

CHAPITRE V. Habiter les littoraux

Bulletin officiel spécial n° 6 du 28 août 2008
(environ 15% du temps consacré à la géographie)

CONNAISSANCES

Habiter un littoral

Le type d'activité dominant, les choix et les capacités d'aménagement, les conditions naturelles sont autant d'éléments à prendre en compte pour caractériser et différencier les littoraux où se concentre une part accrue de la population mondiale.

DÉMARCHES

Deux études de cas reposent de manière privilégiée sur l'étude de paysages :
Deux littoraux, un littoral industrialo-portuaire, un littoral touristique.

CAPACITÉS

Situer les espaces étudiés sur différents planisphères thématiques

Décrire les paysages étudiés et expliquer les transformations des espaces concernés.

Réaliser un croquis simple d'un paysage

I. PROBLÉMATIQUES

Plus de 60% de la population mondiale vit sur les espaces littoraux, espaces subissant directement ou indirectement les actions marines. Cette partie du programme propose d'étudier deux grands types de mise en valeur de ces espaces.

Dans le cas des littoraux industrialo-portuaires, pourront être abordées les questions liées au site de manière à comprendre comment s'est développée la ville par rapport au port, mais il s'agira aussi d'entrer dans ces paysages industrialo-portuaires par l'observation des quartiers et de leur fonctionnement pour comprendre comment s'organise la vie de ceux qui y habitent, marins et résidents permanents.

Dans le cas des littoraux touristiques, le questionnement pourra porter sur la relation qui existe entre pratiques touristiques et conditions naturelles mais aussi sur le caractère plus ou moins exclusif de l'activité touristique qui entraîne souvent des concurrences, mettant à mal un développement local durable.

II. COMMENT CHOISIR LES ÉTUDES DE CAS ?

La première étude de cas doit s'appuyer sur un littoral marqué par la présence d'un grand complexe industrialo-portuaire.

L'étude de cas pourra partir d'un port dont le site a évolué au fil des années ; ce sera l'occasion d'observer que les sites des ports industriels sont généralement des sites artificiels : c'est le cas des terre-pleins industrialo-portuaires. Leurs avantages seront relevés par rapport à des sites anciens handicapants tels que les sites de fond d'estuaire par exemple. La zone industrialo-portuaire sera en outre identifiée par les éléments du paysage qui lui sont liés (rade, bassins, docks, grues, éventuellement hauts-fourneaux, tours de distillation des raffineries) mais aussi par les navires accostant tels que les vraquiers, les porte-conteneurs.

Le lien entre le port et la ville qui lui est associée pourra ensuite être établi en l'abordant de manière physique (site d'extension de la ville par rapport au port) et humaine (le port pourvoyeur d'emplois et créateur de richesse pour la ville). La répartition des quartiers, les formes urbaines et les fonctions du bâti seront autant d'indices, en dehors de textes et de données statistiques, pour comprendre où résident les habitants et les marins en escale, où chacun peut travailler et consommer (commerces et lieux de divertissement).

Pointer enfin quelques opérations de renouvellement urbain par la reconquête des fronts de mer est l'occasion de montrer les nouvelles appropriations scientifiques, culturelles et récréatives ou commerciales des friches industrielles par les habitants de la ville (palais des congrès, médiathèque, musée, aquarium, centre commercial...).

La seconde étude de cas portera sur un littoral touristique.

Les modalités d'occupation de l'espace sont fort différentes dans la mesure où tous les rivages ne se prêtent pas aux mêmes pratiques. L'étude de cas sera choisie de manière à montrer que les aspects physiques et environnementaux (type de côte, sableuse ou rocheuse, marnage, risques...) autorisent telle ou telle pratique touristique mais peuvent être un frein à telle autre ; elle pourra sinon être choisie de manière à montrer que certains handicaps initiaux ont pu être surmontés. La sélection se fera ensuite de manière à montrer quelques enjeux qui se nouent autour de cette activité, souvent montrée comme exclusive et insuffisante par sa saisonnalité, pour porter un développement local durable (le problème des villes mortes l'hiver et la difficulté pour les locaux à résider sur place).

Dans l'esprit du programme de la classe de sixième, qui invite à la découverte du monde, il faut veiller à prendre des études de cas qui ne soient pas toutes sur le territoire métropolitain.

III. DEUX EXEMPLES D'ÉTUDES DE CAS ET DE DÉMARCHES

Le complexe industrialo-portuaire de Rotterdam.

L'étude de cas pourra montrer la spécificité du site : le port de Rotterdam est situé sur un bras du Rhin, à proximité de la confluence de ce fleuve avec la Meuse, ces deux fleuves se jetant dans la mer du Nord par un immense delta. On fera remarquer

le glissement des installations industrialo-portuaires vers l'aval qui s'est opéré depuis le site d'abri initial situé à environ trente kilomètres de la mer du Nord. Ce processus de littoralisation a correspondu à un renouvellement des activités liées à des navires à plus grand tirant d'eau. Photographies, cartes et articles montreront que la politique de développement du port va dans le sens d'une plus grande accessibilité des lieux au public, d'où le développement des pistes cyclables (250 km de pistes aujourd'hui) mais aussi de routes passant devant des raffineries ou des dépôts où des millions de conteneurs sont transbordés chaque année sur des camions ou des trains. Quant aux plages qui se sont formées sur les berges de certains chenaux et les dunes qui renforcent les côtes (images satellites), avec vue imprenable sur le va-et-vient des navires, celles-ci sont plébiscitées par les Néerlandais à la belle saison.

La multimodalité des infrastructures de transport pourra être appréhendée (voies routières, trams, bus et métro) en montrant qu'elle permet de réduire les discontinuités terrestres ; il est ainsi possible de rejoindre rapidement n'importe quel point de la ville mais les écluses et les ponts peuvent bloquer la circulation de temps en temps. Le morcellement de la ville visible par la diversité de ses quartiers, mais dont l'unité est créée par l'omniprésence de l'eau, fera l'objet d'une réflexion montrant les différents espaces vécus depuis *Deshaven* (cœur historique avec son canal bordé de maisons typiques hollandaises) jusqu'au quartier maritime (*Scheepvaarkwartier*) avec ses chantiers navals, ses docks et ses grands navires. Les opérations de rénovation ou de réhabilitation seront l'occasion de montrer les différentes manières d'habiter une ville industrielle et portuaire.

Les côtes touristiques du type de celles de la Floride, du Languedoc ou de Toscane.

Cette étude sera l'occasion de montrer que de nombreux programmes d'assainissement ont permis à des côtes dites « répulsives » d'être attractives ; il s'agit des côtes basses, côtes à lido avec de vastes zones d'étangs et de lagunes infestées de moustiques. Mais le caractère contraignant de ce type de côte pour la baignade peut offrir d'autres alternatives touristiques telles que la découverte de la mangrove, l'observation de l'avifaune. On montrera que résider sur un littoral touristique c'est habiter dans un environnement qui suscite des convoitises et dont la qualité peut être menacée.

Seront mis en balance les éléments indispensables au développement touristique, aux habitants permanents (bonne accessibilité en transports et présences d'équipements et de services) et les conditions d'une préservation des lieux (exemples de réglementation). On pourra ensuite s'attarder sur le fait qu'habiter un littoral touristique, c'est subir, pour se loger, la pression qui existe sur le foncier et l'immobilier (prix élevés) et être contraint par des réglementations d'urbanisme. Le tourisme pose des problèmes en terme de développement local ; il est pourvoyeur d'emplois mais reste prisonnier d'une activité saisonnière bien souvent ; il se marie difficilement avec d'autres sources d'activités (risques de nuisances paysagères, de pollutions, pression foncière, concurrence autour de l'eau).

IV. LA MISE EN CONTEXTE

Par le jeu des échelles, les ports pourront être situés par rapport à leur hinterland et à leur foreland. Pour les espaces touristiques, le type d'infrastructures de transport (aéroport international, gare ...) sera un indicateur qui permettra de les resituer par rapport à des flux d'arrivées provenant de régions plus ou moins lointaines. La recherche d'indices, la lecture de cartes à différentes échelles seront autant d'exercices pratiques pour le maniement d'outils de la géographie qu'il faut rendre familiers.

Ces études de cas seront aussi replacées sur des planisphères des milieux naturels (tourisme) et des grands types d'activités pour d'éventuelles comparaisons et la mise en place de grands repères.

V. PIÈGES À EVITER DANS LA MISE EN OEUVRE

- Étudier ce type d'espaces sans montrer qu'ils correspondent à des espaces vécus pour ceux qui les fréquentent (professionnels, touristes mais aussi résidents permanents).
- S'attarder sur la littoralisation de l'économie et les éléments de situation à différentes échelles pour les ports car c'est l'objet du programme de la classe de quatrième.

POUR ALLER PLUS LOIN

- Le site *Géococonfluences* propose un dossier intitulé *Les espaces littoraux, gestion, protection, aménagements* : <http://geoconfluences.ens-lsh.fr/doc/typespace/littoral1/LittorRess.htm>
 - Bavoux J.J. et Bavoux D., *Géographie humaine des littoraux maritimes*, Armand Colin, Collection Synthèse Géographie, 1998.
 - Site de l'Observatoire du littoral : <http://www.littoral.ifen.fr>.
- Ce site offre des données chiffrées et met en ligne des dossiers thématiques ainsi que des cartes.

1. Le complexe industrialo-portuaire Tarnos-Boucau-Bayonne.

Spécificité du site : le port de **Tarnos-Boucau-Bayonne**. est situé sur un bras de l'Adour, ce fleuve se jetant dans l'océan Atlantique.

On fera remarquer le glissement des installations industrialo-portuaires vers l'aval. Ce processus de littoralisation a correspondu à un renouvellement des activités liées à des navires à plus grand tirant d'eau.

Photographies, cartes et articles montreront la politique de développement du port.

Les plages et les dunes, avec vue imprenable sur le va-et-vient des navires, sont plébiscitées par les retraités et les touristes.

La multimodalité (La **multimodalité** désigne la présence de plusieurs [modes de transport](#) différents entre deux lieux) **des infrastructures de transport** pourra être appréhendée (voies routières, bus) en montrant qu'elle permet de réduire les discontinuités terrestres.

Montrer les enjeux d'habiter une ville industrielle et portuaire.



Résumer les spécificité de la zone industrialo-portuaire



Réaliser un croquis

Autres zone industrialo-portuaire : Hong-Kong (Chine) – Nagoya (Japon) – Anvers (Belgique) – Gênes (Italie)

2. La côte touristique Basque.

Mettre en évidence les aménagement nécessaire au tourisme :

les éléments indispensables au développement touristique (autoroute, train, port, plage, hôtels)

les éléments indispensables aux habitants permanents (bonne accessibilité en transports et présences d'équipements et de services)

les éléments indispensables à une préservation des lieux (exemples de réglementation).

Pour les côtes touristiques du type de celles de la Floride, du Languedoc ou de Toscane rappeler que de nombreux programmes d'assainissement ont permis à des côtes dites « répulsives » d'être attractives.

Noter qu'habiter un littoral touristique, c'est subir des contraintes :

subir, pour se loger, la pression qui existe sur le foncier et l'immobilier (prix élevés)
être contraint par des réglementations d'urbanisme.

Le tourisme pose des problèmes en terme de développement local ; il est pourvoyeur d'emplois mais reste prisonnier d'une activité saisonnière bien souvent

Le tourisme se marie difficilement avec d'autres sources d'activités (risques de nuisances paysagères, de pollutions, pression foncière, concurrence autour de l'eau).

Autres stations balnéaires à observer : Cancun (Mexique) – Majorque (Baléares – Espagne) – La Manga (Espagne)

