



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE



Ministère de l'Écologie
et du Développement Durable

Document de travail

METHODES – ETUDES - SYNTHESSES



TOURISME, LOI LITTORAL, ET ECONOMIE DE L'ENVIRONNEMENT

DOMINIQUE BUREAU

Site internet : <http://www.ecologie.gouv.fr>
20 avenue de Ségur – 753002 Paris 07 SP

DIRECTION DES ETUDES ECONOMIQUES ET DE L'EVALUATION ENVIRONNEMENTLE

SOMMAIRE

P.3 : INTRODUCTION

P.4 : VALORISATION ECONOMIQUE ET PROTECTION DU LITTORAL

- Le modèle
- Non constructibilité des espaces remarquables
- Equilibre et optimum collectif
- Les modalités de l'intervention publique

P.10 : CONCLUSION

RÉSUMÉ

Près de vingt ans après sa publication, la loi littoral reste controversée. Pour les uns, elle constitue un élément irremplaçable de protection de l'environnement, et les tentatives de la remettre en cause ne traduisent que la pression d'intérêts particuliers contre l'intérêt général. Pour les autres, il convient non seulement d'améliorer la qualité de la réglementation d'application de cette loi dans une perspective de meilleure sécurité juridique, mais aussi de l'assouplir, pour favoriser notamment l'activité touristique.

Cet argument « économique » mérite d'être approfondi. Il est en effet notable que l'un des points particulièrement examinés au titre de « l'intégration sectorielle », dans le cadre de la première revue en 1996, par l'OCDE, des performances environnementales de la France, concernait justement le littoral.

La loi littoral était ici jugée très favorablement, les conclusions insistant même sur la nécessité d'en améliorer l'effectivité dans un contexte de décentralisation. Le raisonnement sous-jacent mettait en avant l'intérêt écologique des zones littorales et estuariennes, mais en fait et surtout, leur intérêt économique, rappelant le poids de l'activité touristique dans le PIB français, et la part de l'emploi lié au tourisme dans ces espaces. Il était souligné en effet que l'activité touristique est basée sur l'existence de ressources naturelles sur lesquelles elle exerce, en retour, des pressions considérables. Dès lors, la pérennité de cette activité apparaissait liée à la bonne gestion de ces pressions qu'exerce ce secteur sur de les ressources naturelles dont il dépend, et des conflits associés, notamment pour l'utilisation du foncier.

La gestion du littoral constitue donc un cas d'école pour l'évaluation économique environnementale.

A l'encontre du débat public qui tend à opposer les deux objectifs de la protection de l'environnement et de la valorisation économique visés par la loi littoral, une analyse économique souligne en effet qu'ils sont intimement liés si l'attractivité touristique est déterminée par la qualité des sites.

Dès lors les dispositions protectrices de la loi littoral peuvent être justifiées, non seulement par la valeur environnementale des sites, mais aussi parce qu'elles concourent à leur valorisation économique globale, ce que n'internalisent pas spontanément les intérêts privés concernés. Les externalités associées à l'usage du littoral étant par ailleurs nombreuses, un élargissement de la panoplie des instruments incitatifs (fiscalité, marchés de permis ou de servitude) est souhaitable.

L'analyse est ici menée du strict point de vue théorique mais on dispose maintenant des méthodes de valorisation des aménités et de modélisation qui permettent de l'appliquer empiriquement à des cas concrets.

INTRODUCTION

Près de vingt ans après sa publication, la loi littoral reste controversée. Pour les uns, elle constitue un élément irremplaçable de protection de l'environnement, et les tentatives de la remettre en cause ne traduisent que la pression d'intérêts particuliers contre l'intérêt général. Pour les autres, il convient non seulement d'améliorer la qualité de la réglementation d'application de cette loi dans une perspective de meilleure sécurité juridique, mais aussi de l'assouplir, pour favoriser notamment l'activité touristique.

Cet argument « économique » mérite d'être approfondi. Il est en effet notable que l'un des points particulièrement examinés au titre de « l'intégration sectorielle », dans le cadre de la première revue en 1996, par l'OCDE, des performances environnementales de la France, concernait justement le littoral.

La loi littoral était ici jugée très favorablement, les conclusions insistant même sur la nécessité d'en améliorer l'effectivité dans un contexte de décentralisation. Le raisonnement sous-jacent mettait en avant l'intérêt écologique des zones littorales et estuariennes, mais en fait et surtout, leur intérêt économique, rappelant le poids de l'activité touristique dans le PIB français, et la part de l'emploi lié au tourisme dans ces espaces. Il était souligné en effet que l'activité touristique est basée sur l'existence de ressources naturelles sur lesquelles elle exerce, en retour, des pressions considérables. Dès lors, la pérennité de cette activité apparaissait liée à la bonne gestion de ces pressions qu'exerce ce secteur sur de les ressources naturelles dont il dépend, et des conflits associés, notamment pour l'utilisation du foncier.

La gestion du littoral constitue donc un cas d'école pour l'évaluation économique environnementale. Dans cette perspective, on se propose de montrer comment peuvent s'y appliquer les concepts de l'économie de l'environnement. A cet égard, la première partie développe un modèle stylisé, permettant de comprendre pourquoi, à l'encontre des arguments mis en avant par ceux qui souhaitent l'assouplissement de cette loi, des dispositions telles que celles contenues dans la loi littoral peuvent se justifier économiquement, sans même recourir à un critère de protection écologique, simplement pour assurer la meilleure valorisation économique de ces territoires. Le modèle utilisé est volontairement très schématique, et ne vise qu'à illustrer des concepts qui sont de portée générale. En particulier, il n'examine pas la dynamique de l'urbanisation et les éventuelles contraintes d'irréversibilité qui pourraient affecter l'équilibre à long terme du territoire. Il permet cependant de montrer aussi comment une panoplie d'instruments plus diversifiée serait souhaitable.

La seconde partie vise à montrer, dans cette même perspective pédagogique, que l'on peut disposer des données et outils de modélisation pour concevoir et évaluer la mise en œuvre de ce type d'instruments.

L'analyse est ici menée du strict point de vue théorique mais on dispose maintenant des méthodes de valorisation des aménités et de modélisation qui permettent de l'appliquer empiriquement à des cas concrets.

I – VALORISATION ECONOMIQUE ET PROTECTION DU LITTORAL

1-1 Le modèle

On considère un territoire d'aire Q dont la propriété est répartie en parcelles de taille identique (pour simplifier), correspondant à l'unité de surface. A chaque parcelle q peut être associé un indice d'aménité intrinsèque $a(q)$ lié à sa valeur naturelle ou paysagère, et potentiellement trois usages possibles : espace naturel protégé, urbanisation diffuse, complexe touristique.

On suppose, pour simplifier, que la destination en espace protégé est exclusive de toute forme d'urbanisation. Ces espaces protégés procurent des aménités à l'ensemble de la zone considérée. On suppose à cet égard que ces aménités peuvent être agrégées sous forme d'un indice synthétique (A). Classant les parcelles en rang croissant $q \in [0, Q]$ en fonction de leur intérêt en termes d'aménités ($a(q)$), cet indice s'écrit donc :

$$A = \int_{\text{espaces protégés}} a(q) dq \quad (1)$$

On suppose que l'activité touristique s'exerce sur un marché concurrentiel très vaste. Dans l'hypothèse où une parcelle fait l'objet d'urbanisation touristique lourde (on parlera alors de « complexe touristique »), la prix du foncier (v_t) correspondant capitalisera donc la marge associée à cette activité. On supposera qu'il peut être affecté par les éléments suivants :

- l'intérêt, en termes d'aménités, de la parcelle concernée ($a(q)$),
- l'indice d'aménités (A) global procuré par les espaces protégés du site dans leur ensemble,
- le degré d'urbanisation (Z) ou plus généralement la qualité naturelle des espaces avoisinant, en urbanisation diffuse,
- les rejets polluants (R) des autres activités économiques, industrielles, agricoles ou d'aquaculture.

Enfin on suppose que la congestion touristique (T) sur la zone considérée dégrade la recette touristique. Dans ces conditions, la valeur foncière d'une telle parcelle peut s'écrire :

$$v_t = \bar{v}_t + a(q) + \alpha A - \beta T - \gamma Z - \delta R \quad (2)$$

\bar{v}_t reflète la marge de l'activité touristique en général. Les coefficients $\alpha, \beta, \gamma, \delta > 0$ traduisent la manière dont cette marge est dépendante de l'isolement de ce complexe touristique particulier (ou au contraire de la saturation de la zone à cet égard) ; et de la qualité des autres espaces de la zone littoral considérée. Pour l'indice de congestion touristique (T), on prendra simplement la surface totale des parcelles transformées en complexe touristique.

S'agissant des autres parcelles urbanisées, on retiendra une formulation plus simple, où le prix du foncier – supposé, là encore, résulter d'une concurrence sur un marché très large – dépend seulement de l'intérêt du site, mais avec un coefficient plus faible, et de l'indice synthétique d'aménité (A). Par ailleurs, on suppose que le choix d'un « degré d'urbanisation » z inférieur à celui \bar{z} qui serait spontanément choisi en l'absence de toute régulation représente un coût actualisé $\frac{1}{2} \lambda (\bar{z} - z)^2$. Finalement, on retient pour ce type de parcelle la valeur foncière :

$$v_u = \bar{v}_u + (1 - \rho) a(q) + \alpha A - \frac{1}{2} \lambda (\bar{z} - z)^2, \quad \rho \in [0, 1] \quad (3)$$

Comme pour \bar{v}_t , \bar{v}_u est donc un paramètre de référence, représentatif du marché foncier « national ».

Par ailleurs, on supposera que le degré d'urbanisation des espaces diffus vaut :

$$Z = \int z(q) dq \quad (4)$$

urbanisation diffuse

Enfin, on ne retiendra des interactions avec les autres activités économiques que ce qui concerne leurs rejets polluants (R). A cet égard, on retiendra que le profit π de ces industries croît avec leurs rejets suivant la spécification :

$$\pi = \pi(R - \bar{R}); \pi' \geq 0; \pi'(0) = 0 \quad (5)$$

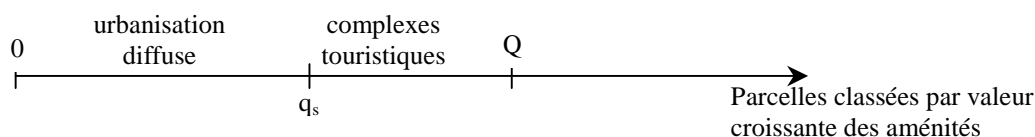
\bar{R} représente donc les rejets en l'absence de régulation. On notera $\eta(R) = \pi'(R - \bar{R})$ le coût marginal d'abattement correspondant. Outre leur impact sur l'activité touristique, on considèrera que ces rejets génèrent un dommage écologique, dont la monétarisation vaut $D(R)$ $D' > 0$, $D'' > 0$.

1-2 Non constructibilité des espaces remarquables

Avant d'examiner le modèle dans son ensemble, on peut considérer le cas encore plus simplifié où seule l'aménité (A) est à prendre en compte ($\beta = \gamma = \delta = \lambda = 0$). En l'absence de régulation particulière, l'équilibre du marché foncier s'établit de la manière suivante :

- $A = 0$, car l'option de la protection n'est pas rémunérée par le marché,
- les parcelles faiblement productrices d'aménités (q faible) sont urbanisées de manière diffuse, celles à q élevé transformées en complexe touristique. En effet si $v_t(q) > v_u(q)$, alors il en va de même pour les valeurs supérieures de q (et inversement si $v_t(q) < v_u(q)$).

En d'autres termes, l'équilibre est associé à la définition de la valeur seuil q_s , où il y a indifférence, pour les propriétaires fonciers, entre urbanisation diffuse et développement de complexes touristiques.



Cette valeur vérifie :

$$\bar{v}_u + (1 - \rho)a(q_s) + \alpha A = \bar{v}_t + a(q_s) + \alpha A, \text{ soit :}$$

$$a(q_s) = \frac{\bar{v}_u - \bar{v}_t}{\rho}$$

En d'autres termes, la répartition du territoire sera d'autant plus favorable à l'urbanisation diffuse que le foncier correspondant est valorisé relativement ($\bar{v}_u - \bar{v}_t$ élevé).

Cette valeur est effectivement comprise entre 0 et Q si :

- d'une part, $\bar{v}_u > \bar{v}_t$. Si, en effet la marge sur l'activité touristique permet de supporter toujours une charge foncière supérieure au prix de référence du foncier, l'ensemble de l'espace y sera affecté.

- d'autre part, $a(Q) > \left(\frac{\bar{v}_u - \bar{v}_t}{\rho}\right)$, sinon la zone ne comprend d'espace naturel suffisamment remarquable pour attirer un complexe touristique.

Si $\alpha Q a(Q) > \bar{v}_t + a(Q) + \alpha a(Q)$, cet équilibre n'est pas optimal. Du seul point de vue de la valorisation économique du territoire, il serait en effet préférable d'en protéger les espaces les plus remarquables. Certes, cette protection réduirait la surface urbanisée en complexe touristique, d'où la perte correspondant au terme de droite de l'équation. Mais elle permettrait à l'activité touristique résiduelle de dégager une marge supérieure, et apporterait plus généralement un supplément de valeur à l'ensemble du territoire, représenté par le terme de droite. Si celui-ci domine, la protection des espaces les plus remarquables est donc souhaitable, indépendamment de toute considération écologique.

La réalisation de cette condition suppose que les aménités soient déterminantes dans la recette touristique ou la valeur du foncier, et que la zone considérée possède des éléments remarquables à cet égard, soit typiquement ce que l'on observe sur le littoral. Dans ce contexte, des dispositions assurant l'inconstructibilité des espaces les plus remarquables, en pratique les sites et les espaces proches du rivage, peuvent donc être justifiées, indépendamment même leur valeur d'existence.

Si l'ensemble de la zone où s'exerce l'influence de ces espaces remarquables sur le prix du foncier appartient à un unique propriétaire foncier, celui-ci aurait ainsi intérêt à assurer la protection de ces espaces dans un schéma d'aménagement.

Si ce n'est pas le cas, une régulation publique est nécessaire puisque, comme il a été indiqué, l'option de protection n'est pas rémunérée par le marché. De plus, l'espace qu'il serait souhaitable de protéger est justement celui qui, s'il ne l'est pas, a la valeur marchande la plus élevée ! La mise en place d'une telle régulation – économiquement souhaitable – sera donc confrontée à des problèmes redoutables d'équité dans la redistribution du surplus généré par la protection de l'environnement.

Est-elle possible au niveau local dans le contexte fiscal français ? Si l'on suppose que la maximisation de la taxe sur le foncier bâti joue alors un rôle déterminant à ce niveau, la discussion qui précède permet de l'envisager mais à deux conditions :

- que l'espace concerné relève d'une seule collectivité. Sinon, la commune qui dispose des espaces les plus remarquables n'y a pas intérêt puisqu'elle perd ses recettes fiscales. Un mécanisme de compensation, à partir des communes qui, elles, vont bénéficier d'un supplément de recettes foncières est nécessaire.

- qu'au niveau interne, elle ait la capacité d'imposer cette régulation au nom de l'intérêt général, ou de réaliser des compensations adéquates, sous forme d'expropriation, de rachat par un établissement tel que le conservatoire du littoral, ou de dédommagement de la servitude d'inconstructibilité. Dans ce cas, la difficulté, bien connue réside, dans le fait que le propriétaire concerné est en situation de monopole et qu'il va donc chercher à s'accaparer dans la négociation tout le surplus généré par cette protection, au-delà donc de la compensation « légitime » qui serait comprise entre \bar{v}_t et $\bar{v}_t + a(Q) + \alpha A$.

1-3 Equilibre et optimum collectif

L'examen du modèle complet permet d'approfondir l'analyse des justifications à l'intervention publique dans la gestion du littoral. Pour cela, on peut en effet comparer systématiquement l'équilibre qui émergera, en l'absence de régulation, avec ce qui serait l'optimum social.

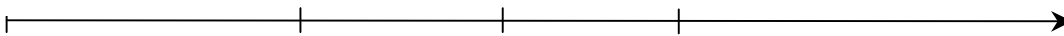
En l'absence de régulation, l'équilibre sera encore caractérisé par $A = 0$ puisque la protection n'est pas rémunérée. Pour les mêmes raisons, le « degré » d'urbanisation des zones diffuses sera fixé à son maximum \bar{z} et les rejets des autres industries à \bar{R} . Enfin, le seuil q_s entre l'urbanisation diffuse et les complexes touristiques sera encore déterminé par la condition d'indifférence pour les propriétaires fonciers :

$$v_u(q_s) = v_t(q_s) \quad (6)$$

$$\text{soit } \bar{v}_u + (1-\rho)a(q_s) + \alpha A - \frac{1}{2}(\bar{z} - z)^2 = \bar{v}_t + a(q) + \alpha A - \beta T - \gamma Z - \delta R$$

$$\text{avec } A = 0, z = \bar{z}, R = \bar{R} \quad (7)$$

Compte tenu des hypothèses faites sur le caractère concurrentiel des marchés du tourisme et des marchés fonciers en général, la valeur sociale du territoire à considérer sera simplement la somme de sa valorisation foncière, et du profit des industries, nette de la monétarisation des dommages à l'environnement. Dans l'idéal, il conviendrait donc de rechercher l'affectation des sols et leur usage de manière à maximiser cette valeur. Pour cela, les parcelles à plus faible aménité relèveraient de l'urbanisation diffuse, les plus remarquables étant au contraire protégées, suivant la schéma suivant :



Avec ces notations l'objectif de valorisation économique à maximiser s'écrit donc :

$$\max_{(z(q), q_s, q_r, R)} \int_0^{q_s} v_u(q) dq + \int_{q_s}^{q_r} v_t(q) dq + \pi(R - \bar{R}) - D(R) \quad (8)$$

Supposant que $\bar{v}_u - \bar{v}_t$ et $a(Q)$ soient suffisamment élevés pour que ces trois usages coexistent à l'optimum, les conditions nécessaires d'optimalité dérivent des remarques suivantes.

Pour le degré d'urbanisation, on est conduit à maximiser point par point les termes de la forme : $-\gamma(q_r - q_s)z(q) - \frac{\lambda}{2}(\bar{z} - z(q))^2$ d'où,

$$\forall q, z = \bar{z} - \left(\frac{\gamma T}{\lambda}\right) \text{ et } Z = z q_s \quad (9)$$

De même, on a pour les rejets des industries :

$$\pi' = \eta = \delta T + D' \quad (10)$$

Le seuil q_s d'urbanisation diffuse vérifie par ailleurs :

$$v_u(q_s) - \gamma z T = v_t(q_s) - \beta T \quad (11)$$

Enfin la frontière q_r entre urbanisation et protection vérifie :

$$v_t(q_r) - \beta T = \alpha q_r a(q_r) \quad (12)$$

Les écarts qui apparaissent entre les équations définissant l'équilibre (6), (7), et celles caractérisant l'optimum économique traduisent les « externalités » associées aux différents usages de ce territoire, qui font que les mécanismes de marché seuls n'en assurent pas l'allocation efficace.

Quatre types d'externalités sont en effet envisagés ici :

- l'impact de la protection des espaces remarquables, qui valorise l'ensemble des autres espaces, urbanisés ou touristiques. Celui-ci se traduit par le terme de droite de l'équation (12), qui compare en effet le supplément de valorisation procuré à l'ensemble du territoire par la mise en protection de la parcelle q_r , à sa valeur sociale alternative, si elle supportait un complexe touristique.

- cette valeur sociale diffère de v_t par le fait que l'on a intégré un phénomène de congestion touristique. Il en résulte que, si le propriétaire foncier qui décide de cette affectation de sa parcelle prend bien en compte l'état de cette congestion pour la valeur de son terrain v_t , il n'intègre pas le fait qu'il dégrade aussi à hauteur de β la valeur de tous les autres complexes touristiques, si bien que sa valeur sociale n'est pas v_t mais $v_t - \beta T$.

- le terme similaire $-\gamma z T$ apparaissant dans le calcul de la valeur sociale de l'urbanisation diffuse traduit l'impact du degré de cette urbanisation sur l'activité touristique. Celui-ci conduit à souhaiter un moindre degré de cette urbanisation que celle (\bar{z}) qui émerge spontanément du marché. Plus précisément son niveau devrait être fixé pour assurer, à la marge, l'égalité entre ce que coûte pour le propriétaire foncier, cette moindre urbanisation ($\lambda(\bar{z} - z)$) et l'avantage procuré à l'activité touristique γT , ce que reflète l'équation (9).

- enfin, les rejets des industries devraient être réduits au point que le coût marginal d'abattement η égalise le coût marginal des dommages, au tourisme γT et à l'environnement D' .

Le tableau qui en ressort est donc sensiblement différent de l'opinion courante qui tend à présenter la loi littoral comme la recherche d'un curseur équitable entre la protection de l'environnement et tourisme de l'autre.

Ce modèle souligne en effet que la protection concourt à la valorisation touristique, les mécanismes de marché étant à cet égard imparfaits. Il conduit aussi à observer que valorisation touristique et valorisation agricole, par exemple, sont souvent contradictoires, justifiant de responsabiliser les pollueurs aux dommages qu'ils occasionnent à la valorisation touristique de manière à ce qu'ils soient incités à réduire leurs effluents.

1-4 Les modalités de l'intervention publique

La réalisation de l'optimum social nécessite tout d'abord la protection des espaces remarquables ($q \in [q_r, Q]$). Dans la mesure où ceux-ci sont bien identifiables, une approche réglementaire, en limitant strictement la constructibilité par le biais de dispositions telles que celles contenues dans la loi littoral pour les espaces proches du rivage et les espaces remarquables, constitue une solution, dont on a déjà discuté les conditions d'acceptabilité.

Si l'on admet cependant que les quatre externalités introduites ci-dessus sont pertinentes, la panoplie des instruments requise est plus vaste, puisqu'il faut aussi maîtriser : la congestion touristique ; les conditions dans lesquelles s'exerce l'urbanisation diffuse, problème que le développement du « mitage » a mis récemment sur le devant de la scène ; et contrôler le niveau des pollutions qui affectent, par exemple, la qualité des eaux de baignade et des paysages associés.

Dans ce cas, l'approche réglementaire consisterait donc : à définir un zonage pour l'utilisation de l'espace, reflétant les bornes q_s et q_r ; à y associer des contraintes limitatives sur le degré d'urbanisation (z), de type coefficient d'occupation des sols ; et à fixer enfin des plafonds de rejets pour implémenter R.

Dans le cadre de notre modèle, qui reste très simple, une telle approche semble envisageable. On voit cependant que sa schématisation est très forte : résumer la qualité de l'urbanisation diffuse par un coefficient d'occupation des sols est très restrictif ; comment répartir, par ailleurs, le plafond de rejets entre de multiples intervenants ? Dès lors la réglementation apparaît très rigide, et les économistes prônent le recours à des instruments incitatifs, visant à restaurer l'efficacité des mécanismes de marché, en faisant « internaliser » à tous les acteurs concernés les coûts marginaux des dommages qu'ils créent aux autres.

Cette internalisation par un signal-prix approprié peut recourir à la fiscalité ou aux marchés de permis.

L'approche purement fiscale, consisterait ainsi à compléter la protection des espaces remarquables par trois instruments :

- une taxe de congestion sur les activités touristiques, qui devrait donc être fixée à βT par parcelle supportant cette activité ;
- une taxe sur le degré d'urbanisation des espaces diffus fixée au taux γT , soit une dépense totale $\gamma z T$;
- une taxe sur les rejets polluants égale à $\delta T + D'$.

A chaque fois la taxe serait donc calibrée pour faire ressentir aux aménageurs et aux industriels le coût marginal des dommages associés à leurs choix. On vérifie ainsi qu'elles permettraient d'obtenir de manière décentralisée l'optimum. La taxe βT sur le tourisme assurerait en effet que la valorisation touristique est bien appréhendée à hauteur de $v_t - \beta T$ et non v_t par les propriétaires fonciers. La taxe sur le degré d'urbanisation conduirait par ailleurs à la réalisation des équations (9) et (11).

A noter que dans ce cas, la taxation du degré d'urbanisation est souhaitable. De plus elle n'est pas équivalente à la subvention de la « non urbanisation », qui ne permettrait en effet que d'implémenter le bon degré d'urbanisation, mais non la bonne allocation des sols (équation (11)).

Enfin, la taxe sur les rejets serait donc égale à la somme des dommages occasionnés à l'activité touristique δT et aux milieux D' . Selon le type d'activité, le poids relatif de ces deux termes peut être variable. Ainsi la qualité des eaux résiduaires ou l'impact des effluents agricoles sur les eaux littorales affectent très directement la valorisation touristique, donc le premier terme. Mais la formalisation pourrait tout aussi bien s'appliquer aux développements des ports de plaisance.

Dans ce cas, la valorisation de l'impact écologique D' serait prépondérante, et justifierait une taxe sur les occupations qui déterminent le dimensionnement de ces équipements, au-delà des redevances qui peuvent exister pour les financer. La mise en place d'une telle taxe apparaît d'autant plus souhaitable, qu'elle pourrait fortement modifier les comportements, dans un contexte où ces ports accueillent aujourd'hui des bateaux dont la mobilité très faible, et alors que des alternatives (à terre ou dans les ports existants) sont envisageables pour cette fonction de « parking ». Mais ces alternatives ne seront recherchées que si un signal-prix fait ressentir les coûts sociaux associés à la satisfaction de la demande d'anneaux.

Ces signaux-prix peuvent être obtenus alternativement par des marchés de permis. Ceux-ci consisteraient, par exemple, à fixer le degré d'urbanisation total admissible ou le plafond de rejets polluant à leur niveau optimal ; à l'allouer initialement aux différents acteurs ou à le mettre aux enchères ;

la possibilité étant ensuite offerte à ces différents acteurs de s'échanger ces permis, ce qui permet d'en assurer finalement l'utilisation la plus efficace.

CONCLUSION

A l'encontre du débat public qui tend à opposer les deux objectifs de la protection de l'environnement et de la valorisation économique visés par la loi littoral, une analyse économique souligne en effet qu'ils sont intimement liés si l'attractivité touristique est déterminée par la qualité des sites.

Dès lors les dispositions protectrices de la loi littoral peuvent être justifiées, non seulement par la valeur environnementale des sites, mais aussi parce qu'elles concourent à leur valorisation économique globale, ce que n'internalisent pas spontanément les intérêts privés concernés. Les externalités associées à l'usage du littoral étant par ailleurs nombreuses, un élargissement de la panoplie des instruments incitatifs (fiscalité, marchés de permis ou de servitude) est souhaitable.