Le Bassin d'Arcachon,
à la recherche d'une unité territoriale

Voyage d'Étude du département Géographie et Territoires : Bordeaux, octobre 2018

Compte rendu de terrain : Thibaud Bages, Benoît Frel-Cazenave, Tristan Gaudin Jover, Marie Jussaume, Ariane Sessego

Document 1 : Front de mer balnéaire d'Arcachon et vue des casiers ostréicultures
(Source : Photo personnelle, prise depuis l'Observatoire Sainte-Cécile le 8 novembre 2018, 12h).

Introduction

Au centre du bassin d'Arcachon se dressent, sur l'Île aux oiseaux, deux cabanes tchanquées. Symboles touristiques et identitaires de la région, elles révèlent aussi toute l'ambivalence et les tensions du bassin. Elles représentent en effet à la fois l'identité naturelle, ostréicole et balnéaire du bassin d'Arcachon, vaste baie lagunaire ouverte sur l'Océan Atlantique, située à cinquante kilomètres de Bordeaux. Suggérant une cohabitation harmonieuse entre ces trois fonctions, elles contribuent à faire d'Arcachon un terroir à l'histoire riche et où il ferait bon vivre. En réalité, ces trois dimensions entrent à bien des égards en tension. La pression touristique et foncière sans cesse accrue vient en effet souvent gêner l'exploitation ostréicole et interroge la préservation d'un environnement exceptionnel et fragile.

Document 2 : Les cabanes tchanquées (source : Site de l'union des bateliers Arcachonais, 2018).

Il s'agit de questionner la tension entre une apparente unité géographique et symbolique du bassin d'Arcachon et le maintien de fractures qui apparaissent tant sur le plan fonctionnel des activités que sur celui des pratiques qui influencent l'interaction des acteurs. Ces pluralités visibles dans les fonctions et les représentations associées au Bassin d'Arcachon invitent également à analyser leurs rapports : sont-elles le support de relations complémentaires ou au contraire révélatrices des antagonismes entre les acteurs ? Le nouveau contexte législatif d'organisation des différents échelons territoriaux et l'émergence de nouvelles tendances de gouvernance amorcent-ils dès lors un dépassement des antagonismes issus d'une pluralité fonctionnelle ancienne et structurante de l'organisation du bassin d'Arcachon ?

1. La bassin d'Arcachon : l'unité d'un espace en question

Territoire unique du littoral atlantique français, le bassin d'Arcachon bénéficie d'une grande notoriété et d'une forte attractivité touristique. Très valorisé dans les représentations, le nom d' « Arcachon », désignant par extension tout le bassin, donne l'image d'un territoire harmonieux à la grande qualité de vie. Si sa morphologie naturelle est le fruit d'une histoire récente, sa mise en tourisme l'est encore davantage, et résulte d'un mouvement général de valorisation touristique et balnéaire des littoraux. À l'échelle du bassin, Arcachon apparaît aujourd'hui comme un pôle dominant concentrant les fonctions et l'attractivité.

1.1. La forme d'un espace littoral singulier

Le bassin d'Arcachon, avant d'être une destination touristique prisée pour ses paysages de carte postale et ses nombreux plaisirs estivants, est un espace littoral singulier à l'échelle du territoire français. À l'aplomb de Bordeaux, sur un littoral aquitain dont il constitue la seule discontinuité d'importance au milieu des longues plages de sable, il est en réalité le produit de l'interaction entre le delta de la Leyre, petit cours d'eau de type fluvial et l'Océan Atlantique. Le Bassin d'Arcachon, en réalité, porte mal son nom : en toute rigueur, il s'agit d'une lagune, puisqu'il n'est pas uniquement constitué de l'avancée géologique de la mer dans les terres, mais résulte de l'élargissement d'un delta que l'océan est venu submerger.

La forme actuelle de cet espace lagunaire est relativement récente puisqu'au Néolithique, la Leyre se jetait directement dans l'océan, par un estuaire. Le bassin d'Arcachon est le produit de cette situation initiale et d'un processus hydrologique qui a commencé dans l'Antiquité et s'est poursuivi au Moyen-Âge. Au fur et à mesure de l'accumulation de la charge sédimentaire charriée par la Leyre dans le delta, celui-ci s'est envasé au point de ralentir le débit du fleuve. En conséquence, celui-ci a commencé à avoir à son embouchure un comportement lagunaire. Sous l'action conjointe des forts vents de mer et d'une eau remuante en cet endroit du Golfe de Gascogne, les sables marins et les sédiments deltaïques se sont progressivement agrégés, jusqu'à former au nord la presqu'île du Cap Ferret et au sud la pointe prolongeant la Dune du Pyla, donnant à cet espace la forme qu'on lui connaît aujourd'hui. Les passes dessinées par la Leyre se sont elles aussi envasées dans la partie est de la lagune, réduisant ainsi la profondeur au large d'Andernos et d'Arès, tandis que la force tractrice du petit fleuve faisait reculer le banc de sable du sud jusqu'à son emplacement actuel.

Cette brève géo-histoire du bassin d'Arcachon souligne des aspects qui expliquent dans une large mesure les enjeux écologiques et humains auxquels le territoire est aujourd'hui confronté. Sa situation de quasi-enclave marine dans les terres de la forêt des Landes lui confère une situation relativement isolée de la marée et surtout des aléas océaniques, dont il est efficacement protégé par le cordon dunaire. De même, la discontinuité que le bassin marque sur le littoral en séparant la côte aquitaine au nord de la côte landaise au sud, va de pair avec une situation marine plus calme : moins de vent et moins de vagues. D'une part, cette situation bien particulière a facilité l'apparition ancienne d'activités productives telles que la pêche et en particulier l'ostréiculture, qui se sert du caractère protégé du site pour produire une huître au goût délicat. D'autre part, du point de vue du tourisme, la protection qu'offre le site par rapport à un littoral par ailleurs souvent agité, voire violent, permet le

développement d'activités plus familiales, en contrepoint des spots de surf situés en front d'océan.
Il faudrait compléter en soulignant le lien du bassin d'Arcachon avec la terre, à l'est. Situé en pleine forêt des Landes, il constitue son « poumon bleu », formant un espace de contact entre terre et mer. Espace attractif, il demeure un lieu concurrentiel pour de nombreuses activités, dont la bonne cohabitation n'est pas systématiquement assurée .

1.2. La création d'une destination touristique

La ville d'Arcachon se présente comme la capitale historique de la région. Elle est en réalité une création *ex nihilo* du XIXe siècle. Elle a été créée de toutes pièces en 1857 par division de la commune de La-Teste-de-Buch. L'emplacement actuel de la ville d'Arcachon était au XVIIIe siècle occupé par quelques cabanes de pêcheurs sur le littoral et recouvert de la forêt des Landes de Gascogne, à l'intérieur. Le rivage rade d'Eyrac, futur emplacement de la ville est alors quasi-désert (voir document 3).

Document 3 : Carte Cassini (vers 1750) centrée sur le territoire de La Teste. (Source : Géoportail, consulté le 12/01/2019).

Le site est instable jusqu'au XVIIIe siècle, époque à laquelle des pins sont plantés pour fixer la dune, les sables étant sans cesse en mouvement et menaçant les bourgs alentours.

Document 4 : Carte d'état-major (dressée en 1853). (Source : Géoportail, consulté le 12/01/2019).

Stabilisé par les pins, le site accueille quelques établissements hôteliers de taille modeste au début du XIXe siècle. L'établissement d'un débarcadère en eaux profondes en 1845 ainsi que l'arrivée du chemin de fer à La Teste entraînent un afflux croissant de populations et de visiteurs. Le site connaît ainsi à partir de 1850 un réel « boom foncier » (Capozzi, 1999), du fait de l'augmentation des ventes et des transactions. En effet, le prix moyen à l'are est passé de 18.42 francs en 1844 à 365,60 francs en 1854. Les acquéreurs, majoritairement testerins et bordelais, encouragés par la mode naissante des bains de mer, ont eu raison d'un droit coutumier qui considérait la forêt comme un bien commun des Testerins, non constructible, soumis à une taxe pour l'exploitation des pins. L'influence de grands docteurs installés à La Teste dans la diffusion des bienfaits de la mer auprès de leurs réseaux d'interconnaissances bordelais et parisien est attestée. Contribuant à faire connaître Arcachon, ils sont parmi les initiateurs de cette mode des bains de mers.

L'inauguration de la ligne de chemin de fer La Teste, le 6 juillet 1841 (devenant ainsi la quatrième ligne du réseau français) permet de faire le trajet depuis Bordeaux en deux heures (contre dix-huit auparavant) autorisant ainsi la venue de visiteurs. L'édification du débarcadère d'Eyrac en 1845 et la réalisation d'une route, accompagnée par un service d'omnibus depuis La Teste permet d'achever le désenclavement d'Arcachon. Enfin, l'intervention des frères Pereire au début des années 1850 achève d'améliorer les conditions d'accessibilité du site. Reprenant la compagnie, ils ont le projet de la prolonger jusqu'à Arcachon. Cette initiative est perçue comme un signe favorable par les acteurs fonciers qui anticipent et spéculent sur les terrains à proximité de la future gare. Achevée en 1857, la gare connaît rapidement le passage d'un grand nombre de voyageurs. Dans ce processus, le rôle des Bordelais doit être souligné : à la fois clients, acheteurs, et actionnaires, ils ont massivement investi cette entreprise d'urbanisation, sans doute davantage que les populations locales, faisant ainsi d'Arcachon une "affaire bordelaise".

Cette urbanisation croissante au cours des années 1850 (voir document 4) permet la création de la commune en 1857, par décret impérial. Cette nouvelle entité institutionnelle permet d'entériner le développement urbain d'Arcachon des années 1850. Il s'ensuit une période d'urbanisation renforcée, sous l'impulsion des frères Pereire, ceux-ci cherchant à rentabiliser leur entreprise ferroviaire. La réalisation de la ville d'Hiver est ainsi engagée dans les années 1860. Cet urbanisme climatique, pensé par les médecins pour des malades, se traduit par une forme de jardin à l'anglaise, avec des villas de style éclectique (voir document 5) disposées au milieu de jardins bien ensoleillés et reliées entre elles par des voies sinueuses (Laborde, 1986).

Document 5 : La Villa Trocadéro dans la Ville d'Hiver. (Source : bassin-arcachon.com, consulté le 12/01/2019).

Des équipements de loisirs et d'hôtelleries tels le grand hôtel et le casino édifiés en front de mer viennent compléter cette morphologie urbaine au service des touristes et des malades. Parallèlement à ce développement touristique, l'ostréiculture moderne voit son essor, tandis que l'exploitation sylvicole se renforce. Ce processus de mise en tourisme du littoral s'inscrit dans un contexte national de créations de stations balnéaires et thermales sous le Second Empire, souvent en lien avec l'arrivée du chemin de fer. Ce processus récurrent traduit un changement culturel dans les représentations du littoral, en lien avec le développement de l'hygiénisme et le traitement des épidémies.

Avec la fin des grandes épidémies au XIXe, la dimension thérapeutique d'Arcachon est minorée, la ville se concentrant sur le tourisme balnéaire. Le développement urbain de la ville suit une logique nord-sud, partant du port et du noyau urbain pour se diffuser à travers les pins, d'abord dans la ville haute puis dans la ville d'hiver. Les constructions modernistes se multiplient en front de mer mais aussi sur les hauteurs, afin de maximiser la capacité d'accueil des touristes. Cette attraction de population sans cesse renouvelée en fait aujourd'hui une

station balnéaire de premier plan, réputée, et qui exerce à bien des égards les fonctions d'un pôle dominant à l'échelle du bassin.

1.3. Arcachon, un pôle dominant à l'échelle du bassin

Bien que n'étant pas la commune la plus peuplée (10 891 habitants contre 26 610 pour La Teste et 20 817 pour Gujan-Mestras, en 2015), Arcachon apparaît à bien des égards comme la ville principale du bassin. Terminus de la ligne, la gare d'Arcachon est aussi la seule à disposer d'une gare TGV, offrant plusieurs allers-retours journaliers vers Paris en trois heures seulement. Cette très bonne desserte lui assure une clientèle parisienne importante. La commune est aussi la seule à disposer d'un lycée général sur son territoire dans la partie sud du Bassin.

Cette domination fonctionnelle se double d'une domination socio-économique. La ville est une des plus aisées du bassin d'Arcachon, et connaît des pics de richesse importants dans les villas de la Ville d'Hiver et au Moulleau (voir document 9, ci-dessous).

Enfin, cette domination de la ville d'Arcachon sur sa région peut se penser en termes symboliques. Ville récente, loin d'être la plus peuplée, le toponyme d'Arcachon est fédérateur d'une destination. Le toponyme « Arcachon » est aussi celui du bassin, et ce nom fédère l'image d'un territoire particulier. Se crée ainsi un paysage « inventé », notamment au moyen de la carte postale (Malaurie, 2001). Outil de médiation territoriale, le lieu devient par la carte postale un « construit quasi-naturel », un lieu doté d'une unité aisément reconnaissable qui s'exprime par la seule évocation du nom. Enfin, cette domination dans les représentations se double d'une position supérieure dans la hiérarchie institutionnelle et urbaine. Arcachon a en effet été choisie comme chef-lieu d'arrondissement (sous-préfecture) lors de la création d'un nouvel arrondissement en 2006.

Le processus de développement du bassin d'Arcachon comme destination touristique entraîne la création d'un imaginaire structurant et d'une image unifiée du bassin. Cette apparente structure centralisée et cette organisation unifiée sont pourtant à nuancer. Au-delà du dynamisme et du rayonnement d'Arcachon, le bassin est également marqué par des fractures spatiale et fonctionnelle qui structurent les jeux d'acteurs.

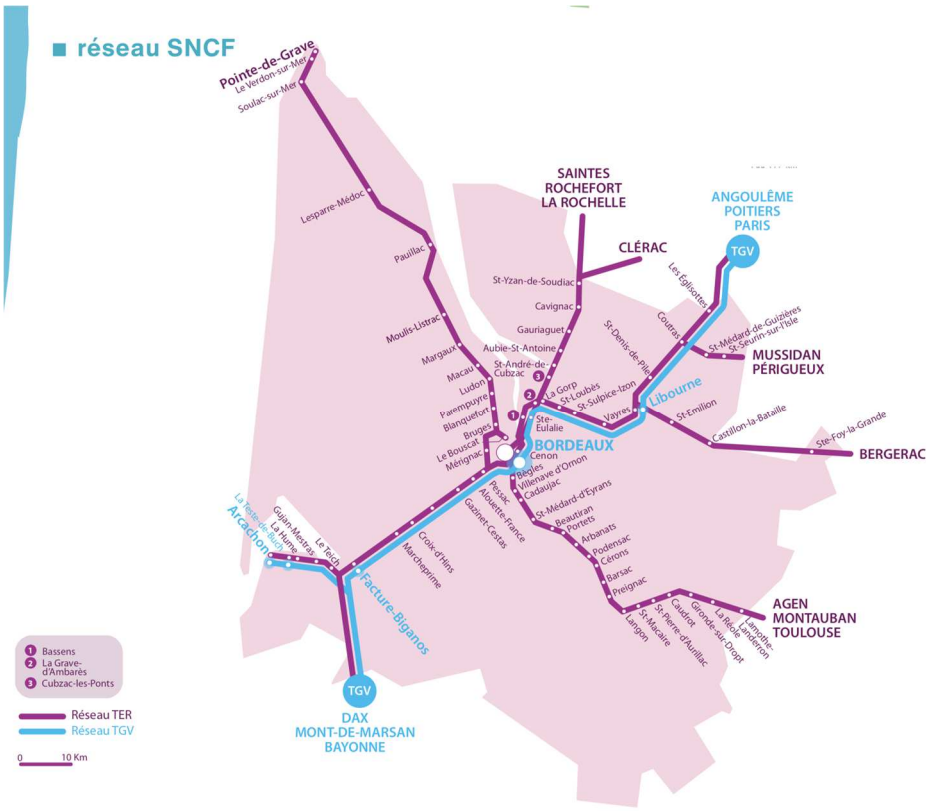
2. Un bassin à plusieurs visages : Un imaginaire structurant qui dissimule une fragmentation multiscalaire des usages et des activités du bassin d'Arcachon

Le bassin d'Arcachon est structuré par un imaginaire d'espace naturel, aux activités ostréicoles artisanales matérialisées par un ensemble de petits ports et les cabanes de l'île aux oiseaux. Cet imaginaire est renforcé par ses activités touristiques croissantes depuis le XIXème siècle. Néanmoins, au-delà de ces représentations, le bassin est marqué par d'importantes fractures socio-économiques. Trois échelles principales permettent notamment de rendre compte de ces fractures : de la plus petite (échelle régionale voire nationale) à l'échelle la plus grande de la ville d'Arcachon.

2.1. Échelle de la relation avec les autres espaces : les attractions différenciées des populations parisiennes et bordelaises

Avec près de 1,5 million de visiteurs à l'année sur la dune du Pyla selon l'office du tourisme de Gironde (2018), le bassin d'Arcachon apparaît comme un espace attractif, ce qui s'explique notamment par son intégration au réseau de transport ferroviaire national.

En effet, comme le montre la carte ci-dessous (document 6), à l'échelle de la Gironde, le Bassin d'Arcachon est relié à la fois Bordeaux et à Paris par la ligne de Train à Grande Vitesse, avec un trajet de 50 minutes entre Arcachon et Bordeaux, et de 4h20 entre Arcachon et Paris depuis 2017, avec des trains directs. Cette liaison illustre à la fois le lien historique fort entre la ville d'Arcachon et Bordeaux, mais aussi l'interaction directe plus récente entre Arcachon et Paris du fait de la mise en place de la Ligne à Grande vitesse en 2017.



Document 6 : Réseau SNCF en région bordelaise. (Source : SNCF, 2018).

Cette liaison explique notamment les flux de populations pendant les saisons touristiques mais également le weekend, le bassin représentant pour la Gironde le deuxième des quatre bassins touristiques avec 7,8 millions de nuitées en 2016, soit 24% des nuitées touristiques du département selon les chiffres Gironde tourisme.

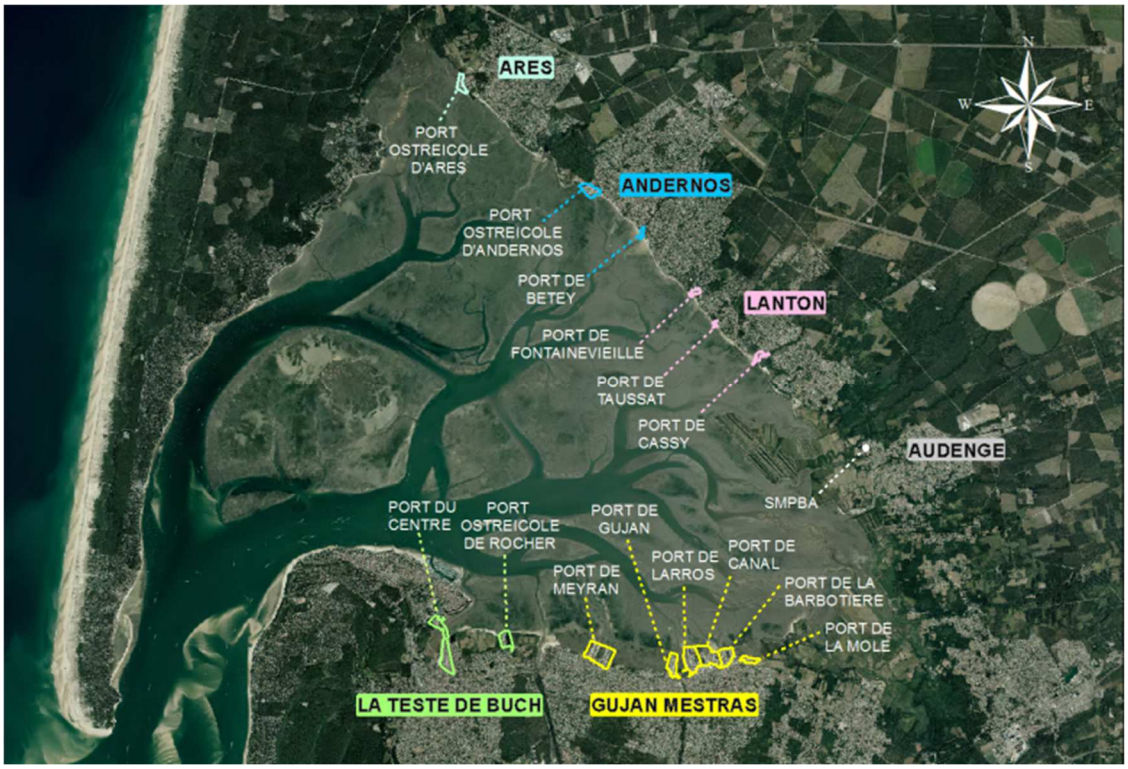
Cependant, ces interactions sont différenciées au niveau du bassin. À l'échelle régionale avec Bordeaux et nationale avec Paris, elles concernent avant tout le sud du bassin, et tout particulièrement la ville d'Arcachon. En effet, le réseau ferroviaire, notamment la ligne à

grande vitesse, ne dessert que le sud du bassin. Une différenciation qui souligne l'existence de fractures à l'échelle même du bassin.

2.2. À l'échelle du bassin, un territoire fracturé

Le bassin d'Arcachon est marqué par une diversité d'activités économiques. Deux d'entre elles se distinguent et sont au coeur de son fonctionnement : le tourisme et l'ostréiculture. La première n'est pas récente et s'est développée au XIXème siècle, comme nous l'avons développé précédemment. La deuxième émerge quasiment à la même période puisque l'activité ostréicole devient très forte au milieu du XIXème siècle. Le paysage du bassin a néanmoins d'abord été façonné par les activités ostréicoles.

Cette opposition entre les activités s'est accentuée au cours du XXème siècle et s'exprime dans l'espace géographique. En effet, cette traduction géographique dessine une opposition est-ouest structurante du bassin. Si le train a aidé le bassin à devenir progressivement une station balnéaire marquée par le tourisme thermal, médical et sportif, cela s'est également fait au détriment des autres activités. Le tourisme a gagné du terrain tout au long du XXème siècle au point de repousser à l'est les populations vivant des activités de la mer. Les anciens hameaux devenus touristiques entre la Pointe du Cap et Lège (Le Canon, L'Herbe,...) sont d'abord structurés tout au long du XIXème siècle par des villages ostréicoles (Daney, 1959). Cette progressive répartition des activités sur le bassin explique encore aujourd'hui la taille, la gouvernance et la vocation des ports. En effet, tandis que les ports de Lanton, La Teste-de-Buch, Gujan-Mestras, Arès et Andernos-les-Bains sont gérés par la syndicat mixte des ports du bassin d'Arcachon (SMPBA) (voir document 7), les ports d'Arcachon et du Cap Ferret sont gérés de manière indépendante. Les premiers sont à dominante ostréicole (en particulier les ports de Gujan-Mestras, Arès et Andernos-les-Bains) à l'inverse des deux autres qui sont des ports de plaisance, plus rentables. Leur localisation géographique illustre cette opposition : les ports ostréicoles à l'est et les ports de plaisance au nord et au sud, plus proches de l'océan.



Document 7 : Les ports du SMPBA, majoritairement ostréicoles (http://www.smpba.fr, le 14 janvier 2019)

Cette fracture est encore accentuée par les grandes distances consécutives à la forme « en bassin », sur un territoire aux villes et espaces pourtant proches au regard des distances à vol d'oiseau. Cette fracture est renforcée par les inégalités d'accessibilité ferroviaire. En effet seul le sud du bassin (de Bordeaux à Arcachon en passant par Gujan-Mestras, la Teste ou en encore Le Teich) est desservi. Le nord du bassin est totalement déconnecté du réseau ferroviaire. Lège et la pointe du Cap en sont donc d'autant plus éloignés l'un de l'autre mais aussi de la ville d'Arcachon et de Bordeaux.

Le bassin est ainsi marqué par deux grandes fractures. La première entre un territoire sud bien desservi par le train, à moins d'une heure de Bordeaux et le nord accessible seulement en voiture par des distances routières très importantes. Ces deux territoires nord-sud communiquent peu entre eux du fait d'une forme de bassin qui les rend difficilement accessibles l'un de l'autre. La deuxième fracture oppose un territoire est majoritairement occupé par des activités ostréicoles et un territoire ouest à dominante touristique.

2.3. À l'échelle de la ville d'Arcachon : un paysage urbain révélateur des différences en termes d'usages et d'activités

L'analyse à l'échelle de la ville d'Arcachon révèle également d'importantes fractures. La ville est en effet marquée par l'histoire de sa structuration morphologique opposant la ville d'hiver, les espaces intermédiaires et le front de mer. D'une petite taille de 750 ha, elle est le résultat de sa scission de la commune de La Teste-de-Buch. On trouve finalement à Arcachon une double opposition est-ouest et ville haute, ville basse.

Dès la fin du XIXème siècle la ville d'hiver se constitue sur la ville haute. De nombreuses villas se construisent pour des populations malades convaincues de trouver les meilleures conditions de rétablissement mais surtout pour des personnes fortunées. la ville basse, proche de la mer est occupée par les domestiques, à l'exception du front de mer, également convoité et au foncier plus cher. Cette ville basse s'organise suivant un plan en damier.

Document 8 : Photographies de la ville basse et de la ville haute depuis le belvédère Eiffel.
(Source : Photos personnelles, le 08/11/2018).

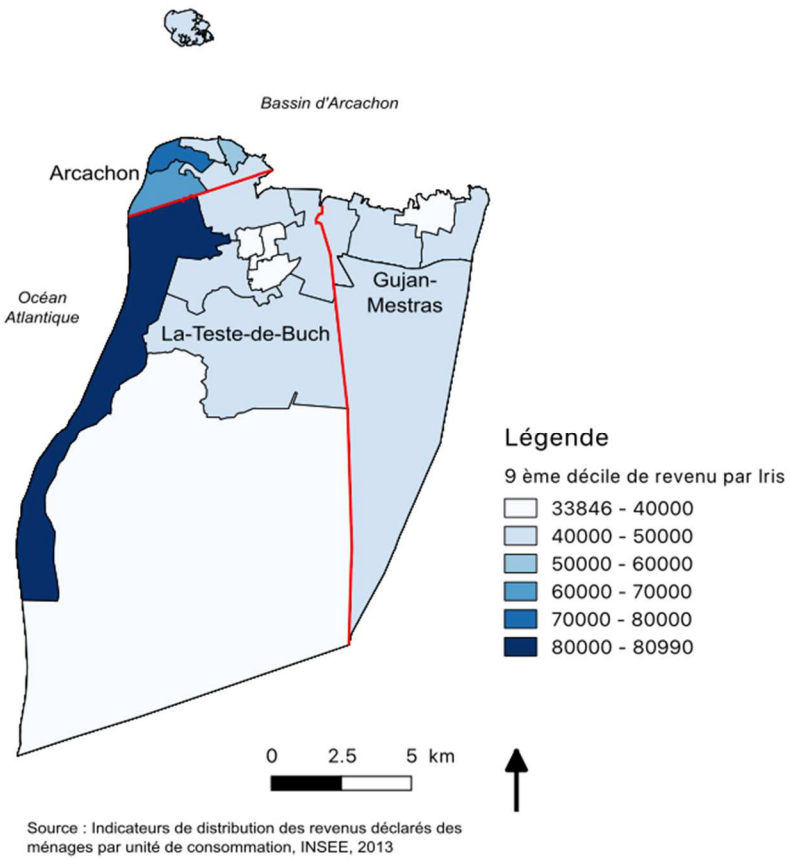
L'analyse des photographies du front de mer et du belvédère Eiffel permet de mettre en lumière ces deux paysages de la ville et un changement dans la détermination du public visé par l'offre touristique d'Arcachon. Sur la ville haute, on repère les toits à pignon et les vastes demeures qui semblent dessiner les contours d'un quartier de riches estivants ou de résidents permanents aisés. Cette situation surélevée par rapport à la côte rappelle la vocation première du site : bénéficier d'un air pur et d'un site calme, propice au repos. La ville basse,

quant à elle, offre un visage plus moderniste : en effet, les grands hôtels, le nouveau casino, les bars et restaurant de plage, quelques boîtes de nuit se côtoient au point d'occulter les habitations plus anciennes et plus modestes, qui rappellent que loger dans la ville basse a pendant longtemps été l'apanage des domestiques et des employés.

Aujourd'hui, avec le développement du tourisme de masse et la standardisation de certains codes culturels concernant la sociabilité estivale[1], le rapport de force ne s'est pas réellement inversé, mais a contribué à une séparation plus nette entre la ville haute, complètement résidentielle et très calme, en raison de sa relative difficulté d'accès, et la ville basse, qui regroupe aujourd'hui toutes les aménités que l'on attend d'une station balnéaire haut de gamme. La ville basse est néanmoins assez célèbre pour attirer tout type de public, y compris les vacanciers résidant dans les campings alentours et profitant en journée ou le soir de la vie arcachonnaise.

Deux dynamiques particulières structurent actuellement la ville haute. D'une part, elle est progressivement rachetée par des fonds de pension à des fins locatives. D'autre part, elle poursuit sa valorisation patrimoniale que le classement de 1985 aux monuments historiques a permis d'accélérer. La deuxième dynamique continue d'opposer l'est et l'ouest à l'image du bassin. Cet écart est particulièrement explicite sur l'analyse des revenus. L'étude du 9ème décile de revenu à l'échelle de l'IRIS proposée par la carte du document 9 montre un écart de plus de 30 000 € entre les quartiers de l'ouest, au bord du littoral et ceux de l'est, à la limite de La Teste-de-Buch.

[1] On peut notamment penser à la fréquentation, en journée, des commerces saisonniers (marchands de glace, boutiques de souvenirs et d'articles de plage, cafés du bord de la promenade…), le soir, aux sorties en discothèques, en casino, etc.



Document 9 : Les écarts de revenu dans la ville d'Arcachon et les communes limitrophes.

La ville reste néanmoins marquée par des écarts de fréquentation importants le long de l'année (10 000 habitants en hiver contre 100 000 l'été). Cette omniprésence conduit la ville à faire de l'attractivité touristique l'une de ses priorités d'action notamment par la diversification des activités : accueil de congrès, ou encore par une offre culturelle censée attirer les habitués dès le jeudis soir. De même, l'analyse du foncier actuel présente un immobilier aux prix élevés (plus de 5800€ le m2 en moyenne pour un appartement à Arcachon contre moins de 3900€ en moyenne pour La Teste-de-Buch selon le site meilleursagents.com). Si ces chiffres moyens ne révèlent pas les écarts à l'intérieur de la ville, ils donnent néanmoins une idée des prix probablement inférieurs sur les franges ouest de la ville. La réalisation récente de la place des Marquises au centre de la ville basse rend bien compte des orientations actuelles prises par la ville. Cette opération renforce la fonction touristique première : elle est majoritairement occupée par du logement hôtelier ou un parc locatif saisonnier.

L'organisation du Bassin d'Arcachon est donc structurée par l'héritage de fractures pluri-scalaires et la sédimentation de rapports de forces déséquilibrés. Entre pêcheurs locaux et plaisanciers saisonniers, les usages du territoire semblent s'opposer. Cependant, il reste à souligner qu'au-delà de ces tensions ces activités demeurent complémentaires : les plaisanciers forment un foyer de consommateurs essentiel aux pêcheurs, et l'ostréiculture une des aménités recherchées par les plaisanciers.

3. Faire territoire : Dépasser les fractures par l'amorce de nouvelles logiques de gouvernance structurantes à l'échelle du bassin ?

L'héritage et la permanence de fractures à l'échelle du bassin ne doit pourtant pas occulter la prise de conscience ancienne d'une nécessaire collaboration entre les communes du bassin et les différents usagers. Collecte des ordures, dragage des bassins, gestion des circuits d'eau potable et d'assainissement, maillage du réseau de transports et des équipements : l'émergence d'une gouvernance à l'échelle du bassin reste néanmoins très inégale et varie en fonction des thématiques envisagées. Mais elle semble s'affirmer de plus en plus à l'échelle locale, en parallèle d'une transformation de la législation nationale, et participer à la construction d'un véritable territoire du Bassin d'Arcachon.

3.1. Une pression incitative nationale en faveur des dynamiques de mutualisation et du renforcement de la gouvernance à l'échelon intercommunal

Document 10 : Le port professionnel de Audenge.
(Source : Photo personnelle, prise le 8 novembre 2018, 9h)

Encadré n°1 : La reconfiguration des compétences territoriales par la loi Notre : le cas de la gestion portuaire

« Supprimer les doublons et améliorer le partenariat entre l'Etat et les collectivités territoriales », « Renforcer la cohérence de l'action publique territoriale » : les propositions présentées dans le dernier rapport du Comité d'Action 2022 (CAP2022) identifient comme principale défaillance le manque de clarté qui perdurerait dans la répartition des compétences entre la fonction publique territoriale et la fonction publique d'Etat. Mille-feuille territorial, chevauchements de missions, doublons de services, ce comité d'action mis en place par le gouvernement Edouard Philippe en 2017 s'inscrit dans une dynamique croissante de remise en question de la pertinence de l'organisation et de l'efficacité des services publics depuis les grandes vagues de décentralisation et de déconcentration initiées par les lois Deferre de 1982. Dans un souci de rationalisation et d'amélioration de la

gouvernance locale, les réformes successives affirment l'échelon intercommunal comme une instance pivot dans la redistribution des compétences. Cette tendance est affirmée par la loi relative à l'administration territoriale de la République du 6 février 1992, la loi de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles dite loi Maptam du 27 janvier 2014 et surtout par la loi Notre Nouvelle Organisation Territoriale de la République du 7 août 2015. En effet celle-ci met un terme à la clause générale des compétences pour les régions et les départements qui leur permettait de disposer d'une capacité d'intervention générale au titre de l'intérêt public local sans s'appuyer sur une énumération précise de leurs attributions. Pour clarifier l'organisation territoriale et les relations entre les différents échelons, le département et la région se réfèrent désormais à une liste de compétences qui se veulent précises et définies par la loi.

Les modalités de gouvernance publique à l'œuvre dans le Bassin d'Arcachon s'inscrivent dans le paysage des évolutions récentes des compétences de l'administration publique et de ces reconfigurations successives (encadré n°1). Cette tendance est notamment lisible à travers l'affirmation de regroupements intercommunaux et la réunion de certains services rendus aux populations. Ces incitations étatiques quant à l'affirmation des compétences de l'intercommunalité redistribuent notamment les cartes de la gouvernance locale. Il semble donc pertinent d'interroger une possible remise en cause des anciens rapports de forces entre les communes au regard de la mutualisation de certains de leurs services, instaurant de fait de nouvelles règles de négociation.

La gestion des activités portuaires est à ce titre une bonne illustration de l'influence de la reconfiguration institutionnelle et réglementaire sur la gouvernance locale du Bassin d'Arcachon.
Avant les premières lois de décentralisation tous les ports maritimes étaient sous tutelle étatique. C'est en 1983 que la gestion des ports maritimes de commerce et de pêche a été décentralisée pour passer sous tutelle des départements tandis que les ports de plaisance sont passés sous responsabilité communale. Cette organisation a donc pu entraîner une gestion différenciée de ports se situant pourtant sur le même territoire.

Dans le Bassin d'Arcachon, on constate ainsi un manque de coordination et d'uniformité dans la gestion des infrastructures portuaires. L'éloignement administratif du département a engendré une certaine déconnexion avec le terrain qui s'est traduit progressivement par un vide et une relative absence d'autorité régulatrice dans la gestion des affaires quotidiennes des petits ports professionnels du bassin. Les ports professionnels du bassin sont marqués par un retard conséquent dans les travaux des infrastructures et la mise aux normes de sécurité. Il reste par exemple près de 35km de quais en attente de réaménagement dans les ports gérés par le Syndicat Mixte des Ports du Bassin d'Arcachon (SMPBA).
Dans le cas des ports de plaisance la forte proximité de la commune a au contraire transformé leur gestion en chasse gardée du maire, ce qui a pu entraîner certaines dérives. Pendant des années certains maires ont pu adopter une gestion personnalisée de leurs ports de plaisance avec par exemple une priorité accordée aux habitants de leur commune sur la liste d'attente de demande de mouillage.

La réorganisation de la gestion des ports maritimes du Bassin d'Arcachon est donc un enjeu déterminant dans une perspective de construction territoriale. Celle-ci ne doit pourtant pas s'appréhender sous le seul angle de l'appropriation de l'espace par un groupe ou une collectivité. Dans le cas du Bassin d'Arcachon il a été montré que ces appropriations et

représentations sont multiples et créent des divisions et des fractures. La construction territoriale doit donc aussi s'envisager sous un angle organisationnel comme un espace où s'exerce une autorité administrative et où s'organisent des acteurs sur la base d'enjeux communs, de relations de négociations et de complémentarités. L'idée n'est pas d'être seulement « identifié comme territoire » dans les représentations et les usages mais de « faire territoire » dans les modalités d'action et d'organisation.

Dans cette perspective les dernières réformes territoriales ont permis d'initier et de catalyser de nouvelles dynamiques au sein des communes du bassin.
En effet, les articles 64 et 66 de la loi Notre prévoyaient un transfert des ports départementaux professionnels aux collectivités ou groupements candidats et impliquaient également, à partir du 1er janvier 2017, le transfert aux établissements de coopération intercommunale des compétences relatives à la création, l'aménagement, l'entretien et la gestion des « zones d'activités portuaires » en lieu et place des communes. Cette décision a suscité de vifs débats de la part des communes qui souhaitaient conserver la gestion de leurs petits ports de plaisance, à tel point qu'une circulaire ministérielle est venue préciser la lecture de ces articles, suite à une séance de questions au gouvernement où le sujet a été mis sur la table. Il a donc été précisé que la gestion des ports de plaisance n'est transférée aux intercommunalités que si celles-ci se trouvent dans le périmètre d'une zone d'activité portuaire ou présentent une offre économique spécifiquement portuaire avec des activités tournées vers la navigation, vente de matériels de bateaux, location de bateaux ou bassin de carénage. La location d'emplacements dans un port de plaisance, les opérations d'approvisionnement qui s'y rattachent ou la présence de restaurants ne suffisent pas à transformer un port de plaisance en zone d'activité portuaire. Toutefois en juin 2018 les recours de plusieurs collectivités du littoral méditerranéen ont remis en débat ce transfert des ports de plaisance par une invalidation en Conseil d'Etat de la définition de zone d'activité portuaire donnée par le ministre en 2016.

Dans le contexte du Bassin d'Arcachon la mention de ces débats législatifs permet surtout de comprendre le maintien actuel de la tutelle communale sur les petits ports de plaisance. Pour les ports professionnels en revanche, le retrait du département a suscité le questionnement de la gestion future des ports économiques dans un territoire qui ne pouvaient être de tutelle communale. Cette mutualisation forcée des services a donc incité les acteurs à mettre en place un nouveau mode de gouvernance à travers la création d'un syndicat mixte : le SMPBA le Syndicat Mixte des Ports du Bassin d'Arcachon.

Encadré n°2 : Entretien avec Cyril Clément, Directeur du Syndicat Mixte des Ports du Bassin d'Arcachon

CC : *La loi Notre parle de ports et d'intercommunalités sauf dans le cas de ports professionnels. La compétence professionnelle au titre de la loi Notre ne peut pas être communale. C'était donc soit la région, soit une structure dédiée et donc c'est le département de la Gironde et les communes concernées qui ont décidé de créer le syndicat mixte car ils géraient les ports professionnels. Avec l'idée de créer une structure vraiment dédiée à cette activité là pour éviter que la compétence ne soit à la région et très éloignée du terrain. Ou pour éviter aussi de faire perdurer ce qui existait avant avec des communes, qui n'ont pas forcément les moyens spécifiques et ne soient en difficulté pour le faire. Mais la COBAN (Communauté d'Agglomération du Bassin d'Arcachon Nord) et la COBAS (Communauté d'Agglomération du Bassin d'Arcachon Sud) ne sont pas du tout compétentes en matière de ports pro !*

Propos recueillis auprès de C. Clément du SMPBA, entretien téléphonique du 12 décembre 2018

La création du syndicat mixte SMPBA s'est effectuée par arrêté préfectoral le 11 juillet 2017 et fait suite à une phase de concertation organisée entre les communes et le département de la Gironde. Cette expérience récente participe d'une nouvelle façon de penser l'organisation des services, non plus de façon cloisonnée et isolée mais de façon concertée et partagée. En effet un syndicat mixte est une structure de coopération entre plusieurs collectivités qui s'associent dans un intérêt commun le plus souvent dans le cadre de la mutualisation d'un service. Sa mise en place à Arcachon vise à permettre la gestion de 14 ports répartis sur le territoire des deux intercommunalités de la COBAN et de la COBAS dans les communes d'Andernos les Bains, Arès, Gujan-Mestras, Lanton et de La Teste de Buch. La gouvernance du SMPBA est ainsi partagée entre 9 délégués syndicaux répartis entre le département et les communes adhérentes du bassin.

Le SMPBA est une instance gestionnaire dans le sens où il détient les compétences du propriétaire du domaine et l'ensemble de ses prérogatives, exceptée la vente du domaine dont il a la charge. Il est pensé comme une structure territoriale de proximité opérationnelle pour améliorer la gestion du domaine public portuaire en tant qu'expert technique dans le domaine de l'entretien et de la maintenance des infrastructures mais aussi en tant que chargé de la police portuaire.

Dans un souci d'amélioration du dialogue avec les usagers un conseil consultatif a été mis en place en parallèle du conseil syndical. Selon le code général des collectivités territoriales (CGCT), seuls les élus peuvent prendre des décisions mais cette instance vise à renforcer la transparence et la concertation auprès des différents publics d'usagers. Par son territoire d'action et son organisation, le SMPBA cherche ainsi à dépasser les tensions qui peuvent persister entre les plaisanciers et les pêcheurs professionnels. Cette arène de discussion permet notamment de prioriser les missions du SMPBA en fonction des attentes des usagers. Au-delà de l'aménagement et de la mise en conformité des infrastructures, ce sont par exemple les questions de sécurité qui exacerbaient les préoccupations des usagers, suite aux nombreux vols de récoltes ostréicoles en période de fin d'année. Cette instance de consultation permet aussi de confronter les avis et vise à rééquilibrer les rapports de force à travers un droit à la parole partagé et institutionnalisé au sein de l'instance du conseil consultatif. La création de nouvelles arènes de gouvernance permet de donner la voix à des acteurs qui pouvaient être sous représentés dans les anciennes instances de discussions. Le périmètre d'action de cette structure opérationnelle d'ingénierie de proximité en s'élargissant à l'échelle du bassin permet de remettre en question la rigidité d'une organisation qui serait simplement inféodée aux limites des frontières administratives. L'organisation mutuelle de la gestion des ports économiques est en effet plus pertinente à l'échelle du bassin entier. La structure du SMPBA a un budget propre alimenté par les dotations départementales (2,6 millions d'euros par an) et par les redevances d'occupations d'espace public des usagers ce qui lui permet de dégager une capacité d'investissements beaucoup plus conséquente que si les efforts étaient dispersés entre les différentes communes. La centralisation de la gestion permet ainsi une péréquation des investissements à l'échelle du bassin indépendamment de la fréquentation des ports ou des variations budgets communaux.

3.2. Une collaboration nécessaire face à l'affirmation de problématiques communes et la prise de conscience d'une complémentarité des activités

Malgré la divergence des usages de l'espace dans le bassin d'Arcachon, sa forme, sa situation, son image et son attractivité en font un territoire.
Le premier point concerne les enjeux environnementaux : la préservation de la qualité des plages sableuses, garante de la qualité du cadre de vie des résidents et de l'attractivité touristique du bassin, est du ressort tant des professionnels qui l'utilisent comme espace de transit (ostréiculteurs notamment) que des citoyens qui habitent à proximité. Il est nécessaire d'intervenir contre le tassement des sédiments et l'avancée de la mer en remblayant régulièrement la plage. La qualité de l'eau, quant à elle, essentielle pour le tourisme et la production alimentaire maritime, impose aux pêcheurs et ostréiculteurs de contrôler leurs outils de production. Le dragage du bassin, qui n'est pas complètement assuré par une structure centrale, revient aux syndicats, et aux représentants des différents ports. L'autre problème de taille auquel est confronté, de façon en apparence paradoxale, le bassin, est la pression hydrique sur les équipements du réseau d'eau et du système d'assainissement, contraint par un ensemble de lois de protections de l'écosystème, notamment sur les « prairies vertes » de la Leyre. Il doit en effet pouvoir faire face à l'explosion de la population sur place en haute saison touristique.
Le second point est relatif à la complémentarité des usages et des pratiques sur le bassin d'Arcachon : pour prendre un exemple et considérer le tourisme comme ensemble unificateur, la production alimentaire, ostréicole notamment, fait vivre les producteurs que les restaurateurs et les revendeurs intermédiaires (sur les marchés, dans les poissonneries), en même temps qu'elle constitue indéniablement un argument touristique du bassin, aussi bien pour les touristes que pour les résidents temporaires. C'est ici l'illustration d'un intérêt commun à l'ensemble des acteurs, qui passe par la participation à l'entretien des ports, à la facilitation des circuits de revente, à une production raisonnée et écologique, etc.
Cette problématique appelle en effet la nécessité de partager les investissements pour le développement et l'entretien des équipements. Il s'agit là d'une complexe péréquation financière, par ailleurs souvent dénigrée ou accomplie de mauvaise grâce, qui devrait pourtant permettre à chaque port, peu importe sa taille, de se mettre aux normes et de proposer aux usagers et aux professionnels des infrastructures de qualité. Le syndicat autonome est sans doute un premier pas sur cette voie, en tant qu'il facilite la mutualisation des activités de police et de surveillance.

3.3. Une synergie embryonnaire et entravée : les freins à la création d'un territoire cohérent sur le bassin d'Arcachon.

Malgré l'existence de l'initiative du SMPBA, on constate le maintien de lignes de séparations organisationnelles ou administratives qui semblent entraver l'unité fonctionnelle du bassin d'Arcachon à plusieurs échelles.

Le maillage territorial institutionnel s'appuie notamment sur deux structures intercommunales qui continuent de séparer le bassin. La COBAN réunit les communes de Lège-Cap-Ferret, Arès, Andernos-les-Bains, Lanton, Audenge, Biganos, Marcheprime, Mios tandis que la COBAS, créée en 2001, rassemble les communes d'Arcachon, la Teste de Buch, Gujan-Mestras et du Teich. Malgré le maintien de nombreuses disparités économiques ou

démographiques, des communes du bassin ayant des profils socioéconomiques très éloignés peuvent être regroupées au sein d'une même intercommunalité comme c'est le cas pour Arcachon et la Teste de Buch.

À l'échelle du bassin perdure néanmoins une juxtaposition de nombreuses entités entre les deux intercommunalités, le SMPBA et la SIBA (Syndicat intercommunal du bassin d'Arcachon) questionnant ainsi l'émergence d'une politique commune à l'échelle du bassin. Le maintien de ces instances et l'émiettement de certaines missions semblent être un indice de la lenteur du processus de construction territoriale face à la dispersion des autorités gestionnaires. Ils dissimulent pourtant des synergies et complémentarités plus complexes.

Le cas de la gestion des ports est de nouveau éclairant car malgré la récente création du SMPBA on note une dispersion des autorités régulatrices et de leurs missions et le maintien de certaines fractures dans les logiques de coordination mises en place à l'échelle du bassin.
En raison de conflit de personnes et de positionnement politique la commune de Gujan-Mestras a par exemple refusé de siéger au SMPBA alors que la gestion des ports économiques qui se trouvent sur son territoire a été transférée au syndicat. Contrairement aux autres communes qui ont délégué la gestion de leurs ports de plaisance en plus de leurs ports économiques pour une meilleure coordination, Gujan-Mestras mène une stratégie individuelle en conservant ses prérogatives sur ces ports. Cette stratégie est par ailleurs reconduite à l'échelle du bassin car les autres communes n'ont pas souhaité intégrer le syndicat quand celles-ci n'y étaient pas obligées par la loi Notre. Elles ont fait le choix de maintenir une gestion individuelle à l'échelle communale de leurs ports de plaisance alors même que leurs usagers sont amenés à les utiliser indépendamment des limites administratives. Ces stratégies individuelles sont rendues possibles par le flou juridique qui perdure sur le statut des ports de plaisance en lien avec les débats au Conseil d'Etat (cf : III.a).

Encadré n°3 : Entretien avec Cyril Clément, Directeur du Syndicat Mixte des Ports du Bassin d'Arcachon

M : Pourquoi dans le bassin d'Arcachon on observe un maintien de certains ports de plaisance sous tutelle des communes et non pas un transfert à la COBAS et la COBAN comme c'est prévu par la Loi Notre ?

CC : Parce que cela n'a pas encore été appliqué ! Il y a des questions qui se posent très fortement sur le port d'Arcachon par exemple car il a une partie professionnelle et de plaisance. Mais il y a encore des procédures en cours et ça monte jusqu'au Conseil d'Etat. Il y peut être une fragilité juridique sur ce point. Aujourd'hui ce qui est sûr c'est que tout n'est pas appliqué et il y a même des questions sur comment est-ce que l'on pourrait appliquer et quand.

Propos recueillis auprès de C. Clément du SMPBA, entretien téléphonique du 12 décembre 2018

Mais au-delà des évolutions législatives, cet exemple révèle malgré tout le maintien d'un manque de conscience collective de la part des acteurs qui restent frileux dans la mise en place d'une organisation à l'échelle du bassin en l'absence de pression légale de l'Etat. L'émergence de l'idée d'une communauté de destin à l'échelle du bassin qui pourrait dépasser les frontières administratives et les séparations fonctionnelles reste donc embryonnaire sur ce point.

Par ailleurs la mise en place d'une organisation à l'échelle du bassin entraîne une reconfiguration des rapports de forces locaux qui suscite des tensions qui ralentissent aussi les processus d'homogénéisation. À très grande échelle, le processus de territorialisation est notamment ralenti par la lente acceptation de la légitimité des nouvelles instances extra-communales dans les affaires locales des ports. La réaffirmation territoriale de l'autorité régulatrice du SMPBA fait par exemple face à un effet de rattrapage en raison de l'absence d'autorité institutionnelle qui a laissé s'installer une gestion souvent opaque, influencée par le droit d'usage et la sédimentation d'habitudes qui remettent en cause la légitimité des actions du SMPBA. Le principal enjeu du SMPBA est donc de faire appliquer la réglementation et de faire face à la multitude d'acteurs des ports qui présentent une acceptation inégale de la légitimité du paiement de redevance ou des nouvelles modalités d'affectation des places de locations.

A cette question de légitimité s'ajoute également la gestion de la grande variabilité des demandes des usagers des ports qui reflète l'enjeu de cohabitation et de complémentarité des acteurs à l'échelle du bassin. Le plus souvent les relations entre les acteurs sont marquées par des proximités aveugles notamment entre les plaisanciers du Cap Ferret et les pêcheurs du bassin. Ces multiples utilisations des ports, estivales pour les plaisanciers, quotidiennes pour les pêcheurs ou hivernales pour les ostréiculteurs rendent difficiles l'homogénéisation et la diffusion de bonnes pratiques dans les structures portuaires. Derrière des questions très concrètes de rangement de matériel, de propreté des quais et de fin des négociations informelles dans la gestion des placements des bateaux se reflètent les enjeux géopolitiques locaux du bassin.

Pourtant la permanence de ces freins ne doit pas occulter les dynamiques parfois anciennes de mutualisation de certains services. La création du SIBA en 1964 a ainsi été motivée par la prise de conscience des bienfaits de la mutualisation des services d'entretien et de gestion des réseaux d'assainissement et d'entretien des stations d'épuration à l'échelle du bassin. Il s'agit donc d'une dynamique de mutualisation précurseur à l'échelle du bassin. Si leur site internet mentionne également des travaux maritimes il ne faut pas y voir une juxtaposition de missions avec le SMPBA mais bien une complémentarité.

Encadré n°4 : Entretien avec Cyril Clément, Directeur du Syndicat Mixte des Ports du Bassin d'Arcachon

M : Et concernant le SIBA Syndicat intercommunal du Bassin d'Arcachon. Sur leur site internet ils disent qu'ils effectuent des travaux maritimes. Sont-ils similaires ou complémentaires avec ceux du SMPBA?

CC : Tout à fait. Le SIBA a deux compétences majeures. Ils travaillent sur l'ensemble des réseaux adduction d'eaux et d'assainissement sur la partie terrestre et puis sur la partie maritime ils travaillent en dehors du périmètre des ports en effectuant du balisage, le dragage des chenaux, l'entretien des zones maritimes mais tout ça à l'extérieur du périmètre des ports ! Et comme ils ont une compétence maritime nous le SMPBA on l'utilise car on a une convention avec le SIBA qui est le maitre d'œuvre privilégié pour le dragage à l'intérieur de l'enceinte des ports.

M : D'accord donc il y a des partenariats et des complémentarités mais pas un chevauchement de missions ?
CC : Exactement.
M : Donc en réalité une fusion du SMPBA avec la SIBA ne pourrait pas être pensée même si un jour leur périmètre d'action coïncident ?

CC : Non car ils ne font pas la même chose que nous, ils ne font pas de travaux sur les ports. Nous, nos missions principales ce sont les travaux sur les ports. Le SIBA, lui, fait des travaux en lien avec ses réseaux et le maintien des infrastructures comme les stations d'épuration. On est complémentaire mais tout en ayant des missions complètement distinctes. Nous on assure la gestion des AOT et places aux ports. Mais par exemple le SIBA n'a pas cette compétence sur les communes même si elles font partie du SIBA et ne font pas partie du SMPBA.

Propos recueillis auprès de C. Clément du SMPBA, entretien téléphonique du 12 décembre 2018

La multiplicité des acteurs au sein du Bassin d'Arcachon n'est donc pas toujours synonyme d'un manque de coordination mais illustre aussi une adaptation à la répartition particulière des compétences inhérente à l'organisation territoriale complexe du système français. Le maintien de plusieurs freins à l'échelle locale comme la défiance face aux nouvelles autorités régulatrices et l'adhésion inégale des acteurs aux dynamiques de mutualisation et d'homogénéisation sont des marqueurs de la lenteur d'un processus qui reste influencé par les rebondissements législatifs. Cette lenteur du processus ne doit toutefois pas occulter les dynamiques à l'œuvre et la construction territoriale en cours.

Encadré n°5 : Entretien avec Cyril Clément, Directeur du Syndicat Mixte des Ports du Bassin d'Arcachon

M : On observe donc une mutualisation des besoins à l'échelle de l'ensemble des communes ?
CC : Tout à fait mais qui n'est pas encore finalisé. Le bassin d'Arcachon est un monde… même s'il semble stable et bien paradoxalement il l'est pas encore sur une homogénéité complète. Car le SIBA est compétent mais pas partout. Vous avez la COBAS au Sud et la COBAN au Nord mais qui n'ont pas les mêmes périmètres de compétences. Vous avez le syndicat mixte des ports qui gère les ports mais pas tous les ports. Il y a encore un peu de travail à faire pour aller jusqu'au bout de la démarche.

Propos recueillis auprès de C. Clément du SMPBA, entretien téléphonique du 12 décembre 2018

Conclusion

L'émergence des enjeux territoriaux permet de réactiver des problématiques anciennes qui ont longtemps été invisibilisées par des rapports de forces déséquilibrés. Que ce soit la nécessité de mécanismes de coordination, de mutualisation de services ou des enjeux d'égalité et de justice spatiale, les relations entre les communes mais aussi entre les différents usagers du bassin sont encore marquées par des héritages influençant encore aujourd'hui le fonctionnement du bassin d'Arcachon. Le regard porté sur ces lignes de fractures qui continuent de fragmenter le bassin d'Arcachon et d'entraver son unité, semble dès lors se réactualiser à l'occasion du remodelage de l'appareil institutionnel. La remise en question de pratiques et de logiques de fonctionnement consacrées par l'usage et la tradition permet progressivement de débloquer des verrous de fonctionnement. Des instances de gouvernance plus présentes sur le territoire, l'émergence de nouvelles arènes de discussions et la prise de conscience d'intérêts communs semblent attester de l'amorce d'une phase de transition qui rompt avec l'organisation héritée du XIXe siècle. Le Bassin d'Arcachon ne doit donc pas être pris comme un acquis immuable mais comme un objectif à atteindre, un horizon de déploiement, une ligne directrice pour un territoire dont la construction est en cours.

Bibliographie

BAWEDIN V. et A. MIOSSEC. 2013. « Un littoral pour quelle population ? Une réponse politique entre nature et société », *Espace populations sociétés*, 2013/1-2, pp. 211-230.

CAPIZZI, V. 1999. « Urbanisation et formation d'un marché foncier : Arcachon dans la première moitié du XIXe siècle ». *Histoire & Mesure,* n°14, pp. 369–399.

DUHAMEL, P., GAY, J.-C., KNAFOU, R., LAZZAROTTI, O., SACAREAU, I., STOCK, M., VIOLIER, P. et O. DEHOORNE. (Équipe MIT). 2008. *Tourismes. 1, Lieux communs*. Belin, Paris, France.

DANEY C. 1959. « L'ostréiculture dans le Bassin d'Arcachon », *Revue géographique des Pyrénées et du Sud-Ouest*, 30.2, pp. 117-133.

GIRONDE TOURISME. 2016. « *La fréquentation touristique en Gironde* », [En ligne] https://www.gironde-tourisme.fr/espace-pro/wp-content/uploads/sites/2/2017/01/Les-client%C3%A8les-touristiques-en-Gironde-janvier-2017.pdf

GOELDNER-GIANELLA L. et F. BERTRAND. 2013. *« La submersion marine et ses impacts environnementaux et sociaux dans le Bassin d'Arcachon : est-il possible, acceptable et avantageux de gérer ce risque par la dépoldérisation ? »*, Rapport de recherche BARCASUB.

LABAT D., et A. PERE. 2014. « La forêt au prisme des tensions du développement métropolitain : l'exemple du massif des landes de Gascogne entre les aires urbaines de Bordeaux et d'Arcachon », *Sciences Eaux & Territoires*, n° 13, pp. 44-49.

LABORDE, P. 1986. « Tourisme, architecture et paysages bâtis ». *Revue géographique des Pyrénées et du Sud-Ouest*, 57, pp. 559–572. [En ligne] https://doi.org/10.3406/rgpso.1986.3067

MALAURIE, C. 2001. « La carte postale photographique comme médiation territoriale. L'exemple d'Arcachon », *Revue Communication & Langages*, n° 130, pp. 70-85. [En ligne] https://doi.org/10.3406/colan.2001.3109

POTTIER, A. 2010. « Quand la forêt est patrimonialisée : les enjeux du cadre forestier du Bassin d'Arcachon », *Sud-Ouest européen*, n° 30, pp. 125-138.

VINCENT, J. 2013. « Origine des rapports complexes à la nature dans les stations balnéaires françaises ». *[VertigO] La revue électronique en sciences de l'environnement*, 13.3. [En ligne] https://journals.openedition.org/vertigo/14401

Sitographie

Gironde Département, consulté le 8 décembre 2018
https://www.gironde.fr/espace-presse/installation-du-nouveau-syndicat-mixte-des-ports-du-bassin-darcachon-jean-touzeau-elu

La Gazettes des communes, consulté le 8 décembre 2018
https://www.lagazettedescommunes.com/505814/les-ports-de-plaisance-sont-ils-consideres-comme-des-zones-dactivites-portuaires/

Les petites affiches, consulté le 9 décembre 2018
https://www.petitesaffiches.fr/actualites,069/droit,044/loi-notre-qui-doit-gerer-les-ports,12321.html

Ministère de la Transition écologique et solidaire, consulté le 7 décembre 2018
https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/ports-maritimes-france

Sud-Ouest, consulté le 8 décembre 2018
https://www.sudouest.fr/2017/10/09/bassin-d-arcachon-7-tonnes-d-huitres-volees-ce-week-end-3846549-2904.php