vision d'un territoire facilement accessible et renforce l'importance de l'accessibilité physique dans les stratégies résidentielles ainsi que l'usage de la voiture individuelle.

« Le matin vers 9h et le soir vers 18 h il y a du monde. Mais même quand y a du monde ça fait perdre une ou deux minutes maximum ce n'est pas non plus Paris quoi. Tant que ça ne dépasse pas 15 ou 20 minutes ce n'est pas vraiment contraignant. » (E.68)

« Une contrainte qu'il peut y avoir c'est la rocade, puisque quand je viens le matin je passe par la rocade, par Beaulieu et je prends la rocade à côté de chez Feu Vert, là... il m'est arrivé plusieurs fois qu'il y ait un bouchon, mais il faut relativiser par rapport à Paris. » (E.32)

« Ah ben les bouchons, c'est vrai qu'il y a de plus en plus de voitures sur la Rochelle, ça on s'en rend compte des fois le soir, sortir des Minimes ce n'est pas évident, ça dépend, y a des soirs ça passe bien, des soirs ça coince, on ne sait pas trop... mais bon ce n'est pas la banlieue parisienne non plus on ne va pas se plaindre » (E.47)

Encadré 13: Extrait d'entretiens: Relativité des conditions de trafic

Ensuite, l'importance du critère d'accessibilité est également appuyée par le contexte local de l'emploi. Beaucoup de couples d'actifs interrogés travaillent dans des pôles d'emploi différents. La localisation de leur lieu de résidence sur des axes est une manière d'optimiser les déplacements en réduisant les temps de trajets et l'impact des inégalités territoriales et d'accessibilité sur leurs modes de vie. Les conditions géographiques particulières de l'agglomération avec la structure des axes routiers en étoile à partir de la ville centrale ainsi que le caractère spécifique de la ville littorale (Figure 18) contraignent davantage la localisation des actifs interrogés qui veulent optimiser l'accès à l'emploi, aux aménités et aux infrastructures. La position non loin des axes La Rochelle-Marans au nord, La Rochelle-Niort à l'est et La Rochelle-Rochefort au sud est donc un élément d'attractivité. La configuration littorale, où, de fait, on ne dispose que d'une moitié de territoire, diminue les possibilités d'accès et concentre la pression sur les axes routiers existants.

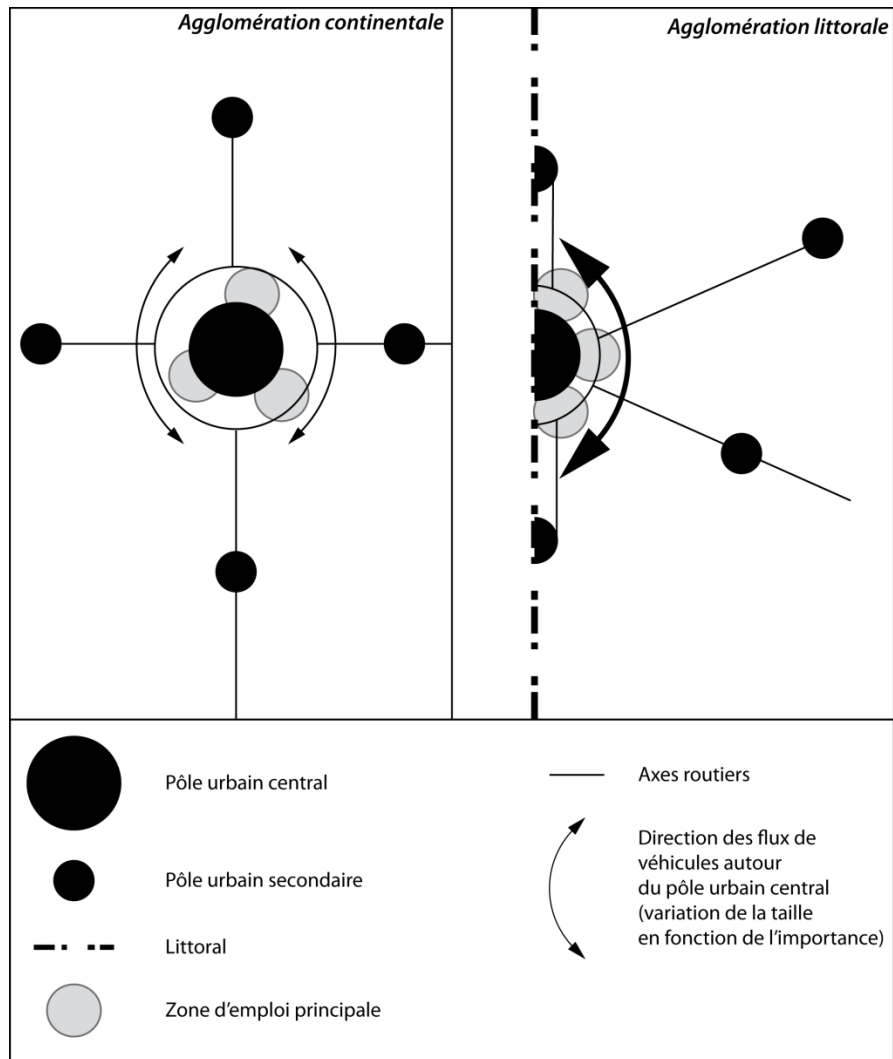


Figure 18: L'importance accrue de la localisation dans un contexte littoral (conception réalisation : V.Kolb)

À cause de ces contraintes spatiales, l'augmentation des mobilités peut être utilisée comme un effet de substitution à des environnements de vie dont la qualité territoriale est moins importante.

6.3.2. Les pratiques des actifs interrogés

6.3.2.1. *La mobilité comme effet de compensation aux inégalités territoriales ?*

Sur le territoire de l'agglomération rochelaise les emplois, les services, les commerces et les loisirs sont concentrés sur la zone centrale et sur le littoral sud.

Les entretiens montrent que les actifs interrogés ont une vision très fonctionnelle du territoire. Chaque lieu a ses propres fonctions : logement, loisirs ou emploi et l'accessibilité à ces différents espaces devient le maître mot. Si les actifs interrogés trouvent « normal » de ne pas avoir de commerces à la campagne, ils trouvent également « normal » de prendre la voiture pour s'y rendre car le territoire est aménagé ainsi. Cette vision fonctionnaliste de l'espace, qui se renforce à mesure que l'on s'éloigne de la ville-centre, mène à une segmentation de plus en plus forte des espaces de vie mais également à des pratiques différentes en fonction du lieu de vie.

Les trois cartes suivantes ont été réalisées sur les données des entretiens (Carte 19, Carte 20, Carte 21). Il a été demandé aux interviewés de décrire tous les déplacements effectués lors d'une semaine classique à partir de leur logement en fonction du mode de déplacement et des motifs. Les distances de ces déplacements ont ensuite été calculées de commune à commune. Les résultats présentés sont regroupés selon les trois grands types de communes présentées en partie 4.2 (p.147) (commune à forte urbanité, commune à urbanité moyenne, commune à faible urbanité).

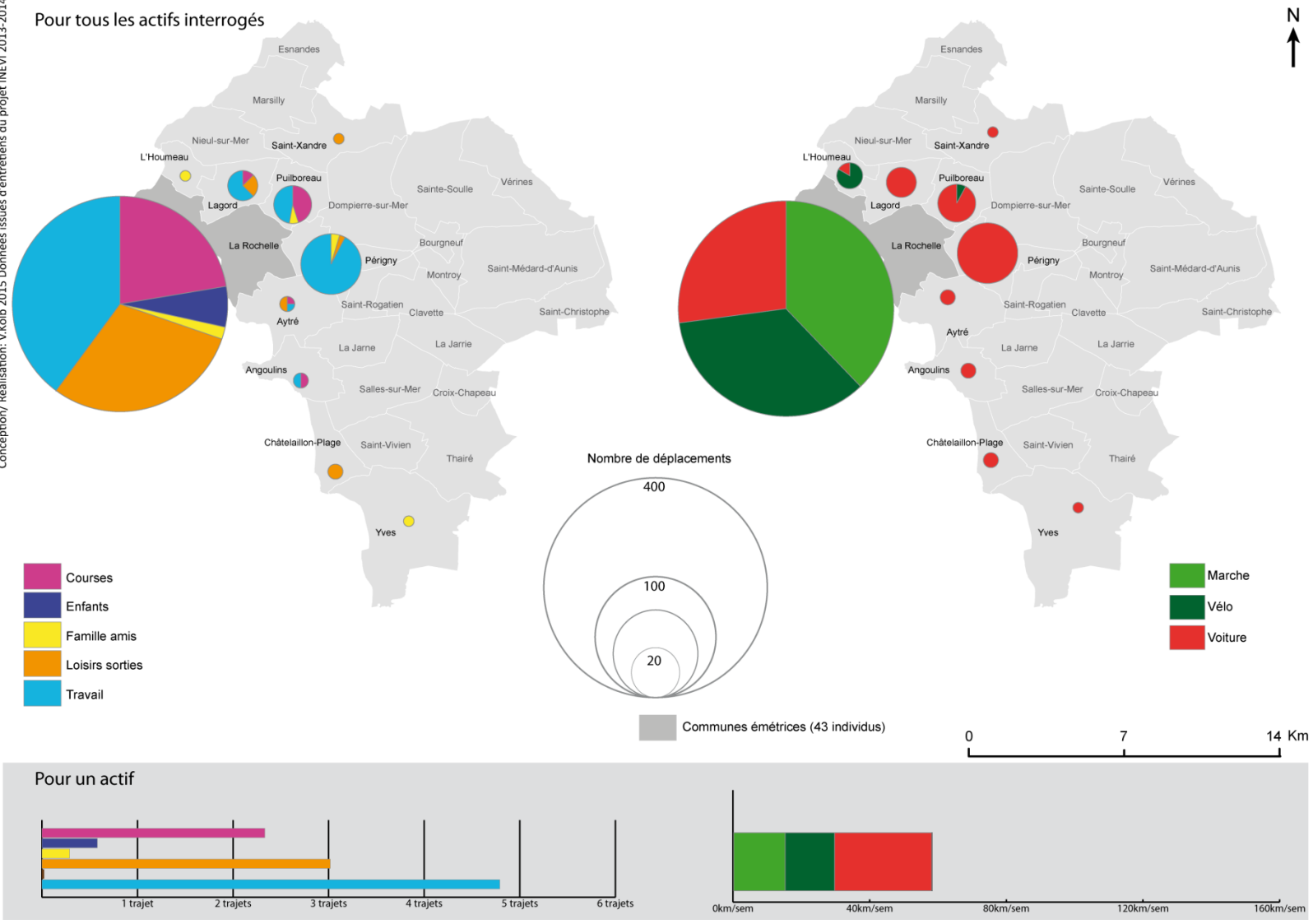
Les cartes montrent que plus on s'éloigne du centre, plus les distances parcourues sont importantes et plus la voiture a une place centrale dans les modes de déplacement. Par contre le nombre de trajets n'est pas lié aux distances parcourues. En moyenne, les actifs interrogés à La Rochelle parcourent 58 km pour 11 trajets (Carte 19), ceux vivant dans les zones à urbanité moyenne parcourent 127 km pour 13 trajets (Carte 20), et ceux de la seconde couronne parcourent 158 km pour 9 trajets (Carte 21). En effet, quand les habitants des zones centrales font un déplacement pour chaque motif, ceux des zones de seconde couronne regroupent plusieurs motifs sur un seul trajet. Cette stratégie leur permet de contourner les inégalités territoriales en minimisant les contraintes. C'est dans les zones à urbanité moyenne que le nombre de déplacements est le plus élevé. Pour autant il apparaît, à travers les réponses aux entretiens, que le plus souvent ce n'est qu'un ou deux trajets sur la semaine qui multiplient les destinations, la plupart des trajets sont simplement un aller-retour entre le logement et le lieu de travail. De plus, les trajets se font très souvent à horaires fixes. L'impression de liberté qu'offre l'usage de véhicule individuel par rapport aux transports en commun, est pourtant

216

fortement ancrée dans les représentations des individus les poussant à ne pas modifier leurs pratiques en étant persuadés d'optimiser leurs déplacements.

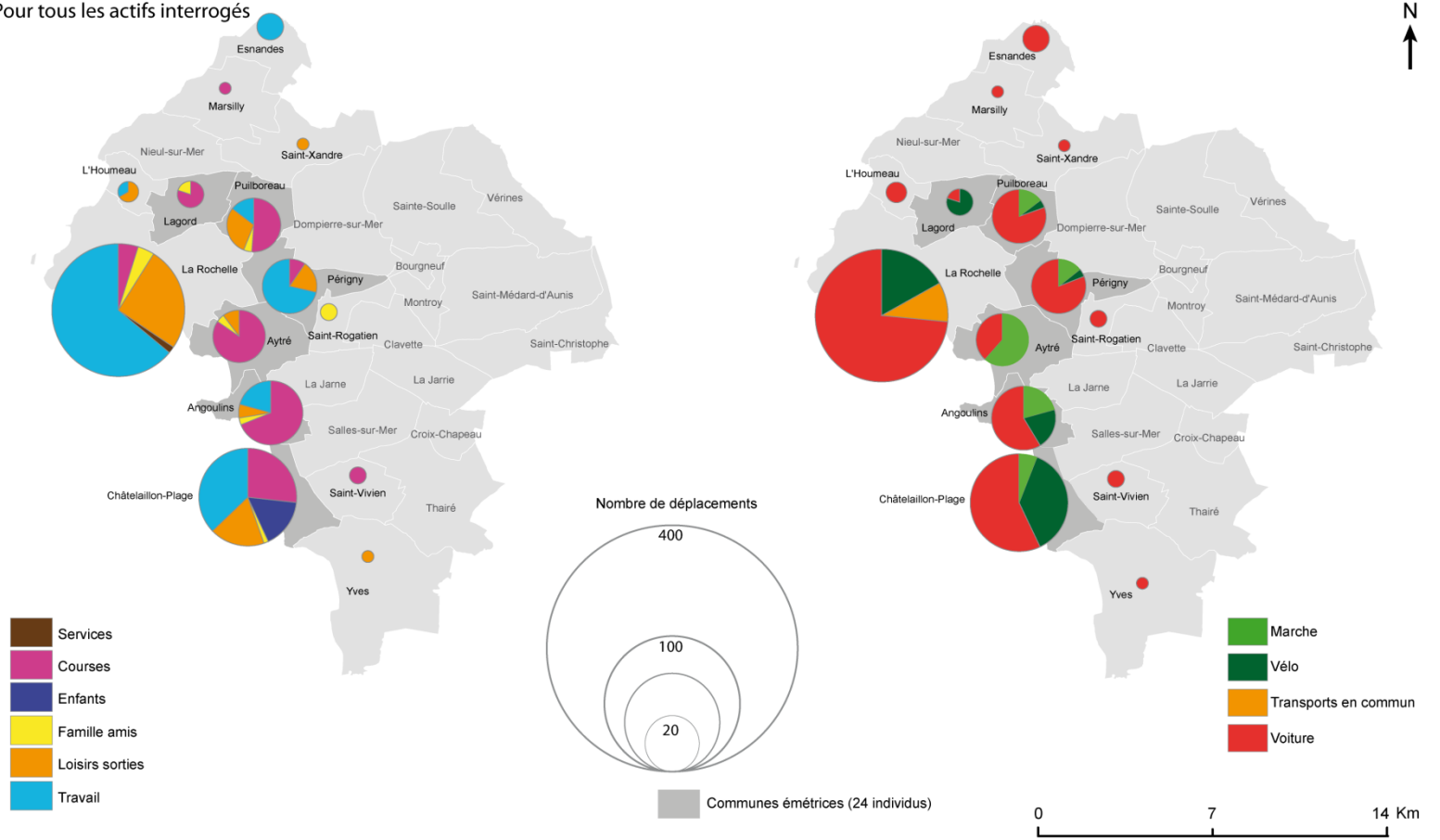
Le nombre de trajets pour aller au travail est plus ou moins le même en fonction des zones d'habitation (entre 4,5 et 5,5 trajets par semaine) par contre les modes de consommation sont très différents. En deuxième couronne, les déplacements liés aux courses sont beaucoup moins nombreux que dans les zones à urbanité moyenne (respectivement 1,5 trajet et 3,5 trajets par semaine). L'augmentation de la distance à la ville-centre est également à mettre en parallèle avec la baisse des déplacements pour les loisirs. En deuxième couronne, l'importance du logement et de ses extérieurs, visible à travers les critères de choix, a également une influence sur la mobilité. En effet, les actifs interrogés habitant dans les communes à faible urbanité ont plus tendance à effectuer une partie de leurs loisirs dans leur logement ou dans leurs extérieurs (bricolage, jardinage...)

Plus les actifs interrogés parcourent de kilomètres pour se rendre sur leur lieu de travail, moins ils en font pour d'autres activités. L'importance des déplacements pour l'emploi influence donc les autres pratiques de déplacement. Le nombre de trajets pour les loisirs est divisé par deux entre la zone centrale et la deuxième couronne. Les zones de loisirs principales sont La Rochelle et le littoral sud (Aytré, Angoulins, Châtelaiillon) où les plages sont aménagées. Les trois principaux pôles d'emploi sont Puilboreau, Périgny et La Rochelle. Pour faire leurs courses, les actifs interrogés se dirigent majoritairement vers les zones commerciales de Puilboreau et d'Angoulins et vers La Rochelle. Même si le nombre de modes de transport augmente avec la distance, la voiture reste majoritaire toutes zones confondues. Dans les zones à forte urbanité et à urbanité moyenne, les communes sont toutes utilisées pour d'autres fonctions que l'habitat, par contre en troisième couronne certaines communes n'ont que cette fonction (Saint-Vivien, Thairé, Yves, Saint-Médard-d'Aunis). Les inégalités territoriales à l'origine de ces déséquilibres engendrent de fait des inégalités d'accès physique aux aménités du territoire ainsi que des inégalités écologiques dans la production d'externalités.

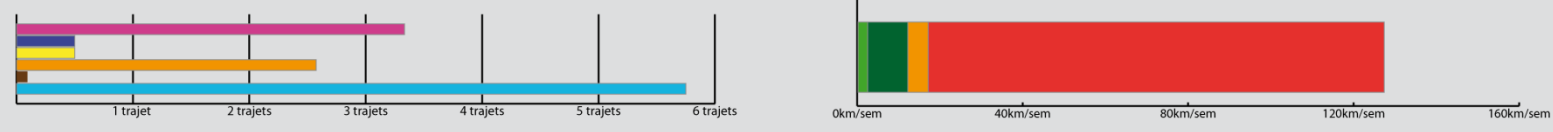


Carte 19: Déplacements des actifs interrogés vivant à La Rochelle sur une semaine type en fonction des motifs et des modes de transport

Pour tous les actifs interrogés

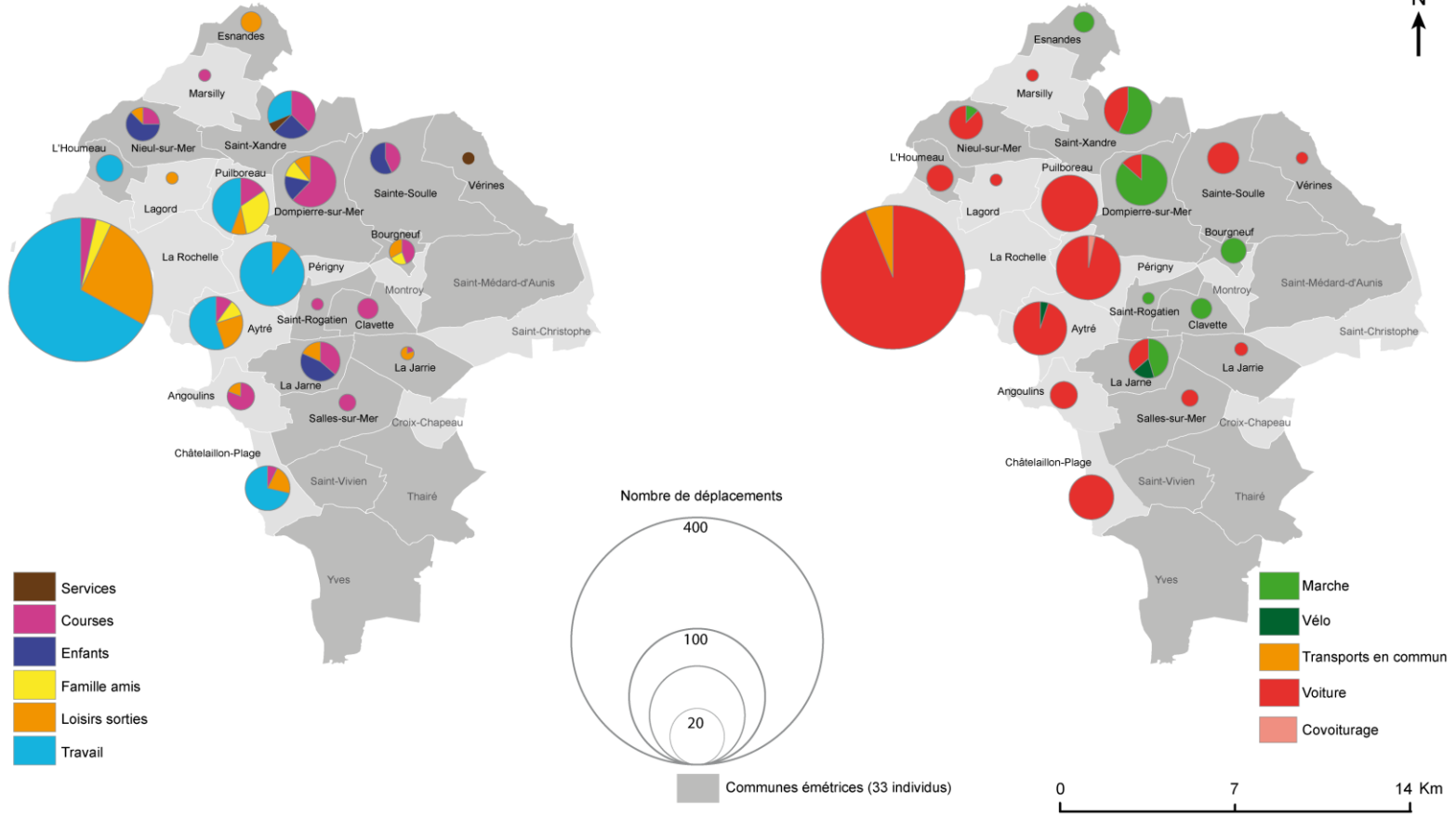


Pour un actif



Carte 20: Déplacements des actifs interrogés vivant dans les communes à urbanité moyenne sur une semaine type en fonction des motifs et des modes de transport

Pour tous les actifs interrogés



Pour un actif



Carte 21 : Déplacements des actifs interrogés vivant dans les communes à faible urbanité sur une semaine type en fonction des motifs et des modes de transport

6.3.2.2. *Des inégalités territoriales : un frein à l'utilisation des transports en commun ?*

De fait, les transports en commun sont très peu utilisés par les actifs interrogés. Sur notre échantillon, 10 personnes utilisent les transports en commun et seulement 4 d'entre elles plusieurs fois par semaine. 47 personnes nous ont dit que rien ne les ferait basculer vers des modes de transports en commun. La grande majorité de ces personnes utilisent leur voiture au quotidien pour des raisons pratiques, de rapidité, et de souplesse. Là encore, la taille du territoire, les conditions de circulation mais également le parcours de vie jouent un rôle important sur l'utilisation des transports en commun (Encadré 14). Il y a ici deux cas de figures majoritaires :

- soit les actifs interrogés ont vécu dans une grande ville et ont énormément utilisé les transports en communs et n'en n'ont donc plus envie ;

- soit ils ont vécu principalement dans des espaces à faible urbanité où l'usage de la voiture pour tous les déplacements est commun. Les transports en commun ne font alors pas partie de leur culture.

« Non je prends jamais le bus, vu que je suis véhiculé après c'est compliqué là où on se situe, de prendre un bus... y en a un, mais c'est l'attente, c'est machin... t'as l'impression de perdre du temps » (E.13)

« J'ai un certain ras le bol lié à une longue vie parisienne et beaucoup d'usage de transport en commun dans la foule et des longs temps de transport, y a un sentiment de plus envie » (E.27)

« Après je me suis pas du tout habituée à prendre d'autres moyens que ma voiture en fait, je n'ai pas pris connaissance de tout ce qui est bus, Yélo... tous ces trucs là je me suis pas du tout intéressée.» (E.82)

Encadré 14: Extrait d'entretien sur les raisons de refus d'utiliser des transports en commun

De plus, il apparaît que le système en étoile de transport en commun avec un passage pour de nombreuses lignes par la place de Verdun, en centre-ville, ne permet pas, d'après les actifs interrogés, de maximiser les déplacements. Les trajets sont souvent plus longs qu'en

voiture et moins directs (obligation d'un changement au moins), ce qui n'est pas très attractif dans un territoire de taille moyenne comme celui de l'agglomération rochelaise. Les transports en commun ont également des fréquences et des amplitudes horaires faibles dans les zones de secondes couronnes qui ne permettent pas, par exemple, d'aller au cinéma le soir. La voiture, qui ne soumet les actifs interrogés qu'à très peu de contraintes horaires, est donc clairement le mode de transport le plus simple à utiliser.

Pourtant, la multiplication des déplacements est souvent mal évaluée à travers son impact sur la vie quotidienne. L'effet de la distance est sous-estimé et remet en cause la stabilité des individus dans le lieu. À partir de la cinquantaine il semble que les actifs interrogés se projettent moins à long terme et espèrent pouvoir diminuer leurs déplacements par un changement de domicile.

6.3.3. Les perceptions

6.3.3.1. Les inégalités face aux risques et aux nuisances : entre méconnaissance et relativisme

Les inégalités face aux risques et aux nuisances et leurs impacts sur la vie courante sont globalement sous-estimés par les actifs interrogés. Dans leurs discours, un lien est tissé entre l'environnement de vie et les risques et les nuisances subis. Ce lien, surtout présent en zone urbaine, renforce la tolérance des individus à certaines nuisances comme le bruit dans les rues en soirée en centre-ville ou à proximité des axes routiers qui sont alors perçus comme partie intégrante de leur environnement.

Bien que les actifs interrogés soient capables de citer un certain nombre de risques et de nuisances (Tableau 54 et Tableau 55), ils considèrent que leur exposition à ces éléments est faible. Les actifs interrogés se sentent globalement en sécurité.

Dans le détail, en ce qui concerne les risques, le risque d'agression cité par près de 42% des répondants de La Rochelle apparaît comme le risque le plus important (Tableau 54). Dans les communes à urbanité moyenne, le risque de tempête est le plus cité (29,2%) ainsi qu'en dans les communes à faible urbanité où il est à égalité avec les risques liés à la vitesse excessive

de circulation des véhicules. Les risques d'inondation liée à une tempête, à un accident piéton ou à vélo et les risques industriels (présence des usines Alstom, Holcim, Rhodia) sont majoritairement cités à La Rochelle et les communes à urbanité moyenne. Par contre, les risques d'accident de la route et de cambriolage sont plus perçus par les personnes vivant en première et deuxième couronne.

	La Rochelle : commune à forte urbanité	Communes à urbanité moyenne	Communes à faible urbanité
Risque de mauvaises rencontres	41,90%	8,30%	0,00%
Risque naturel (tempête)	11,60%	29,20%	21,20%
Risque lié à la vitesse de circulation	7,00%	16,70%	21,20%
Risque d'inondation lié à une tempête	16,30%	16,70%	3,00%
Risque d'accident piéton ou vélo	14,00%	12,50%	6,10%
Risque industriel (Alstom, Holcim, Rhodia)	16,30%	12,50%	3,00%
Risque d'accident de la route	4,70%	16,70%	12,10%
Risque de cambriolage	4,70%	12,50%	15,20%
Risque sanitaire (traitement des voiries, pollution)	11,60%	8,30%	6,10%
Risque sismique	0,00%	8,30%	12,10%

Tableau 54: Les principaux risques cités par les actifs interrogés comme étant présents dans le cadre de vie en fonction du lieu d'habitation (Les valeurs supérieures à 10 % sont représentées en jaune)

Bien qu'il existe une certaine conscience du risque, cela ne provoque pas toujours une adaptation des comportements. En effet, les actifs interrogés ont tendance à relativiser les risques encourus (Encadré 15).

« Ben risque naturel jusqu'il y a pas longtemps dans la résidence j'ai vu des papiers comme quoi il risquait d'avoir une inondation du coup ils nous ont demandé de retirer les voitures des parkings souterrain mais je ne l'ai pas trop pris au sérieux, je me sens pas en danger ici » (E.52)

« On vit quand même dans une zone Seveso, mais bon après en termes de perception... bon si je vivais juste en face des bonbonnes, là j'y penserais tous les jours, mais là... même si ça reste en zone à risques... je ne le ressens pas comme ça. » (E.6)

Encadré 15 : Extrait d'entretien sur la perception des risques

En ce qui concerne les nuisances, on remarque que ce sont les actifs interrogés de troisième couronne qui se sentent le moins exposés. Globalement, le bruit est la principale

source de nuisance mais elle se manifeste sous différentes formes en fonction des zones: bruit des voitures, des trains, des voisins, des infrastructures de loisirs, des lieux de sorties nocturnes (Tableau 55). Outre le bruit, la pollution est également ressentie à travers les désagréments liés au trafic routier. Enfin, la dégradation des véhicules, les problèmes de stationnement ainsi que la mauvaise hygiène de certaines rues, sont également ressenties comme des nuisances par les habitants de La Rochelle.

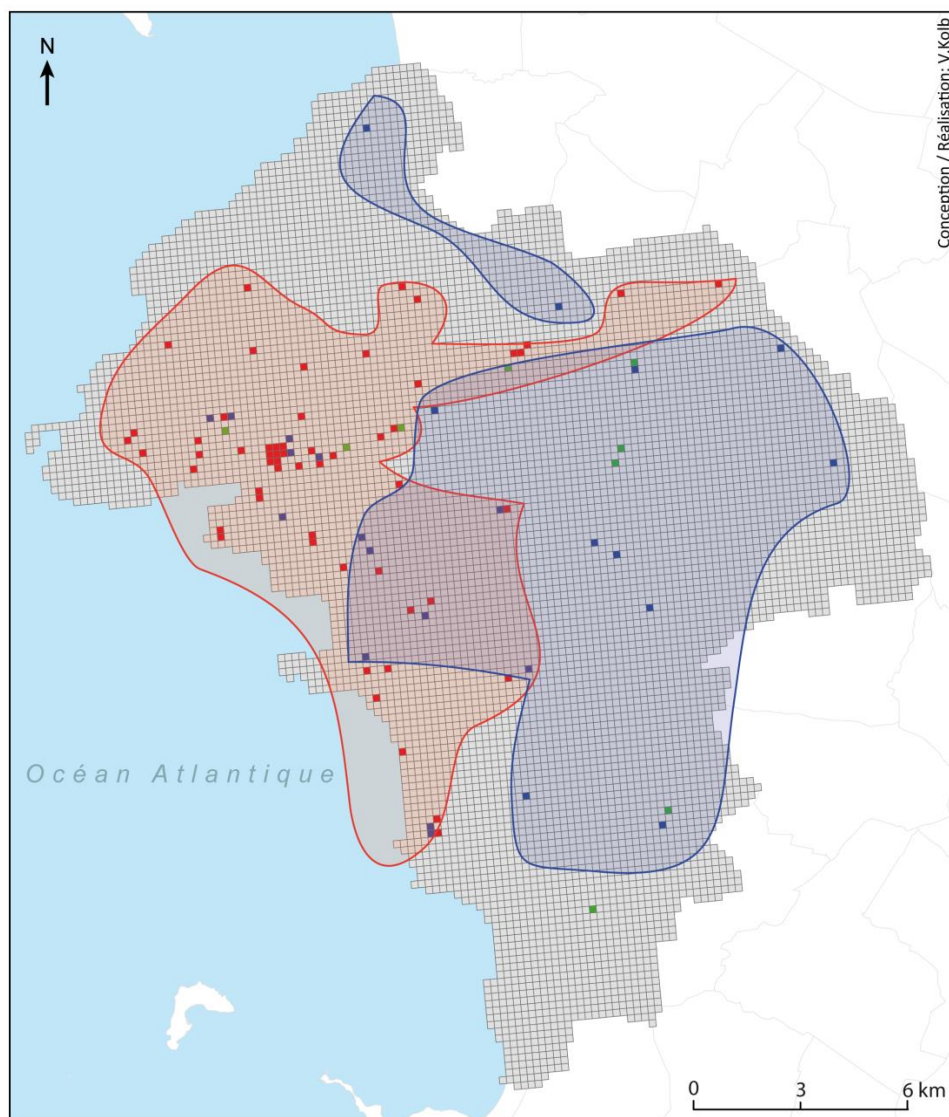
	La Rochelle : commune à forte urbanité	Communes à urbanité moyenne	Communes à faible urbanité
Bruit et désagréments liés à l'importance du trafic routier	11,60%	33,30%	21,20%
Incivilités du voisinage	11,60%	16,70%	24,20%
Bruit lié au voisinage	14,00%	12,50%	15,20%
Dégradation des voitures	11,60%	0,00%	3,00%
Problèmes de stationnement	11,60%	4,20%	0,00%
Bruit lié au trafic ferroviaire	0,00%	16,70%	3,00%
Bruit lié à une infrastructure de loisirs	2,30%	16,70%	0,00%
Bruit lié aux sorties nocturnes	11,60%	0,00%	0,00%
Saleté de la rue	11,60%	0,00%	0,00%

Tableau 55: Les principales nuisances citées par les actifs interrogés comme étant présentes dans leur cadre de vie en fonction du lieu d'habitation (Les valeurs supérieures à 10 % sont représentées en jaune)

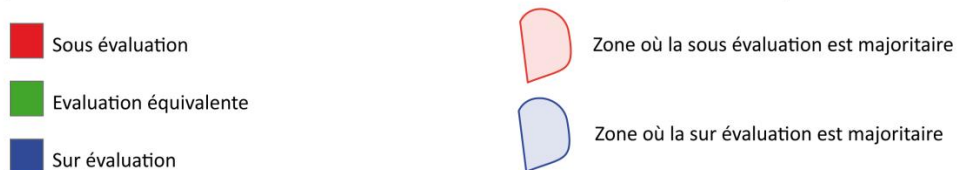
La comparaison entre l'évaluation donnée par les interviewés sur leur exposition aux risques et aux nuisances et l'évaluation réalisée à travers notre indicateur montre qu'il y a un réel décalage entre ce que l'on peut mesurer dans le cadre d'un indicateur et ce qui est perçu par les populations. De même, lorsque les évaluations sont similaires, les risques et les nuisances auxquels les personnes se sentent exposées ne sont pas toujours ceux qui ont été mesurés. Par exemple, l'interrogé numéro 26 habite dans un carreau en bord de mer (risque de submersion) et non loin d'un axe routier (bruit du trafic routier et pollution) où l'évaluation des risques et des nuisances est à son maximum. Cet interrogé se considère réellement comme fortement exposé à des nuisances et à des risques, mais un décalage apparaît entre les éléments auxquels il fait référence et ceux qui sont mesurés. En effet, il ne cite ni la route ni la mer, ce dernier s'attache au risque sismique et aux nombreux désagréments que cause son

voisinage. Ce résultat montre le décalage très net entre la mesure des IEE liées à l'exposition aux risques et aux nuisances et la perception des habitants de ces inégalités. Elles ne portent tout simplement pas sur les mêmes faits réels de société.

Si l'on compare le niveau de risques et de nuisances auquel les actifs interrogés se sentent exposés par rapport à l'état des lieux risques et nuisances que nous avons constitué avec des données quantitatives (5.5 p.172), il apparaît que 63% des actifs interrogés sous-estiment les risques et les nuisances auxquels ils sont exposés et 29% les surestiment. Les actifs interrogés qui sous-estiment les risques ont tendance à être un peu plus jeune, à ne pas avoir d'enfants et à vivre depuis moins longtemps dans le logement. En termes de localisation, les actifs interrogés qui sous-estiment le plus fortement les risques et les nuisances, habitent davantage dans le pôle urbain central (La Rochelle et communes à urbanité moyenne) alors que ceux qui surestiment leur exposition sont ceux qui habitent dans les espaces, plus ruraux, à faible urbanité (Carte 22).



Evaluation du carreau par l'actif y habitant par rapport à l'évaluation par indicateur



Cette carte permet de comparer la perception des actifs interrogés à l'évaluation par indicateurs de l'exposition aux risques et aux nuisances

Carte 22: Une évaluation comparée de l'exposition aux risques et aux nuisances

6.3.3.2. *La modification des territoires : entre aggravation et compensation des inégalités*

Une agglomération est constituée de différents territoires qui ont développé des dynamiques d'aménagement très différentes en fonction de leur rôle, de leur ancienneté et de leur position géographique dans l'intercommunalité. Le rôle de chaque commune change dans le temps ; la ville est une sorte d'organisme vivant qui croît, s'étale et qui par capillarité transmet son caractère urbain aux espaces alentour. De fait, certaines inégalités territoriales se traduiront par des différences d'évolution et de modification des territoires. Ces différences peuvent, selon les cas, soit aggraver le sentiment d'inégalité soit le compenser. Elles engendrent ainsi un sentiment d'inégalité dans la maîtrise de la modification des territoires et dans la capacité d'action. Le fait de ne pas maîtriser l'évolution de son territoire de vie est un élément vecteur d'inégalité. Deux caractères d'évolution des territoires ressortent des entretiens. Le premier est lié à la modification du profil social des habitants à travers une gentrification des territoires, notamment en position littorale. Le second est lié à la modification des caractéristiques de la structure urbaine à travers la densification notamment dans les zones périurbaines.

La densification

Dans les communes à urbanité moyenne, la densification est le facteur le plus important qui provoque un sentiment d'inégalité dans la maîtrise de la modification du territoire de vie. Ce sentiment est davantage notable chez les propriétaires installés depuis un certain temps et qui ont été témoins des changements dans les choix d'aménagement. Dans les communes à urbanité moyenne, au moment de l'installation de certains propriétaires, le territoire était constitué majoritairement d'espaces ouverts (champs, lotissement à très faible densité construite). Mais aujourd'hui, la forte demande et les nouvelles logiques d'aménagement font que ces espaces deviennent de plus en plus urbanisés et leurs caractéristiques se modifient. La densification est vue comme un élément vecteur d'une baisse de la qualité urbaine et comme un moyen pour la municipalité d'optimiser le foncier en termes d'impôts (Encadré 16). Les nouvelles dynamiques d'aménagement sont ressenties comme des attaques vis-à-vis des populations qui possèdent de grandes propriétés et qui ont bénéficié d'une époque où la

maison individuelle sur grande parcelle était courante. Comme vu dans l'état de l'art, dans les espaces de moindre densité, les habitants ont la sensation de pouvoir mener un mode de vie plus durable à travers des pratiques comme la récupération des eaux de pluie, le compostage ou encore la consommation de leur production potagère (Desjardins & Mettetal, 2013).

« C'est un urbanisme qui est devenu très béton avec une commune qui est moins petit village... qui est plutôt ville dortoir, plutôt que petit village... les logements autour ils sont construits avec un étage, c'est gênant si on veut se mettre sur sa pelouse tranquille à poil. » (E.46)

« L'autre jour, on s'est dit avec mon voisin, ils sont en train de nous faire une espèce de truc c'est immonde, les uns sur les autres ça va être du béton à outrance. Alors c'est une volonté de la commune qui veut densifier, parce que figurez-vous que l'autre jour on a reçu des papiers dans les boîtes aux lettres parce qu'ils ne supportent pas qu'il y ait des gens comme nous qui avons un terrain comme ça. Il faut qu'on densifie, donc ils nous ont proposé une heure d'architecte gratuit pour qu'on densifie. Mais moi je n'ai pas envie, moi j'ai envie de me baigner à poil dans ma piscine, j'ai envie d'être chez moi, alors ça va parce qu'on est tous dans le même état d'esprit avec les voisins, alors l'autre jour on s'est dit on va monter un comité parce qu'il y en a marre de ce qu'ils font là-bas c'est n'importe quoi. Là ils en ont rien à faire de l'environnement quand ils construisent des trucs pareils. Le but s'est de multiplier les taxes d'habitation pour optimiser le foncier parce que sur 100 m de sol ils ne vont pas en mettre qu'un de péquin, ils vont en mettre douze des taxes d'habitation. A mon avis c'est ça la préoccupation de la commune c'est pas possible autrement » (E.28)

« Pour l'instant [...] c'est pas mal, mais comme je sais qu'il va falloir construire sur toutes les parcelles, ça peut tuer la qualité aussi, et puis monter des immeubles de 3 étages... je ne suis pas très objective, parce que j'ai vu des plans, mais... non mais voilà c'est une qualité de vie aussi que d'être entourés d'arbres » (E.60)

Encadré 16: Extrait d'entretien sur la perception de la densification

La gentrification

Le second effet de la modification du territoire de vie est lié à la gentrification des territoires littoraux. Certains actifs interrogés installés depuis quelques années ressentent un décalage croissant avec les nouveaux arrivants ; d'autres plus récemment installés, trouvent que les infrastructures sont trop dédiées à une partie de la population (Encadré 17). Que ce soit parce que les néo-arrivants sont plus âgés ou parce qu'ils ont des revenus plus élevés, la

différence de profil socio-économique est ressentie comme une modification du territoire non maîtrisable et liée à la valeur foncière des biens immobiliers. La gentrification joue sur la perception de la capacité d'action des individus que ce soit en termes de possibilité d'accès au territoire mais également en termes de maîtrise de la modification du territoire.

« Y a un truc qui commence à me déplaire, c'est que comme les prix sont de plus en plus élevés, ce sont des gens qui ont de plus en plus d'argent et la culture de l'argent... ça devient, je trouve, moins agréable dans ce sens-là, c'est ça qui me dérange le plus aujourd'hui, c'est que les gens achètent de grosses maisons, rénovent de grosses maisons, font construire des trucs énormes, se baladent avec des voitures énormes ; ce qui me gêne aujourd'hui c'est que ce sont des gens qui ont de gros moyens qui viennent habiter Angoulins, de plus en plus et il y a de moins en moins de jeunes qui viennent s'installer ; c'est des couples qui ont beaucoup d'argent et dont, pour la majorité, les enfants sont grands ; c'est ça le gros problème du village peut-être que l'esprit du village va partir avec tout ça (E.59)

« Une des problématique qui empêche les évolutions ou le changement positif, c'est que y a beaucoup de retraités en fait sur la Rochelle et que les lieux de décision sont occupés par des retraités. Et donc du coup, les projets ou les dynamiques enclenchées sont validés par des retraités. C'est des gens qui dans vingt ans seront plus là, qui prennent des décisions sur l'évolution des quartiers, sur l'évolution de l'urbanisme. Et du coup pour moi c'est problématique, mais je n'ai pas vu de possibilité de changer ça. » (E.88)

Encadré 17: Extrait d'entretien sur la perception de la gentrification

La compensation

La perception des inégalités par les actifs interrogés peut également être atténuée par un phénomène de compensation immédiat ou à venir. Certaines inégalités ressenties et perçues sont considérées comme devant s'estomper avec le temps. Le fait de se projeter dans un avenir meilleur permet aux actifs interrogés de relativiser leur situation actuelle. Par exemple, certains actifs interrogés, habitant dans les communes entrée en 2014 dans l'agglomération considèrent que le manque d'équipements ou de bus sera bientôt moins marqué car ils pourront bénéficier des services de la CDA (Encadré 18).

« Dans le cadre de vie, il manque un petit peu de services, j'ai bon espoir que ça change, maintenant qu'on est dans la CDA par exemple une pharmacie ou un médecin ; on a une boulangerie, bon elle n'est pas très bonne ; finalement il y a peu de services actuellement sur Thairé. » (E.72)

« Heureusement la mairie a fait en sorte qu'il y ait des logements sociaux qui se créent... [...] et donc heureusement y a tous ces gens qui ont afflué et qui remplissent l'école à nouveau, parce qu'il y a une classe qui a été fermée. » (E.59)

Encadré 18: Extrait d'entretien sur la représentation des effets compensatoires

Cette représentation d'un effet compensatoire à venir est également visible dans les critères de choix de la localisation, 4% des actifs interrogés ont pour principal motif de localisation le fait d'être dans le périmètre de la CA. Ensuite, certains phénomènes sont compensés par d'autres. La création de nouveaux logements en habitation à loyers modérés compense les phénomènes de gentrification dans les communes littorales par exemple (Encadré 18).

6.3.3.3. Perception globale de l'exposition aux inégalités environnementales et écologiques

Comme vu tout au long de ce travail de recherche, il apparaît essentiel d'avoir une approche systémique pour analyser les IEE car elles sont dépendantes entre elles et la lutte contre certaines inégalités influence la distribution d'autres inégalités. Par exemple, si l'on met en place des transports en commun plus réguliers ou si l'implantation de certains services est décidée sur telle partie du territoire, alors cela peut influencer directement les inégalités d'accessibilité économique au logement, une augmentation des services pouvant provoquer une augmentation du foncier.

La perception d'exposition aux inégalités environnementales et écologiques est corrélée à la localisation des actifs interrogés sur le territoire (Figure 19). On observe que les inégalités d'accès économique au logement sont inversement corrélées aux inégalités d'accessibilité physique au territoire. Quand la première diminue à mesure que l'on s'éloigne de la zone centrale, la seconde augmente. Les inégalités de vie sociale et de capacité d'action ainsi que d'exposition aux risques et aux nuisances sont le plus ressenties dans les communes à urbanité

moyenne par opposition à la deuxième couronne, La Rochelle étant entre les deux. Enfin, les deux types d'inégalités territoriales sont perçus relativement de la même manière entre La Rochelle et les communes à faible urbanité alors qu'elles sont moins ressenties dans les communes à urbanité moyenne.

Par contre il est important de noter que les descripteurs utilisés pour identifier des inégalités ne sont pas les mêmes selon les parties du territoire. Des inégalités similaires peuvent avoir des causes différentes. Par exemple, à La Rochelle et en seconde couronne les actifs interrogés ressentent des inégalités territoriales liées aux facteurs de dynamisme territorial. Quant à La Rochelle cette inégalité est décrite par le manque d'emploi, la trop grande densité ou encore par des problèmes identifiés dans l'aménagement urbain, en seconde couronne elle est plutôt liée aux manques de commerces, de services ou encore de dynamisme.

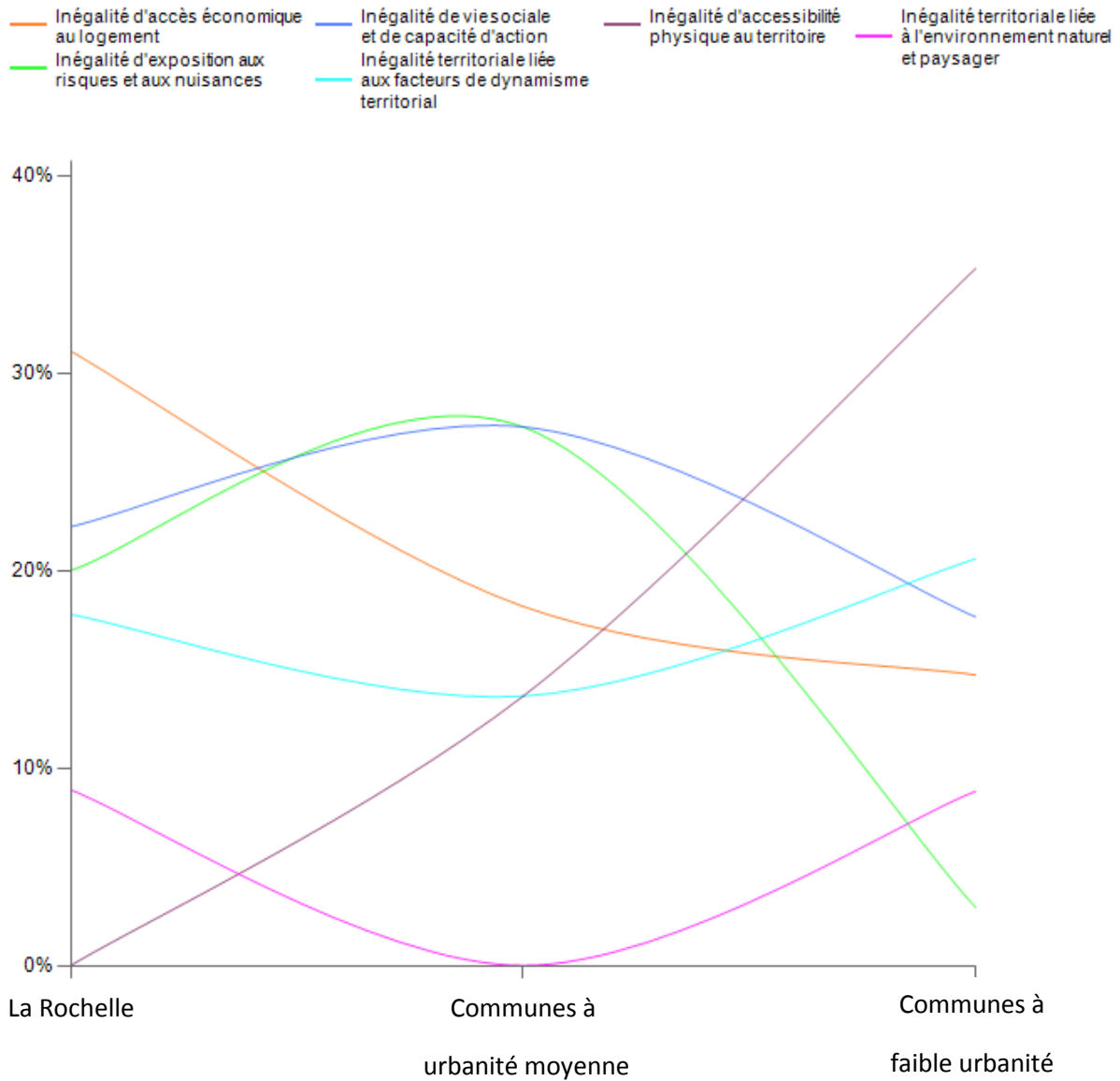
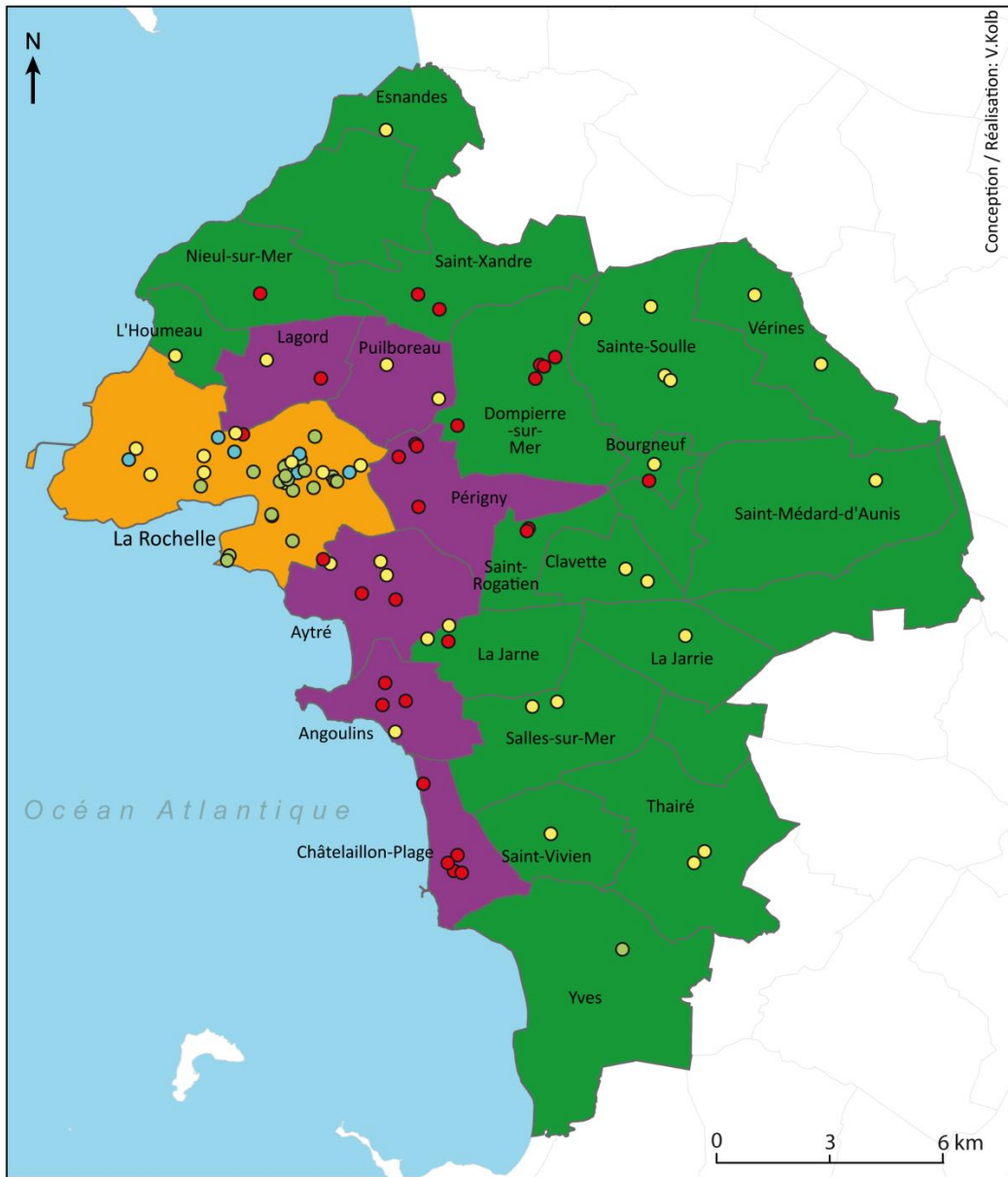


Figure 19: Perception, par les actifs interrogés, des inégalités environnementales et écologiques vécues dans leur territoire de vie selon le type de commune.

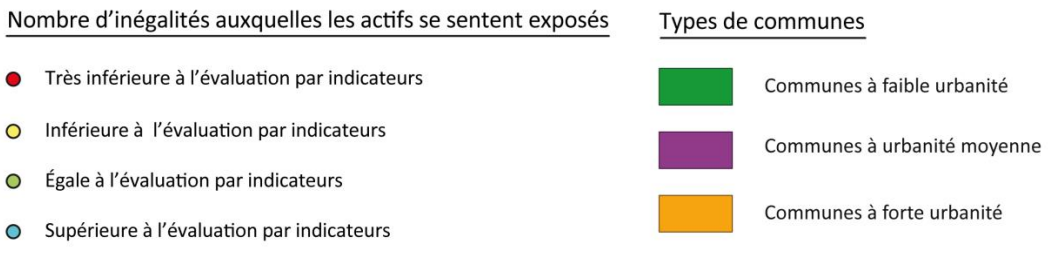
L'indicateur synthétique de qualité du territoire permet de connaître le nombre d'inégalités auxquelles sont exposés les habitants de chaque carreau. Parallèlement, la question sur les aspects les plus négatifs et contraignants du territoire de vie renseigne sur les inégalités auxquelles les actifs interrogés se sentent exposés. La corrélation nulle (-0,038) entre ces deux résultats, montre l'importance de la double approche, quantitative et qualitative, réalisée dans le cadre de ce travail. En effet l'une permet d'identifier la majorité des vecteurs d'inégalités

présents sur le territoire et l'autre permet d'analyser les aspects qui sont pour les individus, vecteurs d'inégalités. La comparaison entre l'évaluation par indicateurs et celle par entretiens montre un motif de répartition qui s'approche beaucoup des classes constituées en partie 4.2 (Carte 23). Dans la commune centre de La Rochelle, le nombre d'inégalités évaluées par les actifs interrogés se rapproche le plus de l'évaluation par indicateur. En effet, près de 60% des actifs interrogés font une évaluation égale à celle des indicateurs. Par contre, dans les communes à urbanité moyenne l'évaluation des actifs interrogés est la plus différente de notre évaluation par indicateur. 66% des actifs interrogés dans cette zone font une évaluation très inférieure à celle par indicateurs. En deuxième couronne, 60% des actifs interrogés ont également tendance à sous-évaluer leur exposition aux inégalités mais dans une moindre mesure par rapport aux interrogés habitant dans les communes à urbanité moyenne. Enfin, seuls des actifs interrogés de La Rochelle surévaluent le nombre d'inégalités auxquelles ils sont exposés (16%).

L'importance de l'accessibilité physique aux différentes aménités du territoire ainsi que le rôle du cadre naturel se retrouve encore dans ces résultats. En effet dans l'entre-deux, entre ville et campagne, les actifs interrogés se sentent le moins exposés aux inégalités. Dans cet espace, ils ont rapidement accès à l'urbanité mais également au littoral. Ces critères influencent la perception des actifs interrogés en minimisant leur sensation d'exposition aux autres inégalités.



Conception / Réalisation: V.Kolb



Source: Entretiens menées et indicateurs constitués dans le cadre de projet INEVI (2012-2015)

Carte 23: Des perceptions qui dépendent de la localisation : Comparaison entre l'évaluation par indicateurs et celle par entretiens, par rapport au type de commune

Les actifs interrogés ne sont pas seulement soumis aux inégalités environnementales et écologiques mais ils sont également acteurs de la distribution spatiale de ces inégalités que ce soit par leur comportement en termes de mobilité ou encore par leur participation à la vie locale. La partie suivante a pour but d'analyser le positionnement des actifs interrogés face aux inégalités.

6.4. Positionnement des actifs interrogés face aux inégalités environnementales et écologiques

6.4.1. Minimisation des impacts individuels

Lorsqu'ils vivent dans le territoire, les actifs interrogés produisent des inégalités écologiques de différents types. La production d'impacts négatifs est reconnue par certains mais minimisée par des justifications diverses (48%). Pour d'autres, elle est complètement ignorée (52%). Les impacts que les actifs interrogés pensent avoir sur leur territoire de vie sont générés par l'absence de tri des déchets (5%), par le dérangement de leur voisinage en étant bruyant (7%), par la faible implication dans la vie locale (7%), par la pollution due à leur comportement (chauffage, consommation) (11%) et enfin 27% considèrent polluer l'environnement avec leur voiture. Bien qu'ils reconnaissent leurs comportements, il n'y a pas de réelle volonté de changement.

38% des personnes interrogées considèrent donc qu'ils polluent leur environnement de vie. Mais la grande majorité d'entre eux minimisent leurs impacts sur le territoire. Selon la logique de l'enquête, cette minimisation se fait par différentes justifications :

- **L'inévitabilité de l'impact** : dans ce cas de figure, les actifs interrogés considèrent que les activités de tous les jours sont sources de pollution et ont une position fataliste par rapport à ce constat (Encadré 19).

« Nous ben oui on consomme de l'énergie automatiquement c'est un impact négatif parce que entre les énergies fossiles électriques etc... et avec une forte part de nucléaire mais bon c'est des impacts écologiques incontournables mais j'essaie de m'équiper de lampes LED pour moins consommer plein de petites choses et on a deux voitures et une moto ça c'est négatif mais je m'en sers pas souvent mais c'est négatif d'un point de vue environnemental » (E.39)

Encadré 19: Extrait d'entretien sur l'inévitabilité de la production d'externalités négatives

- **La compensation magique** : quand on les questionne sur leur production d'externalités, ces actifs interrogés la reconnaissent notamment par l'usage important de la voiture mais très rapidement, ils mettent en avant un autre comportement qu'ils ont et qui permet de compenser cette production d'externalités comme par exemple le fait de trier ses déchets (Encadré 20).

« Moi je ne pense pas en avoir d'impacts négatifs...parce que...je ne suis pas exemplaire, mais je ne suis pas un pollueur, j'essaye d'être un bon citoyen, de trier, je ne vais pas faire chier mes voisins, je ne suis pas un casseur... je pense que je n'ai pas d'impacts négatifs... enfin à part la voiture, qui, j'en ai conscience est un impact négatif, mais à côté de ça je compense, je trie mes déchets. » (E.23)

Encadré 20: Extrait d'entretien sur la sensation de compensation des externalités négatives

- **La justification par la comparaison** : les actifs interrogés font un parallèle entre leur comportement et les comportements d'autres personnes qui à leurs yeux ont un comportement pire. Ils diminuent ainsi dans leur perception, leur rôle dans la production d'externalités. Les actifs interrogés reconnaissent leur impact mais considèrent que comme les autres le font, ils peuvent également le faire. Les individus considèrent souvent les ressources environnementales comme limitées, mais comme faisant partie d'un bien commun dont tout le monde a le droit de jouir (Encadré 21).

« Ben oui, parce que j'ai une voiture et une maison qu'il faut chauffer...comme tout le monde quoi, je n'ai pas l'impression d'être plus négatif » (E.57)

Encadré 21:Extrait d'entretien sur la justification de la production d'externalités par comparaison

La prise en compte du local sur le global n'est pas un élément dominant. Très souvent le comportement n'est pas considéré comme grave d'une part parce qu'il est répandu, mais aussi parce que les discours des individus montrent une impression de compensation par d'autres comportements. De plus, les problèmes plus globaux engendrés par la production d'externalités semblent lointains et l'enquêté pense souvent ne pas pouvoir y faire quelque chose.

Comme nous l'avons vu précédemment (partie 6.3.2.2), l'utilisation de transport en commun et la modification des comportements sont des choses qui sont encore peu envisageables par les personnes interrogées. Afin de diminuer leurs impacts, les enquêtés ont besoin d'y voir un intérêt. En effet, les actifs interrogés qui utilisent les transports en commun, qui ont des comportements énergétiques plus durables, ou qui trient leur déchets ne le font pas uniquement pour préserver la planète mais bien parce que cela est plus pratique pour eux ou encore parce qu'ils font des économies.

De plus, la lutte contre les inégalités environnementales et écologiques n'est pas perçue comme étant du ressort des actifs interrogés habitant le territoire. Nous nous sommes donc attachés à comprendre comment les actifs interrogés voient leur rôle vis-à-vis de ces inégalités, quels leviers ils pensent pouvoir activer pour les diminuer et quelles inégalités sont selon eux prioritaires à diminuer.

6.4.2. Capacité ou incapacité d'action

6.4.2.1. Sur quelles inégalités faut-il agir et à quelle échelle?

Comme nous l'avons vu précédemment, il y a un décalage entre ce que nous pouvons mesurer et ce qui est ressenti par les populations étudiées. À travers les entretiens, nous avons questionné les actifs interrogés sur les changements qu'ils aimeraient apporter à leur territoire

de vie, à l'échelle de leur quartier dans un premier temps, puis à l'échelle de leur commune. Cette démarche permet d'identifier les inégalités environnementales et écologiques qui sont les plus contraignantes selon eux. Que ce soit à l'échelle des quartiers ou à l'échelle des communes les vecteurs d'inégalités identifiés par les actifs interrogés sont identiques (Tableau 56), par contre, leur importance est différente en fonction de l'échelle (Tableau 57).

Tout d'abord, on peut noter que les actifs interrogés sont force de proposition. En effet, pour contrer les inégalités territoriales liées aux facteurs de dynamisme territorial, les actifs interrogés identifient principalement l'équipement des territoires en commerces et services (Tableau 56). De plus, les actifs interrogés ont le sentiment que l'offre ne correspond pas toujours à la demande notamment sur les horaires (qui ne permettent pas aux actifs interrogés de fréquenter les services ou les commerces qui sont à proximité de leur logement), sur les débits internet qui freinent les possibilités de télétravail ou encore sur les équipements pour jeunes enfants qui sont souvent inexistantes. Il y a également un sentiment d'inégalité vis-à-vis de la cohésion de certaines communes où les améliorations ne se portent pas sur l'ensemble de la commune mais uniquement sur certains quartiers. Pour lutter contre les inégalités d'accessibilité physique au territoire, les cheminements sont remis en cause, que ce soit sur les modes doux ou motorisés. De plus, même si, comme nous l'avons vu précédemment, les actifs interrogés se voient difficilement basculer sur des modes de transport collectifs, ils considèrent que leur amélioration diminuerait les inégalités.

Ensuite, il apparaît que diminuer les inégalités face aux risques et aux nuisances passe selon les actifs interrogés par l'amélioration de la gestion des déchets et le nettoyage des rues. Dans certains espaces très urbains, à proximité des lieux de sorties, le manque d'hygiène ou le dépôt des sacs poubelles dans les rues sont souvent évalués comme une nuisance. La maîtrise de la circulation automobile est selon les actifs interrogés un levier important dans la diminution des inégalités face aux risques et aux nuisances.

De même, la limitation de l'urbanisation et la sauvegarde des espaces naturels sont également les meilleurs moyens de lutter contre les inégalités territoriales liées aux caractéristiques environnementales et paysagères. La périurbanisation sous forme de

lotissement n'est pas considérée comme vecteur de qualité mais plutôt d'uniformisation négative des espaces territoriaux. La végétalisation des territoires urbains mais également ruraux et agricoles devrait, selon les actifs interrogés, permettre de diminuer le sentiment d'inégalité.

De la même manière, pour diminuer les inégalités de vie sociale et de capacité d'actions, les actifs interrogés prônent une concertation forte avec les élus et la sauvegarde de l'identité de chaque commune. La crainte est également dans l'uniformisation des espaces construits et la perte d'identité locale. La création d'espaces de vie commun et l'encouragement à la création de lien social est selon les actifs interrogés le meilleur moyen de limiter cette inégalité.

Enfin, pour lutter contre l'inégalité d'accessibilité économique aux logements, il apparaît nécessaire pour les actifs interrogés d'encadrer davantage les prix du foncier. Cet encadrement devra passer par des politiques d'encouragement à la mixité sociale. La mixité et l'encadrement des loyers devraient permettre de limiter les effets de ségrégation dans certaines parties du territoire.

IEE	Facteurs de diminution selon les actifs interrogés
Inégalités territoriales liées aux facteurs de dynamisme territorial	Equiper en infrastructures culturelles, en lieux de sorties, en espaces de loisirs
	Equiper en services adaptés à la population (horaires, internet, crèche)
	Equiper en services de proximité (boulangeries, boucheries, banques, santé)
	Meilleure cohésion de l'aménagement urbain (architecture, gestion commune de quartier)
Inégalités d'accessibilité physique au territoire	Améliorer la circulation
	Améliorer l'aménagement de la voirie, créer des cheminements sur sites propres
	Améliorer les trajets et la fréquence des transports en commun
	Aménager des espaces de stationnement notamment pour résidents
Inégalités face aux risques et aux nuisances	Améliorer la gestion des déchets, le nettoyage des rues et diminuer la pollution
	Limiter la circulation automobile
	Limiter la vitesse de circulation
Inégalités territoriales liées aux caractéristiques environnementales et paysagères	Mettre plus de végétation
	Sauvegarder les espaces naturels
	Limiter l'urbanisation
Inégalités de vie sociale et de capacité d'action	Augmenter la concertation entre la mairie et les habitants
	Encourager les échanges entre habitants: créer du lien social, aménager des espaces de vie commune
	Sauvegarder l'identité communale
Inégalités d'accessibilité économique au logement	Encadrer l'augmentation des prix pour limiter l'embourgeoisement
	Encourager la mixité sociale

Tableau 56: Les facteurs de diminution, selon les actifs interrogés, des inégalités environnementales et écologiques

En revanche, en changeant d'échelle le poids des inégalités sur le territoire de vie des actifs interrogés n'est pas le même. Les actifs interrogés vont, en fonction de l'échelle, cibler préférentiellement certaines inégalités (Tableau 57). Globalement, les inégalités territoriales liées aux facteurs de dynamisme territorial et les inégalités d'accessibilité physique au territoire sont, toutes échelles confondues, celles qui touchent le plus les actifs interrogés et celles contre lesquelles il faut le plus lutter.

Les inégalités face aux risques et aux nuisances apparaissent liées à la proximité, alors qu'à l'échelle de la commune, elles sont citées en sixième position, elles apparaissent en deuxième place à l'échelle du quartier. Parallèlement, la lutte contre les inégalités de vie sociale et de capacité d'action doit se faire à l'échelle des communes plus qu'à celle du quartier. Enfin, les inégalités ayant le moins de poids sur leur territoire de vie actuel sont les inégalités d'accessibilité économique au logement. Ce résultat fait écho à la partie 6.3.1.2 (p.211) où nous avons observé que ces inégalités touchent surtout les actifs interrogés dans leur stratégie de localisation plutôt que dans leur territoire de vie actuel. Il est important de comprendre, à présent, dans quelle mesure les actifs interrogés pensent être acteur de ces changements et comment ces derniers pensent pouvoir agir sur ces inégalités.

	Au quartier	A la commune
Inégalités territoriales liées aux facteurs de dynamisme territorial	1	1
Inégalités face aux risques et aux nuisances	2	6
Inégalités d'accessibilité physique au territoire	3	2
Inégalités territoriales liées aux caractéristiques environnementales et paysagères	4	4
Inégalités de vie sociale et de capacité d'action	5	3
Inégalités d'accessibilité économique au logement	6	5

Tableau 57: Classement par les actifs interrogés, en fonction des échelles d'action, des inégalités environnementales et écologiques qu'ils citent (1= très important à 6= peu important)

6.4.2.2. Comment agir contre les inégalités ?

Comme vu dans la partie 6.3.3.2, les actifs interrogés ont souvent l'impression de ne pas maîtriser les changements qui se produisent dans leur territoire de vie. Il y a une sorte de distance entre ce qui est décidé en termes d'aménagement et ce qui peut être maîtrisé par les habitants. Cette impression de non maîtrise est renforcée par le manque d'information (Encadré 22). Les actifs interrogés pensent qu'il est du rôle des municipalités de les informer sur les changements qui sont en œuvre. L'information semble diminuer la sensation d'inégalité car elle permet d'intégrer les actifs interrogés au processus en cours.

« On n'est pas informé de toute la vie du quartier, au niveau de la mairie, des travaux en cours, je ne veux pas participer au conseil municipal, mais au moins qu'il y ait une information. Je suis déjà allée à la mairie plusieurs fois ; y a pas d'information sur tous les travaux qui se passent dans la ville et surtout dans notre rue. C'est un gros truc qu'ils ne comprennent pas à la mairie d'Aytré, alors qu'à la Rochelle dès qu'ils posaient un truc on avait un papier dans la boîte aux lettres en disant attention, même dans la rue d'à côté ils nous signalaient qu'il y avait des travaux. A Aytré on peut nous bloquer la rue, t'as jamais rien... c'est vraiment un problème de communication entre la mairie et ses citoyens, ça passe pas quoi... c'est quand même un dû aux citoyens... c'est une information qui devrait être donnée. Parce que t'as pas de panneaux lumineux ou de panneaux d'information qui sont posés sur la voie, parce que vu qu'on est quand même une commune très passante pour aller sur la Rochelle, il devrait y avoir l'info pour les gens aussi qui passent tous les jours quoi... donc c'est un défaut d'informations à la fois pour ceux qui y habitent et ceux qui y passent. » (E.60)

Encadré 22: Extrait d'entretien sur le manque d'information sur la modification du territoire de vie

La grande majorité des actifs interrogés pense, qu'en tant qu'habitant, on peut agir sur son environnement de vie. Les différentes manières d'agir pour améliorer le territoire de vie peuvent être regroupées en 3 grands groupes (Figure 20).

Le premier groupe d'action est du ressort individuel (47% des réponses), solution la plus citée et valorisée par les actifs interrogés. Ce groupe est composé de deux comportements. Tout d'abord selon une grande part des actifs interrogés, il s'agit d'échanger avec les autres, de créer du lien social, de faire vivre son quartier et de se respecter les uns les autres pour que l'environnement de vie s'améliore. Par contre, l'identification de ce levier ne les pousse pas à le mettre en œuvre. Par manque de temps, par manque de lieux dédiés, les actifs interrogés vivent souvent les uns à côté des autres, et ne connaissent souvent pas ou très peu leur voisinage. Si les actifs interrogés ressentent comme une inégalité le fait de ne pas maîtriser les changements en cours dans leur territoire, ils restent persuadés que des changements positifs peuvent être mis en œuvre principalement par eux. Cette démarche individuelle peut également se traduire par la remontée directe des problèmes à la mairie en échangeant avec les élus. Pour autant, très peu d'actifs interrogés participent à la vie locale de leur commune. Les associations dans lesquelles ils sont inscrits (souvent pour pratiquer du sport) sont souvent localisées dans

d'autres communes et ils ont une connaissance très limitée de la vie associative locale, partant souvent du principe qu'elle ne répond pas à leurs attentes.

Le second groupe d'action est du ressort collectif (21% des réponses), pour ces derniers le territoire de vie peut être amélioré par la constitution d'associations ou de comités de quartier. Ces regroupements permettent selon ces actifs interrogés de mieux revendiquer et d'avoir un poids suffisant pour se faire entendre par les municipalités.

Le troisième groupe d'action est du ressort politique (15% des réponses). Ces actifs interrogés pensent qu'en votant ou en devenant élu et donc en participant au conseil municipal qu'une amélioration de l'environnement de vie peut être réalisée. Selon ces actifs interrogés tout est du ressort du politique et ce sont les élus qui peuvent le plus influencer la qualité du territoire de vie.

Enfin, 9% des actifs interrogés pensent qu'ils n'ont que peu d'impact sur leur territoire de vie et que pour l'améliorer, il faut en changer. Pour ces derniers, seuls des moyens financiers ou un déménagement sont des solutions qui peuvent les amener à améliorer leur territoire de vie.

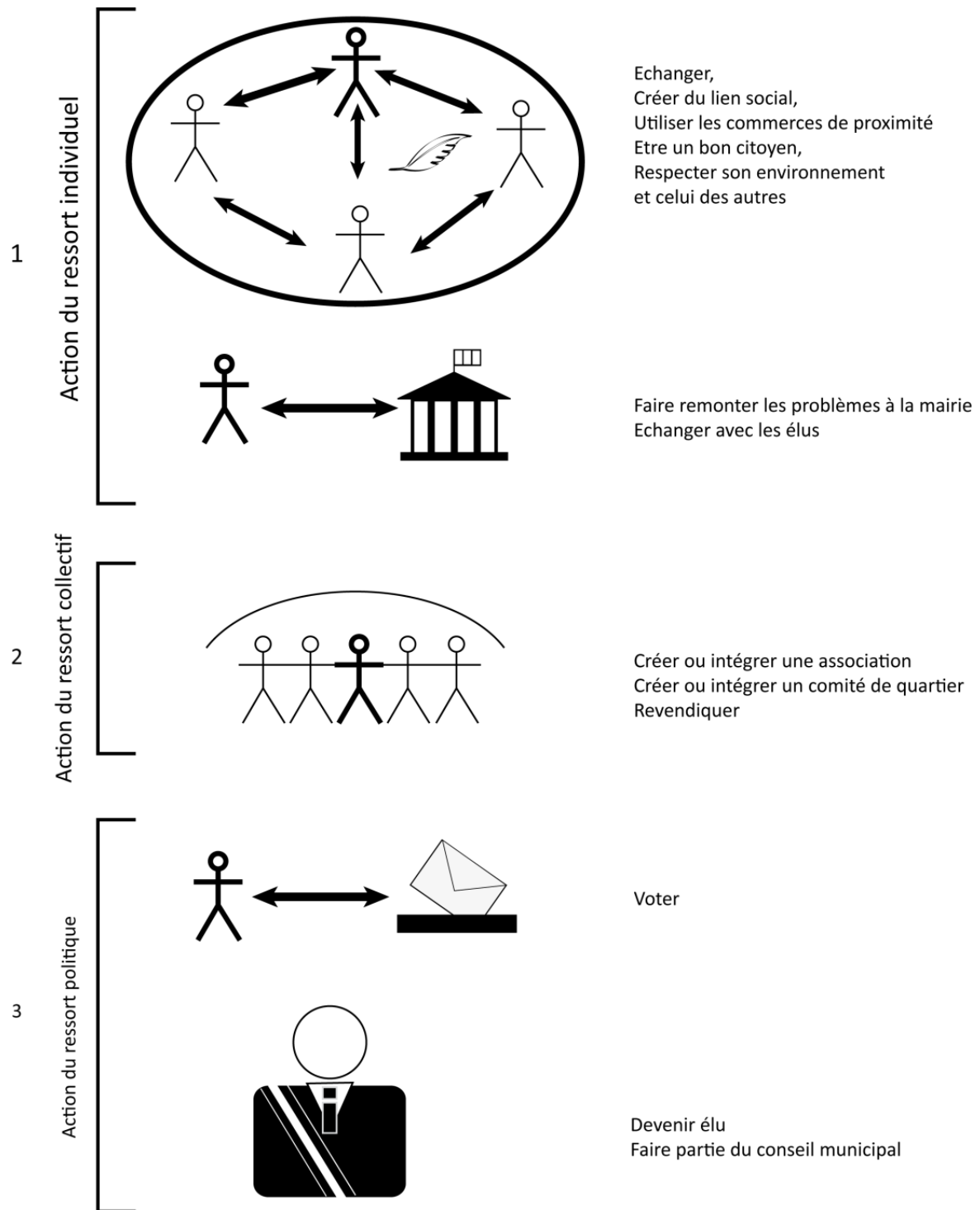


Figure 20: Les actions pour diminuer les inégalités et améliorer le territoire de vie selon les actifs interrogés



L'étude qualitative de la perception, des représentations et des comportements des actifs interrogés sur la distribution des IEE est complémentaire aux analyses quantitatives précédemment réalisées. En effet, les entretiens permettent d'ajouter à la compréhension des vecteurs d'inégalités et de leurs effets sur les comportements des actifs. Ils permettent de comprendre pourquoi certaines inégalités sont vécues comme injustes quand d'autres sont relativement acceptées.

Tout d'abord, la qualité de l'environnement naturel diminue le ressenti global vis-à-vis des inégalités, le littoral étant porteur de significations globalement positives. Mais cette qualité est également vectrice d'autres inégalités notamment celles sur l'accessibilité économique au logement. L'accession à la propriété, contrainte par les prix élevés du foncier, influence non seulement la répartition des actifs interrogés et leur capacité à jouir des différentes aménités naturelles et urbaines mais également leur production d'externalités. De plus, la qualité générale du territoire influence également la perception des risques et des nuisances qui est largement minimisée et relativisée que ce soit dans l'exposition ou dans la production.

Ensuite, on observe que face aux IEE, les actifs interrogés développent des comportements adaptatifs notamment en termes de mobilité mais également vis-à-vis des activités pratiquées dans le temps libre. Les personnes habitant des zones à faible urbanité n'augmentent pas nécessairement leur mobilité mais tentent d'optimiser leurs déplacements, les caractéristiques de leur logement leur permettant d'y avoir une partie de leurs loisirs. Par contre, dans les communes à urbanité moyenne où l'accessibilité est accrue, les actifs interrogés multiplient les trajets motorisés individuels bien qu'ils aient davantage accès à des modes de transport durables collectifs ou individuels.

De même, l'évolution de certains territoires dans les communes à urbanité moyenne en termes de typologie d'aménagement ou de composition de la population (Périgny, Angoulins) n'est pas toujours perçue positivement mais plutôt comme quelque chose d'imposé

injustement. Ce sentiment d'injustice est augmenté par la faible implication des actifs interrogés à la vie locale et, de fait, par leur manque d'information. Même si les échanges et la concertation avec les élus apparaissent comme pouvant diminuer le ressenti d'inégalités, les actifs interrogés semblent persuader que les changements les plus importants sont de leur ressort et que la richesse de la vie locale qui leur permettrait de s'identifier en tant qu'individu appartenant à une société est centrale dans l'amélioration du territoire de vie.

Enfin, un décalage apparaît entre les inégalités mesurées dans le cadre des typologies et des indicateurs et les inégalités ressenties par la population que ce soit dans leur niveau d'importance ou dans leur type. Les éléments vecteurs d'inégalités pour les habitants ne font pas nécessairement l'objet de mesure par les aménageurs. En effet, les nombreuses nuisances nocturnes en centre-ville de La Rochelle, le manque d'hygiène dans certains espaces, les problèmes liés à la qualité des logements (isolation phonique notamment), à l'agencement des lotissements qui peut générer des tensions de voisinage ou encore au manque de dynamisme local sont des éléments peu mesurables et de fait très dépendants de la relation entre les caractéristiques des environnements et les critères de qualité de chaque individu.

Conclusion

Ce travail s'appuie sur l'analyse de plusieurs échelles mettant en avant différentes IEE auxquelles des réponses diverses peuvent être apportées. Parler IEE revient à poser la question du rôle des politiques d'aménagement dans leur existence et de fait des échelles d'analyse et de lutte contre ces inégalités. En effet, comme nous l'avons vu dans l'état de l'art les IEE sont des inégalités en partie liées à l'aménagement des territoires et leur intérêt est de mener à la recherche de solutions pratiques à des problèmes quotidiens. Aussi, il apparaît pertinent de les étudier sur des territoires d'action, comme les communautés d'agglomération pour observer les effets des choix d'aménagement sur la répartition corrélée des inégalités et des populations. En effet, dans ce travail 5 échelles ont été étudiées (nationale, du littoral, de la commune, infra communale, du territoire de vie) qui chacune ajoute du détail à la compréhension des IEE. Les différentes approches sont donc complémentaires. Notre travail montre que l'échelle à laquelle

sont analysées les inégalités modifie la perception que l'on a de ces dernières et met également en avant l'importance tant temporelle que spatiale des points de comparaison quand on aborde les inégalités. Les inégalités existent dans la comparaison entre deux objets au sein d'un contexte commun. Une comparaison entre des espaces géographiquement très différents par la taille, la localisation, les logiques socio-économiques ou démographiques ou au niveau de développement n'est, en effet, pas pertinente.

En offrant des niveaux de détails différents les échelles analysées dans ce chapitre permettent de mieux comprendre la répartition des IEE. Nous avons vu que la spécialisation des communautés d'agglomération littorales peut mener à des phénomènes de ségrégation socio-spatiales au sein des territoires. L'approche à l'échelle des communes montre la présence d'un double gradient du littoral vers les terres et de la ville vers les communes périphériques. Les états des lieux ont permis de nuancer le poids de certaines données et d'appréhender les effets compensatoires ainsi que les interrelations qui peuvent apparaître entre les IEE. Enfin, l'ajout d'une approche qualitative a permis d'offrir un nouveau regard sur les analyses statistiques et sur l'influence des IEE sur les comportements des individus. Elle montre notamment la place centrale de l'environnement naturel, l'importance de l'intensité de l'urbanité des communes de résidences, mais également du référentiel des individus. Pour finir, un décalage apparaît entre ce que l'on peut mesurer à travers les données statistiques et ce qui est ressenti comme injuste par les populations.

Chapitre 5. Approche systémique des inégalités environnementales et écologiques à partir de l'analyse des relations entre populations et territoire de vie

Introduction

La communauté d'agglomération de La Rochelle est un territoire fortement doté en aménités environnementales. C'est également un territoire de taille moyenne qui offre une qualité de vie d'un certain niveau, ce qui renforce l'idée d'une certaine homogénéité territoriale diminuant les inégalités. Pourtant, il y a au sein de l'agglomération une hétérogénéité forte entre les groupes sociaux ainsi que des espaces à forte valeur environnementale soumis à des pressions importantes (marais littoraux, zone côtière). Ces écarts entre les populations sont liés pour partie à la forte attractivité de la zone littorale pour les populations aisées et vieillissantes. En effet, certaines zones du territoire ou en périphérie proche sont habitées par des populations avec un fort pouvoir économique (Île de Ré, Châtelailon-Plage) quand d'autres sont composées en majorité d'habitats sociaux et de populations plus précaires (Quartier de Mireuil, Quartier de Villeneuve-les-salines). En parallèle, la forte valeur environnementale de certaines zones renforce leur attractivité en termes d'urbanisation et d'usages récréatifs. La qualité générale de l'environnement n'empêche donc pas l'existence de problèmes environnementaux et sociaux qui font de la communauté d'agglomération de La Rochelle un bon terrain d'étude des IEE.

Les inégalités environnementales et écologiques permettent d'avoir une approche territoriale en abordant les différents vecteurs d'inégalités auxquels les aménageurs (collectivités, administrations..) sont confrontés. L'accessibilité, la répartition des infrastructures, des emplois, des services, la qualité des paysages, les typologies de logements, les risques, les nuisances et l'implication des populations dans la vie communale sont autant de domaines que les politiques d'aménagement des territoires peuvent influencer. L'approche par les IEE est donc avant tout une approche du territoire qui questionne l'aménagement et son influence sur la répartition des inégalités socio-spatiales. L'approche par les IEE a un intérêt très

fort car elle permet de dialoguer sur des bases communes avec les collectivités mais également avec les habitants du territoire.

1. L'intérêt d'une approche globale, multi scalaire et qualitative des inégalités environnementales et écologiques

1.1. L'échelle nationale et l'échelle du littoral

À ces échelles, les deux diagnostics territoriaux permettent d'identifier certaines IEE existantes au sein des communautés d'agglomération étudiées. À cette échelle, ce sont comme vu précédemment les inégalités territoriales qui sont les plus visibles. Ces inégalités liées aux caractéristiques territoriales héritées influencent les dynamiques d'aménagement actuelles. L'analyse de ces inégalités permet de mieux comprendre ensuite les profils des communes au sein de l'agglomération. Les inégalités liées aux caractéristiques territoriales héritées permettent aussi d'observer des logiques géographiques différentes (CA de La Côte d'Azur, Ca du Nord de la France). De plus, ces échelles montrent l'influence de l'emprise spatiale des communautés d'agglomération sur la visualisation des inégalités écologiques produites par les populations (par exemple, plus les CA sont étalées plus elles englobent des communes fournissant peu d'emplois et où l'utilisation de la voiture est dominante). Elles posent ainsi la question des limites de l'accroissement des agglomérations et de la taille optimale d'une EPCI pour la maîtrise des inégalités. L'analyse montre également l'influence hétérogène du littoral dans la répartition des IEE et les interrelations fortes qui existent entre les inégalités environnementales et écologiques et les profils de populations. Le littoral a, en effet, mené au développement d'activités diverses qui ne sont pas uniquement liées au tourisme et à la résidence secondaire. Cette échelle permet d'observer l'influence des dynamiques d'aménagement sur le profil majoritaire au sein de la population. C'est une analyse qui offre l'opportunité de définir des grandes catégories d'agglomération de taille moyenne. Pour autant, l'analyse à cette échelle a de nombreuses limites liées à l'indisponibilité de certaines données comme la localisation des commerces ou encore la présence de pistes cyclables, qui masque certaines inégalités auxquelles sont exposées les populations. Elle ne permet pas d'avoir la

finesse d'analyse suffisante pour comprendre la réalité vécue par les populations. Mais cette analyse est tout de même intéressante car elle met en avant l'importance de la temporalité dans les points de comparaison. Dans les espaces littoraux cela pose la question de l'évolution future des agglomérations dans un contexte d'augmentation constante des prix du foncier. Dans la communauté d'agglomération de La Rochelle, beaucoup d'actifs interrogés vivant actuellement en zone littorale ou dans les communes à urbanité moyenne reconnaissent qu'ils ne pourraient plus acheter de logement dans ces zones aujourd'hui. Les espaces de Bretagne et de Charente-Maritime que nous avons définis comme stabilisés vont-ils, à force d'attractivité, basculer dans un profil plus touristique et vieillissant comme les littoraux basques et azuréens ou parviendront-ils, à force de volonté politique, à maintenir une certaine hétérogénéité sociale et infrastructurelle et à atténuer les dynamiques ségrégatives ? La rareté de la ressource en sol dans les territoires littoraux va-t-elle nécessairement augmenter les pressions foncières excluant certains profils de population ?

À cette échelle, la lutte contre les IEE entre les territoires passe par des politiques nationales. On peut penser à la loi relative à la Solidarité et au Renouvellement Urbain²¹ (loi SRU) qui impose aux communes de plus de 3500 habitants de disposer d'au moins 25% de logement sociaux ou encore à la loi pour l'Accès au Logement et un Urbanisme Rénové (loi ALUR) qui a pour but de faciliter l'accession au logement locatif tout en protégeant les propriétaires. On peut également faire référence à certaines normes en matière d'exposition aux risques ou aux nuisances ou encore à la protection des espaces naturels (loi relative à la prévention des risques technologiques et naturels²² et à la répartition des dommages²², loi littoral). Mais les effets de ces lois et leur interprétation conduisent à des aménagements très hétérogènes et parfois à des aberrations. Par exemple, la Maison de la Charente-Maritime à La Rochelle qui est bâtiment administratif public est localisé à moins de 100 mètres du rivage dans une zone soumise à l'aléa inondation et a, de fait, été fortement touché lors de la tempête Xynthia en mars 2010 (Photo 7). Les documents d'urbanisme en viennent donc à encadrer les

21

<http://legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000000207538&dateTexte=&categorieLien=id> consulté le 31 août 2015

²² <http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000000604335&dateTexte=20150831> consulté le 31 août 2015

opportunités ouvertes par ces lois pour limiter notamment l'urbanisation du littoral (exemple de l'extension en continuité de l'urbanisation existante qui peut avoir des effets d'étalement important au sein de la communauté d'agglomération).



Photo 7 : La Maison de la Charente-Maritime soumise à l'aléa inondation

1.2. L'échelle des communes

L'analyse des communes permet de relativiser l'influence du littoral dans la répartition des IEE. En effet, le modèle centre-périphérie traduisant également l'ancienneté de rattachement à l'agglomération détermine fortement les IEE existantes entre les communes. Cette analyse réaffirme également les possibilités de comparaison entre les communautés d'agglomération de Bretagne et de Charente-Maritime qui montrent des motifs de répartition similaires en fonction des types de communes. En changeant d'échelle de référence, cette analyse montre que les IEE visibles à l'échelle des communautés d'agglomération sont

fortement liées à la localisation de la commune au sein du territoire, à son ancienneté dans l'agglomération, aux choix politiques d'aménagement et de développement choisies pour chaque commune. À cette échelle les inégalités entre communes sont le plus souvent liées aux choix d'aménagement et le traitement des inégalités passe en grande partie par les documents d'urbanisme comme les Schémas de COhérence Territoriale (SCOT) ou encore les Plans Locaux d'Urbanisme (PLU). Mais dans le cadre des communautés d'agglomération de nombreuses décisions d'aménagement ne se font pas ou plus à l'échelle des communes et ce d'autant plus avec la création des Plan Locaux d'Urbanisme Intercommunaux (PLUi) en 2010 qui pour objectif l'émergence d'un projet de territoire partagé. Ces documents d'urbanisme qui se doivent de faire le lien entre les politiques nationales et les spécificités de chaque territoire doivent pour atteindre leur but de s'affranchir le plus possible des limites communales d'où le choix de traiter les quatre types d'IEE à travers une approche infra communale généralisée à toute la communauté d'agglomération.

La disponibilité des données aux différentes échelles est un élément qui marque des limites dans le cadre de l'analyse des communes. En effet, le choix d'étudier en parallèle des communes de taille différente influence la disponibilité de certaines données. Par exemple, les données sur les flux migratoires entre communes ne sont disponibles qu'à partir de 100 personnes, les flux entrants dans les plus petites communes ne sont donc pas disponibles.

1.3. L'échelle infra communale affranchie des limites administratives

L'analyse à l'échelle infra communale par un carroyage de 200 m*200 m, a permis d'apporter une vision globale des IEE sur le territoire de l'agglomération rochelaise en tentant de s'affranchir des limites communales. Un des problèmes majeur dans ce cas est le manque de disponibilité de certaines données à cette échelle ou pour certaines parties du territoire. Pour autant, les résultats obtenus permettent d'observer la répartition des IEE à travers les 6 états des lieux réalisés. Ces états de lieux montrent que dans les communautés d'agglomération littorales de taille moyenne les corrélations entre IEE et inégalités sociales ne sont pas toujours évidentes notamment en ce qui concerne les inégalités territoriales liées à la présence d'aménités urbaines et naturelles. En revanche, les inégalités d'accessibilité physique au

territoire apparaissent fortement corrélées aux inégalités sociales. Ces inégalités d'accessibilité physique traduisent des inégalités environnementales mais également des inégalités écologiques. Les classes moyennes sont, d'après nos analyses, celles qui devront dépenser le plus pour se rendre sur leur lieu de travail et pour rejoindre le littoral. Elles sont également celles qui produiront le plus d'externalités au quotidien. Les inégalités d'accessibilité économique révèlent également une ségrégation socio-spatiale importante en fonction du profil social des habitants. Certaines zones à proximité de la ville-centre ou d'aménités environnementales (littoral, espaces verts) apparaissent faiblement accessibles aux ménages ayant des revenus moyens ou bas d'un point de vue foncier.

Pour autant, l'approche synthétique des IEE, menée dans le cadre de cette recherche, permet de relativiser ces résultats car elle montre que les inégalités environnementales et écologiques ont tendance à s'équilibrer au sein du territoire étudié et qu'aucune zone ne cumule tous les désavantages. De plus, cette approche permet de révéler les relations entre les IEE et de localiser les zones les plus touchées. Définir les relations entre les inégalités permet également de voir que la lutte contre certaines inégalités peut en générer d'autres. En effet, le développement d'infrastructures (commerces, entreprises, crèches...) dans les espaces qui pour le moment bénéficient peu de facteurs de dynamisme territorial pourrait avoir un effet direct sur les inégalités d'accessibilité économique aux logements. En effet, les territoires équipés sont socialement plus valorisés et plus attractifs, donc plus recherchés et donc plus chers. L'approche globale, qui s'attache à traiter de toutes les IEE à la fois, permet selon nous de se rapprocher au plus près de la vision qu'ont les habitants du territoire car même si certains critères pèsent plus que d'autres, aucun des actifs interrogés n'en privilégie qu'un seul. Ces derniers réalisent plutôt des compromis pour atteindre un équilibre de vie au sein du territoire qui s'approche le plus de leur idéal. Couplés à la typologie spatiale des relations entre les IEE, les résultats permettent d'identifier en fonction des espaces intercommunaux les principales inégalités et ainsi d'orienter les décideurs publics dans le choix des politiques d'aménagement permettant de les limiter.

1.4. L'approche qualitative : un nouveau regard

L'ajout d'une approche perceptive permet d'avoir une vision complète de ces inégalités mesurées, de comprendre comment elles sont vécues, comment les actifs s'y adaptent et construisent des stratégies, en d'autres termes de comprendre comment les gens vivent leur territoire et leur environnement. Elle permet également de voir l'importance que revêt chaque inégalité pour les individus et ce que chaque inégalité recouvre à l'échelle individuelle (les nuisances pour les actifs, par exemple). Cette approche renforce l'importance du point de comparaison et du cadre de référence de chaque individu dans la perception du territoire et l'analyse des comportements. L'approche qualitative permet également de pointer les éléments pouvant faire l'objet d'une attention particulière en termes d'aménagement et d'éviter de se fier uniquement aux statistiques qui masquent parfois la réalité. Pour autant, les résultats de l'approche qualitative doivent être considérés à travers le filtre du rapport à l'enquêteur qui peut avoir une influence sur les discours des interviewés. L'auto-analyse, peut avoir, pour certains, des effets relativement déconstructeurs, ou bien au contraire peut amener à décrire la situation actuelle comme avantageuse.

La pondération de l'état de lieux synthétique montre que les critères d'analyse n'ont pas tous la même importance. Mais elle permet également d'observer la forte relativité des critères utilisés par les individus. La proximité qui est un élément fortement valorisé n'a pas la même signification selon le cadre de référence des interrogés et selon l'objet. Pour certains, la proximité correspond à une distance de 10 à 500 mètres quand pour d'autres, elle pourra atteindre 15 à 20 km. De plus, la proximité au travail, la proximité à la mer, la proximité à un commerce n'est pas désirée et évaluée de façon équivalente. L'accessibilité est également conçue de façon différente selon les interrogés. Certains la valoriseront à travers des modes de déplacement doux quand pour d'autres il s'agit d'une accessibilité en voiture. Même chose pour le fait de vivre à la campagne ou en ville, dont la définition varie en fonction des points de références de chacun.

L'approche qualitative permet également de révéler certaines limites d'interprétation. Par exemple, dans le cadre de l'état de lieux des nuisances seul le bruit lié aux infrastructures

routières a pu être traité. Pour autant la plupart des interrogés font référence au bruit de certains équipements, de lieux de sorties ou des personnes déambulant dans la rue la nuit en centre-ville qui ne sont pas des données qui ont pu être intégrées à l'analyse. De plus, le prix du logement (fortement dépendant du type de logement et des critères de recherche de chaque individu) est un facteur important et fait souvent référence au prix des loyers, donnée qui n'a également pas pu être intégrée. De plus, il apparaît que les critères utilisés pour pondérer les indicateurs sont dépendants du profil des actifs et la priorisation de certains aspects vis-à-vis d'autres est fortement liée aux caractéristiques socio-démographiques des individus.

Pour autant, cette approche globale et qualitative des IEE permet d'atténuer la vision instrumentale du territoire qu'elles contribuent souvent à mettre en avant. Elle écarte une vision trop tranchée selon laquelle une partie du territoire souffrirait de tous les maux pendant qu'une autre cumulerait toutes les aménités. Même si les comportements, les représentations et les perceptions des individus apparaissent conditionnées par l'aménagement fonctionnel du territoire, l'approche qualitative montre que le rapport au territoire se fait de manière sensible et c'est justement la compréhension et l'analyse de cette sensibilité qui permettrait à long terme une réelle construction de la qualité de vie par les politiques publiques.

2. Les élus face aux inégalités environnementales et écologiques : quelles propositions ?

Aborder les IEE peut être fait sous différents angles. Les nombreux débats autour de la définition et de l'utilisation des termes « environnementale » et « écologique » obligent à préciser le point de vue qui est privilégié. Dans le cadre de la présente recherche nous avons mis l'accent sur l'ensemble des interactions entre habitants et territoire (la dimension naturelle étant une de ces dimensions mais pas la seule) et sur les interactions qu'entretiennent les habitants entre eux. Ce sont les variations tant quantitatives que qualitatives qui ont été étudiées pour :

- mesurer les inégalités ;
- observer leur répartition spatiale et les corrélations avec les profils des habitants

- analyser les perceptions ainsi que les comportements face aux inégalités.

Les approches du développement urbain durable peuvent être plus ou moins radicales en fonction des choix politiques et de leur propension à se tourner plutôt vers des politiques environnementales ou plutôt vers des politiques sociales et/ou économiques. La ville durable, tout comme les IEE, pose entre autres la question de la qualité de la relation société-environnement. Réduire les IEE revient donc à améliorer la relation des sociétés à leur environnement et à leurs territoires de vie. Apparaît alors la question des leviers de réduction de ces inégalités à travers l'aménagement du territoire ainsi que celle des effets de ces politiques face aux intérêts et comportements individuels.

2.1. Vers une ville plus dense, une solution durable et équitable ?

Une des principales solutions inscrites dans les documents d'urbanisme pour lutter contre l'accroissement des mobilités motorisées individuelles, la gentrification des centres urbains et des littoraux qui mènent à une relégation spatiale des populations en fonction de leurs revenus, est le renforcement de la densité (et ce surtout sur la zone centre). Mais ce type de morphologie urbaine n'est pas toujours facile à mettre en œuvre et ce d'autant plus dans le contexte d'un territoire littoral de taille moyenne où il se heurte à l'acceptabilité sociale des habitants dans ce cadre spécifique.

2.1.1. La densification urbaine

À travers les entretiens réalisés auprès des élus, le thème de la densité revient fréquemment. En fonction des communes considérées la densité n'a pas la même traduction ni les mêmes objectifs.

Dans la commune de La Rochelle cette densité doit, selon les élus interrogés, être forte et liée à la verticalité (logements en R+4, R+5²³). Elle vise à faire revenir des populations qui ont entre 25 et 55 ans et qui pour le moment ont tendance à s'installer en deuxième couronne. Elle devrait également permettre de répondre à la forte demande en logement. Dans les communes à urbanité moyenne, les élus interrogés, privilégient des logements en R+2 et des maisons

²³ Rez-de-chaussée + 4 ou 5 étages

individuelles mitoyennes dans des lotissements à forte densité. L'objectif est d'augmenter l'urbanité des espaces à urbanité moyenne. La densité en logement s'accompagne de l'aménagement de places centrales avec des commerces, des écoles qui soit accessibles à pied ou à vélo. La volonté est donc de passer d'une morphologie de type village à celle de petite ville. Enfin, dans les zones plus rurales et périphériques, l'urbanisme est vu comme devant être constitué de maisons individuelles mitoyennes ou sur de petites parcelles et pour certaines zones, en cœur de bourg, de logements en R+1. L'objectif est de limiter l'étalement urbain et donc la consommation de terres agricoles et de s'adapter aux nouvelles demandes des habitants pour des parcelles plus petites (étant moins chères et demandant moins de temps pour l'entretien). Dans ces zones, certains élus ont pointé les difficultés à faire accepter certaines formes urbaines notamment les petits collectifs : « *En zone rurale on peut pas aller plus loin que les lotissements compacts, ce n'est pas la mentalité de passer en R+1* » (Maire de Saint-Médard-d'Aunis).

À l'échelle de la CDA, l'urbanisme peut s'appréhender sous la forme d'un escalier avec des hauteurs et des densités qui diminuent à mesure que l'on s'éloigne de La Rochelle. Globalement, l'objectif est de construire la ville sur la ville ou le village sur le village en utilisant au maximum les dents creuses, les friches urbaines, ou encore en réhabilitant les anciens bâtiments. Parallèlement, toute nouvelle extension de l'urbanisation ou projet de lotissement doit s'appuyer sur l'existence d'un réseau de transport, pour éviter la construction de nouvelles voiries.

Pour la majorité des élus, la densité à développer est celle en logement. L'importance de la zone centrale en termes d'emploi, d'activités, d'industries est considérée comme devant être renforcée ou du moins, maintenue. Pour autant, des pôles d'appuis (Châtelailon-Plage, Angoulins-sur-Mer, Dompierre-sur-Mer, Nieul-sur-Mer, La Jarrie) sont définis pour compenser surtout le manque d'équipements et de commerces de proximité dans certaines zones. Pour la plupart des élus de la zone centrale c'est dans leur périmètre que la majorité des nouveaux logements doit être construite afin d'éviter les choix de localisation dans les zones plus rurales qui sont, selon eux, principalement subis et contraints. De fait, des questionnements apparaissent, notamment dans les zones les plus périphériques sur la localisation des activités

et de l'emploi au sein de l'agglomération et également sur les possibilités règlementaires qu'auront les collectivités pour tout de même construire de nouveaux logements et faire venir des populations dont elles ont besoin pour faire vivre la commune. Les plus petites d'entre elles considèrent qu'elles ne peuvent pas répondre à l'afflux de nouvelles personnes car elles manquent d'équipements et de financements pour les construire.

La densification en logement est donc considérée, par les élus rencontrés, comme la principale solution pour que les populations puissent atteindre une bonne qualité de vie car la localisation résidentielle est, selon certains, plus importante que le prix et que le type de logement. Ces derniers considèrent qu'à prix équivalent, un logement collectif moins attractif mais bien localisé sera préféré à une maison de bonne qualité mais située à une plus grande distance. La mise en parallèle de ces réflexions et des critères préférentiels de recherche résidentielle des actifs montre que la localisation est importante mais que le type de logement tient une place primordiale dans les choix des individus. La maison avec jardin est un objectif pour de nombreux actifs pour des questions de qualité de vie, surtout une fois qu'ils ont des enfants. Comme nous l'avons vu, un équilibre est trouvé entre la localisation, le type de logement et le prix surtout chez les propriétaires. Cette vision des élus n'est donc pas nécessairement en adéquation avec les résultats de nos entretiens auprès des actifs.

C'est dans les communes littorales que les approches concernant la densité sont les plus diversifiées. Dans ces espaces les approches en termes d'aménagement (densification ou étalement, valorisation du patrimoine littoral, positionnement vis-à-vis de la loi SRU) sont plus variables que dans les autres types de communes (rurales, périurbaines, centrales). Ces différences sont liées à de multiples critères comme la distance au centre, le type de littoral, les choix de développement sur le long terme. Le littoral semble, en quelque sorte, davantage vecteur d'hétérogénéité dans les choix d'aménagement car les enjeux sont plus complexes (protection, risque, résidences secondaire, coût du foncier, concentration, gentrification).

2.1.2. Avantages et inconvénients de la ville densifiée

De nombreux débats sur les avantages de la densification existent (Desjardins, 2010) et les entretiens réalisés auprès des actifs les confortent. Dans les politiques de développement

durable de la ville, le renforcement de la densité urbaine peut être aujourd'hui vue comme une solution car la morphologie urbaine influence directement les opportunités de localisation des populations et le choix modal pour les déplacements mais cela n'a pas toujours été le cas (Genre-Grandpierre & Foltête, 2003). En effet, bien qu'entre 1945 et 1970, la densité ait été considérée en France comme un instrument de rationalisation du territoire, elle a ensuite été fortement rejetée (entre 1970 et 1990) étant perçue comme contraire à la recherche d'environnement de vie de qualité. C'est avec l'avènement du développement durable que la densité a été remise à l'ordre du jour dans les politiques d'aménagement car considérée comme une solution à la crise environnementale actuelle (Touati, 2010). Le plus souvent la densification est vue positivement par les aménageurs car « *ce qui est plus dense renferme une plus grande quantité d'un élément donné, à surface ou volume constant, et a théoriquement plus de consistance, de cohésion et de solidité, parce que les distances internes moyennes à parcourir sont diminuées et les interactions maximisées* » (Bavoux & Chapelon, 2014).

Mais la densification comme solution pour créer des environnements urbains durables suscite de vifs débats entre partisans et détracteurs de la ville dense.

Pour les partisans, la compacité de la morphologie urbaine réduit le nombre de déplacements et les distances parcourues par les habitants. Elle permet une meilleure gestion de l'énergie et limite la consommation du sol et la disparition des espaces agricoles. Dans un espace dense, l'utilisation des transports en communs ou non motorisés semble plus facile et remplace celle des véhicules individuels responsables de la production d'externalités (pollution, congestion...) (Camagni et al., 2002).

Pour les opposants, une forte densité peut produire des phénomènes de congestion et baisser la qualité de vie des habitants en augmentant les nuisances. De plus, les études décisives sur les coûts directs et indirects de la concentration urbaine manquent (Bochet & Pini, 2002). Il apparaît que la concentration urbaine n'est pas suffisante pour réduire les déplacements motorisés et que d'autres facteurs sont à prendre en compte comme, par exemple, la localisation des activités ou des emplois par rapport à l'habitat (Simmonds et Coombe 2000 in Bochet & Pini, 2002; Newman et Kenworthy 1999 in Desjardins, 2010).

Les études réalisées s'attachent le plus souvent à décrire des espaces urbains relativement grands comme des métropoles, où l'utilisation de la voiture est très fortement contrainte. On peut alors se demander si la relation densité-transport doux est également valable dans des territoires de taille moyenne où les problématiques d'accessibilité ne sont pas les mêmes et où la voiture reste centrale dans la majorité des déplacements et ce même dans la ville-centre. Nos résultats confirment les travaux de Mackett (2003) qui montrent que l'utilisation de la voiture n'est pas uniquement liée à la morphologie urbaine mais également aux motifs de déplacements (Mackett, 2003). Nos résultats montrent également que le parcours de vie des individus joue sur la propension à utiliser la voiture et sur la recherche d'une certaine forme d'habitat. Nous montrons aussi qu'il y a une influence forte de l'environnement littoral et donc d'un environnement naturel de qualité sur l'évaluation des contraintes territoriales. Créer de la densité ne va donc pas nécessairement mener à l'utilisation de modes de transport doux ni au retour des populations actives dans la zone centrale. Le temps long des politiques urbaines et les effets indirects de l'urbanisme sur les comportements individuels sont également des facteurs à prendre en compte dans la relation urbanisme-consommation d'énergie (Desjardins, 2010; Mackett, 2003). De plus, les résultats des entretiens montrent que dans la zone centrale les interrogés partent plus souvent en vacances ou en week-end que dans la deuxième couronne (Tableau 58). Pour ces loisirs ou ces vacances, la voiture individuelle est principalement utilisée et pour les longues distances l'avion. De fait, ce qui est économisé sur les déplacements quotidiens dans les espaces les plus denses du territoire peut être contrebalancé par des déplacements motorisés sur des longues distances. Ces résultats vont dans le même sens que les nombreux travaux qui montrent que dans les espaces à forte densité les déplacements des habitants pour les loisirs et les vacances sont plus nombreux et les distances plus grandes alors que l'accès à un jardin privé a pour effet de réduire les déplacements pour les loisirs et les vacances (Nessi, 2010; Orfeuil & Soleyret, 2002; Plateau 2008 in Nessi, 2010).

	La Rochelle : commune à forte urbanité	Communes à urbanité moyenne	Communes à faible urbanité
Moins de 15 voyages par an	65,10%	75,00%	81,80%
15 voyages par an et plus	34,90%	25,00%	18,20%

Tableau 58: Nombre de voyages par an, réalisés par les actifs interrogés, pour les loisirs ou les vacances en dehors du département

2.1.3. Accompagner le renforcement de la densité face à la spéculation foncière

La densité ne devrait pas être traitée de façon aléatoire et individuelle. C'est une réflexion commune qui doit, selon les élus, être intégrée dans un projet de territoire. La modification des morphologies urbaines existantes est complexe et les choix quant au renforcement de la densité passent, surtout dans la zone centrale, par des processus de *BIMBY* (*Build in my backyard*) car la disponibilité foncière est relativement faible. Dans cette zone, la spéculation foncière sur les prix de l'immobilier mène de nombreux habitants à vendre une partie de leur parcelle pour la construction de logements. Mais ces processus se font souvent de façon isolée, sans toujours pouvoir mesurer l'importance d'une réflexion autour de l'aménagement sur les impacts de la modification de la taille des parcelles (Figure 21).

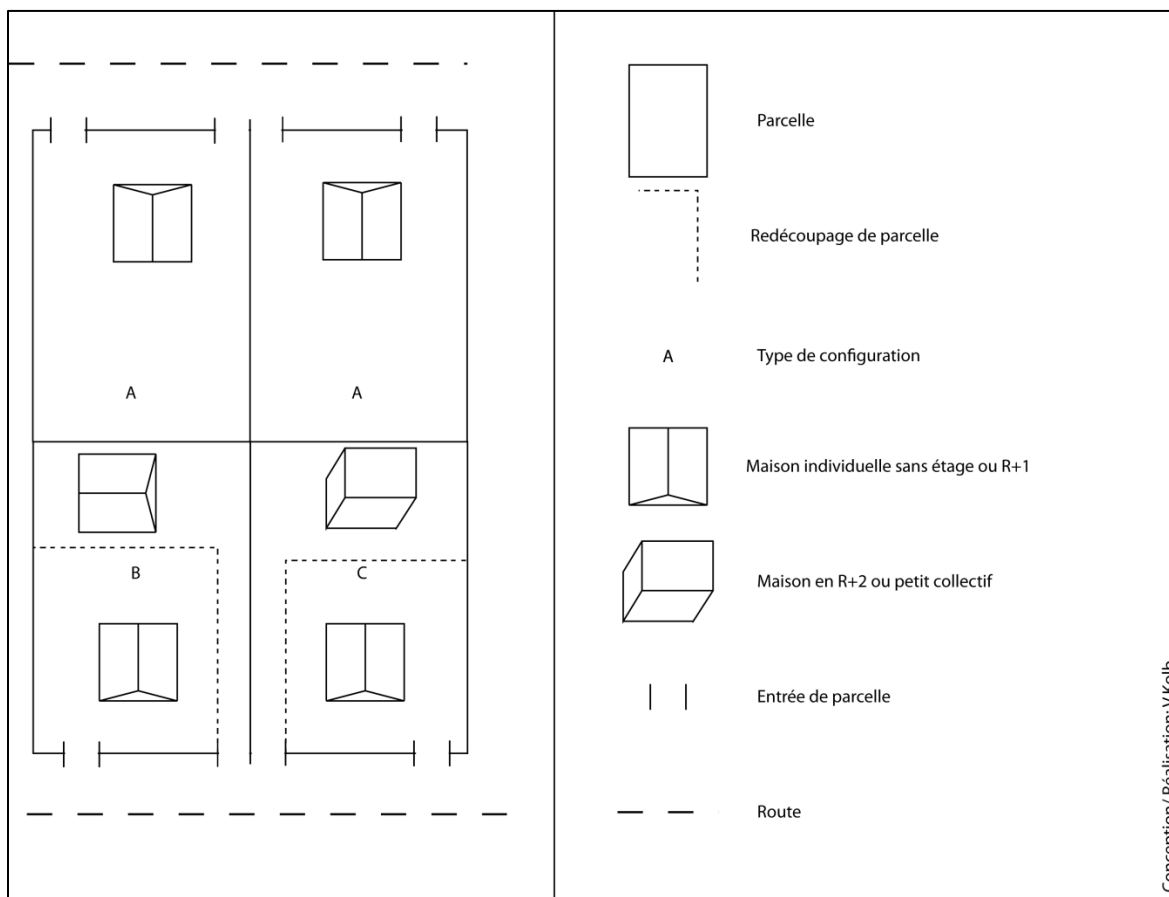


Figure 21: Réaménagement des parcelles individuelles

Quand les décisions de vente de fond de jardin sont prises de façon individuelle, les chemins d'accès sont multipliés créant une série de parcelles en drapeau (Figure 21 : redécoupage des parcelles). De plus, les nouvelles constructions qui doivent se faire sur des terrains de petite taille compensent ce manque d'espace au sol par la verticalité (Figure 21 : Configuration C) qui génère des conflits notamment à cause de la visibilité sur les jardins privés (Figure 21 : Configuration A vis-à-vis de C) diminuant la perception de la qualité de vie aux alentours dans les parcelles A et C. Cela peut également générer des conflits dus à une proximité mal aménagée.

Ces différents constats ont mené certains élus de la zone centrale à proposer un accompagnement pour la division des parcelles. Un accompagnement gratuit par des architectes a été offert aux habitants. L'objectif est de mener les habitants des lotissements des

années 70 et 80 où les parcelles sont importantes à s'interroger sur ce qu'ils vont faire de leur terrains dans les 10, 15 ans à venir quand ils auront 70 à 80 ans. Ces élus veulent créer les conditions pour discuter avec la collectivité, pour encadrer les transformations de telle manière que les voisins ne pâtissent pas de ces réaménagements de parcelles. L'accompagnement devrait mener à moins de voiries, moins de consommation d'espace et à une vraie logique de constitution de la ville.

Dans la zone centrale et la zone littorale de notre territoire d'étude la spéculation foncière liée à l'attractivité est très forte et le renforcement de la densité n'est pas toujours aisé. Par exemple, les propriétaires fonciers ont pu vendre des terrains de grandes superficies à des promoteurs qui ont construit sur des parcelles relativement grandes un certain type de logements en ayant conscience du niveau de revenus des populations qu'ils pouvaient attirer. Dans ces zones les habitants qui ont le plus souvent un capital économique important apparaissent plus réticents à vendre des bouts de parcelles car ils veulent préserver leur qualité de vie et cultivent l'entre soi (par exemple à la pointe du Chay à Angoulins). Comme on a pu le voir dans les entretiens auprès des actifs, cette volonté de la mairie à encourager la densité n'est pas toujours bien reçue par les habitants de certains quartiers qui ont parfois l'impression que la collectivité tente de les déposséder de quelque chose en les forçant à vendre une partie de leur parcelle²⁴. Face au processus de construction en fond de jardin ou *BIMBY* viennent donc se confronter des processus de refus de ces aménagements ou *NIMBY* (*not in my backyard*). En parallèle, dans les zones en bord de mer, où le coût du foncier est très élevé, pour justifier la faible densité de certains lotissements, certains élus font référence à l'incohérence entre des lois de densification telles que les lois issues du Grenelle de l'Environnement et d'autres dispositifs qui au contraire limitent la densification (espaces remarquables de la loi Littoral). La densité ne peut donc pas se faire là où la valeur environnementale est importante et l'argument écologique permet de justifier, dans ces espaces, la présence de maisons sur de grandes parcelles.

²⁴ « Il faut qu'on densifie, donc ils nous ont proposé une heure d'architecte gratuit pour qu'on densifie. Mais moi je n'ai pas envie, moi j'ai envie de me baigner à poil dans ma piscine, j'ai envie d'être chez moi, alors ça va parce qu'on est tous dans le même état d'esprit avec les voisins» (E.28)

Nous pouvons alors faire l'hypothèse que l'aménagement en *BIMBY* pourrait être vecteur d'inégalités. Les personnes aux revenus moyens ou les personnes âgées pourraient vendre une partie de leur terrain quitte à perdre un peu de leur qualité de vie en acceptant une plus forte proximité interpersonnelle, quand les personnes avec des revenus plus élevés pourraient se permettre de refuser le *BIMBY* en préservant leur qualité de vie et en cultivant l'entre soi. Le risque est alors de voir apparaître des quartiers très denses dans les zones où les revenus sont plus faibles et des quartiers peu denses dans les zones où les revenus sont élevés.

Une autre façon de renforcer la densité est la maîtrise foncière par la collectivité à travers les documents d'urbanisme et l'intégration de primo accédants. Dans le premier cas, les collectivités limitent la vente des zones agricoles en les laissant non constructibles tant que les prix sont trop élevés et que les projets des lotisseurs ne correspondent pas aux volontés de la mairie. Cela semble permettre aux mairies d'encourager une certaine typologie de lotissement notamment avec des logements sociaux intégrés et à terme de faire baisser les prix. Dans le second cas, en achetant des terrains, la commune peut alors les revendre pratiquement à la moitié des prix habituels du marché à des primo accédants moyennant un certain nombre de conditions d'âge de revenus, d'enfants. Ces primo accédants ont alors l'obligation pendant un certain temps (5 ans à Puilboreau) de ne pas revendre le logement. Si toutefois le logement est revendu avant la fin du délai il doit l'être à la collectivité. Ces solutions permettent une maîtrise du foncier mais n'évitent pas la spéculation foncière à long terme. Les personnes qui ont accédé à ces logements à bas coût et qui ont le plus souvent des revenus relativement bas peuvent après 5 ans revendre leur logement à des prix beaucoup plus élevés et réaliser une plus-value importante. On peut alors se poser la question du choix que feront ces ménages et de son impact sur le profil socio-économique de la population dans les 20 ans à venir.

2.1.4. Acceptabilité sociale de la densité dans une ville littorale moyenne

La typologie de l'habitat recherché, le parcours de vie des individus ou encore les faibles distances sont des facteurs qui influencent clairement l'acceptabilité de la densité. À La Rochelle la recherche d'une certaine qualité de vie liée au contexte d'une communauté d'agglomération

littorale de taille moyenne avec des aménités environnementales est, comme vu précédemment, très importante.

Les actifs interrogés sont le plus souvent réticents ou opposés à choisir des logements collectifs, en lotissement ou mitoyens. Ils citent les nombreuses nuisances, les conflits de voisinage ou encore la mauvaise qualité architecturale. 20% des actifs ont cité ces raisons pour exclure des zones dans leur recherche d'un logement. Ils sont également réservés à l'idée d'avoir des espaces extérieurs partagés. La volonté d'un espace privatif (critère de recherche cité par 34% des interrogés) est très importante pour les mêmes raisons que citées précédemment. De plus, les nouveaux logements sont souvent vus comme diminuant la qualité de l'environnement urbain, car le design moderne de ces derniers, et la variabilité des architectures contraste avec la valeur architecturale et patrimoniale des bâtiments anciens (Figure 22). L'image négative du lotissement banalisé, où l'agencement des logements est de mauvaise qualité apparaît dans les représentations des interrogés. À travers les entretiens, il semble que certaines typologies d'habitat sont difficilement acceptables par les populations en fonction des zones (comme les petits collectifs dans les zones les plus rurales), en fonction des raisons de choix du logement (location ou accession à la propriété) ou encore en fonction du profil social des habitants. Pour la plupart des actifs interrogés, la densification est perçue comme négative car génératrice de nombreuses nuisances (bruit, problèmes de voisinage) liées à la proximité accrue entre les individus. Plus les actifs avancent dans la vie, plus ils sont sensibles à ces nuisances et cherchent des environnements calmes. Quand ils sont en location, les actifs acceptent relativement bien ces nuisances, car ils sont le plus souvent en zone très urbaine et considèrent que ces nuisances sont liées à l'environnement de vie. De plus, comme ils sont locataires, ils savent que ce n'est pas un choix définitif ce qui leur permet de relativiser. Par contre, au moment de l'accession à la propriété, il y a une très forte volonté d'acheter une maison individuelle avec jardin et la corrélation typologie de logements-prix les amènent souvent à s'écarter des zones centrales. En effet, dans la zone centrale les maisons avec jardin sont indisponibles et chères et le seront de plus en plus avec l'accroissement de la densité. Ce n'est donc pas que le prix mais également la recherche d'un certain type de logement moins dense qui les mènent à augmenter la distance au centre.



Figure 22: Les nouveaux logements: La densité perçue comme une perte d'identité architecturale?

(Source: Google Street View)

Pour quelques-uns, le fait de vivre en lotissement peut être un atout notamment pour les enfants qui peuvent y trouver des camarades pour jouer mais encore faut-il que le profil des autres habitants corresponde ce qui n'est pas toujours le cas. De fait même si plusieurs élus considèrent que la typologie des logements influence moins les actifs que la localisation, nos résultats montrent que c'est un processus décisionnel plus complexe.

2.2. Le logement social : une solution pour réduire les inégalités

2.2.1. Maîtriser les loyers et favoriser la mixité sociale

La création de logements sociaux apparaît, pour les élus interrogés, comme une bonne solution pour lutter contre les inégalités territoriales et les inégalités d'accès. En effet, elle permettrait de limiter les prix des loyers en offrant des logements dans les zones les plus proches de l'emploi et des aménités urbaines et naturelles aux personnes n'ayant pas les moyens de se loger. L'objectif est également que davantage de personnes puissent prétendre au logement social, en construisant des logements de type Prêt locatif social (PLS) et Prêt locatif intermédiaire (PLI) qui sont destinés à des ménages plus aisés (Annexe 31). Le choix de construire des logements sociaux de plusieurs types permet d'éviter d'avoir dans les zones les plus tendues, d'un point de vue foncier, uniquement des très riches et des très pauvres. Cela devrait permettre de ramener des classes sociales moyennes au cœur de l'agglomération car cette partie de la population, qui ne peut pas être éligible aux logements sociaux existants, se retrouve actuellement en deuxième voire en troisième couronne. En élargissant la solidarité cela permet également de rajeunir la population et d'attirer à nouveau des familles avec enfants dans la zone centrale et ainsi limiter la fermeture des classes dans les écoles et donc de limiter l'augmentation de certaines inégalités territoriales.

Avec le PLUI (plan local d'urbanisme intercommunal) les logements sociaux seront répartis à l'échelle de la communauté d'agglomération. Chaque commune y compris celles étant les plus éloignées vont bénéficier de ces types de logement. Une vigilance accrue devra donc être portée sur les coûts de la mobilité des actifs dans ces espaces périphériques pour ne pas avoir des captifs de leur lieu de résidence, n'ayant pas les moyens suffisants pour se déplacer.

2.2.2. Le logement social, un logement attractif ?

L'offre en location est relativement basse en dehors de la zone centrale et quand le choix est fait de s'installer dans la deuxième couronne c'est le plus souvent pour acheter un bien (Annexe 32). Aussi les actifs locataires restent le plus souvent dans la zone centrale jusqu'au moment de l'accession à la propriété. On peut alors se demander si l'augmentation de l'offre en

logements sociaux va permettre de fixer d'avantage les populations ou encore les faire revenir. Bien que les dynamiques d'aménagement du logement social aient beaucoup évoluées, les entretiens réalisés auprès des actifs relatent les nombreuses réticences liées à cette typologie d'habitat. Les zones où il y a beaucoup de logements sociaux souffrent d'une image négative. Ces quartiers sont souvent exclus des zones de recherche à cause du profil socio-économique des populations et de la typologie de l'habitat (23% des actifs ont cité ces raisons). De plus les actifs habitant des logements sociaux subissent souvent un décalage fort avec leurs voisins, source de nombreuses tensions sociales, renforcé par la forte proximité. Dans ces quartiers le repli sur soi apparaît fréquent pour limiter les interactions avec le voisinage et donc les tensions. Les habitants se sentent comme « enfermés » dans ces logements car les possibilités de déménager sont faibles vu leur revenus et très contraintes par les bailleurs sociaux. En parallèle, ceux qui habitent dans des communes relativement aisées comme Châtelailon-Plage ressentent en prime un décalage avec les populations alentours avec lesquelles ils ont l'impression de ne pas réussir à s'intégrer. Enfin, la qualité des logements est souvent questionnée, les actifs ayant l'impression que le fait de payer moins cher leur donne nécessairement accès à une moindre qualité d'habitat.

Afin que les logements sociaux soient attractifs pour les actifs, il faudrait que leur image soit améliorée. Ceci est encore plus vrai dans un territoire peu dense comme celui de l'agglomération rochelaise. Comme les élus nous l'ont fait remarquer aujourd'hui le but est de répartir les logements sociaux et d'en mettre dans chaque nouveau projet de lotissement. Cela mènera, selon eux, à davantage de mixité sociale. La mixité est mise en avant pour promouvoir l'égalité et l'intégration. Mais la mixité sociale ne se décrète pas car elle dépend fortement de la volonté des habitants. De plus, elle pose la question de la représentativité des populations à faible revenu qui risquent de devenir politiquement invisibles du fait de la dilution de leur expression politique lors des suffrages (Charmes, 2009). Car « *vivre dans un quartier dominé par des pairs [...] facilite la construction de liens de solidarité et la production de diverses ressources par le quartier* » (Charmes, 2009).

Le PLUI va permettre de ne pas concentrer les logements sociaux dans la ville centre mais de les répartir dans toutes les communes y compris celles qui sont encore réticentes et qui peuvent

pour le moment contourner leurs obligations en payant des amendes relativement modestes (20% du potentiel fiscal par habitant). La mixité doit également selon les élus, se faire à l'envers, en faisant venir des populations aisées dans les quartiers plus populaires et en valorisant notamment l'environnement naturel comme le littoral ou encore le Marais de Tasdon autour des quartiers d'habitation à loyer modéré (exemple du quartier du Petit-Marseille à Rochefort Annexe 33). Ces choix d'aménagement sont intéressants et montrent la volonté des élus de déstigmatiser les quartiers populaires. Pour autant une attention particulière devra être portée sur les risques de gentrification des quartiers d'habitat social.

2.3. Améliorer la gestion des déplacements

L'accroissement des mobilités motorisées au sein de l'agglomération pose problème. C'est à la fois une réponse à certaines inégalités territoriales et d'accessibilité et la cause d'impact sur l'environnement. Ces impacts sont de différents types, d'une part, il y a toutes les externalités générées par les ménages motorisés en termes de pollution (émissions de NO₂ et PM₁₀ entre autres) provoquant une baisse de la qualité de l'air et des risques sur la santé des personnes vivant autour des axes de transports. D'autre part, il y a les nuisances sonores surtout dans les communes à urbanité moyenne et à forte urbanité liées à l'augmentation du nombre de véhicules traversant ces espaces pour rejoindre les pôles d'emploi et les aménités urbaines. Il ne faut pas ici stigmatiser les ménages vivant dans les zones les plus loin de l'emploi car comme nous avons pu le voir dans nos entretiens, la voiture est le mode de transport privilégié pour tous les actifs même ceux vivant dans la zone centrale et que le choix du moyen de transport est souvent contraint par une offre limitée de transport en commun. Alors comment contrebalancer cet usage intensif et quotidien de la voiture sans générer d'autres inégalités comme des inégalités d'accessibilités ? Quelles peuvent être les solutions à mettre en place, dans ce contexte particulier de la ville littorale moyenne ? De multiples solutions plus ou moins radicales peuvent être envisagées pour diminuer la place de la voiture dans la ville comme les péages urbains, les transports en commun gratuits, les aménagements de voiries sur site propre. Mais toutes ces solutions prennent du temps à être mises en place politiquement et encore plus de temps pour influencer les comportements des habitants en particulier dans une

agglomération de taille moyenne comme nous l'avons vu à travers les résultats de nos entretiens.

En effet, la taille du territoire, a un effet sur la propension à changer de mode de transport. Mener une réflexion autour des déplacements n'est donc une chose aisée car les effets négatifs des déplacements sont relativisés par beaucoup d'habitants qui comme nous l'avons vu précédemment viennent souvent de grandes villes. Pour ces derniers 20 ou 30 km à parcourir chaque jour ne pose pas spécialement de problèmes et la perception du trafic est relativement bonne mis à part quelques ralentissements à certaines heures. De plus, dans leur représentation, la collectivité ne les « laissera pas tomber » et mettra tôt ou tard un système de transport en commun partout dans l'agglomération. C'est d'ailleurs pour cela que certains actifs veulent trouver un logement dans le périmètre de la CA de La Rochelle. Le fait de s'installer hors des zones denses pour avoir sa maison avec jardin ne pose pas particulièrement de contraintes en termes de mobilité mais améliore pour beaucoup la qualité de vie.

La question des déplacements est au centre des réflexions des élus de l'agglomération de La Rochelle car leur maîtrise devient de plus en plus nécessaire. Même si à l'heure actuelle, les effets négatifs de la forte mobilité ne sont pas trop perceptibles, l'attractivité de l'espace, les prix élevés du foncier ainsi que l'agrandissement de la CA de La Rochelle pourrait précipiter la saturation des voies de communication. C'est par une politique sur le temps long que les élus veulent agir sur les déplacements et les actions menées sont fortement dépendantes des zones considérées. Dans l'hyper centre de La Rochelle, l'objectif est de diminuer la place de la voiture pour que d'autres modes de déplacements soient privilégiés (piétonisation des espaces de l'hyper centre et du Vieux port, multiplication des voies réservées aux transports en commun). Pour autant, à l'extérieur de la zone centrale, la place prépondérante de la voiture n'est pas encore remise en question parce que le coût de la mise en place de bus sur les communes les plus éloignées est considéré comme trop élevé surtout dans la contexte actuel de réduction des dépenses nécessaires au maintien d'un système public (Pocher, 2015).

Différentes solutions s'appuyant sur la mobilité sont avancées pour diminuer l'usage de la voiture comme :

- la revitalisation des centres-bourgs pour que les gens vivent réellement sur leur commune au lieu qu'elle ne soit uniquement un lieu d'implantation du logement ;
- la création de parkings relais pour le covoiturage ou pour basculer sur un transport en commun ;
- la création d'arrêts de trains express régionaux;
- une meilleure information des riverains quant aux opportunités de déplacements qui s'offrent à eux ;
- l'amélioration du réseau de bus existant.

Ces solutions sont pertinentes car elles répondent aux problématiques actuelles sur le territoire mais elles sont fortement dépendantes de la volonté des individus de changer leurs pratiques. Ces solutions vont diminuer les inégalités d'accessibilité physique pour les personnes n'étant pas motorisées mais elles ne vont pas nécessairement diminuer les inégalités écologiques générées par les actifs. Par exemple, les entretiens ont montré que les actifs justifient l'utilisation de la voiture par la multiplication des destinations pour un seul trajet (crèche, supermarché, boulangerie). La plupart du temps les achats quotidiens sont effectués à proximité du lieu de travail ou le long du trajet domicile-travail, la revitalisation des centres-bourgs ne va donc pas nécessairement réduire le nombre de trajets. La multiplication des destinations impacte également négativement leur propension à faire du covoiturage ou à utiliser les transports en commun. La mise en place de solution implique donc un changement de comportement des actifs qui composent actuellement la majeure partie des flux motorisés journaliers. Ce changement de comportement implique à la fois que les actifs aient un intérêt à le faire et sous-entend également qu'ils identifient l'intérêt collectif d'un changement de pratiques.

3. Le PLUi, un outil de lutte contre les inégalités?

3.1. Un urbanisme plus cohérent à l'échelle intercommunale

Les élus considèrent majoritairement que la mise en place d'un plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi) permettra de lutter contre les inégalités dans la mesure où il permet une vision globale et unifiée du territoire intercommunal. Les grands principes d'un PLUi, sont selon le Ministère du logement, de l'égalité des territoires et de la ruralité²⁵ :

- Diversifier les fonctions dans les villes et les villages
- Développer la mobilité durable
- Favoriser la mixité sociale et générationnelle dans l'habitat
- Maîtriser la consommation foncière et lutter contre l'artificialisation des sols
- Préserver les espaces et paysages naturels et réaliser la trame verte et bleue
- Prendre en compte les risques
- Réduire la consommation d'énergie et les émissions de gaz à effet de serre
- Développer les communications numériques

Dans les documents réglementaires, il existe une volonté forte d'effacer les frontières administratives afin d'avoir une réflexion commune. L'objectif est d'atteindre une équité où ceux qui ont moins de moyens peuvent bénéficier de contreparties. Pour cela des règles sont fixées comme le lissage de la fiscalité, la répartition de l'habitat social, la solidarité intercommunale, afin d'atteindre une cohérence territoriale. Même si les élus rencontrés reconnaissent à l'unanimité l'importance de la cohésion et de la solidarité territoriale, dans la pratique, les choses ne sont pas si simples. Les communes qui accueillent les zones d'activités ou les zones commerciales et bénéficiant de l'apport des contributions économiques territoriales (les ex taxes professionnelles) ne sont pas toujours favorables à la redistribution de leur taxe à d'autres communes au lieu d'en faire profiter les habitants (par un faible niveau d'imposition ou encore par le financement d'équipements). C'est la même logique pour les communes fortement touristiques qui touchent des taxes de séjour. Certes, ces communes, par

²⁵ <http://www.territoires.gouv.fr/plan-local-d-urbanisme-intercommunal-plui-et-plan-local-d-urbanisme-plu> consulté le 27/09/2015

la fiscalité locale, ont des revenus plus élevés mais abriter ces zones est également contraignant et demande la mise en place d'infrastructures spécifiques (équipement à très haut débit, desserte en transport en commun).

En dehors de la commune centrale, les autres communes confirment l'importance de garder une certaine identité et de ne pas se fondre dans le territoire. Elles souhaitent une réflexion territoriale homogène en termes d'urbanisme mais il faut également que chaque type de commune puisse garder son cachet, son identité et puisse se démarquer. En parallèle, une crainte apparaît parfois sur le poids de chaque commune dans les décisions intercommunales. Car même si chacun reconnaît que La Rochelle est la locomotive du territoire, certains élus craignent que ceux de la zone centrale n'accaparent les décisions et les choix afférents. Aussi il apparaît que La Rochelle n'a finalement pas grand-chose à perdre ou à gagner dans la mise en place d'un PLUi car c'est le moteur de l'agglomération. C'est la même chose pour les communes qui sont déjà des pôles d'appui secondaires et qui ne peuvent que voir leur position confirmée par le PLUi. C'est donc les communes qui n'ont pas de rôle particulier qui craignent d'être désavantagées au profit des autres. Certaines communes rurales peuvent notamment avoir l'impression que la volonté de densification sur la zone centrale risque de ne pas leur permettre de pouvoir construire des logements et de continuer à se développer. Aussi, pour que ces communes vivent il leur faut un apport régulier de population notamment pour continuer à remplir les écoles une fois que les enfants partent au collège. Mais la position inverse existe également et l'apport de nouvelles populations peut être considéré comme ne pouvant pas être géré par les collectivités rurales car les équipements et les financements manquent. De plus, les petites communes qui ont des capacités d'investissement relativement faibles, ne peuvent et ne veulent parfois pas participer à des projets intercommunaux beaucoup trop onéreux pour eux. De manière générale la question de la rentabilité des équipements et des projets devient une question majeure dans un contexte de baisse des financements extérieurs.

3.2. Mais des problèmes de limites administratives

La mise en place d'un PLUi met également en exergue la concurrence entre les territoires au sein de l'agglomération mais également et surtout entre les intercommunalités. Dans les

communes les plus périphériques du territoire, l'attractivité pour l'emploi ou pour la consommation ne se tourne pas nécessairement vers la commune de La Rochelle, mais vers des communes extérieures au périmètre intercommunal. Une réflexion commune sur la délimitation des territoires intercommunaux est encore difficile à mener car dépendante de choix politiques et économiques. La subsidiarité a été prônée pour répondre aux problématiques territoriales de la façon la plus adaptée mais il apparaît que la gestion du territoire nécessite une approche à plusieurs échelles.

Ces problèmes se posent également entre les communes qui sont contiguës soulevant les problématiques de la cohésion des documents d'urbanisme. Sur une même avenue, le passage d'une commune à une autre marque parfois des changements de types de logement par exemple entre une zone pavillonnaire et une zone avec des logements en R+5. (Photo 8). Dans ce cadre le PLUi peut permettre justement cette cohésion territoriale.



Photo 8 : Limite entre la commune de La Rochelle (Bâtiment en R+4) et la commune d'Aytré en zone pavillonnaire, rue Emile Normandin. (Source : V.Kolb)

4. Les conditions d'engagement en faveur du bien commun

La participation et l'engagement des individus dans la valorisation de leur territoire de vie est souvent nécessaire pour répondre aux objectifs de développement durable (Figure 23). La dimension individuelle est essentielle à prendre en compte (Seghezzi, 2009). Le fonctionnement du territoire est, en effet, en grande partie dépendant des comportements des habitants et de leur capacité à être conscients de leur rôle. Des politiques coercitives ne sont peut-être pas les meilleures façons d'arriver à des changements de comportement. Il apparaît donc essentiel que les individus, et surtout ceux qui le pratiquent le plus, participent ou créent des associations locales, contribuent à la modification de leur comportement en termes de mobilité ou de production de nuisances. Une production durable d'un territoire ne se fait pas uniquement à travers l'aménagement dans une perspective top-down mais est fortement dépendante de processus émanant de la base et surtout des habitants à travers une dynamique de bottom-up.

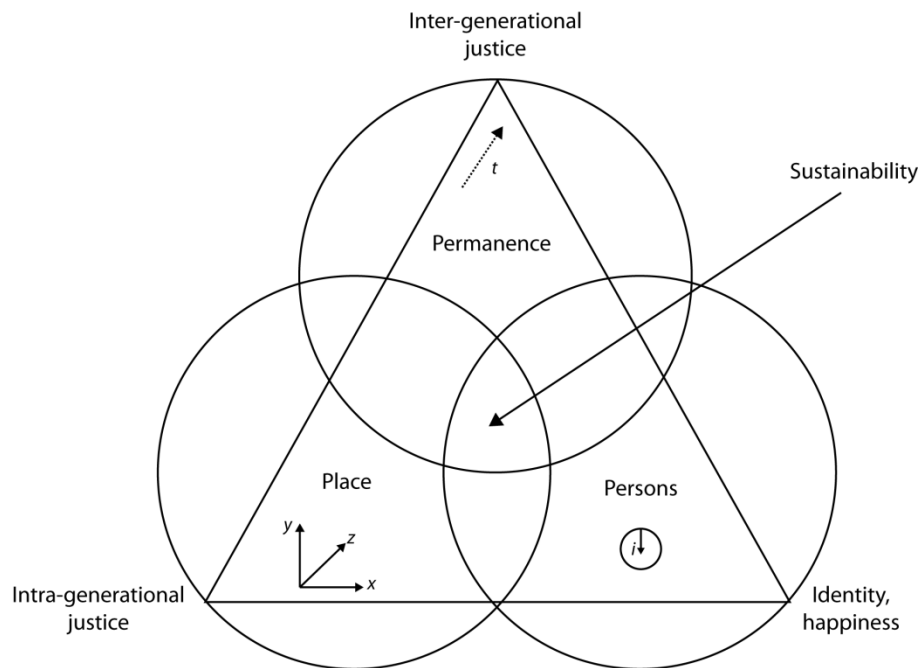


Figure 23: le nouveau triangle des 5 dimensions de la durabilité

« La durabilité devrait être considérée comme le cadre conceptuel dans lequel les aspects territoriaux, temporels et personnels du développement durable peuvent être discutés. La durabilité peut être mieux comprise en termes de territoire (place), de permanence, et de personnes. Le territoire contient les trois dimensions de l'espace (économique, sociale, environnementale), la permanence est la quatrième dimension du temps, et la catégorie des personnes représente la cinquième dimension humaine. Le cadre de viabilité à cinq dimensions est sans doute plus inclusif, pluriel et utile pour décrire les politiques spécifiques vers la durabilité ». traduit de l'anglais (Seghezzeo, 2009)

4.1. La complexité de la mise en œuvre de la participation

Dans les politiques de développement durable urbain la participation des populations est mise en avant comme étant un levier à l'acceptabilité sociale des nouvelles formes urbaines (éco-quartier, densification). Pour autant, cette volonté se confronte à la disponibilité des individus pour ces démarches et ceci est encore plus marqué pour les populations d'actifs. En effet, ces derniers sont pris entre les enfants, le travail, les loisirs et leur vie personnelle et sont souvent moins enclins à prendre part à la vie publique locale. Les personnes qui font partie des comités de quartier ou qui se rendent aux réunions publiques sont majoritairement des retraités, dont les envies ne sont pas toujours en adéquation avec celles de population plus

jeunes. L'exemple de la commune d'Angoulins est très représentatif de ces problématiques. Le maire a tenté l'expérience de la participation par la constitution d'un comité citoyen pour définir les projets d'aménagement de la ville. Afin que ce comité ne soit pas constitué uniquement de personnes qui en ont l'habitude, la mairie a réalisé un tirage au sort en utilisant les listes électorales. Sur les 60 personnes contactées pour faire partie de ce comité, 10 ont répondu présent et seulement 7 personnes se sont déclarées prêtes à participer. Ces 7 personnes sont majoritairement des retraités, et la plus jeune a plus de 45 ans. Cet exemple montre la difficulté de faire participer les actifs aux projets d'aménagement. De plus, les processus de participation sont souvent longs à être mis en place et les bureaux d'études peuvent être réticents à s'engager dans cette voie relativement complexe. Il apparaît donc important de se questionner sur la manière de faire participer des populations ayant peu de temps disponible pour la constitution de la ville et pour les réflexions sur le développement durable.

4.2. Du local au ... local

Les comportements individuels sont des facteurs essentiels de préservation de l'environnement (Moser, 2009). Pour autant, notre analyse montre que les actifs sont souvent déconnectés de ces réalités et qu'ils ne se sentent pas spécialement investis d'un rôle. Pour que l'individu se préoccupe des problématiques environnementales et des effets de son comportement sur le développement durable cela sous-entend qu'il pense à une échelle globale, à l'échelle de la planète, attitude qui n'est pas forcément très répandue. Le problème n'est pas la connaissance des grands enjeux environnementaux (changement climatique, érosion de la biodiversité...) mais la prise de conscience des dangers et leur compréhension réelle. Éléments qui semblent faire défaut à une grande partie de la population (Moser, 2009). Il y a une difficulté à percevoir l'état de l'environnement à une échelle globale parce que cet état n'est pas toujours visible, (la pollution de l'air par exemple n'est pas perceptible visuellement) et que la dégradation de l'état de l'environnement ou le changement climatique se fait sur un temps long. En revanche, de façon ponctuelle les individus sont relativement motivés à participer à des actions si celles-ci touchent directement leur territoire de vie. La distance physique joue, comme le montrent nos entretiens. C'est au moment où l'environnement direct,

le territoire de vie, est touché, modifié et en danger que les actifs se mobilisent pour le défendre. Mais les impacts des émissions de gaz à effet de serre sur le climat ne les amènent pas à modifier leur comportement. Pour que l'individu se préoccupe des problématiques environnementales, il est également essentiel qu'il soit capable d'identifier son rôle dans la modification de l'environnement et qu'il perçoive un changement de comportement général au sein de la société (Montada & Kals, 2000). La perception des problèmes environnementaux dépend également de différents facteurs contextuels comme l'état de l'environnement local, les paramètres économiques comme le prix de l'essence, les lois, le contexte politique ou encore le contexte géographique et climatique (Moser, 2009). Là encore, le point de référence est important pour évaluer le potentiel qu'ont les individus à opter pour un comportement plutôt que pour un autre. La protection des biens communs est motivée par la conscience du risque et par la perception d'injustices dans la distribution des bénéfices et des coûts des activités polluantes et d'exploitation (Montada & Kals, 2000). Elle est également motivée par l'évaluation des bénéfices des comportements, elle-même renforcée par le fait d'avoir des enfants (Moser 2009). Ceux qui agissent ont tendance à être soit aisés et à avoir un bon niveau d'étude, soit pauvres et à modifier leur comportement pour faire des économies (Moser, 2009). Pour autant l'identification des vecteurs pouvant modifier les populations à changer leur comportement fait toujours l'objet de travaux et de débats, ces derniers confirmant « *la complexité des interactions entre l'individu et sa perception de l'environnement* » (Ratiu 2003 in Moser, 2009).

4.3. L'attachement et l'appartenance au lieu

Il apparaît que l'attachement des individus au lieu est très important pour évaluer le potentiel des populations à s'engager dans la défense de leur environnement. Un faible attachement au lieu ne mènera pas à des comportements de valorisation et donc de protection envers l'environnement. Cet attachement au lieu est entre autres dépendant d'une part du réseau social de l'individu et d'autre part de la façon dont il se représente les espaces naturels et les paysages dans lesquels il vit.

Si l'individu a un réseau social fort il sera plus enclin à protéger son environnement (Moser, 2009). Cette intégration à un réseau conduit l'individu à avoir la sensation d'appartenir

au lieu, d'en être une partie et cela renforce en conséquence son attachement et augmente la responsabilité individuelle et collective pour l'environnement (Moser, 2009). Dans les espaces périurbains périphériques nous avons pu voir que les actifs ont une faible intégration à la vie sociale ; ils participent peu aux associations locales et souvent ne connaissent pas leur voisinage. Il apparaît donc essentiel de travailler sur cet attachement et cette appartenance au lieu pour les praticiens et les décideurs.

En parallèle, la valorisation des environnements naturels et des paysages dans un territoire riche en aménités naturelles comme celui de la communauté d'agglomération de La Rochelle apparaît essentiel car c'est un vecteur important d'attachement au territoire. En effet, les entretiens ont montré qu'une majorité des interviewés valorise fortement le littoral et la mer, le climat, l'ensoleillement, la qualité de l'air et mettent ces éléments en parallèle avec la qualité du territoire de vie. Le fait de vivre dans un environnement riche en aménités naturelles et de taille moyenne influence la perception de certaines inégalités. Mais, sur le territoire de l'agglomération la dichotomie environnementale est importante entre le littoral et la plaine agricole. Les espaces littoraux sont déjà fortement valorisés que ce soit à travers les loisirs que l'on peut y pratiquer (activités de plaisance, baignade, promenade, sports nautiques), à travers les aliments qui y sont produits (huîtres, moules), ou encore à travers le patrimoine urbain existants (ports, chantiers navals). Face au littoral, la plaine n'a que peu d'atouts, il y a peu d'espaces de loisirs et peu de végétation. Il y a donc un intérêt fort à revaloriser l'arrière-pays pour que cet environnement naturel devienne un lieu de pratiques de loisirs ou encore un lieu de production alimentaire locale. Cela pourrait être une voie pour que les actifs habitants dans les communes périurbaines s'engagent plus facilement dans sa valorisation et sa protection.

Conclusion

L'analyse des inégalités environnementales et écologiques permet d'évaluer l'aménagement territorial. C'est donc un concept qu'il est plus pertinent d'utiliser à l'échelle locale d'un territoire. En effet, notre approche des inégalités est fortement dépendante du point de référence utilisé. L'analyse à l'échelle de la France métropolitaine a tendance à

homogénéiser les nombreux détails ne laissant apparaître que les inégalités territoriales héritées et liées à la localisation géographique. En revanche, à une échelle plus fine, l'approche par les IEE prend davantage de sens et permet d'identifier les zones et les populations les plus exposées. Dans la communauté d'agglomération de La Rochelle, la lutte contre les IEE se tourne plus particulièrement vers des politiques sociales à travers le logement ou l'accessibilité physique au territoire. Le dynamisme de la vie locale est peu considéré et laissé à la charge des communes et des habitants. De nombreux projets se portent essentiellement sur la zone centrale surtout en termes d'accessibilité physique au territoire (réseaux de transport collectif) par souci de rentabilité dans un contexte de baisse des financements extérieurs. Pour autant, comme nous l'avons vu ce ne sont pas ces espaces qui sont les plus vecteurs d'IEE car ils sont souvent bien équipés, fournissent de nombreux emplois et jouissent dans le contexte spécifique littoral de nombreuses aménités naturelles. Face à cela, les secteurs plus périphériques ont tendance à être considérées par les populations et les élus comme des espaces pauvres en aménités, en vie sociale, où le foncier est encore abordable et où les populations sont contraintes de s'installer. Dans ces espaces, les populations sont, au quotidien, soumises à certaines inégalités écologiques (en termes de production d'externalités) mais par contre elles bénéficient de logements leur offrant des espaces de ressourcement qui diminuent leur besoin d'ailleurs. De façon générale, notre travail montre que la lutte contre les IEE et pour un développement urbain durable est très fortement dépendante des volontés et des pratiques individuelles qui vont déterminer la réussite des différents projets de l'agglomération. Il montre aussi que, bien que la mise en place de la participation soit complexe et de longue, elle est nécessaire à la réussite de la construction des territoires et à l'engagement des individus en faveur de leur environnement de vie et plus globalement du bien commun.

Conclusion générale

L'objectif de ce travail de thèse était d'identifier et de caractériser les inégalités environnementales et écologiques dans le contexte littoral urbain à travers une approche par l'analyse systémique des relations entre population et territoire de vie. En prenant comme modèle d'étude les communautés d'agglomération, qui sont des territoires politiques composés d'espaces dont la valeur environnementale est hétérogène, une double approche quantitative et qualitative a été développée pour appréhender les IEE. Le choix a été de traiter les IEE à différentes échelles et sous différents points de vue et d'avoir une approche systémique englobant toutes les IEE. En prenant pour base le territoire et non le profil social des habitants, l'analyse s'est focalisée sur la répartition des inégalités au sein des communautés d'agglomération pour les confronter ensuite à la répartition des populations et de leur niveau d'exposition à ces inégalités.

En introduction nous avons formulé 4 grandes hypothèses. La première présentée le littoral comme un vecteur d'intensification ou d'exacerbation des IEE, est partiellement confirmée. Les analyses statistiques ont montré d'une part, les effets hétérogènes du littoral sur la répartition des IEE et d'autre part, une plus forte tendance à la spécialisation des CA littorales en termes de populations et d'équipements. Pour autant, l'analyse des discours des actifs interrogés met en avant l'influence du cadre environnemental dans la minimisation de la perception des inégalités. La deuxième hypothèse supposait l'existence d'interrelations fortes existant entre les IEE, celle-ci est confirmée. Nos résultats ont montré des corrélations et des effets de balance entre les IEE. La troisième hypothèse présumait que les IEE étaient perçues à travers l'auto-analyse que les habitants font de leur inscription dans le territoire et de leurs choix de localisation résidentielle ; celle-ci est en partie confirmée. Les actifs interrogés ont une bonne connaissance de la répartition de certaines IEE (inégalités d'accessibilité économique ou physique, inégalités territoriales) mais, en fonction de leur parcours de vie et de leur niveau d'exposition ils en minimisent d'autres (inégalités face aux risques et aux nuisances, inégalités dans la production d'externalités). Enfin, la quatrième hypothèse sur l'atténuation des IEE par les pouvoirs publics est principalement pensée à travers l'action publique locale

d'aménagement urbain est confirmée. Les discours des élus ont montré que c'est principalement à travers l'aménagement (densification, logement social, déplacements durables) qu'une réponse est apportée pour réduire les effets des IEE.

Cette approche permet d'aborder les différents thèmes en rapport avec les environnements de vie des individus. Réaliser une approche globale des IEE offre la possibilité dans un premier temps, de sectoriser chaque inégalité et, dans un second temps, de les analyser de façon globale en travaillant sur les liens entre ces inégalités.

L'analyse des IEE apparaît particulièrement adaptée à l'échelle des communautés d'agglomération car elles touchent à la fois les différentes thématiques qui sont abordées dans l'aménagement de ces territoires mais également les différents aspects de la vie quotidienne importants aux yeux des actifs.

L'influence des contextes géographiques ainsi que les normes et lois nationales ont tendance à masquer de nombreuses dynamiques à l'échelle nationale. Pour autant, l'analyse à l'échelle nationale et du littoral est tout de même pertinente car elle permet de définir la comparabilité entre les espaces et donc la portée des résultats obtenus à une échelle plus fine. Cette analyse permet également de définir les critères qui influencent la différenciation entre les espaces et d'étudier les différents effets de la localisation littorale dans les IEE en milieu urbain.

À l'échelle de la commune, l'étude des descripteurs d'inégalités environnementales et écologiques mettent en avant les enjeux concrets en termes d'aménagement de la construction d'une intercommunalité. Cette approche montre également que le modèle centre-périphérie reste dominant par rapport au gradient terre-mer, pour les territoires de Bretagne et de Charente-Maritime.

À l'échelle infra communale, notre travail montre que la corrélation inégalité sociale/ IEE souvent visible au sein d'une commune est à rapporter à l'échelle d'une communauté d'agglomération. En effet, à cette échelle cette corrélation ne s'exprime pas de la même manière. Les IEE ne touchent pas nécessairement les plus défavorisés et les inégalités ont

davantage tendance à s'équilibrer (par exemple la présence de nombreux équipements peut contrebalancer statistiquement la faible présence d'aménités naturelles ou la présence de nuisances). En privilégiant une entrée par les contextes territoriaux cela a permis une vision différente de la répartition des populations par rapport aux IEE. De plus, ce travail montre que les IEE qui sont fortement dépendantes les unes des autres. Jouer sur une inégalité peut donc avoir des répercussions positives mais aussi négatives sur d'autres inégalités.

L'approche qualitative est celle qui nous semble la plus importante. Son intérêt principal réside dans le fait qu'elle vient éclairer les approches statistiques et les analyses géographiques préalablement réalisées et qu'elle permet donc d'expliquer, d'enrichir mais également de relativiser les résultats préalablement constitués. En effet, les comportements des individus ne sont pas uniquement dépendants de la répartition des objets dans le territoire mais vont être influencés par le profil de l'individu, ses représentations, ses perceptions. Comprendre ceci est donc un élément essentiel de la réduction des inégalités environnementales et écologiques. Il ne suffit pas d'aménager en se basant sur des données statistiques mais il est essentiel, même si cela prend énormément de temps, de comprendre comment les inégalités sont reçues, perçues, et utilisées pour évaluer la possible réussite des projets et les moyens de cette réussite.

Ce travail montre que les politiques d'aménagement de la communauté d'agglomération sont en adéquation avec les inégalités mesurées mais que certains aspects sociétaux doivent être pris en compte pour limiter les effets de rejets par les populations. Le développement durable des territoires doit passer par une prise en compte de l'individu. La participation doit donc continuer à être vu comme un élément central de la construction durable du territoire mais un travail de valorisation des lieux de vie ainsi que des paysages doit être également réalisé et ce au-delà de la zone littorale qui est déjà fortement mise en avant, pour renforcer l'attachement des actifs au lieu et donc leur engagement. Pour cela, il semble essentiel que les zones de logements sociaux et les espaces périurbains lointains ne soient pas stigmatisés comme des zones de choix contraints mais comme des espaces de vie ayant une valeur et un rôle dans l'espace intercommunal. Le discours des élus ainsi que les études en cours montrent la volonté de la CA de La Rochelle d'une part, de travailler à la réduction des IEE par le logement et les transports et d'autre part, d'avoir une réflexion au plus près de la réalité des habitants

notamment à travers la mise en place d'analyses à des échelles de plus en plus fines en s'affranchissant des limites communales. Mais cette volonté se heurte au problème continu du manque de moyens qui se traduit par une obligation de rentabilité accrue de l'aménagement (développement des transports en communs) et par le manque de moyens humains et d'expérience dans le traitement des données qualitatives.

Le choix des données et du terrain d'étude influence directement les résultats et il apparaît important de pointer ces éléments pour évaluer la portée du travail et pour proposer des perspectives de recherche dans cette thématique. Comme vu dans l'état de l'art, le contexte est très important à prendre en compte quand on traite d'inégalités. De fait, il apparaîtrait intéressant dans un futur travail de développer une méthodologie similaire dans un autre contexte soit sur un espace très attractif touristiquement comme la méditerranée soit dans un contexte urbain littoral dans un autre pays européen. Cela permettrait de comparer les résultats de ce travail à un autre contexte territorial pour étudier le rôle du contexte institutionnel mais aussi culturel dans la lutte contre les inégalités environnementales et écologiques.

Bibliographie

- Adger, W.N. et al., 2005. Social-Ecological Resilience to Coastal Disasters. *Science*, 309(5737), p.1036-1039.
- AFP, 2015. Port de Calais 2015 : un nouveau contrat de concession signé pour 50 ans – transmanche. *France 3 Nord Pas-de-Calais*. Available at: <http://france3-regions.francetvinfo.fr/nord-pas-de-calais/2015/02/20/port-de-calais-2015-un-nouveau-contrat-de-concession-signé-pour-50-ans-659039.html> [Consulté le mars 10, 2015].
- Agyeman, J. & Evans, B., 2004. 'Just sustainability': the emerging discourse of environmental justice in Britain? *Geographical Journal*, 170(2), p.155-164.
- Alonso, W., 1964. *Location and land use: toward a general theory of land rent*. Harvard University Press, 234 p.
- Andan, O. et al., 1999. *Stratégies résidentielles des ménages et mobilité domicile-travail note de synthèse du rapport de recherche réalisé pour le compte de la DRAST dans le cadre du PREDIT 1996-200*. Available at: http://hal.archives-ouvertes.fr/docs/00/08/80/45/PDF/Synthese_rapport.pdf [Consulté le juin 5, 2014].
- Arnould, G., 2010. Michel Forsé, Maxime Parodi, Une théorie empirique de la justice sociale. *Lectures*. Available at: <https://lectures.revues.org/1120> [Consulté le juillet 29, 2015].
- Auger, O. & Vergeau, E., 2009. Insee - Services-Tourisme-Transports - Les résidences secondaires : une composante du développement et de l'attractivité de la région. *Décimal*, (288). Available at: http://www.insee.fr/fr/themes/document.asp?ref_id=14386 [Consulté le mai 7, 2015].
- Ayache, M. & Dumez, H., 2011. Le codage dans la recherche qualitative. *Libellio*, 7(2), p.33-46.
- Bailly, A. & Bourdeau-Lepage, L., 2011. Concilier désir de nature et préservation de l'environnement : vers une urbanisation durable en France. *Géographie, économie, société*, 13(1), p.27-43.
- Bakis, H. & Schon, A., 2012. Ville de la connaissance et terreau numérique: le cas de Montpellier, France In IGC Cologne 2012: Down To Earth 32nd International Geographical Congress. Cologne Germany. Available at: <https://hal.archives-ouvertes.fr/halshs-00769272/document>.
- Barbillon, E. & Leroy, J., 2012. *Petit manuel de l'entretien de recherche De la problématique à l'analyse*. Paris, 64 p.

- Baudry, M. et al., 2008. *Les inégalités spatiales face à l'environnement : analyse économique et application à l'aire urbaine rennaise sur la base d'un système d'information géographique.*
- Bavoux, J.-J. & Chapelon, L., 2014. *Dictionnaire d'analyse spatiale.* Armand Colin, 608 p.
- Béal, V., Charvolin, F. & Morel Journel, C., 2011. La ville durable au risque des écoquartiers: Réflexions autour du projet New Islington à Manchester. *Espaces et sociétés*, 147(4), p.77.
- Bellan, G., Bellan-Santini, D. & Dauvin, J.-C., 2007. À propos de quelques utilisations des termes « Inégalités écologiques » : simples impropriétés de langage ou accaparement abusif ? *Développement durable et territoires. Économie, géographie, politique, droit, sociologie.* Available at: <http://developpementdurable.revues.org/3426> [Consulté le novembre 12, 2012].
- Bellan, G., Bellan-Santini, D. & Dauvin, J.-C., 2010. Les inégalités écologiques, l'écologie et le patrimoine naturel In P. Deboudt, éd., *Inégalité écologique, territoires littoraux et développement durable.* Environnement et société. Villeneuve d'Ascq.p.71-112
- Benson, E.D. et al., 1998. Pricing Residential Amenities: The Value of a View. *The Journal of Real Estate Finance and Economics*, 16(1), p.55-73.
- Béoutis, A., Jean, P. & Colas, S., 2009. *Insee - Territoire - L'observatoire du littoral : démographie et économie du littoral.* INSEE, IFEN, SOeS, Available at: http://www.onml.fr/uploads/media/la_demographie_et_l_economie_du_littoral_metro_politain.pdf [Consulté le mars 13, 2013].
- Berger, M., 1990. À propos des choix résidentiels des périurbains : peut-on parler de stratégies territoriales ? *Strates. Matériaux pour la recherche en sciences sociales*, (5). Available at: <http://strates.revues.org/1424> [Consulté le novembre 7, 2013].
- Bernié-Boissard, C. & Chevalier, D., 2011. Développement durable : discours consensuels et pratiques discordantes. Montpellier et Nîmes. *Espaces et sociétés*, 147(4), p.41.
- Berthelot, D. & Dubois, J., 2010. Quand le rapport à la mer organise les inégalités résidentielles (Ensuès-le-Redonne, Côte Bleue, Bouches-du-Rhône) In P. Deboudt, éd., *Inégalité écologique, territoires littoraux et développement durable.* Environnement et société. Villeneuve d'Ascq.
- Bertrand, N. & Peyrache-Gadeau, V., 2009. Introduction. « Cohésion sociale et cohérence territoriale », quel cadre de réflexions pour l'aménagement et le développement ? *Géographie, économie, société*, 11(2), p.85-91.
- Betremieux, N. et al., 2009. *Le développement durable en Nord-Pas-de-Calais.* Available at: <http://www.insee.fr/fr/regions/nord-pas-de->

- calais/default.asp?page=themes/ouvrages/dev_durable/DVA3M05_05.htm [Consulté le mars 13, 2015].
- Bigot, R., Croutte, P. & Duflos, C., 2009. *Les différences de modes de vie selon le lieu de résidence*. Paris, CREDOC, Available at: <http://www.credoc.fr/pdf/Rech/C259.pdf> [Consulté le février 27, 2013].
- Bihl, A. & Pfefferkorn, R., 2008. *Le système des inégalités*. La Découverte, Paris, 128 p. Available at: <http://www.cairn.info/le-systeme-des-inegalites--9782707152206.htm> [Consulté le novembre 5, 2012].
- Blanchet, A. & Gotman, A., 1992. *L'enquête et ses méthodes: l'entretien*. Armand Colin, Paris, 128 p.
- Blanchon, D., Moreau, S. & Veyret, Y., 2009. Comprendre et construire la justice environnementale. *Annales de géographie*, 665-666(1), p.35-60.
- Bochet, B. & Pini, G., 2002. Formes urbaines et mobilité: Quelles stratégies pour un développement urbain durable? IRIS-Ecologie, IDHEAP/IEPI/IGUL, éd.,. *Vues sur la ville*, (4), p.8.
- Boissonade, J., 2011. Le développement durable face à ses épreuves: Les enjeux pragmatiques des écoquartiers. *Espaces et sociétés*, 147(4), p.57.
- Bonjour, V. & Lecomte, M., 2013. 70 ans de dynamique de population active en Nord-Pas-de-Calais. *Insee*, (132), p.8.
- Boulanger, P.-M., 2004. Les indicateurs de développement durable: un défi scientifique, un enjeu démocratique. *Les séminaires de l'Idri*, 12. Available at: http://ide.consultant.free.fr/IMG/pdf/IDDRI_-_Indicateurs_DD_-_Juillet_2004.pdf [Consulté le mai 15, 2015].
- Bourdeau-Lepage, L., 2011. Repenser la ville. *Géographie, économie, société*, 13(1), p.5-10.
- Braconnier, P. et al., 2011. Une évaluation du bien-être au sein des régions françaises dans une approche de développement durable. *Innovations*, 34(1), p.93-121.
- Brodhag, C., Gondran, N. & Delchet, K., 2004. Du concept à la mise en œuvre du développement durable: théorie et pratique autour de guide SD 21000. *Vertigo-la revue électronique en sciences de l'environnement*, 5(2). Available at: <https://vertigo.revues.org/3482> [Consulté le septembre 17, 2015].
- Brugnot, G. & Cassayre, Y., 2003. De la politique française de restauration des terrains en montagne à la prévention des risques naturels In XIIIe Congrès forestier mondial. Québec City, Canada. Available at: <http://www.fao.org/docrep/ARTICLE/WFC/XII/0034-C3.HTM> [Consulté le septembre 17, 2015].

- Brundtland, G.H., 1987. Rapport Brundtland. *Ministère des Affaires étrangères et du Développement international. L’Odyssée du développement durable*. Available at: http://www.diplomatie.gouv.fr/fr/sites/odyssee-developpementdurable/files/5/rapport_brundtland.pdf [Page consultée le 31 mai 2014].
- Brunet, R., 1997. *Territoires de France et d’Europe Raisons de géographe*. Belin, Paris, 319 p.
- Brunet, R., Ferras, R. & Théry, H., 1992. *Les mots de la géographie dictionnaire critique*. Reclus, Montpellier, 518 p.
- Buhot, C., 2009. Embourgeoisement et effet littoral. Recompositions socio-spatiales à La Rochelle et à l’île de Ré. *Articulo - Journal of Urban Research*, (Special issue 1). Available at: <http://articulo.revues.org/1034> [Consulté le février 25, 2015].
- Cailly, L., 2007. Capital spatial, stratégies résidentielles et processus d’individualisation. *Annales de géographie*, n° 654(2), p.169-187.
- Camagni, R., Gibelli, M.C. & Rigamonti, P., 2002. Urban mobility and urban form: the social and environmental costs of different patterns of urban expansion. *Ecological Economics*, 40(2), p.199-216.
- Carriere, J.-P., 2008. Les villes intermédiaires européennes et l’Europe polycentrique? In *Annales des Mines-Réalités industrielles*. Eska. Available at: http://www.cairn.info/resume.php?ID_ARTICLE=RINDU_081_0018 [Consulté le avril 29, 2015].
- Castellane, B., 2008. Droit civil—droit coutumier («common law»). Schéma d’un face à face. *Sociétal*, (59), p.16–18.
- Charmes, E., 2009. Pour une approche critique de la mixité sociale: Redistribuer les populations ou les ressources ? *La Vie des idées*. Available at: <http://www.laviedesidees.fr/Pour-une-approche-critique-de-la-mixite-sociale.html> [Consulté le septembre 18, 2015].
- Charre, J., 2000. Quantitatif, qualitatif et informel en information géographique. *Espace géographique*, 29(3), p.273-278.
- Chast, J.-B., 2013. A Béziers, l’ « hémorragie » de l’emploi fait bondir le chômage à 15,5 %. *Une Année en France*. Available at: <http://crise.blog.lemonde.fr/2013/04/25/a-beziers-lhemorragie-de-lemploi-fait-bondir-le-chomage-a-155/> [Consulté le mars 6, 2015].
- Chaumel, M. & La Branche, S., 2008. Inégalités écologiques : vers quelle définition ? P. Deboudt & V. Houillon, éd.,. *Espace populations sociétés. Space populations societies*, (2008/1), p.101-110.

- Chesnel, M., 1996. La crise de la pêche rochelaise à l'épreuve d'une stratégie portuaire mal calibrée. *Norois*, 172(1), p.775-789.
- Claval, P., 2006. Le développement durable : stratégies descendantes et stratégies ascendantes. *Géographie, économie, société*, 8(4), p.415-445.
- Code général des collectivités territoriales, 2013. *Article L5216-1*. Available at: <http://www.legifrance.gouv.fr/affichCodeArticle.do?cidTexte=LEGITEXT000006070633&idArticle=LEGIARTI000023381589&dateTexte=20110808> [Consulté le avril 16, 2013].
- Communauté d'Agglomération de La Rochelle, 2012. *Plan de déplacements urbains 2012-2021*. Available at: https://www.agglo-larochelle.fr/documents/10839/99766/PDU_2012-2021_Synthese.pdf/91e1633b-bdd0-4930-ac2a-7c67acb4ca69 [Consulté le mai 21, 2015].
- Communauté d'Agglomération de La Rochelle, 2011. *Schéma de cohérence territoriale de la Communauté d'Agglomération de La Rochelle*. La Rochelle,
- Communauté d'Agglomération de La Rochelle, 2015. Se déplacer. *Communauté d'Agglomération de La Rochelle*. Available at: <https://www.agglo-larochelle.fr/se-deplacer> [Consulté le mai 21, 2015].p.347.
- Conférence européenne des villes durables, 1994. *Charte des villes européennes pour la durabilité adoptée lors de la conférence des villes européennes*. Available at: http://cms.unige.ch/isdd/IMG/pdf/Charte_Aalborg.pdf.
- Conseil Régional, 2015. *Délibération relative aux mesures et affectations diverses de la commission « Transports propres et innovants - intermodalité - équipements - infrastructures »*. Available at: http://www.poitou-charentes.fr/files/assemblee_regionale/arretes/2015-02-20-session/2015CR015.pdf [Consulté le mai 11, 2015].
- Cornut, P., Bauler, T. & Zaccai, E. éd., 2007. *Environnement et inégalités sociales*. Editions de l'Université de Bruxelles, Bruxelles, Available at: http://digistore.bib.ulb.ac.be/2011/i9782800413969_000_f.pdf.
- Creel, L., 2003. *Ripple Effects: Population and Coastal Regions*. Washington, Population reference bureau, Available at: http://www.prb.org/pdf/RippleEffects_Eng.pdf [Consulté le septembre 29, 2014].
- Daligaux, J., 2003. Urbanisation et environnement sur les littoraux : une analyse spatiale. *Rives méditerranéennes*, (15), p.11-20.
- Dallier, P., 2005. *L'intercommunalité à fiscalité propre*. Sénat, Available at: <http://www.senat.fr/rap/r05-193/r05-1931.html> [Consulté le avril 17, 2013].

- Debié, F., 1993. Une forme urbaine du premier âge touristique: Les promenades littorales. *Mappemonde*, 1, p.6.
- Deboudt, P., 2010. *Inégalités écologiques, territoires littoraux & développement durable*. Presses Univ. Septentrion, 412 p.
- Deboudt, P. et al., 2010. Une zone urbaine sensible avec vue sur la mer: le quartier du Chemin Vert à Boulogne-sur-Mer (Pas-de-Calais) Approche interdisciplinaire sur les inégalités écologiques et les inégalités sociales In P. Deboudt, éd., *Inégalité écologique, territoires littoraux et développement durable*. Environnement et société. Villeneuve d'Ascq.p.237-272
- Deboudt, P. & Paris, D., 2010. Proposition pour une méthode d'analyse globale des inégalités écologiques In P. Deboudt, éd., *Inégalité écologique, territoires littoraux et développement durable*. Environnement et société. Villeneuve d'Ascq.p.297-311
- Debrand, T. & Taffin, C., 2005. Les facteurs structurels et conjoncturels de la mobilité résidentielle depuis 20 ans. *Economie et statistique*, 381(1), p.125-146.
- Deldrève, V., Deboudt, P. & Belhassen, V., 2010. Les inégalités écologiques au Touquet (Pas-de-Calais) : perceptions et réalités géographiques In P. Deboudt, éd., *Inégalité écologique, territoires littoraux et développement durable*. Environnement et société. Villeneuve d'Ascq.p.181-222
- Deléage, J.-P., 2008. Des inégalités écologiques parmi les hommes. *Ecologie et politique*, 1(35), p.11-17.
- Demazière, C., 2014. Pourquoi et comment analyser les villes moyennes ? - Métropolitiques. Available at: <http://www.metropolitiques.eu/Pourquoi-et-comment-analyser-les.html> [Consulté le avril 29, 2015].
- De Roo, P., 2005. *Villes moyennes, villes d'intermédiation: Pour une diversité des modèles de développement urbain*. DATAR, Available at: <http://www.villesdefrance.fr/upload/files/dr-dec-2005-livre-blanc-villes-moyennes.pdf> [Consulté le avril 27, 2015].
- Desjardins, X., 2010. Que retenir de la courbe de Newman et Kenworthy. *Etudes foncières*, 145, p.27-29.
- Desjardins, X. & Mettetal, L., 2013. L'habiter périurbain face à l'enjeu énergétique. *Flux*, N° 89-90(3), p.46-57.
- DIACT, 2008. *Dynamiques et développement durable des territoires, Rapport de l'Observatoire des territoires*. p.202

- Diaz, L., 2007. Insee - Population - Attractivité élevée pour la partie littorale, en hausse dans les quatre départements. *Décimal*, (269), p.4.
- Diebolt, W. et al., 2005. *Les inégalités écologiques en milieu urbain*. Ministère de l'écologie et du développement durable, Available at: <http://www.ladocumentationfrancaise.fr/var/storage/rapports-publics/054000572/0000.pdf>.
- Directe, 2014. Trajectoire socio-économique de la zone d'emploi de Boulogne-sur-Mer. *Les Synthèses de la Directe*, (45), p.20.
- Direction générale des Finances publiques & Direction générale des Collectivités locales, 2013. Liste et composition 2013 | Collectivités locales. Available at: <http://www.collectivites-locales.gouv.fr/liste-et-composition-2013> [Consulté le septembre 14, 2015].
- Donzelot, J., 2006. La ville à trois vitesses. *Editions de la Villette, Paris*, p.26.
- Dorier-Apprill, E., 2006. La géographie, les villes et l'environnement: débats épistémologiques et enjeux contemporains In *Ville et environnement*. DIEM. Paris.
- Douchin, R., 2013. Boulogne: des commerçants plaident pour le retour de la voiture rues Thiers et Victor-Hugo. *La Voix du Nord*. Available at: <http://www.lavoixdunord.fr/region/boulogne-des-commerçants-plaident-pour-le-retour-de-la-ia31b49030n1663748> [Consulté le mars 6, 2015].
- Dozzi, J., Lennert, M. & Wallenborn, G., 2008. Inégalités écologiques : analyse spatiale des impacts générés et subis par les ménages belges P. Deboudt & V. Houillon, éd., *Espace populations sociétés. Space populations societies*, (2008/1), p.127-143.
- Durand, M., 2012. Mesurer les inégalités environnementales et écologiques dans les villes en développement : déchets et eaux usées à Lima. *Flux*, N° 89-90(3), p.67-78.
- Durand, M. & Jaglin, S., 2012. Inégalités environnementales et écologiques : quelles applications dans les territoires et les services urbains ? *Flux*, N° 89-90(3), p.4-4.
- Duroudier, S., 2014. *Les divisions socio-spatiales dans les villes intermédiaires des États-Unis*. Belin, Available at: http://www.cairn.info/resume.php?ID_ARTICLE=EG_432_0134 [Consulté le avril 25, 2015].
- Édouard, J.-C., 2012. La place de la petite ville dans la recherche géographique en France : de la simple monographie au territoire témoin. *Annales de géographie*, 683(1), p.25-42.
- Elissalde, B., 2005. Territoire. *Hypergéométrie*. Available at: <http://www.hypergeo.eu/spip.php?article285> [Consulté le septembre 12, 2015].

- Emelianoff, C., 2006. Connaître ou reconnaître des inégalités environnementales ? *ESO, Travaux et Documents*, (25), p.35-43.
- Emelianoff, C., 2008. La problématique des inégalités écologiques, un nouveau paysage conceptuel. *Ecologie et politique*, 1(35), p.19-31.
- Emelianoff, C., 1999. *La ville durable, un modèle émergent : géoscopie du réseau européen des villes durables (Porto, Strasbourg, Gdansk)*. Orléans, Available at: <http://www.theses.fr/1999ORLE1031> [Consulté le août 29, 2015].
- Emelianoff, C. et al., 2007. Les multiples facettes des inégalités écologiques. *Développement durable et territoires. Économie, géographie, politique, droit, sociologie*. Available at: <http://developpementdurable.revues.org/3892> [Consulté le novembre 14, 2012].
- Faburel, G., 2010. Débats sur les inégalités environnementales. Une autre approche de l'environnement urbain. *Justice spatiale/spatial justice*, Justice spatiale et environnement(2), p.102-132.
- Faburel, G. & Gueymard, S., 2008. *Vécu environnemental et qualité de vie en région Ile de France . Une approche exploratoire des inégalités environnementales*. Paris, PUCA – MEDD,
- Faburel, G. & Roy, A., 2006. *L'environnement en France*. Orléans, IFEN, Available at: http://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/fileadmin/documents/Produits_editoriaux/Publications/References/2006/ree2006_corrige_01.pdf [Consulté le mars 26, 2015].
- Faure, A. & Négrier, E., 2007. *Les politiques publiques à l'épreuve de l'action locale : critiques de la territorialisation*. L'Harmattan, Paris, 304 p. Available at: <http://www.pacte-grenoble.fr/blog/les-politiques-publiques-a-lepreuve-de-laction-locale-critiques-de-la-territorialisation-sous-la-dir-de-a-faure-et-e-negrier/> [Consulté le mai 21, 2015].
- Floch, J.-M. & Morel, B., 2011. *Panorama des villes moyennes*. Available at: http://www.insee.fr/fr/publications-et-services/docs_doc_travail/h2011-01.pdf [Consulté le avril 29, 2015].
- Folke, C., Hammer, M. & Jansson, A.-M., 1991. Life-support value of ecosystems: a case study of the Baltic Sea Region. *Ecological Economics*, 3(2), p.123-137.
- Forsé, M. & Parodi, M., 2007. Perception des inégalités économiques et sentiment de justice sociale. *Revue de l'OFCE*, 102(3), p.483-540.
- Galland, O., Lemel, Y. & Frénod, A., 2013. La perception des inégalités en France. *Revue européenne des sciences sociales*, 51-1(1), p.179-211.

- Gallez, C., 2014. L'intercommunalité dans la régulation publique territoriale. Le cas de deux communautés d'agglomération franciliennes. *Géographie, économie, société*, 16(2), p.183-206.
- Garnier, C., 2002. *Livre Blanc des acteurs français du développement durable*. Ministère de l'écologie et du développement durable, Available at: http://www.bourgogne.gouv.fr/assets/bourgogne/files/dvlpt_durable/Livre_blanc_des_acteurs_francais_du_DD.pdf [Consulté le octobre 12, 2012].p. 161-178
- Gaudin, S., 2013. *Villes moyennes et rénovation urbaine : discours et actions d'une transaction spatiale : exemples pris en Bretagne*. Doctorat. Université Rennes 2. Available at: <https://tel.archives-ouvertes.fr/tel-00929827/document> [Consulté le avril 29, 2015].857 p
- Genre-Grandpierre, C. & Foltête, J.-C., 2003. Morphologie urbaine et mobilité en marche à pied. *Cybergeo : European Journal of Geography*. Available at: <https://cybergeo.revues.org/3925> [Consulté le août 20, 2015].
- Gilbert, R. & Duret, J., 2014. Recensement de la conchyliculture 2012. La Charente-Maritime est le premier département producteur de coquillages. Available at: <http://www.epsilon.insee.fr/jspui/handle/1/24415> [Consulté le mai 11, 2015].
- Gobert, J., 2008. Compensation territoriale, justice et inégalités environnementales aux Etats-Unis P. Deboudt & V. Houillon, éd.,. *Espace populations sociétés. Space populations societies*, (2008/1), p.71-82.
- Godard, O., 2013. Chapitre 2. Le développement durable, norme sociale molle ou nouveau principe de justification ? *Indisciplines*, p.45-68.
- Guesnier, B., 2010. Ressources du territoire et trajectoires de développement. *Canadian Journal of Regional Science*, 33, p.12
- Gueymard, S., 2006. Facteurs environnementaux de proximité et choix résidentiels. *Développement durable et territoires. Économie, géographie, politique, droit, sociologie*. Available at: <http://developpementdurable.revues.org/2716> [Consulté le novembre 16, 2012].p.17
- Hérat, V., 2010. L'aménagement des plages du Prado à Marseille: la construction d'un bien commun In P. Deboudt, éd., *Inégalité écologique, territoires littoraux et développement durable*. Environnement et société. Villeneuve d'Ascq.p.223-233
- Herbert, D., 2010. L'insularité et les inégalités écologiques: l'archipel du Frioul (Marseille) lieu d'évasion ou de marginalisation du territoire urbain marseillais? In P. Deboudt, éd., *Inégalité écologique, territoires littoraux et développement durable*. Environnement et société. Villeneuve d'Ascq.p.157-180

- Holec, N. & Sougareva, N., 2000. L'histoire des villes durables européennes. *dialogues, propositions, histoires pour une citoyenneté mondiale*. Available at: <http://base.d-ph.info/fr/fiches/dph/fiche-dph-8293.html> [Consulté le mars 24, 2015].
- Homocianu, G.M., 2009. *Modélisation de l'interaction transport-urbanisme-choix résidentiels des ménages dans l'aire urbaine de Lyon*. Lyon: Lumière Lyon 2. Available at: <http://halshs.archives-ouvertes.fr/docs/00/35/93/02/PDF/these.pdf> [Consulté le mars 1, 2013].
- Hörnsten, L. & Fredman, P., 2000. On the distance to recreational forests in Sweden. *Landscape and Urban Planning*, 51(1), p.1-10.
- Huré, M., 2014. Entre alternatives et entrepreneurialisme, le renforcement des pouvoirs politiques urbains. *Métropoles*, (15). Available at: <http://metropoles.revues.org/4983> [Consulté le mai 8, 2015].
- INSEE, 2009. *Recensement de la population*. INSEE, Available at: <http://www.insee.fr/fr/bases-de-donnees/default.asp?page=recensement/resultats/2009/rp2009.htm>.
- INSEE, 2008. *Recensement de la population*. INSEE, Available at: <http://www.insee.fr/fr/bases-de-donnees/default.asp?page=recensement/resultats/2008/rp2008.htm>.
- Kestens, Y., 2004. *Utilisation du sol, accessibilité et profil des ménages: effets sur le choix résidentiel et la valeur des propriétés*. Doctorat en aménagement du territoire et développement régional. Faculté des études supérieures de l'Université Laval. Available at: <http://theses.ulaval.ca/archimede/fichiers/21646/21646.html>.
- Laigle, L., 2009. *Conceptions des inégalités écologiques: Quelle place dans les politiques de développement urbain durable?*. Marne-la-Vallée, CSTB,
- Laigle, L., 2005. *Les inégalités écologiques de la ville caractérisation des situations et de l'action publique*. Paris, CSTB, Available at: http://desh.cstb.fr/file/fc3_fiches181.pdf.
- Laigle, L. & Oehler, 2004. *Les enjeux sociaux et environnementaux du développement urbain : la question des inégalités écologiques*. PUCA – MELT, Available at: http://desh.cstb.fr/file/fc3_fiches442.pdf. 100 p.
- Laigle, L. & Oehler, V., 2004. How to integrate social and environmental aspects in housing and urban policies: Some experiences from France and Germany. *CSTB*, p.443-452.
- Laigle, L. & Tual, M., 2007. *Conception des inégalités écologiques dans cinq pays européens: quelle place les politiques de développement urbain durable?*. Available at: http://desh.cstb.fr/file/fc3_fiches376.pdf.
- Larousse éd., 2015. *Dictionnaire de la langue française*.

- Lebart, L., Morineau, A. & Piron, M., 2006. *Statistique exploratoire multidimensionnelle*. Dunod ed, 456 p. Available at: http://horizon.documentation.ird.fr/exl-doc/pleins_textes/divers11-10/010007837.pdf.
- Lefebvre, C., 2011. La gestion intégrée côtière et marine : nouvelles perspectives. *Vertigo - la revue électronique en sciences de l'environnement*, (Hors-série 9). Available at: <https://vertigo.revues.org/10985> [Consulté le août 29, 2015].
- Lefebvre, H., 1974. La production de l'espace. *L'Homme et la société*, 31(1), p.15-32.
- Le Goix, R. & Vesselinov, E., 2013. Gated Communities and House Prices: Suburban Change in Southern California, 1980-2008: Gated communities and house prices in southern California. *International Journal of Urban and Regional Research*, 37(6), p.2129-2151.
- Lejeune, Z., Chevau, T. & Teller, J., 2012. La qualité du logement comme variable environnementale : l'exemple de la région urbaine de Liège (Wallonie). *Flux*, N° 89-90(3), p.30-45.
- Levasseur, A. & Marchand, E., 1998. *Le paysage de l'agglomération de La Rochelle*. Syndicat Mixte pour le révision du schéma directeur, 144 p
- Levy, A. & Emelianoff, C., 2011. Éditorial. *Espaces et sociétés*, 147(4), p.7.
- Lévy, J. & Lussault, M., 2013. *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*. Belin, 1034 p.
- Llop, J. & Bellet, C., 1999. *Villes intermédiaires et urbanisation mondiale*. Ajuntament de Lleida, Lleida, 169 p. Available at: <http://www.unesco.org/most/ciudades.pdf> [Consulté le avril 27, 2015].
- L'Observatoire de l'agglomération de La Rochelle, 2014. Portrait démographique de l'agglomération de La Rochelle, Situation au 1er janvier 2011 et évolution récentes. *Les Cahiers*, (1), 28.p
- Mackett, R.L., 2003. Why do people use their cars for short trips? *Transportation*, 30(3), p.329-349.
- Manusset, S., Brodach, A. & Marchais, L., 2007. Pour une approche des inégalités écologiques à travers les définitions de la « qualité du cadre de vie ». *Développement durable et territoires. Économie, géographie, politique, droit, sociologie*. Available at: <http://developpementdurable.revues.org/3439> [Consulté le janvier 24, 2013].
- Marx, K., 1849. *Travail salarié et capital*. Paris, 119 p

- Masutti, C., 2004. *Le Dust Bowl, la politique de conservation des ressources et les écologues aux Etats-Unis dans les années 1930*. Strasbourg 1. Available at: <http://www.theses.fr/2004STR1EC10> [Consulté le septembre 17, 2015].
- McDonald, R.I., 2009. Ecosystem service demand and supply along the urban-to-rural gradient. *Journal of Conservation Planning*, 5, p.1-14.
- Ministère de l'Intérieur, 2010. *LOI n° 2010-1563 du 16 décembre 2010 de réforme des collectivités territoriales*.
- Ministère de l'Intérieur, 1999. *LOI no 99-586 du 12 juillet 1999 relative au renforcement et à la simplification de la coopération intercommunale*.
- Miossec, A., 2004. *Les littoraux entre nature et aménagement*. Armand Colin, Paris, 192 p.
- Montada, L. & Kals, E., 2000. Political Implications of Psychological Research on Ecological Justice and Proenvironmental Behaviour. *International Journal of Psychology*, 35(2), p.168-176.
- Moser, G., 2009. *Psychologie environnementale: Les relations homme-environnement*. De boeck Université, Bruxelles, 298 p.
- Nessi, H., 2010. Formes urbaines et consommation d'énergie dans les transports. *Etudes foncières*, 145, p.30-32.
- ONU, La justice sociale, un défi mondial. *Journée mondiale de la justice sociale 20 février*. Available at: <http://www.un.org/fr/events/socialjusticeday/background.shtml> [Consulté le septembre 12, 2015].
- Orfeuill, J.-P. & Soleyret, D., 2002. Quelles interactions entre les marchés de la mobilité à courte et à longue distance ? *Recherche - Transports - Sécurité*, 76, p.208-221.
- Otto, S. & Kaiser, F.G., 2014. Ecological behavior across the lifespan: Why environmentalism increases as people grow older. *Journal of Environmental Psychology*, 40, p.331-338.
- Padilla, C.M. et al., 2014. Air quality and social deprivation in four French metropolitan areas—A localized spatio-temporal environmental inequality analysis. *Environmental Research*, 134, p.315-324.
- Partidário, M. do R. & Sheate, W.R., 2013. Durabilité et évaluation environnementale stratégique : fusions théoriques et interdisciplinarité In *L'évaluation de la durabilité*. Versailles Cedex. p.191-213
- Pech, P. et al., 2012. L'évaluation par indicateurs : un outil nécessaire d'aménagement urbain durable ? *Cybergeo : European Journal of Geography*. Available at: <http://cybergeo.revues.org/25600> [Consulté le décembre 6, 2012].

- Pépin, N., 2002. L'entretien directif comme lieu de représentation du monde. Mobilisation de ressources biographiques et conversationalisation. *Bulletin suisse de linguistique appliquée*, (72), p.117-131.
- Perez, P., 2013. Modelling urban liveability. Available at: http://www.youtube.com/watch?v=qNF4SgHxKVQ&feature=youtube_gdata_player [Consulté le juillet 21, 2014].
- Pfefferkorn, A.B. et R., 2008. II. Les interactions entre les inégalités. *Repères*, p.30-54.
- Pincemin, B., 2012. Hétérogénéité des corpus et textométrie. *Langages*, n° 187(3), p.13-26.
- Pinchemel, P., Vakili, A. & Gozzi, J., 1960. Niveaux optima des villes. Essai de définition d'après l'analyse des structures urbaines du Nord et du Pas-de-Calais. *Population*, 15(3), p.560-561.
- Piowarczyk, J., Kronenberg, J. & Dereniowska, M.A., 2013. Marine ecosystem services in urban areas: Do the strategic documents of Polish coastal municipalities reflect their importance? *Landscape and Urban Planning*, 109(1), p.85-93.
- Pocher, S., 2015. A La Rochelle, les transports en communs coûtent trop chers, plus chers qu'ailleurs. Invitée: Birgitte Desvaux. *France Bleu*. Available at: <http://www.francebleu.fr/infos/la-rochelle-les-transport-publics-coutent-trop-chers-plus-chers-qu-ailleurs-2554805> [Consulté le septembre 5, 2015].
- Préteceille, E., 2006. 7. La ségrégation contre la cohésion sociale : la métropole parisienne In *L'épreuve des inégalités*. Presses Universitaires de France. Available at: <http://www.cairn.info/l-epreuve-des-inegalites--9782130558149-page-195.htm> [Consulté le avril 27, 2015].p.195-246
- Préteceille, E., 2003. *La division sociale de l'espace francilien*. Observatoire Sociologique du Changement - Sciences Po & CNRS, Available at: <https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-00130291/document> [Consulté le mars 12, 2015].151 p.
- Pupier-Dauchez, S. & others, 2008. Le rechargement sédimentaire des plages vendéennes et charentaises: vers une gestion globale du littoral? In *Deboudt Ph., Deldrève V., Flanquart H., Hellequin A.-P., Herbert V., Longuépée J., Meur-Férec C., Morel V., Petit O., Actes du colloque international pluridisciplinaire. Le littoral: subir, dire, agir*. Available at: http://www.meshs.fr/documents/pdf/publications/actes/colloque_littoral/Pupier-Dauchez.pdf [Consulté le mai 15, 2015].
- Raffestin, C. & Lévy, B., 1998. Epistémologie de la géographie humaine In *Les concepts de la géographie humaine*. Paris. Available at: http://archive-ouverte.unige.ch/files/downloads/4463/unige_4463_attachment01.pdf [Consulté le avril 25, 2015].p.25-36

- Rawls, J., 1971. *Théorie de la justice*. 665 p.
- R Development Core Team, 2005. *R: A language and environment for statistical computing*. Vienna, Austria, R Foundation for Statistical Computing, Available at: <http://www.R-project.org> [Consulté le octobre 4, 2014].
- Regan, C.L. & Horn, S.A., 2005. To nature or not to nature: Associations between environmental preferences, mood states and demographic factors. *Journal of Environmental Psychology*, 25(1), p.57-66.
- Renard, R., 1994. Le transfert du port de pêche de La Rochelle à Chef-de-Baie. *Norois*, 164(1), p.725-733.
- Richer, C., 2008. Questions vives pour la géographie de l'intercommunalité. *L'information géographique*, 4(72), p.56-77.
- Rougé, L., 2005. *Accession à la propriété et modes de vie en maison individuelle des familles modestes installées en périurbain lointain toulousain Les « captifs » du périurbain ?*. Thèse de Géographie et Aménagement du territoire. Université de Toulouse II. 381p.
- Rousseau, J.-J., 1755. *Discours sur l'origine et les fondements de l'inégalité parmi les hommes*. Paris, Flammarion, 302 p.
- Schmitt, G., 2010. Inégalités écologiques, marché foncier et utilisation du sol dans les marges urbaines du sud de la Côte d'Opale In P. Deboudt, éd., *Inégalité écologique, territoires littoraux et développement durable*. Environnement et société. Villeneuve d'Ascq.p.117-132
- Seghezzeo, L., 2009. The five dimensions of sustainability. *Environmental politics*, 18(4), p.539-556.
- Sen, A., 1997. Editorial: Human capital and human capability. *World Development*, 25(12), p.1959-1961.
- Serrano, J., 2011. Exportation des déchets et solidarité spatiale entre la ville et son espace périurbain: Le cas de Tours. *Espaces et sociétés*, 147(4), p117
- Service de l'Observation et des Statistiques du ministère de l'Ecologie, du Développement durable et de l'énergie & Datar, 2014. *Des indicateurs de développement durable pour les territoires*. Available at: http://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/fileadmin/documents/Produits_editoriaux/Publications/Reperes/2014/iddt_par_partie/iddt-2014-sommaire-intro.pdf [Consulté le mai 21, 2015].
- Tallet, B. & Sory, I., 2012. Des choix d'aménagement urbain porteurs d'inégalités sociales et environnementales : La gestion des déchets solides à Ouagadougou (Burkina Faso). *Flux*, N° 89-90(3), p.79-89.

- Theys, J., 2002. L'approche territoriale du « développement durable », condition d'une prise en compte de sa dimension sociale. *Développement durable et territoires. Économie, géographie, politique, droit, sociologie*, (Dossier 1). Available at: <http://developpementdurable.revues.org/1475> [Consulté le janvier 5, 2015].
- Theys, J. & Emelianoff, C., 2001. Les contradictions de la ville durable. *Le Débat*, 113(1), p.122.
- Touati, A., 2010. Histoire des discours politiques sur la densité. *Etudes foncières*, 145, p.24-26.
- Tremblay, R.R., 1990. *Vers une écologie humaine*. Montréal Toronto New York, McGraw-Hill, 172p
- Villalba, B. & Zaccā, E., 2007. Inégalités écologiques, inégalités sociales : interfaces, interactions, discontinuités ? *Développement durable et territoires. Économie, géographie, politique, droit, sociologie*. Available at: <http://developpementdurable.revues.org/3502> [Consulté le janvier 31, 2013].
- Vivien, F.-D., 2013. Les visions économiques du développement durable : quels enjeux en termes d'évaluation ? In *L'évaluation de la durabilité*. Versailles Cedex. p.23-44
- Vivien, F.-D., Lepart, J. & Marty, P., 2013. L'évaluation de la durabilité : une mise en perspective In *L'évaluation de la durabilité*. Versailles Cedex. p.7-22
- Young, I.M., 2011. *Justice and the Politics of Difference*. Princeton University Press, 322 p.
- Zaninetti, J.-M., 2006. L'urbanisation du littoral en France. *Population & Avenir*, n° 677(2), p.4-8.

Annexes

Annexe 1 : Code général des collectivités territoriales de type communauté d'agglomération

1° En matière de développement économique : création, aménagement, entretien et gestion de zones d'activité industrielle, commerciale, tertiaire, artisanale, touristique, portuaire ou aéroportuaire qui sont d'intérêt communautaire ; actions de développement économique d'intérêt communautaire ;

2° En matière d'aménagement de l'espace communautaire : schéma de cohérence territoriale et schéma de secteur ; création et réalisation de zones d'aménagement concerté d'intérêt communautaire ; organisation des transports urbains au sens du chapitre II du titre II de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs, sous réserve des dispositions de l'article 46 de cette loi. A ce titre, elle peut organiser un service de mise à disposition de bicyclettes en libre-service ;

3° En matière d'équilibre social de l'habitat : programme local de l'habitat ; politique du logement d'intérêt communautaire ; actions et aides financières en faveur du logement social d'intérêt communautaire ; réserves foncières pour la mise en œuvre de la politique communautaire d'équilibre social de l'habitat ; action, par des opérations d'intérêt communautaire, en faveur du logement des personnes défavorisées ; amélioration du parc immobilier bâti d'intérêt communautaire ;

4° En matière de politique de la ville dans la communauté : dispositifs contractuels de développement urbain, de développement local et d'insertion économique et sociale d'intérêt communautaire ; dispositifs locaux, d'intérêt communautaire, de prévention de la délinquance.

Parmi les 6 compétences suivantes au moins 3 doivent être à la responsabilité de la communauté d'agglomération

1° Création ou aménagement et entretien de voirie d'intérêt communautaire ; création ou aménagement et gestion de parcs de stationnement d'intérêt communautaire ;

2° Assainissement des eaux usées et, si des mesures doivent être prises pour assurer la maîtrise de l'écoulement des eaux pluviales ou des pollutions apportées au milieu par le rejet des eaux pluviales, la collecte et le stockage de ces eaux ainsi que le traitement de ces pollutions dans les zones délimitées par la communauté en application des 3° et 4° de l'article L. 2224-10 ;

3° Eau ;

4° En matière de protection et de mise en valeur de l'environnement et du cadre de vie : lutte contre la pollution de l'air, lutte contre les nuisances sonores, soutien aux actions de maîtrise de la demande d'énergie, collecte et traitement des déchets des ménages et déchets assimilés ou partie de cette compétence dans les conditions fixées par l'article L. 2224-13 ;

5° Construction, aménagement, entretien et gestion d'équipements culturels et sportifs d'intérêt communautaire ;

6° Action sociale d'intérêt communautaire.

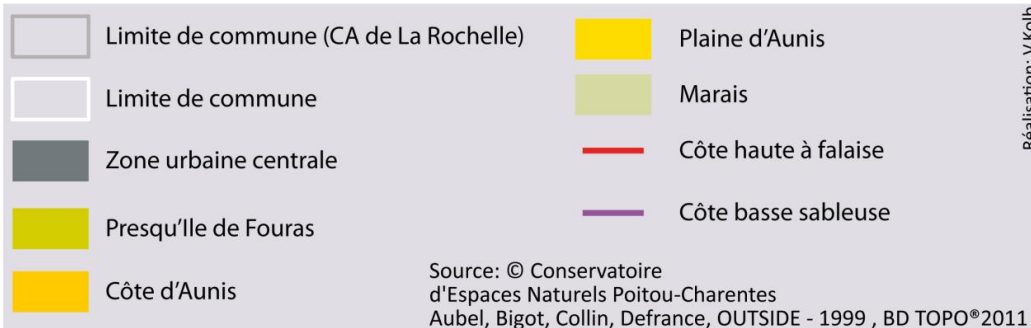
(Source : Code général des collectivités, Article L5216-5)

Annexe 2 : Occupation du sol en 2006 sur la communauté d'agglomération de La Rochelle

(CORINE Land Cover, 2006)

	Surface (ha)	Part du territoire (%)
Zones urbanisées	4780,01	14,45
Zones industrielles ou commerciales et réseaux de communication	1598,16	4,83
Mines, décharges et chantiers	24,99	0,08
Espaces verts artificialisés, non agricoles	356,82	1,08
Terres arables	19665,97	59,47
Prairies	2893,53	8,75
Zones agricoles hétérogènes	2556,58	7,73
Forêts	422,95	1,28
Milieux à végétation arbustive et/ou herbacée	257,63	0,78
Zones humides intérieures	101,63	0,31
Zones humides maritimes	331,30	1,00
Eaux maritimes	103,78	0,31

Annexe 3 : Présentation des paysages de la communauté d'agglomération de La Rochelle



Annexe 4: Evolution de l'activité agricole sur le territoire de la communauté d'agglomération de La Rochelle (Source : AGRESTE 2012)

	Evolution du nombre d'exploitations agricoles ayant leur siège dans la commune	Evolution d'unité de travail annuel dans les exploitations agricoles	Evolution de la superficie agricole utilisée en hectare	Evolution du cheptel en unité de gros bétail	Orientation technico-économique de la commune
	2010-1988	2010-1988	2010-1988	2010-1988	2010
Angoulins	-12	-18	-507	-177	Cultures générales
Aytré	-10	-8	-126	-10	Céréales et oléoprotéagineux (COP)
Bourgneuf	-6	-7	-65	-190	Céréales et oléoprotéagineux (COP)
Châtelailon-Plage	-11	-14	-99	-80	Céréales et oléoprotéagineux (COP)
Clavette	-7	-21	63	-45	Céréales et oléoprotéagineux (COP)
Croix-Chapeau	-8	-11	84	75	Céréales et oléoprotéagineux (COP)
Dompierre-sur-Mer	-22	-54	75	-229	Polyculture et polyélevage
Esnandes	-9	-12	-151	-114	Polyculture et polyélevage
L'Houmeau	-6	-8	-58	-79	Céréales et oléoprotéagineux (COP)
La Jarne	-12	-21	40	-327	Céréales et oléoprotéagineux (COP)
La Jarrie	-7	-16	91	-195	Céréales et oléoprotéagineux (COP)
Lagord	-5	-5	-109	-18	Polyculture et polyélevage
Marsilly	-14	-5	-15	-43	Céréales et oléoprotéagineux (COP)
Montroy	-8	-8	-18	-21	Céréales et oléoprotéagineux (COP)
Nieul-sur-Mer	-12	-19	-347	-217	Céréales et oléoprotéagineux (COP)
Périgny	-13	-26	8	-100	Céréales et oléoprotéagineux (COP)
Puilboreau	-20	-25	-290	-268	Polyculture et polyélevage
La Rochelle	-10	-26	-66	-2	Fleurs et horticulture diverse
Saint-Christophe	-17	-30	-546	-185	Céréales et oléoprotéagineux (COP)
Saint-Médard-d'Aunis	-18	-29	-164	-383	Céréales et oléoprotéagineux (COP)
Saint-Rogatien	-8	13	-31	-282	Cultures générales
Sainte-Soulle	-23	-38	242	-532	Céréales et oléoprotéagineux (COP)
Saint-Vivien	-8	-9	374	120	Céréales et oléoprotéagineux (COP)
Saint-Xandre	-14	-22	-115	-497	Polyculture et polyélevage
Salles-sur-Mer	-13	-14	526	-172	Céréales et oléoprotéagineux (COP)
Thairé	-30	-43	-609	-611	Céréales et oléoprotéagineux (COP)
Vérines	-27	-40	-44	-292	Céréales et oléoprotéagineux (COP)
Yves	-15	-40	-105	-159	Polyculture et polyélevage

Annexe 5 : Descriptif des zones protégées sur la communauté d'agglomération de La Rochelle
(Source : DREAL PC)

Type	Nom	Communes	Taux de recouvrement (%)	Surface en km²	Taux de dépendance (%)
Ex-réserves naturelles volontaires en Poitou-Charentes (surface)	MARAIS DE TASDON	Aytré	0	0	0,06
Ex-réserves naturelles volontaires en Poitou-Charentes (surface)	MARAIS DE TASDON	La Rochelle	0,59	0,19	99,94
Ex-réserves naturelles volontaires en Poitou-Charentes (surface)	MARAIS DE PAMPIN	L'Houmeau	0	0	0,2
Ex-réserves naturelles volontaires en Poitou-Charentes (surface)	MARAIS DE PAMPIN	La Rochelle	0,8	0,25	99,98
Znieff2	MARAIS POITEVIN	Esnandes	43,69	3,35	0,88
Znieff2	MARAIS POITEVIN	L'Houmeau	9,95	0,44	0,12
Znieff2	MARAIS POITEVIN	Marsilly	0,24	0,03	0,01
Znieff2	MARAIS POITEVIN	Nieul-sur-Mer	4,53	0,5	0,13
Znieff2	MARAIS POITEVIN	La Rochelle	0,73	0,23	0,06
Znieff2	MARAIS POITEVIN	Saint-Christophe	9,36	1,28	0,34
Znieff2	MARAIS POITEVIN	Saint-Médard-d'Aunis	2,75	0,62	0,16
Znieff2	MARAIS POITEVIN	Saint-Xandre	9,94	1,33	0,35
Znieff2	MARAIS POITEVIN	Vérines	0,91	0,12	0,03
Znieff2	MARAIS DE ROCHEFORT	Angoulins	7,73	0,61	0,36
Znieff2	MARAIS DE ROCHEFORT	Châtelailon-Plage	35,4	2,31	1,33
Znieff2	MARAIS DE ROCHEFORT	Saint-Vivien	15,36	1,27	0,73
Znieff2	MARAIS DE ROCHEFORT	Salles-sur-Mer	19,98	2,82	1,63
Znieff2	MARAIS DE ROCHEFORT	Thairé	9,61	1,8	1,04
Znieff2	MARAIS DE ROCHEFORT	Yves	83,86	21,66	12,5
Sites inscrits	VIEILLE VILLE	La Rochelle	6,16	1,98	98,8
Sites inscrits	CIMETIERE ST MAURICE	La Rochelle	0,01	0	100
Sites inscrits	PROMENADE DES TAMARIS	La Rochelle	0,13	0,04	97,66
Sites inscrits	DOMAINE DE COUREILLES	La Rochelle	0,07	0,02	100
Sites inscrits	CANAL DE MARANS	Dompierre-sur-Mer	4,38	0,81	68,5
Sites inscrits	CANAL DE MARANS	Périgny	2,39	0,26	22,32
Sites inscrits	CANAL DE MARANS	La Rochelle	0,04	0,01	0,97
Sites inscrits	CANAL DE MARANS	Sainte-Soulle	0,44	0,1	8,2
Sites inscrits	ALLEE D'ARBRES (BOULEVARD W.CHURCHILL)	La Rochelle	0,15	0,16	99,88
Sites inscrits	IMMEUBLE RUE DE L'ESCALE	La Rochelle	0,07	0,02	100
Sites inscrits	ABORDS DU VIEUX PORT	La Rochelle	0,28	0,09	100
Znieff1	MARAIS DE TASDON, LACS DE VILLENEUVE	Aytré	2,24	0,27	22,16
Znieff1	MARAIS DE TASDON, LACS DE VILLENEUVE	Périgny	1,24	0,14	11,03
Znieff1	MARAIS DE TASDON, LACS DE VILLENEUVE	La Rochelle	2,61	0,83	66,81
Znieff1	ANSE DE L'AIGUILLON, MARAIS DE CHARRON	Esnandes	16,49	1,27	2,46
Znieff1	ANSE DE L'AIGUILLON, MARAIS DE CHARRON	Marsilly	0,23	0,03	0,05
Znieff1	ANSE DE L'AIGUILLON, MARAIS DE CHARRON	Nieul-sur-Mer	1,01	0,11	0,22
Znieff1	ANSE DE L'AIGUILLON, MARAIS DE CHARRON	Saint-Xandre	0,01	0	0
Znieff1	MARAIS DE VOUTRON	Châtelailon-Plage	21,68	1,42	6,79
Znieff1	MARAIS DE VOUTRON	Saint-Vivien	9,82	0,81	3,9
Znieff1	MARAIS DE VOUTRON	Thairé	6,81	1,28	6,13
Znieff1	MARAIS DE VOUTRON	Yves	55,24	14,27	68,46

Znieff1	MARAIS D'YVES	Yves	10	2,58	99,41
Znieff1	MARAIS DE FOURAS	Yves	2,06	0,53	10,9
Znieff1	MARAIS DE LA GODINERIE	Saint-Xandre	7,67	1,03	25,05
Znieff1	MARAIS DE PAMPIN	L'Houmeau	0,06	0	1,18
Znieff1	MARAIS DE PAMPIN	La Rochelle	0,73	0,23	98,82
Znieff1	MARAIS DE NUAILLE	Saint-Christophe	9,36	1,28	7,32
Znieff1	MARAIS DE NUAILLE	Saint-Médard-d'Aunis	2,75	0,62	3,56
Znieff1	MARAIS DE NUAILLE	Vérines	0,91	0,12	0,7
Znieff1	POINTE DE QUEILLE	La Rochelle	0,06	0,02	91,17
Znieff1	POINTE DU CHAY	Angoulins	1,96	0,16	92,52
Znieff1	SAINT-JEAN-DES-SABLES	Angoulins	0,15	0,01	12,72
Znieff1	SAINT-JEAN-DES-SABLES	Châtelailon-Plage	1,2	0,08	81,56
Znieff1	LES CHAUDIERES	Yves	0,81	0,21	99,99
Znieff1	LA FORET	Saint-Christophe	4,68	0,64	100
Znieff1	LES SABLES	Aytré	1,58	0,19	90,59
Znieff1	BOIS DU JAUD	Thairé	0,29	0,05	100
Znieff1	MARAIS DE SALLES SUR MER	Angoulins	4,01	0,32	11,26
Znieff1	MARAIS DE SALLES SUR MER	Salles-sur-Mer	17,82	2,51	88,74
Zico	ANSE DE FOURAS, BAIE D'YVES ET MARAIS DE ROCHEFORT	Châtelailon-Plage	42,09	2,75	1,55
Zico	ANSE DE FOURAS, BAIE D'YVES ET MARAIS DE ROCHEFORT	Saint-Vivien	40,35	3,34	1,88
Zico	ANSE DE FOURAS, BAIE D'YVES ET MARAIS DE ROCHEFORT	Thairé	17,19	3,22	1,81
Zico	ANSE DE FOURAS, BAIE D'YVES ET MARAIS DE ROCHEFORT	Yves	90,6	23,4	13,16
Zico	MARAIS POITEVIN ET BAIE DE L'AIGUILLON (PL-PC)	Dompierre-sur-Mer	0,17	0,03	0
Zico	MARAIS POITEVIN ET BAIE DE L'AIGUILLON (PL-PC)	Esnandes	49,45	3,8	0,49
Zico	MARAIS POITEVIN ET BAIE DE L'AIGUILLON (PL-PC)	Marsilly	0,41	0,05	0,01
Zico	MARAIS POITEVIN ET BAIE DE L'AIGUILLON (PL-PC)	Nieul-sur-Mer	1,11	0,12	0,02
Zico	MARAIS POITEVIN ET BAIE DE L'AIGUILLON (PL-PC)	Saint-Christophe	4,67	0,64	0,08
Zico	MARAIS POITEVIN ET BAIE DE L'AIGUILLON (PL-PC)	Saint-Médard-d'Aunis	3,49	0,79	0,1
Zico	MARAIS POITEVIN ET BAIE DE L'AIGUILLON (PL-PC)	Sainte-Soulle	0,06	0,01	0
Zico	MARAIS POITEVIN ET BAIE DE L'AIGUILLON (PL-PC)	Saint-Xandre	10,8	1,45	0,19
Zico	MARAIS POITEVIN ET BAIE DE L'AIGUILLON (PL-PC)	Vérines	0,12	0,02	0
ZPS	MARAIS POITEVIN	Esnandes	20,68	1,59	0,23
ZPS	MARAIS POITEVIN	L'Houmeau	10,53	0,47	0,07
ZPS	MARAIS POITEVIN	Marsilly	0,41	0,05	0,01
ZPS	MARAIS POITEVIN	Nieul-sur-Mer	5,6	0,62	0,09
ZPS	MARAIS POITEVIN	La Rochelle	0,74	0,24	0,03
ZPS	MARAIS POITEVIN	Saint-Xandre	7,12	0,95	0,14
ZPS	ANSE DE FOURAS, BAIE D'YVES, MARAIS DE ROCHEFORT	Angoulins	3,97	0,32	0,23
ZPS	ANSE DE FOURAS, BAIE D'YVES, MARAIS DE ROCHEFORT	Châtelailon-Plage	20,7	1,35	1
ZPS	ANSE DE FOURAS, BAIE D'YVES, MARAIS DE ROCHEFORT	Saint-Vivien	13,59	1,12	0,83
ZPS	ANSE DE FOURAS, BAIE D'YVES, MARAIS DE ROCHEFORT	Salles-sur-Mer	17,76	2,51	1,85
ZPS	ANSE DE FOURAS, BAIE D'YVES, MARAIS DE ROCHEFORT	Thairé	8,53	1,6	1,18
ZPS	ANSE DE FOURAS, BAIE D'YVES, MARAIS DE ROCHEFORT	Yves	71,61	18,49	13,62

ZPS	PERTUIS CHARENTAIS - ROCHEBONNE	Angoulins	1,75	0,14	0
ZPS	PERTUIS CHARENTAIS - ROCHEBONNE	Aytré	0,22	0,03	0
ZPS	PERTUIS CHARENTAIS - ROCHEBONNE	Châtelailon-Plage	0,3	0,02	0
ZPS	PERTUIS CHARENTAIS - ROCHEBONNE	L'Houmeau	0,01	0	0
ZPS	PERTUIS CHARENTAIS - ROCHEBONNE	La Rochelle	0,55	0,18	0
APPB	MARAIS POITEVIN (SECTEUR OUEST)	Esnandes	17,64	1,35	3,6
Sites classés	PLAN D'EAU D'ECHOUAGE DU VIEUX PORT	La Rochelle	0,11	0,03	100
Sites classés	TERRAINS COMMUNAUX DEVANT LES REMPARTS	La Rochelle	0,02	0,01	100
Sites classés	SITE DU MAIL(TERRAINS APPARTENANT A LA VILLE)	La Rochelle	1,22	0,39	96,88

Annexe 6 : Evolution de la structure par âge de la population entre 1999 et 2009 en point d'évolution (le bleu correspond à une diminution le rouge à une augmentation, l'intensité de la couleur est liée à l'importance de l'évolution)

(Source : INSEE, 2009)

NOM	Population de 0 à 14 ans	Population de 15 à 29 ans	Population de 30 à 44 ans	Population de 45 à 59 ans	Population de 60 à 74 ans	Population de 75 et plus
Angoulins	-2,80	-2,23	-4,80	4,46	3,66	1,71
Aytré	-1,91	1,61	-1,26	-1,03	-0,06	2,64
Bourgneuf	0,27	-7,06	-2,82	1,19	7,45	0,96
Châtelailon-Plage	-2,25	-2,97	-2,07	2,28	0,93	4,08
Clavette	-0,07	-3,95	-2,16	0,96	2,74	2,49
Croix-Chapeau	-0,89	1,47	-1,15	2,51	-2,11	0,17
Dompierre-sur-Mer	-1,48	-1,14	-1,63	-0,83	2,73	2,36
Esnandes	0,23	-4,73	-2,28	1,10	4,85	0,82
La Jarne	-1,30	-4,55	-3,02	-0,46	5,91	3,41
La Jarrie	-2,32	-4,17	-3,08	0,66	7,30	1,60
La Rochelle	-2,22	-0,94	-1,62	1,00	0,98	2,80
Lagord	-1,51	-1,70	-2,97	0,47	1,77	3,94
L'Houmeau	-3,97	-5,89	-4,96	0,19	9,24	5,40
Marsilly	-0,54	-2,12	-1,30	-3,05	5,14	1,87
Montroy	0,98	-6,73	-0,45	4,48	0,05	1,67
Nieul-sur-Mer	-5,08	-2,44	-7,01	5,03	6,43	3,07
Périgny	-2,68	-3,11	-3,68	3,66	3,28	2,54
Puillboreau	-1,53	-3,58	-4,00	1,53	4,65	2,93
Saint-Christophe	-0,28	0,44	-4,02	3,32	-1,85	2,39
Sainte-Soulle	1,78	-2,47	-1,97	-1,31	2,55	1,42
Saint-Médard-d'Aunis	0,83	-1,86	-0,06	-1,17	0,21	2,04
Saint-Rogatien	-6,02	-4,48	-4,25	5,13	6,99	2,62
Saint-Vivien	-1,70	0,94	-1,44	0,04	0,37	1,79
Saint-Xandre	-2,28	-2,42	-2,89	1,01	4,91	1,67
Salles-sur-Mer	1,21	-3,82	-1,85	-3,51	7,86	0,10
Thairé	2,67	-1,56	1,32	-2,58	-0,47	0,62
Vérines	-1,26	-1,65	0,51	2,10	-0,04	0,34
Yves	-2,39	-1,81	0,36	0,07	3,21	0,56
Communauté d'agglomération	-1,80	-1,96	-2,03	1,20	2,11	2,48

Annexe 7 : Evolution de la structure sociale des communes composant la CA de La Rochelle entre 1999 et 2009 en point d'évolution (le bleu correspond à une diminution le rouge à une augmentation, l'intensité de la couleur est liée à l'importance de l'évolution)

(Source :INSEE, 2009)

NOM	Autres sans activité professionnelle	Employés	Ouvriers	Agriculteurs exploitants	Artisans, Commerçants, Chefs d'entreprise	Professions intermédiaires	Cadres et Professions intellectuelles supérieures	Retraités
Angoulins	-7,15	-2,93	-1,72	0,09	-0,67	0,82	3,74	7,81
Aytré	-6,82	-3,82	-3,05	0,00	-0,01	4,83	4,96	3,91
Bourgneuf	-6,63	-2,00	1,24	0,00	-0,49	-8,00	3,62	12,27
Châtelailon-Plage	-8,33	-3,16	-0,84	-0,55	-0,10	1,97	1,42	9,59
Clavette	-15,42	-1,53	-4,74	1,58	-1,00	6,61	6,32	8,19
Croix-Chapeau	-9,32	-0,64	-0,29	0,28	2,16	6,57	2,92	-1,68
Dompierre-sur-Mer	-5,62	1,33	-1,74	0,28	0,46	-0,69	1,19	4,78
Esnandes	-4,25	-4,93	-8,36	-1,93	3,09	4,78	2,05	9,55
La Jarne	-7,69	-2,04	-0,70	-0,47	-1,86	-1,27	2,04	11,99
La Jarrie	-7,02	-0,11	-8,67	-0,60	2,23	3,09	0,83	10,24
La Rochelle	-4,11	-1,72	-0,71	0,00	-0,17	0,98	1,04	4,69
Lagord	-7,78	-1,72	-2,91	-0,02	-0,98	2,58	0,86	9,98
L'Houmeau	-6,45	-2,18	-0,63	-0,64	-1,56	-1,70	-3,00	16,16
Marsilly	-5,11	-5,87	-0,94	-0,24	1,21	2,90	1,95	6,10
Montroy	-11,35	-11,52	-4,68	-2,00	-0,34	9,40	11,50	8,99
Nieul-sur-Mer	-4,11	-2,54	-2,98	0,12	0,00	-1,74	2,60	8,64
Périgny	-5,64	-2,56	-0,79	0,11	-0,33	0,51	1,53	7,17
Puilboreau	-11,80	-3,14	-0,26	-0,46	0,08	1,88	2,66	11,04
Saint-Christophe	-6,47	-5,36	-3,84	-0,95	-0,33	11,30	3,45	2,20
Sainte-Soulle	-7,00	0,53	-3,51	-0,58	0,97	2,84	1,38	5,37
Saint-Médard-d'Aunis	-5,98	3,77	0,83	-1,91	0,79	-0,60	-0,51	3,60
Saint-Rogatien	-8,84	-2,28	-2,99	0,26	-0,30	-0,77	4,37	10,56
Saint-Vivien	-9,62	-3,42	-5,78	-0,60	-1,30	7,89	7,33	5,49
Saint-Xandre	-5,72	-3,71	-3,27	-0,64	-0,70	2,89	1,37	9,78
Salles-sur-Mer	-9,53	-2,97	-4,31	-1,25	0,17	3,46	4,19	10,24
Thairé	-2,92	-5,02	1,07	-1,96	0,54	-0,01	4,93	3,38
Vérines	-7,32	-2,35	-1,79	-1,43	1,15	7,98	3,11	0,65
Yves	-7,02	1,47	3,21	-3,57	0,54	0,46	1,28	3,63
Communauté d'agglomération	-5,89	-2,00	-1,43	-0,13	-0,01	1,62	1,71	6,14

Annexe 8 : Description des catégories d'emploi en 2009 (Source : INSEE, 2009)

	Fonction publique, CDI (%)	CDD (%)	Intérim (%)	Emplois aidés (%)	Apprentissage – Stage (%)	Indépendants (%)	Employeurs (%)	Aides familiales (%)
Angoulins	72,52	8,67	1,76	0,49	2,40	6,27	7,75	0,14
Aytré	72,86	9,82	2,25	0,70	2,98	5,99	5,17	0,22
Bourgneuf	77,55	6,86	1,04	0,83	1,87	3,74	7,90	0,21
Châtelailon-Plage	68,12	9,09	1,88	1,60	3,67	6,73	8,55	0,36
Clavette	72,05	7,47	1,69	1,69	3,37	5,30	8,43	0,00
Croix-Chapeau	73,34	6,05	1,70	2,08	2,46	7,00	7,37	0,00
Dompierre-sur-Mer	76,79	7,18	0,81	0,30	2,26	5,68	6,58	0,38
Esnandes	75,64	5,45	1,18	1,07	2,99	7,16	5,98	0,53
La Jarne	78,86	6,98	2,42	0,93	1,02	5,12	4,56	0,09
La Jarrie	77,07	6,04	2,32	0,41	2,48	4,47	7,04	0,17
La Rochelle	70,11	11,86	2,08	1,26	2,79	5,55	6,09	0,27
Lagord	74,72	7,42	0,84	0,91	1,61	5,91	8,24	0,34
L'Houmeau	74,93	6,27	1,20	1,03	1,28	5,18	9,86	0,26
Marsilly	73,22	5,12	1,07	0,97	1,06	6,02	12,35	0,19
Montroy	78,22	4,29	3,07	1,23	1,53	5,21	6,13	0,31
Nieul-sur-Mer	76,38	6,18	1,23	0,91	2,58	5,60	6,50	0,62
Périgny	76,93	6,92	1,33	0,86	1,65	5,14	7,04	0,13
Puilboreau	77,03	6,65	1,49	0,39	1,84	5,03	7,31	0,26
Saint-Christophe	75,54	6,52	1,81	1,45	3,26	5,80	5,07	0,54
Sainte-Soulle	75,01	6,16	1,72	0,24	1,72	6,04	8,82	0,30
Saint-Médard-d'Aunis	75,92	5,50	1,26	0,34	1,95	7,45	7,22	0,34
Saint-Rogatien	81,27	5,38	0,54	0,75	1,94	3,44	6,67	0,00
Saint-Vivien	71,85	7,28	0,59	1,18	0,79	8,26	9,66	0,39
Saint-Xandre	78,24	6,36	1,75	0,59	1,94	4,66	6,11	0,35
Salles-sur-Mer	76,64	6,33	1,22	0,24	2,19	6,33	6,81	0,24
Thairé	75,15	6,80	0,15	0,44	2,51	7,10	7,25	0,59
Vérines	77,07	6,85	0,87	0,54	1,85	7,61	4,57	0,65
Yves	71,03	6,64	1,21	0,45	2,26	11,16	6,94	0,30

Annexe 9 : Grille d'entretien auprès des actifs

Profil général de l'habitant et de son logement

1. Nom de l'interrogé

2. Sexe

Femme

Homme

3. Dans quelle commune habitez-vous?

Angoulins

Nieul-sur-mer

Aytré

Périgny

Bourgneuf

Puilboreau

Châtaillonn-Plage

Sainte-Soulle

Clavette

Saint-Médard-d'Aunis

Dompierre-sur-Mer

Saint-Rogatien

Esnandes

Saint-Vivien

La Jarne

Saint-Xandre

La Jarrie

Salles-sur-Mer

La Rochelle

Thairé

Lagord

Vérines

L'Houmeau

Yves

4. Dans quelle rue habitez-vous?

5. Vous habitez dans:

Appartement

Maison individuelle

6. Quelle taille fait votre logement (en m²)?

7. Avez-vous un espace extérieur ?

Oui j'ai un jardin

Non

Oui j'ai une terrasse

8. Si oui, de quelle taille (en m²)?

9. Combien de véhicules motorisés possède le ménage?

10. Vous êtes:

Locataire

Occupant à titre gratuit

Locataire en HLM

Propriétaire

11. Vous habitez dans ce logement depuis:

moins de 1 an

plus de 5 ans

de 1 à 5 ans

12. Vous habitez dans cette commune depuis:

moins de 1 an

plus de 5 ans

de 1 à 5 ans

13. Vous vivez:

En colocation

Seul

En couple

Chez parents/famille

14. Vivez-vous avec des enfants?

- Oui Non

15. Avec combien d'enfants vivez-vous?

16. Quel âge ont-ils

17. En tout vous êtes combien dans ce logement?

18. Quelle est votre situation professionnelle?

- Actif avec un emploi Chômeur

19. Si actif avec un emploi, de quel type de contrat bénéficiez-vous?

- CDD Travailleur indépendant
 CDI Sans emploi
 Intérim

20. Quel est votre métier?

21. Qui est votre employeur?

22. Vous avez:

- De 15 à 24 ans de 41 à 54 ans
 de 25 à 40 ans plus de 55 ans

23. Tous les revenus du ménage confondus s'élèvent à:

- Moins de 1000 euros de 4001 à 6000 euros
 de 1000 à 2000 euros plus de 6000 euros
 de 2001 à 4000 euros ne se prononce pas

24. Envisagez-vous de déménager?

- oui non

25. Sur une échelle de 1 à 10 à combien vous évalueriez la qualité de votre commune d'habitation

- 1 6
 2 7
 3 8
 4 9
 5 10

26. Quels sont vos trois premiers postes de dépenses dans le mois?

- | | |
|--|---|
| <input type="checkbox"/> Transport | <input type="checkbox"/> Loyer ou remboursement de prêt |
| <input type="checkbox"/> Loisirs culture | <input type="checkbox"/> Aide enfants ou parents |
| <input type="checkbox"/> Shopping | <input type="checkbox"/> Sorties |
| <input type="checkbox"/> Nourriture | <input type="checkbox"/> Autre |

Si 'Autre', précisez :

Parcours de vie

27. Avez-vous déjà habité une grande ville?

- oui non

28. Si oui laquelle?

29. Avez-vous déjà habité à la campagne?

- oui non

30. Si oui, où?

Logement précédent (-1)

31. Dans quelle commune habitez-vous?

32. Si dans la CA de La Rochelle, dans quelle rue habitez-vous?

33. Vous habitez dans:

- Appartement Maison individuelle

34. Quelle taille faisait votre logement (en m²)?

35. Aviez-vous un espace extérieur ?

- Oui j'avais un jardin Non
 Oui j'avais une terrasse

36. Si oui, de quelle taille?

37. Combien de véhicules motorisés possédiez-vous dans le ménage?

38. Vous étiez:

- Locataire Occupant à titre gratuit
 Locataire en HLM Propriétaire

39. Vous avez habitez dans ce logement pendant:

- moins de 1 an plus de 5 ans
 de 1 à 5 ans

40. Vous viviez:

- En colocation Seul
 En couple Parents-famille

41. Avec combien d'enfants viviez-vous?

42. Quel âge avaient-ils

43. En tout vous étiez combien dans ce logement?

44. Quelle était votre situation professionnelle?

- Actif avec un emploi Autre
 Chômeur

Si 'Autre', précisez :

45. Si actif avec un emploi, de quel type de contrat bénéficiez-vous?

- CDD Intérim
 CDI Travailleur indépendant

46. Quand vous habitez dans ce logement vos revenus étaient:

- Supérieurs Equivalents
 Inférieurs

47. Sur une échelle de 1 à 10 à combien évalueriez-vous la qualité de cet ancien cadre de vie?

- 1 6
 2 7
 3 8
 4 9
 5 10

48. Le point le plus négatif de cet ancien cadre de vie c'était:

49. Le point le plus positif de cet ancien cadre de vie c'était:

50. Qu'est ce qui a motivé votre déménagement?

51. Votre déménagement est pour vous une évolution positive ou négative, pourquoi?

Logement précédent (-2)

52. Dans quelle commune habitez-vous?

53. Si dans la CA de La Rochelle, dans quelle rue habitez-vous?

54. Vous habitez dans:

- Appartement Maison individuelle

55. Quelle taille faisait votre logement (en m²)?

56. Aviez-vous un espace extérieur ?

- Oui j'avais un jardin Non
 Oui j'avais une terrasse

57. Si oui, de quelle taille?

58. Combien de véhicules motorisés possédiez-vous dans le ménage?

59. Vous étiez:

- Locataire Occupant à titre gratuit
 Locataire en HLM Propriétaire

60. Vous avez habitez dans ce logement pendant:

- moins de 1 an plus de 5 ans
 de 1 à 5 ans

61. Vous viviez:

- En colocation Seul
 En couple Parents-famille

62. Avec combien d'enfants viviez-vous?

63. Quel âge avaient-ils

64. En tout vous étiez combien dans ce logement?

65. Quelle était votre situation professionnelle?

Actif avec un emploi

Autre

Chômeur

Si 'Autre', précisez :

66. Si actif avec un emploi, de quel type de contrat bénéficiez-vous?

CDD

Intérim

CDI

Travailleur indépendant

67. Quand vous habitiez dans ce logement vos revenus étaient:

Supérieurs

Equivalents

Inférieurs

68. Sur une échelle de 1 à 10 à combien évalueriez-vous la qualité de cet ancien cadre de vie?

1

6

2

7

3

8

4

9

5

10

69. Le point le plus négatif de cet ancien cadre de vie c'était:

70. Le point le plus positif de cet ancien cadre de vie c'était:

71. Qu'est ce qui a motivé votre déménagement?

72. Votre déménagement est pour vous une évolution positive ou négative, pourquoi?

Stratégie pour le choix du logement

73. Quand vous avez cherché ce logement, quelles étaient les zones géographiques que vous aviez envisagées?

74. Pourquoi?

75. Quelles sont les zones géographiques, où vous ne vouliez pas du tout habiter?

76. Pourquoi?

77. Quand vous avez cherché ce logement quels étaient vos critères en termes de budget, de présence de services, d'accès?

78. Quels compromis avez-vous fait (abandon de critères)?

79. Avec du recul, les raisons qui vous ont fait choisir ce logement, sont-elles toujours valables?

80. Qu'est-ce que ça change pour vous d'habiter en zone littorale?

81. Qu'est-ce que ça change pour vous d'habiter en zone touristique?

Description et perception du cadre de vie

Perception du territoire

82. Comment décririez-vous votre cadre de vie à quelqu'un qui ne le connaît pas?
83. Est-ce que vous vous sentez en décalage avec le profil des gens du quartier (âge, revenus)
84. Comment vous décririez le profil des gens du quartier? (aisé, modeste...)
85. Comment vous décririez la qualité de votre logement par rapport aux autres alentour? (supérieure ou inférieure par rapport aux autres quartiers autour)
86. Qu'est-ce qui vous plaît le plus dans votre cadre de vie?
87. Y a-t-il des choses que vous faites plus ou en plus depuis que vous habitez ici?
88. Qu'est-ce qui vous plaît le moins dans votre cadre de vie
89. Y'a-t-il des choses que vous faites moins ou en moins depuis que vous habitez ici?
90. Est-ce qu'il y a des équipements qui vous manquent, santé, commerces, loisirs?
91. Vous diriez que votre quartier est mieux équipé ou moins bien que ceux alentour? Pourquoi?
92. Est-ce qu'il y a des éléments naturels qui vous manquent, arbres, point d'eau, parcs..?
93. Selon vous votre quartier est mieux fourni ou moins bien en végétation, arbres...?
94. Qu'est ce qui est le plus attractif dans votre commune d'habitation?
95. Vous en profitez?
96. Quels sont les principaux avantages à votre commune d'habitation?
97. Quels sont les principaux inconvénients à votre commune d'habitation?
98. Sur une échelle de 1 à 10 à combien vous évaluez votre cadre de vie?
- | | |
|-------------------------|--------------------------|
| <input type="radio"/> 1 | <input type="radio"/> 6 |
| <input type="radio"/> 2 | <input type="radio"/> 7 |
| <input type="radio"/> 3 | <input type="radio"/> 8 |
| <input type="radio"/> 4 | <input type="radio"/> 9 |
| <input type="radio"/> 5 | <input type="radio"/> 10 |

Perception en termes d'accès

99. Si on prend une semaine type quels sont vos principaux déplacements (Destination, mode de transport, motif, durée du trajet, fréquence)?
100. Y a-t-il des contraintes sur certains de vos trajets?
101. Si n'utilise pas de transports en commun, pourquoi, quelles seraient les conditions d'un transfert modal?

102. Sur une échelle de 1 à 10 à combien vous évalueriez votre accessibilité aux services, aux commerces, à la nature, à l'emploi à partir de votre maison?

- | | |
|-------------------------|--------------------------|
| <input type="radio"/> 1 | <input type="radio"/> 6 |
| <input type="radio"/> 2 | <input type="radio"/> 7 |
| <input type="radio"/> 3 | <input type="radio"/> 8 |
| <input type="radio"/> 4 | <input type="radio"/> 9 |
| <input type="radio"/> 5 | <input type="radio"/> 10 |

103. Durant votre temps libre quelles sont vos principales activités (Lieux, fréquence, naturel/culturel) ?

104. Durant la dernière année, où et combien de fois êtes-vous partis en vacances ou en week-end?

Perception des risques et des nuisances

105. Quelles sont les choses qui vous gênent, vous dérangent dans votre quartier?

106. Comment faites-vous pour les gérer, quels comportements avez-vous adoptés pour vous y adapter?

107. Sur une échelle de 1 à 10 évaluez le niveau de gênes, de nuisances que vous subissez dans votre cadre de vie quotidien?

- | | |
|-------------------------|--------------------------|
| <input type="radio"/> 1 | <input type="radio"/> 6 |
| <input type="radio"/> 2 | <input type="radio"/> 7 |
| <input type="radio"/> 3 | <input type="radio"/> 8 |
| <input type="radio"/> 4 | <input type="radio"/> 9 |
| <input type="radio"/> 5 | <input type="radio"/> 10 |

108. Quels sont les risques dont vous avez connaissance ou que vous avez pu expérimenter dans votre cadre de vie (impact sur la vie, les comportements, adaptation)?

109. Est-ce que vous vous sentez en sécurité (tard le soir..)?

- | | |
|---------------------------|---------------------------|
| <input type="radio"/> oui | <input type="radio"/> non |
|---------------------------|---------------------------|

110. Pourquoi?

112. Sur une échelle de 1 à 10 à combien vous évaluez le niveau de risque auquel vous êtes soumis?

- | | |
|-------------------------|--------------------------|
| <input type="radio"/> 1 | <input type="radio"/> 6 |
| <input type="radio"/> 2 | <input type="radio"/> 7 |
| <input type="radio"/> 3 | <input type="radio"/> 8 |
| <input type="radio"/> 4 | <input type="radio"/> 9 |
| <input type="radio"/> 5 | <input type="radio"/> 10 |

Perception de la vie associative

113. Est-ce que vous avez de la famille, des amis, des connaissances à proximité (quartier/ commune)?

114. Faites-vous partie d'une association (sport/musique/ environnement/ histoire...)?

- | | |
|---------------------------|---------------------------|
| <input type="radio"/> oui | <input type="radio"/> non |
|---------------------------|---------------------------|

115. Si oui, laquelle et pourquoi?

116. Si non pourquoi?

117. Avez-vous connaissance d'autres associations?

118. Vous sentez-vous appartenir au quartier, à la commune?

119. Seriez-vous prêt à entamer des actions pour sa défense?

120. Quelle est pour vous la meilleure manière d'agir pour améliorer son cadre de vie?

Retour général sur la perception

121. Vous sentez vous stressé par des choses faisant partie de votre quotidien?

122. Qu'est-ce que vous changeriez dans votre quartier pour qu'il corresponde à vos attentes?

123. Et dans votre commune?

124. De façon générale, quels sont pour vous les effets de votre cadre de vie sur vos comportements, vos possibilités?

125. Est-ce que ça vous rend heureux de vivre ici?

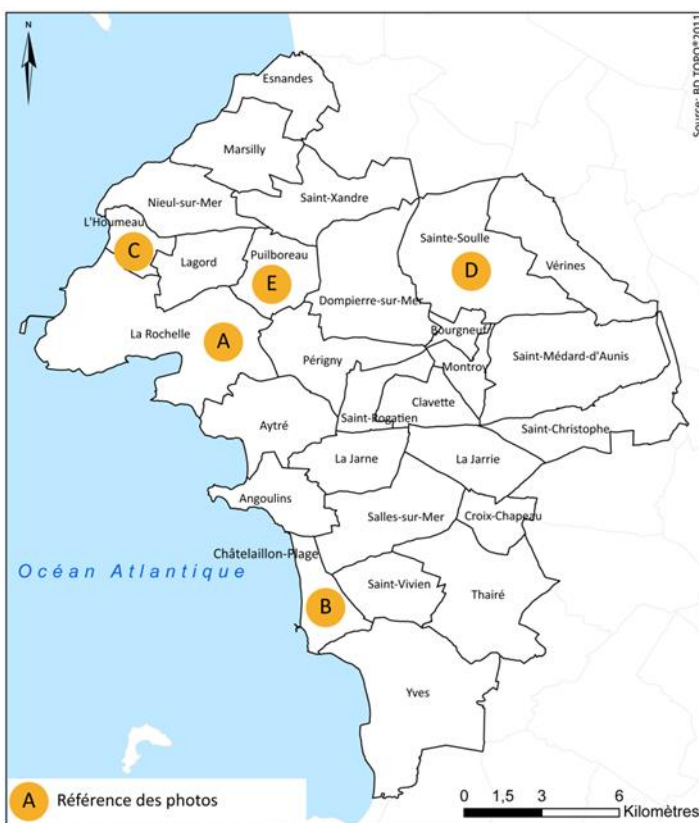
126. Pensez-vous avoir des impacts positifs (sonores, environnementaux, sociaux..) sur votre cadre de vie et sur celui des autres?

127. Pensez-vous avoir des impacts négatifs (sonores, environnementaux, sociaux..) sur votre cadre de vie et sur celui des autres?

128. Considérez-vous votre situation actuelle comme stable (se voir ici dans 5 ans) pourquoi?

129. Avez-vous des commentaires supplémentaires, des choses à ajouter, des remarques?

Annexe 10 : Localisation des photos utilisées dans l'entretien auprès des élus



Source des photos : Google Street View

Annexe 11 : Description des variables utilisées dans les graphiques ACP et CAH

Nom de variables	Variables
EmploiLT	Nombre d'emploi au lieu de travail
Collectif2001_2013	Proportion de logements commencés en immeuble collectif entre 2001 et 2013
TAgricole	Part de territoire agricole
ETourisme	Nombre d'équipements de tourisme (campings, hôtels) pour 100 habitants
TxAbstention_Municipales	Taux d'Abstention aux élections municipales
TxCréaEntreprises	Taux de création d'entreprises
TxSurvieEntreprises	Taux de survie des entreprises
Risques	Exposition aux risques
Transport_vert	Part d'utilisation d'un mode de transport écologique pour se rendre au travail
CDD	Part des actifs en contrat à durée déterminée
TZNIEFF	Part de territoire en ZNIEFF
EMédicaux	Nombre d'équipements médicaux et paramédicaux pour 100 habitants
TravailAutreCom	Part d'actifs travaillant dans une autre commune que celle de résidence
Flux_mig	Proportion de flux migratoires entrants
TVégétation	Part de territoire en végétation
RP_Appartement	Part des résidences principales en appartement
ECommerce	Nombre d'équipements en commerce pour 100 habitants
EEducpostbac	Nombre d'équipements d'éducation post bac pour 100 habitants
ESanté	Nombre d'équipements de santé pour 100 habitants
EScolaires2nddegré	Nombre d'équipements scolaires de 2nd degrés (collège, lycée) pour 100 habitants
EService	Nombre d'équipements de service pour 100 habitants
ESociaux	Nombre d'équipements sociaux pour 100 habitants
EScolaires1erdegré	Nombre d'équipements scolaires de 1er degrés (primaire, maternelle) pour 100 habitants
ESportCult	Nombre d'équipements sportifs et socioculturels pour 100 habitants
TBâti	Part de territoire bâti
Log_1982_2005	Part de logements construits entre 1982 et 2005
Transport_motorisé	Part d'utilisation d'un mode de transport motorisé pour se rendre au travail
A0_14ans	Part de la population dont l'âge est compris entre 0 et 14 ans
A45_59ans	Part de la population dont l'âge est compris entre 45 et 59 ans
A60_74ans	Part de la population dont l'âge est compris entre 60 et 74 ans
Locataire	Part des locataires
RS	Part des résidences secondaires
Individuel2001_2013	Proportion de logements commencés en individuel entre 2001 et 2013
Logavant_1981	Part de logements construits avant 1981
SurfaceConstruite2001_2013	Proportion de surface construite entre 2001 et 2013
CDI	Part des actifs en contrat à durée indéterminée
TravailCommune	Part des actifs travaillant dans leur commune de résidence
RP_Maison	Part des résidences principales en maison

A15_29ans	Part de la population dont l'âge est compris entre 15 et 29 ans
RP_HLM	Part des résidences principales en HLM
Propriétaire	Part des propriétaires
RFUC	Revenu fiscal moyen par unité de consommation

Annexe 12 : Description des données carroyées de l'Insee (Source : Insee 2014)



Données carroyées à 200 mètres

Liste et description des variables

Table des carreaux

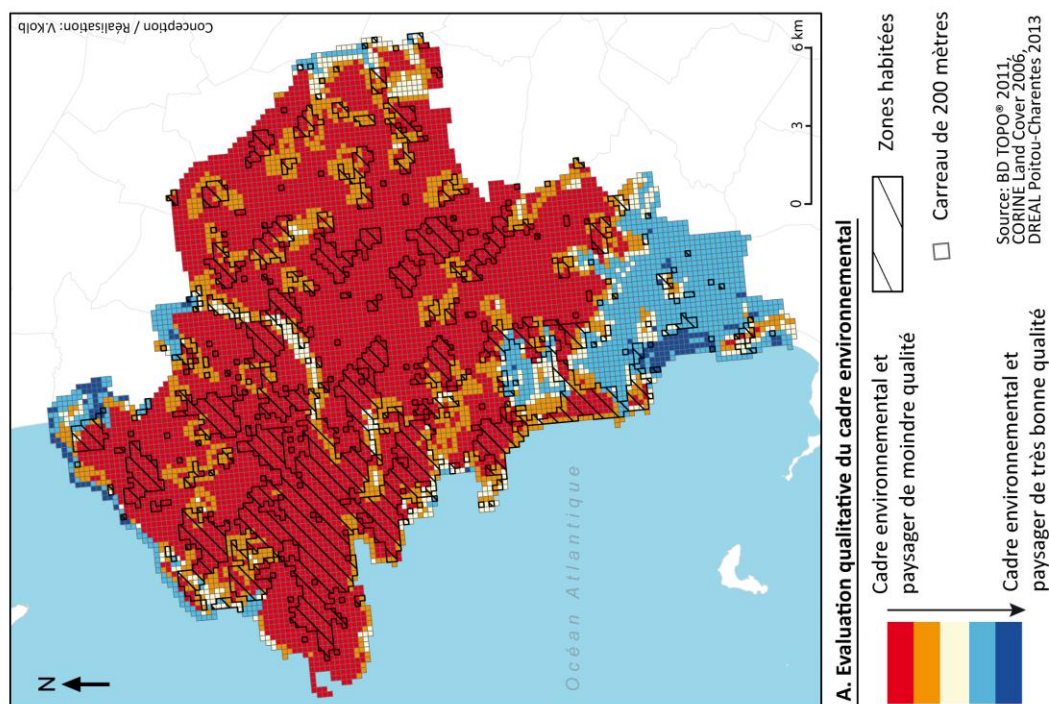
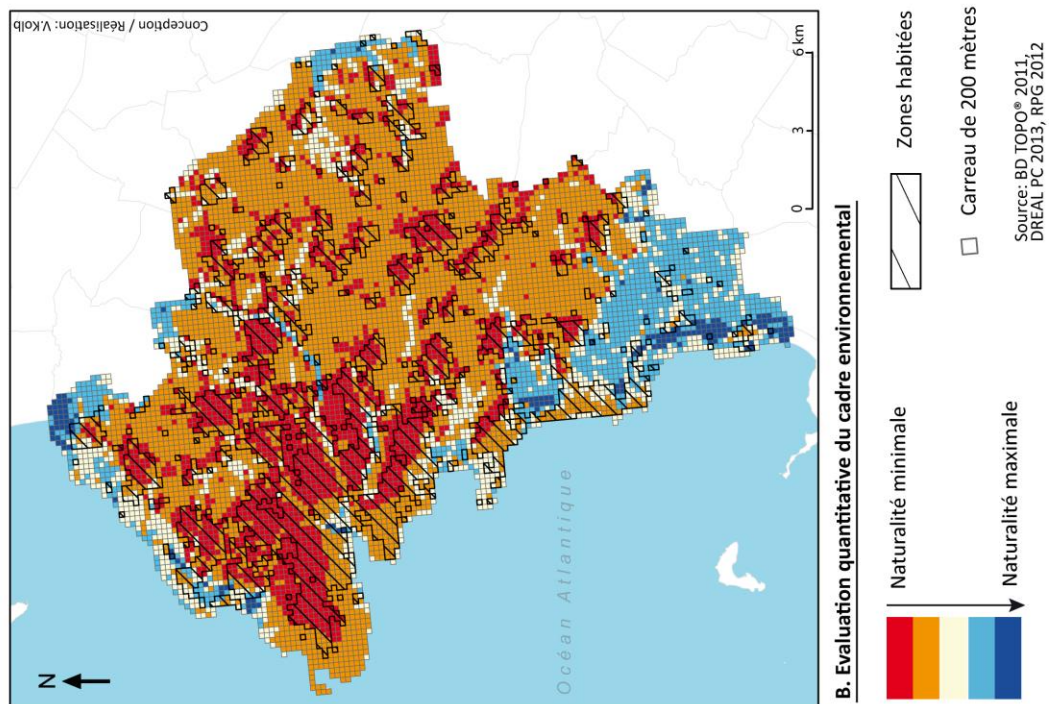
Nom de la variable	Libellé de la variable	Format de la variable
Id	Identifiant du carreau habité	Caractère (21 en métropole - 23 en Outre-mer)
IdINSPIRE	Identifiant INSPIRE du carreau habité	Caractère (30)
Idk	Identifiant du rectangle d'appartenance du carreau habité	Caractère (25)
Ind_c	Nombre d'individus résidant dans le carreau	Numérique
Nbcar	Nombre de carreaux habités du rectangle d'appartenance	Numérique

Table des rectangles

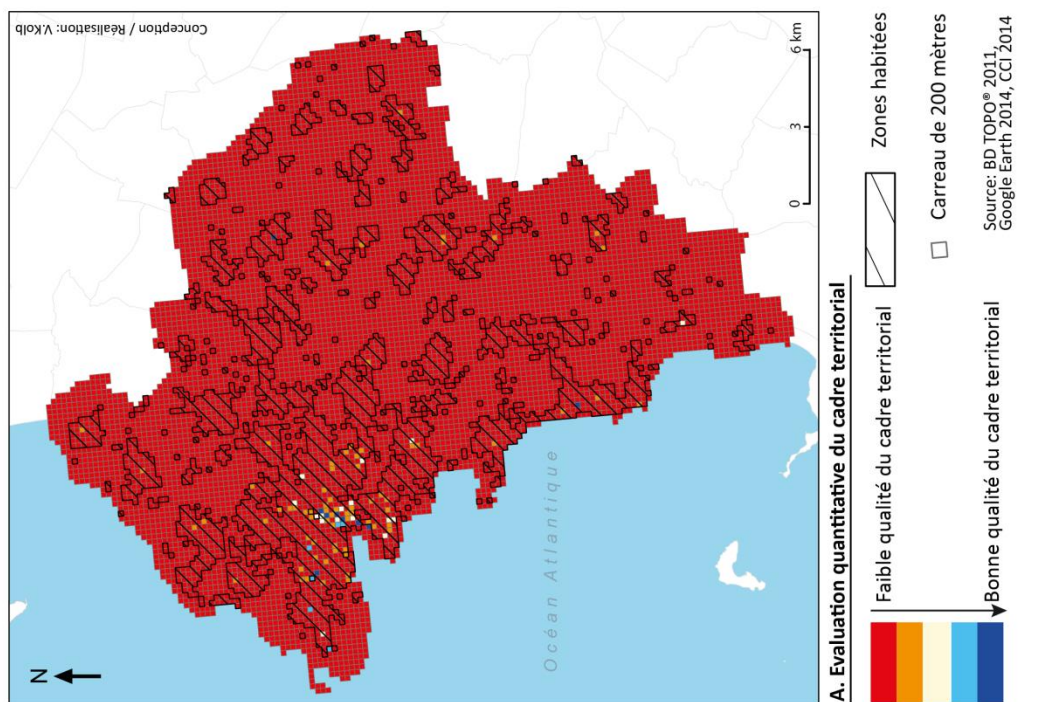
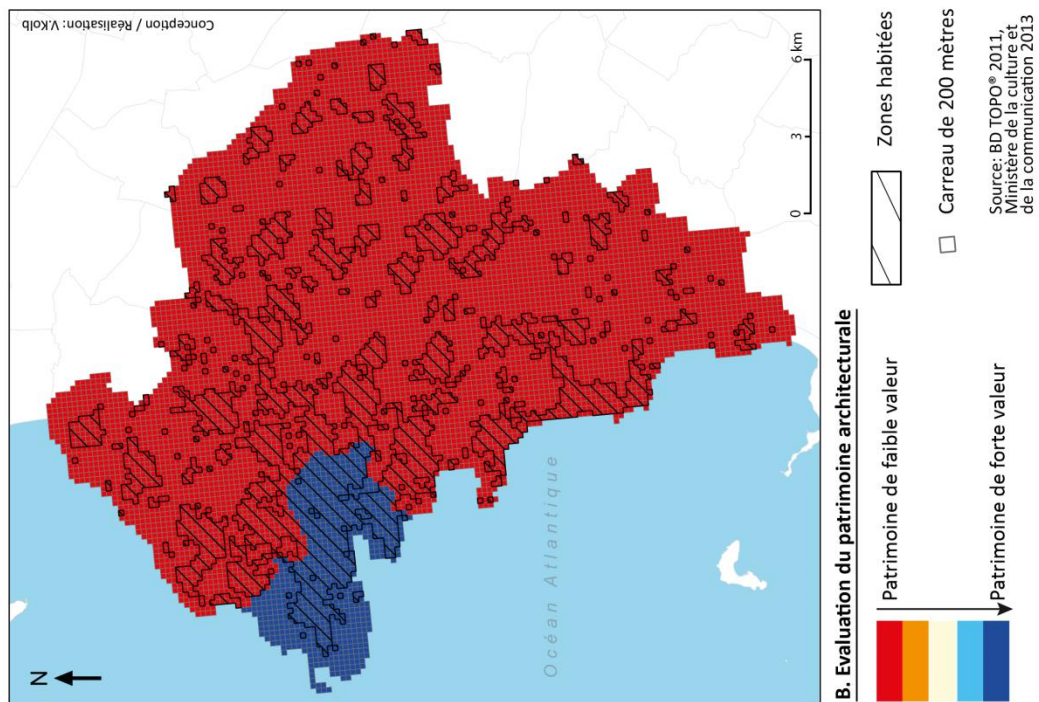
Nom de la variable	Libellé de la variable	Format de la variable
Idk	Identifiant du rectangle	Caractère (25)
Men	Nombre de ménages résidant dans le rectangle	Numérique
Men_surf	Surface cumulée des résidences principales, en mètres carrés	Numérique
Men_occ5	Nombre total de ménages présents depuis 5 ans ou plus dans leur logement actuel	Numérique
Men_coll	Nombre total de ménages en logement collectif	Numérique
Men_5ind	Nombre total de ménages de 5 personnes et plus	Numérique
Men_1ind	Nombre total de ménages d'une personne	Numérique
I_1ind	Indicatrice de traitement du nombre total de ménages d'une personne : <ul style="list-style-type: none"> • = 0 si pas de traitement • = 1 si traitement 	Caractère (1)
Men_prop	Nombre total de ménages propriétaires	Numérique

I_prop	Indicatrice de traitement du nombre total de ménages propriétaires : <ul style="list-style-type: none"> • = 0 si pas de traitement • = 1 si traitement au seuil de 80 % • = 2 si traitement au seuil de 20 % 	Caractère (1)
Men_basr	Nombre total de ménages dont le revenu fiscal par unité de consommation est en dessous du seuil de bas revenu	Numérique
I_basr	Indicatrice de traitement du nombre total de ménages dont le revenu fiscal par unité de consommation est en dessous du seuil de bas revenu : <ul style="list-style-type: none"> • = 0 si pas de traitement • = 1 si traitement 	Caractère (1)
Ind_r	Nombre total d'individus résidant dans le rectangle	Numérique
Ind_age1	Nombre total d'individus âgés de 0 à 3 ans	Numérique
Ind_age2	Nombre total d'individus âgés de 4 à 5 ans	Numérique
Ind_age3	Nombre total d'individus âgés de 6 à 10 ans	Numérique
Ind_age4	Nombre total d'individus âgés de 11 à 14 ans	Numérique
Ind_age5	Nombre total d'individus âgés de 15 à 17 ans	Numérique
Ind_age6	Nombre total d'individus âgés de 25 ans et plus	Numérique
Ind_age7	Nombre total d'individus âgés de 65 ans et plus	Numérique
I_age7	Indicatrice de traitement du nombre total d'individus âgés de 65 ans et plus : <ul style="list-style-type: none"> • = 0 si pas de traitement • = 1 si traitement 	Caractère (1)
Ind_age8	Nombre total d'individus âgés de 75 ans et plus	Numérique
I_age8	Indicatrice de traitement du nombre total d'individus âgés de 75 ans et plus : <ul style="list-style-type: none"> • = 0 si pas de traitement • = 1 si traitement 	Caractère (1)
Ind_srf	Somme des revenus fiscaux par unité de consommation winsorisés des individus	Numérique
Nbcar	Nombre de carreaux habités du rectangle	Numérique

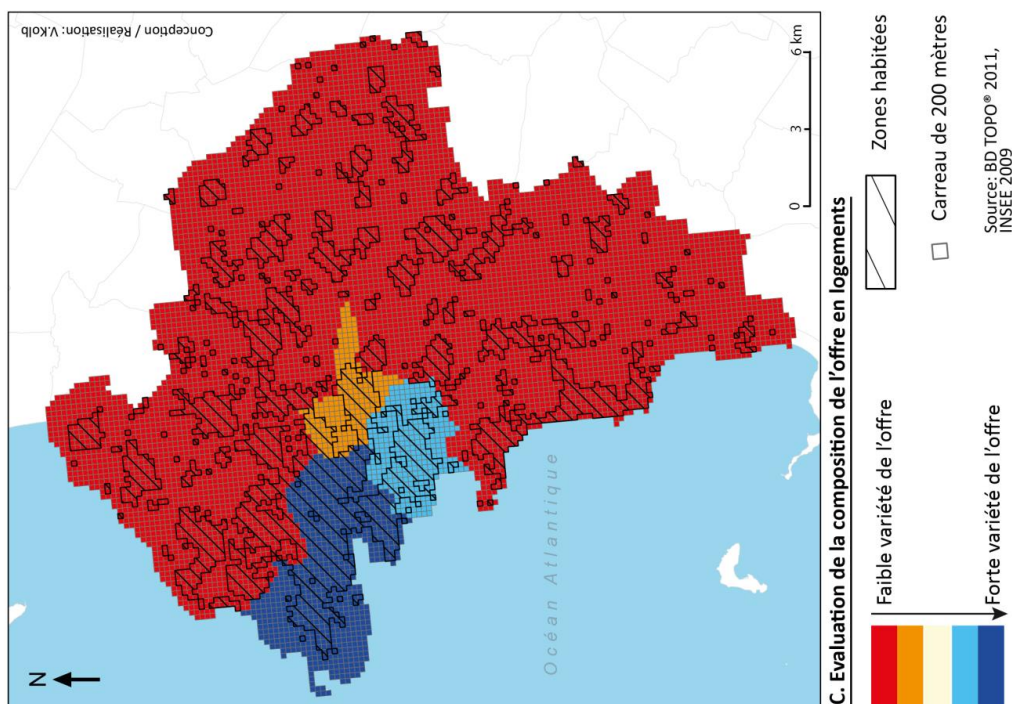
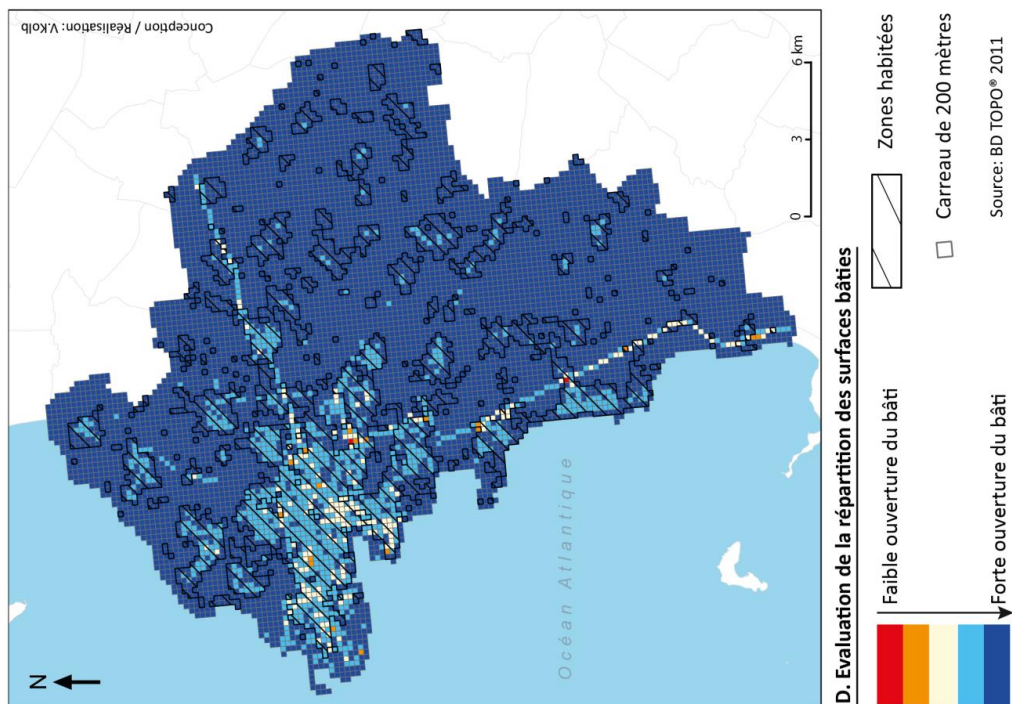
Annexe 13 : Descripteurs composant l'état des lieux : *Environnement naturel et paysage* (A et B)



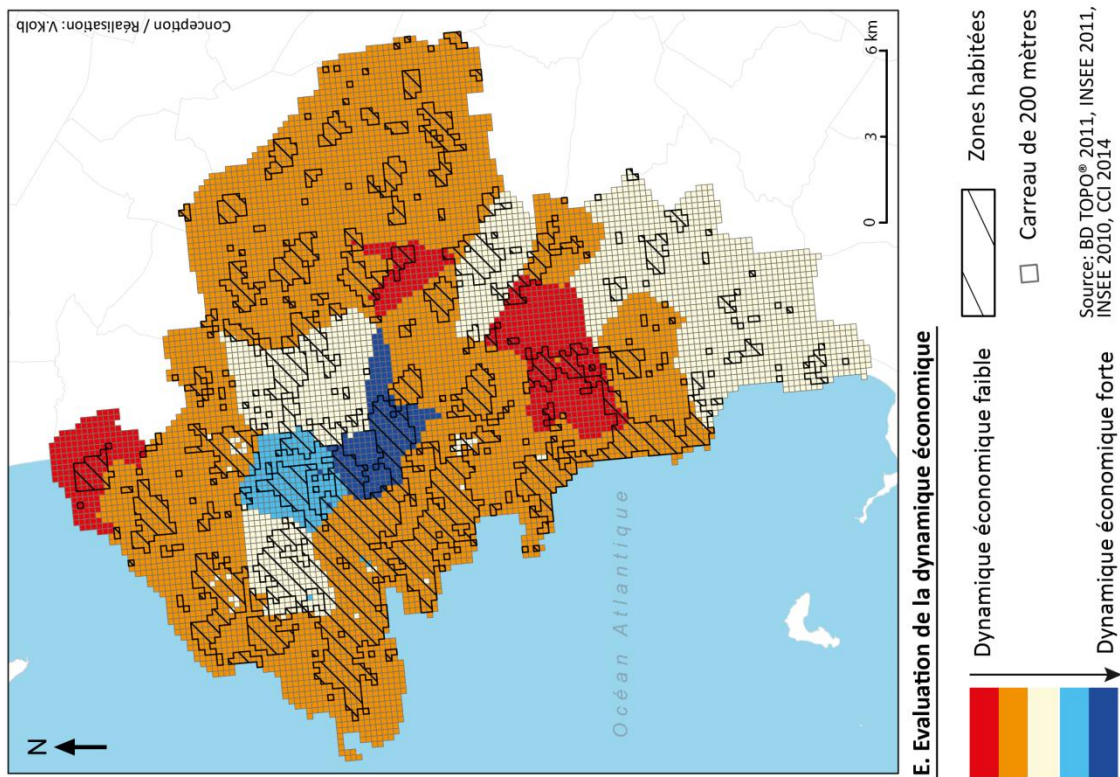
Annexe 14 : Descripteurs composant l'état des lieux : *Facteurs de dynamisme territorial* (A et B)



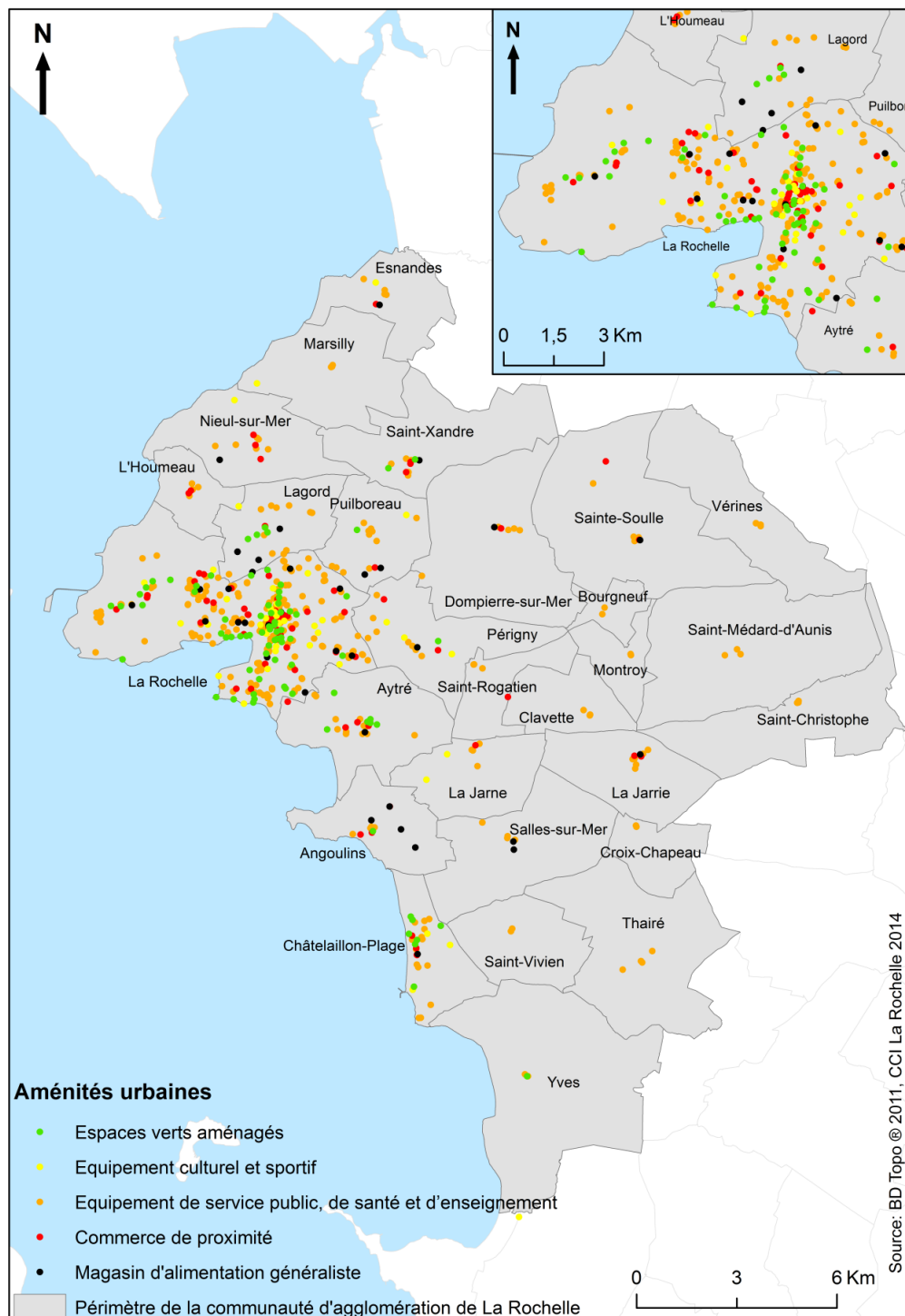
Annexe 15 : Descripteurs composant l'état des lieux : *Facteurs de dynamisme territorial* (C et D)



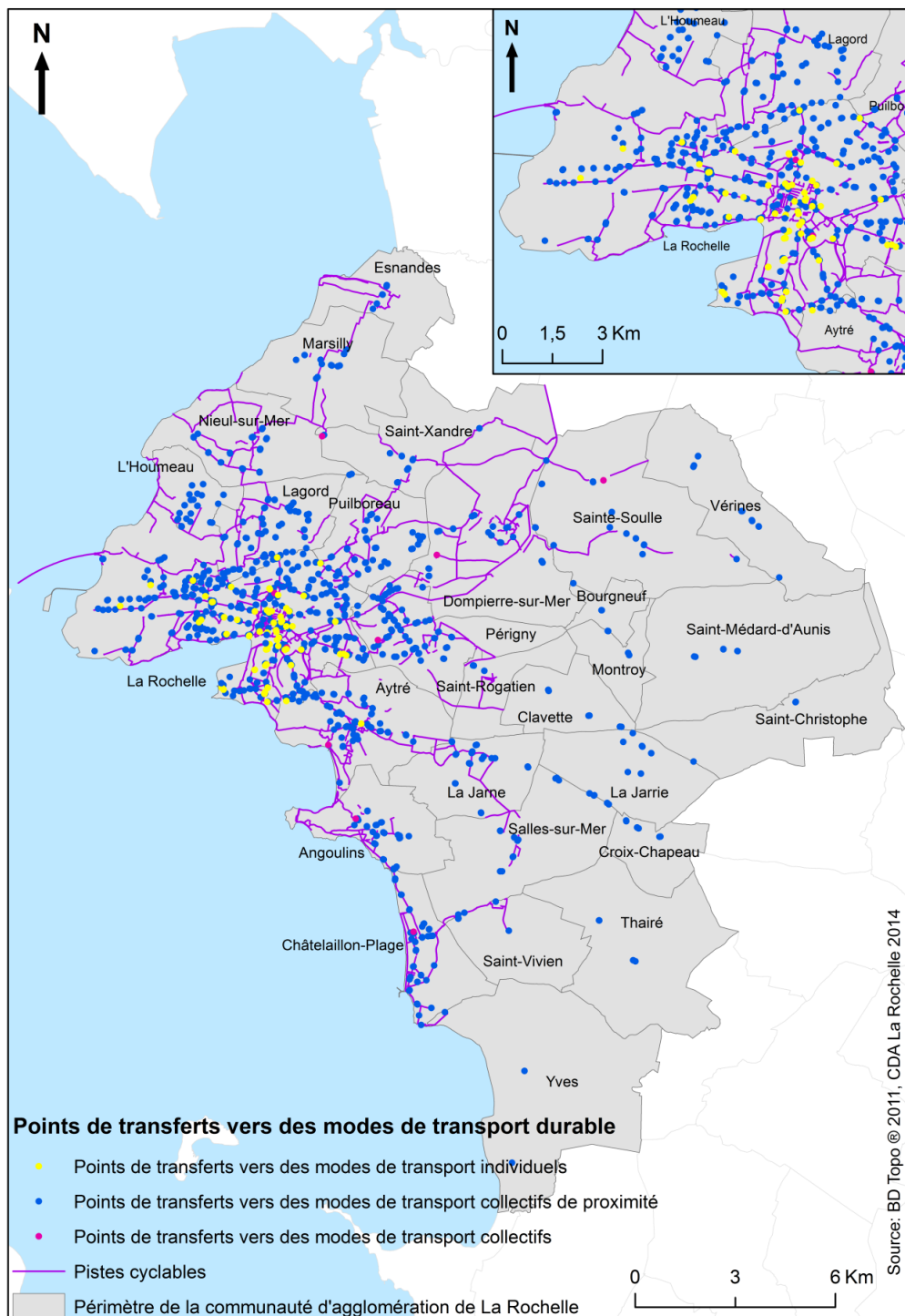
Annexe 16 : Descripteurs composant l'état des lieux : *Facteurs de dynamisme territorial* (E)



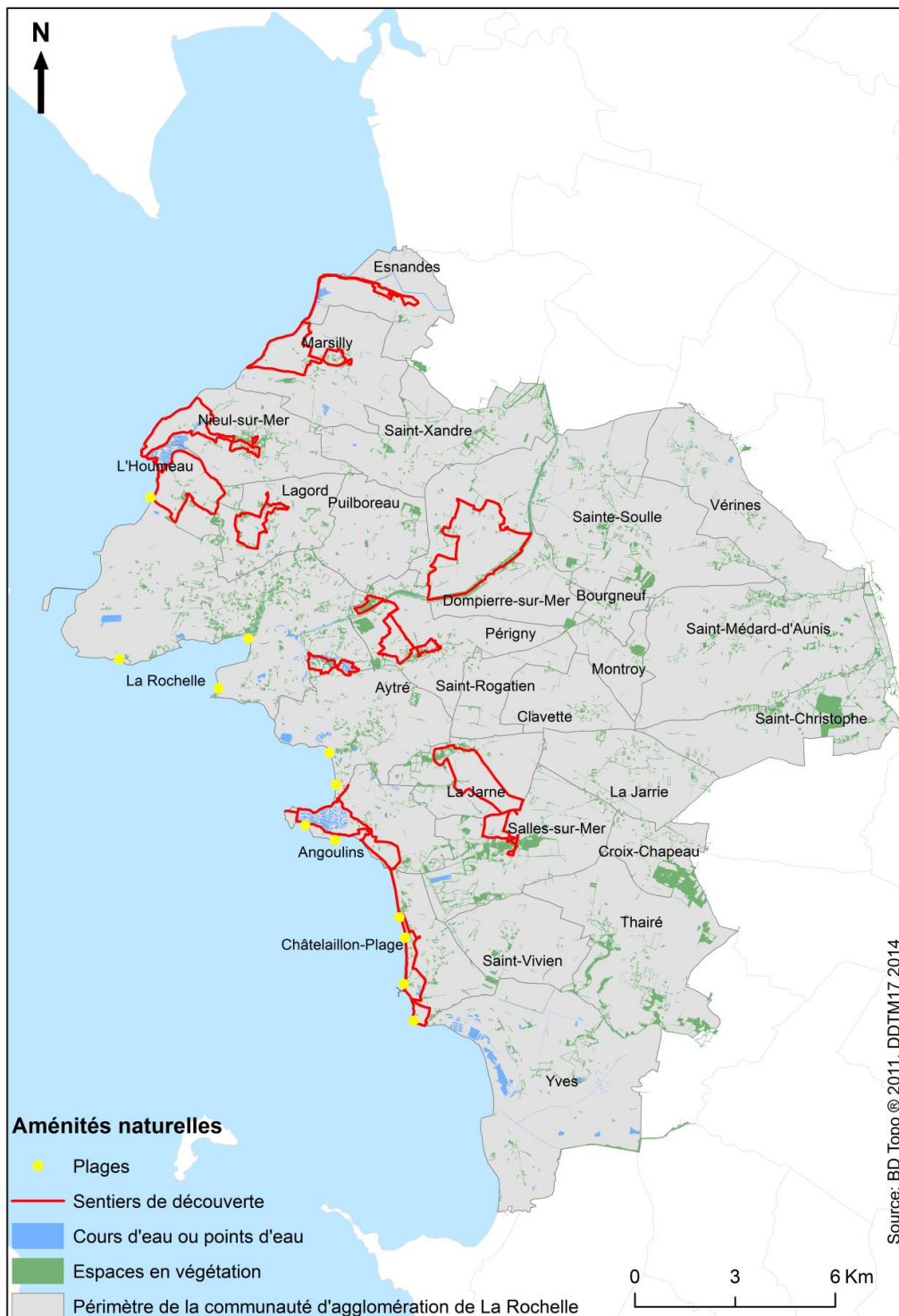
Annexe 17 : Carte des éléments utilisés dans le calcul du descripteur d'accessibilité aux aménités urbaines



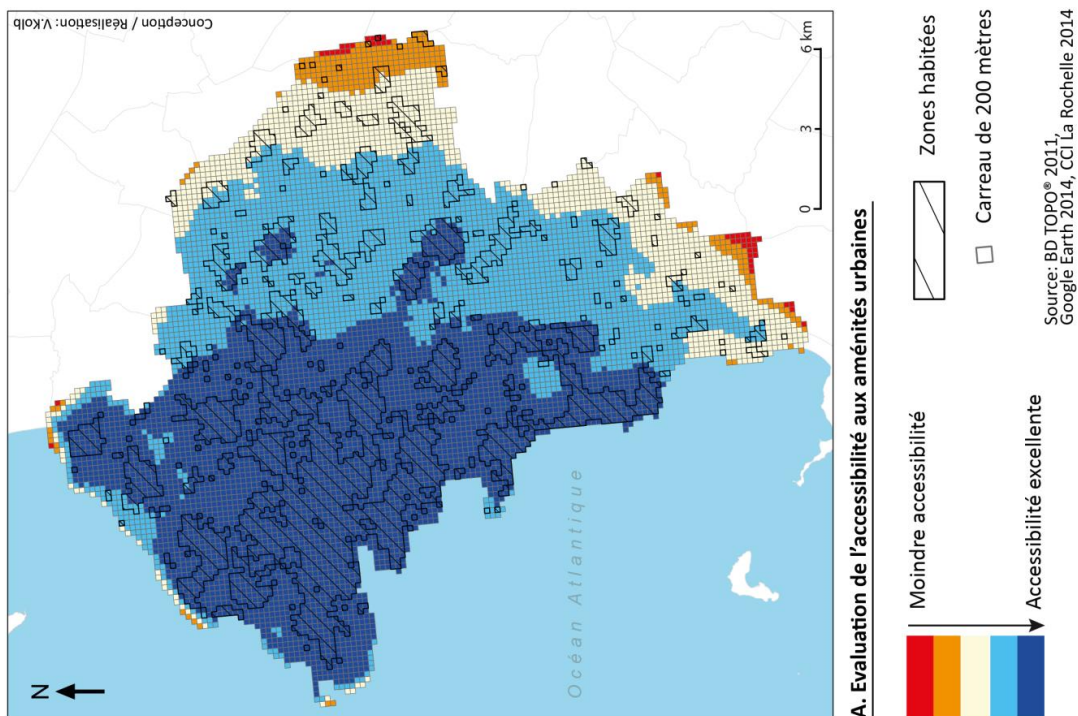
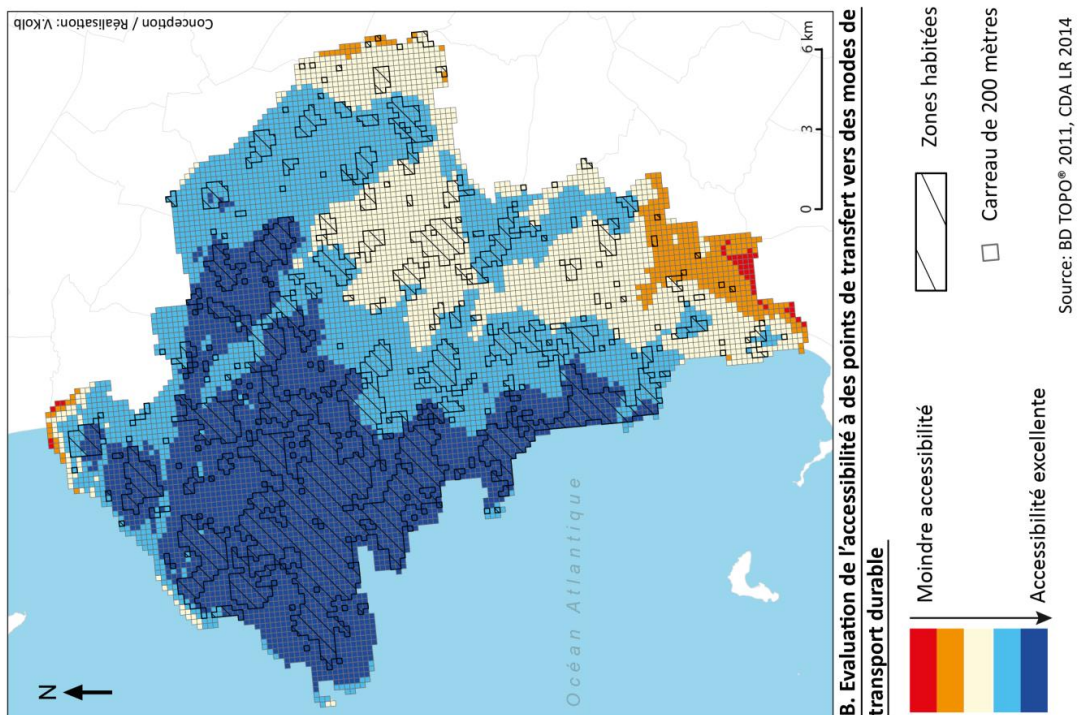
Annexe 18 : Carte des éléments utilisés dans le calcul du descripteur d'accessibilité aux points de transferts vers des modes de déplacement durables



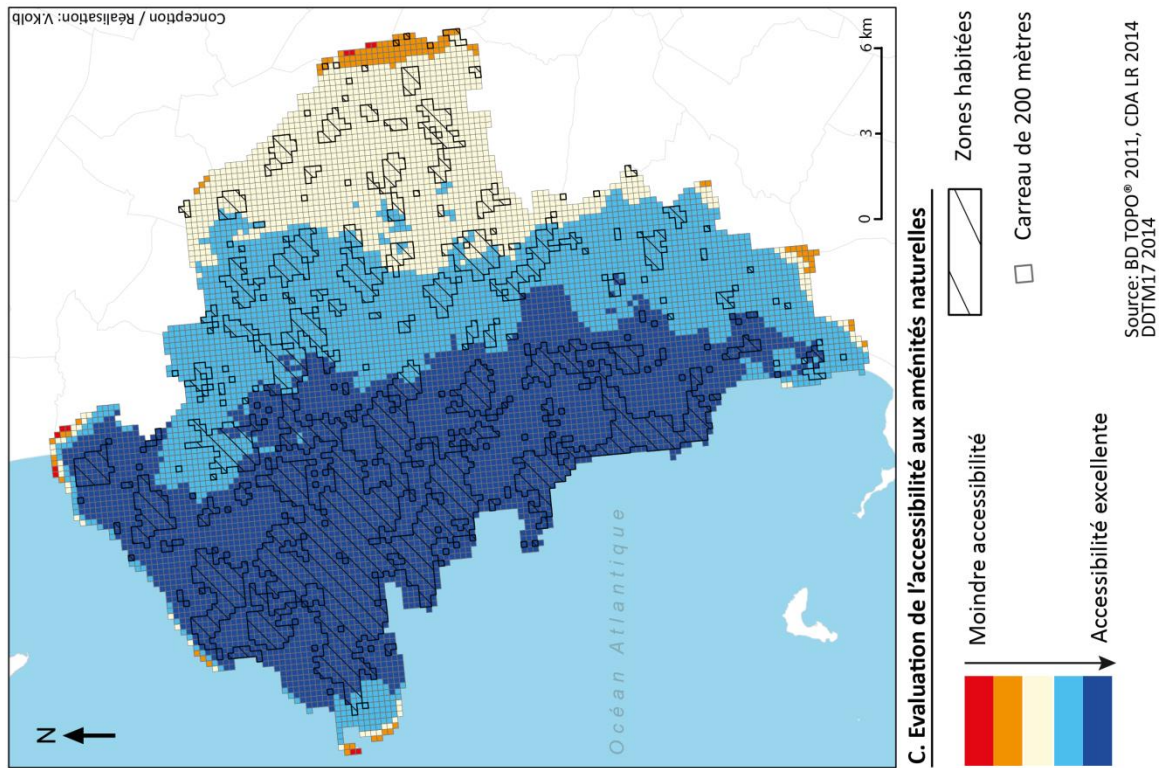
Annexe 19 : Carte des éléments utilisés dans le calcul du descripteur d'accessibilité aux aménités naturelles



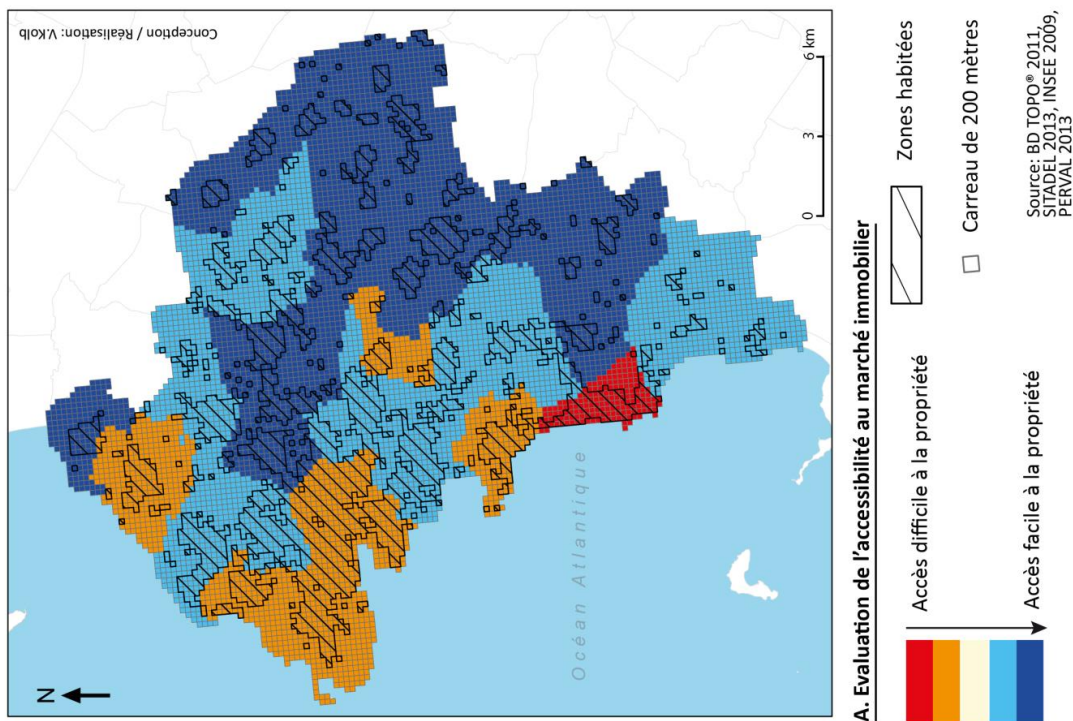
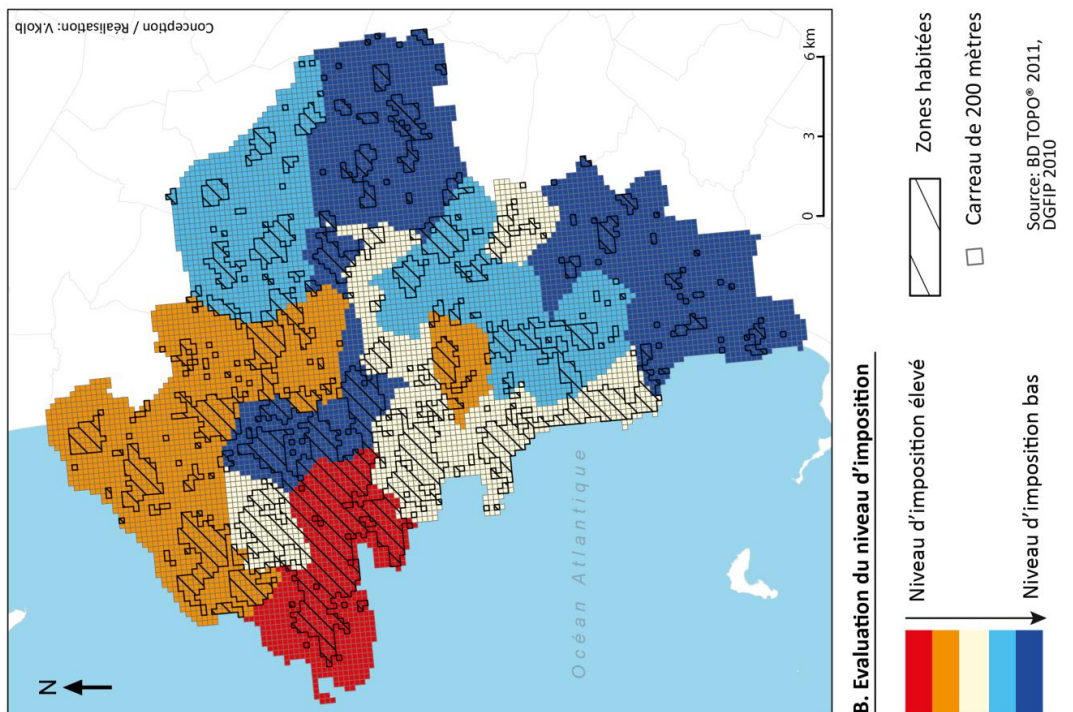
Annexe 20 : Descripteurs composant l'état des lieux : *Accessibilité physique du territoire* (A et B)



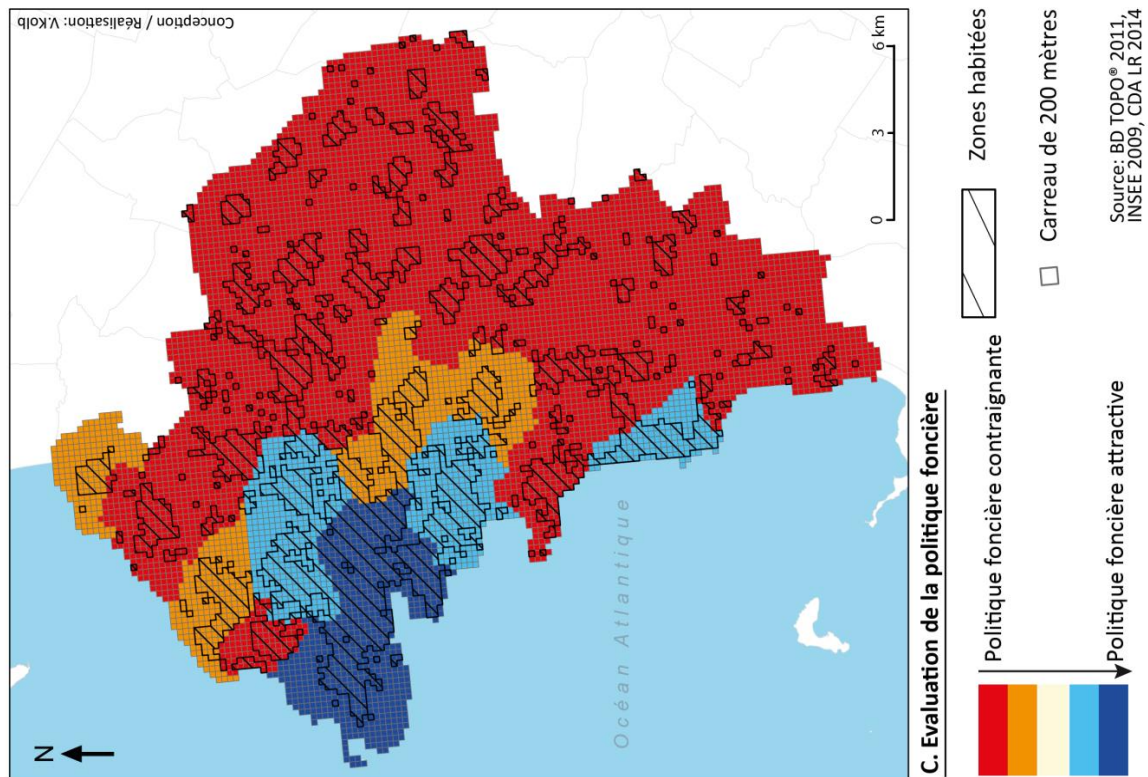
Annexe 21 : Descripteurs composant l'état des lieux : *Accessibilité physique du territoire (C)*



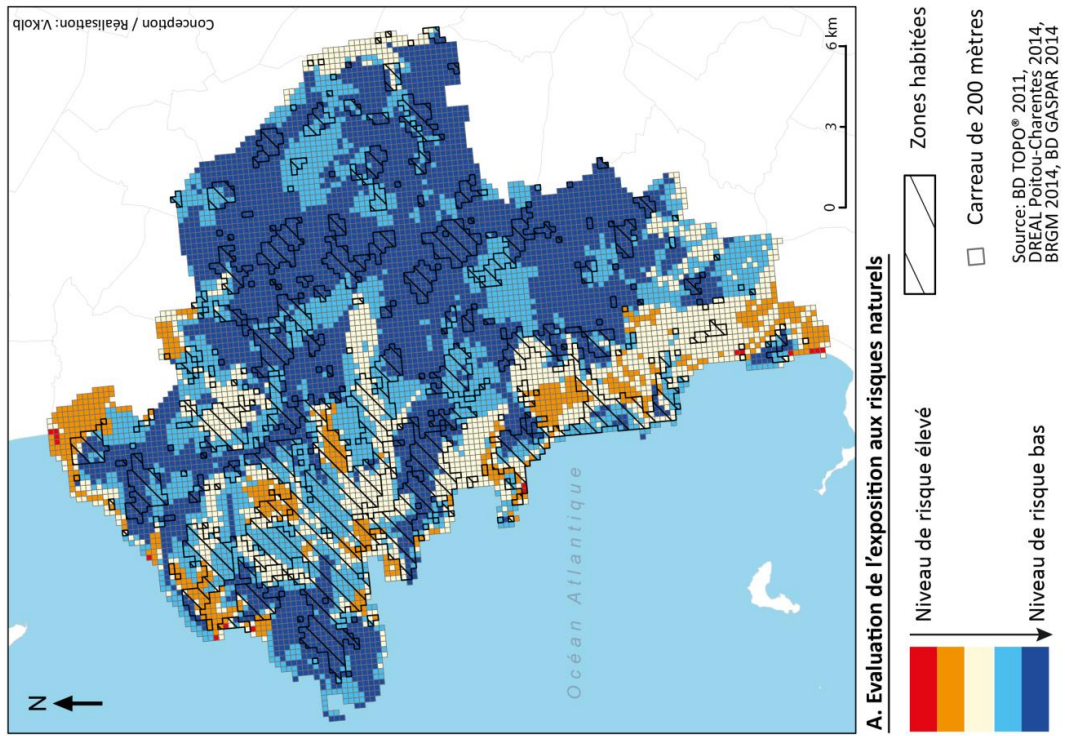
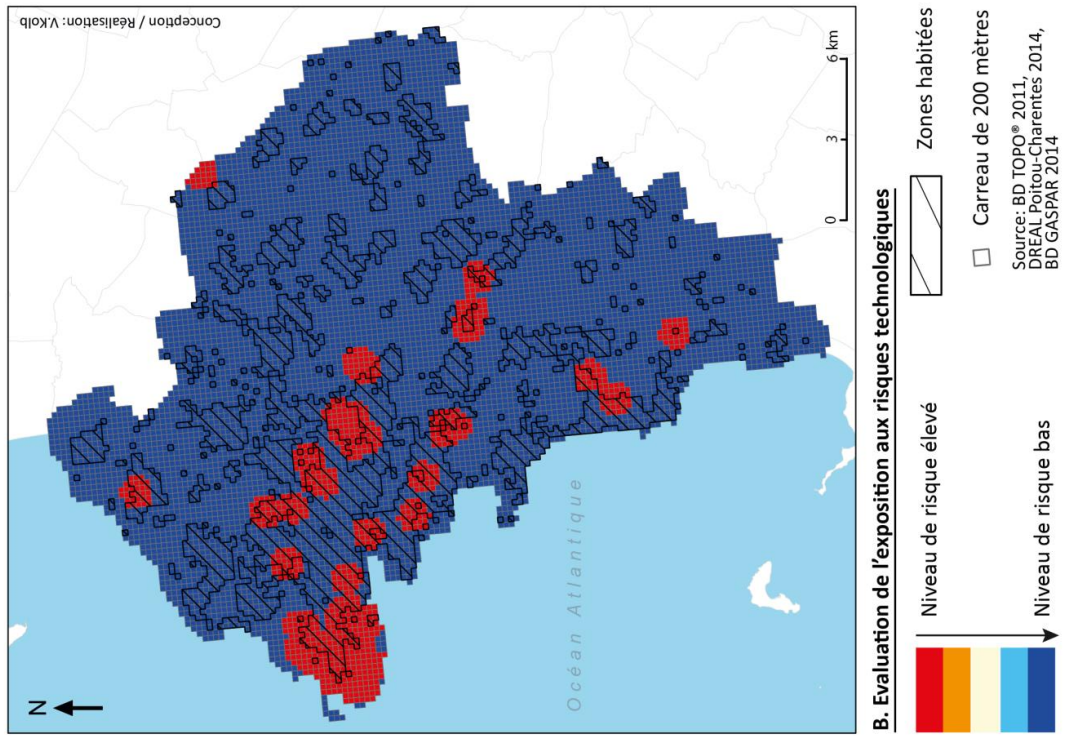
Annexe 22 : Descripteurs composant l'état des lieux : *Accessibilité économique au logement* (A et B)



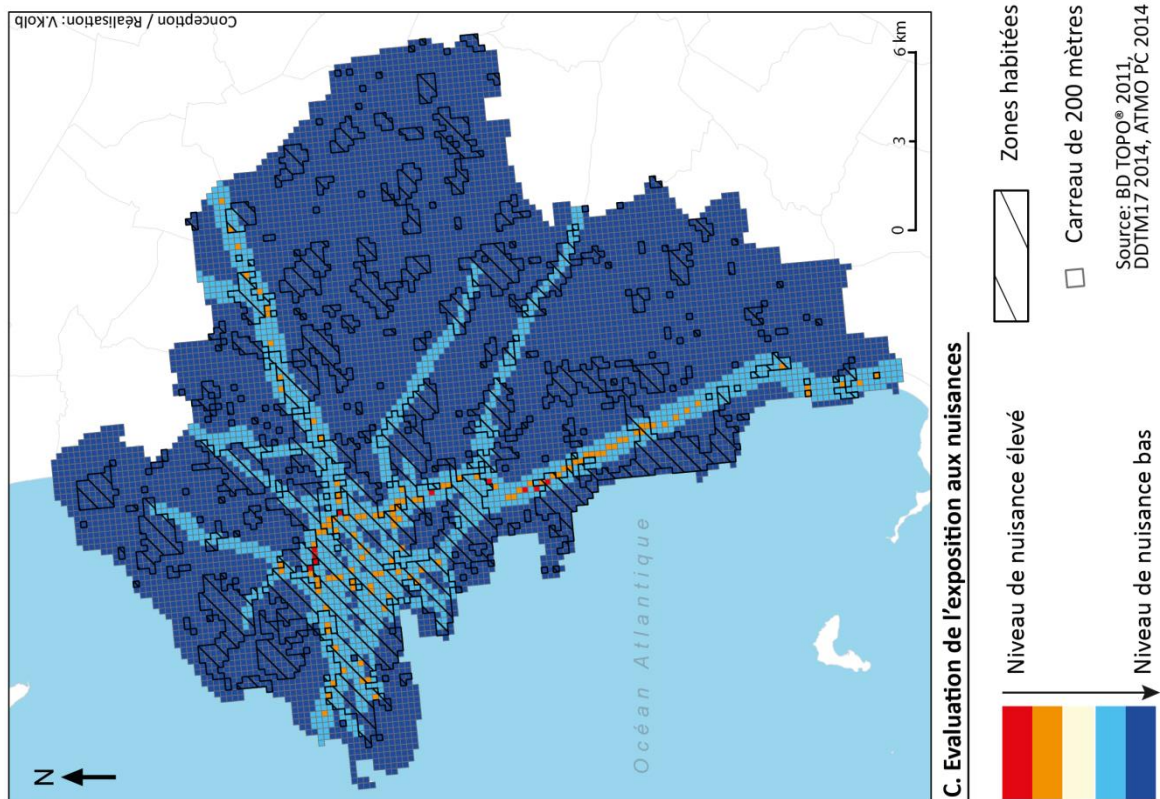
Annexe 23 : Descripteurs composant l'état des lieux : *Accessibilité économique au logement* (C)



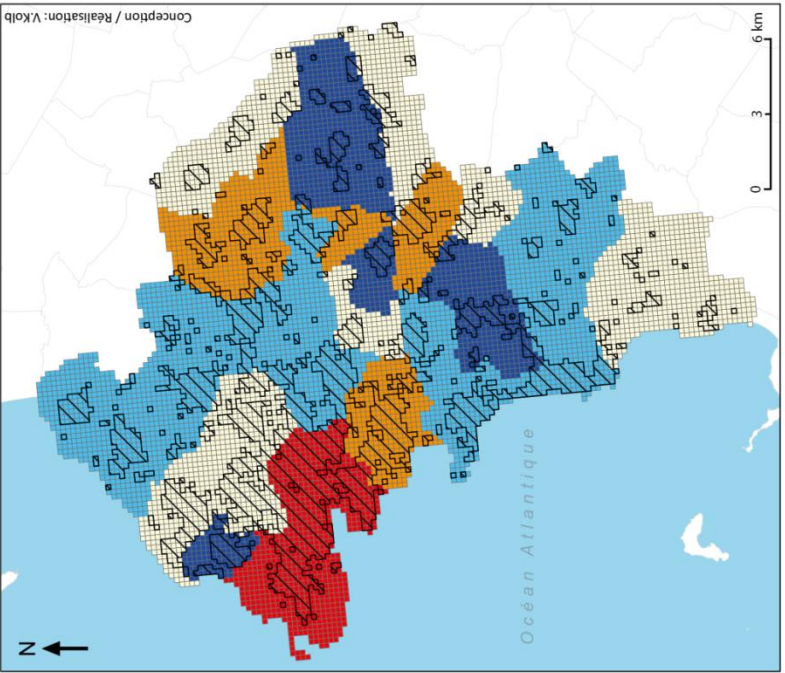
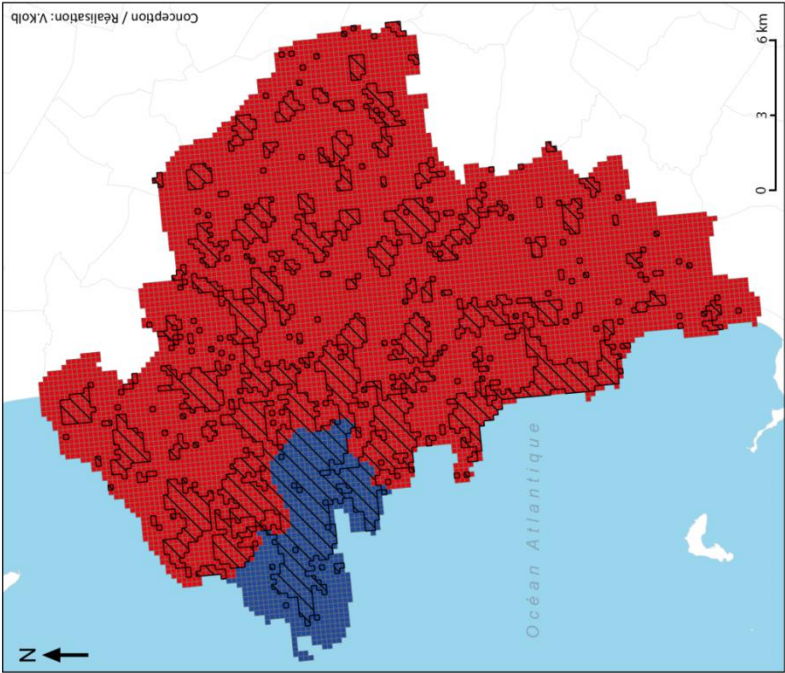
Annexe 24 : Descripteurs composant l'état des lieux : *Risques et nuisances* (A et B)



Annexe 25 : Descripteurs composant l'état des lieux : *Risques et Nuisances* (C)



Annexe 26: Descripteurs composant l'état des lieux : *Vie sociale et capacité d'action* (A et B)



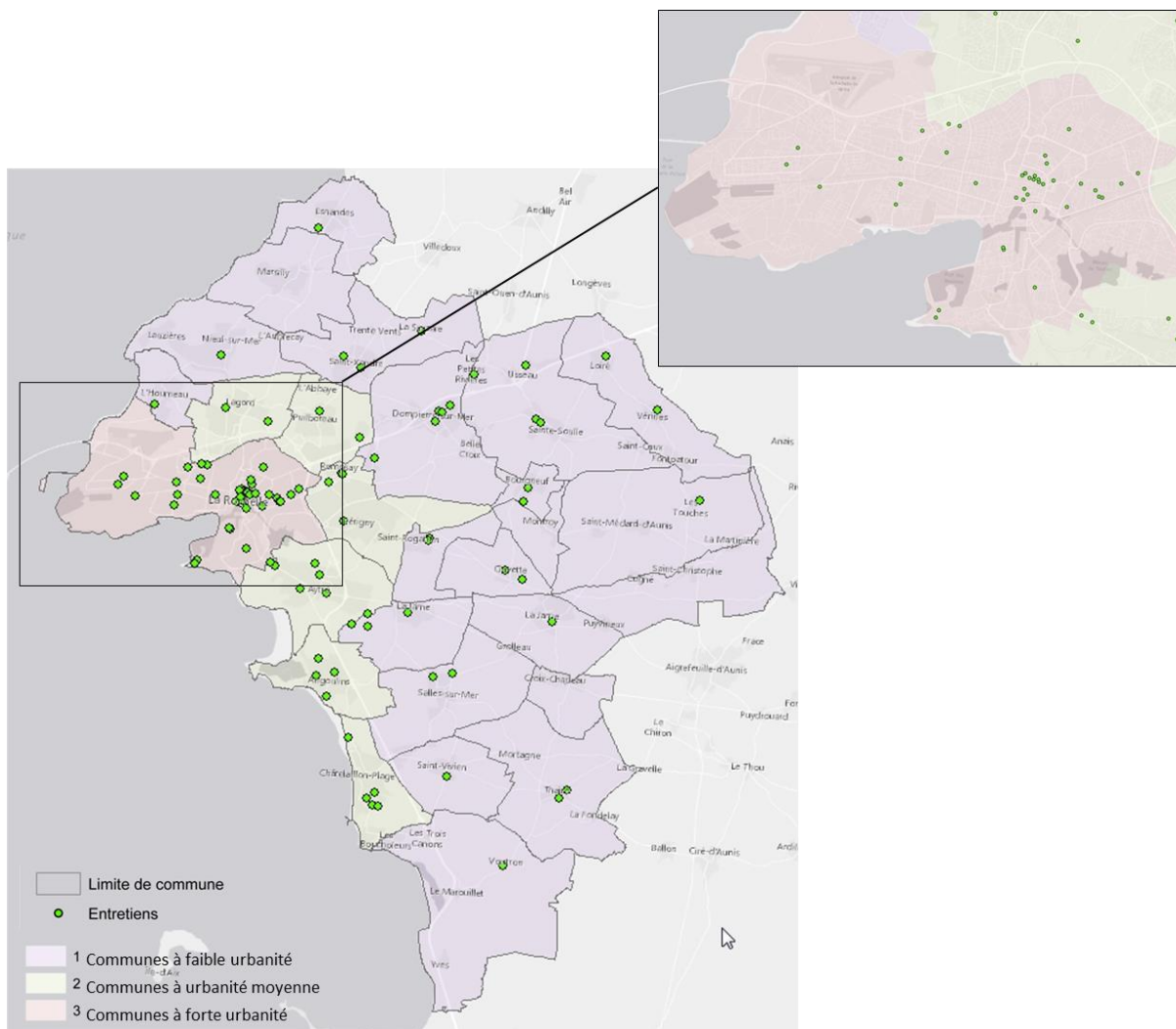
Annexe 27 : Description du profil des actifs interrogés (de 2 à 50)

Numéro	Sexe	Âge	Revenus du ménage par mois	Type de logement	Statut d'habitation	Statut de vie	Commune d'habitation	Commune d'emploi (si actif avec un emploi)
2	Homme	De 15 à 24 ans	Moins de 1000 euros	Maison individuelle	Occupant à titre gratuit	Chez parents famille	Dompierre-sur-Mer	
3	Homme	de 41 à 54 ans	Moins de 1000 euros	Maison individuelle	Locataire	Chez parents famille	La Rochelle	
4	Homme	De 15 à 24 ans	de 2001 à 4000 euros	Appartement	Locataire	En colocation	La Rochelle	Périgny
5	Homme	De 15 à 24 ans	Moins de 1000 euros	Appartement	Locataire	En colocation	La Rochelle	La Rochelle (Centre-ville)
6	Homme	de 25 à 40 ans	Moins de 1000 euros	Appartement	Locataire	En colocation	La Rochelle	
7	Homme	de 25 à 40 ans	de 4001 à 6000 euros	Maison individuelle	Propriétaire	En couple	Saint-Rogatien	Saint-Rogatien
8	Femme	plus de 55 ans	de 2001 à 4000 euros	Maison individuelle	Propriétaire	En couple	Périgny	
9	Femme	de 25 à 40 ans	de 1000 à 2000 euros	Maison individuelle	Propriétaire	En couple	Nieul-sur-mer	La Rochelle (Minimes)
10	Femme	de 25 à 40 ans	de 4001 à 6000 euros	Maison individuelle	Propriétaire	En couple	Sainte-Souille	
11	Homme	de 41 à 54 ans	de 1000 à 2000 euros	Maison individuelle	Propriétaire	En couple	Angoulins	Angoulins
12	Homme	De 15 à 24 ans	de 1000 à 2000 euros	Appartement	Locataire	Seul	La Rochelle	La Rochelle (Centre-ville)
13	Homme	de 25 à 40 ans	Moins de 1000 euros	Maison individuelle	Propriétaire	Seul	La Jarne	Fouras
14	Homme	de 41 à 54 ans	de 1000 à 2000 euros	Maison individuelle	Locataire en HLM	Seul	Aytré	La Rochelle (Laleu)
15	Femme	plus de 55 ans	de 1000 à 2000 euros	Appartement	Locataire en HLM	Seul	La Rochelle	La Rochelle (Centre-ville)
16	Femme	plus de 55 ans	de 2001 à 4000 euros	Maison individuelle	Propriétaire	Seul	Lagord	La Rochelle (Minimes)
17	Homme	de 41 à 54 ans	de 1000 à 2000 euros	Maison individuelle	Locataire en HLM	Seul	Châteauillon-Plage	Aytré
18	Femme	de 41 à 54 ans	de 4001 à 6000 euros	Maison individuelle	Propriétaire	Seul	Vérines	La Rochelle (Minimes)
19	Femme	de 25 à 40 ans	de 1000 à 2000 euros	Maison individuelle	Locataire	En colocation	Aytré	Périgny
20	Homme	de 25 à 40 ans	de 1000 à 2000 euros	Maison individuelle	Locataire	En colocation	La Rochelle	La Rochelle (Minimes)
21	Femme	De 15 à 24 ans	de 2001 à 4000 euros	Maison individuelle	Locataire	En couple	La Jarne	La Rochelle (Centre-ville)
22	Femme	De 15 à 24 ans	de 2001 à 4000 euros	Appartement	Occupant à titre gratuit	En couple	Aytré	La Rochelle (Le petit Marseille)
23	Homme	de 25 à 40 ans	de 1000 à 2000 euros	Appartement	Locataire	En couple	La Rochelle	Périgny
24	Femme	de 25 à 40 ans	de 1000 à 2000 euros	Appartement	Locataire	En couple	La Rochelle	Angoulins sur Mer
25	Femme	de 41 à 54 ans	de 1000 à 2000 euros	Maison individuelle	Propriétaire	En couple	Dompierre-sur-Mer	La Rochelle (Centre-ville)
26	Homme	de 41 à 54 ans	de 1000 à 2000 euros	Maison individuelle	Propriétaire	En couple	Aytré	La Rochelle (La Pallice)
27	Homme	de 41 à 54 ans	plus de 6000 euros	Maison individuelle	Propriétaire	En couple	Dompierre-sur-Mer	La Rochelle (Centre-ville)
28	Femme	de 41 à 54 ans	plus de 6000 euros	Maison individuelle	Propriétaire	En couple	Périgny	Périgny
29	Homme	plus de 55 ans	de 2001 à 4000 euros	Maison individuelle	Propriétaire	En couple	La Rochelle	La Rochelle (Minimes)
30	Femme	plus de 55 ans	de 2001 à 4000 euros	Maison individuelle	Propriétaire	En couple	La Rochelle	La Rochelle (Lafond)
31	Homme	plus de 55 ans	de 4001 à 6000 euros	Maison individuelle	Propriétaire	En couple	Angoulins	La Rochelle (Tasdon)
32	Homme	plus de 55 ans	de 4001 à 6000 euros	Maison individuelle	Propriétaire	En couple	Bourgneuf	L'Houmeau
33	Femme	de 41 à 54 ans	de 2001 à 4000 euros	Appartement	Propriétaire	Seul	La Rochelle	La Rochelle (Minimes)
34	Homme	de 41 à 54 ans	de 2001 à 4000 euros	Maison individuelle	Propriétaire	Seul	Clavette	Périgny
35	Homme	de 41 à 54 ans	de 2001 à 4000 euros	Maison individuelle	Locataire	En couple	Châteauillon-Plage	Châteauillon
36	Homme	de 41 à 54 ans	de 2001 à 4000 euros	Maison individuelle	Propriétaire	En couple	Lagord	La Rochelle (Villeneuve)
37	Femme	de 41 à 54 ans	de 2001 à 4000 euros	Maison individuelle	Propriétaire	En couple	Saint-Rogatien	La Rochelle (Minimes)
38	Homme	de 41 à 54 ans	de 4001 à 6000 euros	Appartement	Locataire	En couple	La Rochelle	Puilboreau
39	Homme	de 41 à 54 ans	de 4001 à 6000 euros	Maison individuelle	Propriétaire	En couple	Lagord	Rochefort
40	Femme	de 41 à 54 ans	de 4001 à 6000 euros	Maison individuelle	Propriétaire	En couple	L'Houmeau	La Rochelle (Centre-ville)
41	Femme	de 41 à 54 ans	de 4001 à 6000 euros	Maison individuelle	Propriétaire	En couple	Périgny	Aigrefeuille
42	Femme	de 25 à 40 ans	de 2001 à 4000 euros	Appartement	Propriétaire	Seul	La Rochelle	La Rochelle (Centre-ville)
43	Homme	de 25 à 40 ans	de 2001 à 4000 euros	Maison individuelle	Propriétaire	Seul	La Rochelle	La Rochelle (Minimes)
44	Homme	de 25 à 40 ans	de 2001 à 4000 euros	Maison individuelle	Propriétaire	Seul	La Rochelle	La Rochelle (Minimes)
45	Homme	de 25 à 40 ans	de 2001 à 4000 euros	Maison individuelle	Propriétaire	Seul	Dompierre-sur-Mer	Périgny
46	Homme	plus de 55 ans	de 4001 à 6000 euros	Maison individuelle	Propriétaire	En couple	Puilboreau	La Rochelle (Minimes)
47	Femme	plus de 55 ans	de 4001 à 6000 euros	Maison individuelle	Propriétaire	En couple	Saint-Xandre	La Rochelle (Minimes)
48	Homme	plus de 55 ans	de 4001 à 6000 euros	Maison individuelle	Propriétaire	En couple	Yves	Châteauillon
49	Homme	plus de 55 ans	de 4001 à 6000 euros	Maison individuelle	Propriétaire	En couple	Salles-sur-Mer	La Rochelle (Centre-ville)
50	Femme	plus de 55 ans	de 4001 à 6000 euros	Maison individuelle	Propriétaire	En couple	La Rochelle	L'Houmeau

Annexe 28 : Description du profil des actifs interrogés (de 51 à 102)

Numéro	Sexe	Âge	Revenus du ménage par mois	Type de logement	Statut d'habitation	Statut de vie	Communes d'habitation	Commune d'emploi (si actif avec un emploi)
51	Homme	De 15 à 24 ans	Moins de 1000 euros	Appartement	Locataire	Seul	Puilboreau	Puilboreau
52	Femme	De 15 à 24 ans	Moins de 1000 euros	Appartement	Locataire	Seul	La Rochelle	Mauzé sur le Mignon (79)
53	Femme	De 15 à 24 ans	Moins de 1000 euros	Appartement	Locataire	Seul	La Rochelle	Lagard
54	Femme	De 15 à 24 ans	Moins de 1000 euros	Appartement	Locataire	Seul	La Rochelle	Niort
55	Homme	De 15 à 24 ans	Moins de 1000 euros	Appartement	Locataire	Seul	La Rochelle	La Rochelle (Notre Dame)
56	Femme	de 41 à 54 ans	de 2001 à 4000 euros	Maison individuelle	Propriétaire	En couple	La Rochelle	La Rochelle (Centre-ville)
57	Homme	de 41 à 54 ans	de 2001 à 4000 euros	Appartement	Propriétaire	En couple	Sainte-Soulle	La Rochelle (Minimes)
58	Homme	de 41 à 54 ans	de 2001 à 4000 euros	Appartement	Propriétaire	En couple	La Rochelle	La Rochelle (Centre-ville)
59	Femme	de 41 à 54 ans	de 2001 à 4000 euros	Maison individuelle	Propriétaire	En couple	Angoulins	La Rochelle (Minimes)
60	Femme	de 41 à 54 ans	de 2001 à 4000 euros	Maison individuelle	Propriétaire	En couple	Aytré	La Rochelle (Minimes)
61	Homme	de 41 à 54 ans	de 2001 à 4000 euros	Maison individuelle	Propriétaire	En couple	Châtelaillon-Plage	
62	Homme	de 41 à 54 ans	de 4001 à 6000 euros	Maison individuelle	Propriétaire	En couple	Vérines	La Rochelle (Centre-ville)
63	Homme	de 41 à 54 ans	de 4001 à 6000 euros	Maison individuelle	Propriétaire	En couple	La Rochelle	La Rochelle (Saint Maurice)
64	Femme	de 41 à 54 ans	de 4001 à 6000 euros	Maison individuelle	Locataire	En couple	Angoulins	Châtelaillon
65	Homme	de 41 à 54 ans	de 4001 à 6000 euros	Maison individuelle	Propriétaire	En couple	Sainte-Soulle	Aytré
66	Femme	de 41 à 54 ans	de 4001 à 6000 euros	Maison individuelle	Propriétaire	En couple	Châtelaillon-Plage	Châtelaillon
67	Homme	de 41 à 54 ans	de 4001 à 6000 euros	Maison individuelle	Propriétaire	En couple	Bourgneuf	La Rochelle (Centre-ville)
68	Homme	de 25 à 40 ans	de 2001 à 4000 euros	Appartement	Locataire	En couple	Périgny	La Rochelle (Centre-ville)
69	Femme	de 25 à 40 ans	de 2001 à 4000 euros	Appartement	Locataire	En couple	La Rochelle	
70	Homme	de 25 à 40 ans	de 2001 à 4000 euros	Appartement	Locataire	En couple	La Jarne	La Rochelle (Minimes)
71	Femme	de 25 à 40 ans	de 2001 à 4000 euros	Maison individuelle	Locataire	En couple	Sainte-Soulle	Saint-Xandre
72	Femme	de 25 à 40 ans	de 2001 à 4000 euros	Maison individuelle	Propriétaire	En couple	Thairé	Périgny
73	Homme	de 25 à 40 ans	de 2001 à 4000 euros	Appartement	Locataire	En couple	La Rochelle	Rochefort
74	Homme	de 25 à 40 ans	de 2001 à 4000 euros	Maison individuelle	Locataire	En couple	Esnandes	Esnandes
75	Femme	de 25 à 40 ans	de 2001 à 4000 euros	Maison individuelle	Propriétaire	En couple	Dompierre-sur-Mer	La Rochelle (Minimes)
76	Femme	de 25 à 40 ans	de 1000 à 2000 euros	Appartement	Locataire	Seul	La Rochelle	La Rochelle (des Minimes)
77	Femme	de 25 à 40 ans	de 1000 à 2000 euros	Appartement	Locataire	Seul	La Rochelle	La Rochelle (Saint Eloi)
78	Homme	de 25 à 40 ans	de 1000 à 2000 euros	Appartement	Locataire	Seul	La Rochelle	La Rochelle (des Minimes)
79	Femme	de 25 à 40 ans	de 1000 à 2000 euros	Appartement	Propriétaire	Seul	La Rochelle	Courçon
80	Femme	de 25 à 40 ans	de 1000 à 2000 euros	Maison individuelle	Locataire	Seul	La Rochelle	La Rochelle
81	Femme	de 25 à 40 ans	de 1000 à 2000 euros	Appartement	Locataire	Seul	La Rochelle	Périgny
82	Femme	de 25 à 40 ans	de 1000 à 2000 euros	Appartement	Locataire	Seul	La Rochelle	Rochefort
83	Femme	de 25 à 40 ans	de 1000 à 2000 euros	Appartement	Locataire	Seul	La Rochelle	Rochefort
84	Homme	de 25 à 40 ans	de 1000 à 2000 euros	Appartement	Locataire	Seul	La Rochelle	Périgny
85	Femme	de 25 à 40 ans	de 1000 à 2000 euros	Maison individuelle	Locataire en HLM	Seul	Aytré	La Rochelle (gare)
86	Homme	de 25 à 40 ans	de 1000 à 2000 euros	Appartement	Locataire	Seul	La Rochelle	La Rochelle
87	Femme	de 25 à 40 ans	de 1000 à 2000 euros	Appartement	Propriétaire	Seul	La Rochelle	
88	Homme	de 25 à 40 ans	de 2001 à 4000 euros	Maison individuelle	Propriétaire	En couple	La Rochelle	Politiers
89	Homme	de 25 à 40 ans	de 2001 à 4000 euros	Maison individuelle	Locataire	En couple	La Rochelle	Saint-Pierre-d'Amilly
90	Femme	de 25 à 40 ans	de 2001 à 4000 euros	Maison individuelle	Propriétaire	En couple	La Rochelle	La Rochelle (Centre-ville)
91	Femme	de 25 à 40 ans	de 2001 à 4000 euros	Maison individuelle	Propriétaire	En couple	La Rochelle	La Rochelle (Gare)
92	Femme	de 25 à 40 ans	de 2001 à 4000 euros	Appartement	Locataire	En couple	La Rochelle	La Rochelle (Centre-ville)
93	Homme	de 25 à 40 ans	de 2001 à 4000 euros	Maison individuelle	Propriétaire	En couple	Clavette	Marans
94	Homme	de 25 à 40 ans	de 2001 à 4000 euros	Maison individuelle	Propriétaire	En couple	Saint-Xandre	La Rochelle (Minimes)
95	Homme	de 25 à 40 ans	de 2001 à 4000 euros	Appartement	Locataire en HLM	En couple	La Rochelle	Périgny
96	Femme	de 25 à 40 ans	de 2001 à 4000 euros	Maison individuelle	Propriétaire	En couple	Saint-Vivien	Saint-Ouen d'Aunis
98	Femme	de 25 à 40 ans	de 2001 à 4000 euros	Maison individuelle	Propriétaire	En couple	Châtelaillon-Plage	Châtelaillon
99	Femme	de 25 à 40 ans	de 2001 à 4000 euros	Maison individuelle	Propriétaire	En couple	La Jarrrie	Châtelaillon
100	Femme	de 25 à 40 ans	de 2001 à 4000 euros	Maison individuelle	Locataire	En couple	Salles-sur-Mer	La Rochelle (Minimes)
101	Femme	de 25 à 40 ans	de 2001 à 4000 euros	Maison individuelle	Propriétaire	En couple	Saint-Médard-d'Aunis	Aytré
102	Femme	de 25 à 40 ans	de 2001 à 4000 euros	Maison individuelle	Propriétaire	En couple	Thairé	La Rochelle (Minimes)

Annexe 29 : Localisation du lieu de résidence des actifs interrogés en fonction des types de communes



Annexe 30 : Outils de description utilisés pour la pondération

Etat des lieux territorial	
Descripteur	Outils de description selon les actifs interrogés
A. Appréciation quantitative de la qualité du cadre territorial	
1. Niveau d'équipements : Nombre d'équipements par type: parc, service public, culture, enseignement, santé, police, sport	1. Niveau d'équipements : Nombre d'équipements par type: parc, service public, culture, enseignement
2. Nombre de commerces de proximité: Nombre de commerces	2. Qualité des commerces de proximité: Nombre de commerces
B. Patrimoine	
1. Patrimoine architectural de la ville : Nombre de monuments protégés	1. Patrimoine et histoire de la ville : Nombre de monuments protégés
C. Composition des bâtiments	
1. Variété de l'offre en logement	-
	-
	-
D. Répartition des surfaces bâties	
1. Niveau de densité: Densité urbaine pondéré en fonction de la hauteur / Densité route goudronnées	1. Niveau de densité: Densité urbaine pondéré en fonction de la hauteur / Densité route goudronnées
E. Dynamique économique	
1. Entrepreneuriat	1. Entrepreneuriat
2. Emploi	2. Emploi
Etat des lieux Environnemental et paysager	
Descripteur	Outils de description selon les actifs interrogés
A. Appréciation qualitative du cadre environnemental	
1. Diversité des espaces naturels et agricole: Nb de milieux présents sur la commune	1. Diversité des espaces naturels et agricole: Nb de milieux présents sur la commune
2. Reconnaissance de la valeur écologique: Nombre de protection au carreau (resnat, siteinscrit, Zico, appb, znief2/1, natura 2000)	2. Reconnaissance de la valeur écologique: Nombre de protection au carreau (resnat, siteinscrit, Zico, appb, znief2/1, natura 2000)
B. Appréciation quantitative du cadre environnemental	
1. Naturalité de l'espace	1. Naturalité de l'espace
Etat des lieux Accessibilité physique au territoire	
Descripteur	Outils de description selon les actifs interrogés
A. Accessibilité aux aménités urbaines	
1. Accessibilité des équipements culturel et sportif	1. Accessibilité des équipements culturel et sportif
2. Accessibilité des espaces verts aménagés	2. Accessibilité des espaces verts aménagés
3. Accessibilité aux équipement de service public, de santé, et d'enseignement	3. Accessibilité aux équipement de service public, de santé, et d'enseignement
4. Accessibilité aux commerces de proximité	4. Accessibilité aux commerces de proximité
5. Accessibilité aux magasins d'alimentation généraliste ('Hypermarchés' 'Magasins multi-commerces' 'Supérettes' 'Supermarchés')	-
6. Accessibilité au centre ville (port)	6. Accessibilité au centre ville (port)
B. Accessibilité à des points de transferts vers des modes de transports durable	
1. Accessibilité à des points de transferts vers des modes de transports individuel : voiture électrique, véloyélo	-
2. Accessibilité à des points de transferts vers des modes de transports collectifs de proximité: bus de mer, arrêt de bus	2. Accessibilité à des points de transferts vers des modes de transports collectifs de proximité : bus de mer, arrêt de bus
3. Accessibilité à des points de transferts vers des modes de transports collectif: gare, zone de covoiturage	-
4. Présence d'une piste cyclable	4. Présence d'une piste cyclable

B. Accessibilité aux aménités naturelles	
1. Accessibilité des espaces en végétation	1. Distance aux espaces en végétation supérieur à 1615,124414m ² (moyenne)
3. Accessibilité du littoral	3. Accessibilité du littoral (distance/temps)
4. Accessibilité des plages	-
5. Accessibilité des chemins de découvertes/ sentiers	5. Accessibilité aux chemins de découvertes/ sentiers
6. Accessibilité des cours d'eau ou points d'eau	6. Accessibilité des cours d'eau ou points d'eau
Etat des lieux Accessibilité économique au logement	
Descripteur	Outils de description selon les actifs interrogés
A. Marché immobilier	
1. Dynamique de constructions	-
2. Emprise de la villégiature	-
3. Coût du foncier	3. Coût du foncier
4. Opportunité des habitants	-
B. Politique foncière	
1. Ouverture de la politique foncière aux catégories sociales les moins aisées	-
2. Maîtrise du foncier	-
3. Niveau d'imposition	3. Niveau d'imposition
Etat des lieux Risques et Nuisances	
Descripteur	Outils de description selon les actifs interrogés
A. Risque naturel	
1. Exposition aux risques naturels	Aléa inondation et du submersion
	-
	-
	-
	-
	Météorologique (tempête)
B. Risque technologique	
1. Exposition aux risques technologiques	-
	-
C. Nuisances	
1. Bruit	1. Bruit
2. Pollution	-
Etat des lieux Vie locale et capacité d'action	
Descripteur	Outils de description selon les actifs interrogés
A. Représentativité des citoyens	
1. Participation des citoyens aux élections	-
	-
B. Mobilisation des habitants	
1. Vie associative	1. Vie associative

Annexe 31 : Plafonds de ressources pour accéder aux logements sociaux (Service-Public.fr
<https://www.service-public.fr/particuliers/vosdroits/F869>)

*Plafonds de ressources *				
Applicables au 1er janvier 2015				
Sur la base du Revenu Fiscal de Référence de 2013				
ZONES II et ZONES III				
CATEGORIE DE MENAGE		Financement PLA / PLUS	Financement PLAI	Financement PLS
Une personne seule	1	20 107 Euros (soit 1 861 €/mois)	11 058 Euros (soit 1 023 €/mois)	26 139 Euros (soit 2 420 €/mois)
Deux personnes ne comportant aucune personne à charge A l'exclusion des jeunes ménages	2	26 851 Euros (soit 2 486 €/mois)	16 112 Euros (soit 1 491 €/mois)	34 906 Euros (soit 3 232 €/mois)
Trois personnes ou une personne seule avec une personne à charge ou jeune ménage sans personne à charge	3	32 291 Euros (soit 2 989 €/mois)	19 374 Euros (soit 1 793 €/mois)	41 978 Euros (soit 3 886 €/mois)
Quatre personnes ou une personne seule avec deux personnes à charge	4	38 982 Euros (soit 3 609 €/mois)	21 558 Euros (soit 1 996 €/mois)	50 676 Euros (soit 4 692 €/mois)
Cinq personnes ou une personne seule avec trois personnes à charge	5	45 858 Euros (soit 4 246 €/mois)	25 223 Euros (soit 2 335 €/mois)	59 615 Euros (soit 5 519 €/mois)
Six personnes ou une personne seule avec quatre personnes à charge	6	51 682 Euros (soit 4 785 €/mois)	28 425 Euros (soit 2 631 €/mois)	67 186 Euros (soit 6 220 €/mois)
Par personne supplémentaire		+ 5 765 Euros (soit 533 €/mois)	+ 3 170 Euros (soit 293 €/mois)	+ 7 494 Euros (soit 693 €/mois)

Plafond de ressources pour un HLM hors Paris et Ile-de-France (équivalent zone C pour les plafonds PLI)				
Composition du foyer	Mode de financement du logement			
	PLAI	PLUS	PLS	PLI
Catégorie 1	11 058 €	20 107 €	26 139 €	28 150 €
Catégorie 2	16 112 €	26 851 €	34 906 €	37 591 €
Catégorie 3	19 374 €	32 291 €	41 978 €	45 207 €
Catégorie 4	21 558 €	38 982 €	50 677 €	54 575 €
Catégorie 5	25 223 €	45 858 €	59 615 €	64 201 €
Catégorie 6	28 425 €	51 682 €	67 187 €	72 355 €
Par personne supplémentaire	+ 3 170 €	+ 5 765 €	+ 7 495 €	+ 8 071 €

Annexe 32 : Nombre de locataires par commune

Commune	Part des résidences principales habitées par un locataire (%)
La Rochelle	60,92
Aytré	49,93
Châtelailon-Plage	33,19
Périgny	29,76
Puilboreau	27,69
Angoulins	25,36
La Jarne	25,30
Saint-Vivien	25,17
Croix-Chapeau	23,15
Lagord	22,31
Saint-Rogatien	22,07
Dompierre-sur-Mer	21,84
Yves	21,28
Saint-Christophe	20,27
Thairé	18,56
Clavette	18,55
Esnandes	18,20
Sainte-Soulle	18,00
La Jarrie	17,90
Saint-Médard-d'Aunis	17,84
Salles-sur-Mer	17,51
Saint-Xandre	17,03
Nieul-sur-Mer	16,21
Marsilly	16,05
Vérines	15,44
L'Houmeau	10,45
Montroy	7,85
Bourgneuf	7,32

La mixité sociale fait son chemin dans le quartier

0 COMMENTAIRE

Publié le 13/10/2011 à 06h00 par KHARINNE CHAROV

Marie Beck a acheté une maison neuve en 2009. Joaquina Ferreira loue un appartement depuis 1986. Ces habitantes se sont connues au centre. Regards croisés.



▲ Marie Beck habite le quartier depuis deux ans. Joaquina Ferreira depuis vingt-cinq. Elles se sont connues grâce au centre social. PHOTO K. C.

© PHOTO CHAROV KHARINNE

k.charov@sudouest.fr

Le programme de rénovation urbaine a été conçu pour favoriser plus de mixité sociale et une meilleure intégration du quartier à la ville, à travers démolitions, reconstructions et autres réhabilitations. Aujourd'hui, au Petit-Marseille, sans dire que le mélange des populations a vraiment lieu, sans parler de mixité, mais plutôt de diversité sociale ; on constate que le quartier attire quelques nouvelles familles aux profils différents. Marie Beck illustre ce changement.

Avec son mari, elle a acheté une petite maison neuve, rue des Coquelicots. C'était en septembre 2009. « À l'époque, j'étais encore en Bretagne et Franck a découvert ces terrains à vendre, moins chers qu'ailleurs avec une TVA à 5,5 % sur les travaux. Parce qu'il est de Rochefort, je lui ai fait confiance », explique cette responsable de communication.

Elle a étudié la situation de sa future maison : « J'ai vu qu'à proximité on trouvait école, garderie, labo, pédiatre, nounou, maison des services publics, piscine et bientôt une maison de l'enfance. Et on est à 1 km du centre-ville ! J'ai dit banco ! », se souvient celle qui a donné naissance à Thibault depuis.

Le vis-à-vis avec les immeubles, elle le balaie d'un « oh, vous savez, moi je suis née à Paris ! » Et malgré l'histoire du quartier qu'elle n'a découverte qu'à son arrivée, elle habite toujours au Petit-Marseille et dit « on est bien ici ». Un jour c'est sûr, parce qu'elle veut d'autres enfants, elle partira, pour une maison plus grande qu'il n'y a pas ici. Mais en attendant, elle invite ses amis à dîner en les rassurant : « Vous retrouverez bien votre voiture entière en partant ».

Elle veut animer son quartier

Bien sûr, Marie Beck aurait pu se contenter du métro-boulot-dodo. Mais ce serait mal la connaître. « Si on ne fait pas d'effort pour aller vers les autres, on ne connaît personne », raconte celle qui voulait s'investir dans la vie de quartier « pour donner un esprit de village. Après la rénovation, il faut une vie sociale. »

Voilà comment elle a poussé la porte du centre social, dès son arrivée en 2009. Depuis, elle est membre du conseil de quartier et s'implique dans le groupe qui réfléchit à la charte de bon voisinage. « Cela me permet de connaître du monde et de tenter de donner une nouvelle dynamique au quartier. Car depuis que le centre est parti, ce n'est plus pareil, c'est moins vivant. »

Rendez-vous au SALON
Place du Commandant de la Motte Rouge
À LA ROCHELLE

En partenariat avec **SUD OUEST** **02 au 04 OCTOBRE 2011**

www.salonlogementneuf.com

ÉDITION ABONNÉS



Profitez des avantages numériques

Le journal du matin

+ Accès intégral aux contenus

+ l'Édition du soir

VOIR L'ÉDITION DU SOIR

ABONNÉ PAPIER ? ACTIVEZ VOTRE ACCÈS

S'ABONNER À PARTIR DE 1€



+LUS +COMMENTÉS +PARTAGÉS

25 **Quatre jeunes Charentais tués dans un accident près de Saintes**

37 **Eclipse totale et "super lune" : un phénomène rare dans le ciel cette nuit**

13 **"Assassinée" en 1984 en Allemagne, elle réapparaît 30 ans après**

200 **Djihadiste français devenu geôlier de Daesh : qui est Salim Benghalem ?**

175 **LGV Bordeaux-Dax et Bordeaux-Toulouse : le gouvernement donne son feu vert**

L'ESSENTIEL

Frappes françaises en Syrie : un camp de jihadistes entièrement détruit dimanche

Les maladies cardiovasculaires, un fléau grandissant chez les femmes jeunes

Jeunes Charentais tués dans un accident près de Saintes : la vitesse en cause

Nouveau stade de Bordeaux : les supporters choisissent de l'appeler "René Gallice"

L'ESSENTIEL

Frappes françaises en Syrie :

C'est aussi ce que dit Joaquina Ferreira, qui habite ici depuis 1986. « Je me suis intégrée au quartier d'emblée, grâce au centre social, qui allait au-devant des habitants. Aujourd'hui, ce poumon du quartier, c'est le château fantôme ! Ça me fait très mal. Quand la garderie va partir, qu'est-ce que ça va devenir ? », demande la bénévole, militante et impliquée pour son quartier.

Toutes deux bénévoles

Joaquina a toujours fait la bise à ses voisins. « Pour moi, le voisinage se passe à merveille, que ce soit avec des Français, des Portugais ou des Arabes. On s'échange même des plats et des gâteaux, c'est sympa. »

Pourtant aujourd'hui, Joaquina voit le quartier changer et le déplore. « Il y a plus de magasins et de beaux trottoirs, mais le quartier est mort. Il n'y a plus l'esprit d'avant. Les grandes familles sont parties et les nouveaux participent moins. »

Marie Beck et quelques autres exceptés, puisque Joaquina l'a rencontrée, devinez où ? Au centre social ! Joaquina, comme d'autres, sait que « les petites maisons, comme on les appelle, c'est un autre milieu. » Et Marie le dit : « On se sent différents, l'intégration sera sans doute plus longue, pourtant, on est comme tout le monde. Il faudrait juste qu'il y ait plus de quatre maisons comme la nôtre, pour que l'on ne soit pas des spécimens rares. »

Samedi, les deux bénévoles qui ont participé à la préparation de la fête, seront là pour dire qu'elles aiment leur quartier. Elles symboliseront une nouvelle dynamique aujourd'hui, et la mixité sociale, sans doute, demain.

ROCHEFORT



Table des illustrations

Table des cartes

Carte 1 : La communauté d'agglomération de La Rochelle	45
Carte 2 : Évolution du nombre d'habitants dans la communauté d'agglomération de La Rochelle entre 1968 et 2009	49
Carte 3: L'occupation du sol dans l'agglomération de La Rochelle	52
Carte 4: La communauté d'agglomération de La Rochelle, un espace à haute valeur environnementale	58
Carte 5: La Communauté d'agglomération de La Rochelle: un espace attractif dans l'ouest de la France	63
Carte 6: Une redistribution des flux de la ville centre vers les périphéries	64
Carte 7: Typologie des CA de taille moyenne en France.....	130
Carte 8: Typologie des CA littorale de taille moyenne en France	140
Carte 9: Typologie des communes qui composent les CA littorales à urbanité stabilisée	149
Carte 10: Etat des lieux : <i>Environnement naturel et paysage</i>	160
Carte 11: Etat des lieux : Facteurs de dynamisme territorial.....	164
Carte 12: Etat des lieux : <i>Accessibilité physique du territoire</i>	167
Carte 13: Etat des lieux : <i>Accessibilité économique au logement</i>	171
Carte 14: Etat des lieux : <i>Risques et nuisances</i>	174
Carte 15: Etat des lieux : <i>Vie sociale et capacité d'action</i>	176
Carte 16: L'indicateur synthétique de qualité du territoire	178
Carte 17: Typologie spatiale des relations entre les IEE	188
Carte 18: Comparaison de l'évaluation statistique et de l'évaluation pondérée de la qualité du territoire intercommunal de La Rochelle	195
Carte 19: Déplacements des actifs interrogés vivant à La Rochelle sur une semaine type en fonction des motifs et des modes de transport.....	218
Carte 20: Déplacements des actifs interrogés vivant dans les communes à urbanité moyenne sur une semaine type en fonction des motifs et des modes de transport	219
Carte 21 : Déplacements des actifs interrogés vivant en seconde couronne sur une semaine type en fonction des motifs et des modes de transport.....	220

Carte 22: Une évaluation comparée de l'exposition aux risques et aux nuisances.....226

Carte 23: Des perceptions qui dépendent de la localisation : Comparaison entre l'évaluation par indicateurs et celle par entretiens, par rapport au type de commune234

Table des tableaux

Tableau 1 : Les différents types d'intercommunalités en France	40
Tableau 2 : Les 38 communautés d'agglomération françaises dont la population est comprise entre 100 000 et 200 000 habitants.....	43
Tableau 3 : Présentation des 28 communes de la communauté d'agglomération de La Rochelle en fonction de leur densité de population	50
Tableau 4: Evolution de la population des communes de l'agglomération rochelaise entre 1999 et 2009.....	68
Tableau 5: Déviation des variables.....	78
Tableau 6: Présentation de la grille type d'état des lieux.....	84
Tableau 7: Hiérarchie des tronçons	86
Tableau 8 : Abréviations.....	87
Tableau 9 : Limites des classes pour la création des indicateurs.....	89
Tableau 10 : Niveaux sonores définissant le classement des voies bruyantes.....	95
Tableau 11: Grille d'état des lieux : <i>Environnement naturel et paysage</i>	97
Tableau 12: Grille d'état des lieux : <i>Facteurs de dynamisme territorial</i>	98
Tableau 13 : Grille d'état des lieux : <i>Accessibilité physique au territoire</i>	99
Tableau 14: Grille d'état des lieux : <i>Accessibilité économique au logement</i>	100
Tableau 15: Grille d'état des lieux : <i>Risques et nuisances</i>	101
Tableau 16: Grille d'état des lieux : <i>Vie sociale et capacité d'action</i>	102
Tableau 17: Profil de l'interrogé.....	106
Tableau 18 : Parcours de vie	106
Tableau 19: La stratégie résidentielle	107
Tableau 20: Représentation et perception des inégalités environnementales et écologiques ..	108
Tableau 21 : Echantillonnage des entretiens	110
Tableau 22: Grille d'entretien: Le paysage de l'agglomération rochelaise.....	112
Tableau 23 : Phénomènes urbains et rôle de l'agglomération	114
Tableau 24: Le plan local d'urbanisme un outil pour la lutte contre les inégalités?	114
Tableau 25 : Présentation des élus interrogés.....	116

Tableau 26: Description de la classe : Espaces à forte urbanité	125
Tableau 27: Description de la classe: Espaces à urbanité moyenne.....	126
Tableau 28: Description de la classe: Espaces à urbanité touristiques.....	127
Tableau 29: Description de la classe: Espaces à urbanité stabilisée.....	127
Tableau 30: Description de la classe: Espaces à urbanité en reconversion	129
Tableau 31: Description de la classe: Espaces à urbanité contrastée.....	129
Tableau 32: Description de la classe: littoraux à forte urbanité	134
Tableau 33: Description de la classe : Littoraux à urbanité touristique	135
Tableau 34: Description de la classe: Littoraux à urbanité en vase clos.....	137
Tableau 35: Description de la classe: Littoraux à urbanité en reconversion	138
Tableau 36: Description de la classe: Littoraux à urbanité stabilisée	139
Tableau 37: Description de la classe: Communes à forte urbanité	150
Tableau 38: Description de la classe: Communes à urbanité moyenne	151
Tableau 39: Description de la classe: Communes à faible urbanité	153
Tableau 40: Description de la classe: Communes à urbanité touristique	155
Tableau 41: Résumé des valeurs moyennes de l'état des lieux : <i>Environnement naturel et paysage</i>	161
Tableau 42: Résumé des valeurs moyennes de l'état des lieux : <i>Facteurs de dynamisme territorial</i>	165
Tableau 43: Résumé des valeurs moyennes de l'état des lieux : <i>Accessibilité physique du territoire</i>	168
Tableau 44: Résumé des valeurs moyennes de l'état des lieux : <i>Accessibilité économique au logement</i>	172
Tableau 45: Résumé des valeurs moyennes de l'état des lieux : <i>Risques et nuisances</i>	173
Tableau 46: Résumé des valeurs moyennes de l'état des lieux : <i>Vie sociale et capacité d'action</i>	177
Tableau 47: Résumé des valeurs moyennes de l'indicateur synthétique de qualité du territoire	179
Tableau 48: Description de la classe: Zone centrale	184

Tableau 49: Description de la classe : Zones en première couronne et zones autour des axes de communication.....	185
Tableau 50: Description de la classe: Zones littorales et en deuxième couronne.....	185
Tableau 51: Description de la classe: Zones en troisième couronne.....	186
Tableau 52: Description de la classe: Zones périphériques.....	187
Tableau 53: Eléments de valorisation du territoire de vie.....	192
Tableau 54: Les principaux risques cités par les actifs interrogés comme étant présents dans le cadre de vie en fonction du lieu d'habitation.....	223
Tableau 55: Les principales nuisances citées par les actifs interrogés comme étant présentes dans leur cadre de vie en fonction du lieu d'habitation.....	224
Tableau 56: Les facteurs de diminution des inégalités environnementales et écologiques.....	240
Tableau 57: Classement, en fonction des échelles d'action, des inégalités environnementales et écologiques citées par les actifs interrogés.....	241
Tableau 58: Nombre de voyages par an pour les loisirs ou les vacances en dehors du département.....	262

Table des figures

Figure 1 : L'être humain dans son milieu de vie (Tremblay, 1990).....	19
Figure 2: Les inégalités environnementales et écologiques	27
Figure 3: Structure par âge de la population dans la communauté d'agglomération de La Rochelle 2009	70
Figure 4: Catégories socio-professionnelles des habitants de la communauté d'agglomération de La Rochelle.....	71
Figure 5: Méthodologie générale.....	74
Figure 6 : Exemple d'agrégation de données au carroyage.....	85
Figure 7: Exemple de zone de desserte des grandes surfaces.....	87
Figure 8: Méthodologie de création de l'indicateur synthétique de qualité du territoire et de l'indicateur synthétique pondéré.....	104
Figure 9: Graphe des variables de l'analyse en composantes principales à l'échelle nationale	122
Figure 10: Représentation du nuage d'individus: Classification en 6 classes à l'échelle nationale	123
Figure 11: Graphe des variables de l'analyse en composantes principales à l'échelle du littoral	132
Figure 12: Représentation du nuage d'individus: classification en 5 classes à l'échelle du littoral	133
Figure 13: Graphe des variables de l'analyse en composantes principales à l'échelle des communes.....	147
Figure 14: Exposition des habitants aux IEE en fonction de leurs revenus.....	181
Figure 15: Graphe des variables de l'analyse en composantes principales menée sur les 6 indicateurs d'état des lieux	183
Figure 16: Comparaison des intervalles interquartiles entre l'évaluation non pondérée et l'évaluation pondérée de la qualité du territoire	193
Figure 17: Le rôle des inégalités environnementales et écologiques dans la construction des stratégies résidentielles	210
Figure 18: L'importance accrue de la localisation dans un contexte littoral	215

Figure 19: Perception, par les actifs interrogés, des inégalités environnementales et écologiques vécues dans leur territoire de vie selon le type de commune.....	232
Figure 20: Les actions pour diminuer les inégalités et améliorer le territoire de vie.....	244
Figure 21: Réaménagement des parcelles individuelles.....	263
Figure 22: Les nouveaux logements: La densité perçue comme une perte d'identité architecturale?	267
Figure 23: le nouveau triangle des 5 dimensions de la durabilité	277

Table des encadrés

Encadré 1 : Extrait d’entretien sur les effets positifs du cadre de vie	198
Encadré 2: Extrait d’entretien sur la perception négative de la plaine	200
Encadré 3: Extrait d’entretien sur le choix de vivre sur le littoral.....	202
Encadré 4: Extrait d’entretien sur l’influence du littoral dans le bien-être	202
Encadré 5: Extrait d’entretien sur l’esthétisme du paysage littoral	203
Encadré 6: Extrait d’entretien la place du littoral dans les souvenirs.....	203
Encadré 7: Extrait d’entretien sur la dépendance au littoral.....	204
Encadré 8: Extrait d’entretien sur la valorisation de la qualité du cadre de vie littoral	204
Encadré 9: Extrait d’entretien sur la richesse culturelle et patrimoniale du littoral	205
Encadré 10: Extrait d’entretien sur le détachement au littoral	206
Encadré 11: Extrait d’entretien sur la diminution de l’acceptabilité avec l’âge	208
Encadré 12: Extrait d’entretien sur le rôle des prix du foncier sur la ségrégation spatiale.....	212
Encadré 13: Extrait d’entretiens: Relativité des conditions de trafic	214
Encadré 14: Extrait d’entretien sur les raisons de refus d’utiliser des transports en commun ..	221
Encadré 16 : Extrait d’entretien sur la perception des risques.....	223
Encadré 16: Extrait d’entretien sur la perception de la densification	228
Encadré 17: Extrait d’entretien sur la perception de la gentrification	229
Encadré 18: Extrait d’entretien sur la représentation des effets compensatoires.....	230
Encadré 19: Extrait d’entretien sur l’inévitabilité de la production d’externalités négatives...	236
Encadré 20: Extrait d’entretien sur la sensation de compensation des externalités négatives..	236
Encadré 21: Extrait d’entretien sur la justification de la production d’externalités par comparaison	237
Encadré 22: Extrait d’entretien sur le manque d’information sur la modification du territoire de vie	242

Table des photos

Photo 1 : Plaine d'Aunis	55
Photo 2 : Littoral à falaise au nord de La Rochelle	56
Photo 3 : Littoral bas au sud de La Rochelle	57
Photo 4: Les deux tours (Tour de la Chaîne et Tour Saint Nicolas) marquant l'entrée dans le Vieux port de La Rochelle	60
Photo 5: Evolution de la commune de Saint-Rogatien entre 1969 et 2014	67
Photo 6: Planche photo utilisée lors des entretiens	113
Photo 7 : La Maison de la Charente-Maritime soumis à l'aléa inondation.....	252
Photo 8 : Limite entre la commune de La Rochelle (Bâtiment en R+4) et la commune d'Aytré en zone pavillonnaire, rue Emile Normandin.	275

Table des équations

Équation 1 : La déviation moyenne.....	77
Équation 2: Standardisation de la valeur	88
Équation 3: Calcul de diversité de l'offre	88
Équation 4 : Calcul de l'inverse de la valeur.....	88
Équation 5 : Calcul de l'intervalle de classe	88

Table des annexes

Annexe 1 : Code général des collectivités territoriales de type communauté d'agglomération	304
Annexe 2 : Occupation du sol en 2006 sur la communauté d'agglomération de La Rochelle	....305
Annexe 3 : Présentation des paysages de la communauté d'agglomération de La Rochelle	.....306
Annexe 4: Evolution de l'activité agricole sur le territoire de la communauté d'agglomération de La Rochelle	.....307
Annexe 5 : Descriptif des zones protégées sur la communauté d'agglomération de La Rochelle	.....308
Annexe 6 : Evolution de la structure par âge de la population entre 1999 et 2009 en point d'évolution	.....311
Annexe 7 : Evolution de la structure sociale des communes composant la CA de La Rochelle entre 1999 et 2009 en point d'évolution	.....312
Annexe 8 : Description des catégories d'emploi en 2009	.....313
Annexe 9 : Grille d'entretien auprès des actifs	.....314
Annexe 10 : Localisation des photos utilisées dans l'entretien auprès des élus	.....322
Annexe 11 : Description des variables utilisées dans les graphiques ACP et CAH	.....323
Annexe 12 : Description des données carroyées de l'Insee	.....325
Annexe 13 : Descripteurs composant l'état des lieux : <i>Environnement naturel et paysage</i> (A et B)	.....327
Annexe 14 : Descripteurs composant l'état des lieux : <i>Facteurs de dynamisme territorial</i> (A et B)	.....328
Annexe 15 : Descripteurs composant l'état des lieux : <i>Facteurs de dynamisme territorial</i> (C et D)	.....329
Annexe 16 : Descripteurs composant l'état des lieux : <i>Facteurs de dynamisme territorial</i> (E)	...330
Annexe 17 : Carte des éléments utilisés dans le calcul du descripteur d'accessibilité aux aménités urbaines	.....331
Annexe 18 : Carte des éléments utilisés dans le calcul du descripteur d'accessibilité aux points de transferts vers des modes de déplacement durables	.....332

Annexe 19 : Carte des éléments utilisés dans le calcul du descripteur d'accessibilité aux aménités naturelles.....	333
Annexe 20 : Descripteurs composant l'état des lieux : <i>Accessibilité physique du territoire</i> (A et B)	334
Annexe 21 : Descripteurs composant l'état des lieux : <i>Accessibilité physique du territoire</i> (C) ..	335
Annexe 22 : Descripteurs composant l'état des lieux : <i>Accessibilité économique au logement</i> (A et B)	336
Annexe 23 : Descripteurs composant l'état des lieux : <i>Accessibilité économique au logement</i> (C)	337
Annexe 24 : Descripteurs composant l'état des lieux : <i>Risques et nuisances</i> (A et B).....	338
Annexe 25 : Descripteurs composant l'état des lieux : <i>Risques et Nuisances</i> (C).....	339
Annexe 26: Descripteurs composant l'état des lieux : <i>Vie sociale et capacité d'action</i> (A et B) .	340
Annexe 27 : Description du profil des actifs interrogés (de 2 à 50).....	341
Annexe 28 : Description du profil des actifs interrogés (de 51 à 102).....	342
Annexe 29 : Localisation du lieu de résidence des actifs interrogés en fonction des types de communes.....	343
Annexe 30 : Outils de description utilisés pour la pondération.....	344
Annexe 31 : Plafonds de ressources pour accéder aux logements sociaux.....	346
Annexe 32 : Nombre de locataires par commune	347
Annexe 33 : La mixité sociale dans le quartier du Petit Marseille à Rochefort	348

Table des matières

Sommaire.....	5
Liste des abréviations	7
Introduction générale.....	9
Chapitre 1. Les inégalités environnementales et écologiques dans les territoires urbains littoraux	15
Introduction	15
1. La ville durable européenne.....	15
1.1. Espace urbain et durabilité	15
1.1.1. Du développement durable à la ville durable.....	15
1.1.2. La ville durable, un outil d'intégration de la justice sociale dans le développement durable.....	16
1.2. La question de la relation société – environnement	18
1.3. Inégalités et durabilité des relations société-environnement.....	21
1.4. Importance du contexte dans l'étude des inégalités.....	23
2. Les inégalités environnementales et écologiques	24
2.1. Du politique au scientifique	24
2.1.1. Des inégalités écologiques aux inégalités environnementales et écologiques ..	24
2.1.2. Positionnement des inégalités environnementales et écologiques vis-à-vis de la justice environnementale	29
2.1.2.1. La justice environnementale	29
2.1.2.2. Une approche différente des inégalités sociales face à l'environnement ..	29
3. Les communautés d'agglomération littorales de taille moyenne en France comme laboratoire de recherche	31
3.1. Les communautés d'agglomération : territoires politiques, territoires de vie ? ...	31
3.2. Spécificités de l'environnement urbain littoral.....	33
3.3. Inégalités environnementales et écologiques dans le contexte littoral	35
Conclusion.....	37
Chapitre 2. La communauté d'agglomération de La Rochelle	39
Introduction	39
1. Les communautés d'agglomération	39
1.1. Les intercommunalités de type communautés d'agglomération	39
1.2. Présentation des communautés d'agglomération de taille moyenne étudiées....	41
2. La communauté d'agglomération littorale de La Rochelle : un dynamisme porté par l'attractivité.....	44
2.1. Construction du territoire intercommunal	46

2.2.	Un littoral au contact d'une plaine agricole.....	53
2.2.1.	Une plaine à la topographie très peu contrastée	53
2.2.2.	Un littoral attractif.....	56
2.3.	Un territoire engagé dans le développement durable et la qualité du cadre de vie	60
2.4.	Un accroissement de la population marqué par les mouvements migratoires	62
2.5.	Vers une modification des profils socio-démographiques	68
	Conclusion.....	72

Chapitre 3. Proposition d'une méthodologie d'analyse des inégalités environnementales et écologiques en milieu littoral urbain.....73

	Introduction	73
1.	Comment aborder les inégalités environnementales et écologiques dans les intercommunalités ?	75
1.1.	Sources de données disponibles	75
1.2.	La déviation comme révélateur des inégalités	76
1.3.	Choix des données	77
1.4.	La typologie comme méthode d'analyse des inégalités environnementales et écologiques	79
2.	Des indicateurs pour mesurer la qualité du territoire	80
2.1.	Intérêt des indicateurs	80
2.2.	Choix des données	81
2.3.	De la grille à la carte	84
2.3.1.	Agrégation des données sur un carroyage.....	84
2.3.2.	Méthode de calcul de l'accessibilité physique au territoire	85
2.4.	De la carte à l'évaluation.....	87
2.5.	Construction des grilles d'état des lieux	89
2.5.1.	Grille d'état des lieux : <i>Environnement naturel et paysage</i>	89
2.5.2.	Grille d'état des lieux : <i>Facteurs de dynamisme territorial</i>	90
2.5.3.	Grille d'état des lieux : <i>Accessibilité physique du territoire</i>	91
2.5.4.	Grille d'état des lieux : <i>Accessibilité économique au logement</i>	92
2.5.5.	Grille d'état des lieux : <i>Risques et nuisances</i>	93
2.5.6.	Grille d'état des lieux : <i>Vie sociale et capacité d'action</i>	96
2.1.	Construction d'un indicateur synthétique de qualité du territoire	103
3.	Une approche qualitative des inégalités environnementales et écologiques	104
3.1.	Mesure de la perception et du vécu des habitants	104
3.1.1.	L'entretien directif comme outil de mesure	104
3.1.2.	Présentation de la grille d'entretien	105
3.1.3.	Détermination de l'échantillon et passation des entretiens	108
3.1.4.	Saisie des données et choix de traitement	111
3.2.	Méthode d'analyse des propositions d'élus pour réduire les inégalités environnementales et écologiques.....	111
3.2.1.	Entretiens semi-directifs auprès des élus	111

3.2.2. Présentation de la grille d'entretien	112
3.2.3. Choix de l'échantillon et l'analyse des données	115
Conclusion.....	117

Chapitre 4. Identification et caractérisation des inégalités environnementales et écologiques dans le contexte littoral urbain..... 119

Introduction	119
1. Diagnostic territorial des inégalités environnementales et écologiques dans les communautés d'agglomération de taille moyenne à l'échelle nationale	120
1.1. Prétraitement des vecteurs d'inégalités : l'analyse en composantes principales	120
1.2. Typologie des communautés d'agglomération à l'échelle nationale	123
1.2.1. Regroupements des espaces continentaux	123
1.2.2. Regroupements des espaces littoraux	126
1.2.3. Regroupements hétérogènes.....	128
2. Diagnostic territorial des inégalités environnementales et écologiques dans les communautés d'agglomération littorales de taille moyenne	131
2.1. Prétraitement des vecteurs d'inégalités : l'analyse en composantes principales	131
2.2. Typologie des communautés d'agglomération à l'échelle du littoral.....	133
2.2.1. Les CA littorales touristiques du sud de la France	134
2.2.2. Les CA littorales moins dynamiques	135
2.2.3. Les CA littorales à urbanité stabilisée	138
3. Du diagnostic territorial à l'identification des inégalités environnementales et écologiques	141
3.1. Héritage des caractéristiques territoriales.....	141
3.2. Emprise spatiale des communautés d'agglomération	141
3.3. Le littoral : attractivité et dynamisme.....	142
4. À l'échelle des CA littorales à urbanité stabilisée, quelles inégalités pour quelles communes ?.....	145
4.1. Prétraitement des vecteurs d'inégalités : l'analyse en composantes principales	146
4.2. Typologie des communes.....	147
5. Mesure par indicateurs des inégalités environnementales et écologiques : le cas de la communauté d'agglomération de La Rochelle	157
5.1. Etat des lieux : <i>Environnement naturel et paysage</i>	158
5.2. Etat des lieux : <i>Facteurs de dynamisme territorial</i>	161
5.3. Etat des lieux : <i>Accessibilité physique du territoire</i>	165
5.4. Etat des lieux : <i>Accessibilité économique au logement</i>	168
5.5. Etat des lieux : <i>Risques et nuisances</i>	172
5.6. Etat des lieux : <i>Vie sociale et capacité d'action</i>	175
5.7. Synthèse de la répartition des inégalités environnementales et écologiques	177

5.8. Quelles populations sont exposées aux inégalités environnementales et écologiques ?.....	180
5.9. Typologie spatiale des relations entre les inégalités environnementales et écologiques	182
6. Les inégalités environnementales et écologiques et les actifs : perceptions, représentations et comportements	190
6.1. Intérêt de l'approche qualitative : différences entre la mesure et la perception	191
6.2. Influence de l'environnement naturel sur la perception	196
6.2.1. La perception des inégalités minimisée par le cadre environnemental	196
6.2.2. Des besoins de nature déterminés par les pratiques	199
6.2.3. L'environnement littoral : un environnement particulier ?.....	201
6.2.3.1. Un choix de vie.....	201
6.2.3.2. Un littoral porteur de signification	202
6.3. Influence des inégalités environnementales et écologiques sur les relations des actifs interrogés à leur territoire.....	207
6.3.1. Les stratégies résidentielles	207
6.3.1.1. ... guidées par l'évolution des perceptions et représentations des IEE	207
6.3.1.2. ... limitées par les inégalités d'accessibilité économique au logement	211
6.3.1.3. ... centrées sur les inégalités d'accessibilité physique au territoire	213
6.3.2. Les pratiques des actifs interrogés.....	215
6.3.2.1. La mobilité comme effet de compensation aux inégalités territoriales ?	215
6.3.2.2. Des inégalités territoriales : un frein à l'utilisation des transports en commun ?.....	221
6.3.3. Les perceptions	222
6.3.3.1. Les inégalités face aux risques et aux nuisances : entre méconnaissance et relativisme	222
6.3.3.2. La modification des territoires : entre aggravation et compensation des inégalités.....	227
6.3.3.3. Perception globale de l'exposition aux inégalités environnementales et écologiques.....	230
6.4. Positionnement des actifs interrogés face aux inégalités environnementales et écologiques	235
6.4.1. Minimisation des impacts individuels	235
6.4.2. Capacité ou incapacité d'action	237
6.4.2.1. Sur quelles inégalités faut-il agir et à quelle échelle?	237
6.4.2.2. Comment agir contre les inégalités ?.....	241
Conclusion.....	246
Chapitre 5. Approche systémique des inégalités environnementales et écologiques à partir de l'analyse des relations entre populations et territoire de vie	249
Introduction	249

1.	L'intérêt d'une approche globale, multi scalaire et qualitative des inégalités environnementales et écologiques	250
1.1.	L'échelle nationale et l'échelle du littoral	250
1.2.	L'échelle des communes	252
1.3.	L'échelle infra communale affranchie des limites administratives	253
1.4.	L'approche qualitative : un nouveau regard	255
2.	Les élus face aux inégalités environnementales et écologiques : quelles propositions ?	256
2.1.	Vers une ville plus dense, une solution durable et équitable ?	257
2.1.1.	La densification urbaine	257
2.1.2.	Avantages et inconvénients de la ville densifiée	259
2.1.3.	Accompagner le renforcement de la densité face à la spéculation foncière ..	262
2.1.4.	Acceptabilité sociale de la densité dans une ville littorale moyenne	265
2.2.	Le logement social : une solution pour réduire les inégalités	268
2.2.1.	Maîtriser les loyers et favoriser la mixité sociale	268
2.2.2.	Le logement social, un logement attractif ?	268
2.3.	Améliorer la gestion des déplacements	270
3.	Le PLUi, un outil de lutte contre les inégalités?	273
3.1.	Un urbanisme plus cohérent à l'échelle intercommunale	273
3.2.	Mais des problèmes de limites administratives	274
4.	Les conditions d'engagement en faveur du bien commun	276
4.1.	La complexité de la mise en œuvre de la participation	277
4.2.	Du local au ... local	278
4.3.	L'attachement et l'appartenance au lieu	279
	Conclusion	280
	Conclusion générale	283
	Bibliographie	287
	Annexes	303
	Table des illustrations	351
	Table des cartes	352
	Table des tableaux	354
	Table des figures	357
	Table des encadrés	359
	Table des photos	360
	Table des équations	360
	Table des annexes	361
	Table des matières	363