

Les chemins de pêcheurs de la côte ouest à l'île de La Réunion : problématique d'accès et valeur commune

Mélodie Lherminez, François Taglioni, Christian Germanaz

▶ **To cite this version:**

Mélodie Lherminez, François Taglioni, Christian Germanaz. Les chemins de pêcheurs de la côte ouest à l'île de La Réunion : problématique d'accès et valeur commune. Carnets de Recherches de l'océan Indien, 2022, 8, pp.25-46. 10.26171/carnets-oi_0802 . hal-03834159

HAL Id: hal-03834159
https://hal.science/hal-03834159

Submitted on 1 Mar 2023

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.

2022

Carnets de Recherches de l'océan Indien

N°8

Les chemins de pêcheurs de la côte ouest à l'île de La Réunion : problématique d'accès et valeur commune*

The fishing paths of the Reunion Island west coast: access issues and common value

Résumé

Sur la côte ouest de La Réunion, les enjeux d'accès au littoral font souvent débat. En effet, les sentiers et chemins permettant l'accès à la plage depuis la route nationale connaissent des dynamiques de fermeture. Cette tomogenèse induit des conflits entre les usagers de ces chemins et les riverains à l'origine des empiètements. De plus, ces chemins de pêcheurs se confondent facilement avec les servitudes de passage transversales.
Pouvoir les distinguer l'une de l'autre permettrait donc l'identification de potentiels couloirs relevant d'une servitude de passage inaliénable, dont les propriétaires ont privatisé le passage. L'identification des chemins de pêcheurs appartenant à l'État pourrait permettre leur mise en valeur. On tentera donc de localiser ces chemins et de comprendre leurs permanences, leurs mutations, voire leur disparition. De plus, on analysera en quoi ces chemins témoignent d'une évolution de la maritimité des populations locales et constituent ainsi un héritage commun.
Cet article se propose de produire une réflexion mêlant des apports historiques et juridiques à l'analyse des dynamiques spatiales. Nous nous intéresserons à quatre zones de façon diachronique : Grand Fond, Saint-Gilles-les-Bains, l'Ermitage-les-Bains et la Saline-les-Bains. La connaissance du territoire et de l'évolution de son urbanisation permet de mieux comprendre les usages d'autrefois, afin de pouvoir analyser plus clairement le littoral d'aujourd'hui.

Mots-clés
Accès, littoral, dynamiques spatiales, domaine public, bien commun

Summary

On Reunion Island west coast, the challenges of access to the coast are often debated. Indeed, the paths access to the beach from national road are experiencing closing dynamics. This tomogenesis induces conflicts between the users of these and the residents at the origin of the encroachments. In addition, these sinful paths are easily confused with the transverse rights of way.
Being able to distinguish them from one another, therefore allowing the identification of relevant potentials of an inalienable right of way, whose owners have privatized the passage. The identification of state-owned fishing routes could allow their heritage enhancement. We therefore tried to locate these paths and understand their permanence, their mutations, and even their disappearance. In addition, we will analyze how these paths are a heritage that testifies to the evolution of the maritimity of the local populations.
This article aims to produce an interdisciplinary reflection that combine historical and legal contributions with the analysis of spatial dynamics. We will focus on four areas in a diachronic way: Grand Fond, Saint-Gilles-les-Bains, l'Ermitage-les-Bains and la Saline-les-Bains. Knowledge of the territory and the evolution of its urbanization allows us to better understand the uses of the past, in order to be able to analyze the coastline of today more clearly.

Keywords
Access, coastline, spatial dynamics, public domain, common good

* **LHERMINEZ Mélodie,** Doctorante, Laboratoire Océan Indien Espaces et Sociétés,
Centre de Recherches et d'Études en Géographie de l'Université de La Réunion
TAGLIONI François, Professeur de géographie, Université de La Réunion
GERMANAZ Christian, MCF en géographie, Université de La Réunion

melodie.lherminez@univ-reunion.fr ; francois.taglioni@univ-reunion.fr
christian.germanaz@univ-reunion.fr

DOI : 10.26171/carnets-oi_0802

Introduction

Les littoraux sont des espaces d'interface entre la terre et l'étendue océanique. Toujours plus perçus comme des territoires attractifs[1], ils connaissent une diversification des usages[2], fortement encouragée par les balnéotropisme et héliotropisme contemporains[3]. Cette littoralisation entraîne des dynamiques antagonistes qui questionnent les enjeux d'accessibilité[4].

Parmi ces enjeux, nous nous intéresserons au cas des chemins de pêcheurs de la côte ouest à l'île de La Réunion, plus précisément dans les quartiers de Boucan Canot, Grand Fond, l'Ermitage-les-Bains et de la Saline-les-Bains. Les chemins de pêcheurs sont des sentiers qui permettent l'accès au littoral depuis les axes de communications principaux. En effet, l'évolution de l'urbanisation a contraint les espaces de passages et d'échanges. Un autre enjeu domine toute la réflexion : les chemins de pêcheurs possèdent-ils une dimension patrimoniale car, dans notre urbanité, ne nous rappellent-ils pas qu'autrefois la maritimité était bien plus importante à La Réunion ?[5] En effet, à l'époque, la perception du littoral ressource était bien plus commune car elle répondait au besoin d'autosubsistance : les chemins sont autant de témoins d'un usage et d'une identité.

La question de l'accès est, elle aussi, mise en exergue par l'histoire. En effet, la Zone des 50 pas géométriques (ZPG) représentant 25km² à La Réunion est une réserve domaniale qui s'étend sur 81,20m de largeur à partir du trait de côte. Initialement, son but était de garantir l'accès à la mer pour tous. Cependant, sur le territoire réunionnais, la levée de son inaliénabilité entre 1922 et 1986 lors de la promulgation de la loi littoral, a permis l'établissement de propriétés privées sur la réserve. Il a donc fallu mettre en place des chemins perpendiculaires (transversaux) et parallèles (longitudinaux) au rivage. Ces passages permettent aux piétons de circuler théoriquement librement. Ils sont néanmoins très convoités et certains ont été fermés ou ont simplement disparus. On peut constater aujourd'hui que de nombreuses parcelles préemptées ne permettent plus un accès au littoral.

Nous tenterons de déterminer en quoi les dynamiques spatiales des chemins de pêcheurs témoignent de la progressive fermeture du littoral liée à l'évolution de la maritimité des usagers. Dans le but de démontrer que les chemins de pêcheurs sont des témoins de l'histoire maritime de la côte ouest de La Réunion, nous poserons les deux hypothèses suivantes : l'évolution de l'urbanisation détermine la répartition des

1 Alain Corbin, *Le Territoire du vide : l'Occident et le désir du rivage, 1750-1840*, Paris, Flammarion, coll. « Champs 218 », 1990.

2 Mongi Bourgou et Jean-Marie Miossec, *Les littoraux : enjeux et dynamiques*, Paris, Presses Universitaires de France, coll. « Licence géographie », 2010.

3 Jean-Pierre Paulet, *L'homme et la mer : représentations, symboles et mythes*, coll. « Géographie », Paris, Economica Anthropos, 2006.

4 Loïc Prieur, « L'accès au rivage », *Revue juridique de l'environnement*, n° spécial, 2012, p. 93-103.

5 Guy Fontaine, « Tourisme et littoral à l'île de La Réunion », *Travaux & documents*, *Approches des littoraux réunionnais et martiniquais*, Saint-Denis de La Réunion, Université de La Réunion, Faculté des Lettres et des Sciences Humaines, 2007, p. 65-83.

chemins de pêcheurs et l'évolution des usages impacte les dynamiques d'accès au littoral.

Pour cela, nous éclaircirons tout d'abord les ambiguïtés juridiques et montrerons en quoi les chemins de pêcheurs sont des objets géographiques à part entière. Puis, nous verrons que cet espace aux dynamiques d'accès complexes et fluctuantes est avant tout un territoire urbanisé et vécu. Enfin, il sera question de discuter des marqueurs de l'évolution de la maritimité et des enjeux de valorisation des chemins à l'étude.

Le littoral et ses chemins : de la définition juridique à l'objet géographique

Un cadre légal singulier

Le littoral est avant tout un espace public. De ce fait, il est un objet d'étude juridique : cet espace de contact entre la terre et l'océan se constitue sur le territoire français en tant que Domaine public maritime (DPM) codifié dans l'Art. L2111-4 du Code général de la propriété des personnes publiques[1]. Au sein de celui-ci, on intègre la zone des 50 pas géométriques (ZPG). C'est entre 1723 et 1879 qu'elle trouve son origine et ses bornes[2]. Cependant, entre 1922 et 1986, son inaliénabilité est levée engendrant la vente de nombreuses parcelles. Ce phénomène s'accentue en 1955 lorsque la ZPG est transférée au domaine privé de l'État. C'est alors l'avènement de l'urbanisation côtière et du déclin de l'espace public. En 1986, la loi littoral réintègre la ZPG dans le domaine public maritime sous réserve des titres de propriété validés et des promesses de ventes instaurées depuis 1955.

La domanialité publique suppose qu'un territoire est affecté à l'intérêt général. L'accès aux plages est donc public, libre et gratuit. Il bénéficie d'accès particuliers : les servitudes piétonnes. Elles sont de deux types : longitudinales (qui s'assimilent souvent au sentier du littoral) et transversales.

C'est la seconde, la servitude de passage transversale que nous allons particulièrement étudier. Bien que présente dans les textes juridiques depuis 1986, elle est instaurée, telle qu'on la connaît aujourd'hui, en 2015 par l'article L121-34 du Code de l'urbanisme[3] et permet la mise en œuvre d'un passage piéton transversal au rivage sur des voies ou chemins privés d'usage collectif déjà existants. Cette servitude ne peut être établie que dans la mesure où elle permet de relier la voirie publique au rivage, à la condition qu'aucune voie publique ne soit située à moins de 500m. Cette servitude vise à désenclaver les plages. Elles ne sont plus constituées depuis 1955 mais celles existantes sont inaliénables.

Il semble nécessaire de parcourir la législation à propos des servitudes de passage transversales. Elles connaissent des spécificités dans les départements

1 Légifrance, *Code Général de La Propriété Des Personnes Publiques*, 2021.
2 Mélanie Fortier, *La délimitation du domaine public à l'île de La Réunion*, École des géomètres et topographes, 2005.
3 Légifrance, *Code de l'urbanisme*, 2021.

d'outre-mer. Comme socle fondamental, l'article L121-51 stipule qu'à La Réunion comme dans les autres départements d'outre-mer français :

> la servitude transversale peut également être instituée, outre sur les voies et chemins privés d'usage collectif existants, sur les propriétés limitrophes du domaine public maritime par création d'un chemin situé à une distance d'au moins cinq cents mètres de toute voie publique d'accès transversale au rivage. L'emprise de cette servitude est de trois mètres de largeur maximum. Elle est distante d'au moins dix mètres des bâtiments à usage d'habitation édifiés avant le 1er août 2010. Cette distance n'est toutefois pas applicable aux terrains situés dans la zone comprise entre la limite du rivage de la mer et la limite supérieure de la zone dite des cinquante pas géométriques définie par l'article L. 5111-2 du code général de la propriété des personnes publiques.

Cet article est le seul encore en vigueur et deux ont été abrogés en 2016. Ils expliquaient comment mesurer la distance 500 m citée plus haut (R*160-16) et comment soumettre à l'enquête du préfet un dossier d'établissement du tracé et des caractéristiques de la servitude de passage transversale au rivage (R*160-16-1). Le Code de l'urbanisme tend donc à rendre l'action plus complexe quant à la résolution des problématiques d'accès liées aux chemins de pêcheurs.

Les chemins de pêcheurs à l'étude se situent sur la côte occidentale de l'île de La Réunion, souvent perçue comme le littoral le plus attractif selon notre enquête réalisée en 2021 auprès de la population locale. Située sur la côte sous le vent, ce littoral bénéficie d'un climat favorable aux occupations du littoral. Cet espace s'est développé tardivement malgré ses côtes de sables blancs et son récif corallien. En effet, lors de la départementalisation de l'île en 1946[1], la partie occidentale de l'île est restée en retrait de l'évolution de l'armature urbaine. Moins accessible, la côte ouest ne s'est urbanisée qu'à partir de 1963 lors de la création de la route du littoral. Cette infrastructure de transport routier a permis d'assurer le lien entre Saint-Denis et Le Port, désenclavant en même temps la commune de Saint-Paul. Dès lors, de nombreux fonctionnaires métropolitains s'y sont installés[2] et ont emmené avec eux les nouvelles pratiques de baignade et de loisirs côtiers. Depuis 1980 et l'aménagement du port de plaisance, Saint-Gilles-les-Bains est devenue une station balnéaire polarisant les flux touristiques qui ne cessent de croitre en concentrant en son sein une majorité des usages du littoral et laissant apparaître de nombreux enjeux.

Les enjeux des chemins de pêcheur

Le sujet des chemins de pêcheurs a déjà été brièvement abordé entre 1996 et 2005. Si plusieurs auteurs ont étudié la question de la délimitation du DPM, sa gestion

1 Jean-Michel Jauze, « L'urbanisation de l'île de La Réunion : évolution et modèles de villes », *Cahiers de géographie du Québec*, vol. 42, n°16, 2005, p. 195-221.

2 Virginie Cazes-Duvat et Roland Paskoff, *Les littoraux des Mascareignes entre nature et aménagement*, Paris – Budapest – Torino, L'Harmattan, coll. « Milieux naturels et sociétés, approches géographiques », 2004, 186 p.

et les questions qu'elle soulève, aucun n'est centré sur la question des « chemins de pêcheurs » qui fait la une des journaux locaux depuis 2015.

De façon chronologique, le littoral de La Réunion est traité par Gilles Vienne comme un lieu de confrontation, des mesures de protection dont il doit être l'objet, mais aussi des lacunes des dispositifs de protection et de mise en valeur du littoral[1].

Jean-Philippe Moya démontre également comment la gestion des accès à la mer s'insère dans le système littoral en soulignant le caractère social de ce dernier. La question de l'accessibilité des plages est introduite sous la forme d'une analyse des coupures d'urbanisation à travers la mise en place d'un indice permettant son calcul[2].

L'effort d'analyse de l'accès au littoral ouest se poursuit en se concentrant sur les enjeux de protections de la ZPG à La Réunion[3]. Judith Klein souligne le processus d'urbanisation croissante des littoraux à des fins résidentielles, hôtelières, de loisirs et touristiques. Ainsi les rares littoraux « naturels » sont des espaces boisés de filaos et constituent un paysage très fréquenté et familier pour les locaux. C'est ce dernier paysage qui devient l'objet des procédures de protection par le Conservatoire du littoral depuis la loi de décembre 1996 « relative à l'aménagement, la protection et la mise en valeur de la zone dite des cinquante pas géométriques dans les départements d'outre-mer ». L'auteur met alors en avant que cette loi ne pourra avoir que des effets très limités en raison de la grande partie de la ZPG déjà vendue ou en tout cas, déjà occupée.

Les travaux de Mélanie Fortier qui concluent cette volonté d'analyse relèvent d'une étude sur la délimitation du domaine public à La Réunion à partir d'une formation de géomètre. Elle établit un historique très juridique des origines et spécificités du DPM de l'île[4] en distinguant pour la première fois les servitudes de passage et les chemins de pêcheurs. Cette distinction se fonde sur le décret du 13 décembre 1922 à propos de la circulation des services de douanes, de la petite pêche et de la voie ferrée. Ce dernier détermine que la servitude de passage relève d'une question d'intérêt public alors que les chemins de pêcheurs peuvent être la propriété de l'État tout comme de personnes privées puisqu'ils ne constituent que d'étroits couloirs permettant l'accès au littoral entre deux parcelles de façon usuelle.

Le fait que les chemins de pêcheurs soient équivoques dans leur définition juridique soulève plusieurs enjeux. Si, sur le terrain, tous se ressemblent, il n'est pas aisé de savoir distinguer les servitudes et chemins d'accès usuels. Parfois, il s'agit de servitudes transversales établies et cadastrées, ainsi, les sentiers deviennent partie intégrante du domaine public. Cependant, ces servitudes sont parfois liées à des

1 Gilles Vienne, « La "loi littoral" à La Réunion », Université de La Réunion, 1996.

2 Jean-Philippe Moya, *Gestion de la fréquentation des plages : la problématique des accès à la mer : application à la côte ouest de l'île de La Réunion*, Mémoire de maîtrise sous la dir. de Virginie Cazes-Duvat, Université de La Réunion, 2000, 131 p.

3 Judith Klein, « Les arrière-plages plantées en filaos à La Réunion : les enjeux de protection d'un espace naturel "construit" », in *La Nature a-t-elle encore une place dans les milieux géographiques ?,* Paul Arnould et Éric Glon (dir.), Paris, Éditions de la Sorbonne, coll. « Géographie », 2019, p. 151-165.

4 Mélanie Fortier, *supra*, note 2, p. 27.

parcelles privées dont les propriétaires tentent d'interdire l'accès. D'autres fois, ces chemins ne sont pas des servitudes. Dans ce dernier cas, ils peuvent, soit être tout à fait publics dans la mesure où ils ne font pas partie de l'ancienne réserve domaniale aliénée ni des terrains prescrits par les particuliers ; soit être privés s'ils font partie d'une propriété d'un ou plusieurs particuliers[1].

Bien que certains chemins soient matérialisés, les documents d'urbanisme ne permettent pas de parfaitement d'identifier leur nature. Pourtant, l'article L.151-2 du Code de l'urbanisme précise que les servitudes d'utilité publique doivent obligatoirement faire partie des annexes des PLU[2]. Lorsque l'on compare le cadastre aux chemins existants, plusieurs situations apparaissent. Tout d'abord, on voit des chemins inexistants car ils ne sont ni présents sur le terrain, ni présents sur le cadastre et des chemins ouverts qui apparaissent sur le cadastre. D'autres situations sont plus complexes. En d'autres termes, des chemins sont ouverts alors qu'ils font partie de l'emprise d'une parcelle privé ou, au contraire, des chemins sont fermés alors qu'ils apparaissent ouverts sur le cadastre. Ces situations peuvent être la résultante des logiques d'urbanisation des différents quartiers.

Des dynamiques spatiales fluctuantes dictées par l'urbanisation

Une urbanisation importante du domaine public maritime

Afin de mener à bien notre étude diachronique entre 1950 et 2017, nous nous servons des photos aériennes de 1950 que nous superposons aux images aériennes IGN de la BD Orthorectifiée à l'aide du logiciel Qgis. Pour compléter l'analyse, nous consulterons les divers Plans Directeurs de Saint-Paul entre 1965 et 1967.

1 *Ibid*.
2 Ministère de la cohésion des territoires et des relations avec les collectivités territoriales, *Guide sur les dispositions opposables du PLU*, 2020.

Figure 1 : Évolution urbaine du littoral ouest entre 1950 et 2017



On va donc procéder à une analyse diachronique des quartiers entre 1950, 1967 et 2017. La diachronie pourra nous donner une idée de l'étendue de l'urbanisation dans

les années 1950. Cette période correspond à la départementalisation mais également à la période où l'achat de parcelles était encore pratiqué (jusqu'en 1986). La situation du territoire saint-paulois en 1950 est assez homogène : on retrouve des noyaux de quartier à la Saline-les-Bains, à l'Ermitage-les-bains, à Saint-Gilles-les-Bains et à Grand Fond. Ces noyaux sont composés d'habitat principalement diffus, on reconnaît les zones défrichées et déboisées où quelques maisons sont installées. Le quartier de Boucan Canot est très peu urbanisé, il ne se développera qu'à partir des années 1960. À la Saline, on retrouve les maisons les plus grandes sur la ZPG, tandis qu'un habitat plus modeste est visible de l'autre côté du chemin de fer. À l'Ermitage-les-Bains, la situation est différente puisque les habitations se concentrent à l'arrière des plages, au sein du Domaine de l'Ermitage, laissant la ZPG libre. Au sud de Saint-Gilles-les-Bains, on voit déjà en 1950 se mettre en place une installation préférentielle en bord de mer, les parcelles sont collées les unes aux autres et la végétation ne laisse pas voir de chemin. L'urbanisation s'étend sans rupture jusqu'à la Ravine Saint-Gilles et reprend de manière plus dense au nord de celle-ci. L'installation se fait aux abords de la gare et du chemin de fer. À Grand Fond, l'urbanisation est sommaire, quelques maisons sont construites au sein de la ZPG. Déjà à cette période, la zone possédant le plus de chemins transversaux est le littoral de la Saline, où les chemins marquaient clairement les délimitations des parcelles de manière presque systématique, avec une régularité exemplaire. Le littoral de l'Ermitage-les-Bains était pourvu, à l'instar de la Saline, de nombreux chemins rendus visibles par des ruptures de la végétation. Au niveau de Saint-Gilles et de Grand Fond, l'installation est faite de manière préférentielle sur la ZPG, alors que l'arrière-pays se caractérise par l'absence d'urbanisation. *A contrario* de la Saline, ici ce sont les arbres qui marquent les ruptures entre les terrains.

Les Plans Directeurs de Saint-Paul de 1967 nous renseignent quant à eux sur l'organisation du territoire des quartiers à l'étude. En effet, Saint-Gilles-les-Bains ne possédait qu'un seul chemin non-cadastré, celui-ci se situait au sud du port, au niveau de la plage des Brisants. Cette plage disposait déjà à l'époque d'un parking ainsi que de restaurants à proximité. Le paysage littoral était déjà fermé en 1967, à cause du front d'habitation situé en bordure de la plage. Cependant, des accès sont disponibles à près de 1 km l'un de l'autre : le premier se fait par le parking, le second au niveau de l'espace vert de l'Ermitage-les-Bains (portion du littoral boisé par des filaos). La plage des Roches Noires connaît déjà la pression de l'urbanisation qu'on lui sait aujourd'hui. La situation à Grand Fond n'est pas bien différente à cette époque, l'urbanisation est déjà bien développée, les chemins transversaux se font plus rares qu'à la Saline mais existent toutefois : un à la Pointe des Aigrettes, un en face de la sortie de la Route Nationale, 3 parkings et un accès au nord du cimetière. Le Cap Homard bénéficiait déjà à l'époque d'un parking. Entre permanences et mutations, cet espace connaît une pression urbaine qui engendre deux problématiques : la fermeture des paysages littoraux et le manque d'accessibilité au rivage que cela engendre. Il faut cependant nuancer ces propos, car à l'époque les maisons s'installaient une à une à la place des filaos. Les clôtures ne représentaient pas de réels freins au regard sur la mer, elles étaient même rares.

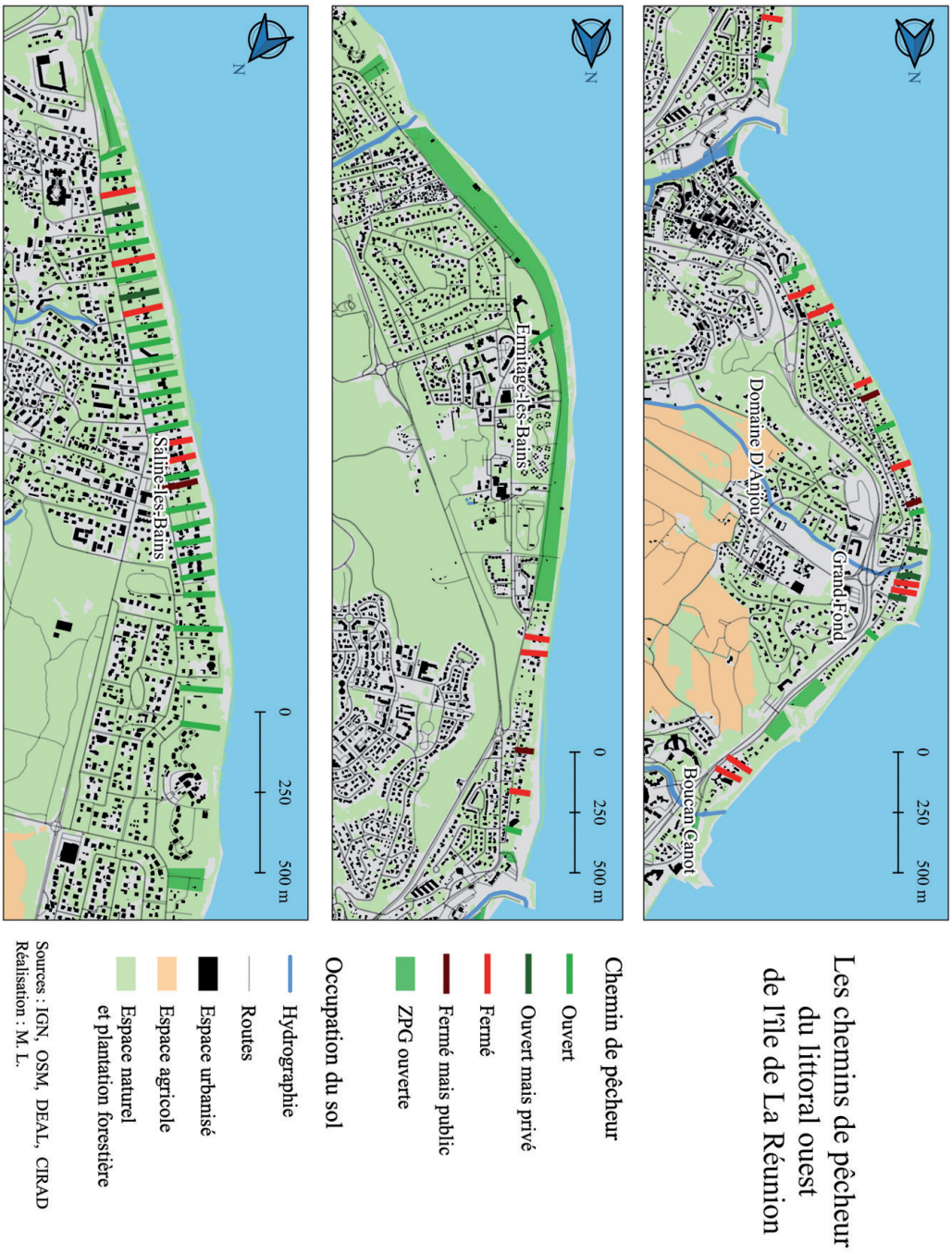
Impact de l'urbanisation sur les logiques de répartition des chemins de pêcheurs

En outre, il semble important de mieux comprendre leur répartition et les enjeux qui encouragent leur fermeture. Ces questions peuvent être abordées par la notion de la place[1]. Les enjeux de position se construisent à partir de codes normatifs (pratiques légitimes et illégitimes) fondés par la société. La place correspond ainsi à un lieu de collision entre les références, savoirs et images des individus en fonction de leurs expériences. Si on lie cette réflexion aux chemins de pêcheurs, on peut considérer que ces axes de circulations sont utilisés par ceux qui ne résident pas dans les maisons situées en première ligne. Il y a deux groupes sociaux qui se confrontent : ceux qui ont besoin de ces sentiers pour accéder au littoral, et ceux qui vivent en première ligne et se voient contraints d'avoir un couloir de circulation à proximité de leur mur de clôture. On peut donc supposer que les fermetures résultent d'une modification des liens entre la population de l'arrière-plage voire même de l'arrière-pays et des populations privilégiées. L'habitat sur le front de mer devient la « bonne place » d'un groupe spécifique qui souhaite exclure ceux qui appartiennent à une autre entité sociospatiale. La volonté d'exclusion s'insère donc dans une réflexion plus large sur les questions d'accès et l'étude des dynamiques spatiales.

Afin de confronter l'évolution urbaine à la distribution des chemins de pêcheurs, nous relevons les coordonnées de chacun d'entre eux sur le terrain en distinguant les chemins inaccessibles, des chemins ouverts. Ces relevés de terrains viendront compléter la lecture des photos aériennes.

1 Michel Lussault, *De la lutte des classes à la lutte des places*, Paris, B. Grasset, coll. « Mondes vécus », 2009.

Figure 2 : Typologie des chemins de pêcheurs du littoral ouest de l'île de La Réunion



La répartition des chemins de pêcheurs dépend ainsi de certaines dynamiques de peuplement et d'urbanisation qui peuvent expliquer leurs permanences et leurs mutations (figures 1 et 2). La portion du littoral restée publique à l'Ermitage-les-Bains a vu ses chemins disparaître car elle est totalement accessible, sans contrainte de

cohabitation ou de proximité imposée. La condition de place publique est justement basée sur le vide qui la compose. Ce vide permet aux individus d'organiser l'espace selon sa fonctionnalité. Les flux deviennent d'autant plus importants si le vide l'autorise[1]. En d'autres termes, l'espace laissé disponible à la circulation est garant de l'existence et de l'importance des flux : plus cet espace est vide, plus il accueillera de flux.

Quant au quartier de la Saline, on voit une permanence de 23 chemins sur les 30 qui existaient en 1950. Dans cette zone, les chemins bornent les parcelles, puisque l'on en trouve un approximativement tous les 50 m de façon très régulière. Ils résultent d'anciennes servitudes, sont exclus des parcelles cadastrées et sont souvent matérialisés par des poteaux électriques. Le cas des Brisants est différent : les ventes ne semblaient pas prendre en considération les accès, à l'époque il n'y avait pas de clôture donc les occupations se sont faites les unes accolées aux autres. De plus, cette zone résidentielle est encadrée par deux espaces publics : la plage des Brisants et le port au nord ainsi que la plage de l'Ermitage-les-Bains au sud.

Tandis qu'à Grand Fond, en 1950, l'espace était ouvert sur la plage : le faible besoin d'accès n'allait pas à l'encontre de l'installation des quelques maisons dispersées. Ainsi, 8 des 16 chemins ont été conservés dont 4 chemins privés mais ouverts au public. Cependant, au moment de l'étude, dans deux de ces chemins ouverts ont été posés des panneaux « passage privé » et « chemin privé interdit ». Ces accès sont, effectivement, installés sur des parcelles privées. Cette situation est exceptionnelle puisqu'à la Saline, 5 chemins ont disparu car ils étaient situés sur des parcelles privées. Les chemins de pêcheurs sont ainsi les témoins d'un enjeu sociétal majeur. Ils correspondent au vide agonal : ce vide qui reste soumis aux règles, tout comme aux rivalités. Ce constat résonne dans notre réflexion, car les chemins de pêcheurs sont justement le lieu du conflit entre le privé et le public.

Lorsque les chemins de pêcheurs sont publics, ils convoquent les questions de place et les enjeux de circulations. En effet, l'espace public peut se définir comme « une étendue ouverte et accessible, soumise au même droit pour tous »[2]. Sur ces sites de l'architecture du vide, il n'y a aucune propriété particulière, pas de minorité ni de majorité, le collectif prévaut. Ces espaces ont longtemps joué le rôle de lien entre tous et le fondement antique du pouvoir au peuple, de la démocratie. Mais Jacques Beauchard & Françoise Moncomble établissent un constat : partout, l'espace public est entré en déclin et le territoire se privatise de plus en plus au fil du temps.

On peut donc proposer quatre pistes de réponse :

– La permanence des chemins transversaux peut s'expliquer par l'installation d'une population de pêcheurs dans l'arrière-pays, celle-ci entraîne un usage quotidien des accès par nécessité. Ainsi, lors de la vente des parcelles de 1er front, ces chemins ont été conservés dans l'intérêt commun. En cela, ils peuvent correspondre aux servitudes transversales

1 Jean-Pierre Babelon, Colette Beaune et Pierre Nora, *Héritage*, n°2, 1-3, Paris, Gallimard, coll. « Les Lieux de mémoire », 1986.

2 Jacques Beauchard et Françoise Moncomble, *L'architecture du vide : espace public et lien civil*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, coll. « Essais », 2013.

au littoral. La permanence des chemins transversaux est donc encouragée par leur exclusion des parcelles cadastrées, de manière concertée. Exemple : la Saline-les-Bains.

- La disparition des chemins dans le DPM est logique : un lieu public rend accessible le rivage sans avoir à aménager d'accès par d'étroits couloirs. Ex : l'Ermitage-les-Bains.
- La disparition des chemins sur les parcelles privées peut s'expliquer notamment par l'absence d'un passage quotidien effectif, ce qui encourage les propriétaires à coller leurs clôtures les unes aux autres. Ex : Saint-Gilles-les-Bains (les Brisants).
- La faible présence de chemins peut s'expliquer lorsqu'un espace littoral ouvert s'urbanise très rapidement : sans nécessité de passage au préalable, la question de l'accès ne se pose pas, la densité de l'habitat augmente en resserrant le maillage des parcelles et les chemins se font rares ou sont réservés aux propriétaires. Ex : Grand Fond.

De ces quatre hypothèses, nous pouvons établir un constat : la chronologie des peuplements et de l'urbanisation semble avoir un impact sur la répartition des chemins de pêcheurs. Pour penser ces dynamiques spatiales et notamment ces problématiques d'accès, il faut mettre en exergue deux éléments importants : les limites et leur franchissement. Jean-Christophe Gay[1] parle de tomogenèse. Ce terme signifie l'apparition de démarcation, de section et, plus précisément, elle est représentée par tous les éléments matériels et immatériels qui s'apparentent à des bornes. La borne est le symbole de l'appropriation ou du retranchement.

Ainsi, lorsque l'on parle de « fermeture » des chemins de pêcheurs dans la presse locale, on fait appel à la notion d'exclusion. Force est de constater que les espaces de fermetures sont omniprésents dans notre société : véhicules, terrains… Chaque espace est borné et tous les jours, nous traversons une multitude d'unités spatiales. La communication entre certaines unités juxtaposées est parfois interdite par des barrières : murs, clôtures, végétation dense… Dans ce cas, seuls les espaces dits de synapses, matérialisés par le portail par exemple, permettront l'accès tout en filtrant la circulation. Ces différentes stratégies s'illustrent dans la problématique des chemins de pêcheurs : les fermetures sont parfois progressives par le délaissement ou la végétalisation créant un obstacle au passage. Dans d'autres cas moins subtils, on observe l'installation d'un portillon équipé d'un verrou ou même l'élévation d'un mur entravant le passage de façon définitive.

Cette dualité soulève également la question de l'intérieur et de l'extérieur. Le chemin de pêcheurs est un étroit couloir enserré par deux clôtures. Ces murs protègent les terrains et habitations des populations résidentes et l'on voit régulièrement ces murs s'élever d'un ou plusieurs rangs de brique afin de mieux préserver l'intimité, de

1 Jean-Christophe Gay, *L'homme et les limites*, Paris, Economica-Anthropos, coll. « Géographie », 2016.

mieux se cacher des potentiels regards de l'extérieur. Ces éléments de défense sont d'autant plus efficaces et perfectionnés que l'occupant des lieux a une position sociale élevée[1]. Les limites s'épaississent notamment entre domaine privé et domaine public à mesure que les populations qui les fréquentent se différencient par leur statut social. La fermeture de ces chemins résulterait sûrement d'un entre-soi entre voisins partageant des représentations et des pratiques communes. Des valeurs et lieux communs qui fonderaient, finalement, un patrimoine à conserver paradoxalement par une fermeture. Ce constat encourage à sortir du rapport binaire de l'espace public ou privé pour s'intéresser au concept du commun. Les communs sont des ressources ayant des utilisateurs qui s'accordent sur leur gouvernance de façon collaborative[2]. Ici, les chemins seraient donc des communs entre public et privé dont les populations résidentes souhaitent contrôler la gestion. Nous reviendrons sur ce propos.

Les chemins de pêcheurs : marqueurs de l'évolution de la maritimité et enjeux de valorisation

Évolution des degrés de maritimité en fonction des usages

À l'origine, ces chemins transversaux permettaient de rejoindre le littoral depuis l'axe du chemin de fer ou depuis les noyaux d'habitations situés dans l'arrière-pays. L'appellation « chemin de pêcheurs » donne de prime abord le lien entre ces sentiers et leur fonction. Leur utilité les détermine et justifie leur existence. Ils témoignent en cela des forts degrés de maritimité des individus. Ce néologisme[3] renvoie aux actions des hommes par rapport au milieu maritime et aux diverses manières de s'approprier ce territoire en fonction des préférences, images et représentations collectives.

Dans le but de mieux saisir et analyser ces représentations, nous avons élaboré un questionnaire sur la problématique des chemins de pêcheurs en travaillant plusieurs thématiques : l'environnement, le littoral, les activités littorales, et enfin les chemins de pêcheurs. Chaque thématique sert l'objectif de déterminer les valeurs des répondants ainsi que leurs pratiques et leurs représentations du littoral réunionnais, plus particulièrement sur la côte ouest. Le questionnaire fermé est mis en forme et diffusé sur internet à partir du logiciel Sphinx Déclic en respectant le RGPD. Un texte introductif présente l'objectif du questionnaire ainsi que la démarche scientifique de l'étude. L'échantillon est choisi de manière aléatoire grâce à Raosoft Sample Size Calculator pour avoir un niveau de confiance à 95% et une marge d'erreur à 8%, ce qui reste raisonnable en raison de la courte période de récolte des données. En effet, le questionnaire a circulé du 12 juillet 2021 au 12 aout 2021. Il était ainsi

1 Jean-Christophe Gay, *Les Discontinuités spatiales*, Paris, Economica, 1995.
2 Daniela Festa, Dulong de Rosnay et Diego Miralles Buil, *Notion en débat : les communs, Géoconfluences*, Ressources de géographie pour les enseignants, 2018 : http://geoconfluences.ens-lyon.fr/informations-scientifiques/a-la-une/notion-a-la-une/communs.
3 Françoise Péron et Jean Rieucau, *La maritimité aujourd'hui* [actes du colloque international, Paris, 25-26 novembre 1991], Paris, Éditions L'Harmattan, coll. « Géographie et cultures », 1996.

demandé au moins 150 réponses et nous en avons récolté 192. Cependant, un effort particulier est fait au niveau de la représentativité des différents groupes établis parmi les répondants : tranche d'âge, période de résidence à La Réunion, proximité résidence/littoral et enfin selon la commune de résidence : 92,9% des répondants sont issus des tranches d'âge 25-64 ans. On peut voir que l'intérêt des répondants pour ce questionnaire dépend de leur territorialisation : une majorité des individus (85,9 %) vivent à La Réunion depuis plus de 10 ans, 7,4% entre 4 et 10 ans, 4,7% entre 1 et 3 ans et 2% depuis moins d'un an. D'ailleurs, 61,8 % vivent à proximité des côtes, expliquant leur intérêt pour ces questions d'accès. De la même manière, la commune la plus représentée est Saint-Paul (34,2 %) et en particulier les quartiers de la Saline-les-Bains (34,7 %) et de Saint Gilles-les-Bains (22,4 %).

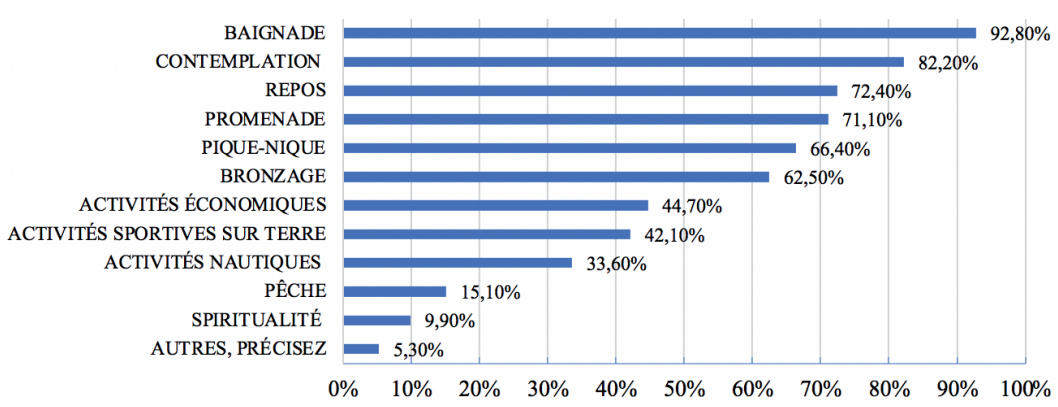
Les données recueillies sont quantitatives et qualitatives et permettent à la fois d'identifier les préférences des répondants quant aux types de côtes fréquentées, mais aussi en termes d'usages. L'ensemble de ces analyses sont codées et mises en forme sur le logiciel NVivo.

Ainsi, les différentes maritimités interrogées sont créées à travers des actions faites sur le territoire littoral. Ces dernières appartiennent à la dimension symbolique et déterminent des identités agissant comme déterminants socioculturels. Cependant, dès les années 1970, de nombreuses études scientifiques exposent la vulnérabilité des côtes récifales et des littoraux à l'échelle mondiale. La côte ouest de La Réunion n'y déroge pas, notamment avec la croissance de l'urbanisation et la multiplication des usages. Entre mesures de protection et aménagements, les politiques locales mettent en œuvre des outils afin de protéger le littoral et plus particulièrement le récif. En 1997, le Parc marin de La Réunion est créé, il sera suivi en 2000 par le projet de réserve naturelle marine qui aboutira en 2007 à la création de la Réserve Naturelle Marine de La Réunion.

En parallèle, les législations et plans d'aménagements évoluent en intégrant désormais le schéma de mise en valeur de la mer (SMVM) afin d'établir les orientations d'aménagement et de protection des communes littorales. En revanche, cette valorisation des côtes réunionnaises doit composer avec les restrictions et interdictions de certaines activités de pêche, de ramassage ou de mouillage sur les côtes récifales imposées par le préfet[1]. Dès lors, la plupart des chemins de pêcheurs perdent leur fonctionnalité, la pêche ne pouvant plus se pratiquer au sein de la zone protégée étendue sur les 40 km de côtes allant du Cap la Houssaye à l'Étang-Salé.

1 Fabien Brial, « Développement durable, gouvernance et insularité : le cas de la réserve naturelle marine de La Réunion », *Revue francaise d'administration publique*, vol. n°134, n°2, 2010, p. 395-411.

Figure 3 : Classement des usages du littoral réunionnais en 2021



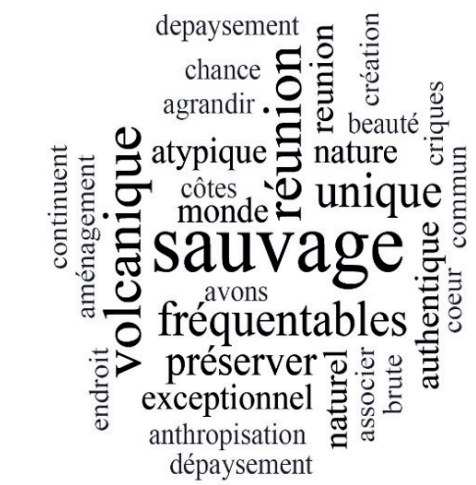
AUTRES, PRÉCISEZ : Photographie, Rencontre amicale, Palme masque tuba, Marche aquatique, Détente sur le sable, Initiatives Océanes, Beach-tennis et beach-volley, Camping.

Au-delà du changement de fonction lié à l'interdiction de la pêche, on voit s'affirmer une modification fondamentale dans les perceptions et les usages qui sont fait sur la côte ouest de l'île (figure 3). Les usages pratiques laissent place à l'augmentation des usages à caractère récréatif, contemplatif et ludique. Ainsi, les sports nautiques sont de plus en plus nombreux, notamment avec la pratique du surf et du kite surf ou encore du stand up paddle qui se développent dans la réserve[1]. À cela s'ajoutent des pratiques balnéaires contemporaines comme la baignade, le bronzage, la plongée en masque et tuba. Ces usages se localisent de façon préférentielle en fonction du type de côte. Ainsi, les plages de sable blanc sont donc jugées les plus attractives suivies par les côtes volcaniques, les plages de sable noir, le sentier littoral Est et enfin, en dernière position, le sentier littoral Nord.

Enfin, l'attrait pour le littoral comme paysage et cadre de vie explose. Nombreux sont les individus qui, sans pratiquer le littoral, souhaitent y résider afin de bénéficier du climat avantageux ainsi que de la qualité paysagère que cela procure depuis leur habitation. Les résultats de notre étude (figure 4) vont en ce sens : les côtes de sable blanc sont jugées comme plus attractives car elles appellent les représentations liées aux vacances, au soleil, à la détente, y résider semble donc plus agréable. Par ailleurs, les côtes volcaniques sont moins peuplées et cela est sûrement leur meilleur atout puisqu'elles sont jugées attractives grâce à leur côté sauvage et préservé. Ces littoraux sont plus à approcher en termes de complémentarité que de concurrence.

1 Sébastien Guiltat, « Le rôle des sports côtiers dans le développement territorial de l'Ouest de La Réunion : entre nouvelle maritimité et jeux d'acteurs », 2011, p. 516.

Figure 4 : Représentations des différents types de côtes à La Réunion



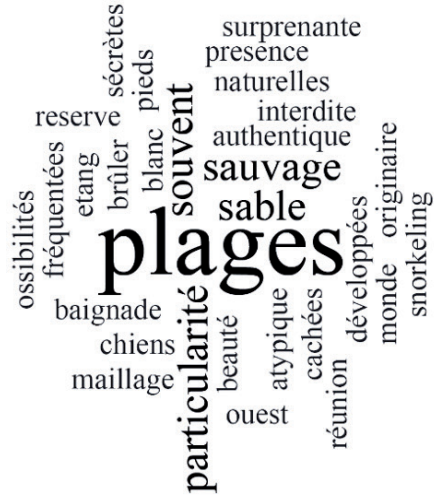
Côte rocheuse (Sud de l'île)



Plage de sable blanc



Grève (côte Est de l'île)



Plage de sable noir

Les chemins de pêcheurs sont donc devenus des couloirs de circulations privilégiés pour rendre accessibles les côtes les plus attractives. 90% des enquêtés en ont déjà entendu parler, notamment par la presse et 81% les fréquentent régulièrement. On apprend même que 91% des répondants souhaiteraient en savoir plus à propos de l'histoire des chemins de pêcheurs.

De l'identité sociospatiale à la valorisation

Les chemins de pêcheurs sont à la fois des supports écologiques et culturels : écologiques, car ils sont les dernières coupures d'urbanisation qui maintiennent une

diversité d'accès à la côte et culturels en ce qu'ils témoignent d'une appropriation ancienne du littoral. C'est cette même appropriation qui pourrait évoluer vers une patrimonialisation. Cependant, il semble difficile de prime abord de proposer les chemins de pêcheurs comme ayant une valeur patrimoniale, en effet, ceci demanderait d'identifier des groupes sociaux qui reconnaissent ces sentiers comme de réels supports culturels, voire comme objet patrimonial. Mais dans ce cas, de quel patrimoine pourrait-il s'agir ? Lorsque l'on s'attarde à réfléchir à propos des composantes du « patrimoine maritime », on voit se développer deux types d'objets. Les patrimoines concrets comme les bâtiments et aménagements portuaires ou encore les sociétés de « gens de la mer » et les patrimoines abstraits comme les paysages ou les éléments écologiques.

Ainsi, degrés de maritimité et patrimoine sont des notions qui semblent pouvoir s'entrecroiser sur le territoire littoral. Ces deux termes font appel à des constructions sociales évolutives qui sont soumises aux perceptions de différents groupes sociaux. Cette construction a porté des réappropriations d'héritages, et c'est ici qu'apparaît toute l'importance de lier un support de maritimité comme les chemins de pêcheurs à la notion de patrimoine. Cette dernière supposant que ces territoires sont porteurs de sens et de représentations en fonction des époques et des pratiques.

En effet, lorsque G. Di Méo théorise le lien entre patrimoine, identité et territoire en 1994[1], il utilise les concepts de territoire et de patrimoine comme des ciments identitaires qui remettent en question tous deux le lien spatial des individus et des groupes sociaux. L'analyse de notre article s'inscrit dans cette démarche puisque l'on souhaite interroger la territorialisation des chemins et leur histoire maritime bien éloignée des usages d'aujourd'hui.

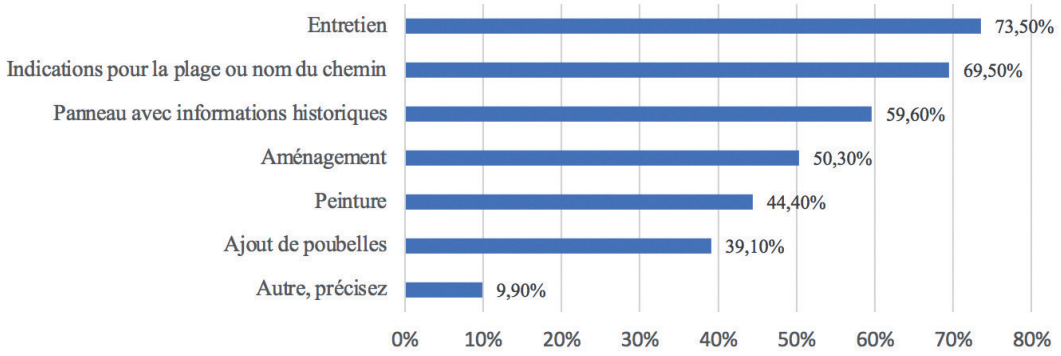
C'est ce ciment d'identité que l'on pourrait utiliser pour justifier l'importance des conflits qui émergent autour des questions d'ouverture et de fermeture de ces chemins. Ces conflits se développent sur un territoire contesté. La première étape de ce raisonnement pourrait déjà les faire apparaître comme bien commun, puisqu'ils semblent tout de même convoquer des questions d'identité sociospatiale comme les nombreux conflits d'appropriation le démontrent. La théorie des communs a été développée en 1968 par Garrett Hardin[2] puis discutée en 1990 en par Elinor Ostrom[3] et s'est largement diffusée dans divers champs disciplinaires allant de l'écologie à la sociologie en passant par l'économie. Les auteurs développent que les communs ou communaux sont des ressources qui sont difficilement attribuables à des droits de propriété individuelle et qui sont en proie à des rivalités. Présenter les chemins de pêcheurs sous l'angle des biens communs serait intéressant dans la mesure où ils sont nécessaires à tous concernant les questions d'accès. Il existe plusieurs solutions pour permettre la sauvegarde de ces accès : la nationalisation, les chemins seraient tous les biens de l'État et réintègreraient ainsi le DPM ; la privatisation, celle-ci serait

1 Guy Di Méo, « Patrimoine et territoire, une parenté conceptuelle », *Gallica*, 1994.
2 Garrett Hardin, « The Tragedy of the Commons », *Science*, vol. 162, n°3859, 1968, p. 1243-1248.
3 Elinor Ostrom, *Governing the commons: the evolution of institutions for collective action*, Cambridge, United Kingdom, Cambridge University Press, coll. « Canto classics », 1990.

ambivalente, car elle permet l'appropriation, mais bien encadrée celle-ci pourrait permettre une valorisation et une gestion commune de cette ressource collective ; ou une solution alternative qui est la gestion collaborative d'acteurs locaux et territorialisés dans la défense et l'encadrement des pratiques concernant les chemins de pêcheurs. L'association Agir pour la Défense du Domaine Public Maritime et de l'Environnement (ADDPME) porte d'ores et déjà l'ambition de défendre ces chemins et leur caractère public.

Bien que ces chemins soit nécessaires et revendiqués, ils semblent peu valorisés, rendant leur potentielle patrimonialisation discutable : les individus leur accordent une moyenne de 5,8/10 en terme d'attractivité. Entretenir ces chemins leur serait favorable. De la même manière, afin de favoriser leur permanence et leur mise en valeur, il serait intéressant de les indiquer avec un panneau et au mieux, de les nommer comme des voies de circulation. La valorisation de ces chemins comme élément de patrimoine demanderait également à ce que l'on informe de leur but initial, de leur histoire. Certains aménagements pourraient améliorer leur qualité esthétique (figure 5).

Figure 5 : Les solutions proposées pour rendre les chemins de pêcheurs plus attractifs



Les réponses étaient suggérées dans le questionnaire et issues d'une enquête exploratoire.

Les autres réponses traitent en partie de l'identité des chemins de pêcheurs : indiquer leur localisation, les baptiser du nom de la personnalité locale ou nationale connue pour son engagement pour la protection du littoral ou du milieu marin et informer sur leur histoire. Ou de leur entretien : suppression des tags et ordures, embellissement, remplacer les murs par des haies ou des clôtures en bois, ramassage des déjections d'animaux, élargissement des chemins, végétalisation des chemins et enfin favoriser les accès aux personnes à mobilité réduite. En revanche, deux réponses prennent le parti de les laisser en l'état pour sauvegarder leur charme ou de ne pas les valoriser afin qu'ils ne soient pas bien visibles et connus.

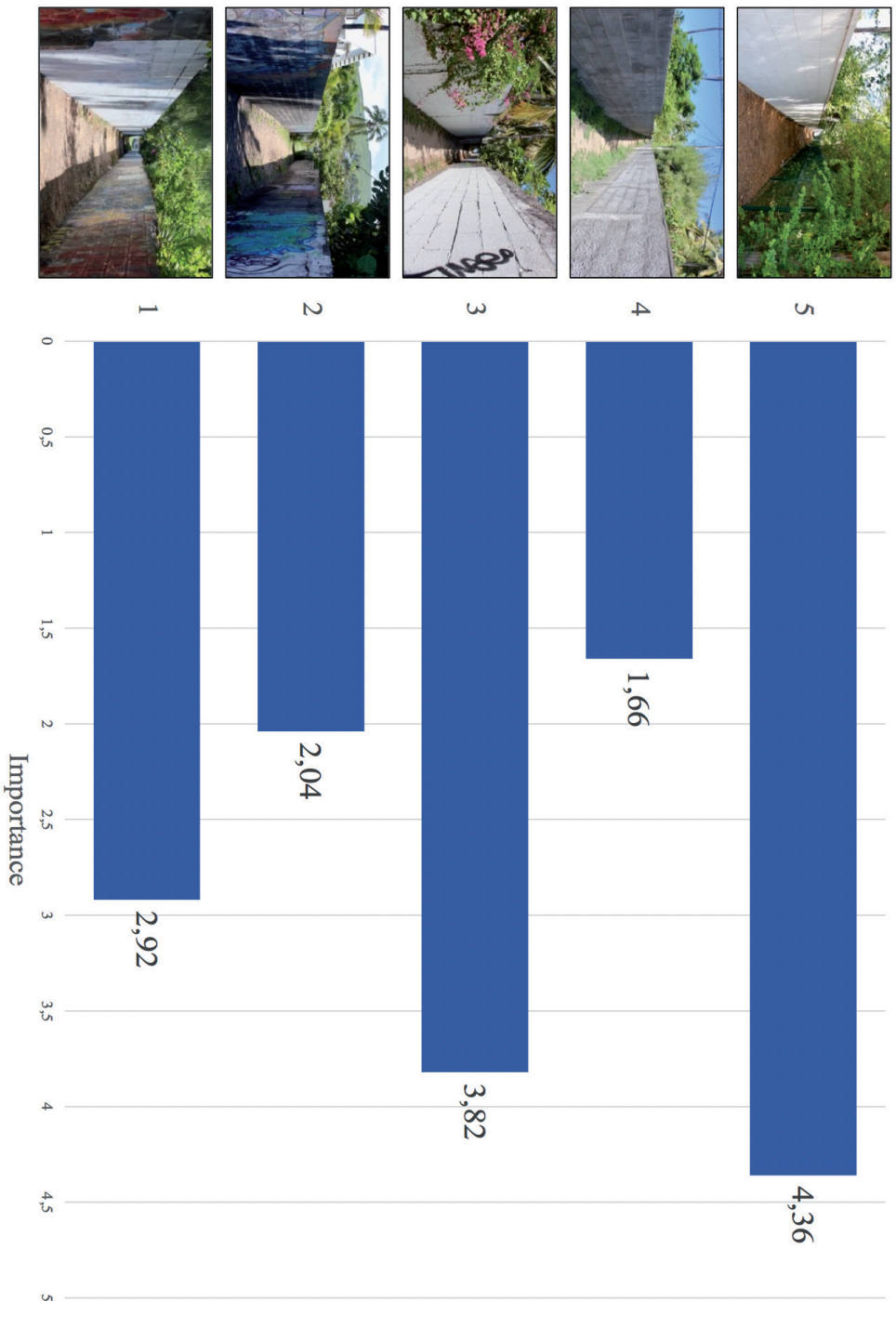
Discuter de leur mise en valeur en tant que bien commun voire de patrimoine, c'est avant tout proposer une sauvegarde des chemins existants tout en se réappropriant ces territoires d'autrefois. Pour cela, il faut identifier ce qui les rend attractifs (figure 6) afin de sensibiliser le public. Les résultats indiquent une préférence pour les chemins 5 et 3. Notre analyse permet donc de faire ressortir que l'attractivité est plus grande

lorsque les chemins sont propres, que les clôtures sont des murs peints en blanc et propres ou des grillages, qu'une végétation est présente (fleurs ou haies) et que le sol est, soit un sentier de sable se dessinant parmi les herbes, soit un sol lisse tapissé de feuilles mortes. La lisibilité du couloir joue également un rôle, le jeu de perspective entraîne soit un sentiment d'oppression, soit un sentiment d'ouverture.

Que ces chemins soient des espaces d'exclusion ou des témoins du passé, l'attractivité de ce territoire déterminera sans nul doute le caractère mineur ou majeur que l'on accorde à sa potentielle valeur commune voire patrimoniale. Souvent, la mobilisation des individus s'organise et « s'intensifie si le patrimoine en question est menacé »[1]. Il est alors temps de déterminer si au-delà des questions d'accès, la fermeture de ces chemins n'entraîne pas avec elle les vestiges des usages maritimes d'une autre époque.

1 M. Gravari-Barbas, « Le "Sang" et le "sol" : le patrimoine, facteur d'appartenance à un territoire urbain », dans Joël Bonnemaison, Luc Cambrézy, Laurence Quinty Bourgeois (dir.), *Le territoire, lien ou frontière ? : identités, conflits ethniques, enjeux et recompositions territoriales*, 1995, p. 9.

Figure 6 : Classement des chemins de pêcheurs en fonction de leur attractivité



L'échelle du graphique est un indice d'importance calculé comme le rang moyen auquel la modalité a été citée.

Conclusion

En définitive, les dynamiques spatiales qui agissent sur les chemins de pêcheurs dépendent à la fois des questions d'accès et des identités socioculturelles qu'ils véhiculent. Nous avons pu identifier les distinctions législatives entre les servitudes transversales et les chemins de pêcheurs afin de mieux comprendre la progressive fermeture du littoral. Finalement, on assiste à une confrontation entre l'évolution des usages, des maritimités et des divers documents d'urbanisme. Ces superpositions de problématiques aboutissent à des enjeux qui éclairés par l'histoire, proposent une nouvelle lecture des chemins de pêcheurs. Cette vision novatrice pourrait leur accorder une valeur patrimoniale et *a minima* une reconnaissance de bien commun afin de sauvegarder leur répartition actuelle à défaut de pouvoir recréer l'ouverture. Entre urbanisation croissante des rivages et modification des degrés de maritimité, l'enjeu majeur reste de favoriser le développement durable et sauvegarder les espaces publics pour désenclaver les côtes tout en transmettant aux générations futures la mémoire spatiale des habitudes d'autrefois.

Bibliographie

Babelon J.-P., Beaune C. et Nora P., *Héritage*, n°2, 1-3, Paris, Gallimard, coll. « Les Lieux de mémoire », 1986.

Beauchard J. et Moncomble F., *L'architecture du vide : espace public et lien civil*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, coll. « Essais », 2013.

Bourgou M. et Miossec J.-M., *Les littoraux : enjeux et dynamiques*, Paris, Presses universitaires de France, coll. « Licence géographie », 2010.

Brial F., « Développement durable, gouvernance et insularité : le cas de la réserve naturelle marine de La Réunion », *Revue francaise d'administration publique*, vol. n°134, n°2, 2010, p. 395-411.

Cazes-Duvat V. et Paskoff R., *Les littoraux des Mascareignes entre nature et aménagement*, Paris – Budapest – Torino, L'Harmattan, coll. « Milieux naturels et sociétés, approches géographiques », 2004.

Corbin A., *Le Territoire du vide : l'Occident et le désir du rivage, 1750-1840*, Paris, Flammarion, coll. « Champs 218 », 1990.

Di Méo G., « Patrimoine et territoire, une parenté conceptuelle », *Gallica*, 1994.

Fontaine G., « Tourisme et littoral à l'île de La Réunion », *Travaux & documents*, *Approches des littoraux réunionnais et martiniquais*, Saint-Denis de La Réunion, Université de La Réunion, Faculté des Lettres et des Sciences Humaines, 2007, p. 65-83.

Festa D., Dulong de Rosnay M. et Miralles Buil D., *Notion en débat : les communs*, *Géoconfluences*, Ressources de géographie pour les enseignants, 2018 : http://geoconfluences.ens-lyon.fr/informations-scientifiques/a-la-une/notion-a-la-une/communs.

Fortier M., *La délimitation du Domaine Public à l'île de La Réunion*, École des Géomètres et Topographes, 2005.

Gay J.-Ch., *Les Discontinuités spatiales*, Paris, Economica, 1995.

—, *L'homme et les limites*, Paris, Economica-Anthropos, coll. « Géographie », 2016.
Gravari-Barbas M., « Le "Sang" et le "sol" : le patrimoine, facteur d'appartenance à un territoire urbain », dans Bonnemaison Joël, Cambrézy Luc, Quinty Bourgeois Laurence (dir.), *Le territoire, lien ou frontière ? : identités, conflits ethniques, enjeux et recompositions territoriales*, 1995, p. 9.
Guiltat S., « Le rôle des sports côtiers dans le développement territorial de l'Ouest de La Réunion : entre nouvelle maritimité et jeux d'acteurs », 2011, p. 516.
Hardin G., « The Tragedy of the Commons », *Science*, vol. 162, n°3859, 1968, p. 1243-1248.
Jauze J.-M., « L'urbanisation de l'île de La Réunion : évolution et modèles de villes », *Cahiers de géographie du Québec*, vol. 42, n°16, 2005, p. 195-221.
Klein J., « Les arrière-plages plantées en filaos à La Réunion : les enjeux de protection d'un espace naturel "construit" », dans Paul Arnould et Éric Glon (dir.), *La nature a-t-elle encore une place dans les milieux géographiques ?*, Paris, Éditions de la Sorbonne, coll. « Géographie », 2005, p. 151-165.
Légifrance, *Code de l'urbanisme*, 2021.
—, *Code général de la propriété des personnes publiques*, 2021.
Lussault M., *De la lutte des classes à la lutte des places*, Paris, B. Grasset, coll. « Mondes vécus », 2009.
Ministère de la cohésion des territoires et des relations avec les collectivités territoriales, *Guide sur les dispositions opposables du PLU*, mars 2020.
Moya J.-Ph., *Gestion de la fréquentation des plages : la problématique des accès à la mer : application à la côte ouest de l'île de La Réunion*, Mémoire de maîtrise sous la dir. de Virginie Cazes-Duvat, Université de La Réunion, 2000, 131 p.
Ostrom E., *Governing the commons: the evolution of institutions for collective action*, Cambridge, United Kingdom, Cambridge University Press, coll. « Canto classics », 1990.
Paulet J.-P., *L'homme et la mer: représentations, symboles et mythes*, Paris, Economica Anthropos, coll. « Géographie », 2006.
Péron F. et Rieucau J., *La maritimité aujourd'hui* [actes du colloque international, Paris, 25-26 novembre 1991], Paris, Éditions L'Harmattan, coll. « Géographie et cultures », 1996.
Prieur L., « L'accès au rivage », *Revue juridique de l'environnement*, n° spécial, 2012, p. 93-103.
Vienne G., *La « loi littoral » à La Réunion*, Université de La Réunion, 1996.