





LITTORAL ET URBANISATION EN FRANCE

J. Frenais *

Le développement urbain littoral peut être considéré en France comme un phénomène récent. Pour des raisons historiques qui tiennent largement au protectionnisme des commerçants et industriels français, pour des raisons physiques également car toutes les mers ne sont pas hospitalières, le réseau urbain s'est constitué à l'intérieur. Au contraire d'autres nations la France tournait le dos à ses frontières (donc à la mer) et les principales villes grandissaient sur les lieux d'approvisionnement en matières premières (bassins miniers), aux carrefours, ou franchissement des fleuves (Paris, Lyon, Toulouse...). Seules, Nantes, Bordeaux, Marseille, portes d'Outre-Mer, faisaient exception.

Jusqu'à la Seconde Guerre mondiale, le littoral a vécu ainsi, partie du désert français frangé d'eau salée. Les statistiques démographiques peuvent maintenant prouver que le littoral français est l'un des grands points de concentration du peuplement. En 1936 sur 3,7 % du territoire français, les communes littorales groupaient 11,8 % de la population - 12,3 en 1962, 12,7 en 1968. Mais cela fait référence au « désert » de l'intérieur pris dans son ensemble. En fait, les 87,3 % de population non littorale se concentraient dans quelques-unes des agglomérations intérieures.

Raisonnons sur les villes de plus de 100 000 habitants dont la croissance est un bon indice de l'urbanisation dans son sens dynamique. Entre 1962 et 1968 20 agglomérations en France enregistraient une croissance annuelle supérieure à 2,5 %. Parmi elles 3 seulement (Caen, Cannes et Toulon) étaient situées sur le littoral. Les dix autres villes littorales de cette importance (Bayonne, Bordeaux, Brest, Dunkerque, Le Havre, Marseille, Nantes, Nice, Rouen et Saint-Nazaire) ne progressaient dans le même temps que de 1,1 à 2,4 %.

L'impression demeure pourtant d'une « prolifération » urbaine sur le littoral. Le phénomène est donc plus sensible dans l'espace qu'à travers les chiffres et c'est troublant.

* Chargé d'études à la D.A.F.U. (Direction de l'Aménagement Foncier et de l'Urbanisme - Ministère de l'Équipement).

En effet depuis une vingtaine d'années son évolution s'est accélérée avec l'apparition ou l'accentuation de trois phénomènes importants :
l'industrialisation des ports français ;
la mutation du tourisme vers un séjour actif ;
la recherche d'un cadre de vie.

Ces tendances de l'évolution détermineront et détermineront la croissance urbaine sur le littoral français. Ont-elles pour autant engendré un urbanisme littoral ?

Le fait urbain littoral

Même si elle n'occupe qu'une faible fraction des 3 000 ou 5 000 km de côtes, la ville prend en bord de mer des formes diverses héritées de l'histoire, des contraintes du site, d'une décision qui la faisait aussi adaptée que possible à une fonction généralement exclusive (militaire, touristique, portuaire, etc...). Ainsi, la façade maritime peut par exemple être un dock, un front de résidences luxueuses, une zone industrielle, ou le lieu de services divers. La même façade maritime pourra être plus ou moins accessible, plus ou moins intégrée au reste du tissu urbain, plus ou moins attrayante. Ces formes urbaines peuvent imposer des contraintes au développement urbain, car elles peuvent être incompatibles avec des exigences devenues légitimes (développement des activités de loisirs par exemple).

Nous n'avons pas la prétention de dresser une nomenclature. Les éléments distingués plus bas sont assez généralisés. L'intérêt serait d'en dégager les caractères, c'est-à-dire les qualités et les inconvénients. Mais il faut aller au-delà et déterminer quel rôle ils jouent dans la construction - ou le cloisonnement - de l'espace, ce qu'ils représentent dans l'organisme qu'est la ville.

Les éléments de cet espace

Premier élément : le front de mer résidentiel ou touristique. C'est le plus évident, car il souligne malheureusement le caractère « linéaire » du littoral. Il est le fruit, le plus souvent, de la politique du plus offrant. Ce qui en fait le lieu des plus fortes





spéculations foncières. En conséquence, il sera le symbole des résidences de luxe, des grands hôtels, des situations de prestige. Une longue plage, une belle baie (La Baule, Nice, Cannes, les Sables d'Olonne) favorisent son développement et, dans les meilleurs cas de réussite, le front de mer laisse un nom (Promenade des Anglais, Croisette). La très traditionnelle conjonction de la promenade, de la voirie automobile et de la résidence ou du parking, est contestable. Pourtant, des opérations nouvelles, telle la récente station de St-Jean-de-Monts reprennent le modèle - aberrant dans certaines conditions - parce qu'il permet les plus lucratives opérations.

Ces lieux privilégiés ne sont souvent utilisés que pendant la « saison ». Leur importance (qui en fait des coupures linéaires) rejette alors la ville quelques pas en arrière, hors du contact de l'eau. C'est avec le front de mer que se posera, d'abord, le problème de l'animation permanente.

Second élément : la banlieue résidentielle. Dans les régions hautement touristiques, entre les noyaux urbains se développe une traîne de pavillons ou de petits collectifs qui sont une forme larvée du front de mer. La plupart de ces résidences sont temporaires et le phénomène est si répandu qu'il devient symbolique du littoral, frange continue de constructions adossées aux dunes ou aux forêts, affrontées à la mer par delà la route nationale. C'est le cas typique des plages du Calvados ou du Cotentin, de certaines côtes bretonnes et qui aboutit, dans le cas extrême de la Côte d'Azur à une totale privatisation de la mer, cachée derrière les clôtures. Ce type de banlieues mortes ou vives sur une couche est très typique du littoral et mérite à ce titre un traitement spécial.

Les équipements directement liés à la mer posent dans tous les cas des problèmes spécifiques, qu'il s'agisse des infrastructures portuaires, des parcs d'aquaculture ou des équipements touristiques. Parmi ces derniers l'un soulève déjà, par l'ampleur qui se dessine, un certain nombre de controverses : les parkings à bateaux. L'accroissement spectaculaire du parc et les formes que

revêtent les infrastructures de stationnement à quai évoquent de plus en plus les parkings en surface d'automobiles en ville. Le bateau sous les fenêtres a des aspects malheureusement familiers...

La voirie enfin et les parcs de stationnement posent ici les mêmes problèmes qu'ailleurs. Il est seulement dommage de voir des promenades sur digue devenir des autoroutes urbaines (Nice, St-Jean-de-Monts) et de constater que l'on hésite à laisser marcher deux cents mètres le piéton entre sa voiture et la plage, même si cela permet d'intégrer au lieu du loisir une forêt, une zone verte.

La liste peut être beaucoup plus longue. Il faut encore évoquer les zones industrielles qui, comme au Havre (surtout pour Honfleur) modifient complètement le paysage littoral ; les modèles exogènes de construction qui font douter souvent que la façade maritime appartienne à la région et cela parce qu'est très fort le phénomène de colonisation par un citoyen étranger qui dégrade sans scrupule le paysage.

Quoi qu'il en soit, le paysage urbain, résultante de ces formes urbaines, est l'un des éléments du cadre de vie. Les exemples ne sont pas rares qui peuvent nous apporter toutes informations sur les différents types de traitement de l'espace. Même lorsqu'il ne la voit pas, le promeneur d'un centre de ville historique se souvient qu'il n'est pas loin de la cathédrale. Comment se fait-il que, souvent, derrière le mur des hôtels, des casinos, l'on se sente si éloigné de la mer ? Le traitement des perspectives, l'utilisation des points de vue, l'aménagement des promenades sont, bien entendu, des moyens. Mais la répartition des fonctions et l'étude des fréquentations en sont également. Et tout le reste... Qui, aujourd'hui, aurait l'audace d'implanter un cimetière sur ce « toit tranquille... » ?

Venise n'existe pas

Aux trois éléments de la croissance urbaine sur le littoral français évoqués plus haut correspondent des utilisations très spécifiques et la plupart du temps

exclusives, de la façade maritime : le port et la zone industrielle, le parking à bateaux et la marina, les résidences de front de mer. Il y a dans chaque cas annexion de la bande côtière et non intégration au milieu urbain. C'est que dans les villes traditionnelles, qui n'étaient pas liées au tourisme, le milieu marin était jugé inhospitalier. Sur la mer se concentraient uniquement les activités du port et de ses annexes. Le système urbain lui-même tournait le dos à la mer et ce n'est pas un hasard si Perret en reconstruisant Le Havre a ouvert sur la Manche une porte dans un mur de béton.

Mais parler du phénomène urbain sur le littoral autrement qu'à bâtons rompus est une gageure. Il apparaît en effet très vite que seules des études de cas très fines sont capables de faire progresser la connaissance de ses multiples composantes. Les raisons pour lesquelles Lorient et Royan, toutes deux villes du bord de mer, sont si différentes, et à tant d'égards, sont en elles-mêmes très intéressantes. Et s'il n'y avait pas « un » urbanisme littoral ?

La ville proprement dite ne menace pas directement le littoral français. Nous sommes loin du Randstadt et la seule conurbation qui, en France, consume le rivage est celle de la Côte d'Azur. Le problème ne réside pas dans la croissance urbaine, ni dans les tendances du développement spatial, qui sont les mêmes ici que partout en France, liées aux valeurs foncières du centre et de la périphérie, au dynamisme économique de l'agglomération, aux comportements fort différents des classes sociales, aux qualités de l'espace disponible, etc... Les grands espaces industriels et les zones portuaires mis bout à bout n'useraient qu'une faible part du capital français de littoral.

Le véritable danger est situé en annexe du phénomène urbain, dans un domaine où le littoral recouvre toute sa spécificité : la prolifération des résidences d'été. Une promenade à la verticale des côtes de France suffit à nous convaincre que cet urbanisme qui n'en est pas un, consume une large part de la bande côtière. Ce qui est pire, c'est



Royan en 1900 :
A la recherche du temps perdu.

que trois maisons bien situées - et l'on sait qu'une maison de vacances est d'autant mieux située qu'elle est visible - peuvent détruire un site dans son ensemble.

Ici encore la statistique ne démontre rien. Elle efface même certains phénomènes importants. Entre les deux recensements de 1962 et 1968 l'évolution - en valeur relative - du parc des résidences secondaires se fait au profit de la montagne, reflétant la flambée promotionnelle des studios de neige. Peu après, le développement des marinas a replacé la pression sur le littoral. Statistiquement, le taux annuel de croissance des résidences secondaires a atteint de 62 à 68, 4,7 % dans la France entière, 5,5 % dans les communes littorales, 5,7 % en montagne (10 % dans les stations des Alpes).

La différence entre le taux général français et celui du littoral paraît infime. C'est que l'essentiel de phénomène est encore concentré dans la grande banlieue des villes importantes, de Paris en particulier. Mais alors que dans les zones rurales une large part des résidences secondaires utilise un habitat traditionnel qui change simplement d'affectation, sur le littoral le parc est en grande partie créé et c'est le sol qui

change d'affectation. Alors qu'ailleurs la pression est répartie, sur le littoral elle est concentrée sur une ligne aussi proche que possible de la mer. Et c'est de nouveau d'une perception spatiale, plutôt que statistique, que naîtra le sentiment du danger et de l'urgence...

Le vrai sujet est donc hors du sujet. Parce qu'il n'y a pas de phénomène urbain sur le littoral, parce que les moyens existent d'enrayer le mouvement mais pas partout la volonté. Le dragon du développement urbain en tache d'huile ou en doigts de gants n'est pas ici plus féroce qu'ailleurs. Par contre la spéculation foncière qui est le pactole des communes rurales, où chaque parcelle à proximité de la mer a virtuellement un acheteur citoyen (200 F le m² pour détruire le bocage breton au bord de l'eau) prend des aspects épidémiques. Ceci est-il vraiment une autre histoire ? C'est l'affaire des schémas régionaux et des plans d'occupation du sol, d'une prise de conscience urgente, par les collectivités locales, des écueils du suréquipement. Les ressources du milieu naturel s'épuisent. Il est vrai qu'on leur substitue efficacement pour l'instant les ressources en distractions de toutes sortes des agglomérations de type urbain. Jusqu'à quand ?