



*Compétences 2001*

n° 50

25<sup>e</sup> année

2-2001

LIRE LES TERRITOIRES  
D'ICI ET D'AILLEURS (3)

Éditeur de la Revue G.E.O.  
Secrétariat de la FEGEPRO

B. ANDRIES, Av. du Sacré-Cœur, 67/1 - (B) 1090 Bruxelles

Publication effectuée avec l'appui de  
l'Administration générale de l'Enseignement et  
de la Recherche scientifique, Service général  
des Affaires générales, de la Recherche en  
Éducation et du Pilotage interréseaux  
et de la Fondation J. A. Sporck  
(Université de Liège)

Compétences 2001

n° 50

25<sup>e</sup> année

2-2001

## LIRE LES TERRITOIRES D'ICI ET D'AILLEURS (3)

### L'ASIE DES HAUTES DENSITÉS DES ESPACES TOURISTIQUES LITTORAUX

F. Durand-Dastès  
M. Barbé

## Fédération des Professeurs de Géographie

### Composition du Conseil d'Administration

#### Président

É. MÉRENNE  
rue Côte d'Or, 190 - 4000 Liège

#### Vice-présidents

J.-M. SCHUMACKER  
rue Pire Pierre, 42 - 4820 Dison  
M. MEYLEMANS  
av. du Castel, 92/11 - 1200 Bruxelles

#### Secrétaire Général

B. ANDRIES  
av. du Sacré-Coeur, 67/1 - 1090 Bruxelles

#### Trésorier

J. MALBROUCK  
av. de Mérode, 119 - 1330 Rixensart

#### Administrateurs

L. AIDANS, M. BARBÉ, J.-M. BARTHEL, A. BARTHELEMI, D. BELAYEW,  
P. BUXANT, P. DALOZE, B. DE VOS, G. DENIES, J. DONNAY, P. GRIDELET,  
M. KINARD, J. LAMBION, B. NONNEMAN, C. NYS, J.-P. OURY, J.-P. VANDENBOSCH,  
A. VAN WINGHE

#### Membres délégués des Universités

B. MÉRENNE-SCHOUMAKER, C. VANDERMOTTEN

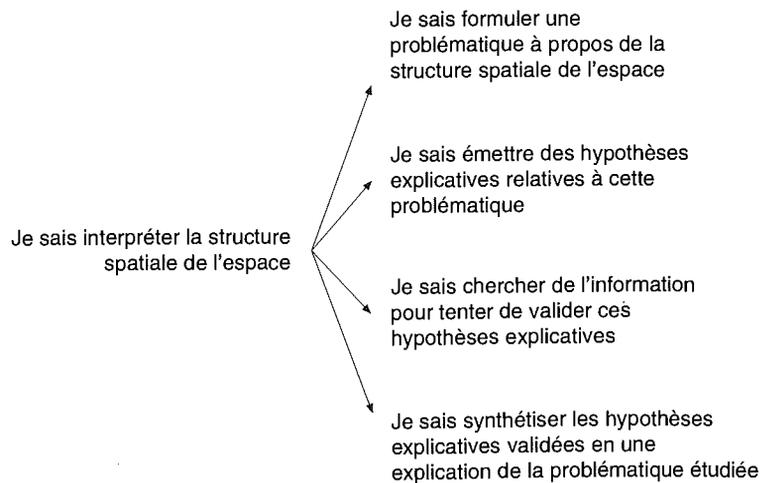
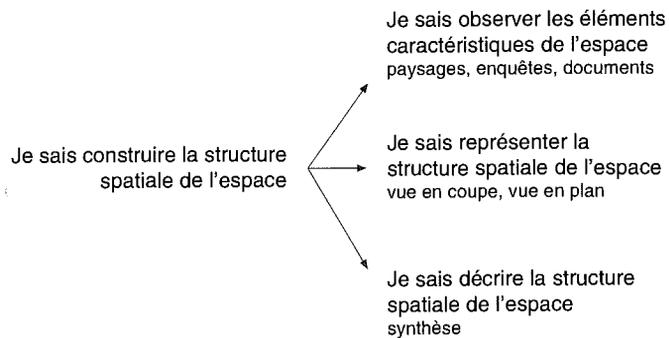
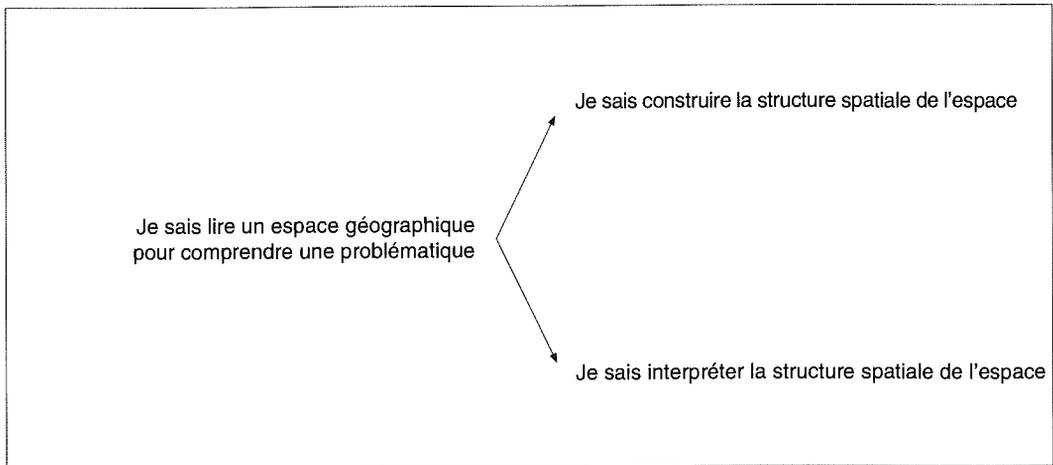
Publication effectuée avec l'appui  
de la Fondation J. A. Sporck  
(Université de Liège)

## LIRE LES TERRITOIRES D'ICI ET D'AILLEURS

### L'ASIE DES HAUTES DENSITÉS

F. Durand-Dastès  
Professeur émérite de l'Université de Paris VII

## Des compétences disciplinaires articulées par les grandes étapes du travail du géographe



## Avant-propos

Le but de cette présentation de documents est avant tout de suggérer un certain nombre de réflexions sur les problèmes relatifs au découpage de l'espace, à la constitution d'individus ou d'entités spatiales. On propose un certain nombre de concepts, de points de vue et de procédures, dont la validité est testée sur le cas d'un ensemble que l'on peut appeler l'Asie des hautes densités : le domaine qui s'étend du Monde indien au Japon contient à peu près la moitié de la population mondiale sur un peu plus de 10 % de la superficie des terres émergées, ce qui justifie globalement cette définition.

Il ne s'agit pas de tenter ici une présentation exhaustive d'un découpage « régional » de ce domaine, mais de suggérer plusieurs approches de problèmes méthodologiques, en variant les échelles, les points de vue, les concepts et les techniques mises en œuvre, mais toujours en mettant l'accent sur les problèmes de découpage de l'espace ou de « régionalisation ».

Après des considérations générales sur des questions de définitions, on commencera par se demander dans quelle mesure le choix de traiter le domaine est justifié et pourquoi. Puis on se situera à des ordres de grandeur inférieurs, en examinant les grandes divisions possibles de l'ensemble. L'importance de l'État comme structure géographique et comme unité conduira dans un troisième temps à aborder le thème des diversités internes des unités politiques. Enfin, une dernière partie sera consacrée à l'espace de l'Union indienne, prise comme dernière étude de cas; elle doit d'avoir ainsi été mise à part aux inclinations de l'auteur de ces lignes.

Le rassemblement de cette documentation et son commentaire ont été faits à l'occasion d'une invitation de l'Université de Liège pour la chaire Sporck, qui a pour but de mettre l'accent sur l'intérêt de la géographie régionale. L'auteur tient à remercier l'Université et particulièrement Madame Mérenne-Schoumaker de lui avoir donné l'occasion de présenter ce travail.

## TABLE DES MATIÈRES

Introduction : Définitions et orientations .....	7
<b>1. L'ASIE DES HAUTES DENSITÉS : INDIVIDUALITÉ D'UN GRAND DOMAINE .....</b>	<b>11</b>
1.1. La moitié de la population du monde.....	11
1.2. Économies et sociétés : vers le progrès .....	12
1.3. Des hypothèses explicatives .....	13
<b>2. LES GRANDES DIVISIONS DE L'ASIE DES HAUTES DENSITÉS .....</b>	<b>21</b>
2.1. Types d'espaces.....	21
2.2. Les effets de la diffusion : les aires culturelles.....	23
2.3. Les effets de la diffusion : le Japon et l'économie .....	24
2.4. La trame des États .....	25
2.5. Performances économiques.....	26
<b>3. DIFFÉRENCIATIONS INTERNES DES ÉTATS .....</b>	<b>33</b>
<b>4. LES ESPACES D'UN ÉTAT GÉANT. L'UNION INDIENNE.....</b>	<b>41</b>
4.1. Le deuxième état du monde : enracinement et conjonctures .....	41
4.2. Les grandes structures de l'Union Indienne .....	44
4.3. La relativité des découpages régionaux.....	47
<b>Orientation bibliographique .....</b>	<b>58</b>

## Introduction

### Définitions et orientations

Les notions considérées comme fondamentales par les géographes ainsi que le vocabulaire qu'ils choisissent d'utiliser pour les désigner sont fort divers. Il paraît honnête et commode d'indiquer rapidement les choix qui ont été faits ici, sans vouloir considérer qu'ils sont les seuls possibles.

On peut évoquer, et cela d'autant plus, en raison du cadre dans lequel ce travail est situé, la très classique opposition entre une « géographie régionale » et une géographie « générale », que l'on qualifie aussi volontiers de « thématique » ou « systématique ». La première consiste à traiter de l'ensemble des caractères jugés pertinents d'une portion d'espace considérée comme dotée de suffisamment d'individualité pour qu'on la considère comme une entité spatiale. La seconde est théoriquement plus analytique, puisqu'elle traite fondamentalement de la distribution d'un phénomène choisi, sur un espace très vaste, idéalement à l'échelle du monde entier.

Des caractères de la démarche de géographie « régionale », on peut tirer un certain nombre de conséquences, plus ou moins liées les unes aux autres, plus ou moins inhérentes à la définition même de cette démarche.

- L'existence nécessaire de relation entre des caractères hétérogènes de l'espace. Dans un premier temps, les relations entre le milieu physique et les faits de société ont été privilégiées. Puis les relations ont été pensées en termes de plus en plus larges, en termes d'interaction généralisée. Comme la notion de système est un outil commode pour penser l'interaction, il s'est établi une relation de plus en plus nette entre région et système.
- Ces interactions peuvent être conçues en termes de relations « verticales », entre caractères de nature différente, comme les sols et les systèmes agricoles, par exemple. Mais on envisage aussi des relations de type « horizontal » entre éléments différents d'un même ensemble d'objets géographiques, par exemple les lieux habités. Dans cet ensemble de relations, certains lieux peuvent être privilégiés, considérés comme des « pôles »; l'appartenance à un espace donné peut être alors définie par l'intensité des relations avec ces lieux privilégiés, et l'on parle d'espace polarisé. Pour traiter de ceux-ci, et plus encore pour les espaces où l'on envisage des lieux tous placés au départ sur le même plan, la notion de réseau est très utilisée.
- La méthode consiste à définir des portions d'espace; elle peut avoir des buts différents. Même si cela peut paraître suranné à certains, on est tenté de mentionner d'abord la description, on pourrait dire la « présentation du monde à ceux qui l'habitent », qui peut être considérée comme une des tâches qui incombent aux géographes; cette présentation ne peut être située constamment à l'échelle globale, et des recours à des subdivisions sont inévitables. Mais il est de

plus en plus avéré que la partition de l'espace est utilisée pour des actions d'aménagement volontaire, plus généralement pour la « gouvernance » pour employer un mot à la mode. Enfin, la méthode elle-même est suggestive de réflexions générales sur les règles qui régissent l'espace. La région est donc un outil de description, d'action et d'analyse. Mais, de toute façon, c'est un outil, une construction. On peut donc admettre des découpages très différents d'un même domaine selon l'ordre de grandeur de l'ensemble spatial traité et selon le but poursuivi. Il ne s'agit pas de découvrir un découpage pertinent à l'exclusion de tout autre parce qu'il serait seul « réel », mais de construire celui ou ceux qui rendent service en fonction du but poursuivi. Un certain nominalisme est justifiable en la matière.

- Ce travail de construction peut reposer dans beaucoup de cas sur les principes qui président aux classifications; en effet, si l'on est en présence d'un certain nombre d'unités spatiales considérées comme élémentaires, les regrouper selon leur degré de ressemblance en fonction d'un ou plusieurs indicateurs implique le respect des règles qui définissent les classifications. En particulier, une classification peut être jugée satisfaisante si, compte tenu du nombre de classes souhaité, on arrive à porter au minimum les différences entre les objets placés dans une même classe et au maximum les différences entre les objets placés dans des classes différentes. (En termes plus techniques, il s'agit de minimiser la variance intraclasse et de maximiser la variance interclasse.) Les procédures mises en œuvre pour obtenir ces résultats sont soit descendantes (divisions de l'ensemble des individus par application de critères successifs), ou ascendantes (définition d'une notion de ressemblance entre individus, puis regroupements successifs 2 à 2 des individus en fonction des degrés de ressemblance).

Selon que l'on insiste sur tel ou tel aspect pris en compte ci-dessus, on peut proposer maintenant plusieurs définitions formelles de la « région ».

- « Portion de l'espace géographique individualisée par une certaine homogénéité du point de vue d'un ou plusieurs indicateurs » ou « du point de vue d'un ensemble de caractères ».
- « Portion de l'espace géographique individualisée en raison de la force des interactions qui lient ses composantes ».
- « Résultante du fonctionnement d'un système spatial ».
- « Entité spatiale construite à partir de la ressemblance et/ou de la forte interaction entre ses parties ».
- « Classe composée d'individus spatiaux élémentaires, conforme aux règles de la taxinomie auxquelles on ajoute une contrainte de contiguïté ».

Il semble possible d'avancer que chacune de ces définitions fait référence à un ou plusieurs aspects de la recherche de subdivisions pertinentes de l'espace et peuvent offrir plus ou moins d'utilité selon les buts recherchés. Un des buts de la suite de ce travail sera donc de mettre en œuvre ces différentes définitions et de donner des

exemples de méthodes qui permettent de construire des régions appartenant à ces différents types.

On aura sans doute remarqué que nous avons pris le parti de ne pas situer la région en fonction de l'ordre de grandeur considéré (ou, si l'on préfère, de l'échelle d'analyse). Ce choix est tout à fait contraire à des habitudes très enracinées, qui ont leur justification. On a même pu définir la région en partant d'abord d'un critère de dimension. Par exemple, Bernard Kayser proposait d'appeler « région » la première subdivision significative d'un espace national. De façon moins stricte, la plupart des auteurs placent les « régions » dans les dimensions « moyennes » d'une hiérarchie des ordres de grandeur. Cette démarche est tout à fait justifiable et on a essayé de l'illustrer dans le tableau construit avec référence spécifique à l'Asie des hautes densités. Cependant, on a pris ici le parti de ne pas se limiter aux ordres de grandeur intermédiaires et on cherchera à en parcourir la gamme complète. En commençant par poser la question de la pertinence de la notion d'Asie des hautes densités, avant de passer à des niveaux de taille inférieure.

**Un tableau des ordres de grandeur significatifs.  
Exemples choisis en fonction du cas de l'Asie**

Superficies en km <sup>2</sup>	Domaines naturels	Domaines historique et culturel	Position et interactions	Dénominations fréquentes
10 <sup>7</sup> à 10 <sup>6</sup>	Tropiques humides Marges sèches	Aires culturelles	Place dans la population mondiale	Continents Zones Grands domaines
10 <sup>6</sup> à 10 <sup>5</sup>	Unités morpho-structurales Domaines climatiques	Organisations et entités politiques Contrastes de densités	Rapports internationaux Zones d'échanges	Domaines
10 <sup>5</sup> à 10 <sup>4</sup>	Grands bassins fluviaux	États moyens Subdivisions des grands États	Position sur les routes commerciales	Régions
10 <sup>4</sup> à 10 <sup>3</sup>	Unités morphologiques fines Mésoclimats	Groupes « ethniques » Nationalités, minorités Systèmes de cultures	Réseaux urbains fonctionnels Centres et périphéries	Régions
10 <sup>3</sup> à 10 <sup>2</sup>	Contrastes de versants Etagements	« Pays de castes » Aires de mariage	Aires d'influence des villes Centre/périphérie deuxième niveau	« Pays »
10 <sup>2</sup> à 10 <sup>1</sup>	Catenas de sols	Différenciation interne des villes Exploitations	Structures intra-urbaines « Terroirs » villageois	« Quartiers »

## 1. L'ASIE DES HAUTES DENSITÉS : INDIVIDUALITÉ D'UN GRAND DOMAINE

« Quasi-continents » de la Chine et du Monde indien, rassemblant près du tiers de la population mondiale, péninsule indochinoise au peuplement plus hétérogène, îles et archipels en arc, du Sri Lanka au Japon, l'unité de ce très vaste ensemble n'est pas évidente à première vue. Les géographies mondiales font pourtant depuis longtemps place à une « Asie des moussons », un concept bien enraciné, dont l'originalité apparaît sur les cartes climatiques de n'importe quel atlas ou sur la figure 1.7. Mais l'examen d'autres indicateurs, avec des références au reste du monde, montre d'autres spécificités; il conviendra d'examiner les rapports possibles entre ces différents traits, mais il faut d'abord les préciser.

### 1.1. La moitié de la population du monde

Le premier trait du domaine est évidemment l'existence des hautes densités. On en constate la réalité en regardant n'importe quelle carte d'atlas de la population mondiale, mais les graphiques cartésiens comme celui de la figure 1.1. permettent des comparaisons plus précises et quantifiées. On a constitué pour le faire un certain nombre d'ensembles d'ordre de grandeur très élevé et on croise pour chacun d'eux leur population et leur superficie, en pourcentages des totaux mondiaux. La faiblesse relative de la part des deux ensembles qui nous intéressent du point de vue du second indicateur contrastant avec les valeurs élevées pour le premier est très nettement mise en évidence par le diagramme. Les points représentatifs des deux sous-ensembles se rapprochent entre eux et s'éloignent fortement des autres points du nuage, traduisant de la sorte une spécificité affirmée.

Il en est une autre qui apparaît plus discrètement : eu égard à leur superficie et surtout à leur population, l'Asie du Sud et l'Asie de l'Est comportent relativement peu d'États constitués - leur nombre est indiqué entre parenthèses sur le graphique. Le contraste est particulièrement marqué avec l'Europe et ses 40 États, mais aussi avec d'autres domaines, à l'exception, majeure, de l'Amérique du Nord.

La combinaison des hautes densités et d'une partition politique en unités relativement peu nombreuses, donc assez grandes, a des conséquences qu'on a cherché à mettre en valeur par le graphique de la figure 1.2., qui croise superficies et population pour les États du monde de plus de 1 million d'habitants. Comme on utilise les valeurs absolues et non plus des pourcentages, il a fallu adopter des échelles logarithmiques; elles atténuent les distances entre points pour les très fortes valeurs. La place exceptionnelle de la Chine et de l'Inde apparaît évidemment en premier, mais on voit que les pays de notre Asie (cercles noirs) se placent nettement sur la bordure droite du nuage, ce qui correspond à de fortes densités, mais aussi dans le cadran à droite en haut, c'est-à-dire celui où se situent des pays pour lesquels les deux variables atteignent de fortes valeurs. Le fait qu'ils se rapprochent les uns des autres souligne encore une certaine homogénéité. Seuls les États himalayens viennent s'incorporer au groupe des « petits » États. Ces structures étatiques à mailles relativement grandes ont un double intérêt : d'une part, elles posent un

problème d'explication : elles sont probablement la traduction d'un ensemble de caractères culturels et sociaux plus ou moins enracinés dans l'histoire; d'autre part, elles figurent parmi les conditions de la vie politique et économique - la gestion de la première et les caractères de la seconde ne sont pas les mêmes pour des États géants, des unités moyennes ou des espaces atomisés.

Le poids de la population de notre domaine dans la population mondiale semble être un trait ancien. Un démographe historien (Biraben) a tenté de reconstituer la population de grandes régions du monde depuis les premiers siècles avant J.-C. On comprend qu'il s'agit de résultats qui ne donnent que des ordres de grandeur et qu'il faut considérer avec prudence. On les a utilisés pour figurer le poids relatif de ce qui est actuellement le Monde indien et la Chine dans la population mondiale (Figure 1.3.). Il y a certes eu des fluctuations, mais ce poids total n'aurait jamais été inférieur à 30 % depuis 400 avant J.-C., et aurait atteint un peu plus de 50 % vers 1800. La poussée démographique de l'Europe, puis des autres parties du monde aurait depuis cette date fait baisser légèrement cette part. Quoi qu'il en soit des incertitudes qui demeurent, l'ancienneté du peuplement semble avérée et il faudra en tenir compte pour aborder les explications.

## 1.2. Économies et sociétés : vers le progrès

Les indicateurs socio-économiques reflètent davantage de diversité, mais aussi des tendances communes, malgré le caractère spectaculaire de l'exception japonaise. Il est commode de chercher des données assez synthétiques pour traduire des caractères d'ensemble de la société et les situer par rapport aux autres parties du Monde.

Le recours au modèle de la transition démographique est assez efficace en la matière. La figure 1.4. croise simplement les taux de mortalité et de natalité pour le même échantillon de pays que ceux figurant sur la figure 1.2. Il montre que pratiquement aucun pays ne se trouve vraiment en position de « prétransition », avec une croissance de la population faible due à des taux de natalité et de mortalité également élevés. Le nuage de points a la forme d'un croissant : dans la partie haute à droite, les croissances demeurent tout de même modérées à cause de mortalités élevées; plus à gauche et plus bas se trouvent des pays à forte croissance en raison de natalités qui se maintiennent à des hauts niveaux alors que la mortalité a baissé; on peut considérer qu'ils sont en pleine phase d'explosion démographique, qualifiée souvent de phase médiane de la transition; plus bas et plus à droite enfin, les points représentent des pays où les deux taux sont faibles, donc les croissances faibles ou nulles.

On voit qu'un certain nombre de pays de notre domaine ont atteint cette phase : Japon (JAP), Corée du Sud (COS), île Maurice (MCE), Hong Kong et Singapour. La Chine (CHN) et le Sri Lanka (SLA) s'en approchent. La plupart des autres pays se trouvent assez groupés dans des positions intermédiaires, avec des croissances qui deviennent modérées. Seuls le Pakistan, le Laos et le Népal restent dans la partie haute-droite du croissant, reflet d'une transition démographique à ses débuts.

Les stades de la transition démographique sont généralement considérés comme des reflets de l'état de l'économie, combinés à un ensemble de caractères sociaux et

culturels. La réduction de la natalité et la baisse des taux de croissance permet de plus de réduire le poids de ce que l'on appelle « l'investissement démographique », celui qui est nécessaire simplement pour maintenir le niveau de vie d'une population croissante, réduction qui autorise des investissements orientés vers les améliorations des niveaux de vie plus importants. Le graphique montre donc que, malgré la diversité des situations, le plus grand nombre des pays de l'Asie de l'Est et du Sud sont dans les situations plutôt « favorables » : c'est-à-dire qu'elles traduisent le fait que l'évolution économique récente a permis le progrès de la transition, qui à leur tour améliorent les perspectives d'avenir.

De ces deux derniers points de vue, on peut aussi porter des jugements plutôt optimistes sur le domaine particulier de l'agriculture. Ici, on a choisi d'utiliser les indices globaux calculés par la FAO pour construire des courbes d'évolution à moyen terme - au cours des 40 dernières années du XX<sup>e</sup> siècle. Les trois ensembles distingués par cet organisme (Asie du Sud et du Sud-Est moins la Chine, Asie du Sud) ont vu leurs productions agricoles croître très nettement, et dépasser dans les dernières décennies le taux mondial, moins nettement il est vrai pour l'Asie du Sud que pour les autres parties. Il en va tout à fait autrement d'autres ensembles, comme l'Europe ou l'Amérique du Nord dont les productions, très élevées, ont cessé de croître, et l'Afrique au sud du Sahara, où le taux est très inférieur à celui du monde. La courbe de la Chine indique une croissance spectaculaire; il semble avéré que l'agriculture a beaucoup progressé depuis le milieu des années 80, mais il ne faut pas oublier que l'allure de la courbe est aussi influencée par le fait que les années 60, d'où elle part, sont celles où le « grand bond en avant » avait provoqué une crise tragique, une famine qui semble avoir été sans équivalent.

La plupart des pays ont vu leur production au moins doubler, et croître plus vite que la population, comme le montrent les courbes par tête, non reproduites ici. L'agriculture asiatique qui nourrit plus de la moitié de l'humanité a réussi à faire face à une très forte progression de la population, essentiellement par des augmentations de la productivité de la terre cultivée.

Il a paru utile de résumer la spécificité de notre domaine par la construction d'un nuage de points fondé sur deux indicateurs de nature différente : la densité de population, parce qu'elle nous a paru fonder sa définition, et la mortalité infantile; qui est une excellente traduction synthétique de caractères socio-culturels : elle dépend de la santé des mères et des soins prodigués aux nouveaux-nés, et donc des niveaux alimentaires, du statut et du niveau d'éducation des femmes, de l'équipement médical et de l'hygiène générale. La figure 1.6. montre que le nuage des pays d'Asie du Sud et de l'Est, bien qu'étendu, se distingue bien de ceux des pays européens et de l'Afrique au sud du Sahara et moins bien de celui qui décrit les pays de l'Amérique latine.

### 1.3. Des hypothèses explicatives

La concentration de la moitié de la population mondiale dans l'Asie du Sud et de l'Est est un phénomène remarquable : on serait tenté de le qualifier de fait

« extraordinaire »; devant un telle constatation, il est nécessaire de garder sa faculté d'étonnement, et il est difficile d'éviter de se poser la question de son explication.

On peut suggérer en premier lieu de tenir compte de ce que nous appellerons une condition nécessaire mais non suffisante de cette concentration humaine, l'existence de climats ni trop secs ni trop froids, comme le suggère fortement la carte de la figure 1.7.

Elle montre bien que, dans « l'Ancien Monde », auquel on s'est limité par commodité, les vides de la carte de la population correspondent à une diagonale de climats arides, qui se suit du Sahara à l'Asie centrale; les hivers sont, de plus, très froids dans le nord de cette diagonale et dans tout l'est de la Sibérie. Il peut y avoir des concentrations démographiques dans ce domaine, mais elles sont de petites dimensions, oasis ou villes minières impliquant une forte artificialisation du milieu. Les seules exceptions de taille sont les vallées de grands fleuves « allogènes », Nil et Indus surtout. Cette explication des vides par la carte climatique permet de dire que celle-ci impose une condition nécessaire à la répartition de la population. Ce sont clairement des conditions faites à la production agricole qui effectuent la médiation entre climat et démographie.

La confrontation des cartes montre bien aussi que cette condition nécessaire est loin d'être suffisante. Les fortes pluviosités de l'Afrique au sud du Sahara intéressent des espaces dont le peuplement n'a rien de commun avec les densités de l'Europe ou de l'Asie orientale et méridionale. À l'intérieur de celle-ci, les vides relatifs observés dans certaines parties de la Péninsule indochinoise ou de l'archipel indonésien ne sont pas directement reliés à des caractères pluviométriques.

*La carte pluviométrique suscite à son tour des curiosités, d'abord celles de l'existence de ce domaine des fortes pluviosités/fortes densités de l'Asie dans une zone où l'on trouve le désert aride Sahara-Arabie. C'est là un effet d'un trait de la circulation atmosphérique, la puissance en été de vents du sud-ouest (mousson) sur l'Asie du Sud et de vents de sud à est (mousson et alizé d'est) sur l'Asie orientale. Nous n'irons pas plus loin ici au sujet de ce phénomène majeur. On a le droit de laisser ainsi des « boîtes noires ». Savoir dans quelle mesure on doit tenter de les « ouvrir » pour remonter les chaînes explicatives est l'objet de débats persistants entre géographes.*

Pour aller plus loin au-delà de la condition nécessaire/non suffisante - dont on ne doit pas sous-estimer l'importance -, on doit avoir recours à des hypothèses complémentaires. Nous en présentons une, fondée sur l'existence de boucles d'interaction susceptibles de rendre compte des hautes densités. Elles sont présentées de façon schématique sur la figure 1.8.

La boucle fondamentale relie un système de culture, très répandu dans le domaine, celui d'une riziculture fondée sur le contrôle de l'eau aux fortes densités. En effet, d'une part, ce système assure une productivité à l'unité de superficie cultivée particulièrement forte par comparaison avec les autres systèmes « traditionnels », et permet donc de fortes densités; d'autre part, l'abondance de la main-d'œuvre qui en résulte rend possible ce type de production, qui exige une forte intensité de travail,

pour la préparation des rizières, le contrôle de l'eau, par submersion dirigée et par irrigation proprement dite, pour le repiquage, une technique adoptée tôt dans bien des régions, et pour la récolte.

On envisage aussi une deuxième série de relations, entre la solidité de structures étatiques et les fortes densités; il est en effet possible que les grands États que l'Asie du Sud et de l'Est a connus au cours de son histoire aient permis l'existence, même s'ils se faisaient la guerre, « d'aires de paix » étendues, plus propices à la croissance démographique que la multiplication des luttes sanglantes entre petites unités « politiques ».

Le schéma indique une relation entre le système rizicole et la « solidité des structures étatiques ». Ceci parce que certains auteurs ont cru pouvoir établir une interaction entre de telles constructions et l'organisation des travaux nécessaires au contrôle de l'eau, les exemples les plus souvent cités étant ceux de la « monarchie hydraulique » khmère ou de l'empire de Chine. La réalité de cette relation est discutée.

Le système de la riziculture à eau contrôlée opère de très forts prélèvements sur la fertilité des sols, puisqu'il assure une culture continue, ainsi que sur les ressources en eau, ce qui limite son extension : une boucle de rétroaction négative est donc incorporée au schéma.

Cette hypothèse mérite un certain nombre de commentaires; on peut dire qu'elle est utile, incomplète et difficile à prouver.

Son utilité vient de ce qu'elle offre une explication d'un phénomène étonnant de tout premier ordre de grandeur. Elle est à l'échelle temporelle et spatiale de ce phénomène, puisqu'elle est de nature à rendre compte de faits qui se situent dans le domaine des vastes espaces et des temps longs de l'histoire. Elle s'insère bien dans une explication d'ensemble, puisqu'elle rend compte d'une avance prise par l'Asie du Sud et de l'Est dans le cadre des structures démographiques anciennes; avance ensuite conservée par l'explosion démographique de la phase moyenne de la transition, qui s'est produite plus tard qu'en Europe, mais qui a été bien affirmée.

Elle reste évidemment incomplète, comme bien des explications « systémiques » d'ailleurs. On n'a, en effet, guère d'hypothèses complètes sur les raisons pour lesquelles le fonctionnement de cette boucle s'est déclenché en Asie, ni même sur les circonstances de ce déclenchement, puisque son ancienneté le situe dans des périodes où les sources historiques étaient maigres. Il arrive ainsi que l'on voie bien les relations entre des faits géographiques et des systèmes, mais qu'on ait du mal à rendre compte des « systémogénèses » de leur datation et de leur localisation.

Enfin, il est difficile de « prouver » la vérité de cette hypothèse. On peut seulement faire remarquer qu'elle est cohérente et adéquate aux ordres de grandeur spatio-temporels du phénomène. On pourrait souhaiter la remplacer par des explications valables chacune pour une période et une région, ce qui a été tenté. Mais il faudrait alors rendre compte de convergences génératrices d'une certaine homogénéité, ce qui n'a pas été fait à notre connaissance, si bien que l'hypothèse présentée ci-dessus peut être considérée comme la plus utile. Mais il reste que ce n'est qu'une hypothèse.

Fig. 1-1. Les grands ensembles régionaux du monde - population et superficie (en % du total mondial)

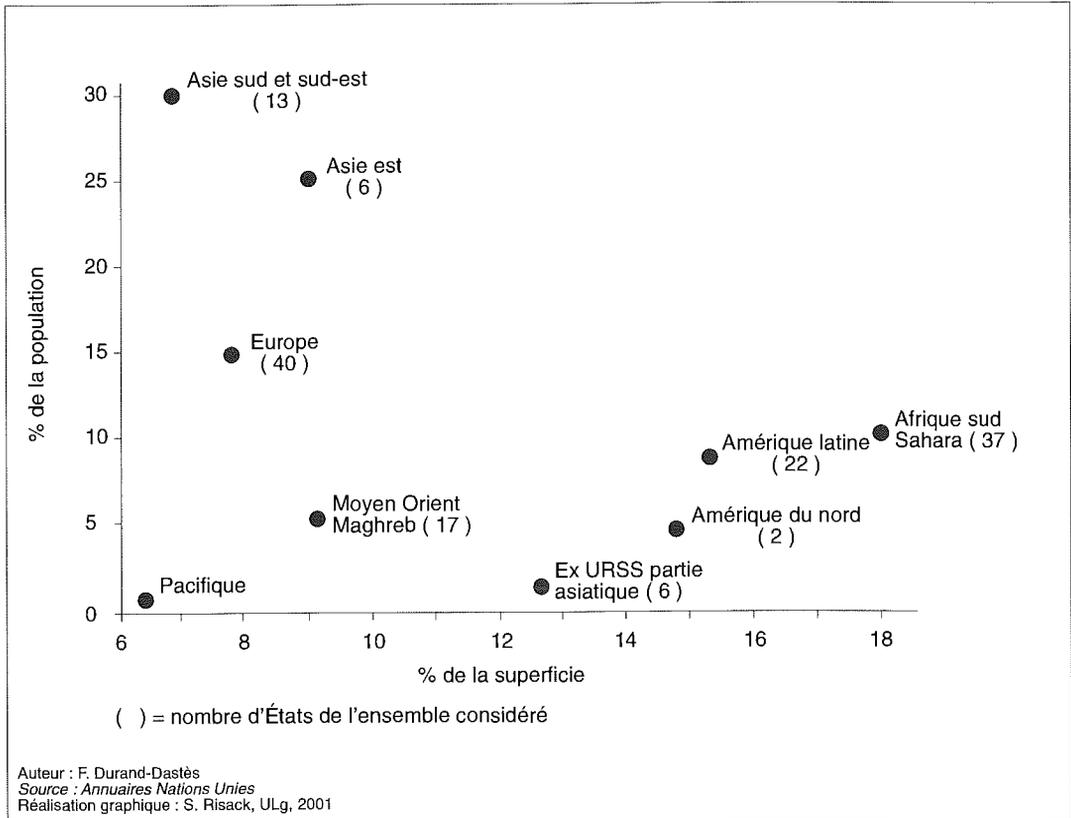


Fig. 1-2. Population et superficie des États

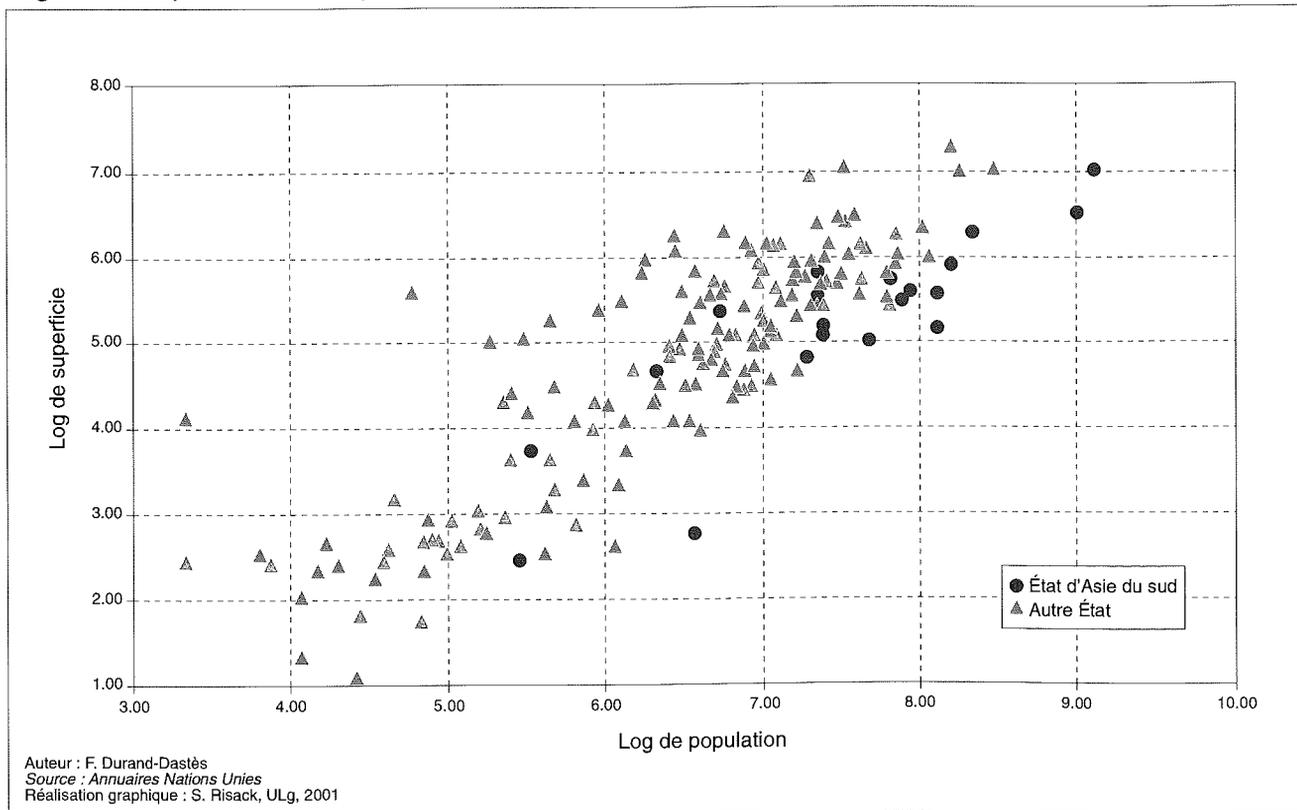


Fig. 1-3. Inde et Chine : part dans la population mondiale

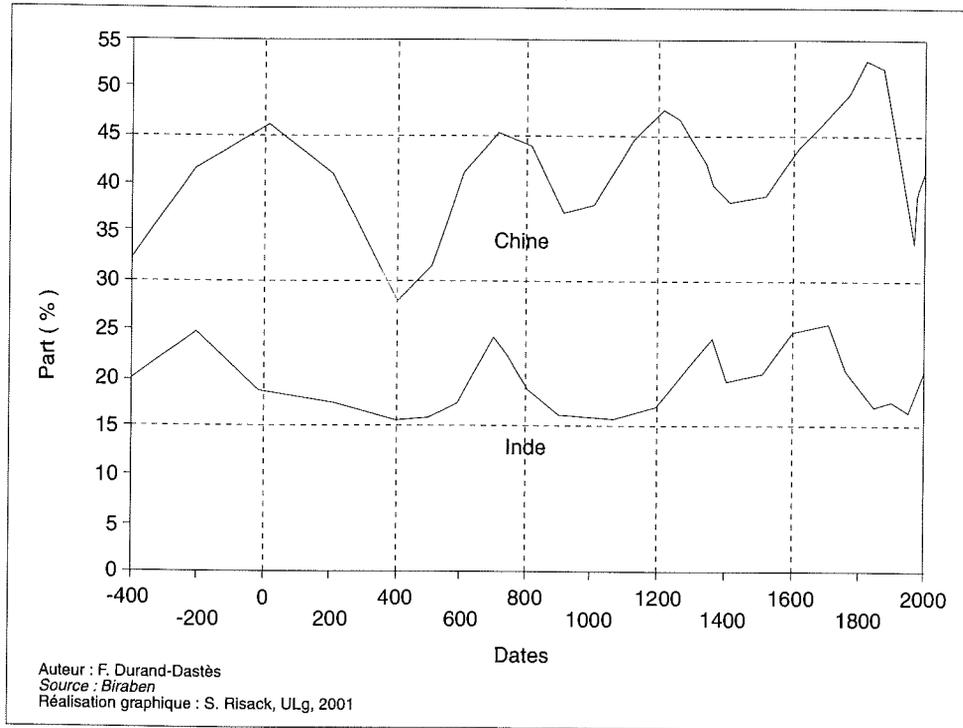


Fig. 1-4. Natalité et mortalité (1989)

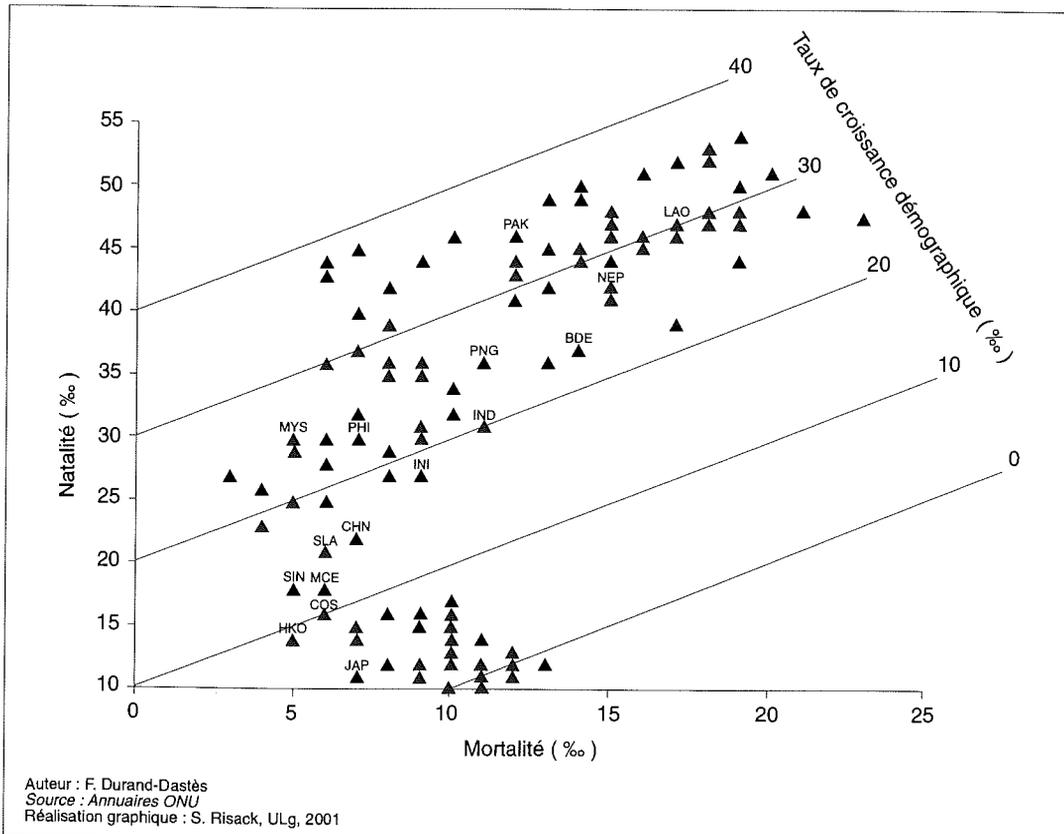
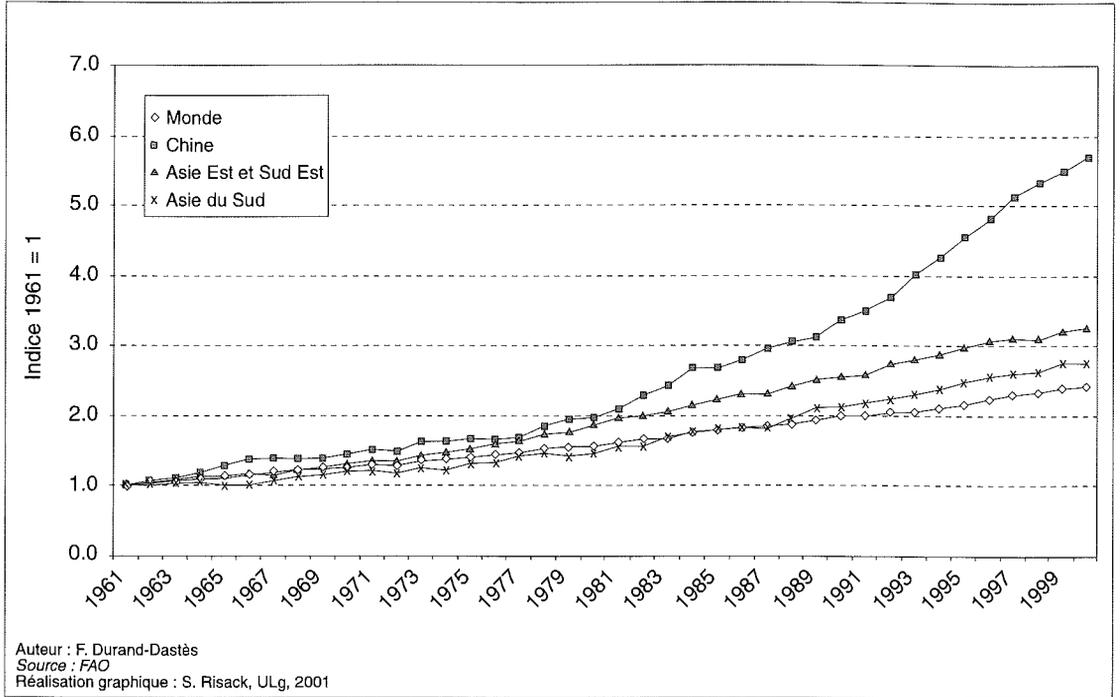


Fig. 1-5. Productions agricoles. Évolutions comparées



**Asie du Sud :** Bangladesh, Bhoutan, Inde, Maldives, Népal, Pakistan et Sri Lanka  
**Asie de l'Est et du Sud Est :** Brunei, Cambodge, Indonésie, Corée du Sud, Laos, Malaysia, Myanmar, Philippines, Singapour, Thaïlande, Vietnam

Fig. 1-6. Densités et mortalité infantile

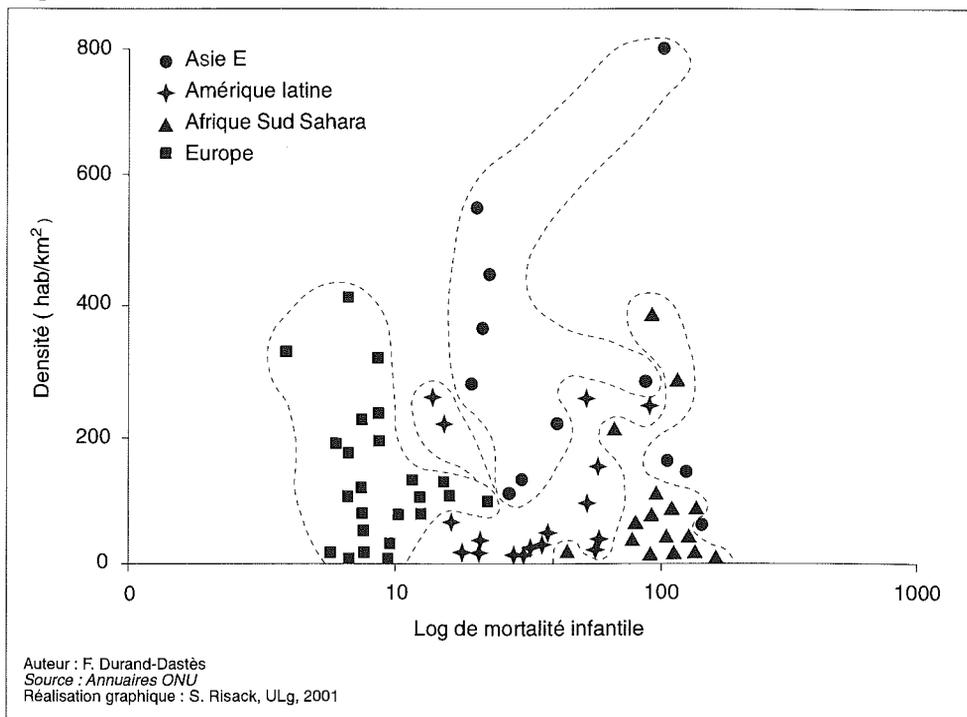
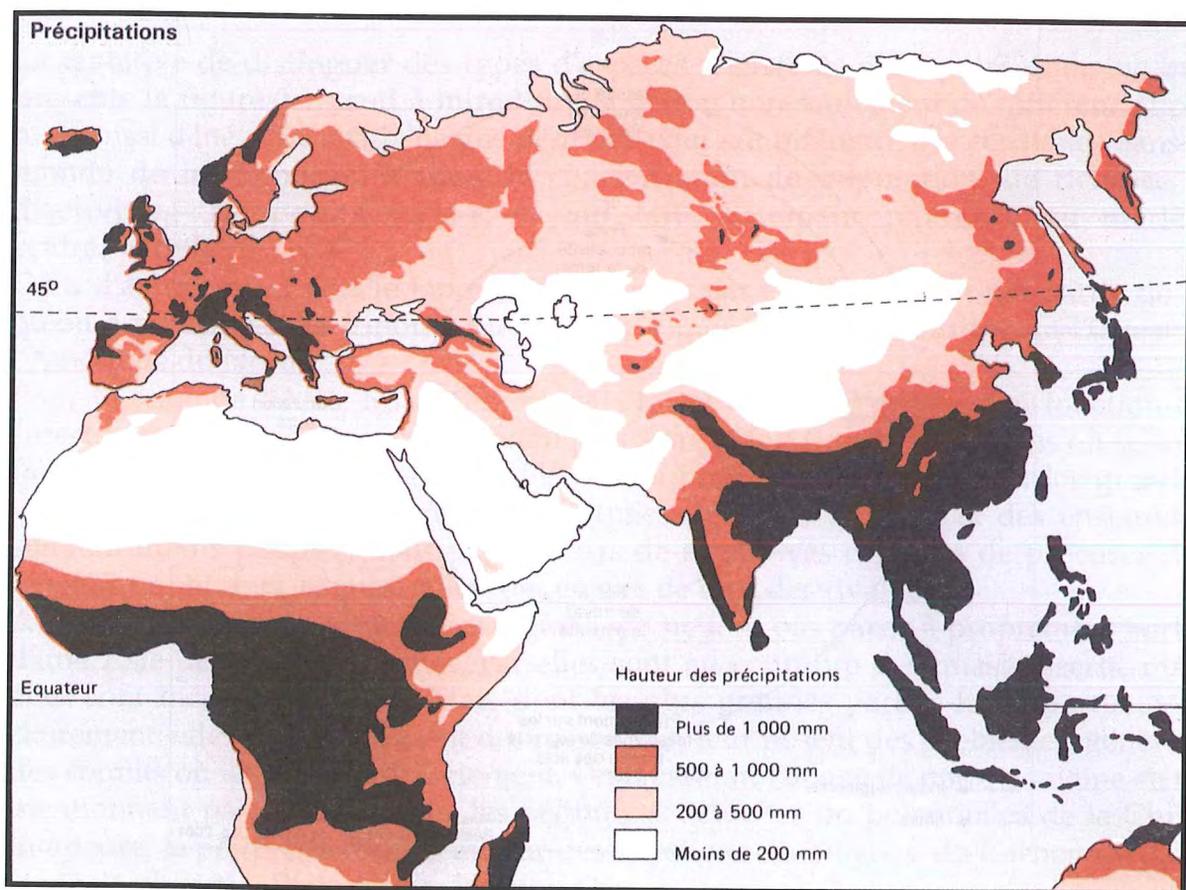
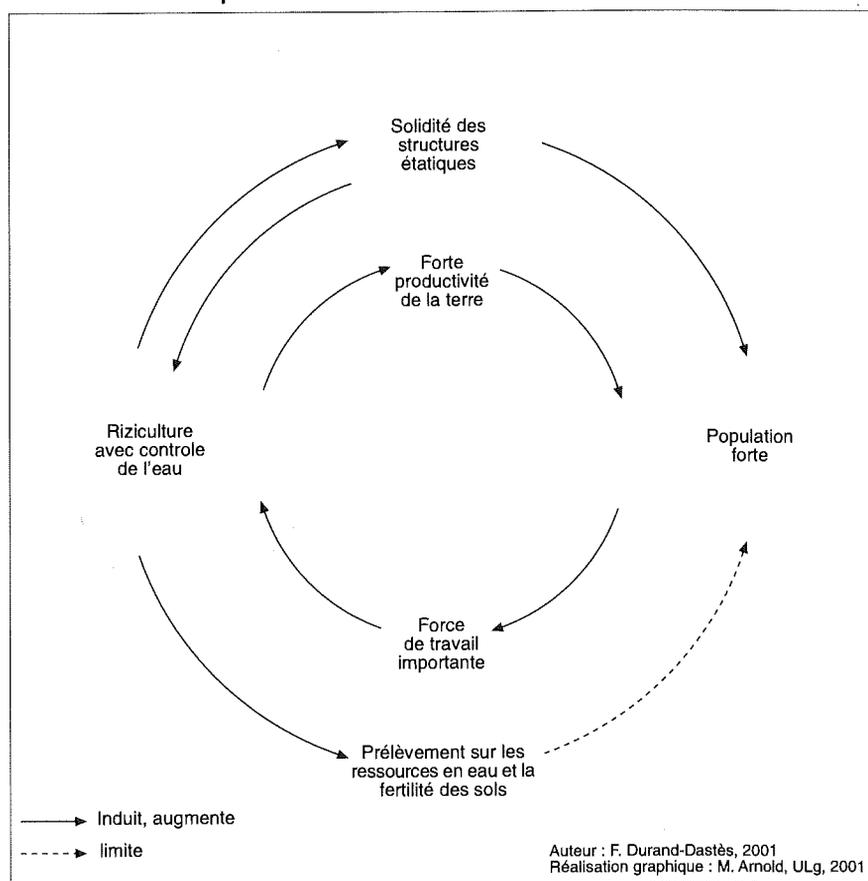


Fig. 1-7. L'Asie des moussons dans l'Ancien Monde



Source : F. Durand-Dastès, *L'Asie du sud et de l'est*, La Documentation photographique, n° 6097, 1988  
d'après *The Times Atlas of the World*, Londres, Times Books.

Fig. 1-8. Une hypothèse sur la genèse des fortes densités asiatiques



## 2. LES GRANDES DIVISIONS DE L'ASIE DES HAUTES DENSITÉS

Trames naturelles, répartitions de faits culturels et politiques enracinées dans les temps très longs de l'histoire, économies et organisations plus récentes issues de la domination européenne se combinent pour mettre en place des types d'espaces qui se retrouvent dans tout notre domaine, suivant des logiques identifiables. Des trames à plus larges mailles viennent regrouper ces unités spatiales : celle des aires culturelles, des États, et une grande structure économique contemporaine, liée au rôle majeur du Japon. C'est pour une part en fonction de celui-ci que se distribuent les efficacités et les bilans économiques, que l'on peut apprécier et décrire en se situant au niveau des États et des groupes d'États.

### 2.1. Types d'espaces

La tentative de distinguer des types d'espaces récurrents dans notre domaine que présente la figure 2.1. tend à introduire la notion non seulement de différenciation, mais aussi d'inégalité spatiale : une démarche qui fait référence à la constance dans le monde de la formation d'aires de concentration de population, de richesse et d'activité, « les points forts », et qui fait également référence au modèle centre/périphérie.

On a d'abord mis à part le Japon, aire « forte » par excellence, qui fait partie de ce qu'on a pu appeler le trinôme du « Centre » mondial, avec l'Europe de l'Ouest et l'Amérique du Nord.

Pour le reste de l'Asie, les autres zones « fortes » ont été définies en fonction de caractères démographiques et économiques : on y a fait figurer les régions où se sont fait sentir le plus pleinement les effets de la boucle de la riziculture, les grandes villes, dont beaucoup sont d'ailleurs situées dans ces régions, et des ensembles souvent moins peuplés, mais producteurs de ressources capables de procurer des revenus importants, et aussi d'être des enjeux de bien des rivalités.

À l'opposé, la carte incorpore des régions qui ne font pas partie à proprement parler d'une Asie des hautes densités, car elles sont au contraire des quasi-déserts, mais elles sont incorporées à des États dont les plus grandes parties lui appartiennent clairement; elles leur fournissent des ressources, leur posent des problèmes, génèrent des conflits où ils s'engagent fortement. On fausserait l'image de notre domaine en ne mentionnant pas, par exemple, les ressources actuelles ou potentielles de la Chine intérieure, le poids des conflits autour des questions du Tibet ou du Cachemire dans la vie de plusieurs États et non des moindres.

Entre les points forts et les périphéries, on a enregistré la présence d'espaces intermédiaires, particulièrement étendus dans la péninsule indochinoise et de vastes parties des archipels indonésien et philippin.

Le poids de l'agriculture encore très marqué dans la différenciation de l'espace confère une part importante à la trame naturelle.

La différenciation climatique pèse lourd comme facteur de la marginalisation des déserts froids (Chine intérieure) ou chauds (nord-ouest du Monde indien); il est à

peine besoin de rappeler que les climats d'altitude contribuent fortement à limiter les possibilités agricoles des montagnes. En dehors de ces effets massifs sur les marges, la carte enregistre peu d'effets des nuances entre les climats. C'est là un effet de la puissante unification du domaine par les grands souffles originaires des océans chauds pendant l'été. (Qu'il s'agisse de la mousson proprement dite en provenance de l'océan Indien ou de vents d'est venant du Pacifique; la première intéresse les péninsules indienne et indochinoise et les seconds combinent leurs effets avec ceux de la mousson sur la Chine et le Japon.) Quelques mois de temps chauds et pluvieux dus à l'arrivée de ces masses d'air définissent des traits communs à un vaste ensemble, du point de vue des conditions de l'agriculture. Cet ensemble est au contraire très fragmenté en hiver, où les effets de la latitude et de la continentalité redeviennent des facteurs importants. Les étés chauds se combinent avec des mois secs et très froids dans le nord, avec des mois toujours secs, mais de moins en moins froids à mesure que l'on va vers le sud. Ces caractères hivernaux ne sont évidemment pas sans effets sur les intensités agricoles, mais, à l'échelle où nous nous situons ici, il n'y a pas lieu d'en tenir compte.

La part des formes du terrain est plus importante que celle du climat pour expliquer la répartition des types d'espaces à moyenne échelle. Les plaines pluvieuses se sont en effet bien prêtées aux aménagements pour la riziculture à eau contrôlée et à l'accumulation de fortes densités agricoles, entraînant par la mise en place de services de fortes densités rurales, et aussi la mise en place de réseaux de villes, dont certaines sont devenues des centres majeurs. Ces plaines appartiennent à deux types : plaines intérieures issues du remblaiement de zones de subsidence, comme le sillon indo-gangétique, des bassins intérieurs comme celui du Sechuan, deltas construits tout le long des côtes par quelques-uns des fleuves les plus puissants de la planète. Les systèmes de riziculture intensive ont été moins vigoureusement implantés dans des domaines aux reliefs plus marqués, comme l'immense ensemble de collines de la Chine du Sud, ou les moyennes montagnes du nord-est de l'Inde péninsulaire et de l'axe de la péninsule indochinoise. Essentiellement parce que le relief se prête mal au contrôle de l'eau, ces régions ont souvent été abandonnées par les groupes de riziculteurs des plaines et laissées à des populations qui ont pratiqué des formes moins intensives. La culture itinérante y est encore pratiquée, bien qu'elle recule.

La proximité des mers, particulièrement de celles où passent de grandes routes maritimes, a été un facteur décisif pour l'implantation des zones fortes. En premier lieu, les comptoirs implantés par les Européens ont souvent été à l'origine de très grandes agglomérations, entourées d'arrière-pays très transformés (voir ci-dessous les cas des régions de Bombay et de Calcutta). En second lieu, l'exploitation des ressources minérales et surtout la localisation des plantations doivent beaucoup à la proximité de la grande route maritime qui contourne l'Asie par le sud. Si l'Inde du Sud, le Sri Lanka, la péninsule malaise et certaines îles de l'Indonésie sont largement spécialisées vers des cultures depuis longtemps orientées vers les marchés mondiaux, c'est parce que les basses plaines ou les moyennes montagnes qui se prêtent à ces productions sont proches des côtes suivies par la voie maritime. Même les plantations de thé de la bordure himalayenne, plus intérieures, sont liées à la proximité relative de Calcutta.

Les quelques relations qui viennent d'être décrites sont de nature à rendre compte d'une partie importante des traits de la carte. Elles devraient être traitées plus nettement en termes d'interactions; par exemple, la route maritime a été considérée comme un facteur de localisation, mais son essor grâce à l'action des marchands arabes et des Européens est dû à l'existence de conditions préexistantes. Elles expriment pour la plupart le rôle de trames relativement fines, très enracinées dans les structures fondamentales du domaine. À des dates différentes sont venues s'y superposer des maillages plus larges qui interfèrent évidemment avec ces trames, mais qu'il faut bien décrire à part. On a privilégié ici deux maillages liés à des processus de diffusion, qui se sont produits à des dates très différentes.

## 2.2. Les effets de la diffusion : les aires culturelles

Les aspects culturels sont directement pertinents pour la géographie puisqu'ils pèsent entre autres sur la représentation que les habitants se font du monde, donc sur la façon dont ils agissent sur lui. Les cultures sont aussi en rapport avec les comportements politiques et économiques, si bien que leur prise en compte est utile pour interpréter les structures étatiques et le développement économique.

On a choisi de mettre ici l'accent sur une composante majeure de la culture, les religions, et de traiter de leur répartition en termes de processus de diffusion (Figure 2.2.). Il a fallu beaucoup simplifier et mettre l'accent sur les religions dominantes dans chaque région, et sur les « grandes » religions, celles qui ont un corps de doctrine assez stable reposant sur des écrits, et rassemblant un grand nombre de fidèles. Il faut savoir cependant que beaucoup de groupes culturels aux effectifs faibles pratiquent des cultes très variés et spécifiques. On les rencontre particulièrement dans les moyennes montagnes de l'Inde, de la péninsule indochinoise, de la Chine orientale et d'îles comme Kalimantan. On les englobe souvent sous la désignation de « minorités ».

Pour chacune des « grandes religions », on peut identifier un lieu ou une aire d'apparition et décrire un processus de diffusion. Les grands concepts de base de la religion védique et de l'Hindouisme qui en est issu semblent avoir été élaborés dans une aire correspondant en gros à l'Asie centrale actuelle, huit ou neuf siècles avant J.-C. Il s'est répandu en Inde très lentement, à la fois par suite de migrations de population (les « Aryas ») et par simple transmission de messages. Il a fallu presque un millénaire pour qu'il atteigne l'Inde du Sud.

Le Bouddhisme est né dans la plaine du Gange au sixième siècle avant J.-C. Il a été largement adopté en Inde avant de se diffuser vers l'est, suivant deux axes : l'un vers la Péninsule indochinoise, l'autre vers le Tibet. Il a ensuite gagné la Chine où les deux voies convergent, tandis qu'il reculait jusqu'à disparaître à peu près entièrement en Inde même, devant la renaissance hindouiste des premiers siècles de notre ère. Au cours de cette diffusion, il s'est diversifié en deux grandes tendances : Bouddhisme du Grand Véhicule vers le nord et du « Petit Véhicule » vers le sud-est. En Chine et au Japon, il s'est associé avec des religions indigènes pour s'insérer dans ce qu'on peut appeler par commodité les « syncrétismes chinois ».

Plus récentes, les diffusions du Christianisme et de l'Islam sont mieux connues. Bien que né au Moyen-Orient, le Christianisme a été apporté par les Européens; il n'est dominant qu'aux Philippines, bien qu'il se soit implanté dans certaines régions, en particulier parmi les « minorités » citées plus haut. L'Islam a connu une diffusion massive, à partir de sa région d'origine, par des voies continentales et plus encore par des voies maritimes.

Il est à remarquer que les grandes routes commerciales ont eu un rôle important dans le cheminement des religions : route de la soie, route maritime sud-asiatique par exemple.

La coïncidence entre l'espace dominé par la « culture chinoise » et celui où le communisme a connu ses succès les plus spectaculaires dans la seconde moitié du XX<sup>e</sup> siècle soulève des interrogations légitimes et de nombreuses discussions, qu'il est impossible de laisser ne serait-ce qu'entrevoir ici.

### **2.3. Les effets de la diffusion : le Japon et l'économie**

Enracinée dans une évolution qui remonte au moins au XIX<sup>e</sup> siècle, la haute croissance japonaise des années 1950-80 a hissé le pays au tout premier plan de l'économie mondiale. Elle a aussi été un facteur notable de l'évolution des États voisins, atteints par vagues successives par les conséquences indirectes de la croissance japonaise. La modernisation de l'économie et l'augmentation des salaires ont conduit les firmes japonaises à spécialiser leurs établissements dans des activités de recherche, ou les fabrications de haut niveau technologique et à s'adresser ailleurs pour trouver une main-d'œuvre moins bien payée pour les tâches répétitives d'exécution. La Corée du Sud, Taiwan, Hong Kong et à un moindre degré Singapour ont été les premiers atteints par cette vague de transferts des rôles. Dans une série d'étapes suivantes, le processus s'est répété. Les pays de la première génération ont connu à leur tour les hausses de salaires, les progrès techniques, les capacités d'initiative et finalement le désir de trouver de nouvelles sources de main-d'œuvre moins chère. De proche en proche, l'industrialisation gagne. Elle a atteint la Thaïlande et la Malaisie, puis des parties de l'Indonésie et les côtes chinoises. Malgré les crises, comme celle des années 98-99, le processus continue. Les réservoirs de main-d'œuvre de la Chine, de l'Indonésie, voire du Viet Nam ou même de l'Inde, ne sont pas près d'être épuisés.

Cette diffusion de proche en proche a créé dans l'Asie orientale ce qu'on peut considérer comme une sphère d'influence japonaise, qui évoque, avec de fortes différences, « l'aire de coprosperité » que l'impérialisme japonais avait tenté de créer lors de la Seconde Guerre mondiale. Les cartes des échanges de marchandises et d'informations dans les années 1990 reflètent bien l'existence et les limites de cette aire, qui est désormais une structure forte de l'espace asiatique.

Dans la diffusion qui l'a créée, les effets de proximité ont certainement eu un grand rôle. Il faut cependant être nuancé; comme c'est souvent le cas avec ce type de processus, il faut tenir compte d'autres facteurs qui offraient des « terrains » favorables à l'adoption des innovations : caractères de la société et des régimes politiques, interventions des États-Unis dans ce domaine sensible entourant la Chine

communiste, bien d'autres facteurs encore qui rendent compte de la variété des scénarios de la croissance économique, des spécificités nationales.

## 2.4. La trame des États

Elle constitue un découpage qui a un double intérêt : elle traduit des caractères profonds de l'espace et de son histoire; elle est le cadre de l'action d'agents preneurs de macrodécisions qui pèsent très lourds, en dépit de l'accroissement des pouvoirs internationaux ou supranationaux.

La genèse des États est un facteur assez important de leur taille et de leur organisation interne pour qu'il soit utile de s'y arrêter en premier. On peut distinguer plusieurs modèles, en schématisant les évolutions, comme il est nécessaire de le faire pour toute modélisation.

L'établissement au cours d'une longue histoire d'une coïncidence entre une structure politique et une « civilisation », un ensemble dominant de traits sociaux, culturels, linguistiques présentant une homogénéité assez affirmée. L'évolution selon ce modèle semble avoir donné naissance entre autres aux deux plus grands États de notre domaine, qui sont d'ailleurs les deux plus peuplés de la planète. Le cas de la Chine est évidemment le plus clair, en raison des traits originaux de la culture chinoise, notamment du caractère absolument spécifique de son écriture, et aussi parce que, depuis sa fondation à la fin du troisième siècle avant J.-C., il y a toujours eu un Empire de Chine. Il a certes connu des vicissitudes et des fluctuations, son extension et sa position même ont varié, il a été gouverné par des étrangers, mais il a toujours été présent. La Chine communiste a pris le relais après les divisions entre 1911 et 1948.

Pour le Monde indien, les choses sont plus complexes; l'unité de « civilisation » peut paraître moins affirmée et la coïncidence avec un État s'est réalisée de façon plus chaotique. Mais il reste qu'il y a eu permanence de grands États dans cet espace, une unification, certes tardive, mais efficace par des interventions venues de l'extérieur, celle des conquérants mongols, puis de la colonisation britannique. La division de l'empire colonial des Indes, puis la séparation du Bangladesh et du Pakistan ont accru l'homogénéité socioculturelle des États.

Il semble possible de considérer que le Japon relève du même modèle.

Un second modèle relève de l'agrégation progressive d'espaces autour d'un « centre » parfois par soumission de groupes périphériques à un groupe dominant. Ce modèle, courant en Europe, où il s'applique entre autres à la France, peut être appliqué aux États de la Péninsule indochinoise, avec une particularité très importante, celle qui vient du rôle de la colonisation dans la fixation des frontières, qu'il s'agisse de celles d'États colonisés, puis devenus indépendants dans les mêmes cadres, ou d'« États tampons » comme la Thaïlande. Les centres sont ici constitués par des deltas et des plaines intérieures, tôt occupés par des groupes de riziculteurs, les périphéries par des moyennes montagnes ou des collines vers lesquelles ont été refoulés des groupes aux effectifs moindres et fragmentés. Les rapports entre centres et périphéries restent très marqués, même si leurs extensions respectives sont très inégales, comme l'a bien montré Michel Bruneau dans un schéma très parlant (Figure 2.3.).

La combinaison de la domination ancienne d'un Centre et d'une construction coloniale semble pouvoir être appliquée à l'Indonésie. Dès avant la colonisation, il semble que Java ait concentré une population particulièrement nombreuse. Mais la construction coloniale néerlandaise a renforcé cette prépondérance et a surtout effectué des rattachements, maintenant en partie remis en cause, pour créer une entité très étendue et très fragmentée.

Les États tampons de l'Himalaya et peut-être les Philippines relèvent sans doute d'un modèle de découpage qui doit l'essentiel à la colonisation.

Les modèles de genèse qui concernent le plus de cas ont abouti à un découpage de l'espace en assez grandes unités et à la création de deux entités géantes. Ils se maintiennent souvent au moyen de structures fédérales, qui permettent de tenir compte de diversités internes et de l'affirmation de groupes spécifiques, auxquels on applique, selon les cas et selon les auteurs, des dénominations assez mal définies : minorités, ethnies, nationalités, voire nations. Dans bien des cas, il y a lieu moins de souligner, comme on le fait souvent, l'hétérogénéité interne, voire la fragilité des grands États de notre domaine, que de s'étonner de leur apparition et de leur maintien.

## 2.5. Performances économiques

Quel que soit l'intérêt des autres entités, les États restent des cadres privilégiés pour décrire les niveaux des performances économiques. On a utilisé ici deux approches : l'étude de l'évolution d'un indicateur synthétique, la mortalité infantile et une classification multivariée au moyen d'une technique simple.

La figure 2.4. croise les taux de mortalité infantile (pour l'intérêt de cet indicateur, cf ci-dessus § 1.2.) de 1965 et de 1997. Elle montre que les valeurs pour les deux périodes sont plus élevées à l'ouest qu'à l'est de notre domaine, avec l'exception notable du Sri Lanka, qui se rapproche de la Corée du Sud et de la Malaisie, la Thaïlande et la Chine se situant dans des positions intermédiaires.

Le graphique est surtout intéressant pour étudier les évolutions, qui offrent une image assez différente. On constate d'abord une baisse d'ensemble des taux, une bonne nouvelle. Pour aller plus loin, on a construit la droite de régression des taux de 1997 sur les taux de 1965, considérés comme la variable « explicative », au sens que les statisticiens donnent à ce terme. Ceci permet d'abord de montrer la forte stabilité des positions relatives : la corrélation est très forte entre les deux variables : le coefficient  $R^2$  de 0,86 indique que 86 % de la variation de la mortalité infantile de 1997 est « expliquée » statistiquement par la mortalité infantile de 1965; il correspond à un coefficient de corrélation de 0,93.

D'autre part, les écarts par rapport à la droite de régression sont également significatifs. Les pays représentés par des points au-dessous de la droite ont connu des baisses de mortalité infantile plus fortes que celles attendues en fonction de l'évolution d'ensemble : c'est le cas de l'Inde et de l'Indonésie comme de la Corée du Sud, de la Malaisie ou du Sri Lanka. Par opposition, les pays représentés par des points au-dessus de la droite ont une évolution moins favorable que l'ensemble : le

Pakistan, le Laos, le Bangladesh et Myanmar sont dans ce cas. (La position des points représentant Singapour et le Japon est sans signification : les taux étaient si bas dès 1965 qu'ils auraient dû devenir négatifs pour suivre la tendance générale, ce qui est évidemment impossible).

Les contrastes que donne un indicateur unique sont bien confirmés par une classification multivariée. On a retenu 8 variables disponibles pour la quasi-totalité des pays du domaine et considérées comme significatives du niveau économique et social. On a ensuite classé les pays selon les valeurs de chaque variable, en choisissant l'ordre de telle façon qu'un rang peu élevé soit significatif d'une « meilleure » situation économique et sociale. Plus le PNB par tête est fort, meilleure est la situation du pays : on adoptera un ordre décroissant (le pays le plus riche recevant le rang 1); inversement, pour la mortalité infantile, plus la valeur est faible, meilleure est la situation : on adoptera donc un ordre croissant (le pays à la mortalité la plus faible recevant le rang 1). Voir tableau 2.1.

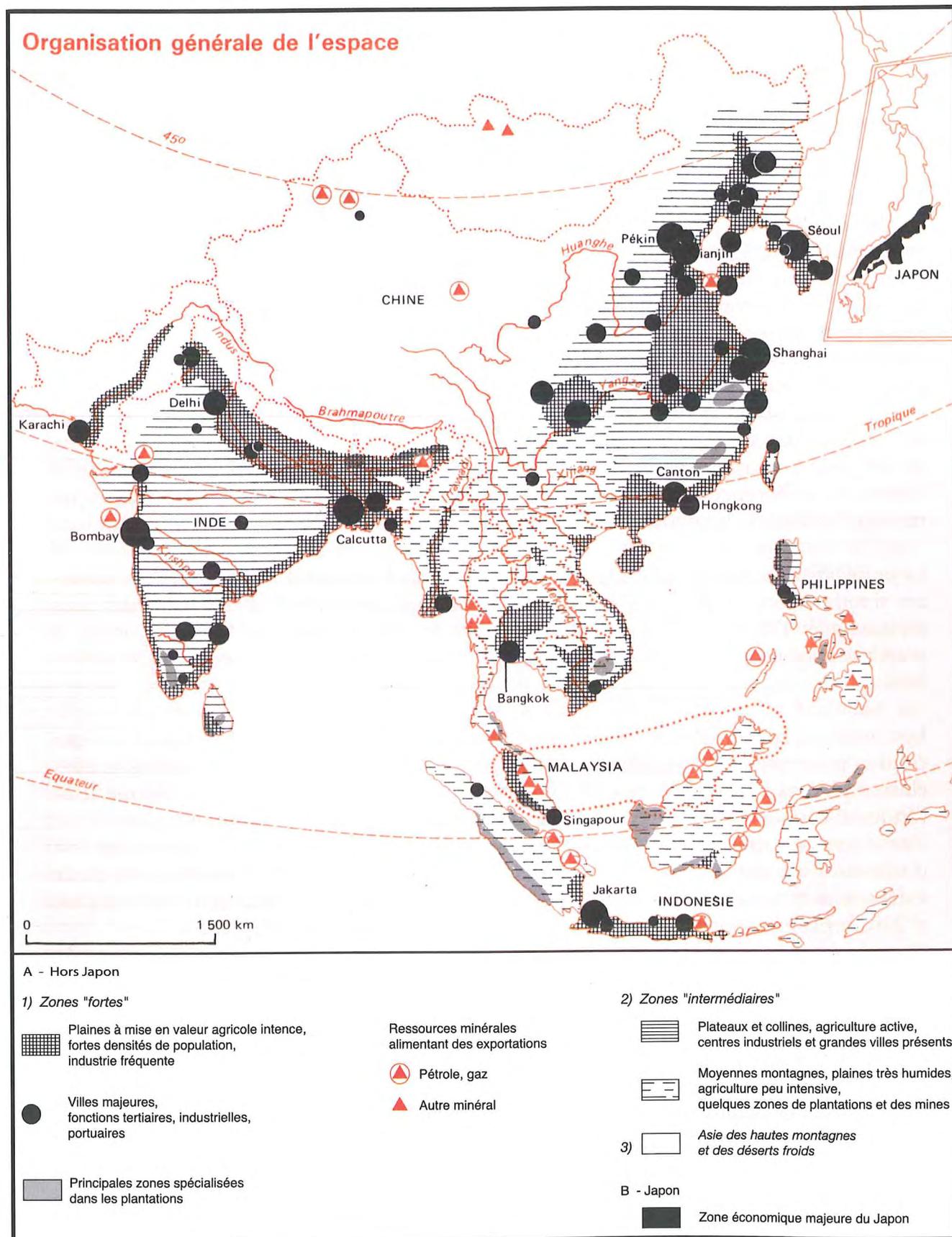
Pour synthétiser l'information, on fait ensuite la somme des rangs pour les 8 variables. En raison des choix des ordres de classement, plus cette somme est faible, plus le pays est placé dans une situation relative « satisfaisante ». Le minimum de la « note » ainsi obtenue serait de 8, pour un pays classé 8 fois premier, et le maximum de 186 pour le pays qui serait classé 8 fois dernier (22<sup>e</sup>). En fait, la gamme observée va de 28 pour Singapour et 31 pour le Japon à 157 pour le Cambodge et 158 pour le Népal. La différence entre les meilleurs scores observés et le maximum théorique montre l'intérêt de la méthode multivariée.

*La procédure de la somme des rangs est commode, facile à comprendre et à mettre en œuvre - un simple tableur suffit. Elle a donc des avantages par rapport à des méthodes plus sophistiquées. Elle a un grand inconvénient, qui vient de l'utilisation de l'échelle d'ordre : il n'est pas tenu compte des différences dans les écarts entre les individus, puisqu'ils sont tous fixés à 1.*

Les résultats sont présentés sous forme graphique sur la figure 2.5. On peut utiliser celui-ci pour préparer une carte. Une discrétisation tenant compte des sauts entre les classes placerait une coupure entre Taïwan et la Chine, une autre entre l'Indonésie et l'Inde, et on pourrait isoler en fin de liste le Bhoutan, le Cambodge et le Népal. La classe centrale ainsi constituée contiendrait près de la moitié des pays; l'introduction d'une coupure entre le Sri Lanka et la Corée du Nord serait donc souhaitable pour éviter ce manque de nuances. On peut évidemment essayer d'autres discrétisations, par exemple en se rapprochant d'une division en classes d'effectifs égaux.

Comme le graphique des mortalités infantiles, la figure 2.5. montre assez bien la position désavantageuse du Monde indien, sauf le Sri Lanka, la position forte du Japon et des trois « dragons » qui ont été les premiers entraînés dans la croissance. Si l'on prend en plus en considération le cas de la Chine, on voit se dessiner une Asie orientale stricto sensu. La Péninsule indochinoise est, ici encore, en position intermédiaire, avec des oppositions flagrantes entre pays voisins, par exemple entre la Thaïlande et Myanmar.

Fig. 2-1. Organisations spatiales



Source : F. Durand-Dastès, *L'Asie du sud et de l'est*, La Documentation photographique, n° 6097, 1988 d'après *The Times Atlas of the World*, Londres, Times Books.

Fig. 2-2. Religion dominante

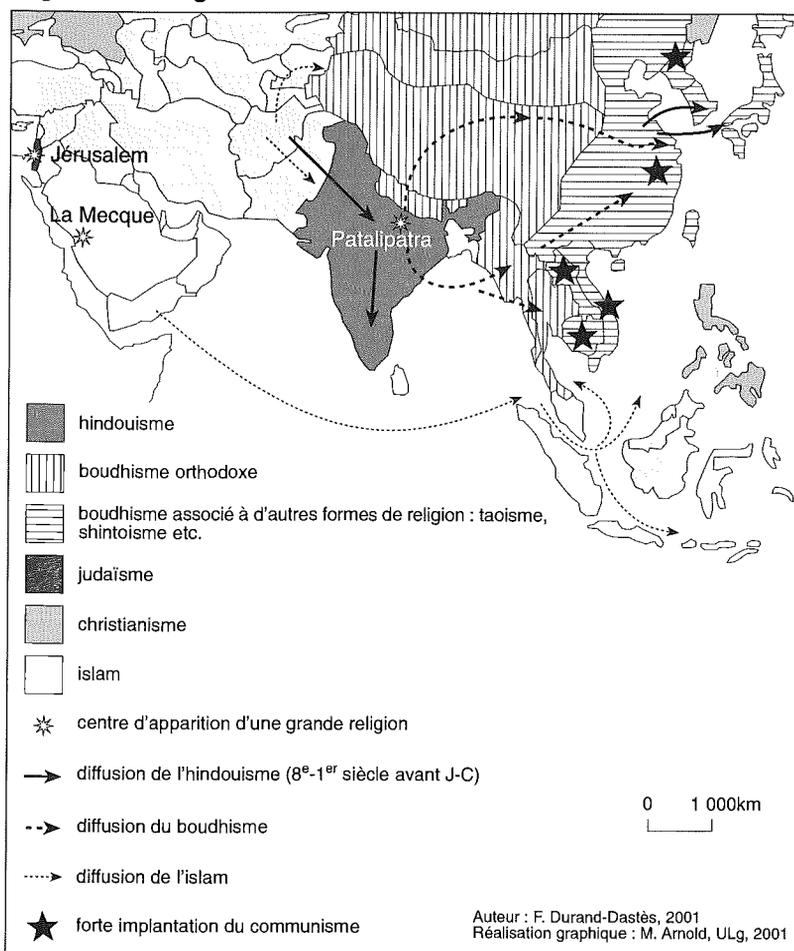


Fig. 2-3. Asie SE continentale - Organisations spatiales

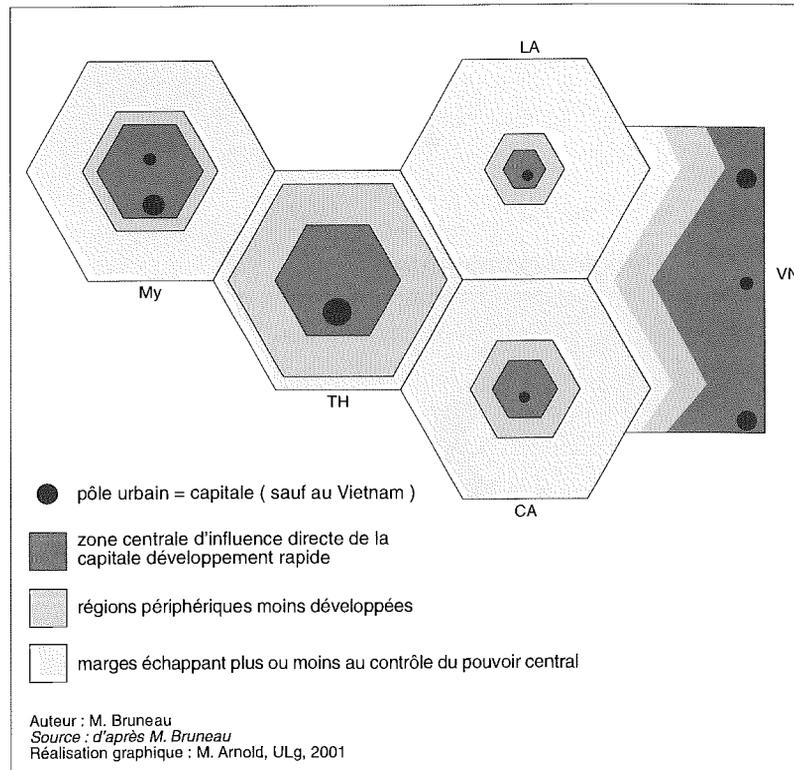


Fig. 2-4. Variation de la mortalité infantile 1965/97

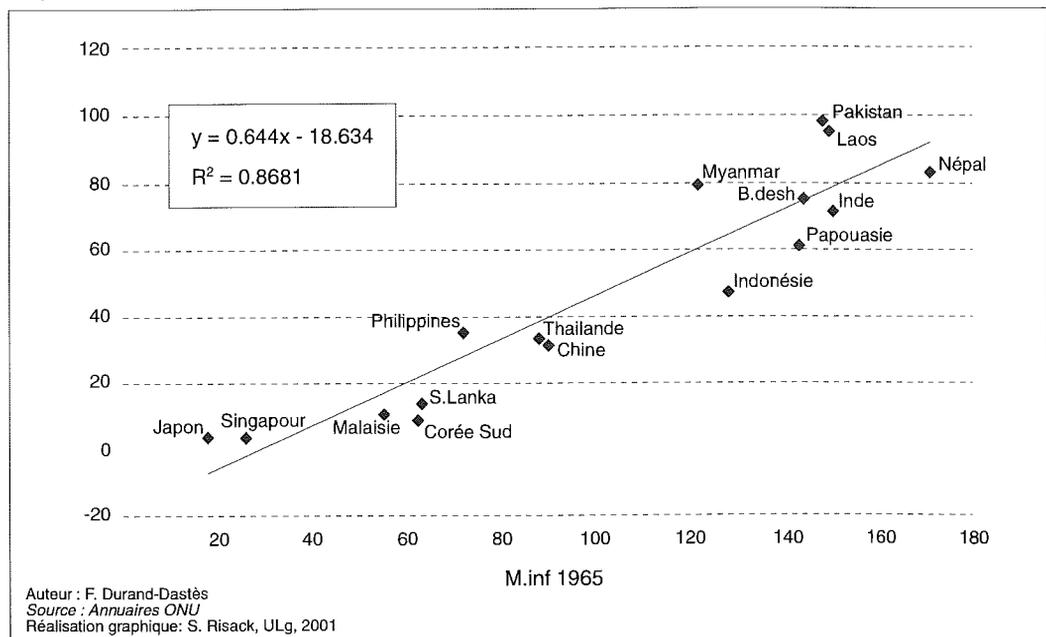
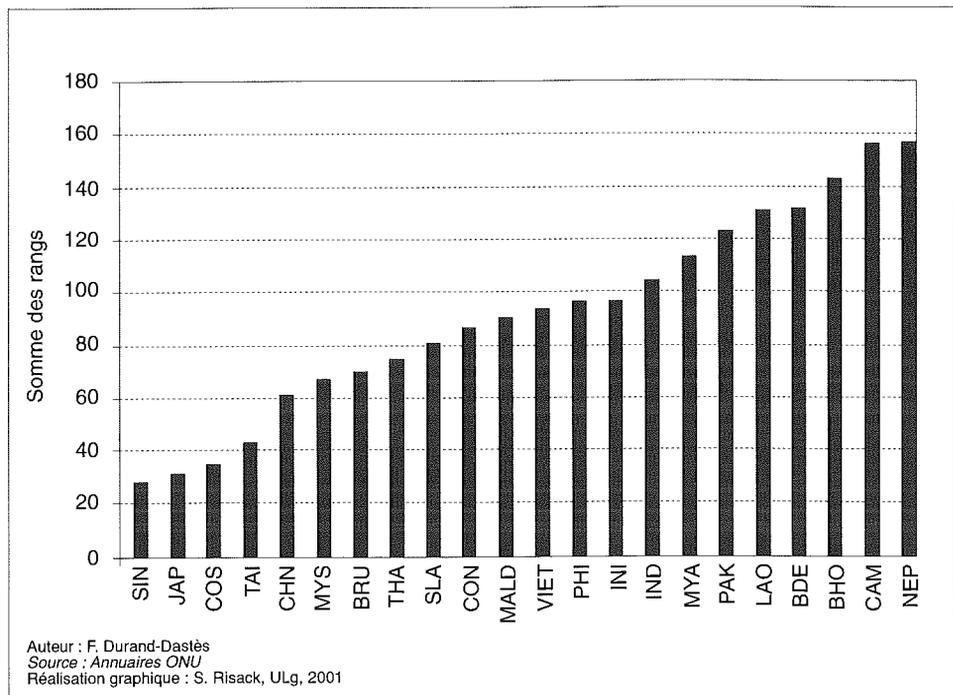


Tableau 2.1. Diversité des bilans économiques des États

Données									Rangs								
	MORT INF.	ANAF	MEDIC	PNB/H	CDEM	CPR	EVIE	URB	MORT INF.	ANAF	MEDIC	PNB/H	CDEM	CPR	EVIE	URB	Somme des Rangs
SIN	4	12	1.41	24 210	1.4	8	77.1	100	2	9	3	1	8	2	2	1	28
JAP	4	1	1.80	23 799	0.2	2.1	80	79	1	1	2	2	1	20	1	3	31
COS	9	4	1.20	13 478	0.8	5.6	72.4	81	4	3	4	5	2	9	6	2	35
TAI	7	21	0.70	19 870	0.9	6.4	76.8	75	3	14	6	3	3	7	3	4	43
CHN	32	24	2.00	3 105	0.9	9.4	69.8	32	9	15	1	10	5	1	9	11	61
MYS	11	17	0.50	8 137	2	7.4	72	57	6	11	9	6	14	5	8	8	67
BRU	10	12.7	0.75	16 765	2.2	0.5	75.5	72	5	10	5	4	16	21	4	5	70
THA	33	6	0.37	5 456	0.9	5.8	68.8	21	10	6	12	7	4	8	10	18	75
SLA	14	11	0.23	2 979	1	5	73.1	23	7	8	14	11	6	14	5	16	81
CON	26	4	0.60	1 000	1.6	0	72.2	60	8	4	7	21	12	22	7	6	87
MALD	50	3,8	0.19	4 083	2.8	7.8	64.5	26	13	2	17	8	20	3	14	14	91
VIET	67	9	0.44	1 689	1.6	7.5	67.4	20	15	7	10	16	11	4	12	19	94
PHI	35	5	0.11	3 555	2.1	3	68.3	58	11	5	20	9	15	19	11	7	97
INI	47	19	0.17	2 651	1.4	5.4	65.1	40	12	12	18	12	9	12	13	9	97
IND	71	55	0.41	2 077	1.6	5.6	62.6	28	16	16	11	13	10	11	16	12	105
MYA	79	20	0.29	997	1.2	5.6	60.1	27	18	13	13	22	7	10	18	13	114
PAK	95	70	0.60	1 715	2.8	4.3	64	36	20	17	8	15	21	18	15	10	124
LAO	98	70	0.23	1 734	2.6	6.7	53.2	23	21	18	15	14	19	6	22	17	132
BDE	75	71	0.20	1 361	1.7	4.8	58.1	24	17	19	16	18	13	16	19	15	133
BHO	63	72	0.17	1 536	2.8	5.2	60.7	7	14	20	19	17	22	13	17	22	144
CAM	103	80	0.10	1 257	2.2	4.9	53.4	16	22	22	21	19	17	15	21	20	157
NEP	83	77	0.04	1 157	2.4	4.7	57.3	12	19	21	22	20	18	17	20	21	158
	46.182	30.2	0.5686	6 482.3	1.68636	5.259	66.93	41.68									

MORT INF = mortalité infantile  
ANAF = analphabétisme féminin  
MEDIC = nombre de médecins pour 1 000 hab.  
PNB/H = produit national brut/hab. (dollars)  
CDEM = taux de croissance démographique  
CPR = taux de croissance de la production (%)  
EVIE = espérance de vie (années)  
URB = taux d'urbanisation

Fig. 2-5. Asie Est et Sud. Pays classés selon une somme de rangs



### 3. DIFFÉRENCIATIONS INTERNES DES ÉTATS

Il est évidemment impossible à ce niveau d'ordre de grandeur d'avoir la moindre prétention à l'exhaustivité. Nous traiterons donc d'exemples très limités sur la Chine et sur l'Indonésie, en utilisant des méthodes différentes qui renvoient à des définitions sensiblement différentes de la région qui ont été données en introduction.

La figure 3.1. présente une régionalisation de la Chine où la région est considérée comme une classe d'individus spatiaux; elle correspond à une phase empirique et descriptive qui a son utilité.

On a adopté comme individu de base les Provinces chinoises, c'est-à-dire des unités de taille respectable. Les « dix-huit provinces » de la Chine classique ont des dimensions à peu près équivalentes, mais, dans leur trame, on a inséré récemment des Provinces centrées sur Shanghai, Beijing et Tianjing, beaucoup plus petites. Les Provinces de la Chine extérieure sont bien plus étendues et inégales. Malgré ces inégalités, une cartographie est possible à cette échelle.

Chaque province a été décrite par 12 variables disponibles dans les publications les plus récentes. Elles sont décrites dans le tableau ci-dessous.

Code	Signification
PRI	Part dans le produit régional du secteur primaire
SEC	Part dans le produit régional du secteur secondaire
TER	Part dans le produit régional du secteur tertiaire
CME	Consommation des ménages (yuen par ménage)
CMRU	Consommation des ménages (yuen par ménage) : Ménages ruraux
CMEU	Consommation des ménages (yuen par ménage) : Ménages urbains
NAT	Taux de natalité
MOR	Taux de mortalité
ILH	% des illettrés parmi les hommes
ILF	% des illettrées parmi les femmes
RMR	Revenu moyen de ménages ruraux
RMU	Revenu moyen des ménages urbains

Source : Annuaire statistique de la Chine 1999.

Les variables ont été utilisées pour regrouper les Provinces selon la procédure de la classification ascendante hiérarchique. Elle suit les étapes suivantes.

- A. Toutes les variables sont standardisées pour éliminer les effets des ordres de grandeur. On ne fait plus référence qu'à l'écart de chaque valeur à la moyenne de la variable, compté en unités d'écarts-types.
- B. Chaque province est décrite par une liste de 12 nombres, qu'il est facile de comparer.

- C. On procède ensuite à une série de regroupements des provinces deux à deux, en fonction de leur degré de ressemblance. Ils apparaissent sur l'arbre de la figure 3.1.a. Le Hebei et le Hubei sont les deux premières à se regrouper, parce que ce sont celles qui se ressemblent le plus. On dit qu'elles se regroupent à la première itération. Le Hunan et le Sechuan se regroupent à la deuxième itération et ainsi de suite. (En fait, sur la figure, le numérotage des itérations commence à 31, car l'algorithme considère la mise en place des 30 provinces comme autant d'itérations.) À l'itération numérotée 37 (en fait le septième regroupement), on voit l'Anhui rejoindre une classe constituée antérieurement par le regroupement de la Mongolie et du Henan; évidemment, cette intégration d'un nouvel individu à une classe déjà constituée deviendra de plus en plus fréquente à mesure que l'on se déplace vers la droite de l'arbre. Ceci suppose qu'on a défini un critère de ressemblance entre un individu et une classe, ce qui impose des choix. Ici, on a utilisé une procédure qui choisit à chaque étape le regroupement qui augmente le moins possible l'hétérogénéité interne des classes; on dit qu'il minimise la variance intra-classes.
- D. Les itérations successives aboutissent à regrouper toutes les Provinces dans des classes de moins en moins nombreuses, une classe unique pour finir. On arrête les regroupements au stade où l'on considère que l'on a obtenu un nombre de classes satisfaisant.

On a choisi ici de prendre en compte les 7 classes constituées à l'itération numérotée 56.

L'examen de l'arbre montre les particularités très nettes de Shanghai et Beijing, qui restent isolées pendant l'essentiel du cheminement. Au contraire, la classe numérotée 7 regroupe 13 Provinces sur 30. Ces résultats sont évidemment porteurs d'informations. Mais on peut souhaiter apporter des nuances supplémentaires en subdivisant cette classe en 3 sous-ensembles, ce qui a été fait par un examen des détails de l'arbre. À partir de ces résultats, on peut construire une carte (Figure 3.1.b.). Dans la conception de la légende, on tient compte des degrés de ressemblance entre classes, qu'il est facile de lire sur l'arbre : par exemple les classes 1, 2, 3 se rejoignent entre elles avant de rejoindre l'ensemble constitué par les classes 4, 5 et 6.

Les graphiques de la figure 3.1.c. permettent de comprendre en quoi les individus placés dans la même classe se ressemblent et se distinguent des autres.

La régionalisation de la Chine ainsi obtenue est assez nuancée. Elle montre l'avantage pris par les grandes villes et le littoral méridional (classes 1, 2, 3) avec des taux de bons indices sur les revenus, des illettrismes faibles, des natalités et des mortalités faibles. Les nuances entre les 3 classes viennent de la part de l'industrie plus faible à Beijing qu'à Shanghai et d'un caractère moins marqué des traits démographiques dans les Provinces de la côte sud.

La région qui entoure les grandes villes du Nord (classe 6) est beaucoup moins avantagée du point de vue des revenus, mais a des taux d'illettrisme faibles et un grand développement des activités industrielles. L'essentiel de l'ancienne

Mandchourie (actuellement Chine du NE, industrielle) appartient à cette classe, avec le reste de la Chine du Nord.

Un ensemble de Provinces situées loin à l'intérieur des terres (classes 4 et 5) se rapprochent de la classe 6 du point de vue des revenus, mais sont beaucoup moins bien placées du point de vue de l'illettrisme et des caractères démographiques.

Les Provinces qui occupent la plus grande partie de l'espace chinois (classe 7) sont marquées par la place massive du secteur primaire, agricole surtout, par des revenus moyens faibles et des positions défavorables pour la mortalité. Les nuances viennent de différences sur l'industrie et les taux de natalité. Les Provinces de la classe 7.3 se regroupent assez nettement dans les zones de collines et de montagnes de la Chine du Sud-Est. La prépondérance de l'agriculture y est très nette et les revenus meilleurs que dans les deux composantes de la classe 7.2, qui contiennent une proportion particulièrement importante de population des « minorités nationales ».

Détaillée et empirique, la carte obtenue peut paraître peu explicative et insuffisamment apte à dégager des grands traits. La référence à des modèles et le recours à davantage de schématisation peuvent apporter sur ces deux points davantage de satisfaction. A. Reynaud a beaucoup utilisé dans une série de travaux le modèle centre-périphérie, conçu par des économistes, mais auquel il a apporté des compléments qui le rendent très utile en géographie. Il renvoie à une définition de la région qui fait davantage état de l'intensité des relations que d'homogénéités internes. Nous donnons ici deux versions d'une adaptation de son modèle à la Chine. La carte de la figure 3.2.a. est assez complète. Elle distingue deux types de « centres », principal et secondaire, et nuance surtout les définitions des espaces périphériques. Certaines sont des catégories générales, que l'auteur a appliquées ailleurs : périphérie intégrée, en voie d'incorporation au centre, périphérie délaissée. L'angle mort est assez isolé et vide pour ne pas être considéré comme une périphérie : il est essentiellement marginal par rapport au système spatial. D'autres définitions ont été conçues en fonction du cas chinois comme le « cœur de la civilisation rurale chinoise » ou le front pionnier qui retenait beaucoup l'attention dans les années 1970, où la carte a été conçue.

L'autre document présenté est plus simple; il renvoie moins à des visions théoriques, et insiste sur l'unité des régions littorales (Figure 3.2.b.).

La différence entre les deux cartes dépend certes des buts de la publication, mais aussi de l'évolution de la réalité. En 1997, la place de la Chine littorale s'était renforcée et on attachait moins d'importance aux fronts pionniers, un moment considérés comme essentiels, notamment pour le contrôle de la jeunesse.

La présentation de l'Indonésie suivant les mêmes principes (Figure 3.3.) introduit en fonction d'une autre réalité, celle par exemple de périphérie exploitée, d'où le Centre tire des ressources importantes non compensées par des investissements, ou celle d'associat international, espace de dimension réduite, mais intégré directement à un jeu de relations à grande distance.

Fig. 3-1-a.

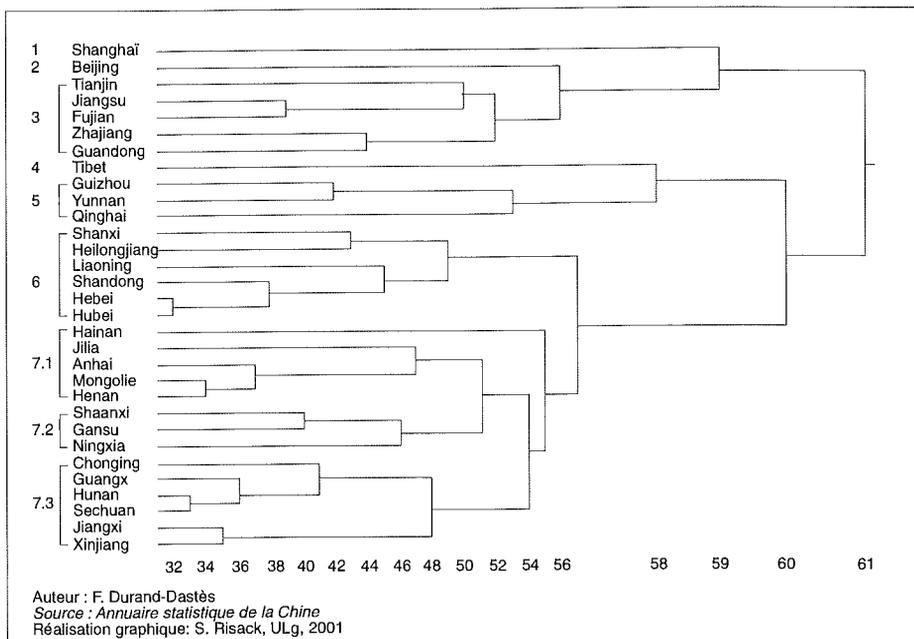


Fig. 3-1-b. Chine : Classification multicritère (classification ascendante hiérarchique)

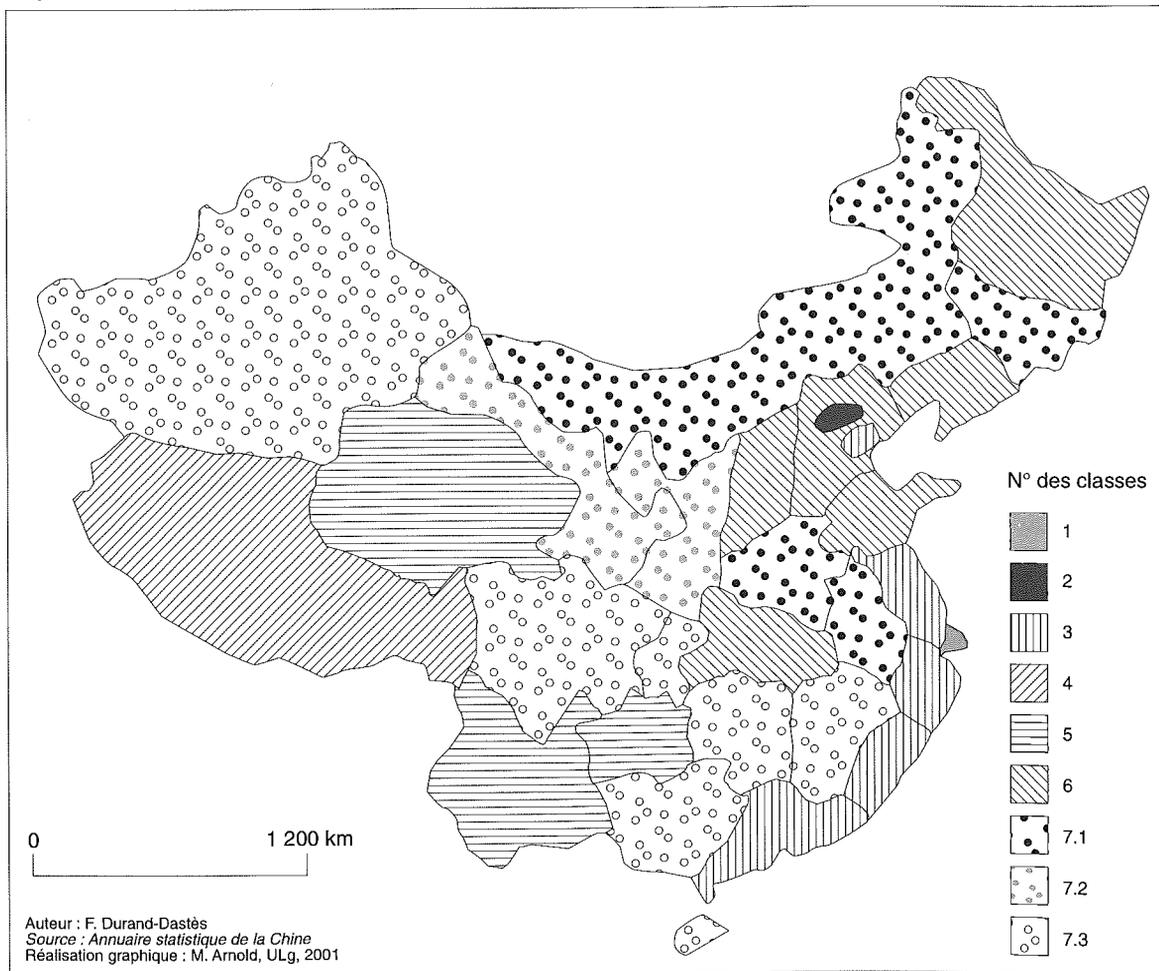


Fig. 3-1-c. Le contenu des classes

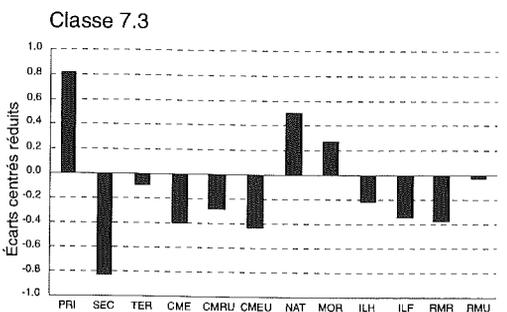
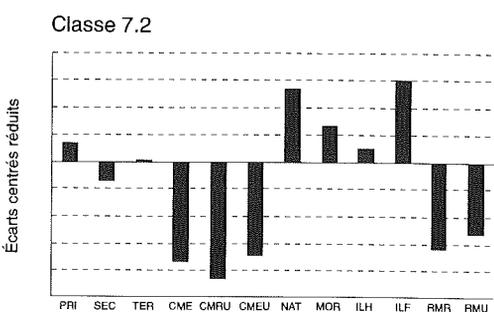
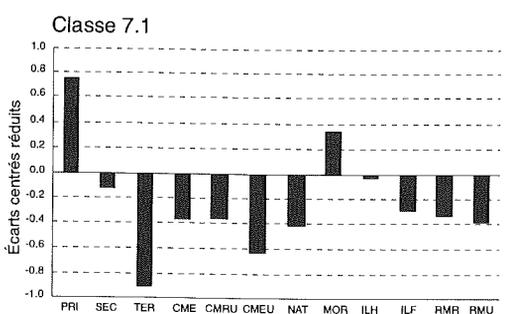
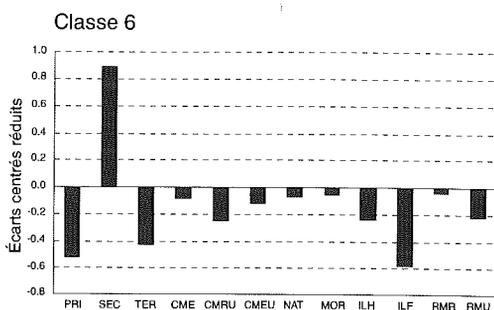
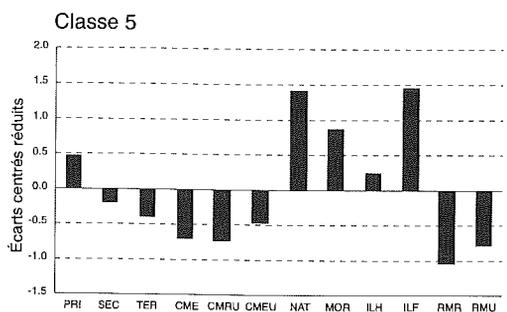
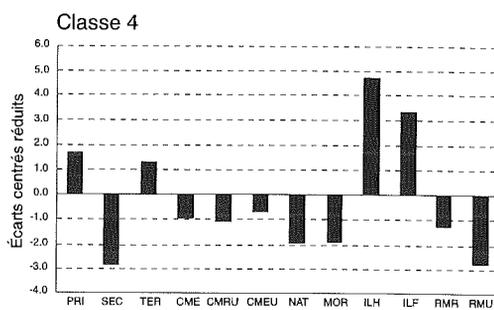
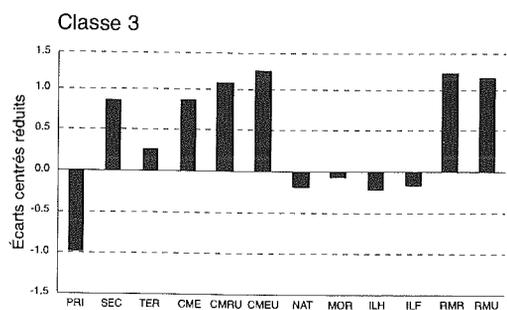
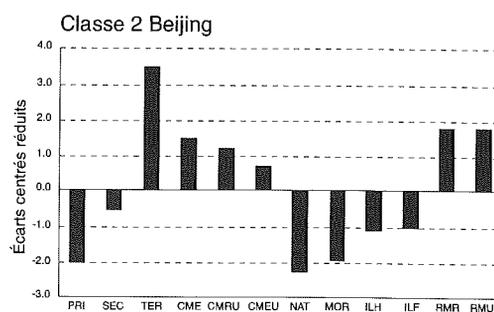
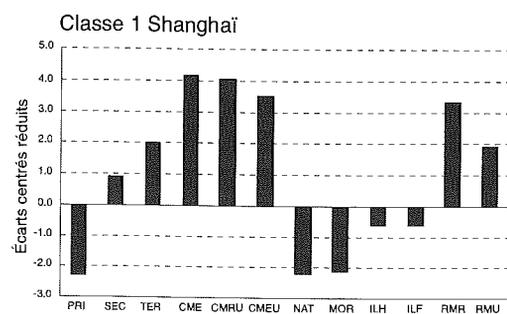


Fig. 3-2-a Centre et périphérie en Chine

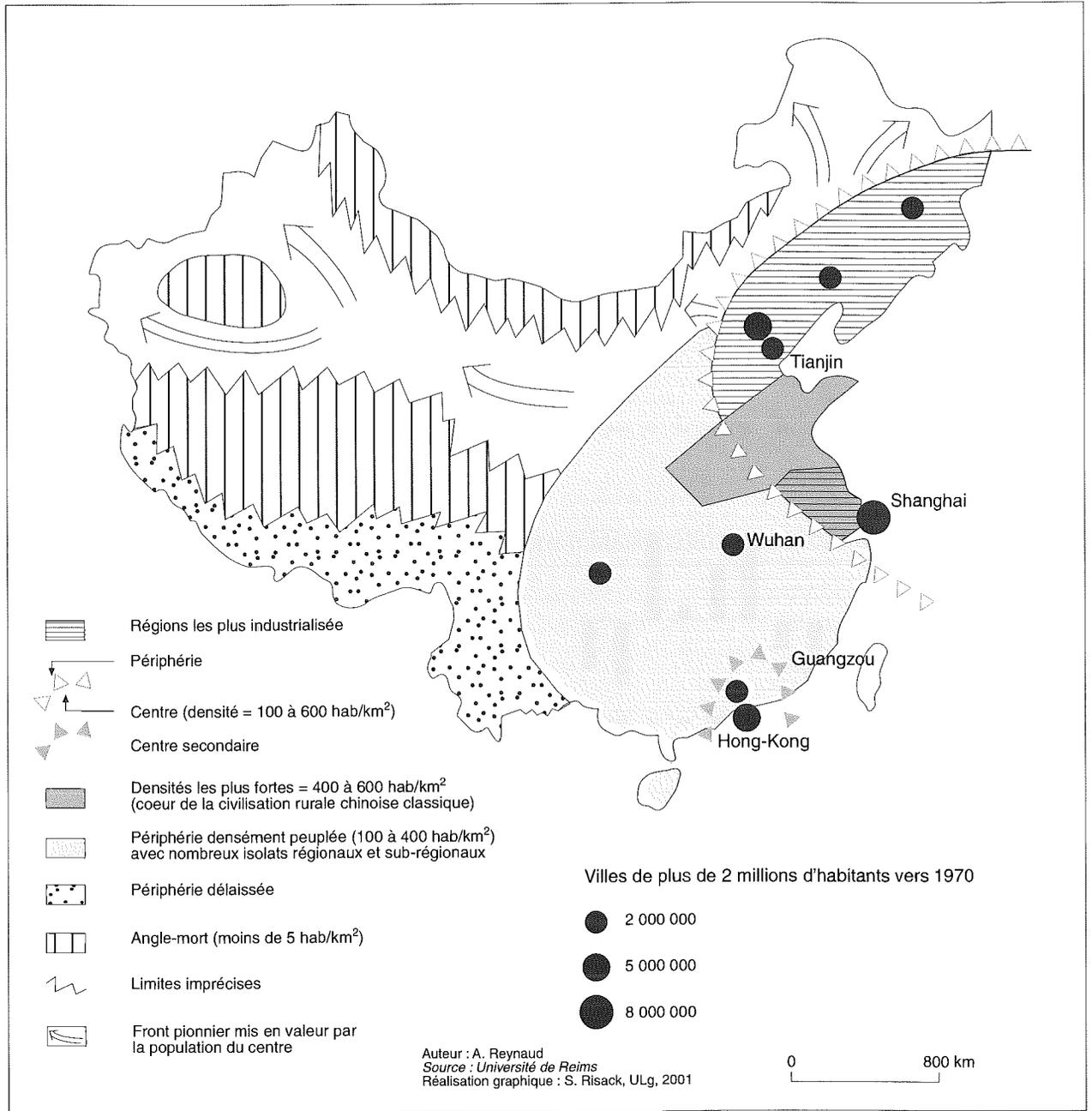


Fig. 3-2-b. Centre et périphérie en Chine

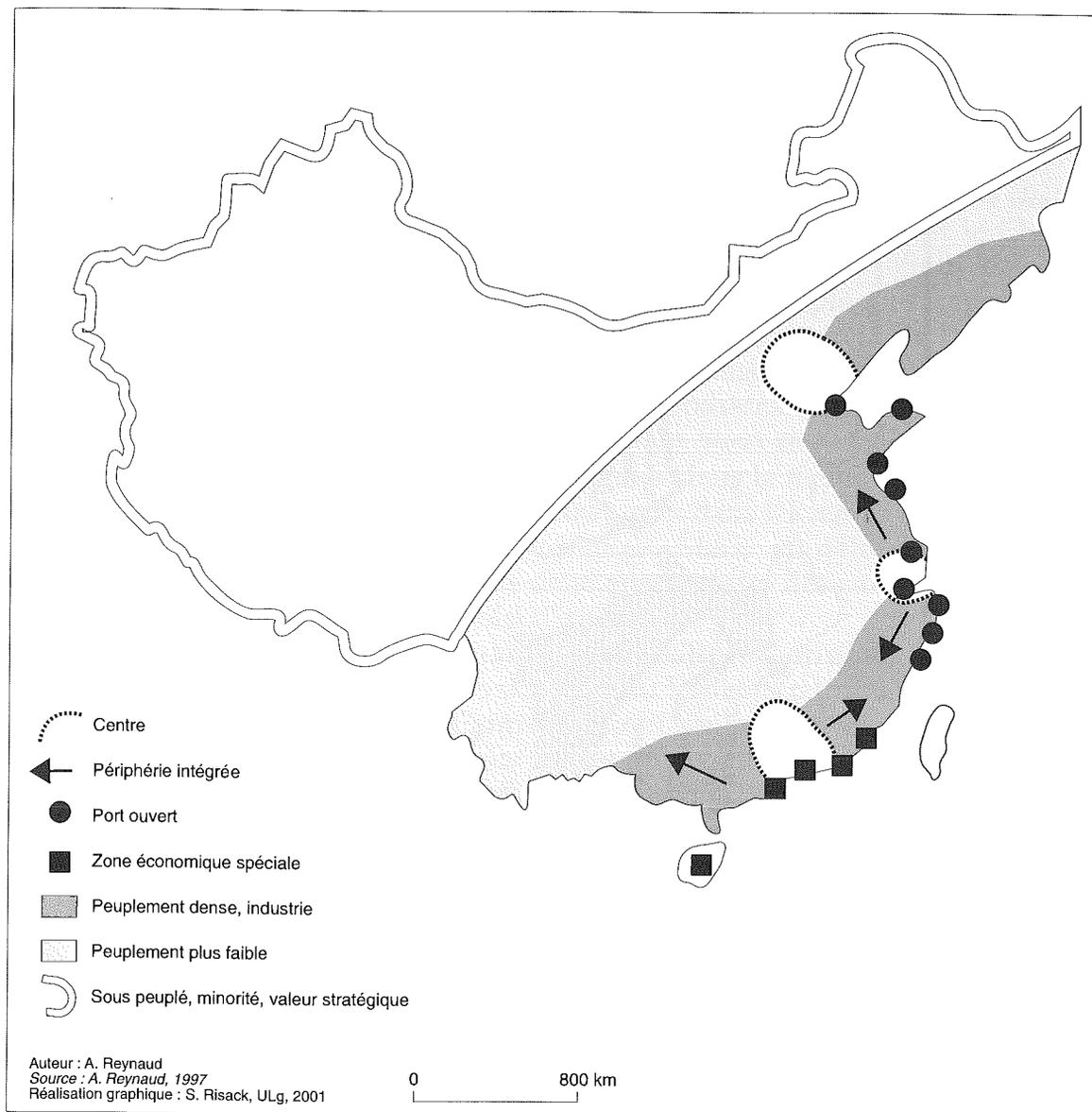
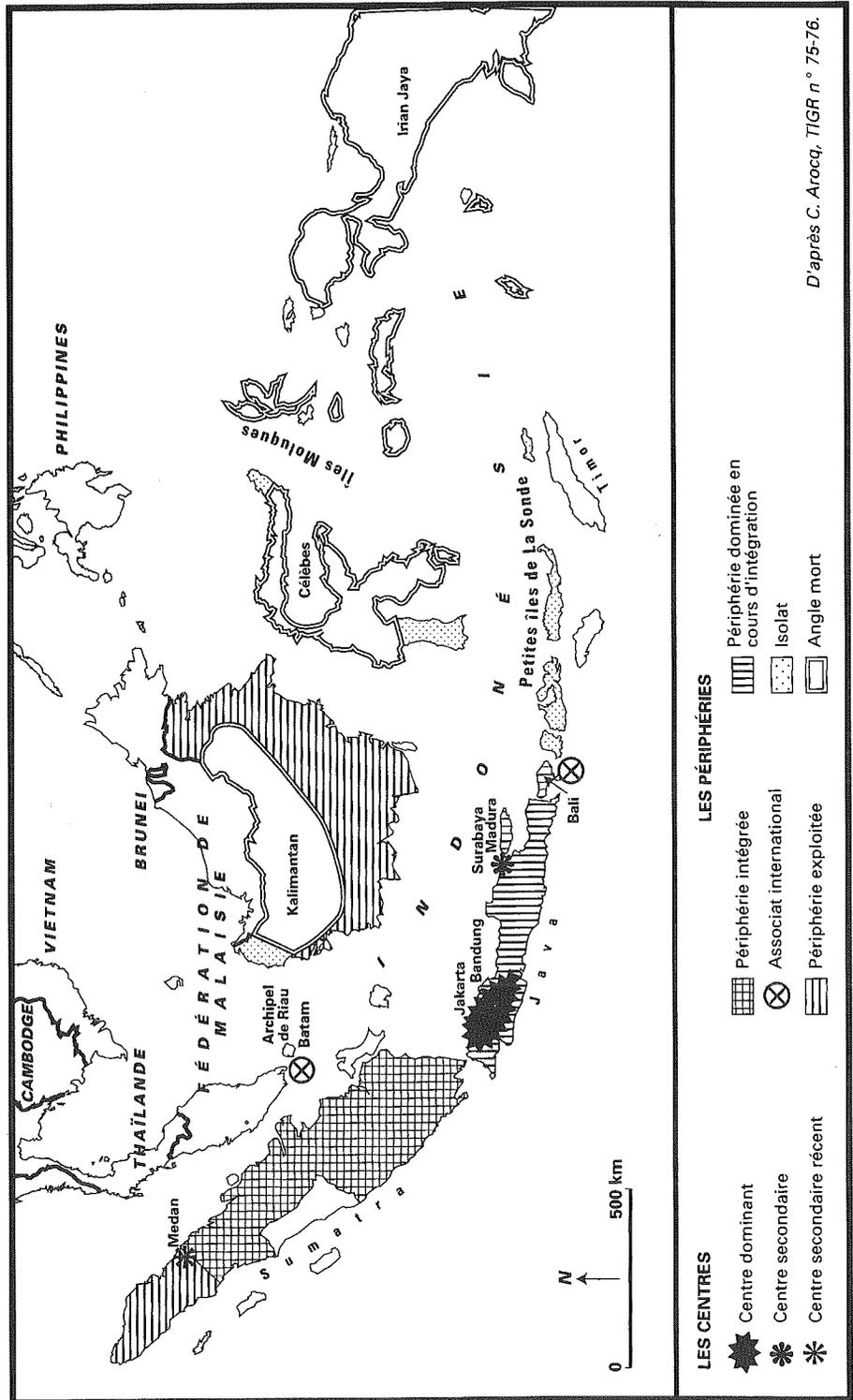


Fig. 3-3. Centres et périphéries en Indonésie



## 4. LES ESPACES D'UN ÉTAT GEANT. L'UNION INDIENNE

L'examen critique et l'illustration des concepts et les méthodes auxquels il a été fait référence à propos de l'ensemble du domaine envisagé peuvent être complétés utilement par l'examen du cas de l'Union Indienne; il permet de poser le problème de l'existence d'un État géant, notamment de l'explication de sa genèse et de son maintien, et de traiter de niveaux de découpage qui n'ont pas été envisagés précédemment.

### 4.1. Le deuxième État du monde : enracinement et conjonctures

Avec plus d'un milliard d'habitants en l'an 2000, l'Union indienne est le deuxième État du monde par sa population, très loin devant le troisième; avec la Chine, elle représente un cas particulier sur notre planète, que l'on peut définir comme celui d'« États géants », ou si l'on préfère, de « géants démographiques », puisque c'est surtout la masse de leur population qui les différencie au sein de l'ensemble des entités politiques du monde (Figure 1.2.). Ils sont tous deux le produit des hautes densités asiatiques à propos desquelles des hypothèses ont été avancées dans la première partie. Mais il est bien évident qu'il faut aussi se demander comment des aires très étendues ont pu être et rester intégrées dans le même ensemble politique. Dans les deux cas, on rencontre des enracinements dans les temps de l'histoire et des faits relevant de conjonctures plus récentes. Mais, au-delà de ces caractères communs, il apparaît que chacun des deux ensembles a des caractères spécifiques; c'est sur ceux de l'Inde que l'on a choisi d'insister ici.

On peut considérer qu'un domaine socio-culturel original a commencé à s'individualiser avec la diffusion des concepts du Védisme, attribués aux populations des Aryas, originaires de l'Asie Centrale, et qui semblent avoir pénétré en Inde à partir des premiers siècles du premier millénaire avant notre ère. Les traits de base de cette culture se sont diffusés progressivement dans l'ensemble du quasi-continent indien, dont ils ont atteint les confins méridionaux vers les débuts de l'ère chrétienne. Le Polythéisme, une conception du temps fondée sur des cycles très longs, la théorie des renaissances et des incarnations sont les traits forts de cette culture. Ils sont restés étroitement liés avec une vision de la société reposant sur la notion de hiérarchie, exprimée d'abord en termes d'opposition du pur et de l'impur; vision qui légitime une division fondamentale en cinq grands groupes, ceux des membres des quatre varnas et celui de « hors varnas », chacun doté théoriquement d'une fonction dans la société. Ces cinq catégories principales organisent les subdivisions en un très grand nombre de sous-groupes endogames et hiérarchisés, les jatis. On a pris l'habitude de désigner ces groupes par le terme d'origine portugaise de « caste », les jatis étant souvent définies comme des « sous-castes », pour les distinguer des varnas. L'ensemble de l'organisation est connue sous le nom de « système des castes ».

La perpétuation de ces éléments de base, le poids qu'ils ont encore de nos jours, le rôle récurrent des appartenances de castes dans la vie sociale et politique ne doit pas donner à penser que la société indienne a été figée pendant des siècles, voire des millénaires. Les évolutions ont été considérables, avec notamment l'apparition du

Bouddhisme, puis son retrait devant la diffusion de l'Hindouisme, plus directement héritée du Védisme. Les emprunts extérieurs, les mouvements de réforme, les évolutions des écoles philosophiques ont jalonné l'histoire du monde indien. Il n'en reste pas moins que l'on peut voir dans l'apparition des bases idéologiques bien avant l'ère chrétienne quelques-unes des bases de la définition et de la différenciation de ce qui est actuellement l'espace indien.

À la différence de la Chine, l'Inde n'a pas connu une structure majeure, par la durée et par l'extension de l'espace contrôlé. Cependant, il ne faudrait pas sous-estimer la permanence de la notion d'État, qui a donné naissance à des constructions politiques de toute taille, mais dont une grande partie ont été durables et étendues.

La figure 4.1., d'après les travaux du géographe américain Schwarzberg, présente un essai de bilan quantitatif de ces constructions politiques. On a distingué trois types de construction politique : les États régionaux, qui restent confinés dans des espaces limités, assez homogènes de différents points de vue; les États supra-régionaux, définis suivant des critères assez complexes, mais débordant les limites de ces aires; les États panindiens, enfin, couvrant une superficie de l'ordre des 2/3 aux 3/4 de l'espace de l'actuel monde indien, assimilable en gros à l'Inde d'avant l'indépendance - c'est dire qu'ils étaient bien plus étendus que les plus grandes des constructions politiques de l'Europe. Dans un deuxième temps, on a utilisé la coexistence de ces catégories d' États pour distinguer les quatre types de structure de l'espace indien qui apparaissent sur la figure. Restait alors à compter le pourcentage de la durée des cinq demi-millénaires pris en compte où a été observé chacun des types d'organisation. Ainsi, le type associant un État pan indien à un ou plusieurs États supra régionaux a représenté 18 % de la durée des cinq siècles précédant le début de l'ère chrétienne et 25 % de la durée des cinq siècles suivants.

On voit assez que les États panindiens ont connu une éclipse presque totale durant une longue période, de 500 à 1 500 AD, mais ils ont été présents dans l'Inde ancienne et ont reparu aux temps modernes. Par ailleurs, en l'absence de ces États panindiens, les États suprarégionaux ont été durables et forts ; ils ont assuré le maintien dans la culture indienne de la notion d'État et des formes d'organisation sociale qui lui sont liées.

Ces traits fondamentaux permettent d'appliquer à notre domaine la notion intéressante de « peuple-monde », récemment définie en ces termes par Michel Bruneau : « Il s'agit de peuples qui ont occupé et dominé politiquement ou culturellement, pendant une grande partie de leur histoire, de vastes espaces, de dimensions continentales ou semi-continentales, avec une profondeur historique de plus de deux millénaires. Ces peuples ont créé de grandes civilisations. Ils ont été pendant plusieurs périodes à la tête d'empires plus ou moins éphémères (...). Ces peuples-mondes s'appuient sur un espace tripartite : un espace central de concentration démographique et politique du peuple, doté aujourd'hui d'un ou plusieurs États-nations; une aire culturelle pouvant facilement devenir ou redevenir une zone d'influence politique, économique, etc.; une diaspora à l'échelle mondiale, à deux anneaux de croissance ». (Cf M. Bruneau, 2001. « Peuples-mondes de la longue

durée : Grecs, Indiens, Chinois. *L'espace Géographique*, 3, pp. 193-212).

La relation entre les traits de la culture et de la société profondément enracinés dans les temps très longs de l'histoire et la formation de l'actuel État de l'Union Indienne implique des processus de moins longue durée. Ils ont vu la construction des dernières entités panindiennes, puis la préparation et la réalisation d'une division de Monde indien en plusieurs entités politiques, dont une seule constitue un État géant - mais les deux autres principales, Pakistan et Bangladesh dépassent la centaine de millions d'habitants. Il faut encore distinguer deux ordres de grandeur de temporalité.

Celle, pluriséculaire, de la pénétration de l'Islam dans le monde hindou, qui a commencé tôt après l'hégire, mais s'est accélérée à partir du XI<sup>e</sup> siècle, pour donner naissance au XVI<sup>e</sup> à l'empire musulman des Mongols, et de la pénétration européenne qui a abouti vers 1820 à la généralisation de la domination britannique. Ces deux processus ont eu un rôle unificateur dans une très large mesure, mais ont aussi préparé des divisions à venir. La pénétration de l'Islam a été très inégale. Assez naturellement, elle a été forte dans tout le nord-ouest du Monde indien, proche des voies d'entrée terrestre des influences islamiques; de façon moins compréhensible, elle a été aussi profonde bien plus loin de ces voies d'entrée, notamment au Bengale, et dans certaines parties du centre de la péninsule. La colonisation britannique a construit des infrastructures dans l'ensemble du domaine et l'a doté d'une langue de communication dont on a du mal à se passer 50 ans après l'indépendance. Mais elle a aussi figé la carte politique du pays dans son état de 1857 - date de la grande rébellion qui a mis fin aux annexions d'États "indigènes" aux domaines de l'administration britannique, et ainsi laissé subsister plusieurs centaines d'unités politiques, la plupart très petites.

Les durées de la dernière phase se comptent en décennies. Elles ont vu deux événements majeurs se réaliser. D'une part, la division du Monde indien à l'indépendance, au cours d'une crise courte mais violente, avec la formation de l'Union indienne et du Pakistan, plus tard (1970) divisé en deux par suite de la sécession du Bangladesh. D'autre part, la réalisation d'un compromis territorial entre les différentes parties de l'Union, qui lui a permis de subsister sous la forme d'un État fédéral. Le dessin des États ne s'est pas fait sans difficultés, voire sans violences. La carte élaborée au lendemain de l'indépendance tenait encore largement compte des structures de l'Inde britannique, si elle s'en différençait par un aspect de toute première importance, la disparition des anciens « États indigènes » ou « princiers ». Des retouches successives, parfois considérables, ont rapproché la carte des États de celle d'aires linguistiques ou culturelles. Elles ont permis l'expression d'identités régionales parfois manifestées dans la violence (Figure 4.5.). La réorganisation principale a eu lieu en 1956, avec le redessin des États de la péninsule (Maharashtra, Andhra Pradesh, Karnataka, Tamilnad), mais le mouvement a continué par la suite. Il a affecté surtout des régions montagneuses du Nord-Est du domaine, très fragmentées du point de vue physique et occupées par des groupes hétérogènes, (création des États de Nagaland, Manipur, Mizoram, Tripura et Meghalya), mais

aussi les plaines du Nord, en raison de la forte identité des Sikhs (séparation du Punjab et du Haryana, mouvement indépendantiste du Punjab). L'an 2000 a encore vu la création de trois nouveaux États, Uttarakhand dans les montagnes du Nord-Ouest, mais aussi Jharkhand et Chattisgarh dans le Nord-Est de la péninsule, plus peuplé, mais comportant de fortes minorités appartenant aux groupes des « populations tribales », faiblement hindouisées et marquées par des organisations sociales différentes du système des castes. D'autres demandes sont susceptibles d'être satisfaites dans les années à venir; cette fragmentation évite et évitera bien des tensions, mais elle inquiète une partie des Indiens qui s'interrogent sur les effets de la multiplication de petites entités politiques, notamment sur la gestion de l'économie et sur l'aménagement du territoire. Expression de différenciations souvent d'origine très ancienne, facteurs de la vie politique et cadres de la politique économique, les États de l'Union sont des éléments très importants dans le découpage de l'espace de l'Union indienne, dont il est impossible de ne pas tenir le plus grand compte, parmi d'autres facteurs de différenciation.

## 4.2. Les grandes structures de l'Union indienne

Les facteurs de différenciation de l'espace en Union Indienne peuvent être schématisés en termes d'interaction entre les répartitions de phénomènes obéissant à des logiques différentes, souvent parce qu'elles relèvent de phénomènes de nature elle-même différente. On a essayé de résumer les principales de ces interactions dans le graphique de la figure 4.2., qui montre ce que l'on a appelé l'interférence de différentes trames - on en a distingué 6 principales. Ces trames entretiennent des relations réciproques ; elles sont « à la fois causées et causantes », suivant l'expression de Blaise Pascal. En d'autres termes, elles sont en interaction, elles forment système. Cependant, il convient d'apporter quelques nuances en ce qui concerne les trames « physiques » - la répartition des principaux types de milieux naturels et les traces laissées dans l'espace par l'action humaine des siècles antérieurs - qualifiées ici « d'héritages », avec une distinction entre ceux des périodes coloniales et précoloniales.

Les actions humaines ne peuvent pas remonter le temps. Les traces matérielles laissées dans l'espace par l'œuvre des générations antérieures constituent des « mémoires », qui peuvent être réinterprétées, réutilisées, mais non modifiées. De leur côté, les logiques naturelles obéissent largement à des temporalités propres et mettent en cause des énergies qui échappent aux possibilités de l'action humaine. La trame qu'elles produisent peut donc être considérée en grande partie comme un donné. Cependant, ceci vaut surtout pour les traits du relief et du climat, ou encore de leurs combinaisons sous formes de milieux « morphoclimatiques ». On peut considérer que les grands travaux d'irrigation sont en fait une modification majeure du milieu. De plus, la répartition des formations végétales et même des sols n'échappe pas à l'action humaine, et peut être considérée comme ne relevant pas d'une trame physique entièrement donnée.

En dépit de ces nuances, les trames « physiques » et « héritées » occupent une place à part; dans une certaine mesure, elles sont exogènes au système de l'interférence des trames; on pourrait dire qu'elles en constituent des « entrées ».

L'étude du fonctionnement d'un système complexe comme celui que nous abordons pose des problèmes formels assez délicats : il est difficile de préciser le contenu des relations figurant sur le schéma, puisque cela nécessite le recours à un discours inévitablement linéaire, alors que le système est fait de boucles, de circularités. Nous avons tenté ailleurs de préciser le contenu du système par des associations de schémas cartographiques des différentes trames (Durand-Dastès, 1993). On se contentera ici de parcourir les principales boucles, en prenant appui sur deux cartes (Figures 4.3. et 4.4.). Un bilan du fonctionnement du système sera ensuite présenté sous forme d'un dernier schéma cartographique (Figure 4.5.).

Comme il est prévisible pour un pays qui pratique depuis très longtemps l'agriculture sédentaire, et dont l'économie doit encore beaucoup à l'agriculture, la trame agricole paraît en position assez centrale sur le schéma. Les systèmes agricoles indiens sont complexes, associant dans des combinaisons très élaborées cultures sous pluie et cultures irriguées, productions vivrières et productions depuis longtemps orientées vers la vente (les « cash crops » de l'anglais, expression dont il est difficile de trouver en français un équivalent aussi efficace), céréales et légumes secs (les « graines alimentaires » de la statistique indienne), sucres et oléagineux. Les associations sont d'une grande variété, et tendent à devenir de plus en plus riches avec le progrès des techniques. On a pourtant essayé de les schématiser en trois systèmes principaux, caractérisés chacun par une céréale dominante, mais qui est associée à des plantes qui ont des exigences édaphiques semblables, tout en étant compatibles et complémentaires (Figure 4.4.).

Cette trame agricole est assez fortement liée aux caractères naturels. Les régions des plaines pluvieuses appartiennent au « système du riz », tandis que les plateaux plus secs de la péninsule connaissent une domination des millets et de leurs associés. La localisation du système du blé dans les régions moyennement arrosées du Nord-Ouest est liée à un certain refroidissement hivernal, qui exclut la culture du riz en hiver et favorise celle du blé. Mais il faut sans doute tenir compte aussi d'un héritage historique ancien, le peuplement de l'Inde des confins du Nord-Ouest par des vagues successives de « mangeurs de blé » issus de l'Asie Centrale et du Moyen-Orient. L'histoire coloniale, de son côté, a conduit au développement de cultures d'exportation, comme le coton et le jute ou les plantations de thé et d'épices; la localisation de ces productions tient à la fois à des possibilités naturelles et à la proximité des grandes routes commerciales (jute au Bengale, coton dans l'arrière-pays de Bombay, épices dans les moyennes montagnes accessibles).

La trame agricole détermine encore fortement la répartition de la population. La « boucle de la riziculture », décrite dans la première partie, fonctionne en Inde comme dans le reste de l'Asie, surtout dans les plaines. (Les plateaux et moyennes montagnes du Nord-Est de la péninsule appartiennent au « système du riz », mais à une version moins favorable aux fortes densités). Le système des millets est bien

moins « peuplant », et celui du blé se trouve dans une position intermédiaire. Il représente pour une large part une modernisation assez récente de systèmes longtemps restés assez extensifs.

La densité de la population agricole reste déterminante pour la répartition de la population rurale. Comme les villes indiennes ont longtemps été avant tout des centres de services pour les campagnes, et qu'elles le demeurent encore pour une part, leur densité et leur poids dépendent encore beaucoup des densités rurales. On peut dire que les grandes villes de l'intérieur de l'Inde sont des têtes de réseaux hiérarchisés de type « cristallin », dont les caractères varient selon les densités rurales. Dépendant indirectement des types d'agriculture, les villes sont à leur tour des facteurs de leur évolution : on a relevé récemment l'apparition d'agricultures périurbaines caractéristiques, liées à la fois aux marchés urbains et aux investissements issus des classes urbaines. Cette dernière notation permet de montrer comment se referme une boucle complexe bien visible sur le schéma 4.5. Il montre d'autres relations, plus limitées, mais toujours interactives. La trame urbaine se combine avec des traits de nature pour expliquer la trame industrielle : les matières premières et les sources d'énergie minérales, les unes et les autres particulièrement abondantes dans le Nord-Est de la péninsule ont permis la création de plusieurs centres d'industrie lourde dans cette région, en liaison avec le pôle de Calcutta. Les grandes villes de l'intérieur ont servi de points d'appui à la politique d'industrialisation systématique dans le secteur public, qui a été tenu de créer de grandes unités dans les anciens centres « cristallins » et les capitales politiques anciennes. À leur tour, bien sûr, ces implantations industrielles ont facilité l'essor des villes bénéficiaires, et ont été à l'origine de phénomènes de croissance cumulative, grâce à la mise en place d'infrastructures, à l'accumulation de main-d'œuvre bien formée à l'apparition de classes d'entrepreneurs et d'organismes de recherche et d'enseignement. (C'est, par exemple, à partir de l'implantation d'usines d'aviation et de machines-outils du secteur public que s'est déclenchée la croissance cumulative qui a permis à la ville de Bangalore de devenir un centre de niveau mondial pour la production de matériels informatiques et surtout de logiciels).

Le réseau urbain issu des héritages anciens et de la trame agricole a été modifié de façon fondamentale par le fonctionnement de ce que l'on peut appeler le « modèle des comptoirs » (Figure 4.7.), sur lequel nous reviendrons. En dépit des rééquilibres qui se sont produits, le réseau urbain indien et une bonne partie de la géographie économique restent marqués par le poids de trois grandes créations coloniales, celles de Bombay (Mumbai), Madras (Chennai) et Calcutta. Le cas de Delhi est un peu différent; bien qu'il s'agisse d'un centre très ancien, son rôle de capitale a été conforté et amplifié à la fin de la période coloniale.

Au prix d'une forte simplification, les résultats du fonctionnement du système ont été résumés sur la figure 4.5. Il met en valeur le « croissant rizicole » des hautes densités, les pôles majeurs et le semis des grandes villes de l'intérieur. Le reflet des héritages est pris en compte par l'insistance sur la limite entre les parlers « dravidiens » et les langues « indo-européennes » du Nord, et, plus généralement, par la cartographie

des limites des États, dont on a vu qu'ils expriment des identités enracinées que l'on ne doit pas sous-estimer.

Ces traits d'ensemble de l'espace indien, impossibles à comprendre sans faire état de relations complexes et interactives, permet de fonder une division régionale de l'espace, à différentes échelles.

### 4.3. La relativité des découpages régionaux

L'examen de trois exemples de découpages régionaux de l'Inde, proposés dans des manuels, met bien en évidence le rôle de l'évolution de la réalité indienne, mais aussi des changements de conception d'un auteur à l'autre. Elle montre aussi des constantes, des contrastes que les différents auteurs ont considérés comme incontournables. Deux auteurs cartographient des niveaux de régionalisation emboîtés; il nous a fallu nous limiter à la cartographie des deux premiers, les cartes détaillées des trois ou quatre niveaux envisagés devenant illisibles; le troisième fait aussi usage de plusieurs niveaux, mais on n'a pas tenté de les présenter dans une carte d'ensemble.

Le très classique manuel de Spate (« India, Pakistan, and Ceylon », paru au lendemain de l'indépendance, et réédité ensuite dans une forme révisée avec un titre légèrement modifié) se fonde d'abord sur une division tripartite inspirée par la géologie plus que par la géographie physique proprement dite. La « péninsule » est définie dans les limites d'une unité géologique, le socle ancien, plus que par son relief; il atteint la région de Delhi, très centrale, qui n'a plus du tout les caractères géométriques d'une « péninsule ». Les plaines du Nord et les montagnes himalayennes viennent compléter le tableau. Dans l'ouvrage plus tardif, dû à un collectif de géographes indiens, sous la direction de R.L. Singh, on retrouve un découpage de premier niveau très comparable, avec la même définition géologique de la péninsule, et la même place faite à l'opposition des plaines et des montagnes du Nord. Cependant, celle qui existe entre les régions côtières et l'intérieur de la péninsule est placée au premier niveau, alors qu'elle n'apparaît chez Spate qu'au deuxième. Les auteurs de la Géographie Universelle parue en 1997 ont adopté des logiques très différentes. Mais on reconnaîtra, sous d'autres noms, l'originalité des montagnes du Nord et son opposition aux plaines du sillon indogangétique.

Les contrastes culturels et les découpages politiques n'apparaissent qu'au second niveau dans les deux premiers manuels. Écrivant juste après l'indépendance, et traitant de tout le monde indien, Spate reprend encore les découpages de l'Inde britannique, allant jusqu'à retenir au second niveau un « Bengale » qui ne tient pas compte de la division entre la partie de la Province restée à l'Inde et celle devenue le Pakistan oriental - pour 20 ans. Les subdivisions de la plaine tiennent compte largement de facteurs climatiques (diminution des pluies de l'est en ouest) et celles de la péninsule enregistrent, outre l'opposition côte/intérieur, bien des traits du relief. Par exemple, les moyennes montagnes est-ouest du Nord de la péninsule et un arc de reliefs près de côtes sud-est sont constituées en régions de deuxième niveau.

À ce même niveau, R.L. Singh fait un bien plus grand usage des découpages socio-culturels. En particulier, les unités distinguées à l'intérieur de la Péninsule ont des frontières très proches de celles des grands États, et on retrouve aussi ces limites d'États dans les plaines du Nord-Ouest, où l'on distingue nettement le Rajasthan et l'ensemble Punjab-Haryana.

Dans le découpage adopté pour la Géographie Universelle Reclus, il nous a semblé nécessaire de prendre des distances avec les manuels précédents sur deux points principaux : varier les critères de différenciation dès le premier niveau, donner une plus large place aux expressions des structures sociopolitiques.

En ce qui concerne ce second point, on a d'abord systématiquement fait coïncider les limites « régionales » avec des limites d'États; chacune des subdivisions considérées au premier niveau inclut un ou plusieurs États, pris dans leur entier. Il s'agit là d'une reconnaissance qui a paru nécessaire de l'importance de ces entités, à la fois comme expression de faits de culture et de société et comme cadres des décisions en matière politique et économique. De plus, des faits de culture enracinés dans l'histoire ont été pris comme base de la définition même de certaines régions, comme l'Inde du Sud, ou d'une grande partie des plaines du Nord qui a été qualifiée de « cœur de l'Hindoustan classique ».

À côté de ce critère qui relève de la recherche d'une homogénéité culturelle aux origines historiques anciennes, on en a adopté trois autres, dont deux relèvent de la logique de l'homogénéité, alors que le troisième fait référence plutôt à la notion de polarisation.

C'est en effet une homogénéité de type naturel qui a été à la base de la constitution des montagnes du Nord en unité régionale, malgré leur étirement et leur hétérogénéité, sensible si l'on se place à d'autres points de vue. Les contraintes physiques et leurs conséquences sur l'aménagement et le peuplement sont assez marquées pour justifier ce choix, qui a d'ailleurs été celui de tous les auteurs. Le cas de ce que nous avons appelé « les marges centrales » est un peu plus complexe. Toutes les répartitions font apparaître l'originalité de cette bande qui s'étend sur le Rajasthan et le Madhya Pradesh (un nom qui signifie « Province Centrale »). Elle est caractérisée par des densités de populations relativement faibles pour l'Inde, par des systèmes agricoles plus extensifs et par un faible niveau d'urbanisation. En somme, elle doit une certaine homogénéité à des caractères qui en font une « périphérie » au sens d'Alain Reynaud, dont on a vu l'application qu'il en faisait en Chine et en Indonésie (Ci-dessus, troisième partie). Ces caractères « périphériques » s'expliquent par des faits de position et des caractères du milieu naturel. La bande centrale présente des caractères climatiques opposés, puisqu'elle s'étend depuis les régions sèches du Rajasthan aux régions très pluvieuses du Nord-Est de la péninsule. Mais, dans les deux cas, le milieu présente des caractères peu attractifs pour les paysans riziculteurs qui ont dominé les plaines du Nord de l'Inde. C'est évident pour le Rajasthan aride. Pour le nord-est péninsulaire, la combinaison des fortes pluviosités et d'un ensemble de terrains granito-gneissiques faiblement soulevés a produit une topographie de moyennes montagnes peu propices à l'installation des rizières et une couverture de sols « latéritiques » de faible fertilité. Ces régions ont longtemps été largement laissées à des populations très différentes des groupes dominants,

nomades ou semi-nomades éleveurs dans les parties sèches, cultivateurs itinérants appartenant à la catégorie des « populations tribales » dans les moyennes montagnes. La carte « régionale », de facture assez classique, de la figure 4.9. insiste sur les facteurs de la diversité interne de cet ensemble; le poids de la nature est souligné par la place faite aux isohyètes et aux indications sur la nature du sous-sol. Mais l'importance des axes grossièrement nord-sud dans l'organisation de l'espace est aussi mise en valeur. Il peut être significatif de noter que la carte mentionne explicitement la petite plaine du « Chattisgarh », creusée dans un affleurement de schistes, parce qu'elle constituait un foyer plus peuplé que son environnement. Depuis, elle a donné son nom à un des États créés à la fin de 2000, ce qui confirme son rôle d'espace doté d'une certaine centralité.

Deux régions ont été distinguées sur des bases très différentes. On a en effet considéré que Bombay (Mumbai) et Calcutta ont un poids suffisant pour créer un phénomène de polarisation assez marqué pour créer des unités régionales - d'un type totalement absent des autres ouvrages. Dans les deux cas, la genèse régionale s'est faite par un processus d'interaction entre le comptoir et son environnement, avec une série de phases successives. Ce « modèle des comptoirs » a été formulé en termes généraux sur la figure 4.7. Il souligne le fait que l'interaction entre le comptoir et son « hinterland » a changé de contenu au cours des temps, mais qu'ils ont constamment entretenu des relations dialectiques et se sont transformés réciproquement. Le schéma d'ensemble, valable dans les deux cas, et sans doute applicable à d'autres comptoirs, a été complété par un tableau indiquant les spécificités de chaque cas. On voit qu'elles tiennent à des faits de position par rapport à l'intérieur, mais aussi à des caractéristiques physiques des milieux : le climat a été favorable au jute au Bengale, au coton dans l'arrière-pays de Bombay; près de Calcutta, il y avait de ressources minérales, fer et charbon, qui manquaient près de Bombay, ce qui explique les différences de poids de la métallurgie dans les deux régions. Enfin les contraintes du relief sur la circulation ont été très différentes, aussi bien à la très grande échelle des sites que du point de vue des liaisons à plus longue distance.

Bien que la notion de région polarisée puisse être acceptable dans les deux cas, il reste que les liens économiques sont assez distendus dans une économie comme celle de l'Inde. La carte de la « région de Bombay » de la figure 4.8. laisse assez peu apparaître le rôle de la distance à Bombay. Celle-ci se manifeste surtout dans le poids de la métropole sur les villes principales de la région, et par le rôle d'un axe Bombay-Ahmedabad. Pour le reste, l'organisation de l'espace obéit à des logiques plus traditionnelles; par exemple, le plateau intérieur du Maharashtra est quadrillé par le recoupement d'axes climatiques nord-sud et d'unités de relief est-ouest - les grandes vallées et les interfluves qui le séparent.

Fig. 4-1. Les grands ensembles régionaux du monde - Durée des types d'organisation politique

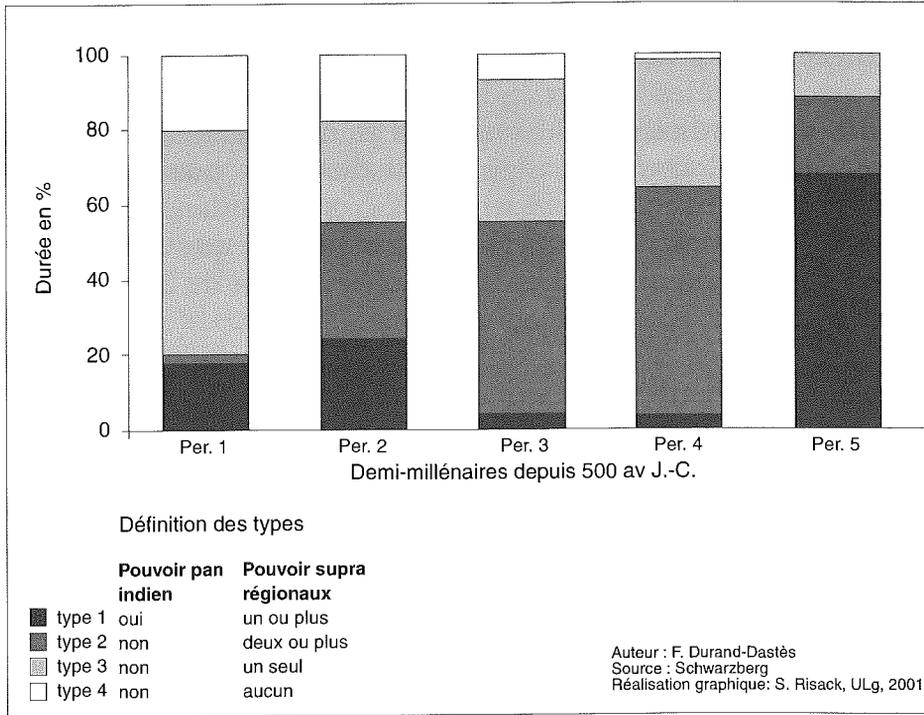


Fig. 4-2. Espace indien : l'interférence des trames

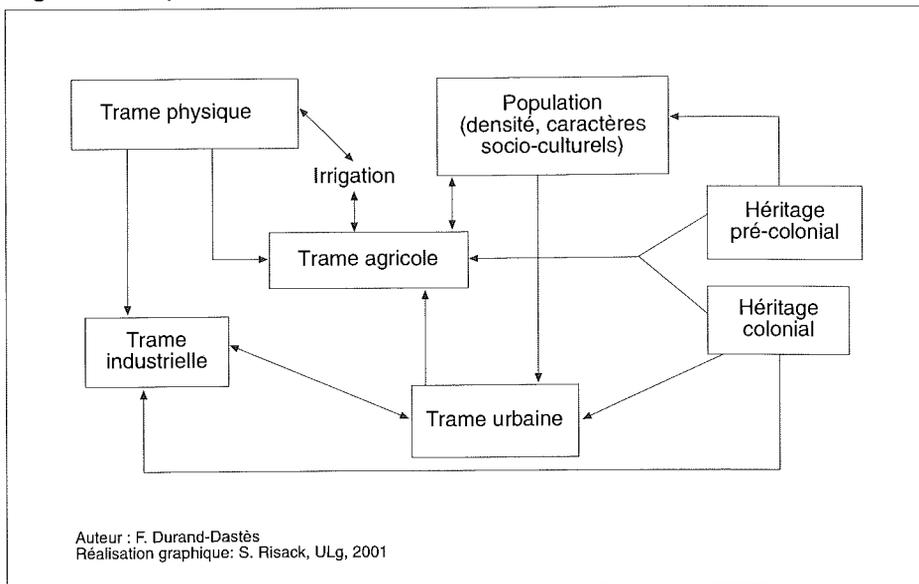


Fig. 4-3. Monde Indien : milieux physiques

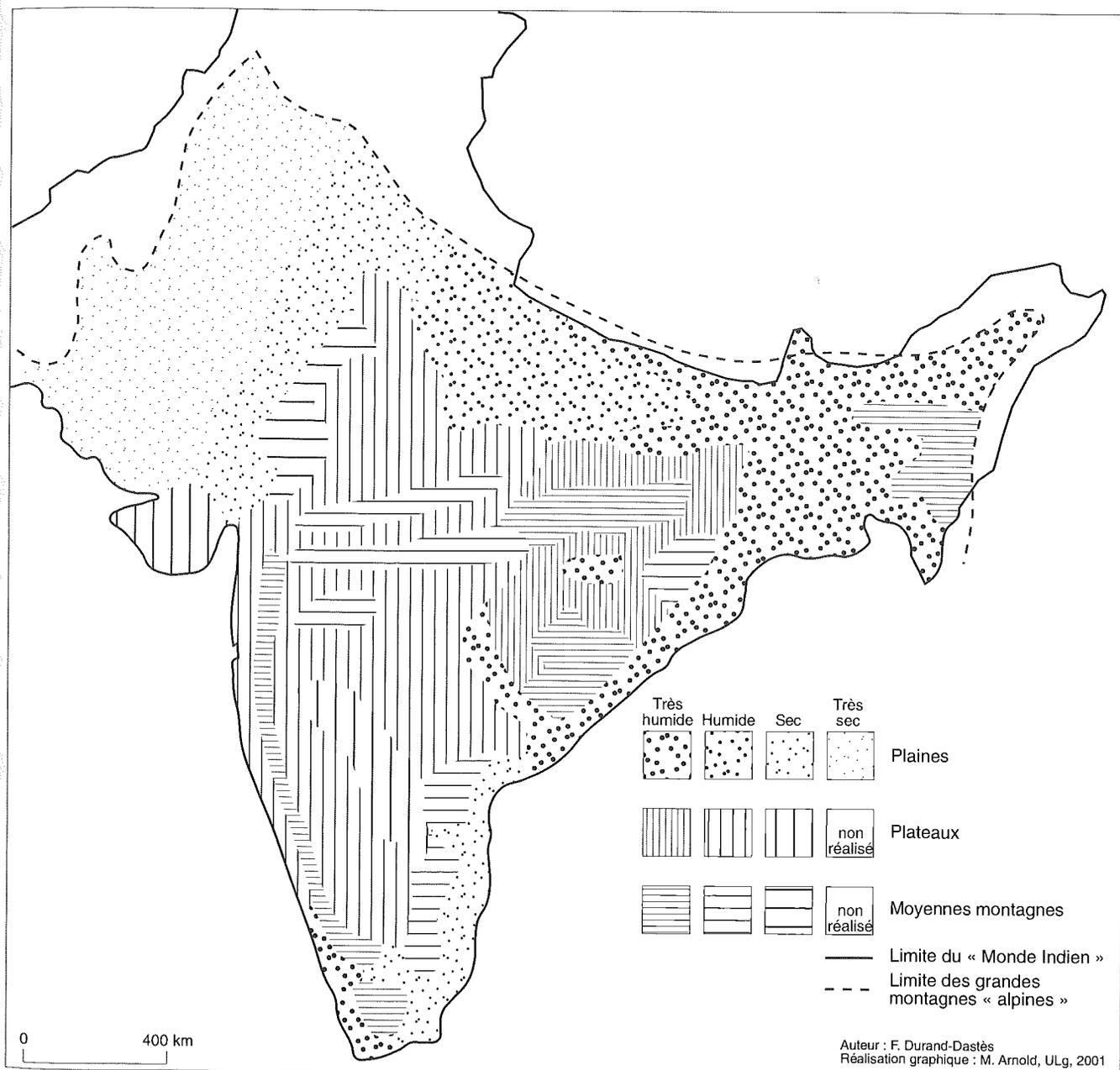


Fig. 4-4-a. Union Indienne - Systèmes de cultures

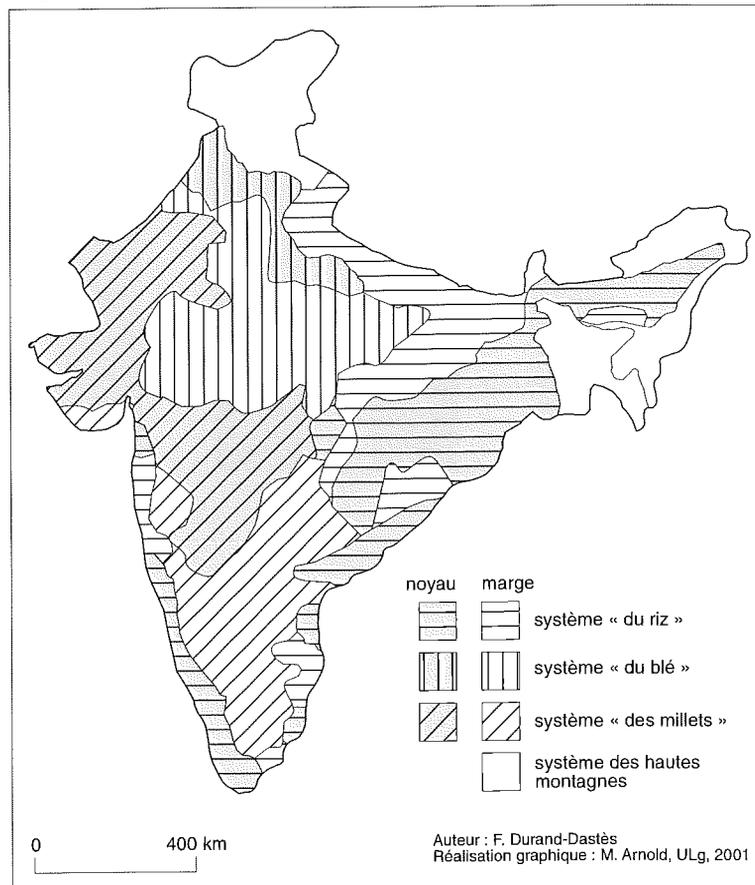


Fig. 4-4-b.

		Système du blé		
		Céréales	Cultures anc. orientées vers la vente	Autres cultures
Culture « kharif »	Irriguée	Riz		
	Non irriguée	Millets		
Culture « rabi »	Irriguée	Blé		Pois Pommes de terre
	Non irriguée	Blé (sols profonds)		Pois
Cultures pérennes	Irriguées		Canne à sucre	
	Non irriguées			

Auteur : F. Durand-Dastès  
Réalisation graphique : S. Risack, ULg, 2001

Fig. 4-4-c.

		Système du riz		
		Céréales	Cultures anc. orientées vers la vente	Autres cultures
Culture « kharif »	Irriguée	Riz		
	Non irriguée	Riz Millets		
Culture « rabi »	Irriguée	Riz Millets		Pois
	Non irriguée			Pois
Cultures pérennes	Irriguées		Jute (Bengale) Canne à sucre	
	Non irriguées			Cocotiers Palmiers

Auteur : F. Durand-Dastès  
Réalisation graphique : S. Risack, ULg, 2001

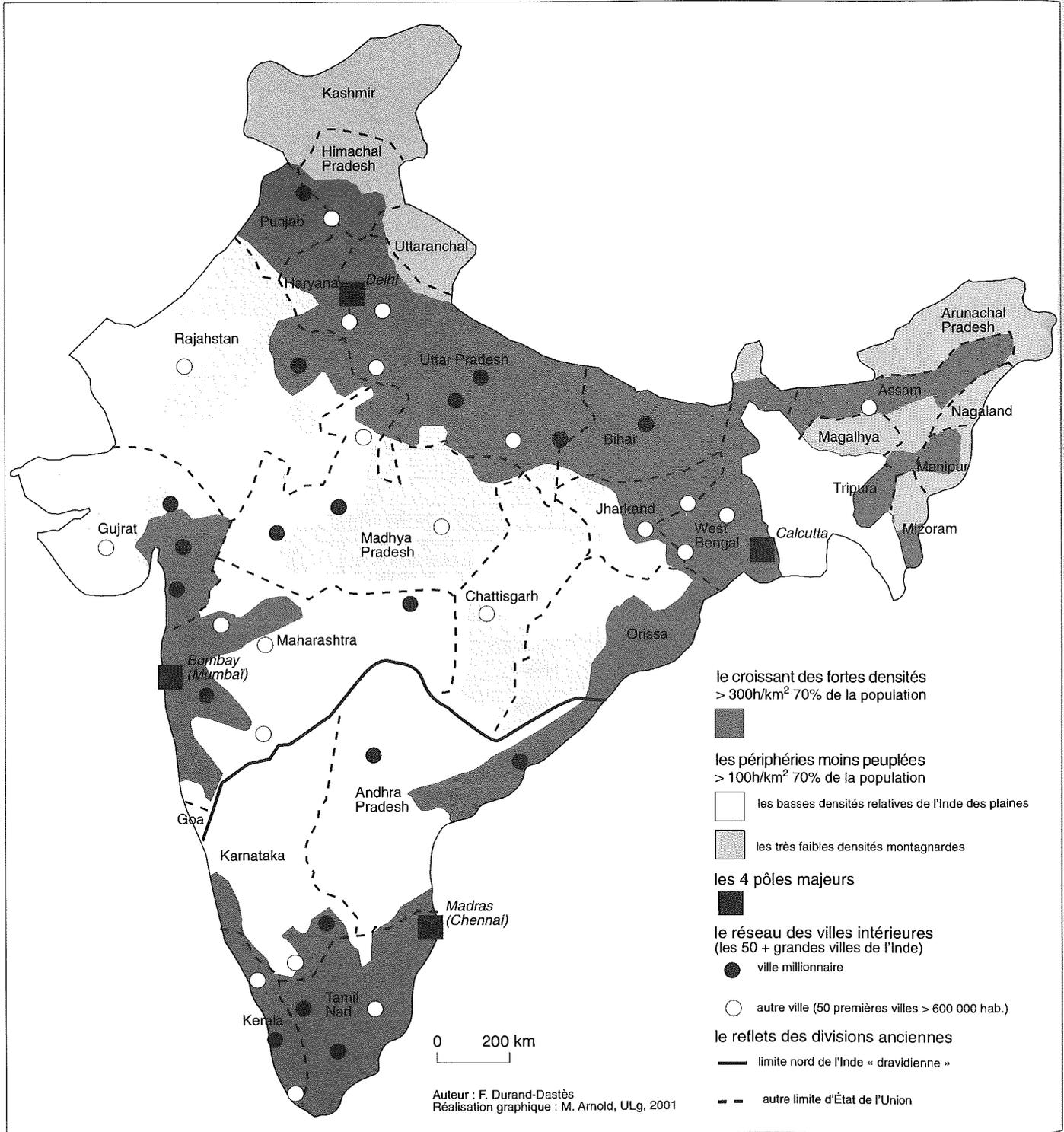
Fig. 4-4-d.

		Système des millets		
		Céréales	Cultures anc. orientées vers la vente	Autres cultures
Culture « kharif »	Irriguée	Riz Maïs	Coton	
	Non irriguée	Millets	Arachide	
Culture « rabi »	Irriguée	Millets Maïs	Arachide	Moutarde Ricin (au Nord)
	Non irriguée	Millets (sols noirs)		
Cultures pérennes	Irriguées		Légumes Arbres	
	Non irriguées		Fruitiers Vignes	

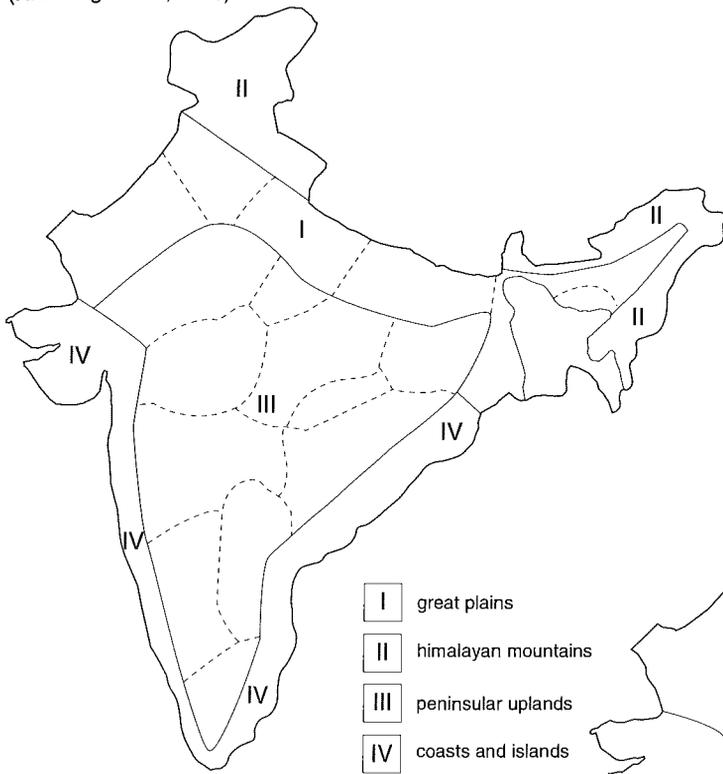
Auteur : F. Durand-Dastès  
Réalisation graphique : S. Risack, ULg, 2001

kharif = Culture de saison des pluies  
rabi = Culture de saison sèche

Fig. 4-5. Union Indienne - Traits majeurs de la différenciation de l'espace

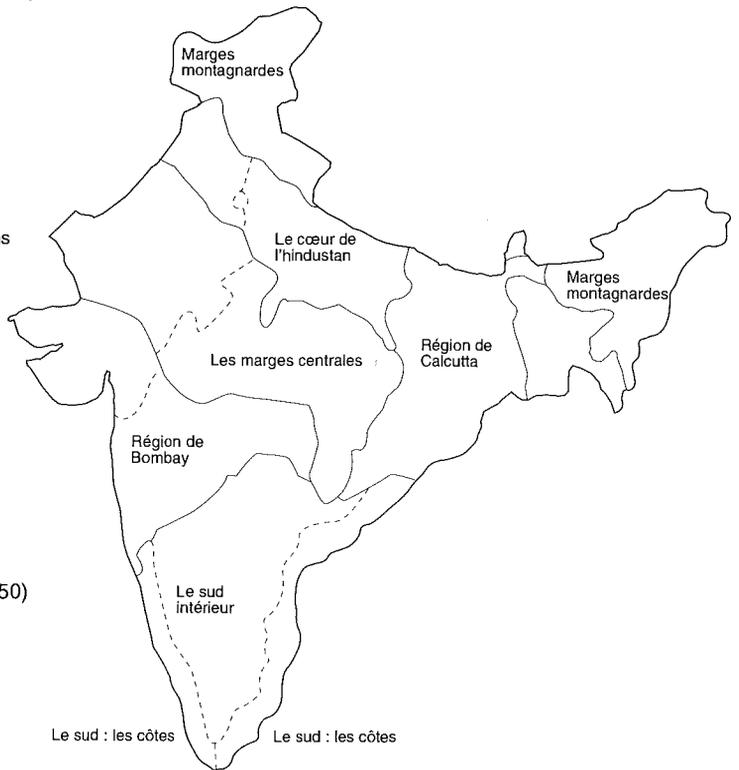


Les deux premiers niveaux du découpage régional (R.L. Singh et al., 1973)

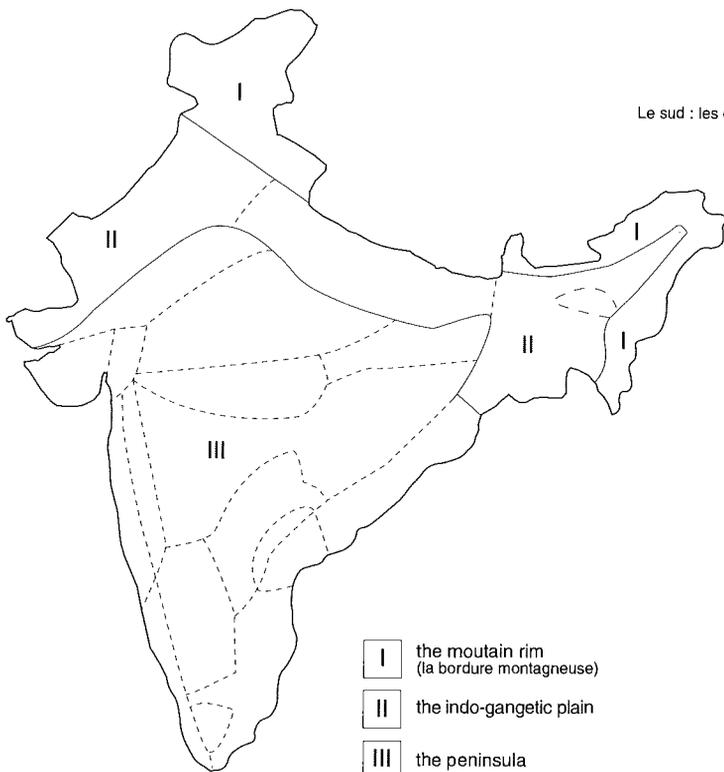


- I great plains
- II himalayan mountains
- III peninsular uplands
- IV coasts and islands

Le découpage régional proposé pour la géographie universelle (1995)



Les deux premiers niveaux du découpage régional (Spate, 1950)



- I the mountain rim (la bordure montagneuse)
- II the indo-gangetic plain
- III the peninsula

0 400 km

N.B. : Les îles ont été omises

Réalisation graphique : M. Arnold, ULg, 2001

Fig. 4-7-a. Le Modèle des comptoirs

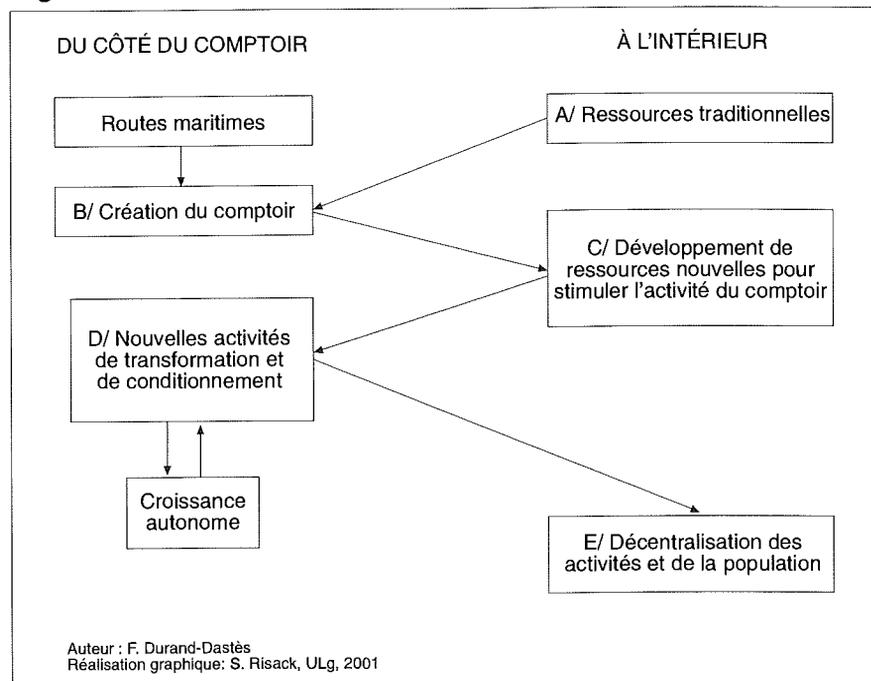


Fig. 4-7-b.

	Cas de Bombay	Cas de Calcutta
Phases A et B	Accès direct vers le nord de l'Inde	Accès à la zone la plus peuplée de l'Inde. Pas d'obstacle de relief
Phase C	Développement de la culture du coton et de quelques centres textiles	Exploitation de mines de fer et de charbon. Apparition de centres sidérurgiques
Phase D	Essor de l'industrie textile. Fils puis tissus de coton	Traitement du jute Métallurgie de transformation
Phase E	Rôle important en raison de la congestion de la métropole	En partie bloquée (division du Bengale). Réticences des investisseurs

Auteur : F. Durand-Dastès  
Réalisation graphique: S. Risack, ULg, 2001

Fig. 4-8. La région de Bombay : Gujrat et Maharashtra

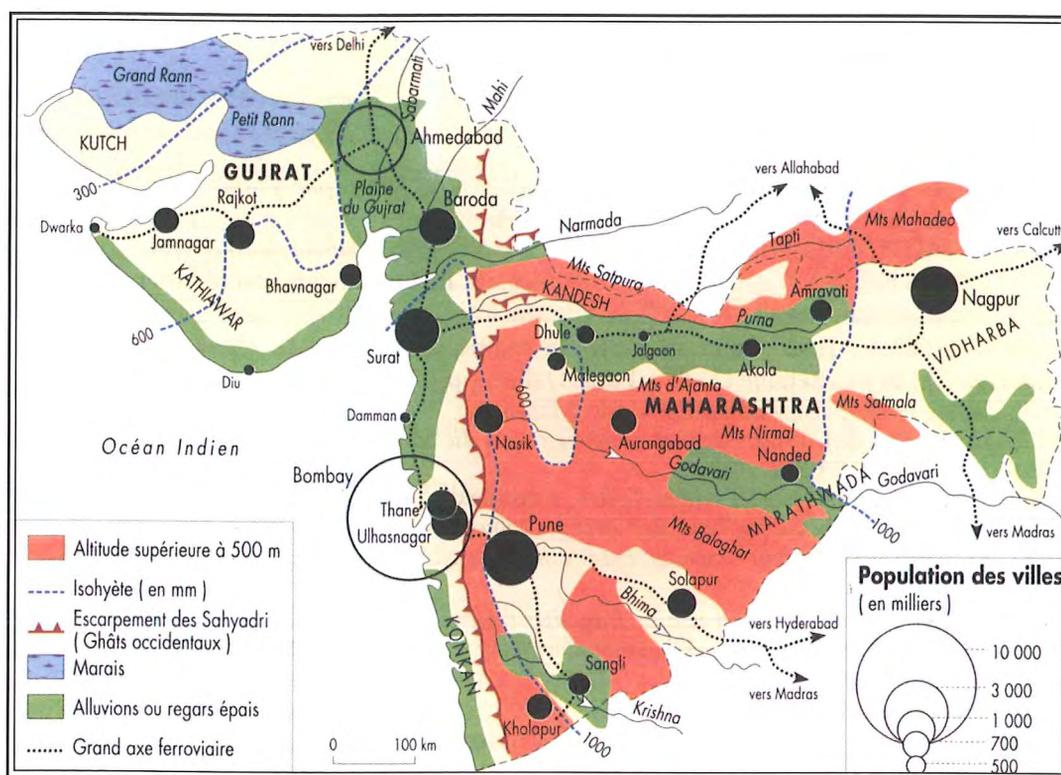
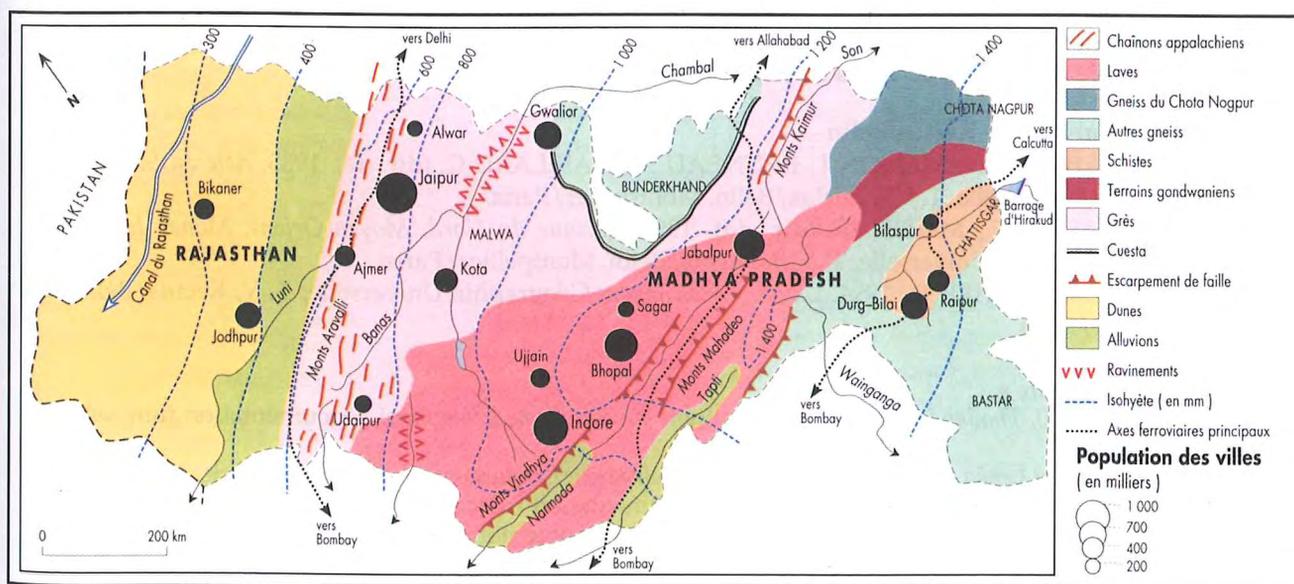


Fig. 4-9. Les marges centrales de l'Inde



Source : F. Durand-Dastès, G. Mutin, 1995. *L'Afrique du Nord, Moyen-Orient, Monde Indien*, Géographie Universelle, Belin/Reclus, 1995

## Orientation bibliographique

Il y a peu de synthèses récentes en français sur l'ensemble du domaine, mais la littérature est très abondante. On trouvera ci-dessous une sélection de trois types de publications :

- des études couvrant des parties importantes du domaine ;
- des ouvrages appartenant à des séries qui reposent sur des conceptions voisines ;
- quelques ouvrages portant sur un seul État, retenus en fonction de leur accessibilité et de leur commodité.

### 1. Des vues d'ensemble et des études comparatives

Cités d'Asie, 1994. Numéro spécial des *Cahiers de la recherche architecturale*, Paris.

DOMENACH J.-L., 1998. *L'Asie en danger*, Paris, Fayard.

DOMINGO J., GAUTHIER A., REYNAUD A., 1997. *L'espace Asie-Pacifique*, Paris Bréal.

DURAND-DASTÈS F., 1989. *L'Asie méridionale et orientale*, La Documentation photographique, n° 6097, Paris.

DURAND- DASTÈS F., 1992. Chine et Inde : la moitié du monde. *Le Monde. Espaces et Systèmes* (Durand M.-F., Levy J., Retailé D., éd.), Paris, Dalloz, pp. 323-334.

DE KONINCK R., 1994. *L'Asie du Sud-Est*, Paris, Masson.

GABORIEAU M. (dir. de), 1986. *Islam et société en Asie du Sud*, École des Hautes Études en Sciences Sociales (Purushartha), Paris.

JOYAUX F., 1991. *Géopolitique de l'Extrême-Orient*, Complexe, 2 vol., Bruxelles.

LACOSTE Y. (dir. de), 1988. *Géopolitique de l'Asie des Moussons*, Hérodote, Paris.

LOMBARD D., 1970. *Le carrefour javanais. Essai d'histoire globale*, École des Hautes Études en Sciences Sociales, Paris.

REYNAUD A., 1981. *Société, espace et justice. Inégalités régionales et justice socio-spatiale*, PUF, Paris.

TIMMER M.-P., 2000. *The dynamics of Asian manufacturing*, E. Edgar, Cheltenham.

À compléter par la consultation de sites internet très utiles :

<http://www.asia-week.com>

<http://www.feer.com> (Far eastern economic review)

<http://www.fao.org> (excellentes séries statistiques)

<http://www.sources-asie.tm.fr>

### 2. Deux séries d'études par pays : les volumes de la Géographie Universelle Reclus/Belin dirigée par Roger Brunet et un ensemble de monographies de format identique coordonnées par Pierre Gentelle (« Asie plurielle », en cours de publication)

#### Géographie Universelle Reclus/Belin

ANTHEAUME B., BONNEMAISON J., BRUNEAU M., TAILLARD C. (dir. de), 1985. *Asie du Sud-Est*, Géographie Universelle, T. VII, Reclus/Belin, Montpellier/Paris.

DURAND- DASTÈS F., MUTIN G. (dir. de), 1995. *Afrique du Nord, Moyen-Orient, Monde Indien, Océanie*, Géographie Universelle, T. VIII, Reclus/Belin, Montpellier/Paris.

GENTELLE P., PELLETIER P., 1994. *Chine, Corée, Japon*, Géographie Universelle, T. V, Reclus/Belin, Montpellier/Paris.

#### Série « Asie plurielle »

FORMOSO B., 2000. *Thaïlande, bouddhisme renonçant et capitalisme triomphant*, Documentation française, Paris.

MEYER R., 2001. *Sri Lanka, entre particularisme et globalisation*, Documentation française, Paris.

PAPIN P., 1999. *Viet Nam, Parcours d'une nation*, Documentation française, Paris.

RAILLON F., 1999. *Indonésie, la réinvention d'un archipel*, Documentation française, Paris.

ZINS M.-J., 1999. *Inde, un destin démocratique*, Documentation française, Paris.

### 3. Brève sélection d'ouvrages par État

- BUCHANAN K., 1973. *L'espace chinois. Ses transformations des origines à Mao Zedong* (trad. française), A. Colin, Paris (éd. anglaise 1970).
- LARIVIÈRE J.-P. et MARCHAND J.-P., 1999. *Géographie de la Chine*, A. Colin, Paris.
- REYNAUD A., 1992. *Une géohistoire. La Chine des printemps et des automnes*, Reclus, Montpellier.
- DURAND- DASTÈS F., 1993. *L'Inde*, La Documentation Photographique, Documentation française, Paris.
- DURAND- DASTÈS F., 1997. *Géographie de l'Inde*, 6<sup>e</sup> éd. PUF, Paris.
- HEUZÉ G., 1992. *Le travail en Inde*, École des Hautes Études en Sciences Sociales, Paris.
- JAFFRELOT C. (dir. de), 1998. *L'Inde contemporaine, de 1950 à nos jours*, Fayard, Paris.
- MARIUS GNANOU K., 1997. *L'Inde*, Karthala, Paris.
- SORMAN G., 2000. *Le Génie de l'Inde*, Fayard, Paris.
- ZINS M.-J., 1994. *La politique de l'Inde*, PUF, Paris.
- BOUISSOU J.-M., FAURE G., SEIZELET E., 1996. *Japon, le déclin*, Coll. Espace international, Complexe, Bruxelles.
- BOIVIN M., 1996. *Le Pakistan*, PUF, Paris.
- JAFFRELOT C., 2000. *Le Pakistan*, Fayard, Paris.
- BLANADET R., 1997. *Les Philippines*, PUF, Paris.

DES ESPACES SPECIFIQUES :  
LES ESPACES TOURISTIQUES LITTORAUX

Michel Barbé , inspecteur de géographie

Nous remercions vivement les membres du groupe de travail "Compétences 2001" de la Fegepro (Dimitri Belayew, Guy Denies, Bernadette Mérenne-Schoumaker, Catherine Nys et Jean-Pierre Vandebosch) qui ont permis la réalisation de ce travail.

Nous remercions tous les collègues qui voudront bien tester certaines tâches en classe et qui auront l'obligeance de nous faire part de leurs remarques.

# LES ESPACES TOURISTIQUES LITTORAUX

<b>TABLE DES MATIERES</b> .....	3
<b>INTRODUCTION : Pourquoi analyser les espaces touristiques littoraux ?</b> .....	4
Objectifs et limites de la contribution .....	5
<b>1. LIRE ET CONSTRUIRE LA STRUCTURE SPATIALE D'UNE STATION</b>	
<b>BALNEAIRE</b> .....	13
1.1. Schématiser l'organisation d'une station belge .....	13
1.2. Construire le type morphologique "station belge" .....	16
1.3. Valider le type morphologique "station belge" .....	17
1.4. Confronter d'autres stations au type belge .....	20
<b>2. INTERPRETER LA STRUCTURE SPATIALE D'UNE STATION ET DU</b>	
<b>LITTORAL BELGES</b> .....	24
2.1. Etablir les relations horizontales entre les lieux .....	24
2.2. Etablir les relations verticales espace-société .....	30
2.3. Construire les modèles de la station et du littoral belges .....	31
<b>3. INTERPRETER LES GRANDS TYPES DE REGIONS TOURISTIQUES</b>	
<b>LITTORALES</b> .....	34
3.1. Deux cas : la Côte d'Azur et le littoral du Languedoc-Roussillon .....	34
3.2. Les critères de différenciation des régions touristiques littorales .....	35
<b>4. EXERCICES D'EVALUATION</b> .....	36
4.1. Deux stations balnéaires .....	36
4.2. Une station de sports d'hiver : les Orres .....	38
<b>5. ANNEXES</b> .....	40
5.1. Corpus documentaire .....	41
5.2. Glossaire .....	90
5.3. Bibliographie .....	92

## INTRODUCTION

### Pourquoi analyser les espaces touristiques littoraux?

L'importance sans cesse accrue du tourisme dans la vie de chacun et dans l'économie, ainsi que la domination des destinations littorales dans les excursions et les séjours suffiraient, à elles seules, à justifier l'étude des espaces touristiques littoraux.

Sans nier l'intérêt d'une approche socio-économique, d'ailleurs souvent privilégiée, mais qui réduit l'espace au rôle de simple support physique des activités touristiques, l'étude des espaces touristiques littoraux devrait surtout valoir par sa dimension géographique, très enrichissante dans la formation confiée à l'enseignement secondaire. Je voudrais brièvement en souligner trois apports majeurs :

- le littoral, belge ou tout autre, est un espace fréquenté par la plupart des élèves. Il est toutefois rarement perçu dans sa dimension géographique, même locale. Très peu d'élèves peuvent décrire l'organisation spatiale de la station balnéaire où ils viennent de passer un séjour ou qu'ils fréquentent régulièrement. En cause, leur intérêt très ciblé pour certaines activités spécifiques et le poids des représentations mentales parfois prégnantes, souvent chargées d'affectivité et, en partie, induites par les messages publicitaires.

Dès lors, une mission prioritaire : aider les élèves, déjà acteurs-consommateurs, à décrypter convenablement l'organisation spatiale des stations et des régions touristiques littorales, pour leur permettre de se situer par rapport aux enjeux spatiaux qui sous-tendent les activités économiques sur un "milieu" rare (parfois long, mais toujours étroit), convoité, fragile et fragilisé.

En fait, les politiques d'aménagement touristique doivent concilier quatre objectifs contradictoires qui entraînent une concurrence parfois conflictuelle pour l'appropriation de l'espace : la multiplication des hébergements pour répondre à l'objectif social des vacances pour tous, la cohabitation avec d'autres activités liées à la mer (pêche, commerce maritime, ostréiculture, ...), le développement des équipements et des loisirs au bénéfice des lieux d'accueil, des économies régionales ou nationales, et, enfin la nécessité de protéger le patrimoine naturel et culturel.

Au-delà de cette analyse l'élève, sera amené à s'interroger sur les principes et les outils qui permettraient d'harmoniser exploitation touristique et développement durable.

- deuxième intérêt, l'aspect spectaculaire des mutations des espaces touristiques littoraux. En un siècle, le littoral belge est passé de marge territoriale sans intérêt au statut de région économique à part entière, la "côte belge", avec comme résultat une urbanisation quasi-continue. Nombre de parcelles dunaires ont connu trois ou quatre affectations successives en moins de cent ans : champ, terrain de chasse, hôtel, villa, immeuble à appartements. Les paysages urbains littoraux - plus que l'organisation spatiale, largement acquise avant 1940 et conservée malgré les dommages de la guerre - ont véritablement enregistré les mutations de la société. Différents types d'hébergements et d'équipements de loisirs s'y sont juxtaposés ou superposés, destinés à une clientèle sans cesse plus nombreuse et dont les valeurs culturelles évoluaient.

Ailleurs (les Baléares, les littoraux espagnols ou turcs), les changements sont encore plus rapides et ce sont les activités touristiques qui contribuent à faire évoluer les sociétés.

Même si d'autres paysages et espaces ont connu des mutations rapides, les espaces touristiques littoraux sont certainement parmi ceux qui favorisent une approche plus culturelle de la géographie ;

- dernier intérêt, la pertinence et la pratique du raisonnement multiscalair. Le développement et le caractère de certaines stations belges ne peuvent se comprendre qu'en se référant à un cadre international (clientèle anglaise et allemande pour Ostende et Blankenberge avant 1930, clientèle française pour le Westhoek après 1945). De même, peut-on comprendre les "tours" de Benidorm sans évoquer l'héliotropisme et le culte des trois S (sea, sand and sun), le niveau de vie moins élevé de l'Espagne franquiste, l'évolution des moyens de transports aériens et le rôle des voyageurs?

D'autre part, la perception de l'organisation territoriale diffère sensiblement selon le niveau d'analyse. Ainsi, le tissu urbain d'un grand nombre de stations belges répond à un souci de planification locale assez rigoureux avec des plans à damiers ou des parcs à villas (Westende, De Haan, ...), alors que l'aménagement général du littoral belge semble totalement spontané (tantôt les stations se développent au gré de la progression de la desserte du tramway, tantôt le prolongement de la ligne vicinale semble répondre à la demande pressante de stations déjà développées). A l'inverse, le littoral du Languedoc-Roussillon, bel exemple d'aménagement touristique planifié à l'échelle régionale, comporte quelques stations qui témoignent d'une organisation spatiale peu maîtrisée, voire chaotique.

### **Objectifs et limites de la contribution**

Inscrite dans la collection "Compétences 2000", la contribution ne se veut ni une monographie des espaces touristiques littoraux, ni une séquence de cours. Elle propose simplement un exemple de mise en oeuvre des compétences appliquées à ce type d'espace. Si elle répond aux exigences du thème 3B du programme du troisième degré des humanités générales et technologiques de la Communauté française, elle va bien au-delà des objectifs fixés au thème et du crédit d'heures prévu pour le développer. Ce faisant, elle fournit également des pistes de travail pour les professeurs qui ont en charge le cours de géographie touristique dans les deuxième et troisième degrés des humanités techniques. Pour les autres réseaux d'enseignement, l'étude des espaces touristiques littoraux sans apparaître de façon explicite dans les programmes peut parfaitement s'intégrer dans leurs lignes directrices.

Le scénario proposé vise à rencontrer quatre objectifs prioritaires :

- mettre en oeuvre la fiche 54 des "Savoirs et outils" (Géo n° 47), la fiche " ... les grandes étapes du travail du géographe" (Géo n°s 48 et 49) et montrer que les démarches y proposées sont en adéquation totale avec le champ conceptuel et la démarche systémique imposés par les programmes de la Communauté française ;
- cibler les deux compétences constitutives de la démarche inducto-déductive : modéliser par voie inductive l'organisation spatiale d'un territoire et confronter d'autres territoires au(x) modèle(s) ainsi construit(s). La démarche pourra apparaître lente, chronophage ; elle répond au souci d'éviter avec des élèves non encore aguerris - aujourd'hui - à la schématisation, une abstraction trop rapide, mal appropriée et dès lors non transférable.

- faire de l'élève l'acteur principal de son apprentissage en donnant, bien sûr, du sens à la problématique abordée, mais surtout en lui confiant des tâches à résoudre, seul ou en groupe restreint (activités fonctionnelles). Ces tâches viendront jalonner son cheminement, avec la possibilité d'une auto-évaluation de ses compétences, et permettront de dégager collectivement les savoirs et les savoir-faire clés transférables à d'autres cas (activité de structuration par le professeur). Ce souci du travail en partie autonome de l'élève explique la partie assez volumineuse du corpus documentaire ; celui-ci doit, à certains moments, permettre l'analyse simultanée de cas différents, dont la confrontation permettra de dégager des hypothèses ou des conclusions générales ;
- proposer quatre exercices d'évaluation. Deux d'entre eux, Nieuwpoort (Nieuport), Le Touquet - Paris-Plage, concernent des stations balnéaires dont l'organisation spatiale et les caractères sont relativement proches des stations abordées dans la publication. Le cas de Benidorm propose une comparaison avec les stations belges, mais dans un environnement physique et socio-économique différent, et à une échelle humaine également différente. Le dernier et le plus ambitieux, Les Orres, vise à établir la transférabilité du modèle "station balnéaire" à une station de sports d'hiver.

## LIRE ET COMPRENDRE L'ORGANISATION TERRITORIALE DES ESPACES TOURISTIQUES LITTORAUX - Un exemple de scénario : canevas général

REFERENTIELS UTILISES	
Référentiels de base	Autres
<p>① <i>Mise en réseau des concepts de base et cheminements possibles pour la lecture d'un espace géographique</i> - B. Mérenne-Shoumaker, Géo n°47, fiche 54, p.106. Voir page 11</p> <p>② <i>Des compétences disciplinaires articulées par les grandes étapes du travail du géographe</i> - D. Belayew, Géo n° 48, p. 1. Au début de chaque numéro.</p> <p>③ <i>Des espaces urbains à fonction spécifique</i> - Thème 3B du programme n° 57/2000/247 (deuxième et troisième degrés des Humanités générales et technologiques du réseau de la CF), pp. 80-86. Voir modèle systémique des savoirs, page 12</p> <p>④ <i>Les savoir-faire : progression des apprentissages</i> - Tableau pour les trois degrés des Humanités générales et technologiques du réseau de la CF, programme n° 57/2000/247, pp. 16-23</p>	<p>① <i>Un modèle de la modélisation</i> - F. Durand-Dastès, Géo n° 47, fiche 32, p. 68</p> <p>② <i>Le système de production des espaces</i> - R. Brunet, Géo n° 47, fiche 16, p. 36</p> <p>③ <i>Les ordres de maillage pour l'appropriation du territoire</i> - R. Brunet, Géo n° 47, fiche 17, p. 38</p> <p>④ <i>Les modèles généraux d'utilisation du sol en milieu urbain</i> - H. Carter, Géo n° 47, fiche 37, p. 78</p> <p>⑤ <i>Le raisonnement multiscalaire</i> - A.-M. Gérin-Grataloup, Géo n° 47, fiche 26, p. 56</p>

<p><b>ETAPE 1 : INSTALLER LA PROBLEMATIQUE.</b></p> <p>Exemples :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• quelles similitudes et quelles différences entre les stations balnéaires du littoral belge?</li> <li>• le littoral belge présente-t-il une organisation spatiale particulière par rapport à d'autres littoraux?</li> </ul>	<p>Phase d'exploration et de questionnement</p>
---	---

ETAPE 2 : LIRE ET CONSTRUIRE LA STRUCTURE SPATIALE D'UNE STATION BALNEAIRE						
Objectif - Questionnements	Savoir-faire installés ou mobilisés	Savoirs à acquérir ou à mobiliser	Organisation des activités	Produit attendu	Supports	Démarche
<p><u>Tâche 1</u> : schématiser l'organisation d'une station belge</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• trois cas proposés : Koksijde, Oostduinkerke et Bredene.</li> </ul> <p>Pour chaque station,</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➢ quels éléments spécifiques?</li> <li>➢ où sont-ils localisés?</li> </ul> <p><u>Tâche 2</u> : construire le type morphologique "station belge"</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• entre les trois stations de la tâche 1,</li> <li>➢ quelles similitudes majeures?</li> <li>➢ quelles grandes différences?</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• observer les éléments caractéristiques d'un territoire</li> <li>• organiser les observations en une structure spatiale</li> <li>• schématiser une structure spatiale d'un territoire</li> <li>• passer à un schéma plus abstrait représentant plusieurs cas</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• les fonctions urbaines</li> <li>• les structures urbaines</li> <li>• l'occupation des sols</li> <li>• le profil transversal</li> <li>• les éléments structurels d'une station balnéaire :               <ul style="list-style-type: none"> <li>- "milieux naturels",</li> <li>- structures d'accueil,</li> <li>- équipements de loisirs</li> </ul> </li> <li>• les corrélations spatiales entre l'occupation des sols et les "milieux naturels"</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• production des élèves : travail par équipes (guidé) sur une station</li> <li>• confrontation des productions des élèves : travail collectif frontal</li> <li>• structuration des savoirs-faire et des savoirs (professeur)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• profil transversal schématique</li> <li>• représentation de l'occupation du sol (plan)</li> <li>• profil transversal schématique (retouché)</li> <li>• type morphologique "station belge"</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• observations sur le terrain</li> <li>• photographies au sol</li> <li>• vue aérienne verticale</li> <li>• carte topo (1/20 000)</li> <li>• productions des élèves (tâche 1)</li> <li>• supports de la tâche 1</li> </ul>	<p>phase de recherche inductive</p> <p>phase de recherche inductive</p>
<p><u>Tâche 3</u> : valider le type morphologique "station belge"</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• pour l'ensemble du littoral,</li> <li>➢ combien de stations présentent une structure en binôme "dorp-bad"?</li> <li>• quatre "autres" stations : Blankenberge, De Haan, Oostende, Het Zoute</li> </ul> <p>Pour chaque station,</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➢ le type reste-t-il pertinent?</li> <li>➢ quelles retouches proposer?</li> <li>➢ les différences par rapport au type de base sont-elles irréductibles?</li> </ul> <p><u>Tâche 4</u> : confronter d'autres stations au type belge</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• exemples: Stella-Plage et Merlimont, Nice et Monaco, Port Barcares, Agadir, Zoutelande/ Westkapelle, Saly-Portudal</li> </ul> <p>Pour chaque station,</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➢ à quel type (ou sous-type) belge, peut-elle le mieux s'identifier?</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• confronter la lecture d'un territoire à une représentation spatiale modélisée d'échelle</li> <li>• décrire la structure spatiale d'un territoire</li> <li>• confronter la lecture d'un territoire à une représentation spatiale modélisée</li> <li>• décrire la structure spatiale d'un territoire</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• les équipements spécifiques d'une station balnéaire</li> <li>• les caractères typologiques d'une station</li> <li>• les équipements spécifiques d'une station balnéaire</li> <li>• les caractères typologiques d'une station</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ensemble du littoral : travail collectif frontal</li> <li>• analyse de l'une des cinq stations : travail par équipes (guidé)</li> <li>• structuration des savoirs-faire et des savoirs (professeur)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• si nécessaire, - type retouché</li> <li>- sous-types</li> <li>- nouveau type plus pertinent</li> <li>• grille de lecture d'une station balnéaire</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• carte topo (1/100 000) ou carte routière</li> <li>• photos au sol</li> <li>• vue aérienne oblique</li> <li>• vue aérienne verticale</li> <li>• carte topo (1/20 000)</li> <li>• photographies au sol</li> <li>• photographie oblique</li> <li>• carte topo ou plan</li> </ul>	<p>phase de vérification et de synthèse inducto-déductive</p> <p>phase de vérification et d'extension</p>

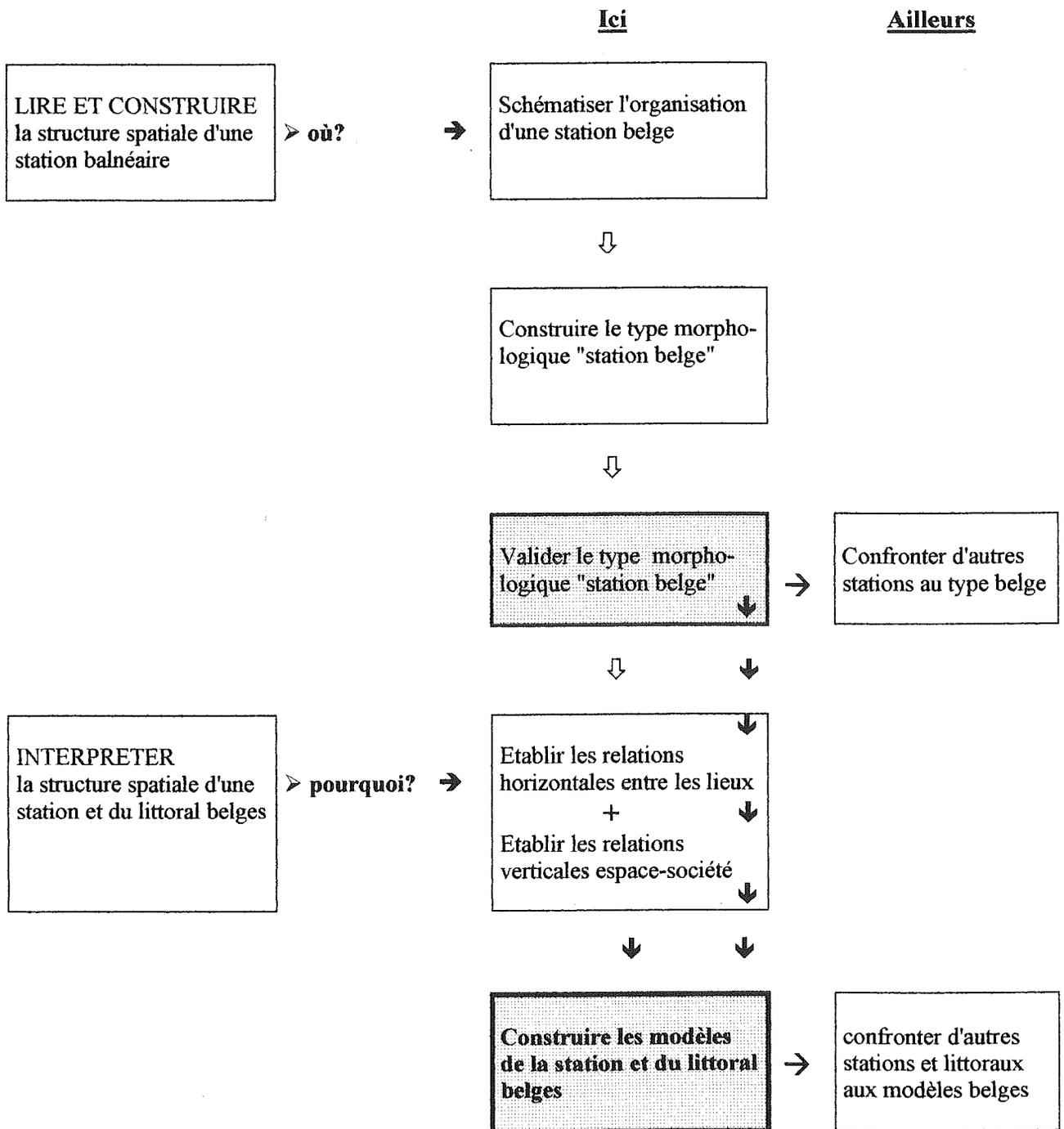
# ETAPE 3 : COMPRENDRE (INTERPRETER) LA STRUCTURE SPATIALE D'UNE STATION BALNEAIRE

Objectif - Questionnements	Savoir-faire installés ou remobilisés	Savoirs à acquérir ou à remobiliser	Organisation des activités	Produit attendu	Supports	Démarche
<p><u>Tâche 5</u> : établir les relations horizontales entre les lieux</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• les sept stations des tâches 1, 2 et 3</li> <li>Pour chaque station,                             <ul style="list-style-type: none"> <li>➢ quelles aires de chalandise (quelles liaisons externes, quels acteurs)?</li> <li>➢ quelles liaisons et quelle concurrence entre les stations?</li> <li>➢ quelle concurrence spatiale du tourisme avec d'autres activités?</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• rechercher et sélectionner les informations aux niveaux spatiaux adéquats par rapport à la situation-problème</li> <li>• émettre des hypothèses sur les mécanismes explicatifs et analyser leur validité</li> <li>• corrélér les informations fournies par différents types de documents</li> <li>• identifier les grandes étapes de l'évolution d'un territoire et les représenter schématiquement</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• repères chronologiques majeurs du développement du tourisme littoral belge</li> <li>• rôle des facteurs socio-économiques et culturels</li> <li>• rôle des voies et des moyens de communication</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• production des élèves : chaque équipe analyse une station (travail guidé)</li> <li>• confrontation des productions des élèves : travail collectif frontal</li> <li>• structuration des savoir-faire et des savoirs par le professeur</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• tableau des repères chronologiques majeurs de la touristification du littoral belge</li> <li>• représentation schématique de la dynamique spatiale de la touristification - d'une station ; - de l'ensemble du littoral</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• type morphologique (tâche 2)</li> <li>• anciennes cartes topos</li> <li>• textes et images</li> </ul>	<p>phase de recherche inductive</p>
<p><u>Tâche 6</u> : établir les relations verticales espace-société</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• les sept stations des tâches 1, 2 et 3</li> <li>Pour chaque station                             <ul style="list-style-type: none"> <li>➢ quelles sont les traces visibles de la touristification du littoral :                                     <ul style="list-style-type: none"> <li>- dans les paysages?</li> <li>- dans l'organisation spatiale?</li> </ul> </li> <li>➢ quels sont les acteurs et les mécanismes de cette touristification?</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• rechercher et sélectionner les informations aux niveaux spatiaux adéquats par rapport à la situation-problème</li> <li>• émettre des hypothèses sur les mécanismes explicatifs et analyser leur validité</li> <li>• corrélér les informations fournies par différents types de documents</li> <li>• identifier les grandes étapes de l'évolution d'un territoire et les représenter schématiquement</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• atouts et contraintes des "milieux naturels" pour la mise en valeur touristique du littoral belge</li> <li>• conséquences des marées</li> <li>• rôle des facteurs socio-économiques et culturels</li> <li>• les principaux facteurs de différenciation des stations (tropisme)</li> <li>• les outils de planification (plans d'urbanisme, plans de secteurs)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• production des élèves : chaque équipe analyse une station (travail guidé)</li> <li>• confrontation des productions des élèves : travail collectif frontal</li> <li>• structuration des savoir-faire et des savoirs par le professeur</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• compléter les représentations schématiques de la tâche 5</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• type morphologique (tâche 2)</li> <li>• documents de la tâche 1</li> <li>• anciennes cartes topos</li> <li>• textes et images</li> </ul>	<p>phase de recherche inductive</p>
<p><u>Tâche 7</u> : construire les modèles de la station balnéaire et du littoral belges</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• évaluation : confronter Nieuport au modèle de la station</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• passer de la représentation modélisée au modèle</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• les modèles de base pour l'appropriation du territoire</li> <li>• les modèles généraux d'utilisation du sol en milieu urbain</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• travail collectif frontal</li> <li>• structuration des savoirs par le professeur</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• le modèle "station balnéaire belge"</li> <li>• le modèle "littoral belge"</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• les produits des tâches 2, 3, 5 et 6</li> </ul>	<p>phase de synthèse inductive</p>
<p><u>Tâche 8</u> : confronter d'autres stations et littoraux aux modèles belges</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• les exemples de la tâche 4</li> <li>Pour chaque station et littoral,                             <ul style="list-style-type: none"> <li>➢ similitudes et grandes différences avec les modèles belges?</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• confronter la lecture et l'interprétation de la structure d'un territoire à un modèle</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• aménagements spontanés ou planifiés</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• travail individuel : évaluation formative ou sommative</li> <li>• correction et son prolongement : autres modèles</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• autres modèles de stations et d'aménagements littoraux</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• les produits de la tâche 4</li> <li>• images et textes</li> </ul>	<p>phase de vérification inductive et d'extension</p>

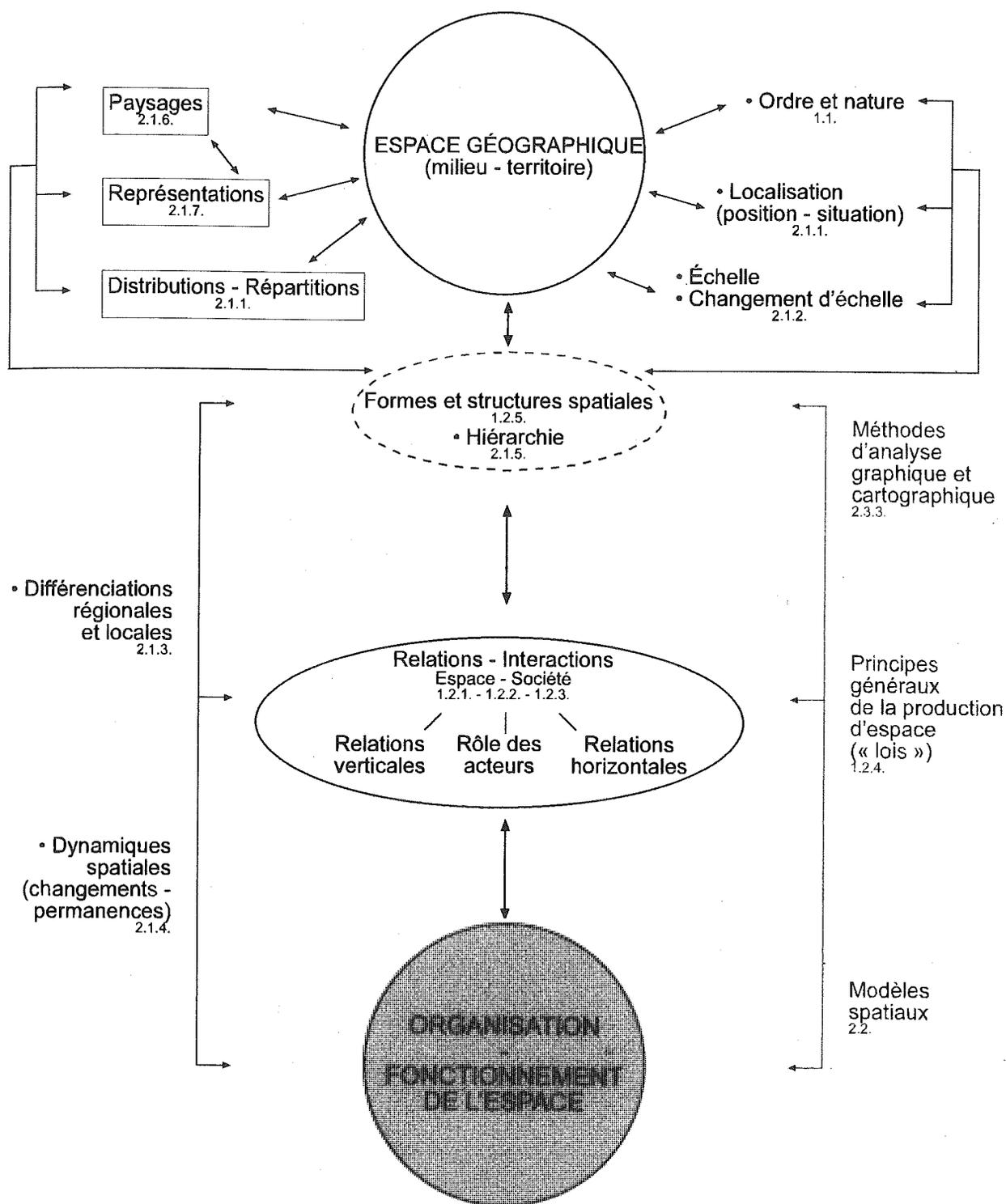
**DE LA SCHEMATISATION ..... à LA MODELISATION**

**Etapes**

**Tâches**



# Mise en réseau des concepts de base et cheminements possibles pour la lecture d'un espace géographique



○ Sujet d'étude

⊖ Objet d'étude

◌ Mécanismes ou principes explicatifs

◐ Finalité

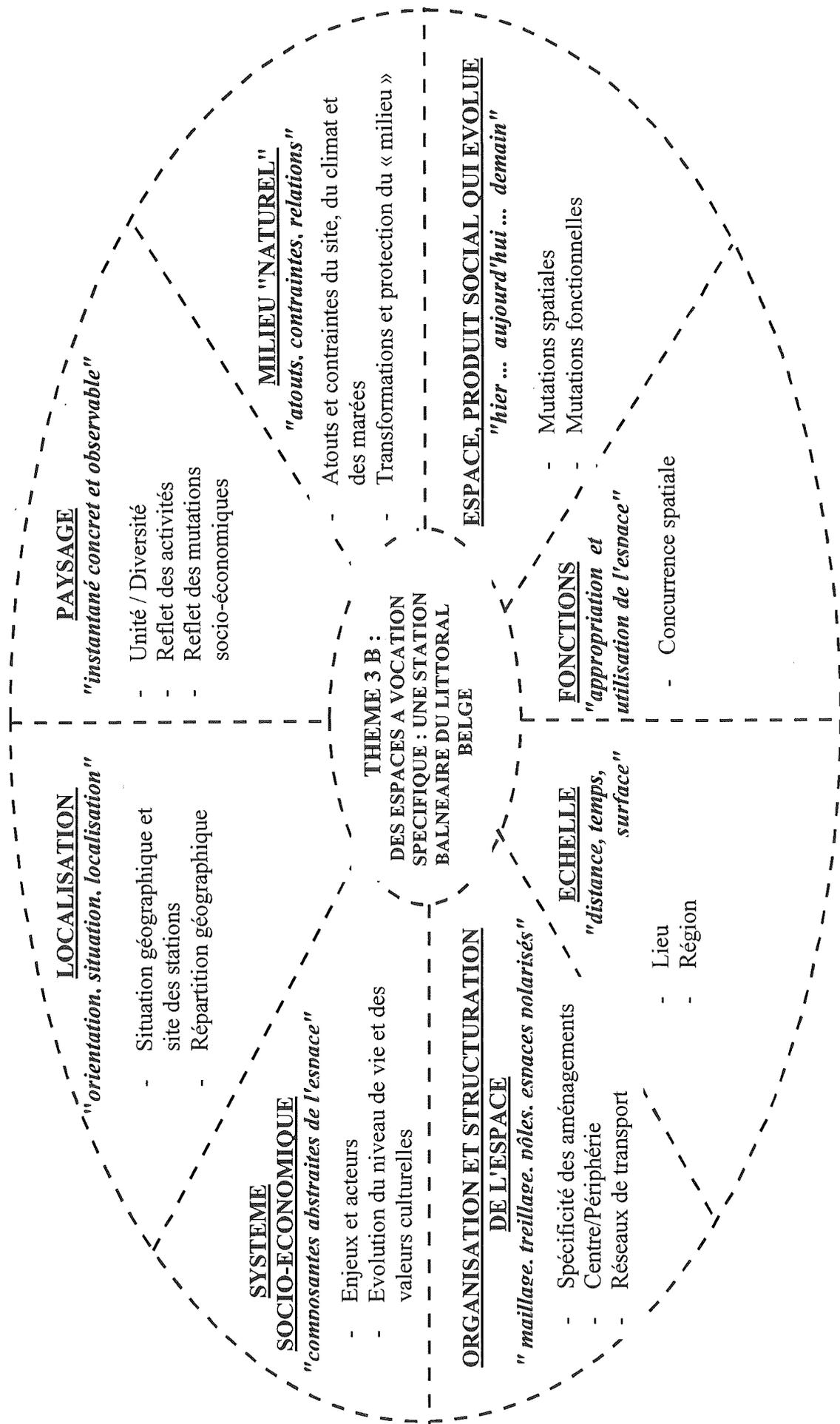
□ Concepts pouvant servir d'entrée dans la démarche

• *Autres notions et concepts utiles*

— Aides méthodologiques et théoriques

2.1.6., 1.1., ... voir table des matières p. 7.

**ORGANISATION DES CONCEPTS DE LA GEOGRAPHIE : NOTIONS DU TROISIEME DEGRE  
HUMANITÉS GÉNÉRALES ET TECHNOLOGIQUES**



# 1. LIRE ET CONSTRUIRE LA STRUCTURE SPATIALE D'UNE STATION BALNEAIRE

## 1.1. Tâche 1 : schématiser l'organisation d'une station belge

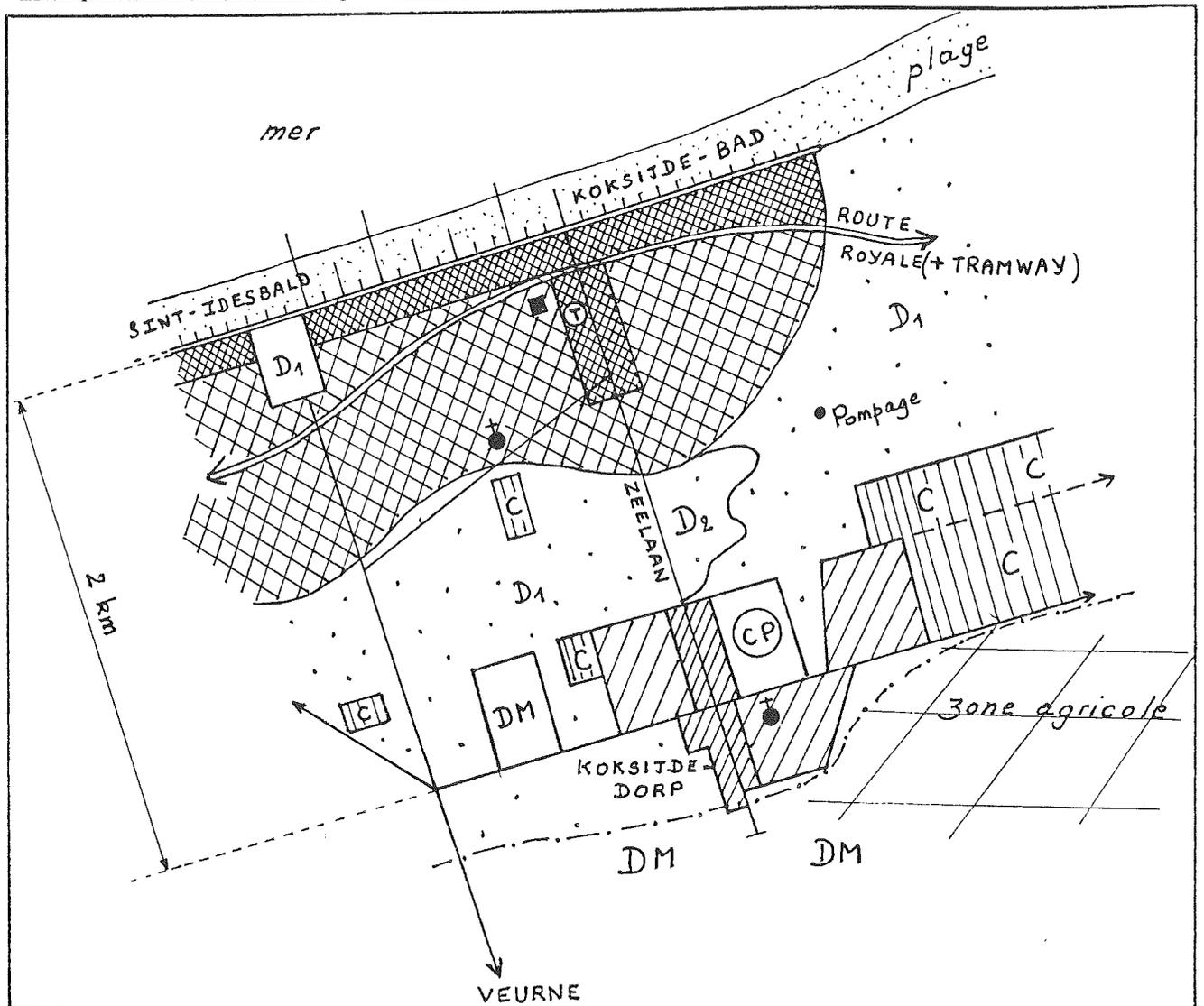
- Le tableau de la page 8 résume :
  - les questionnements ;
  - les supports ;
  - l'organisation des activités ;
  - les savoirs à acquérir ou à mobiliser ;
  - les savoir-faire installés ou mobilisés
 pour atteindre l'objectif fixé et réaliser les produits attendus au terme de la séquence.
  
- Le scénario choisit d'entrer par les paysages dans la démarche proposée par B. MERENNE-SCHOUMAKER, et utilisée comme référentiel de base (voir page 11).  
 A cet effet, le corpus documentaire comprendra quelques photographies au sol, de préférence alignées selon un transect, (ou vues aériennes obliques, si disponibles). Leur lecture sera mise en relation avec un extrait de la carte au 1/20 000 et une vue aérienne verticale récentes. (Dans le réseau de la CF, c'est la première utilisation de la carte topographique, sauf pour les collègues qui l'abordent lors de l'étude des tissus urbains).
  
- Le scénario propose l'analyse simultanée de trois cas, dont le choix peut se justifier par leur relative simplicité et leur grande similitude (ce qui facilitera la confrontation prévue à la tâche 2). Chaque équipe reçoit un corpus documentaire identique (exemple pour Koksijde : documents 1, 2, 3 et 5 - voir page 40, la liste des documents).  
 Pour les collègues et les élèves plus aguerris au travail de groupes et à la confrontation des productions qu'il implique, les cas proposés peuvent être plus nombreux et plus dissemblables (voir exemples de la tâche 3).  
 Les produits attendus sont les mêmes pour chaque équipe ; ils seront schématiques et peuvent être réalisés à main levée (exemples, pages 14 et 15).

## 1.2. Tâche 2 : construire le type morphologique "station belge"

- Résumé : voir tableau de la page 8
  
- Par type morphologique, il faut entendre une représentation schématique qui vise uniquement à mettre en évidence la morphologie spatiale, sans introduire d'éléments explicatifs. Il se différencie ainsi du modèle qui cherche toujours à expliquer.
  
- La confrontation des profils transversaux (production voir page 16) permettra d'insister sur :
  - la surélévation de la digue-promenade par rapport à la plage ;
  - le gabarit des immeubles (utilité de l'échelle des hauteurs et de son exagération).
  
- La confrontation des plans (production voir page 16) permettra d'établir :
  - la permanence des éléments "naturels" : mer, plage, cordon dunaire, plaine maritime ;
  - la permanence d'éléments structurels d'origine humaine et leur localisation par rapport aux "milieux" constitutifs de l'espace littoral : le front de mer avec sa digue-promenade, les grands immeubles collectifs à fonction mixte (commerces au rez-de-chaussée, appartements avec vue sur la mer aux étages), petits immeubles collectifs mixtes à l'arrière, la Route Royale et la ligne de tramway, le parc à villas, le village au contact dunes/plaine ;
  - la permanence de certains équipements de loisirs (tennis, casino, ...) et le caractère saisonnier d'autres, notamment ceux de la plage (coupe-vent, cabines, poste de secours, ...) ;
  - la structure en binôme (station-village) et en T de l'organisation spatiale, déterminée par le front de mer et l'urbanisation plus dense le long de la route station - village.

## Tâche 1 : exemple de productions attendues (station de Koksijde)

### 1. Représentation schématique de l'occupation des sols (plan)



#### Légende

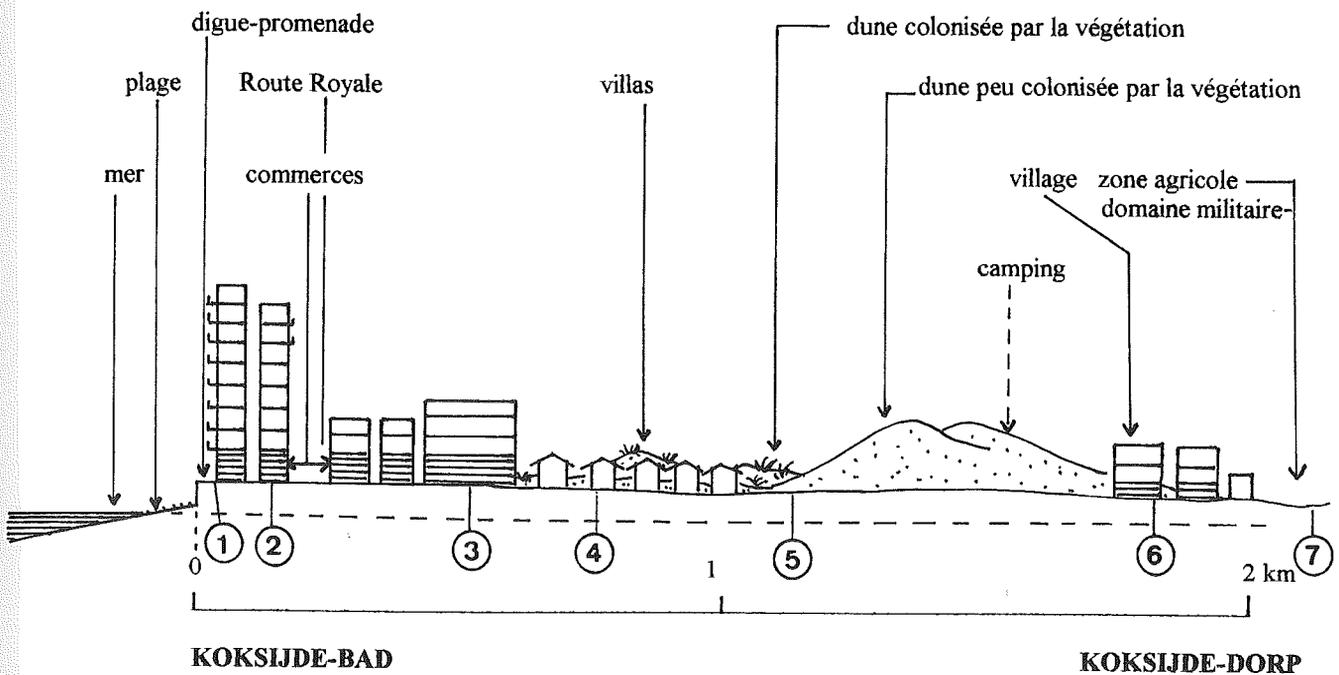
	Habitat dense (immeubles divers-commerces)		Digue-promenade
	Zone résidentielle (villas)		Epi
	Village		Tennis
	Extensions villageoises (lotissements)		Complexe sportif
	Domaine militaire		Casino
	Eglise		Camping
	Route Royale		Dune colonisée par la végétation
	Route importante		Dune peu colonisée
	Route secondaire		Contact dunes / plaine maritime

## Tâche 1 : exemple de productions attendues (station de Koksijde)

### 2. Profil transversal schématique

NORD

SUD



photos du transect : ①

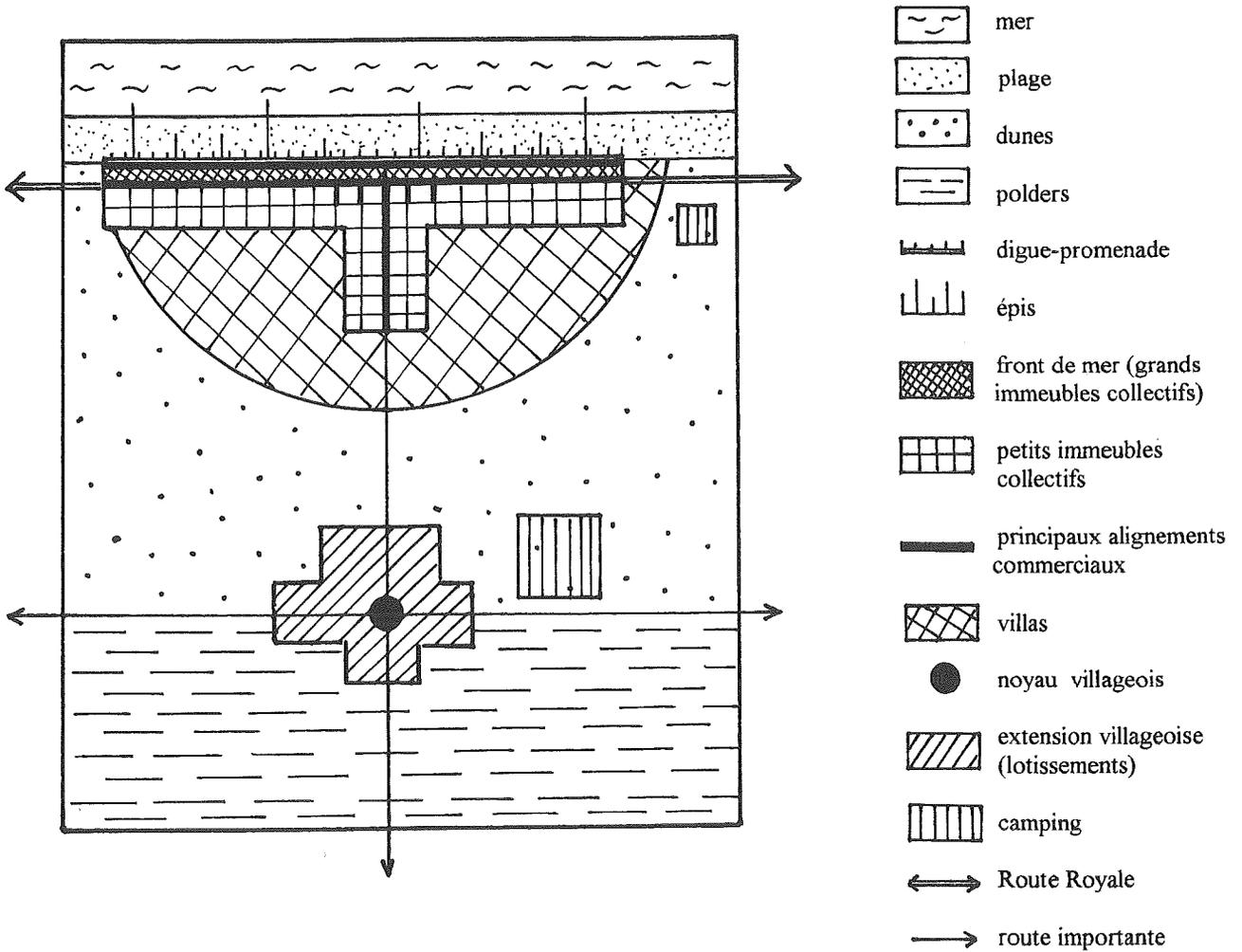
### 3. Plans et profils similaires à réaliser pour les stations d'Oostduinkerke et de Bredene

Références IGN : • cartes topographiques au 1/20 000 : - DE PANNE - KOKSIJDE : 11, 7-8  
- OUDENBURG - JABBEKE : 12, 3-4

- photographies aériennes verticales : - B<sup>7</sup> 94 F 11/7-8 - 12/5-6 (éch. : 1/20 500)  
- B<sup>4</sup> 91 -kust- 2° run Zuid - 8305 (éch. : 1/20 000)

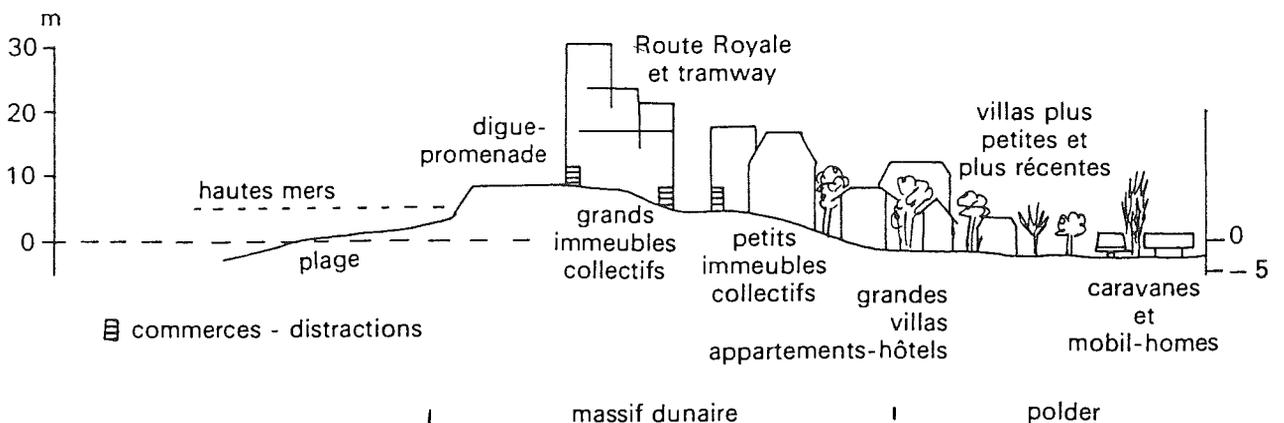
**Tâche 2**

**1. Représentation modélisée de la structure spatiale d'une station belge ("type morphologique")**



**2. Profil transversal schématique (amélioré)**

Source : J.-M. DEWAILLY, *Tourisme et aménagement du territoire en Europe du Nord*, Masson, coll. Géogr., 1990 - p. 208



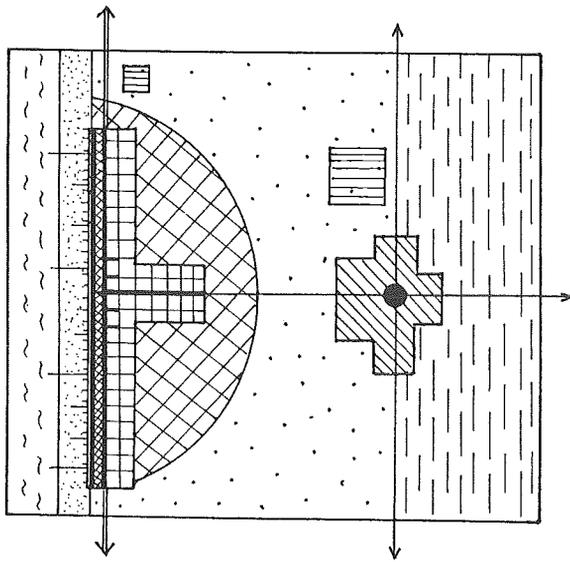
### 1.3. Tâche 3 : valider le type morphologique "station belge"

- Résumé : voir tableau de la page 8
- Le scénario propose l'analyse simultanée de quatre cas, selon le même principe que celui de la tâche 1. Chaque équipe dispose d'un corpus documentaire à peu près identique : une vue aérienne oblique (sauf pour Oostende) et un extrait de la carte au 1/20 000 récente (soit, les documents 10 et 11, 14 et 15, 17 et 18, 20). On peut y joindre des photographies au sol.
- La production graphique attendue se fera sur base de la légende élaborée dans la tâche 2, et complétée si nécessaire.  
Les sous-types proposés page 18 sont volontairement assez figuratifs, par souci de ne pas imposer une abstraction trop rapide, qui puisse constituer un obstacle à l'apprentissage.  
La phase de structuration permettra également d'élaborer sur base des stations belges et du vécu des élèves, une grille de lecture des stations balnéaires (voir exemple page 19).
- Relevé de quelques particularités des quatre stations proposées par rapport au type morphologique de la tâche 2 :
  - De Haan : - absence d'épis dans la mer et largeur réduite du cordon dunaire ;  
- pas de grands immeubles collectifs sur le front de mer, mais des immeubles à l'allure de villas cossues, de trois-quatre étages maximum ;  
- un parc immobilier constitué en grande partie par des villas, avec une densité moindre du bâti ; nombreux espaces verts (privatifs) ;  
- un plan d'urbanisation assez rigoureux et une certaine unité architecturale ;  
- importance du tennis au centre du parc à villas ;  
- présence d'infrastructures sociales et médicales : préventorium, homes, centres de vacances ;
  - Het Zoute : - importance des infrastructures sportives "de classe" : tennis, golf ;  
- essentiel du bâti constitué de villas cossues (dont quelques unes avec piscine) ; plan d'urbanisation assez rigoureux, très aéré ;  
- immeubles collectifs limités à la partie occidentale de la digue (prolongement du front de mer de Knokke) ;  
- grande étendue dunaire non bâtie dans la partie orientale du territoire communal, dont une partie consacrée à une réserve ornithologique ;
  - Blankenberge : - tissu urbain très dense, avec prédominance des petits immeubles collectifs (trois-quatre étages) et des maisons individuelles jointives (deux étages) ; pas de parc à villas, sauf à l'est de la ligne ferrée, mais, en partie, à vocation résidentielle pour la population locale ;  
- cordon dunaire non observable ;  
- plan d'urbanisation géométrique (plan à damiers) ;  
- éléments particuliers : la jetée en mer (pier), le port de plaisance et le lac de retenue, le tennis, la gare ;
  - Oostende : - ville polyvalente : port de pêche, de commerce et de liaison maritime, fonction militaire ancienne (Fort Napoléon) et actuelle (caserne) ;  
- cordon dunaire pas visible : bâti très dense, malgré l'importance des espaces verts publics (parcs) et récréatifs (hippodrome)  
- plan d'urbanisation géométrique ;  
- importance des infrastructures de liaison avec l'extérieur : emprise ferroviaire, pénétrante autoroutière, ports.

**Tâche 3 : valider le type morphologique "station belge" : du type aux sous-types**

**1. Le type morphologique "station belge"**

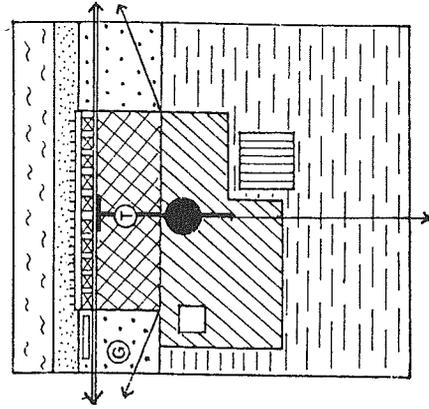
-  mer
-  plage
-  dunes
-  polders
-  digue-promenade
-  épis
-  front de mer (grands immeubles collectifs)
-  petits immeubles collectifs



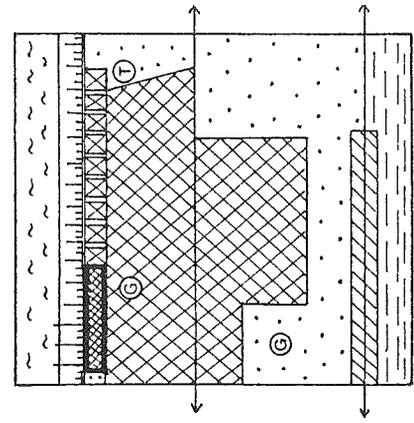
-  principaux alignements commerciaux
-  villas
-  noyau villageois
-  extension villageoise (lotissements)
-  camping
-  Route Royale
-  route importante

**2. Sous-types**

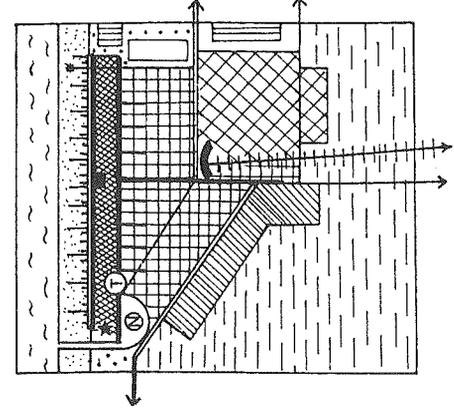
**2.1. De Haan**



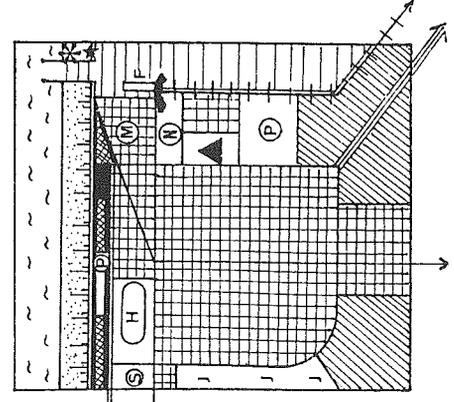
**2.2. Het Zoute**



**2.3. Blankenberge**



**2.4. Oostende**



-  équipements de loisirs sportifs (tennis, golf, golf miniature, natisme, hippodrome, stade)
-  parc
-  gare
-  casino
-  port
-  ferry
-  home, centre de vacances
-  radar
-  autoroute
-  musée
-  extension urbaine
-  caserne
-  pier
-  extension urbaine
-  jardins

### Tâche 3 : valider le type morphologique "station belge"

#### 2. Un exemple de clé pour lire une station balnéaire

- Nature du contact mer/terre
  - plaine ou côte rocheuse?
  - dimensions de la plage (si elle existe) : - longueur?  
- largeur? variable ou non?
  - nature de la plage : sable, galets, platier, ... ?
  - aménagements : épis, brise-lames, équipements de loisirs sur la plage, ... ?
  
- front de mer
  - présence d'une digue-promenade?  
si oui, - est-elle continue?  
- est-elle surélevée par rapport à la plage?
  - caractéristiques du bâti?  
- continu ou non?  
- types d'immeubles (grands immeubles collectifs, petits immeubles collectifs, villas, maisons individuelles, ... ) ?  
- fonctions des immeubles (résidentielle, commerciale, mixte, de services, ...)?
  - autres équipements spécifiques (camping, infrastructures sportives ou de loisirs, ...)?
  
- le reste de la station
  - extension par rapport aux "milieux naturels" constitutifs du littoral?
  - présence et disposition d'axes structurants ?
  - structure urbaine (linéaire, radioconcentrique, plan à damiers, anarchique, ... ) ?
  - zonage des types d'immeubles, des équipements, des fonctions?  
→ station spécialisée ou polyvalente ? (1)  
→ station mononucléaire ou polynucléaire ? (2)  
→ station unipolaire ou multipolaire? (3)  
→ station ouverte ou enclavée? (4)  
→ station exotrope, médiotrope ou endotrope? (5)
  
- Liaisons extérieures
  - relations avec les autres lieux du littoral : - infrastructure des transports?  
- concurrence spatiale?
  - relations avec l'arrière-pays limitrophe : - infrastructure des transports?  
- traces de mitage, d'abandon d'activités traditionnelles?
  - liaisons avec les bassins émetteurs : - accessibilité en termes de coûts, de temps, de voies et de moyens de transport?

Selon J.-P. Lozato-Giotart, une station peut être qualifiée de :

- (1) polyvalente, si les espaces consacrés au tourisme coexistent avec d'autres types d'activités qui contribuent de façon importante aux revenus de la station ;
- (2) polynucléaire, si elle comprend plusieurs noyaux résidentiels ;
- (3) multipolaire, si elle présente plusieurs pôles d'attraction touristique ;
- (4) ouverte, si aucune frontière n'en limite ou aucune "contrainte" n'en réglemente l'accès et l'occupation.

Selon J.-M. Dewailly, une station peut être qualifiée de :

- (5) exotrope, si elle orientée de façon majeure vers des éléments attractifs extérieurs à son bâti (mer, plage) ; endotrope, si elle est tournée essentiellement vers l'utilisation touristique d'éléments internes à son bâti ; médiotrope, si elle combine les deux pôles.

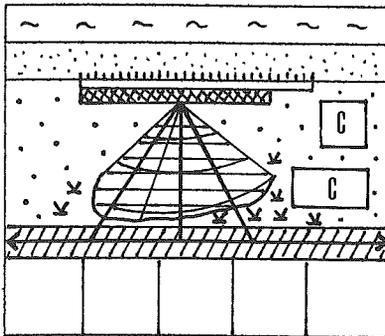
#### **1.4. Tâche 4 : confronter d'autres stations au type belge**

- Résumé : voir tableau de la page 8
  - Les documents proposés (37 à 45), pour l'essentiel des cartes topographiques accompagnées pour certaines stations d'une photo, doivent permettre de :
    - vérifier l'aptitude de l'élève à : - lire une carte topographique ;
      - pour certains cas, corréler les informations qu'elle fournit avec d'autres documents ;
      - appliquer la grille de lecture élaborée à la tâche 3 (page 19) ;
      - confronter le cas au type morphologique (page 16) et aux sous-types (page 18) ;
    - faire découvrir des organisations semblables ailleurs (ex. Merlimont), malgré parfois des conditions physiques différentes (ex. Nice) ;
    - faire découvrir d'autres types d'organisation spatiale qui diffèrent surtout par :
      - leur plan d'urbanisation : Stella-plage , Zoutelande et Westkappelle ;
      - les conditions physiques : Port Barcares et Monaco ;
      - des liaisons très différentes avec la région d'accueil : Agadir et Palm Beach à Saly-Portudal ;
    - de construire, en phase de structuration, les types morphologiques correspondant à ces stations (exemples page 21) ainsi que les profils transversaux, s'ils présentent un intérêt (exemples page 22).
- Les profils proposés par J.-M. DEWAILLY pour les stations de la mer du Nord mettent en évidence le rôle de la jetée (pier) pour les stations anglaises. Elles en constituent effectivement un élément original et le véritable pôle des stations. On en aurait construit une cinquantaine entre 1870 et 1900. Elles ont servi de modèle pour Blankenberge Nous n'avons malheureusement pas pu nous procurer de documents de qualité pour illustrer leur cas..*

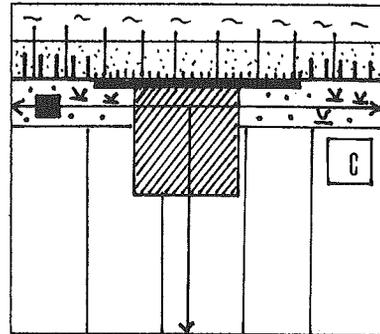
**Tâche 4 : confronter d'autres stations au type belge**

**1. Représentation d'autres types morphologiques**

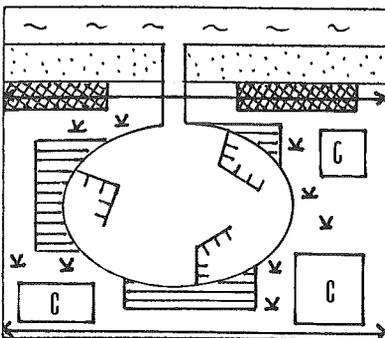
Type radioconcentrique



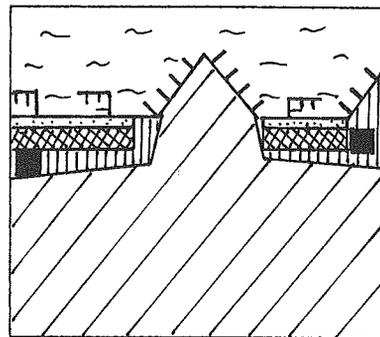
Type zélandais



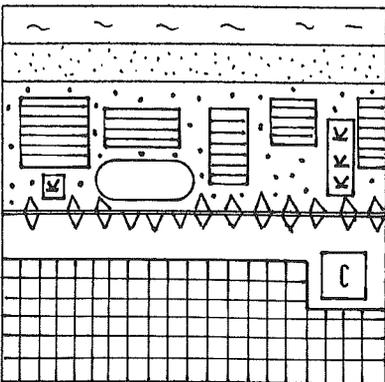
Type lido avec marina



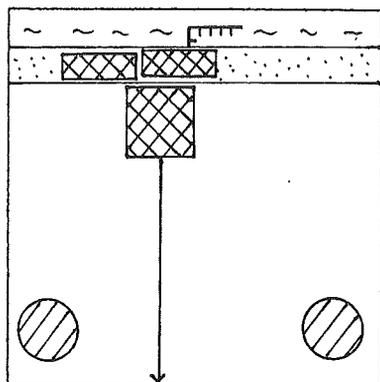
Type riviera



Type enclavé



Type "kyste"



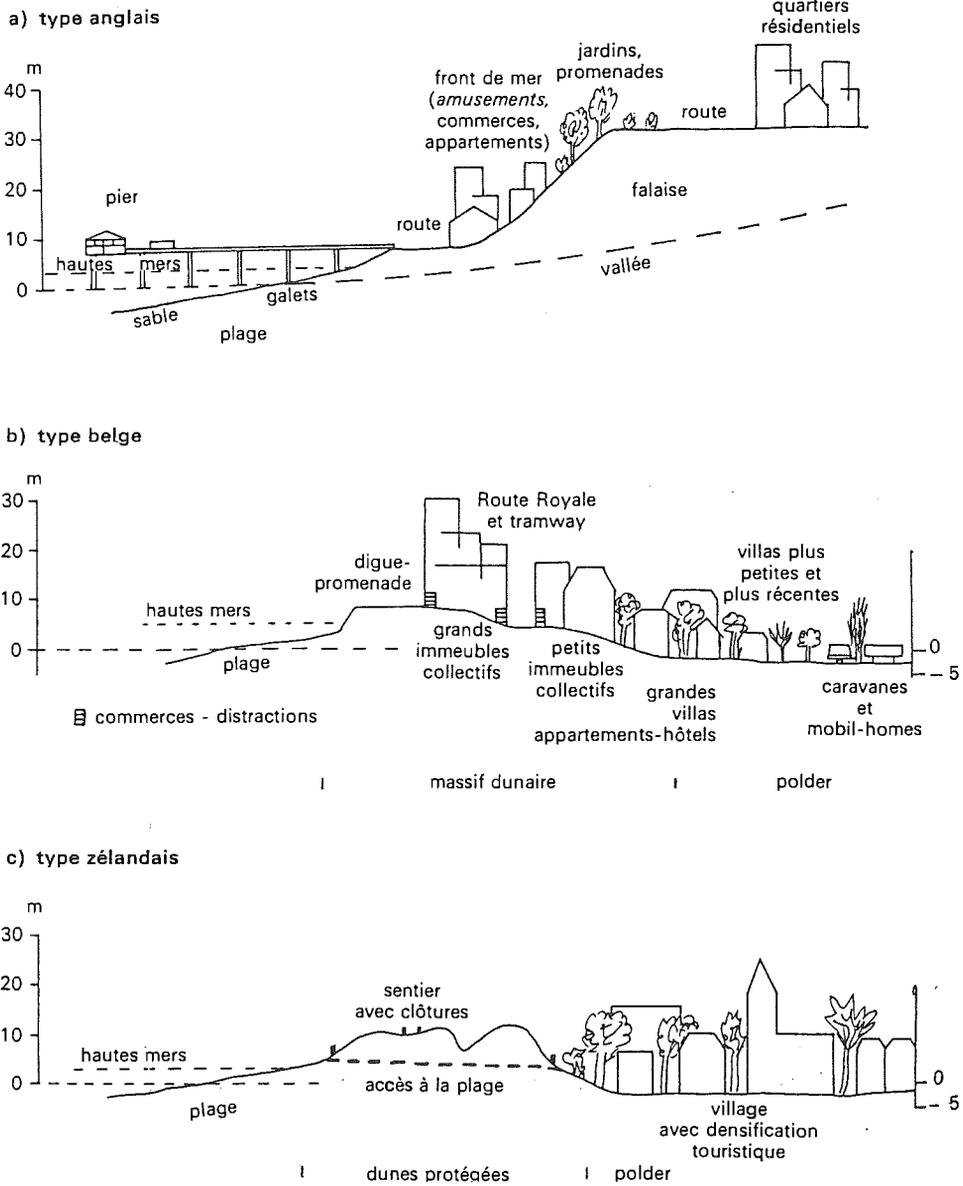
- |                  |                                     |   |                         |                          |
|------------------|-------------------------------------|---|-------------------------|--------------------------|
| mer              | plage                               | dunes                                       | polders                 | ville                    |
| espace vert      | abrupt                              | versant montagneux                          | arrière-pays montagneux |                          |
| digue            | digue-promenade                     | front de mer (immeubles à fonctions mixtes) |                         |                          |
| village          | village à densification touristique | immobilier de loisirs                       | mitage                  |                          |
| village-vacances | bassin de plaisance                 | route importante                            | route-barrière          | commerces pour touristes |

**Tâche 4 : confronter d'autres stations au type belge**

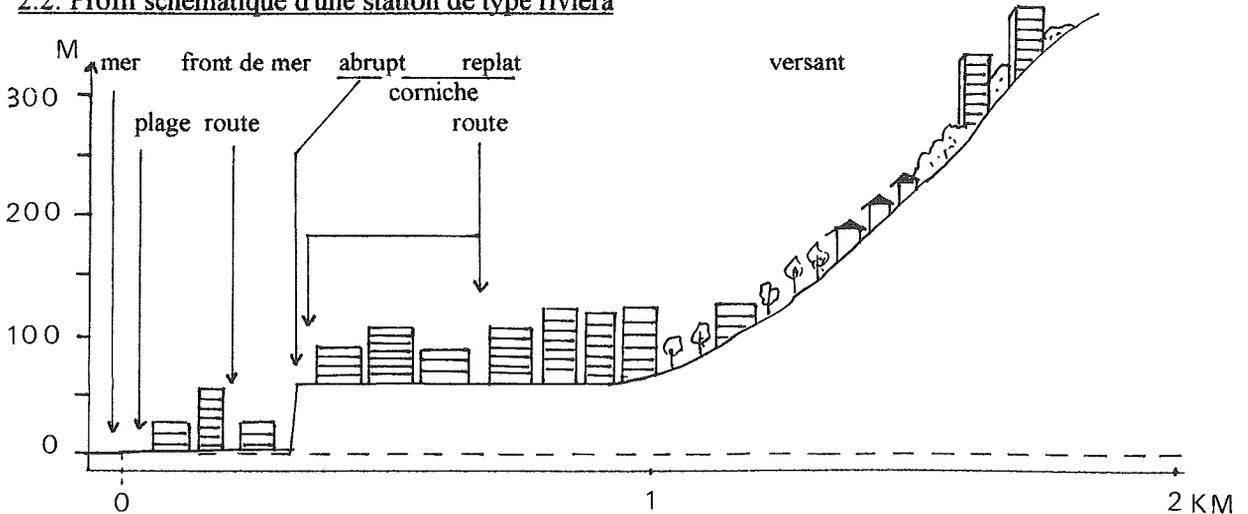
**2. Profils transversaux schématiques**

**2.1. Trois profils de stations de la mer du Nord**

Source : J.-M. DEWAILLY, *Tourisme et aménagement du territoire en Europe du Nord*, Masson, coll. Géogr., 1990, p.208



**2.2. Profil schématique d'une station de type riviera**



## Conclusions

La lecture de l'organisation spatiale de quelques stations balnéaires belges et étrangères, assortie de la construction de types morphologiques a permis de mettre en évidence :

- de grandes similitudes pour les stations belges :
  - largeur de la plage et du cordon dunaire ;
  - la densité d'occupation du front de mer : digue-promenade avec ses commerces, les grands immeubles collectifs à usage mixte ;
  - la liaison latérale entre les stations : Route Royale et la ligne de tramway ;
  - l'importance du bâti sur le cordon dunaire : petits immeubles collectifs dont certains à usage mixte (axes commerciaux), parcs à villas, autres formes d'hébergement (homes, camping, ...) souvent rejetés en périphérie ;
  - l'importance des équipements de loisirs, sportifs ou autres ;
  - pour un grand nombre de stations, une structure en binôme et en T, déterminée par le front de mer et une urbanisation dense le long de la liaison station - village ;
- des éléments de différenciation qui concernent :
  - leur degré de spécialisation touristique (polyvalence d'Ostende) ;
  - leur degré d'urbanisation, lié, en partie, au mode d'hébergement dominant ;
  - l'importance, la nature, la localisation de leurs équipements de loisirs et des pôles d'animation (loisirs plus populaires des stations exotrope telles que Koksijde par opposition à des loisirs "élitistes" pour une station endotrope comme Het Zoute).

### ➔ Comment expliquer ces similitudes et ces différences ?

Quelques hypothèses :

- originalité et unité du "milieu" physique ?
- unité de temps : la plupart des stations, sauf les plus urbaines, se seraient développées à la même époque, appliquant les principes urbanistiques en vogue ?
- aménagement planifié par les pouvoirs publics de l'ensemble du littoral (la Route Royale et la ligne de tramway constituant en quelque sorte l'axe structurant majeur) ?

## **2. INTERPRETER LA STRUCTURE SPATIALE D'UNE STATION ET DU LITTORAL BELGE**

### **Remarque préliminaire**

*Les tâches 5 et 6 sont présentées séparément par souci de lisibilité. En fait, dans la pratique en classe, il est parfois malaisé de dissocier l'analyse des relations verticales et celle des relations horizontales. Elles impliquent souvent les mêmes acteurs. Ainsi la pression foncière participe-t-elle autant de la concurrence spatiale entre les différentes activités et fonctions (exemples, la plus value des terrains militaires de Lombarsijde avec "vue sur la mer" pour l'immobilier résidentiel ou les conséquences possibles pour le tourisme de l'aménagement du port de Zeebrugge) que des relations verticales (protection de la faune et de la flore, ainsi que la nécessité de protéger les ressources aquifères des dunes).*

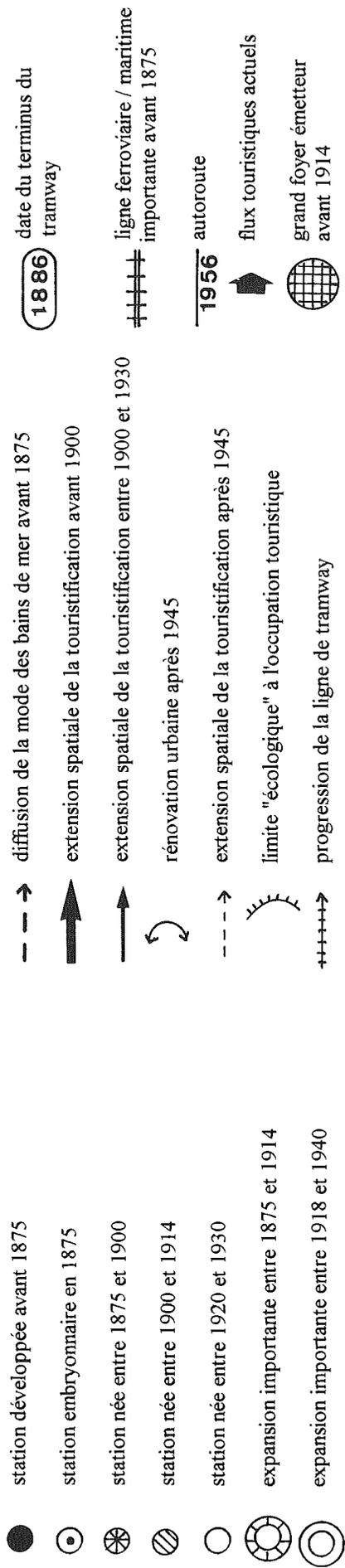
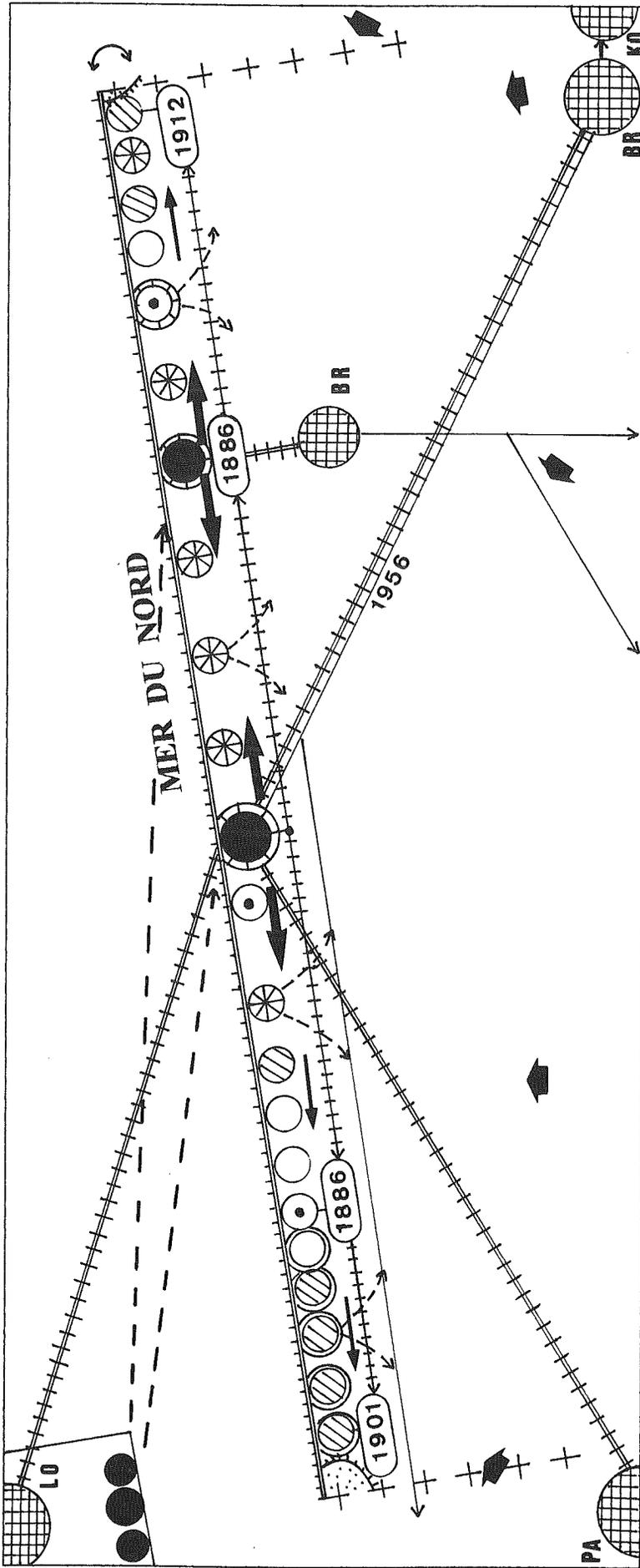
*D'autre part, nombre de textes (extraits de presse, d'ouvrages scientifiques) fournis aux élèves abordent souvent globalement les facteurs explicatifs.*

*Le professeur pourra donc conduire simultanément les tâches 5 et 6, tout en opérant un tri par des questionnements judicieux.*

### **2.1. Tâche 5 : établir les relations horizontales entre les lieux**

- Résumé : voir tableau de la page 9
- Le scénario propose l'analyse simultanée, par équipes, des sept stations belges analysées dans les tâches précédentes. Pour chaque cas, le corpus documentaire comprend un texte qui retrace les grandes étapes de la touristification, un extrait d'une carte topographique ancienne et éventuellement un ou deux documents iconographiques (documents 4, 6, 7, 8, 9, 10, 12, 16, 19, 21, 22, 23 et 24).
- La confrontation des observations des élèves, et la structuration y associée, doit permettre d'établir :
  - un tableau récapitulatif des repères chronologiques du développement touristique du littoral belge (exemple, page 26 et 27) ;
  - une représentation schématique de la dynamique spatiale du littoral belge (page 25) ;
  - une représentation schématique de l'évolution de chaque station, selon les quatre périodes déterminées dans le tableau (exemple, pages 28 et 29).
- Relevé des principales relations horizontales ayant joué un rôle dans la touristification du littoral belge :
  - la proximité des côtes anglaises et la fréquence des liaisons maritimes entre Ostende et l'Angleterre, d'où a été "importée" l'intérêt pour les bains de mer et l'hydrothérapie ;
  - les liaisons ferroviaires entre Ostende et les pays limitrophes d'une part, avec l'intérieur du pays d'autre part ; c'est aussi la cas, dans une moindre mesure pour Blankenberge. Les liaisons routières (autoroute Bruxelles-Ostende) et même aériennes (aéroports d'Ostende et du Zoute) prendront plus tard le relais.
  - l'exiguïté du littoral et la proximité des foyers de développement de la Révolution industrielle (Bruxelles et la Wallonie surtout), dont les classes aisées (bourgeoisie surtout) ont investi dans les lotissements et les aménagements ;
  - l'absence de concurrence spatiale véritable avec d'autres activités (la vente en 1874 des terrains militaires facilitera grandement le développement touristique vers l'ouest) ;
  - le rôle du tramway littoral qui, au départ d'Ostende, a largement contribué à améliorer l'accès aux stations embryonnaires ou à développer d'autres, et est responsable, pour partie du caractère linéaire -en ruban- du littoral belge.

Tâches 5 et 6 3. Dynamique spatiale de la touristification du littoral belge



## Tâches 5 et 6

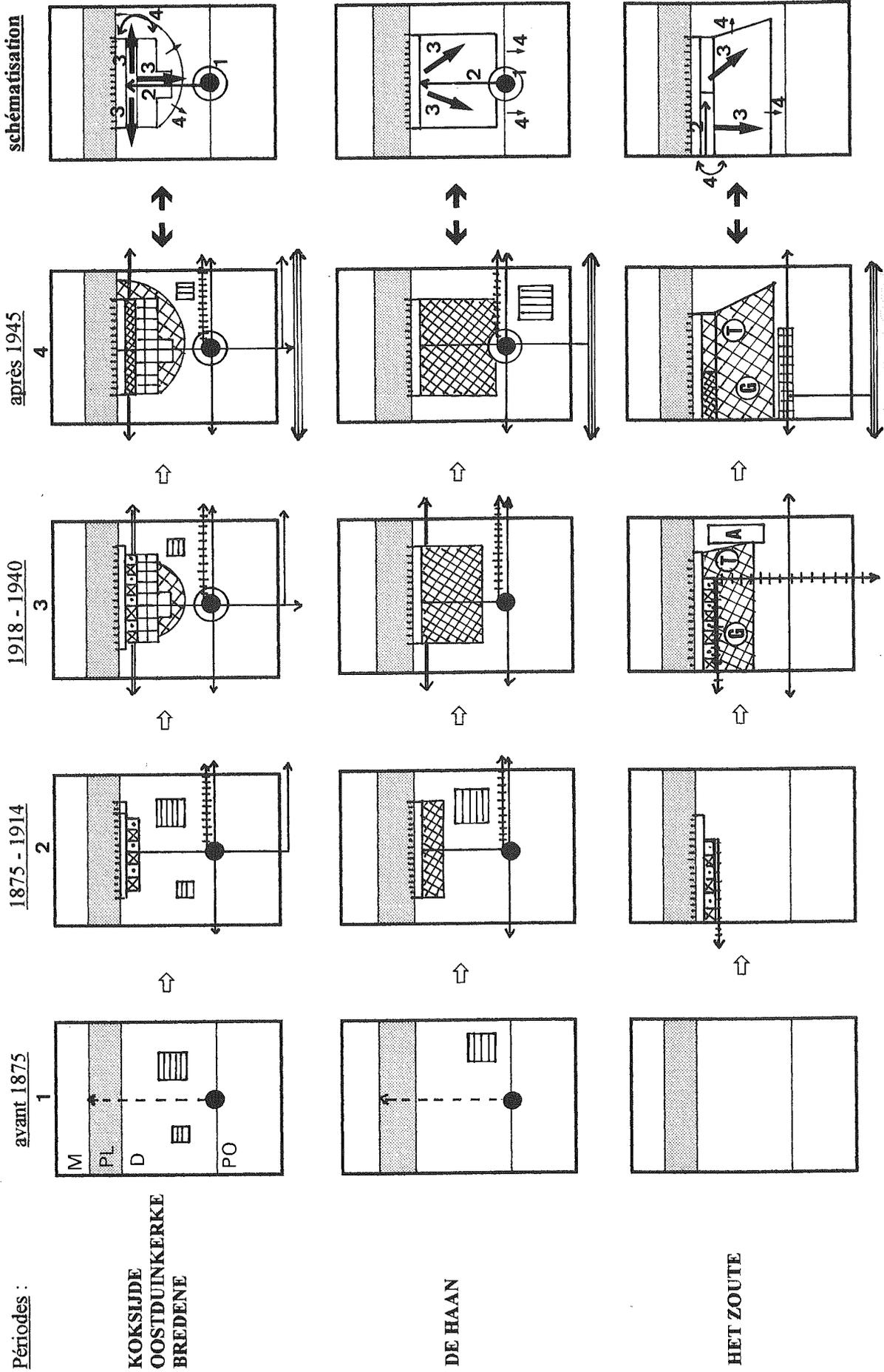
### 2. Repères chronologiques du développement touristique du littoral belge

Période	Naissance et développement des stations	Éléments déterminants ou révélateurs	Type de tourisme
Avant 1875	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Deux stations bien établies : Oostende et Blankenberge</li> <li>• Stations embryonnaires : Heyst, Mariakerke et Nieuwpoort</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Equipements : - 1784 : premières cabines de plage à Oostende (W. Hasketh) ; - 1850 : premiers hôtels à Blankenberge ; - 1852 : ouverture d'un kursaal à Oostende ; - 1860 : première digue pavée à Oostende ; - 1864 : création du champ de courses Wellington à Oostende ; - 1865 : premier hôtel thermal à Blankenberge ; - 1865 : démantèlement de l'enceinte de la ville d'Oostende et aménagement d'une large digue ; - 1868 : lotissement des dunes à Heyst par l'Etat et le secteur privé.</li> <li>• Infrastructure des : - 1823 : service régulier London-Oostende ; communications - 1839 : liaison ferroviaire Oostende-Mechelen ; - 1843 : liaison ferroviaire Oostende-Bruxelles-Köln ; - 1846 : ligne maritime Ostende-Dover (malles) ; - 1863 : liaison ferroviaire Brugge-Blankenberge - 1872-73 : création de la Compagnie internationale des Wagons-Lits et ouverture de la liaison Oostende-Köln-Berlin</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pionnier, aristocratique et thermal.</li> <li>• Clientèle internationale (nombreux Anglais).</li> </ul>
1875 - 1914	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Expansion rapide de Heyst, Blankenberge et Oostende</li> <li>• Avant 1900 : - nouvelles stations : Knokke, Wenduine, De Haan et Middelkerke ; - stations embryonnaires : Bredene et Zeebrugge.</li> <li>• Après 1900, nouvelles stations : Westende, Oostduinkerke, Koksijde, De Panne, Het Zoute, Duinbergen et St. Idesbald</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Equipements : - 1878 : le front de mer est achevé à Blankenberge ; - 1878 : nouveau kursaal à Oostende ; - 1884 : premier sanatorium littoral à Middelkerke ; - 1890 : la digue d'Oostende (4 km) est bordée d'une rangée continue de villas et d'hôtels - 1894 : construction d'une jetée en fonte (le pier) à Blankenberge</li> <li>• Infrastructure des : - 1869 : liaison ferroviaire Gent-Veurne-Dunkerque ; communications - 1886 : mise en service du tramway à vapeur, sections Oostende-Blankenberge et Oostende-Nieuwpoort ; - 1886 : tramway hippomobile Oostende-Veurne-Adinkerke ; - 1901 : liaison du tram à vapeur Veurne-De Panne ; - 1901 : ligne de tram électrique Oostende-Middelkerke, prolongée jusqu'à Westende en 1903 ; - 1909 : ligne de tram Blankenberge-Heyst, prolongée jusqu'à Het Zoute en 1912</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Emergence d'un tourisme bourgeois et récréatif.</li> <li>• Clientèle encore internationale (Allemands, Anglais et Français) ; apport progressif d'une clientèle belge.</li> </ul>

1918 - 1940	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Développement important de Koksijde, Oostduinkerke, Sint-Idesbald, Bredene, Zeebrugge, Knokke et Het Zoute.</li> <li>• 1920-1930, nouvelles stations : Albert-Plage, Lombardsijde, Groenendijk.</li> <li>• Mutations importantes du tourisme à Blankenberge et à Oostende.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Facteurs socio-économiques : - séjours de la famille royale, initiatives de Léopold II ; - rôle des sociétés immobilières ; - promotion assurée par les artistes ; - instauration en 1905 du jour de repos dominical obligatoire et organisation des premiers trains "populaires" (troisième classe) les dimanches d'été ; - octroi par quelques sociétés et administrations communales de quelques (3 à 6) jours de congés annuels.</li> <li>• Equipements : - nouvelles formes d'hébergement : pensions de famille, centres de tourisme social, campings (premières tentes à Bredene en 1912), premiers immeuble à appartements ; - hôtellerie : essor remarquable entre 1920 et 1930, suivi d'une crise importante dans la décennie suivante ; - développement important de l'équipement récréatif : courts de tennis, piscines, terrains de golf, parcs d'attractions (Meli, 1936), lunaparks.</li> <li>• Infrastructure des : - 1920 : nouvelles lignes de malles Zeebrugge - Hull et Harwich, Southern Railways à Oostende ; - 1926 : achèvement de la ligne de tram du littoral ; - 1928 : liaison Paris-Knokke en train Pullman-express ; - aéroports civils d'Oostende et de Knokke ; - 1937 : mise en service par la S.N.C.B. de 500 trains spéciaux "un jour à la mer"</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Diversification socio-professionnelle. D'abord, bourgeois et récréatif, puis émergence d'un tourisme social, à la fois curatif et récréatif.</li> <li>• Anglais très nombreux de 1920 à 1930, puis les Allemands. Clientèle belge devient majoritaire.</li> </ul>
Après 1945		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Facteurs socio-économiques : - visite des champs de bataille de 1914-1918 (Anglais) - 1936 : loi sur les congés annuels ; - rôle promoteur des mutualités et des syndicats.</li> <li>• Equipements : - rénovation : les grands immeubles à appartements remplacent les hôtels et les villas du front de mer ; - ces dernières années, rénovations ou extensions spéculatives des stations et création de villages-vacances, centres de loisirs à l'intérieur</li> <li>• Infrastructure des : - 1956 : inauguration de l'autoroute: Bruxelles- Ostende communications</li> <li>• Facteurs socio-économiques : - élévation du niveau de vie, émergence de nouveaux modes de vie et d'autres valeurs culturelles ; - banalisation de l'automobile ; - réduction du temps de travail hebdomadaire (tourisme de week-end).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tourisme de masse, héliotrope, récréatif, résidentiel et plurisaisonnier.</li> </ul>

**Tâches 5 et 6**

**1. Représentation schématique du développement des stations balnéaires belges**



Périodes :

avant 1875

1

1875 - 1914

2

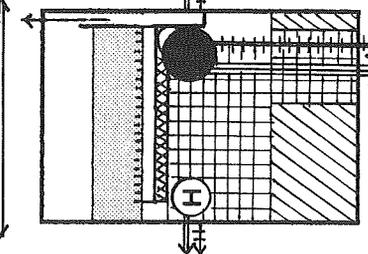
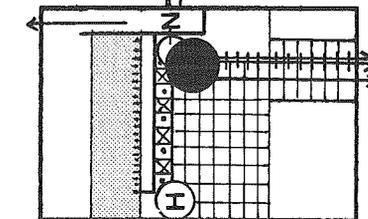
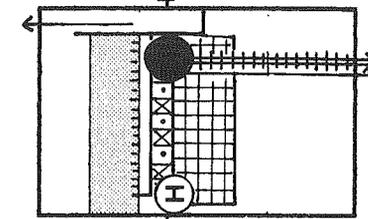
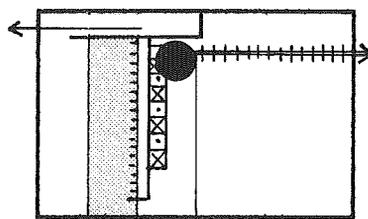
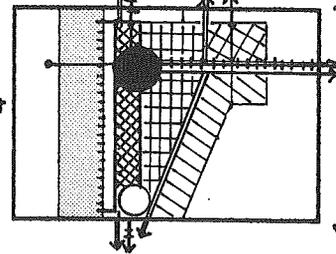
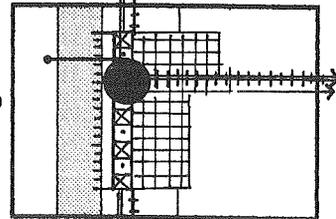
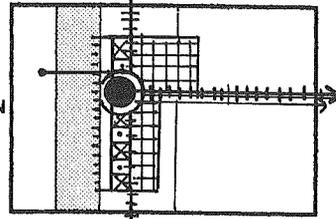
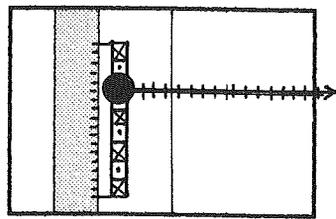
1918 - 1940

3

après 1945

4

schématisation



BLANKENBERGE

OOSTENDE

- village
- ⊠ villas
- ⊠ digue
- autoroute
- ⊠ grands immeubles (+commerces)
- ⊠ villas + hôtels
- ⊠ mer
- ⊠ petits immeubles collectifs
- ⊠ équipements de sports et de loisirs
- ⊠ plage
- ⊠ extension urbaine
- ⊠ camping
- ⊠ agriculture dans les dunes
- ⊠ aéroport
- ⊠ polders agricoles
- ⊠ ligne ferroviaire importante

principales phases de développement

- village/ville originel(le)
- création de la station
- ↑ phase principale de touristification
- ↻ rénovation du front de mer
- ↑ diffusion récente des hébergements et des équipements

période : 1, 2, 3 ou 4

## **2.2. Tâche 6 : établir les relations verticales espace-société**

- Résumé : voir tableau de la page 9
- Le corpus documentaire fournit une série de documents (n<sup>os</sup> 7, 26, 29 à 36).
- La confrontation des observations des élèves doit permettre d'établir :
  - la fragilité et l'interdépendance des trois "milieux" constitutifs mer-plage-dunes ;
  - les enjeux spatiaux et la pression foncière qui résulte de l'action de différents acteurs pour l'appropriation et l'exploitation des deux derniers ( exemples, les concessions privées sur la plage, par essence lieu public, ou les appétits immobiliers pour les dunes faciles à lotir ;
  - l'artificialisation de ces milieux (épis, digue, enrochement, apports de sable sur la plage, arasement ou fixation des dunes) ;
  - les mesures tardives de protection de l'environnement ou de gestion plus rationnelle des ressources aquifères des dunes.

### Rôle des acteurs

Comme précisé à la page 24, les acteurs interviennent dans les deux types de relations.

On citera :

- les hommes d'affaires anglais, auteurs des premières initiatives dans l'organisation des bains de mer sur le littoral belge ;
- les touristes, dont le nombre, le niveau de vie et les valeurs culturelles ont considérablement évolué en un siècle : les hébergements et les équipements de loisirs ont dû s'y adapter tels le remplacement des villas et des hôtels du front de mer par les grands immeubles collectifs après 1945, la construction plus récente de ports de plaisance ou de village-vacances, ... ;
- les propriétaires des terrains dunaires, regroupés en société anonyme ou associés à des promoteurs immobiliers, souvent étrangers à la région ;
- les pouvoirs publics locaux qui ont parfois amorcé la touristification et assuré la réalisation progressive, mais non planifiée, des infrastructures de transports. Ils ont également commandité les plans d'urbanisme, dont la structure de base a subsisté jusqu'à nos jours, même si les paysages architecturaux ont évolué ;
- les pouvoirs publics régionaux et nationaux qui ont contribué à améliorer les conditions d'accès aux stations (exemple, la création de l'autoroute Bruxelles-Ostende en 1956). Ils n'ont, par contre, pris aucune initiative en matière de planification à l'échelle de l'ensemble de la côte belge ;
- la famille royale dont les séjours réguliers ont nourri un phénomène de mode ;
- les associations écologiques, scientifiques et artistiques qui ont obtenu des mesures de protection des patrimoine naturel et culturel.

**On retiendra que la phase d'interprétation a nécessité le changement d'échelle : la naissance, l'évolution des stations et leur organisation spatiale ne peuvent se comprendre que placées dans un espace ou territoire géographiques plus vastes, régional, national et même international.**

### 2.3. Tâche 7 : construire les modèles de la station et du littoral belges

- Résumé : voir tableau de la page 9
- La phase d'interprétation a permis d'apporter des éléments de réponse aux hypothèses formulées au terme de la lecture (page 23) :
  - pour les conditions physiques, on retiendra :
    - l'existence des marées qui ont nécessité des travaux d'aménagement importants, mais qui expliquent, avec la topographie, la largeur de la plage qui fut un atout précieux lors de la massification du tourisme et de l'émergence culturelle de l'héliotropisme ;
    - l'existence du cordon dunaire, réserve foncière sans grande valeur économique au début du siècle (agriculture clairsemée et réserves de chasse), facile à lotir ;
    - des conditions climatiques qui n'ont pas constitué un handicap dans la phase initiale de développement, davantage axée sur l'hydrothérapie et la vie mondaine réservées à une classe privilégiée ; elles ont même constitué un atout lors de l'émergence du tourisme social ;
    - elles n'ont joué aucun rôle dans le développement plus ou moins précoce ou important d'une station par rapport à l'autre ;
  - la grande majorité des stations, à l'exception d'Oostende et de Blankenberge, sont nées à la même époque (1875-1914) et ont connu leur principale phase de touristification entre les deux guerres. Cela explique que leur structure spatiale soit fortement marquée par les principes urbanistiques et architecturaux en vogue à l'époque, importés de l'Angleterre et surtout du littoral normand ;
  - si la planification urbaine de chaque station semble assez rigoureuse, avec des principes plus ou moins contraignants (exemple De Haan), la touristification de l'ensemble du littoral semble totalement spontanée. Elle s'est faite au gré des initiatives locales (pouvoirs publics et propriétaires des dunes) et de la construction de la ligne de tramway. L'exiguïté de la côte, le rôle fédérateur du tramway et la plus-value immobilière de la "vue sur la mer" expliquent la quasi coalescence de certaines stations, sans doute arrivée à son terme suite à l'émergence d'une autre valeur culturelle, le souci environnemental. Les enjeux spatiaux n'en sont que plus vifs pour l'appropriation des zones non protégées de façon irréductible et des terrains susceptibles d'être libérés (îlots urbains, terrains militaires)
- Le modèle "station belge" proposé (page 32) reprend le type morphologique défini au terme des premières tâches (page 16) sur lequel ont été surimposés les phases d'impulsion et de développement, le rôle des infrastructures de transports ainsi que les enjeux spatiaux. Chaque station peut être expliquée à l'aide de ce modèle, à l'exception toutefois d'Oostende dont la polyvalence et le caractère urbain initial demandent des ajustements importants, et dans une moindre mesure Blankenberge.
- On peut, par généralisation et changement d'échelle, proposer un modèle pour l'ensemble du littoral belge (voir page 33). Celui-ci mettra en évidence :
  - le rôle des relations horizontales ;
  - la spécificité de certaines stations ;
  - la multiplicité et la diversité des enjeux spatiaux.
 Pour faciliter sa construction, il est sans doute opportun de réaliser, au préalable, un exercice d'application sur Nieuwpoort, en raison de la situation estuarienne particulière de la station.

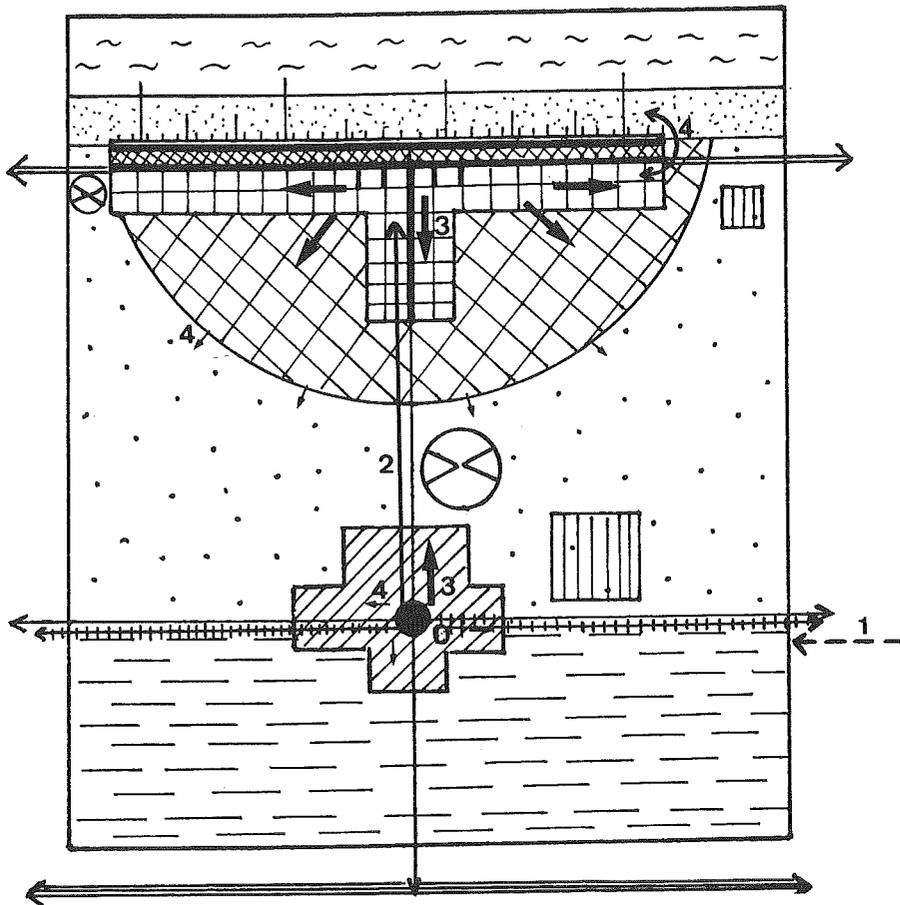
#### Application : Nieuwpoort

Confronter l'organisation spatiale de Nieuwpoort au modèle de la station belge.

Documents fournis : extrait de la carte au 1/20 000 et un texte (doc. 27 et 28) ; correction : p. 32

**Tâche 7**

**1. Représentation modélisée d'une station belge**



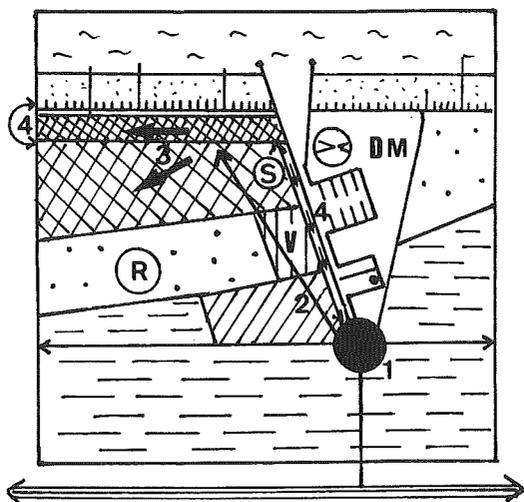
**éléments structurels**

- mer
- plage
- dunes
- polders
- digue-promenade + épis
- front de mer (grands immeubles collectifs)
- petits immeubles collectifs
- principaux alignements commerciaux
- villas
- village
- extension villageoise (lotissements)
- camping
- Route Royale + tramway
- route importante
- ancienne ligne de tramway
- enjeux spatiaux

phases de développement :   
 - - - -> impulsion touristique   
 - - - -> rénovation du front de mer   
 - - - -> création   
 - - - -> phase principale de touristification   
 - - - -> diffusion des hébergements et des équipements

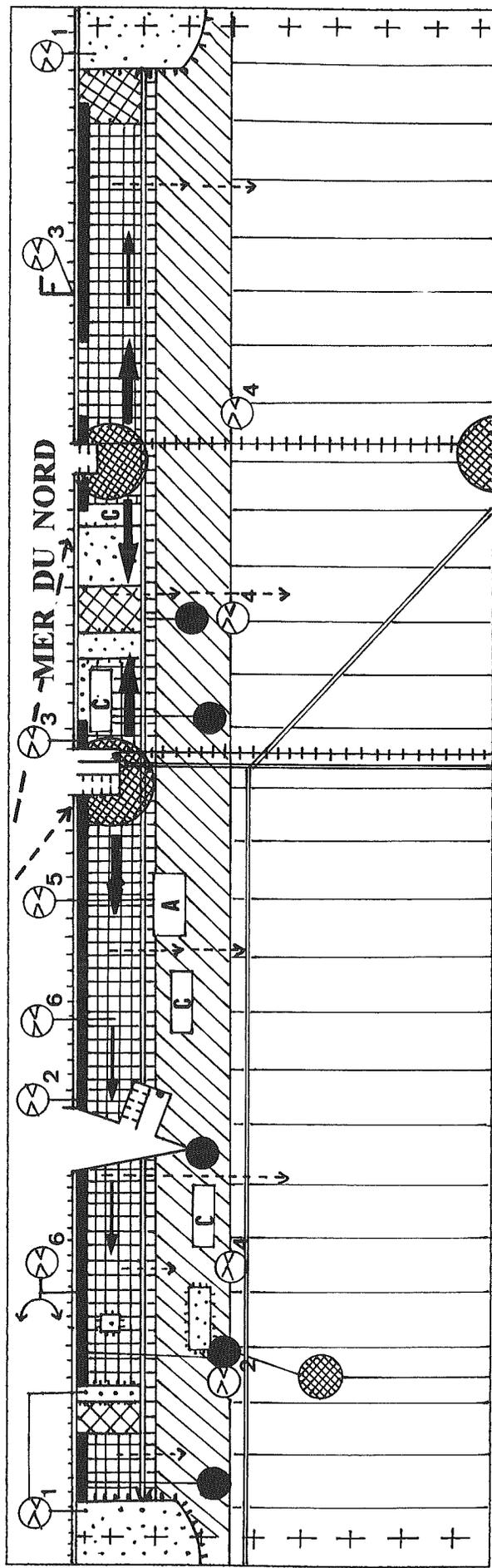
périodes de développement : 1 : avant 1875    2 : 1875-1914    3 : 1918-1940    4 : après 1945

**2. Application : Nieuwpoort (Nieuport)**



- estuaire
- port de commerce
- port de pêche
- port de plaisance
- domaine militaire
- enjeux spatiaux
- centre sportif/de revalidation
- village-vacances
- autoroute

Tâche 7 3. Modèle du littoral belge (dynamique et concurrence spatiales)



	front de mer		phase d'impulsion du tourisme balnéaire
	urbanisation continue		phase de touristification avant 1900
	urbanisation diffuse		phase de touristification 1900-1930
	station "parc à villas"		renovation après 1945
	camping		diffusion des hébergements et équipements après 1945
	réserve naturelle du cordon dunaire		enjeux spatiaux majeurs :
	polders agricoles		1. occupation touristique >< protection du "milieu"
	village		2. occupation touristique >< domaines militaires
	station balnéaire en 1875		3. occupation touristique >< activités portuaires
	agglomération importante		4. occupation touristique >< activités agricoles
			5. occupation touristique >< infrastructures de transport
			6. densification de l'urbanisation >< patrimoine
	digue-promenade		frontières nationales
	estuaire		
	port de commerce		
	port de pêche		
	port de plaisance		
	avant-port		
	Route Royale + tramway		
	ligne ferroviaire importante		
	autoroute		
	aéroport		

### 3. INTERPRETER LES GRANDS TYPES DE REGIONS TOURISTIQUES LITTORALES

#### 3.1. Tâche 8 : confronter d'autres stations et littoraux aux modèles belges

- Résumé : voir tableau page 9
- A partir des types morphologiques étrangers déterminés à la tâche 4 (exemples pages 21 et 22), on peut construire un modèle pour chaque station. Comme pour la côte belge la phase d'interprétation nécessite de pratiquer le changement d'échelle. Il est impossible dans les limites de cette contribution d'aborder tous les cas. Nous nous proposons d'en présenter brièvement deux.
- 3.1.1. La Riviera traditionnelle (la Côte d'Azur)  
 "Le mot riviera est devenu le terme générique pour un type de littoral limité très vite par la montagne et fortement structuré par l'activité touristique. Les premières rivieras sont nées sur les littoraux français et italiens de la Méditerranée, au XIX<sup>e</sup> siècle. Avec l'arrivée du chemin de fer, le tourisme est devenu l'élément principal de l'organisation régionale. La proximité relative des grands foyers émetteurs européens (Londres, Paris) et une accessibilité sans cesse améliorée, ont permis à une clientèle oisive et aisée de venir en villégiature durant la période hivernale profitant ainsi d'un climat doux et de paysages côtiers de toute beauté.  
 Ce terme d'origine italienne est souvent utilisé de façon abusive par les professionnels du marketing touristique. Tel dépliant touristique parlera de riviera belge ou anglaise, à la seule fin de rattacher ce littoral relativement banal à la grande famille des régions touristiques prestigieuses comme la Côte d'Azur ou la Riviera de Ligurie.  
 Historiens et géographes sont relativement d'accord sur quatre éléments essentiels constitutifs d'une riviera :  
 - une image touristique qui s'ancre dans une certaine historicité, ... ;  
 - un littoral caractéristique constitué d'un étroit trottoir rocheux limité de part et d'autre par la montagne et le mer. Les premiers touristes étant peu intéressés par les plages, les stations se sont développées sur des côtes rocheuses. ... ;  
 - un climat méditerranéen ou sub-méditerranéen (mer Noire). Si la douceur hivernale a été l'élément décisif pour attirer une clientèle aristocratique et bourgeoise, à partir des années 30, les modes changent, le climatisme recule. Bronzer devient une nécessité sociale. L'héliotropisme se répand avec son corollaire, le balnéotropisme. ... ;  
 - une urbanisation intense et linéaire du trait de côte. ..."

*extrait de R.-P. DESSE, L'espace littoral, p. 134*

Modèles : voir exemple p. 35 et Géo. n°47, p. 96

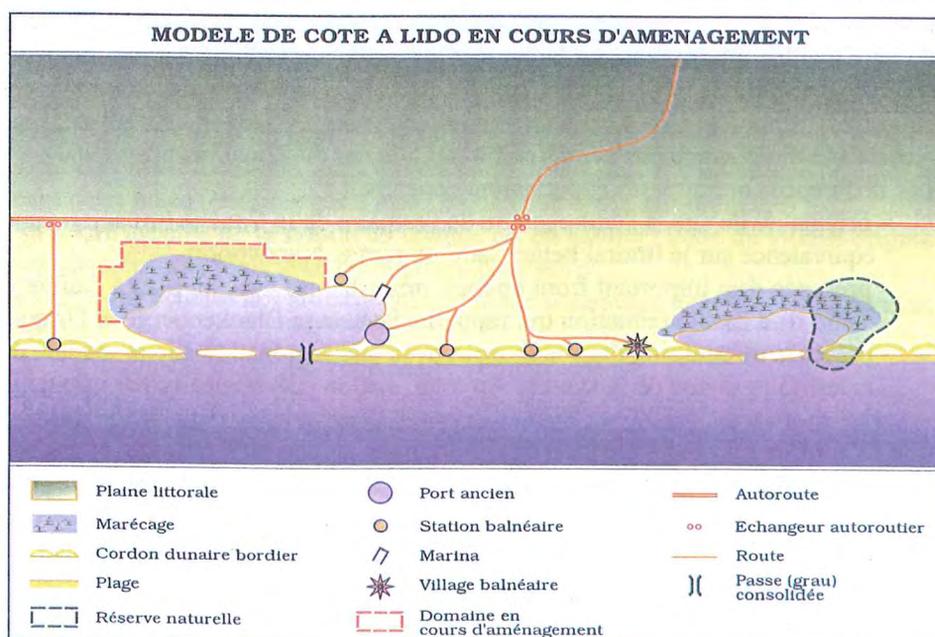
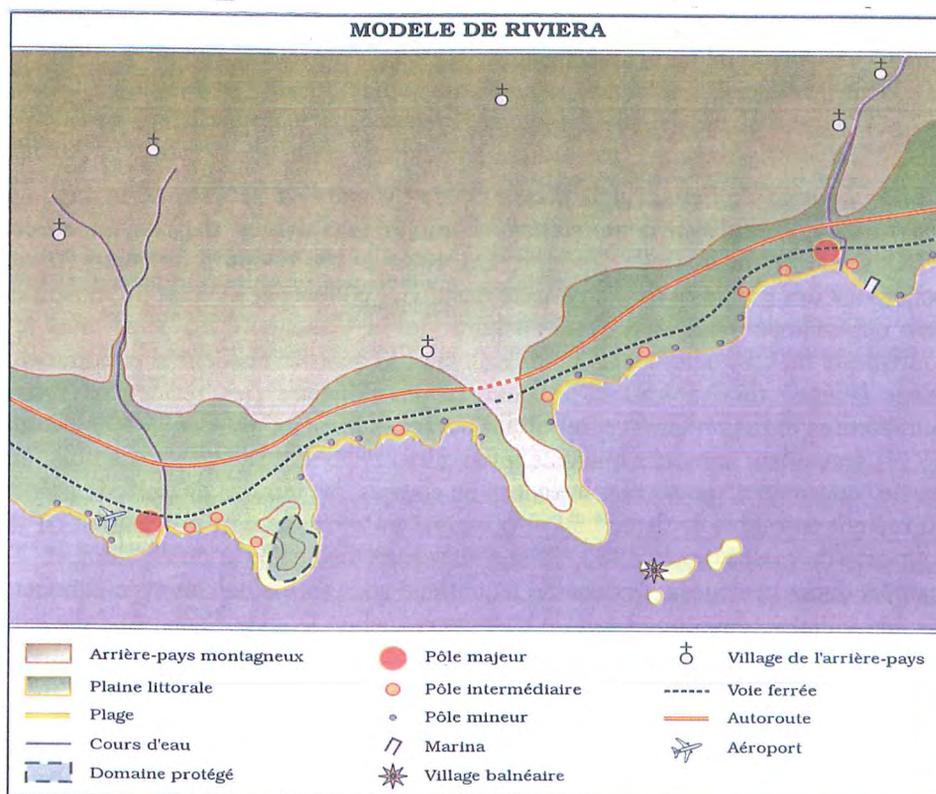
#### 3.1.2. Le littoral du Languedoc-Roussillon

- Documents 40, 41 et 43
  - L'aménagement de ce littoral fait partie des grands programmes régionaux, nés entre 1960 et 1970 (Languedoc-Roussillon à partir de 1963 et la côte aquitaine). Cette volonté planificatrice répond à :
    - l'inquiétude causée par des investissements anarchiques ;
    - le souci de protéger les espaces côtiers ;
    - la nécessité économique et sociale de satisfaire une demande massive.
- Les plans ont associé les organismes nationaux, les régions, les départements, les communes concernées, ainsi que des opérateurs privés (promoteurs, constructeurs, gestionnaires).

- L'aménagement de ce littoral marécageux non boisé et d'accès difficile, a été conduit selon quatre grands objectifs :
  - maîtrise foncière par achats à l'amiable, droit de préemption ou expropriation ;
  - grand travaux d'infrastructure sur les fonds publics : dragages, assainissement, démoustication, reboisement, maillage des routes, des autoroutes, ... ;
  - création de stations ex-nihilo, mais proches des centres déjà existants. Elles associent les marinas et les formes d'hébergement privatif plus traditionnelles (appartements) ;
  - préservation d'espaces naturels- tampons entre les stations.

### 3.2. Les critères de différenciation des régions touristiques littorales

- Trois critères peuvent être retenus : - la topographie du littoral : plaine ou côte rocheuse
- la densité et la continuité de l'occupation touristique
  - l'origine et l'évolution : spontanées ou planifiées.



## 4. EXERCICES D'EVALUATION

### Exercice n° 1 : la station balnéaire du Touquet - Paris-Plage

- **Objectif** : appliquer les savoirs acquis et les savoir-faire mis en oeuvre lors de l'étude des espaces littoraux à la lecture et à l'interprétation d'une station balnéaire donnée
- **Question** : quelles similitudes et quelles particularités la station du Touquet - Paris-Plage présente-t-elle par rapport aux stations balnéaires belges? Comment les expliquer?
  - Tu disposes de : 1. l'atlas ;
  - 2. un extrait de la carte au 1/25 000 (voir feuille annexe) ;
  - 3. du modèle de la station belge et des sous-types morphologiques des stations belges ;
  - 4. du texte ci-dessous.

texte d'après J.-P. LOZATO-GIOTART, *Géographie du tourisme*, p. 182

" Situé au nord de Paris, sur la côte d'Opale (Manche) à 225 km de la capitale, le Touquet - Paris-Plage illustre bien la nouvelle génération des nouvelles stations "planifiées" de la fin du XIX<sup>e</sup> siècle et de la Belle Epoque. De 1882 à 1903, des promoteurs franco-britanniques achetèrent des terrains à lotir en arrière des dunes côtières et à l'écart du musoir et des mollières des bas-champs picards à l'embouchure de la Canche. C'est ainsi que le premier pôle touristique fut créé autour d'un double noyau : le quartier résidentiel et commercial en front de plage (longue de 1,5 km) et le quartier pavillonnaire (les résidences secondaires y sont nombreuses et majoritaires) comportant quelques luxueux palaces (3 500 chambres au total en 1939) accueillant une riche clientèle internationale ; par la suite, l'espace boisé fut à son tour en partie "consommé" pour créer le champ de courses, les terrains de golf, de polo et de tennis qui formèrent ensemble le deuxième et principal pôle d'attraction et d'animation de la station (le tourisme de masse, après 1945, faisant du centre balnéaire le pôle principal. Tourisme, où, à part les dunes protégées, l'extension a continué sous forme de campagne-caravanage (musoir) et de néo-villages (pavillons à toit de chaume rappelant le style flamand) dans la partie sud de la station."

- **Eléments d'analyse**
  - lecture : - le type morphologique présente des analogies certaines avec la station du Zoute : importance du parc à villas, environnement largement préservé, multiplicité des équipements de loisirs réservés à une classe aisée (casino, terrains de golf, court de tennis, champ de courses, centres équestres). Station élitiste à caractère endotrope marqué. Station spécialisée, bipolaire. Accessible directement par avion (ce fut aussi le cas du Zoute jusqu'en 1960).
  - des différences importantes apparaissent cependant :
    - originalité du site, à l'embouchure de l'estuaire de la Canche (musoir), sans véritable équivalence sur le littoral belge, sauf, en partie, Nieuwpoort.
    - présence d'un important front de mer très urbanisé avec un plan à damier de part et d'autre d'un casino (situation qui rappelle davantage Blankenberge et Ostende).
    - présence de camping dans le musoir, avec une ségrégation socio-spatiale des touristes sur le territoire même de la station. Au total, station polynucléaire par opposition au Zoute.
  - interprétation : - comme Le Zoute, création ex-nihilo, mais un peu plus précoce, et pas sous l'impulsion ou la diffusion d'une station voisine. La station présente les caractéristiques d'une enclave en liaison directe avec son foyer émetteur assez éloigné (région parisienne) ;
  - comme dans la plupart des stations belges, rôle moteur des promoteurs privés attirés par les plus values foncières.

## Exercice n° 2 : Benidorm

- **Objectif** : appliquer les savoirs et les savoir-faire mis en oeuvre lors de l'étude des espaces littoraux à la lecture et à l'interprétation d'une station balnéaire donnée
- **Question** : quelles similitudes et quelles particularités la station de Benidorm présente-t-elle par rapport aux stations balnéaires belges? Comment les expliquer?
  - Tu disposes de : 1. l'atlas ;
  - 2. une photographie au sol et une photographie aérienne (voir feuille annexe) ;
  - 3. un plan de la ville (voir feuille annexe) ;
  - 4. deux cartes schématiques de l'évolution de l'urbanisation (voir feuille annexe) ;
  - 5. un texte (voir ci-dessous) ;
  - 6. quelques données climatiques (voir ci-dessous)

texte : après *Le Soir*, 03.08.1996

"Plus de 200 000 Belges passent chaque année leurs vacances à Benidorm, mais ils ne sont pas seuls. Benidorm est la meilleure illustration espagnole du "tourisme de masse". En fait, les Belges représentent 5 % de la clientèle touristique. Après les Espagnols (50 %), Benidorm reçoit principalement des Britanniques (25 %), dont beaucoup de "hooligans", qui dans la zone des "guiris", littéralement occupée par des pubs et des discothèques réservées à la clientèle "British", passent la nuit à jouer à qui résiste le mieux à l'alcool.

... L'été, la population se multiplie par six, passant de 50 000 à 300 000 personnes. La majorité des touristes est constituée de familles et de jeunes avides de soleil, de mer et de "marcha" (animation), tandis que le reste de l'année est pour le troisième âge, qui est l'autre "spécialité" locale... La moyenne de l'occupation hôtelière a été de 85 % en 1995. Au total, Benidorm offre quelques 34 000 lits dans 150 hôtels et 200 000 places en appartements touristiques ; il représente 10 % du marché du tourisme en Espagne."

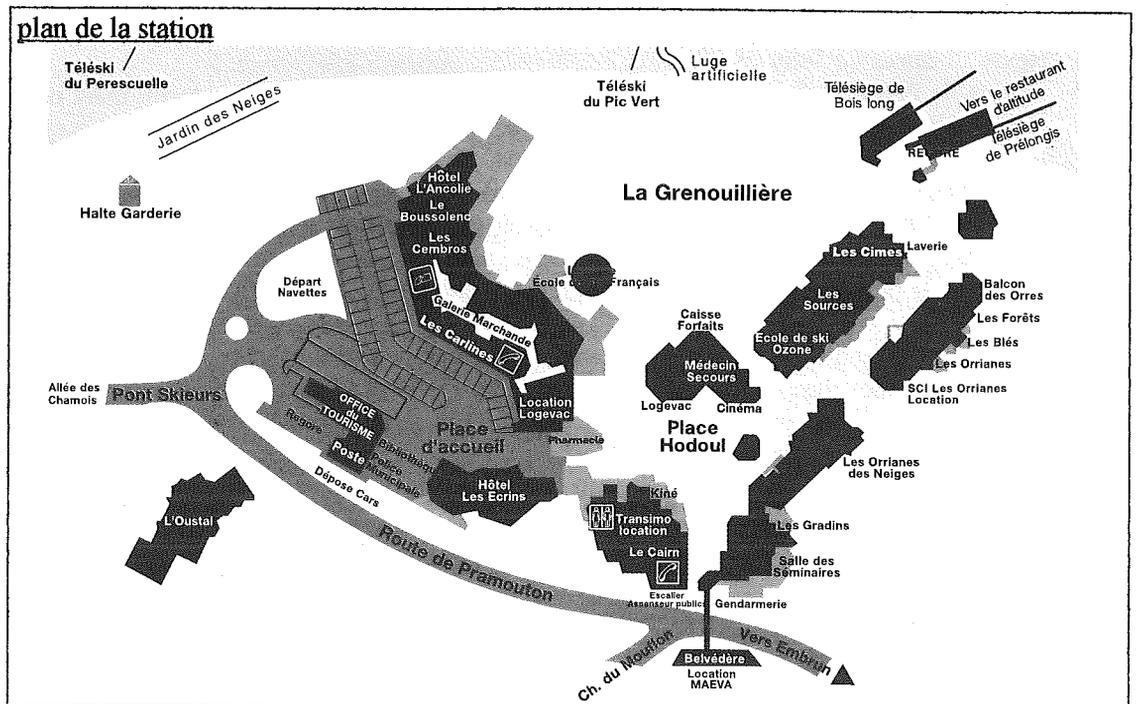
Quelques données climatiques de Benidorm <i>d'après une brochure publicitaire</i>			
mois	température diurne moyenne	température moyenne de la mer	nombre de jours de pluie
avril	20° C	15° C	7
mai	23° C	17° C	7
juin	26° C	20° C	5
juillet	29° C	24° C	2
août	29° C	25° C	3
septembre	27° C	24° C	6
octobre	23° C	21° C	7

### Eléments d'analyse

- **lecture** : - comme dans les stations belges, présence d'un front de mer dense, continu mais qui se distingue par la hauteur des immeubles collectifs (certaines tours atteignent 50 étages) qui semblent disposés de façon anarchique ; absence apparente de parc à villas.
  - la côte est moins rectiligne, caractérisée par un petit cap, site du village originel, qui sépare deux baies (chacune aussi longue que celle d'une station belge) ;
  - la structure urbaine de la station du levante est en damier ; celle du village originel est assez géométrique, mais avec un maillage plus serré ;
  - deux grandes pénétrantes aboutissent au village originel et assurent la liaison avec le réseau intérieur ;
  - station spécialisée, exotrope, binucléaire et multipolaire.
- **interprétation** : station récente (développée après 1952), l'organisation spatiale de Benidorm semble le résultat d'une planification initiale, de part et d'autre du village originel de pêcheurs. Le tourisme de masse (clientèle populaire de l'Europe du Nord, attirée par les conditions climatiques, les campagnes de promotion des voyagistes qui affrètent des charters, le niveau de vie et l'exotisme) a entraîné la multiplication anarchique des tours, solution à la pression foncière particulièrement forte près du trait de côte.

### Exercice n°3. Une station de sports d'hiver : Les Orres

- **Objectif** : appliquer les savoirs acquis et les savoir-faire mis en oeuvre lors de l'étude des espaces littoraux à la lecture et à l'interprétation d'un autre type d'espace : la montagne
- **Question** : lis et interprète l'organisation spatiale de la station des Orres à l'aide du modèle de la station balnéaire du littoral belge
  - Pour cela : 1. recherche les similitudes et les différences entre les deux organisations spatiales ;
  - 2. construis une représentation modélisée des stations du type Les Orres.
  - Tu disposes de : 1. l'atlas ;
  - 2. une carte routière de la région concernée (voir feuille annexe) ;
  - 3. une photographie au sol de la station (voir feuille annexe) ;
  - 4. du plan de la station (voir ci-dessous) ;
  - 5. d'un texte (voir ci-dessous).



**texte** d'après P. MERLIN, *Tourisme et aménagement touristique*, p.160

... Dans les années soixante - septante, les pouvoirs publics français mirent au point un projet ambitieux de construction de stations de sports d'hiver, le plan "Neige" (365 000 lits en une décennie). Les critiques de ce plan furent nombreuses et portaient sur plusieurs aspects.

"... La critique politique a souligné que les investissements de l'Etat avaient servi essentiellement aux promoteurs et aux banques qui avaient investi dans ces projets : l'Etat aurait "tiré les marrons du feu" pour des intérêts privés, leur offrant l'accès routier aux sites les plus intéressants (désenclavement) et la possibilité d'acquisitions foncières bon marché. Les collectivités locales, partenaires officiels des promoteurs, ont été réduites au rôle de "facilitateur" des opérations. Elles ont eu la charge de gérer, et parfois de financer (certes, avec des subventions), les équipements publics non rentables.

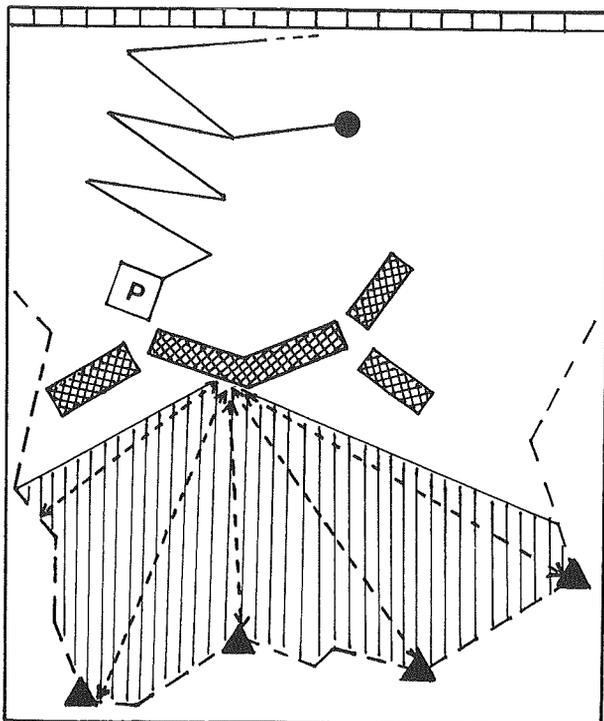
... La critique économique a porté sur les prévisions trop optimistes. La croissance a été moins rapide que prévu. La concurrence des stations étrangères plus sévère. La demande solvable pour l'achat d'appartements a montré ses limites dès 1970, entraînant une mévente. Les créations d'emplois ont été beaucoup moins nombreuses qu'il n'avait été annoncé: on avait avancé un rapport d'au moins un emploi pour cinq lits construits; ce furent souvent des emplois temporaires, saisonniers peu susceptibles d'arrêter réellement l'exode rural.

... La critique écologique a fustigé une invasion et un mépris de sites jusque-là naturels, une urbanisation massive, des formes architecturales inspirées par les villes, une rupture d'échelle par rapport aux traditions de l'occupation de la montagne, une ignorance des risques naturels..."

## 1. comparaison

- lecture : - similitudes : - front de neige équivalent au front de mer : même continuité spatiale et même densité du bâti, même fonction mixte des immeubles collectifs (galeries marchandes au rez-de chaussée, appartements aux étages, vue sur les pistes comme sur la mer ;  
ce front de neige assure également une séparation entre la circulation automobile et celle des piétons ou skieurs ;
- présence d'un village originel (Les Orres, chef-lieu) ;
- présence d'équipements de loisirs (tennis, cinéma, discothèques, ...) non liés aux sports de glisse et de services (garderie, poste, gendarmerie,...).
- différences : - grande unité architecturale ;
- surface plus réduite des hébergements ;
- pas de chalets qui pourraient être l'équivalent des villas littorales ;
- pas d'urbanisation récente le long de la route village - station, ni de mitage ;
- équipements spécifiques : remontées mécaniques, pistes de ski et de luge, ... ;
- interprétation : - similitudes : - bonnes liaisons autoroutières de la région avec Marseille, Toulon et Aix-en-Provence.
- certaine concurrence pour l'appropriation et l'occupation des sols (une partie des alpages reste cependant utilisable pour l'élevage en été) ;
- artificialisation du milieu (réservoir d'eau et canons à neige) ;
- nécessité de protéger l'environnement.
- différences : - la station est un "isolat", sans liaison directe avec d'autres stations (par opposition à la Route Royale et au tramway) ;
- rôle plus important des pouvoirs publics (Etat et collectivités locales) dans la conception des projets, même si le rôle des promoteurs immobiliers et des investisseurs privés reste considérable ;
- développement planifié et plus récent, correspondant à la phase de démocratisation des vacances et aux nouvelles valeurs culturelles de la classe moyenne.

## 2. représentation modélisée de la station



	front de neige
	parking
	sommet
	ligne de crête
	domaine skiable
	remontée mécanique
	village originel
	route d'accès
	vallée

## 5. ANNEXES

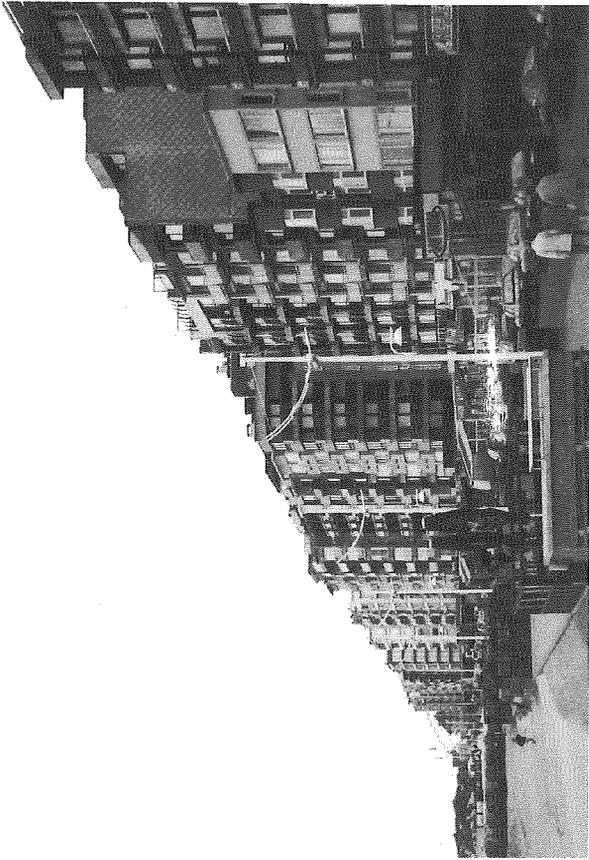
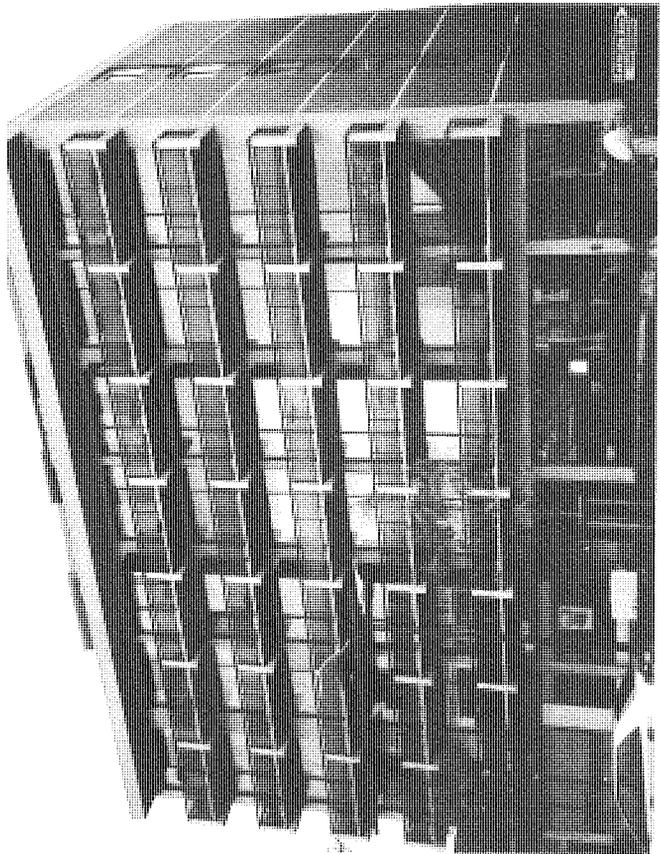
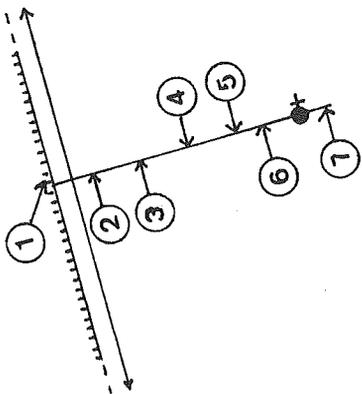
### 5.1. Corpus documentaire

1. Koksijde (Coxyde) - transect photographique (1)
2. Koksijde (Coxyde) - transect photographique (2)
3. Koksijde (Coxyde) - extrait de la carte au 1/20 000 - 2000
4. Koksijde (Coxyde) - extraits des cartes au 1/20 000 - 1860 et 1933
5. Koksijde (Coxyde) - extrait de la vue aérienne au 1/20 500 B<sup>7</sup> - 1994
6. Koksijde (Coxyde), du village à la station (texte)
7. Koksijde (Coxyde) - Hoge Blekker
8. Oostduinkerke, du village à la station (texte)
9. Bredene-sur-Mer, du village à la station (texte)
10. De Haan (Le Coq) - extraits des cartes au 1/20 000 - 1995 et 1861
11. De Haan (Le Coq) - vue aérienne oblique
12. Le Coq - Un urbanisme très strict et Le Coq se conjugue à tous les temps (textes)
13. De Haan (Le Coq) - le plan de lotissement par E. Colinet
14. Blankenberge - extraits des cartes au 1/20 000 - 1995 et 1861
15. Blankenberge - vue aérienne oblique
16. Blankenberge (texte)
17. Het Zoute (Le Zoute) - extrait de la carte au 1/20 000 - 1999
18. Het Zoute (Le Zoute) - vue aérienne oblique
19. Het Zoute, du village à la station (texte)
20. Oostende (Ostende) - extrait de la carte au 1/20 000 - 1995
21. Oostende (Ostende) - extrait de la carte au 1/20 000 - 1861
22. Oostende (Ostende) - texte
23. Scène de bains à Oostende (Ostende) vers 1895 - la plage de De Panne (La Panne) en 1936 (photos)
24. Oostende (Ostende) et De Panne (La Panne) vers 1900 (photos)
25. Urbanisation de la côte belge : Nieuport au début du XVIII<sup>e</sup> siècle - évolution générale au XX<sup>e</sup> siècle
26. Dignes d'hier et d'aujourd'hui (divers)
27. Nieuwpoort (Nieuport) - extrait de la carte au 1/20 000 - 2000
28. Nieuwpoort (Nieuport) - les débuts d'une station et les rives de l'Yser (textes)
29. Mer-plage-dunes, des milieux interdépendants et fragiles (croquis)
30. Mer-plage-dunes, des milieux interdépendants et fragiles - suite (divers)
31. Mer-plage-dunes, des milieux interdépendants et fragiles - les courants (photos et croquis)
32. Les marées au littoral belge (texte, diagramme et carte)
33. Les travaux d'aménagement des plages (textes)
34. Les dunes, réserve d'eau potable (texte, croquis et photo)
35. Dunes et appétits immobiliers (texte et photos)
36. Réserves naturelles du littoral belge (divers)
37. Stella-Plage et Merlimont-Plage - extrait de la carte au 1/25 000 - 1990
38. Zoutelande-Westkapelle (Walcheren) - vue aérienne oblique
39. Westkapelle (Walcheren) - extrait de la carte au 1/25 000 - 1994
40. Port Barcares - extrait de la carte au 1/25 000 - 1996
41. Port Barcares - extraits des cartes au 1/25 000 - 1936 et 1968
42. Nice, Monaco et la Côte d'Azur (carte au 1/200 000 - 1998 et photo)
43. Plans d'aménagement des littoraux du Languedoc-Roussillon et de la côte aquitaine (cartes)
44. Le Touquet - Paris-plage - extrait de la carte au 1/25 000 - 1990
45. Agadir (plan) et le Palm Beach à Saly-Portudal (Sénégal) (photo)
46. Benidorm (photos)
47. Benidorm (plans)
48. Les Orres (photo et carte)
49. Les Orres - la station et les pistes

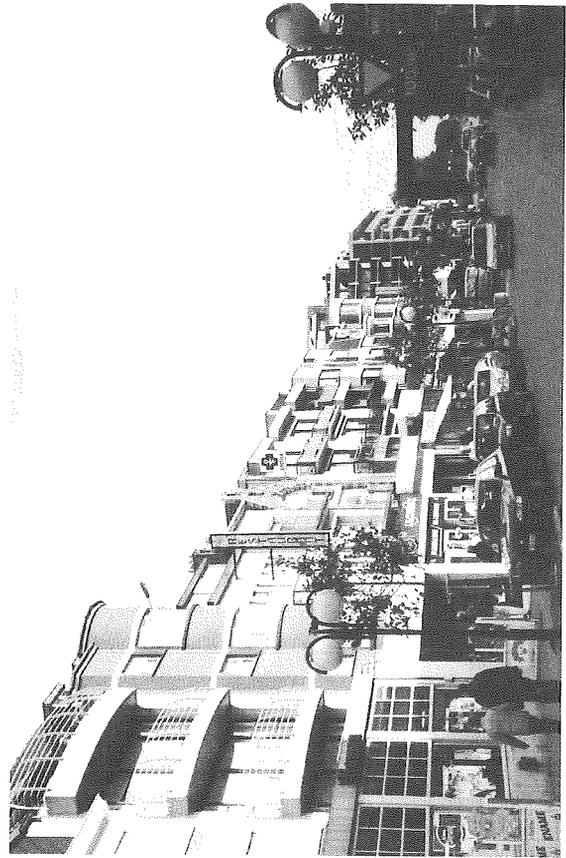
**Doc. 1 : Koksijde (Coxyde) - transect photographique (1)**

*photos MB  
2001*

Localisation des photos



①



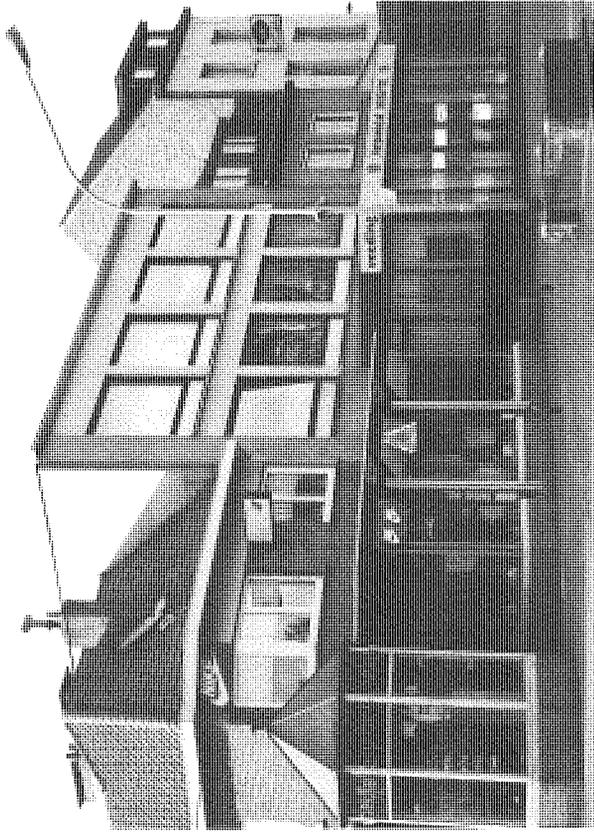
②

③

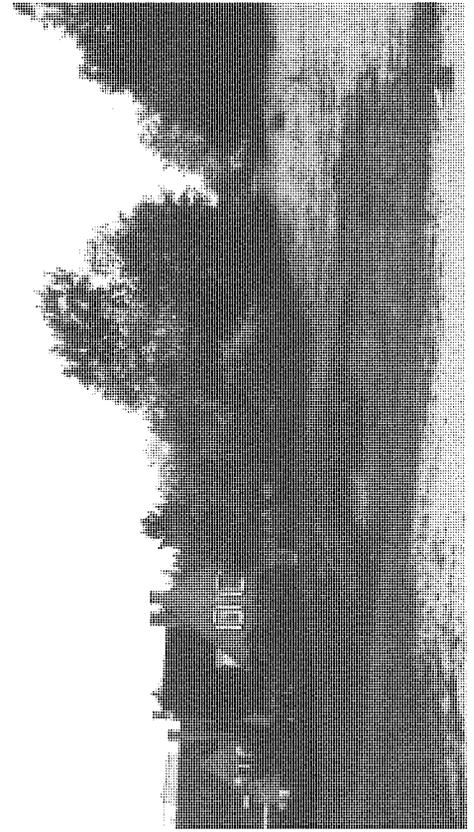
**Doc. 2 : Koksijde (Coxyde) - transect photographique (2) photos MB - 2001**



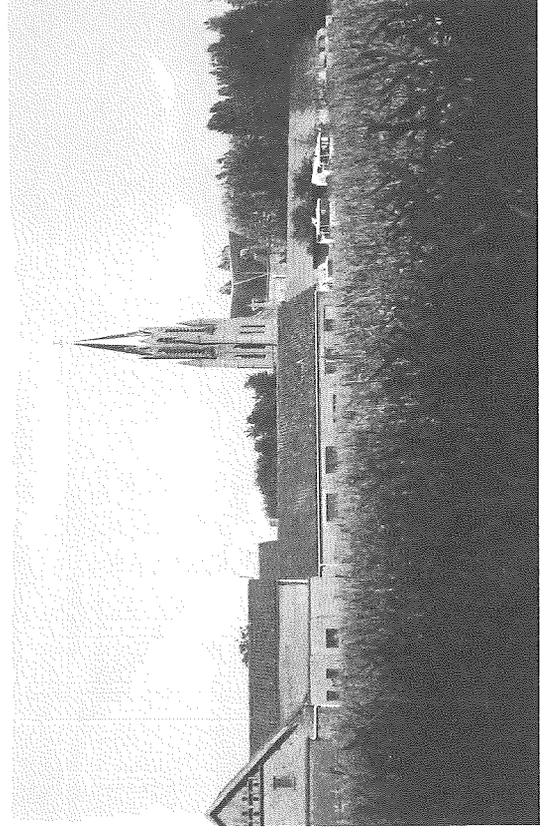
④



⑥



⑤

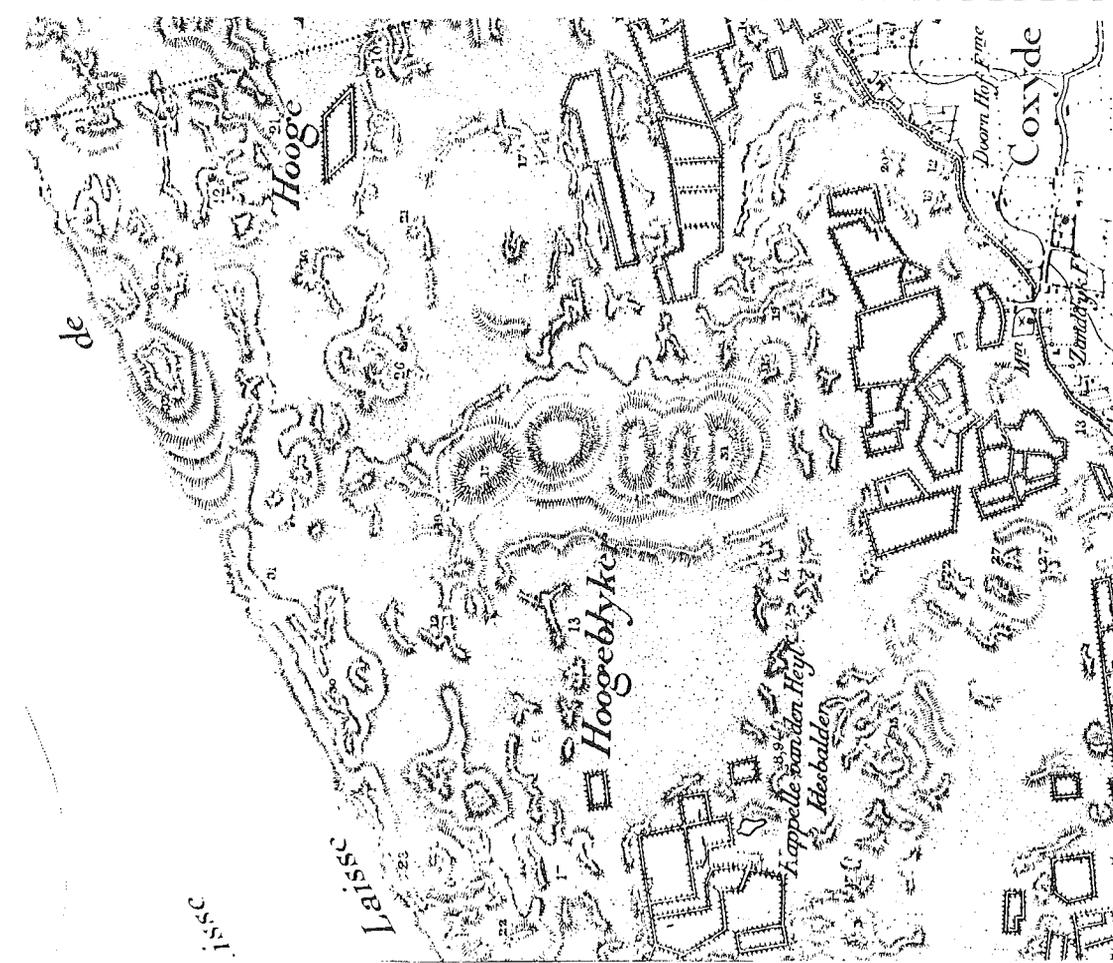


⑦

**Doc. 3 : Koksijde (Coxyde) - extrait de la carte au 1/20 000 (11-7/8) - 2000 IGN, Bruxelles**



**Doc. 4 : Koksijde (Coxyde) - extraits des cartes au 1/20 000 - 1860 et 1933** *Dépôt de la Guerre, 1876 et Institut Cartographique Militaire, 1933*



remarque : en surcharge, compléments partiels aux voies de communication, 1949

A. B. O. D. O. M. E.

Doc. 5 : Koksijde (Coxyde) - extrait de la vue aérienne au 1/20 500 - B<sup>7</sup> 94 F 11/7-8 - 12/5-6      *IGN, Bruxelles*

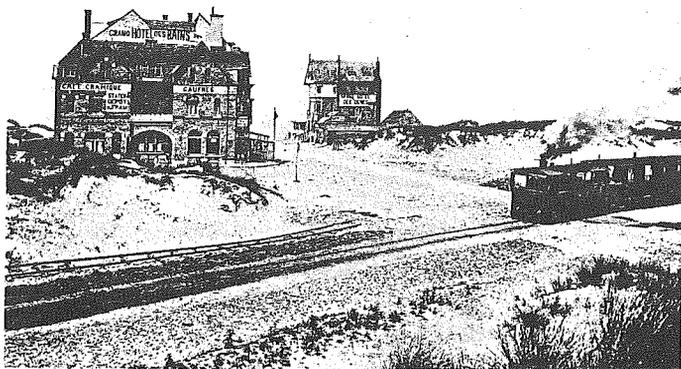


**Doc. 6 : Koksijde (Coxyde), du village à la station** Source : G. Dalle, *Histoire d'eaux*, p. 285

Ce sont les peintres, parmi lesquels E. Verdeyen, Th. T'Schamer, L. Dardenne et L. Heger, qui découvrirent Coxyde entre 1885 et 1900. Les conseillers communaux de Coxyde se rendirent assez rapidement compte du fait que, avec sa large plage, la commune "pouvait attirer de nombreux riches" qui y feraient construire une villa. L'aménagement de la chaussée Oostduinkerke-Coxyde-Furnes et du "chemin de fer à vapeur" Ostende-Coxyde-Furnes entre 1886 et 1888 avait tiré Coxyde de son isolement. Au cours des années qui suivirent, on poursuivit le développement de l'infrastructure touristique : en 1892-95, on aménagea la Zeelaan à travers les dunes; on organisa un "service des bains de mer" (1889); on acheva la route Coxyde-La Panne (1902); le tram à traction chevaline qui reliait le village à la plage fut inauguré en juillet 1904 et, en 1906, l'autorisation fut accordée de construire un gazomètre à Kerkepanne. En 1907, on ouvrit dans le village un bureau de postes et du télégraphe ; en 1912, on installa des réverbères à gaz sur la digue et les propriétaires purent demander le raccordement au réseau de distribution du gaz. En 1913, la commune acheta un bateau de sauvetage.

Entre-temps, plusieurs propriétaires des dunes avaient créé à Bruges (1889) la Société Civile des Dunes d'Oostduinkerke et de Coxyde. Cette société vendit en 1905 à l'industriel français A. Blicck les dunes ... Celui-ci lotit les terrains et chargea le géomètre Vandevelde de Furnes d'établir un plan d'aménagement. La zone bâtie s'étendait le long de la digue de la Steekspelstraat à la Heistraat. Dans la direction du village, elle était bornée par la A. Blicckstraat. Les projets de rues et de places ont été conservés dans le plan actuel de la commune.

MANIEJORE : 1 ST-IDESBALD-4jm Arrêt du Tram



Le tram de la côte, St-Idesbald, Bruxelles, coll. *Crédit Communal*

En 1904, Mme Terlinck remplaça la baraque en bois qu'elle avait fait construire à Coxyde en 1897 par un café-restaurant (à l'angle de la Zeelaan et de la Route Royale, à l'emplacement actuel du Chalet des Bains). En 1905, Mme Terlinck fit bâtir l'Hôtel Terlinck plus près de la mer. En 1906, on construisit l'Hôtel des Hirondelles. Les personnes qui se sont établies avant la première guerre mondiale dans la jeune station balnéaire provenaient de Flandre Occidentale (42%), de Bruxelles (27%), d'Anvers, de Gand et des Pays-Bas (14%), de Wallonie (7%) et de France (10%).

Entre 1920 et 1929, le nombre d'habitants provenant de Flandre Occidentale passa à 55%. Au cours de cette période, c'est la S.A. Coxyde-Plage qui s'est occupée de la vente des terrains. On construisit alors quelques 300 villas et maisons de commerce... La Société Coxyde-Extension- Syndicat d'initiative, présidée par le grand propriétaire français A. Fastenaekels, se chargeait de la propagande touristique et publia en 1927 l'hebdomadaire "Le Coxydois". En 1928, la Société créa la S.A. Casino-tennis de Coxyde-St-Idesbald... La même année, on construisit également un Kursaal et la chapelle St-Antoine ; la commune reprit la digue, les rues et les places, qui furent aménagées par la Société Civile des Dunes... Entre 1930 et 1939, on construisit à Coxyde des centaines de nouvelles villas, des maisons de commerce et la commune fit bâtir une maison communale de grand standing. ...



Affiche, Bruxelles, *Musée Royal de l'Armée*.

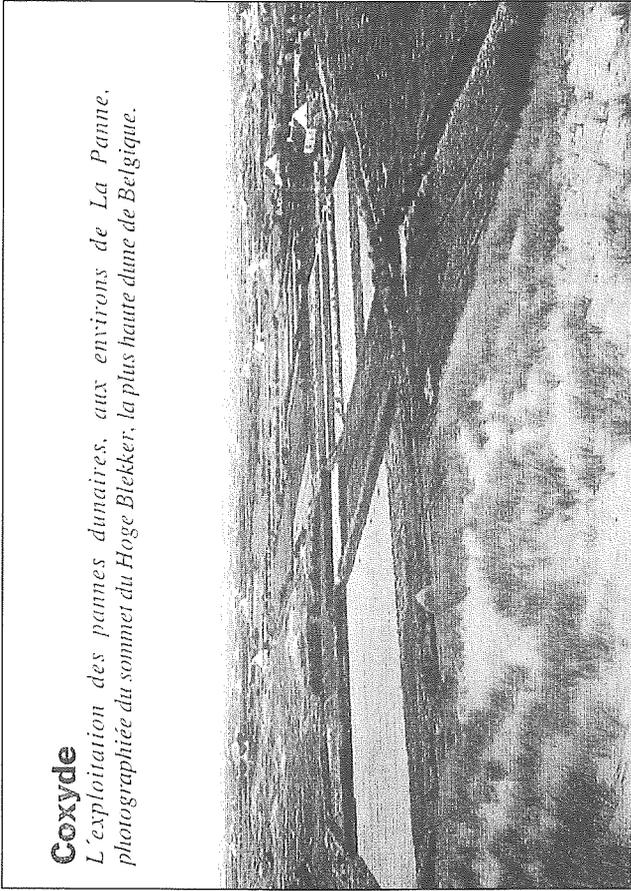
## Doc. 7 : Koksiide (Coxyde) - Hoge Blekker

Source : d'après *Le Vif-L'express*, 9.11.1999

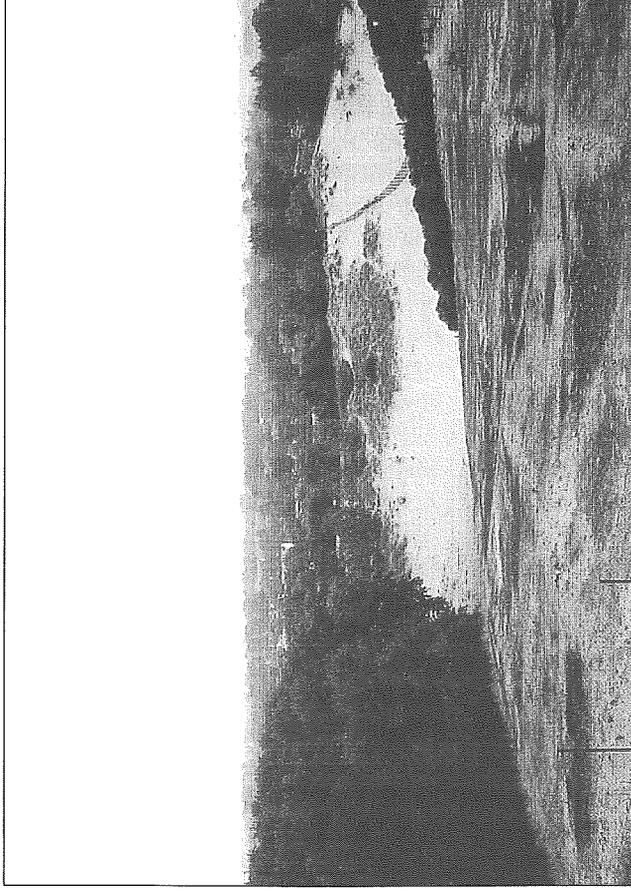
1904 (photo Jean Massart)

### **Coxyde**

*L'exploitation des pannes dunaires, aux environs de La Panne, photographiée du sommet du Hoge Blekker, la plus haute dune de Belgique.*



1999 (photo Georges Charlier)



Aussi loin que porte la vue, ce paysage comporte une succession de petites parcelles géométriques et de chaumières de pêcheurs.

C'étaient effectivement ces marins qui exploitaient les dunes, entre Nieuport et la frontière française. Les familles des pêcheurs d'Islande et des pêcheurs côtiers (ceux de la crevette, à cheval !) défrichaient les pannes dunaires, arrivant à en faire des lopins relativement fertiles. En guise d'engrais, ils utilisaient la zeevette, composée de déchets de poissons et d'anguilles. On y cultivait principalement les pommes de terre et le seigle.

A l'avant-plan, la pente du Hoge Blekker, parsemée de végétation.

L'exploitation agricole des dunes a totalement pris fin. A partir de 1910, les pêcheurs d'Islande et les harenguiers de La Panne se sont installés à Nieuport. La pêche d'estrans a disparu et dès lors également les duinboertjes (fermiers des dunes). Les derniers lopins cultivables ont été abandonnés vers 1950.

Cette photo a été prise d'un endroit situé à une cinquantaine de mètres plus au sud que le cliché original, parce que l'ancien champ de vision de Massart est à présent complètement bouché et parce que le sommet du Hoge Blekker s'est érodé.

Ce paysage témoigne d'un effort de restauration entrepris par les services du Plan Vert, qui, à leur tour, dépendaient des Travaux Publics. A présent, ce paysage dépend de la section Nature d'Aminal, où l'on est mieux conscient du fait qu'en Europe les dunes mouvantes sont devenues extrêmement rares. Elles disparaissent parce que chacun tente de les fixer. Mais on commence à comprendre que les dunes "vivent" et forment un système de biotope dynamique. Il devient possible que l'on renonce à fixer ce paysage, pour lui rendre son ancienne destination, plus naturelle. Depuis cette année, ce terrain est une réserve de la Région flamande... Un bureau d'études universitaires a reçu mission d'établir un plan de gestion pour cette réserve, en partant des données scientifiques pour tenter d'optimiser ce paysage.

**Doc. 8 : Oostduinkerke, du village à la station***Source : F. Caestecker, Histoires d'eau, p. 292*

Vers 1850, Oostduinkerke était une petite commune rurale comptant une centaine d'habitations autour de son église, quelques grosses exploitations agricoles, beaucoup de fermes moins importantes et un moulin à vent. La plage, située à 2 kilomètres du centre, ne pouvait être atteinte qu'en passant par les dunes, trajet qu'on n'entreprenait pas pour le plaisir. Dans le village vivaient un millier de personnes. La misère était le lot commun. Les petits métayers cherchaient dans la pêche à cheval un appoint à la maigre production du lopin de terre qu'ils cultivaient dans les dunes. D'autres, poussés par la nécessité, naviguaient jusque dans les parages de l'Islande. Plus de la moitié des habitants dépendait de la mer pour survivre. Le village était isolé, sans chemins empierrés menant au monde extérieur. Le moyen le plus simple pour rejoindre les communes avoisinantes était de suivre la plage, et encore, à marée basse!

Le village ne sortit de son isolement qu'en 1882, lors de l'aménagement d'une chaussée empierrée menant à Nieuport. Dès 1878 cependant, le chemin conduisant à la mer, l'actuelle avenue Léopold II, avait reçu un revêtement. Ce chemin à travers les dunes reliait le village à Oostduinkerke-Bains. Deux années plus tard, l'auberge "In St. Idesbald" y fut construite, en réalité une guinguette qui comptait des pilleurs d'épaves et des fraudeurs au nombre de sa clientèle. Lorsqu'en 1886 la ligne de tram à vapeur Furnes-Nieuport fut ouverte, le tourisme balnéaire prit progressivement son essor. Les touristes étaient conduits du village à la plage en "omnibus", voiture de 20 places tirée par deux chevaux.

Le 31 mars 1886, le règlement concernant les

baignades en mer fut approuvé par le conseil communal. Le développement de l'infrastructure démarra. Le premier hôtel situé sur la digue, le Grand Hôtel d'Oostduinkerke, ouvrit ses portes en 1895, suivi trois ans plus tard par l'hôtel Saumon. En 1899, les propriétaires de l'importante zone dunale fondèrent la Société Civile des Dunes d'Oostduinkerke et de Coxyde dans le but de lotir le site et de vendre les parcelles comme terrains à bâtir. Ce fut là un stimulant sensible dans le développement d'Oostduinkerke. Au tournant du siècle, une dizaine de villas se dressaient le long de la promenade bordant la plage. En 1900, le Grand Hôtel des Dunes (42 chambres) fut construit. Trois ans plus tard, s'éleva à côté de ce dernier le Grand Hôtel des Dunes et des Familles (27 chambres).

Durant l'entre-deux-guerres, le tourisme connu à Oostduinkerke une croissance significative. A la veille de la seconde guerre mondiale, la station balnéaire comptait 12 hôtels avec une capacité de 300 chambres. Des sociétés comme N.V. Duinpark Bains, S.A. Groenendijk-Plage, S.A. St -André sur Mer et S.A. Oostduin-Plage s'occupaient de lotissements et de constructions de villas.

L'après-guerre se caractérisa par une expansion particulièrement rapide. Diverses grandes organisations choisirent d'établir homes et sanatoriums à Oostduinkerke : Home G. Theunis, Pro Juventute-Air et Soleil (Sinjoorkens), Pays de Charleroi, R.T.T.-Home, Home Emile Vandervelde. Mais ce furent surtout villas et immeubles à appartements qui surgirent du sol comme des champignons. La capacité d'accueil fut multipliée par sept en trente ans ...



"Un omnibus" prend les touristes à l'arrêt du tram.

Carte postale, 1905. Coll. E. Leerman

**Doc. 9 : Bredene-sur Mer, du village à la station***Source : K. Clybouw, Histoire d'eaux, p. 274*

Jusqu'au XIX<sup>e</sup> siècle, Bredene-sur-Mer est restée une région isolée. Les seules voies de communication étaient un chemin creusé dans le sable le long des dunes et un chemin de terre conduisant au village. De misérables petites maisons au toit de chaume assez bas blotties dans les dunes, étaient protégées ainsi du vent de la mer, et s'intégraient harmonieusement au paysage. Les habitants craignaient le diable du sable et le sabbat des sorcières. Vers 1850, on aménagea les voies locales et, en 1870, l'autorisation officielle d'installer des cabines de plage fut donnée. Le capitaine E. Verstraete conçut en 1875 un port de marée pour notre territoire. Sur ce plan, d'ailleurs refusé, ce port était relié à un canal maritime via Bruges et Eeklo vers Anvers. L'aménagement de la ligne de tram du littoral en 1886 et de la Route Royale en 1904 attira les premiers touristes aisés. Ce n'est qu'en 1903 que la S.A. de Bredene fut fondée. Elle transforma 80 000 m<sup>2</sup> de terrains à bâtir selon un plan de lotissement. On traça des allées et les 60 000 m<sup>2</sup> de terrains à bâtir restants furent vendus entre 4 et 20 francs le m<sup>2</sup>. Débutèrent la construction de l'hôtel Espérance (avec court de tennis) et celui de l'hôtel Glibert. Pour les bourses moins garnies, les pensions Decuyper et Blanckaert virent le jour. A partir de 1910, les habitations reçurent un numéro. Les premières villas l'Aube et les Alouettes furent construites vers 1905. Vinrent ensuite Siegfried et Niebelungen, s'adressant à la clientèle allemande, puis Zéphir ainsi que La Tourelle. Douze villas existaient en 1912. Le loyer mensuel s'élevait à environ 500 francs. Quelques cabines de plage furent installées et l'on pouvait se baigner gratuitement.

Ce n'est qu'après 1919 que Bredene se risqua à faire un grand bond en avant dans son développement de station balnéaire en améliorant son réseau routier. Le quartier des villas se développa à l'ouest de la rue des Dunes. De l'autre côté, s'installa une population commerçante et industrielle. Bredene devint le centre réservé par excellence aux instituts de santé et aux colonies de vacances. Nous pouvons citer : Het Werk der gezonde lucht van Gent, l'Institut des Charbonniers Bruxellois, Le Home des Enfants du Hainaut, le Sanatorium van Grimberge et l'Hôtel Glibert dirigé par le Dr. Blankoff.

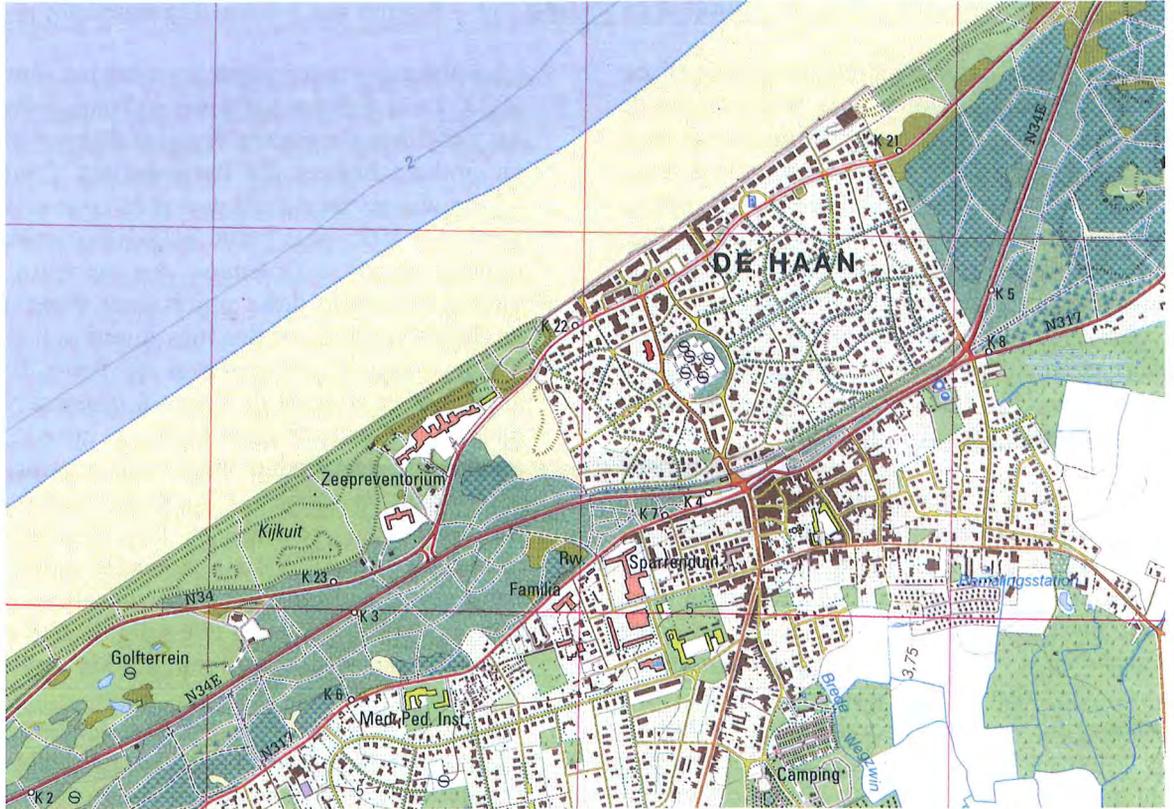
L'hippodrome fut construit dans les bruyères en 1923. Trois fois par semaine, en trams ouverts, des centaines d'amateurs venaient d'Ostende par un embranchement de l'avenue des Courses. L'hippodrome fut détruit durant la guerre 1940-1945. En 1925, une petite église fut construite principalement à l'intention des touristes. La vitesse maximale des voitures était fixée à 25 km/heure et les noms des rues furent indiqués. Des pelouses et des parterres de fleurs furent aménagés et équipés de bancs à proximité des dunes. Le Syndicat d'Initiative y installa des attractions. Le casino municipal comprenait deux pistes de danse, un solarium, deux courts de tennis, un parking et l'on pouvait s'y restaurer... En 1939, une nouvelle église fut construite, une bibliothèque installée dans l'ancienne chapelle, aussi une salle de fête et de gymnastique, qui servait en été de salle de cinéma.

Les centres de santé disparurent, de nombreux hôtels se virent transformés en immeubles à appartements et de nouvelles pensions ouvrirent leurs portes. Entre-temps, la station balnéaire était devenue l'endroit préféré des campeurs.

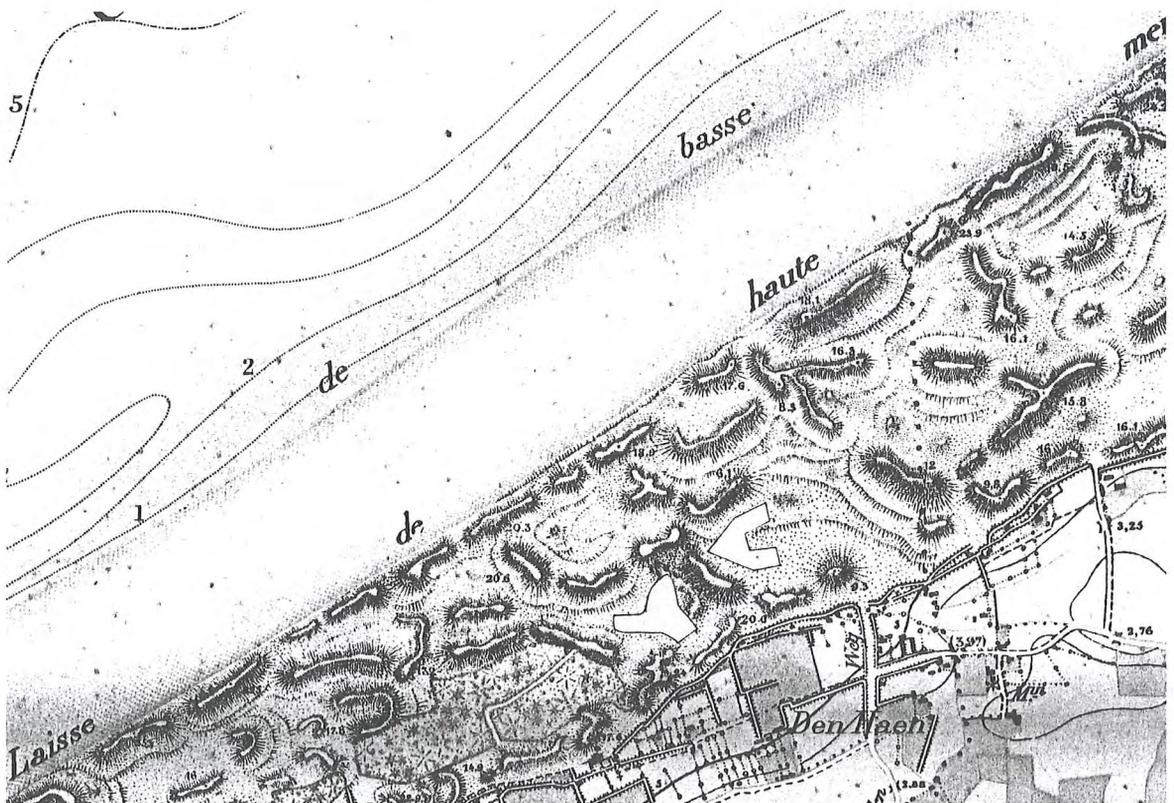


Affiche, La Lithographie Artistique, Bruges. Coll. R. Florizoone

**Doc. 10-A : De Haan (Le Coq) - extrait de la carte au 1/20 000 (4 -7/8)-1995** IGN, Bruxelles



**Doc. 10-B : De Haan (Le Coq) - extrait de la carte au 1/20 000 -1861** Dépôt de la Guerre, 1876



**Doc. 11 : De Haan (Le Coq) - vue aérienne**

*Source : Notre pays vu du ciel, coll. LEO, série 2*



**Doc. 12-A: Le Coq - Un urbanisme très strict***Source : La Libre Belgique, 21-25.05.2001*

Le Coq-sur-Mer fait figure d'exception parmi les stations balnéaires de la Côte belge. Particulièrement bien située - d'un côté, vers Wenduine, il y a 3 km de sable fin, alors que de l'autre, vers Bredene, il y a des dunes vierges et protégées -, elle plonge le visiteurs quelque cent ans en arrière, grâce à des principes urbanistiques très stricts appliqués sans discontinuité depuis son inauguration le 22 juillet 1888.

Si certains situent l'origine du village au XV<sup>e</sup> siècle, durant lequel des pêcheurs installent quelques huttes à l'emplacement du village, le véritable point de départ de son expansion se situe en 1886, lorsque le ministre de l'Agriculture demande à l'architecte de jardin Van der Swaelmen de faire de ces dunes un parc pour les touristes d'Ostende et de Blankenberge. La même année, le tram à vapeur est inauguré et, petit à petit, cette oasis de verdure acquiert une certaine réputation auprès des vacanciers.

Très vite d'ailleurs, un architecte du nom de Colinet décide de réaliser à cet endroit son rêve de mariage entre les joies de la côte et celles de la nature. Le 29 juillet 1889, un arrêté royal lui accorde officiellement une concession de cinquante hectares de dunes à Clemskerke et Vlissegem. Colinet meurt pourtant un plus tard et en 1895, sa veuve cède la concession à deux notaires qui fondent la première Société Anonyme du Coq-sur-Mer.

Malgré sa faillite, puis sa refondation en 1911, celle-ci imposera par ses statuts les principes qui ont façonné le paysage du Coq : chaque propriétaire a, en effet, l'obligation de planter des arbres et des fleurs et seul, un sixième de son terrain peut être construit. Dans la concession, en fait les propriétaires ne le sont que de leur villa. Le terrain est, lui, concédé par bail emphytéotique. La concession a pris fin d'ailleurs en juillet 1979. Les propriétaires ont alors eu l'obligation d'acheter le terrain sur lequel leur maison était construite. Pour un coût de 2 000 à 3 000 FB/ m<sup>2</sup>.

Pour en revenir à l'historique du Coq, notons qu'en 1910, l'architecte-urbaniste Stübgen, conseiller de Léopold II, apporte la touche finale à ce style particulier en ébauchant un plan d'urbanisation qui sera respecté par toutes les autorités compétentes au fil des années. Celui-ci bannit les constructions trop hautes (sur la digue, les immeubles sont limités à un rez-de-chaussée et 4 étages), impose des rues tout en virages et préconise un style anglo-normand. Sur la digue, le nombre de commerces aux rez-de-chaussée est limité; tandis que dans la concession les villas qui seraient démolies ne pourraient être remplacées que par une villa. Les copropriétés y sont interdites.

C. M. et M.V.O.

**Doc. 12-B: Le Coq se conjugue à tous les temps***Source : La Libre Belgique, 21-25. 05. 2001*

**Le passé et le présent du Coq sont originaux à tout point de vue. Mais qu'en sera-t-il de l'avenir? Car comme ailleurs sur la côte, les touristes exigent leur petit coin au ...soleil.**

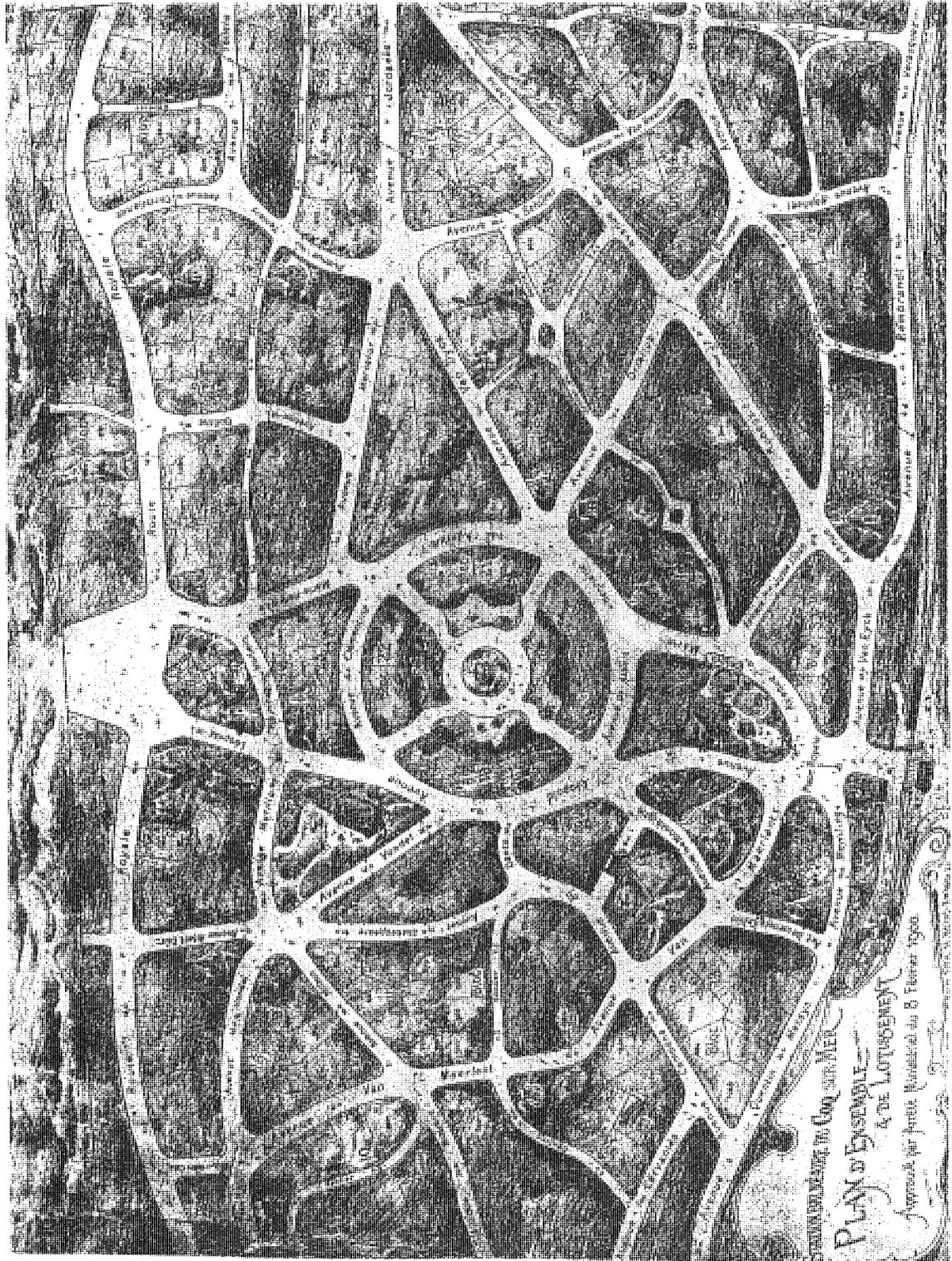
L'état du marché immobilier du Coq est indissociablement lié à son histoire (voir ci-dessus). Puis est venu le temps où la station a réalisé des incursions plus ou moins timides sur l'arrière, aux portes, voire de l'autre côté du village proprement dit, plus souvent en moyen de gamme, voire dans un esprit social. Le Coq n'a pas échappé à la mode des parcs récréatifs. Et de voir, comme d'autres stations balnéaires, s'ériger par centaines, sur son sol, mais plutôt dans l'arrière-pays, des petites villas de 40-60 m<sup>2</sup> au sol, généralement vendues entre 3,4 et 3,6 millions FB, hors frais.

Aujourd'hui, Le Coq entame une troisième grande phase qui voit, d'une part la remise en valeur des villas de la concession, d'autre part la construction de complexes d'appartements plus haut de gamme côté-village. Deux projets sont notamment sur le gril, à une dizaine de minutes à pied de la digue. L'un, en zone récréative (interdisant d'y résider) est déjà entamé : le "Green Garden", un ensemble de 300 appartements rassemblés dans de grosses villas construites autour d'un plan d'eau privatif de 3 ha, vendus autour de 60 000 FB/m<sup>2</sup> hors frais. L'autre, en zone résidentielle, à l'emplacement d'un complexe touristique appartenant au syndicat chrétien de la métallurgie, proposera 400 appartements plus haut de gamme.....

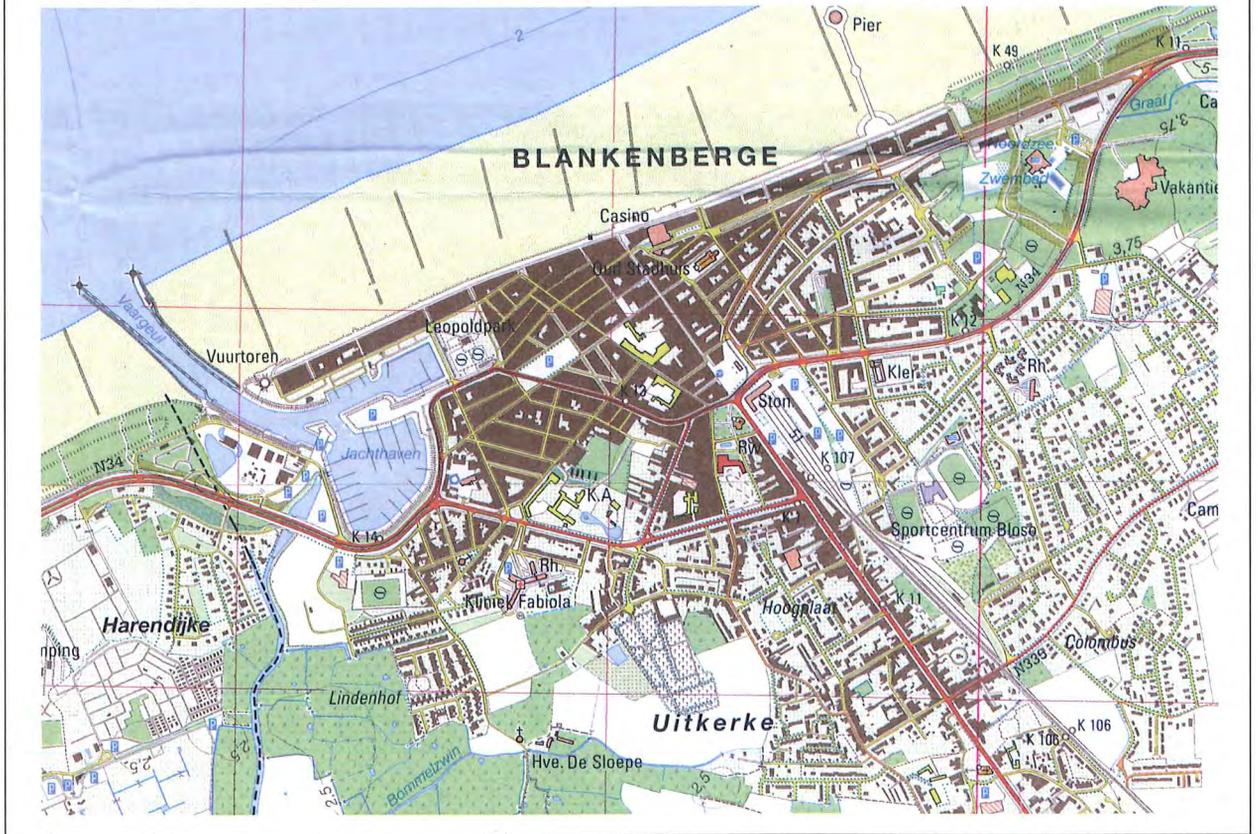
Ch. MIKOLAJCZAK

**Doc. 13 : De Haan (Le Coq) - le plan de lotissement par E. Colinet.**

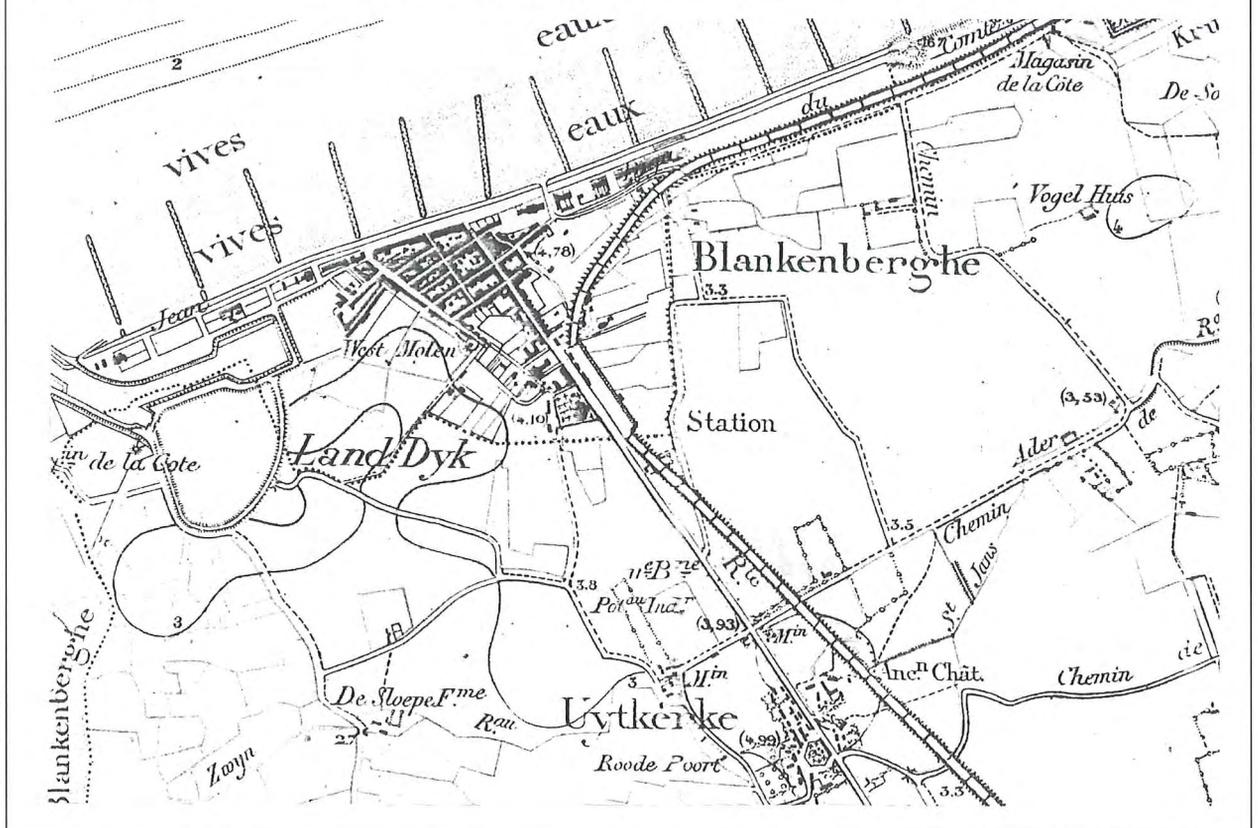
*N. Heims, dessin 1900 - Le Coq, Dienst voor Cultuur en Toerisme*



**Doc. 14-A : Blankenberge - extrait de la carte au 1/20 000 (4 -7/8)-1995** IGN, Bruxelles



**Doc. 14-B : Blankenberge - extrait de la carte au 1/20 000 -1861** Dépôt de la Guerre, 1876



**Doc. 15 : Blankenberge- vue aérienne**

Source : *Notre pays vu du ciel*, coll. LEO, série 1



**Doc. 16 : Blankenberge**d'après R. Boterberge, *Histoire d'eaux*, p. 271-273

Dans son guide touristique "Belgium as she is" (milieu du XIX<sup>e</sup> siècle), H.R. Addison fait de Blankenberge la description suivante : "Blankenberge est un petit village du littoral à environ six miles de Bruges. De nombreuses familles viennent s'y baigner l'été. La plage est permanente. Nombreux sont ceux qui la préfèrent à Ostende pour son calme... Les manières grossières des pêcheurs qui se comportent comme des sauvages constituent son principal inconvénient. Le village est principalement constitué de petites maisons de pêcheurs mais il existe plusieurs hôtels dont l'Hôtel Royal qui est même très imposant... Durant la saison balnéaire, deux diligences font chaque jour l'aller-retour Blankenberge-Bruges et le voyage ne coûte qu'un franc. Les attraits de cette petite station balnéaire sont le grand calme, l'air pur et les bains bienfaisants".

... La mode des bains fit son apparition dans diverses localités du littoral belge durant le deuxième quart du XIX<sup>e</sup> siècle. Même si, à partir de 1838, Ostende bénéficiait d'une meilleure liaison ferroviaire avec l'intérieur du pays, le tourisme était déjà une source de revenus non négligeable pour Blankenberge. A partir de 1835, l'administration communale réserva une zone aux bains de mer durant l'été afin "que les personnes se baignant ici soient protégées autant que faire se peut contre tout péril", et désigna le premier sauveteur pour "protéger les baigneurs contre tout danger".

... Les quatre premières cabines pour baigneurs firent leur apparition sur la plage en 1838 sous le nom de "cabines mobiles" et vers la fin du siècle, Blankenberge comptait 68 propriétaires de cabines de bains qui disposaient de 665 cabines. L'ingénieur L. Maléco fut le premier à s'efforcer de donner au tourisme un caractère commercial. C'est à son initiative et sous sa direction que fut construit le *kursaal* (façade en style mauresque), ouvert en 1859.

C'est l'aménagement de la ligne ferroviaire Bruges-Blankenberge en 1863 qui permit la percée définitive en tant que station touristique. La mise en service de trains spéciaux les dimanches et jours fériés entraîna entre autres une augmentation immédiate et spectaculaire du nombre d'étrangers inscrits et d'excursionnistes. La "Liste officielle des Etrangers" établie chaque année illustre clairement le caractère international du public d'été, de même que l'expansion du tourisme de séjour : 2.188 étrangers inscrits en 1855, 6.156

en 1865, 14.040 en 1875, 17.718 en 1885 et 30.244 en 1895. Parmi ces hôtes étrangers, les Français l'emportaient haut la main du début juillet à la mi-août, mais à partir de cette date, c'était au tour des "Germaines blonds".

...Durant le dernier quart du XIX<sup>e</sup> siècle, l'administration communale délivra chaque année une moyenne de 50 autorisations de bâtir (villas, pensions, hôtels). Dès 1894, la jetée de fonte fut unanimement considérée comme la pièce maîtresse des attractions touristiques de Blankenberge. Il s'agissait d'une initiative privée alors que c'est la commune qui, vu le manque d'amateurs, fit construire la jetée en béton en 1933.

... Jusqu'à la veille de la première guerre mondiale, Blankenberge resta le point de ralliement des gens aisés... La reprise spectaculaire du tourisme après quatre années de guerre et de misère suscita l'étonnement général. En premier lieu, des Belges dont bon nombre débarquent en train les dimanches et jours fériés. Vient ensuite une importante clientèle anglaise qui profite notamment de la faiblesse du franc belge et, à partir de 1924, les Allemands font leur apparition pour redevenir deux ans plus tard la principale colonie étrangère. Durant l'entre-deux-guerres, le nombre d'estivants connaît une croissance sans précédent, mais au lieu du tourisme d'élite, c'est maintenant un public très diversifié qui fréquente la côte. Blankenberge devient la station balnéaire de prédilection pour la classe moyenne. Parmi les équipements de l'époque, citons la nouvelle jetée en béton (1933), un nouveau casino et une nouvelle gare (1937).

... Tant le volume que la composition de la demande touristique subit une profonde modification au lendemain de la seconde guerre mondiale : une couche de plus en plus importante de la population se tourne vers un style de vacances plus agréables et plus abordables. Blankenberge aussi profite de ce tourisme de masse et les riants villas de même que les nombreux hôtels situés sur la digue font place à de mornes immeubles à multiples étages. Au centre de la ville subsistent encore de nombreux petits hôtels et pensions aux installations très vétustes que l'on s'efforce de rénover. Au chapitre des attraits touristiques majeurs apparus après la guerre, il convient de mentionner la transformation dans les années cinquante du port de pêche en port de plaisance.

**Doc. 17 : Het Zoute (Le Zoute) - extrait de la carte au 1/20 000 (5 - 5/6) - 1999 IGN, Bruxelles**





**Doc. 19 : Het Zoute (Le Zoute) , du village à la station** *d'après F. Welvaert Histoire d'eaux, p.43 et p. 283-284*

Le Zoute est une des cinq stations de Knokke-Heist. Elle date des années 1908-1911. En 1912 la ligne de tram rejoignit le dernier village de Knokke de sorte que le rêve d'Emile Verhaeren s'écroula : "Non, Monsieur, le train ne vous amène pas jusqu'à Knokke, il s'arrête à Heyst, et franchement, fassent Dieu et MM. les Minis res, que jamais il n'aille au-delà, car il faut que ce bourg, le plus caractéristique de tous les bourgs de la côte flamande, reste sauvage, demeure farouche, se maintienne hérissé, que son peuple de rustauds conserve son originalité abrupte et tourne le dos - le grand dos carré des marins - à tous vos progrès bourgeois et bêtes, à toutes vos modes ..."

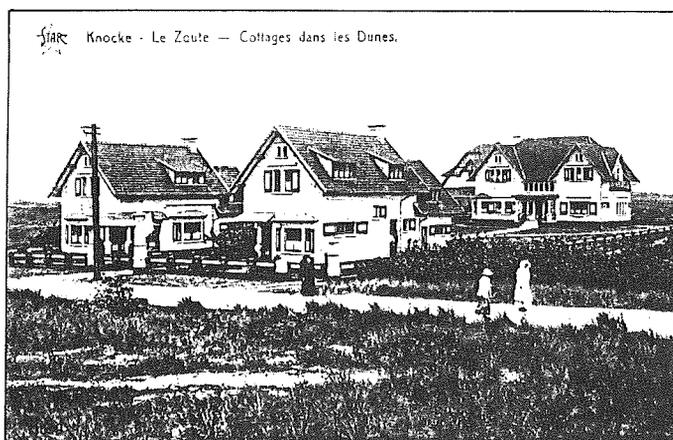
Les premières villas et les premiers hôtels furent construits le long de sentiers et de rues bordées de verdure: le Grand Hôtel du Zoute (1909) qui devait être le point de départ de l'extension de la station, le Terminus, le Zomerlust et l'Hôtel Jacobs.

... Après 1920 débuta pour Knokke une période dorée, grâce à la vaste expansion de l'infrastructure en matière de transports. En 1920, le premier train entra dans une petite gare, mais, huit ans plus tard à peine, l'arrivée du Paris-Côte Belge Pullman Express constitua pour ainsi dire l'apothéose dans cette quête d'une identité en tant que station balnéaire mondaine et exclusive. Il fallut toutefois attendre 1932 avant que Knokke ne dispose d'une gare digne de ce nom. Vers 1928-29, la ligne de tram Knokke-Retranchement (Pays-Bas) fut inaugurée tandis que l'on pouvait se rendre de La Panne à Knokke en tram. L'aménagement de la large Route Royale en 1933 et de la route Maldegem-Knokke en 1935 rendit la partie est de la côte plus accessible à l'automobiliste. En 1929, les

premiers avions commencèrent à se poser sur l'herbe du terrain d'aviation de Kleyne Vlakte au Zoute, situé sur les lignes Londres-Ostende-Le Zoute-Bruxelles-Cologne-Essen et, plus tard, Amsterdam-Knokke.

... Durant l'entre-deux-guerres, les atouts touristiques de Knokke augmentèrent en nombre et en qualité. Ainsi, un manège fut construit en 1928, le nombre de courts de tennis doubla, un nouveau terrain de golf accompagné d'un club sans prétention apparut... De nombreuses villas furent construites le long de l'avenue du Prince Charles et, à la demande des nouveaux habitants, Maurice Lippens fit construire une petite église (église des Dominicains) qui fut consacrée en 1925. L'infrastructure hôtelière fut adaptée aux besoins de l'époque, notamment le complexe hôtel-cinéma-discothèque de la S.A. Princess Hôtel, la construction du prestigieux l'Hôtel Memling (1923), l'Hôtel Rubens et l'Hôtel Ganda. Knokke acquit la réputation de station balnéaire chic. Léopold III y fit construire une villa. Devant la modernisation et la démocratisation des stations de Blankenberge et d'Ostende, l'élite se replia sur Knokke-le-Zoute, une station balnéaire plus calme où elle pouvait jouer au golf en culottes larges et bridger en anglais.

... Avec la guerre 1940-1944, la partie est du littoral ne fut plus qu'un maillon dans le fameux Mur de l'Atlantique. Ce n'est que dans les années cinquante que Knokke retrouva son statut de station balnéaire mondaine. Une grande partie des anciens Polders du Zoute fut lotie à un rythme accéléré, alors que, sur la digue, les premières villas cédaient la place aux constructions en hauteur. La fermeture de l'aéroport en 1960 ne signifia en rien une régression de la station.



Carte postale, 1914.  
Bruxelles, coll. du Crédit Communal





**Doc. 22 : Oostende (Ostende)***d'après D. Farasyn et M. Constandt, Histoire d'eaux, p. 293-296*

Il n'est guère étonnant que la vogue des bains de mer, qui se développa peu à peu en Grande-Bretagne au cours des XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles, finit par atteindre Ostende. En effet, en tant que principal port de notre côte, Ostende avait des relations traditionnelles avec les Iles britanniques.

... En 1782, l'Écossais Grosseth envisagea de construire sur la digue, d'après le modèle anglais, un établissement où l'on pourrait prendre des bains de mer froids ou chauds. Les pouvoirs publics ne répondirent pas à sa demande, parce que, à l'époque, la digue servait exclusivement de rempart contre la mer et de mur de fortification. Par contre, le Britannique William Hesketh reçut l'autorisation d'installer sur la plage une cabine de bains montée sur roues. Les bains étaient autorisés sur toute la plage, mais l'animation se concentrait surtout à l'actuelle "petite plage" qui était la plus facile à atteindre de la ville, via la porte auxiliaire nord et un pont franchissant les douves de la ville, qui menait au phare.

... Après 1815, les activités balnéaires à Ostende connurent un essor remarquable. Les Britanniques, transitant par Ostende pour se rendre en "pèlerinage" à Waterloo ou séjournant dans notre pays en tant que rentiers ou hommes d'affaires, venaient l'été profiter à Ostende des plaisirs de la mer... Les Britanniques et les Allemands préféraient Ostende à leurs propres stations balnéaires parce que la plage y était large, le sable fin et la mer assez calme, ce qui permettait de se baigner en toute sécurité. En 1821, l'administration communale fit installer sur la digue des bancs de pierre. Ainsi, la digue reçut une fonction supplémentaire, devenant aussi un but de promenade.

... La grande percée du tourisme élitiste eut lieu après 1834. Cette année-là, le roi Léopold I<sup>er</sup> vint, avec sa famille, passer des vacances pour la première fois à Ostende dans un sobre logement royal situé dans la Langestraat. Le séjour du roi des Belges à Ostende, qui y revenait presque chaque année, revêtit une importance décisive pour la vie touristique locale. En effet, cet exemple attirait des personnalités belges et étrangères. Leur voyage était facilité par le train qui, à partir de 1838, assura la liaison avec l'intérieur du pays... On offrait également aux touristes de meilleures liaisons avec la Grande-Bretagne: à partir de 1846, on adjoignit une ligne de malles belges aux trois lignes anglaises existantes.

... Vers le milieu du XIX<sup>e</sup> siècle, les activités touristiques se déplacèrent de plus en plus vers la partie ouest. Dès 1859, 72% des baigneurs fréquentaient la plage ouest. C'est à sa proximité de que l'on construisit de nouveaux bâtiments tels que le Pavillon des dunes, le Pavillon du Rhin, le Cercle des Bains, le Pavillon Beerblock et surtout le chalet royal de Léopold II. De plus en plus de gens fortunés suivaient l'exemple du roi et passaient l'été à Ostende.

... Le dernier quart du XIX<sup>e</sup> siècle devait être déterminant pour l'avenir touristique d'Ostende. C'est la vente en 1874 des anciens terrains militaires à un particulier qui marqua le début de cette nouvelle période. L'acheteur, Louis Delbouille, était un notaire de Liège. Ce fait montre que la population et les autorités locales ne prenaient guère d'initiatives. Avec l'architecte liégeois A. Dujardin, Delbouille commença à vendre ces terrains en détail. La construction à front de mer de bâtiments touristiques en matériaux durables devint possible, ce qui marqua définitivement la fin de la période des constructions en bois. Toujours est-il que vers 1900, la digue d'Ostende offrait le spectacle bigarré d'un étalage de richesses sans précédent. Les villas luxueusement décorées des Bruxellois, des Wallons, des Gantois et des Anversois alternaient avec les hôtels somptueux. Pendant la Belle Époque, le centre de la vie touristique passa définitivement du centre de la ville à la digue. Le kursaal, ouvert en 1878, en devint le moteur... Ouvert en 1883, l'hippodrome Wellington devint un deuxième centre d'attraction mondain. Il comportait aussi un tir aux pigeons, un terrain de polo et des courts de tennis et devint un "must" pour les gens de la haute société.

... Après l'armistice, Ostende fut la première station balnéaire belge à renouer avec le fil du tourisme en rouvrant son kursaal en 1919... On vit arriver de nombreux ex-soldats britanniques qui venaient visiter les sites de la "Grande Guerre". ... Au cours des années '20, Ostende offrit à nouveau le spectacle d'une station balnéaire brillante, mais au cours de la deuxième moitié de l'entre-deux-guerres, éclata une crise économique qui eut évidemment des répercussions sur les activités touristiques. Ostende était particulièrement vulnérable, parce que l'ancienne station balnéaire n'attirait plus tellement les touristes modernes... Les promoteurs touristiques entreprirent un ultime effort pour s'adapter à l'arrivée massive des touristes moins argentés. Les pensions de famille et les petits hôtels populaires connurent un succès inouï...

... La deuxième guerre mondiale fut catastrophique pour l'infrastructure touristique d'Ostende. Les installations de bains et l'hippodrome furent reconstruits en 1946/47. La construction du nouveau kursaal traîna jusqu'en 1953. Par contre, le maintien des hôtels et des villas de l'avant-guerre fut mis en question. Se basant sur le fait que, dès avant guerre, l'industrie hôtelière connaissait un malaise, les promoteurs remplacèrent la plupart des grands hôtels par des buildings à appartements qui portaient parfois le même nom que leur prédécesseur. Les villas de la Belle Époque furent aussi rasées dans le même but. Au cours des "golden sixties", la construction de buildings connut son apogée. Grâce à l'achèvement en 1956 de l'autoroute reliant Bruxelles à Ostende, celle-ci connut un regain des touristes d'un jour, mais perdit les vacanciers passant un séjour prolongé.

**Doc. 23-A : Scène de bains à Oostende (Ostende) vers 1895**

Paris. Roger Viollet, Photo N.D.,  
n° 212, dans *Histoire d'eaux*.



**Doc. 23-B : De Panne (La Panne) - la plage le 7 août 1936**

Oostende. Photo Antony,  
dans *Histoire d'eaux*



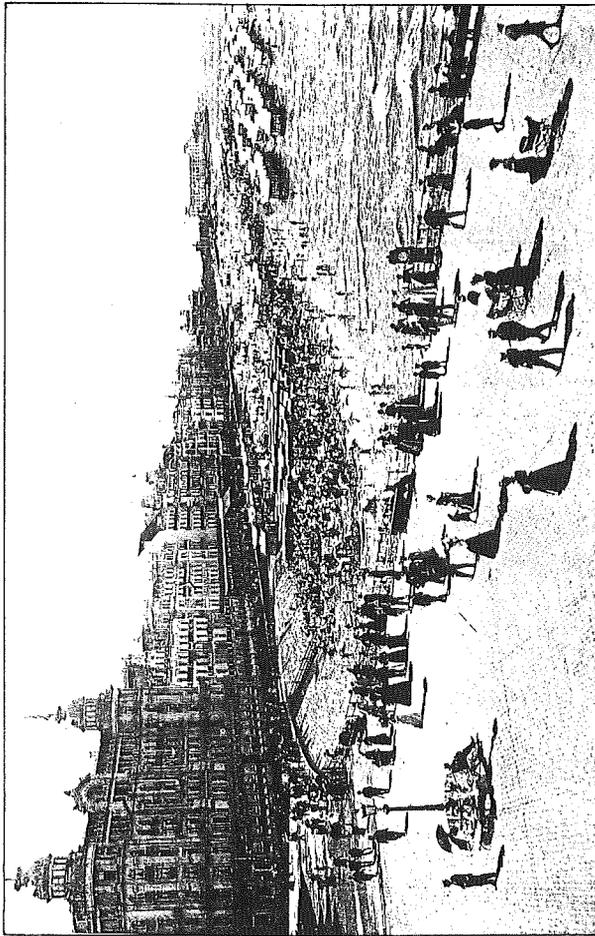
**Doc. 24 : Oostende (Ostende) et de Panne (la Panne) vers 1900** *Histoire d'eaux*

1. Oostende - vue depuis le kursaal, vers 1905

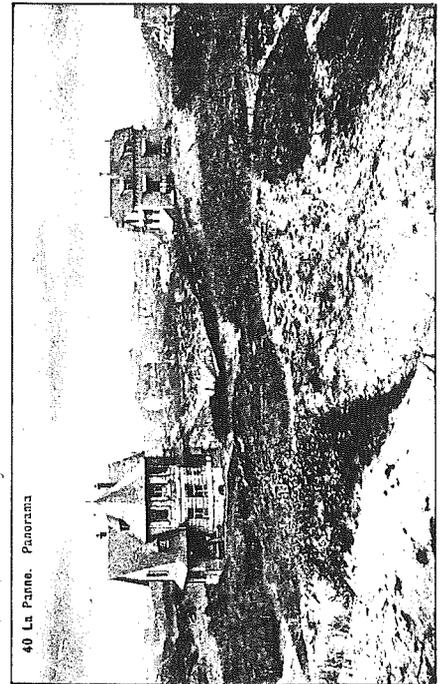
2. De Panne - carte postale, 1910

3. Oostende - partie de tennis, vers 1895

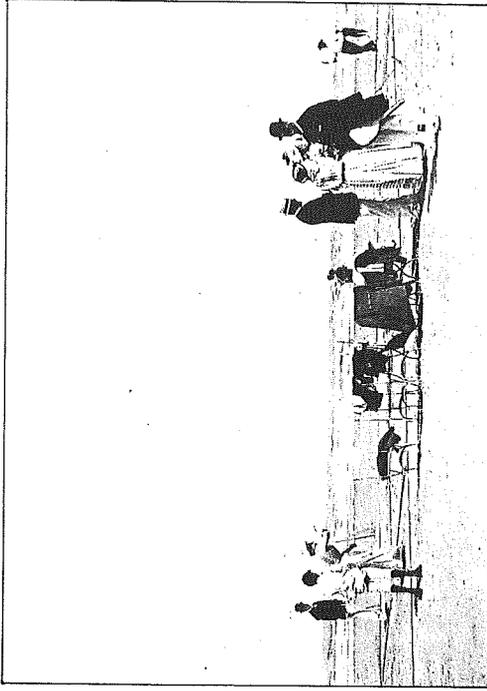
4. De Panne - la plage, vers 1895



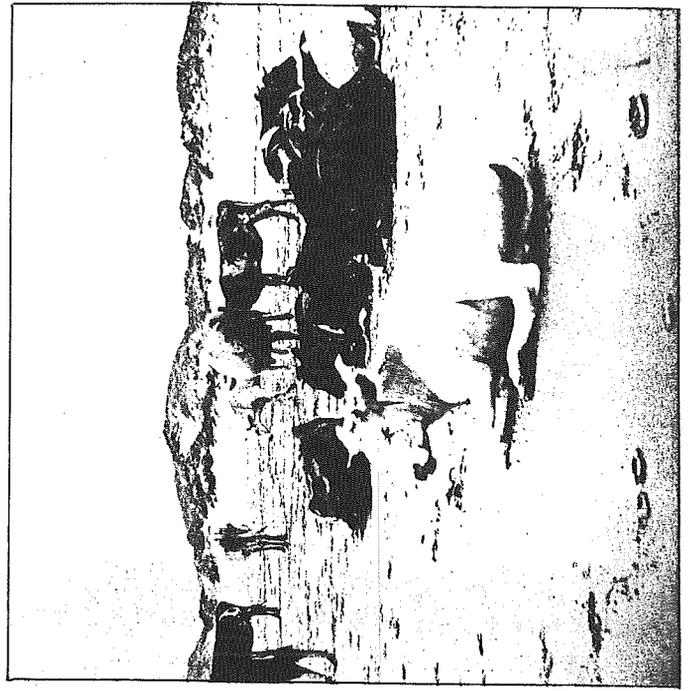
1



2



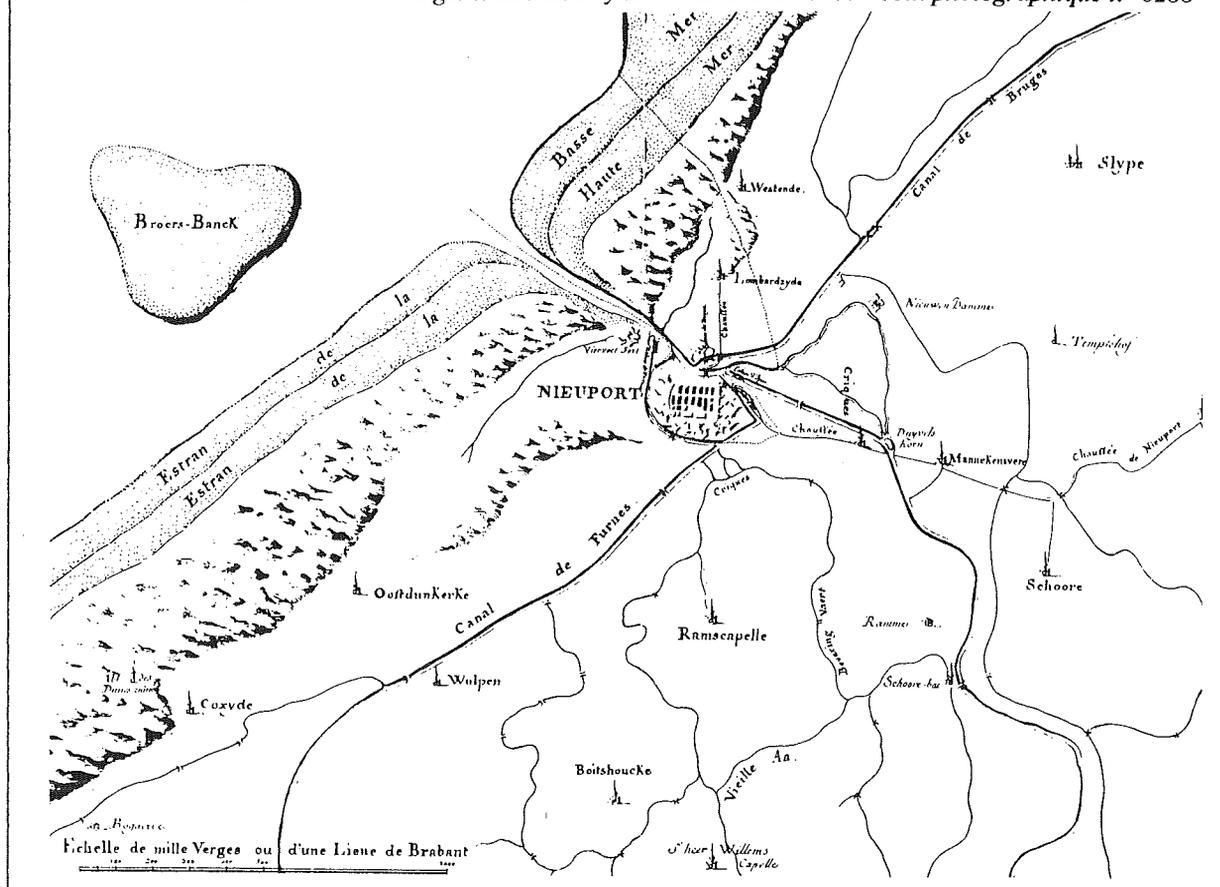
3



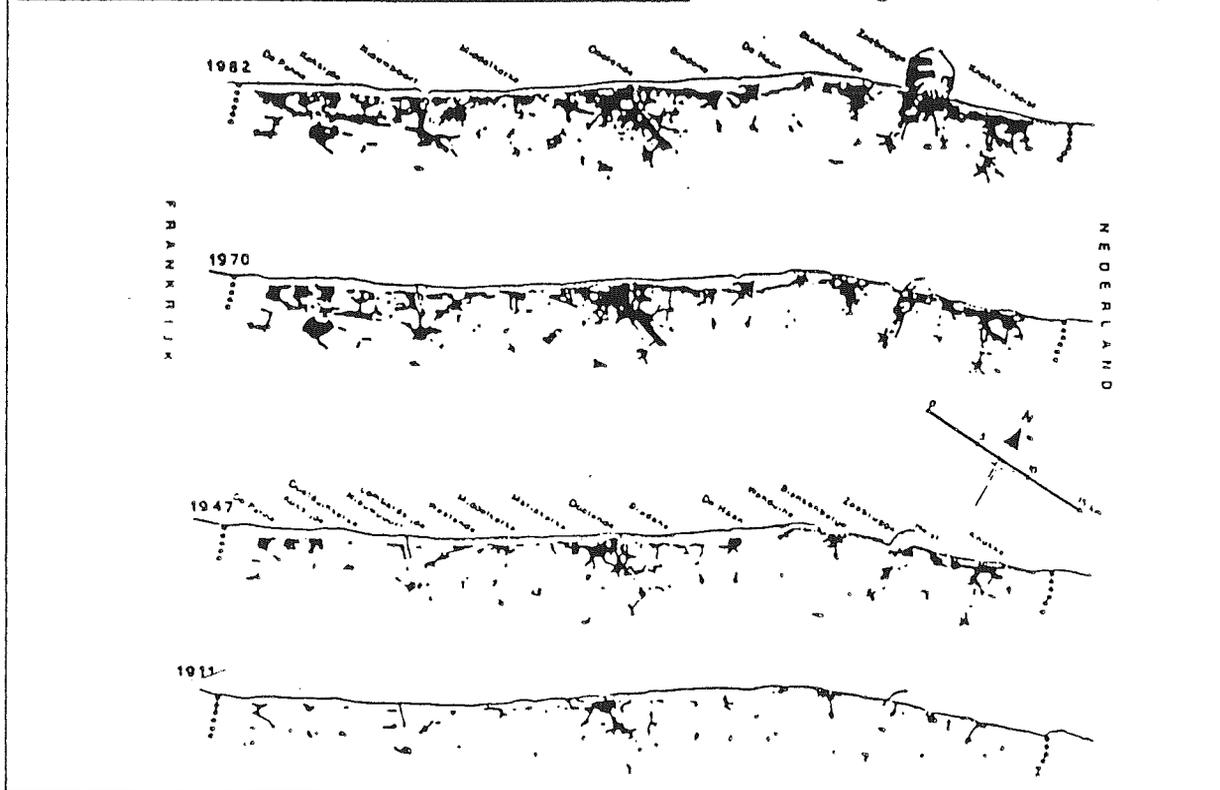
4

**Doc. 25-A : Urbanisation de la côte belge : Nieuport et les environs au début du XVIII<sup>e</sup> s.**

Source : Archives générales du Royaume - Bruxelles 1986 - coll. photographique n° 6288



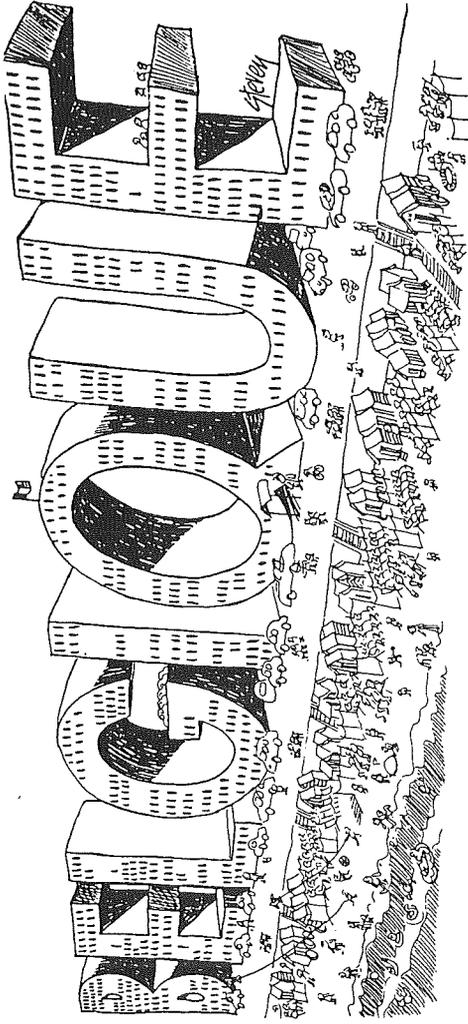
**Doc. 25-B : Urbanisation de la côte belge au XX<sup>e</sup> s.** source : *The Belgium coast*, C. Vermeersch, 1985



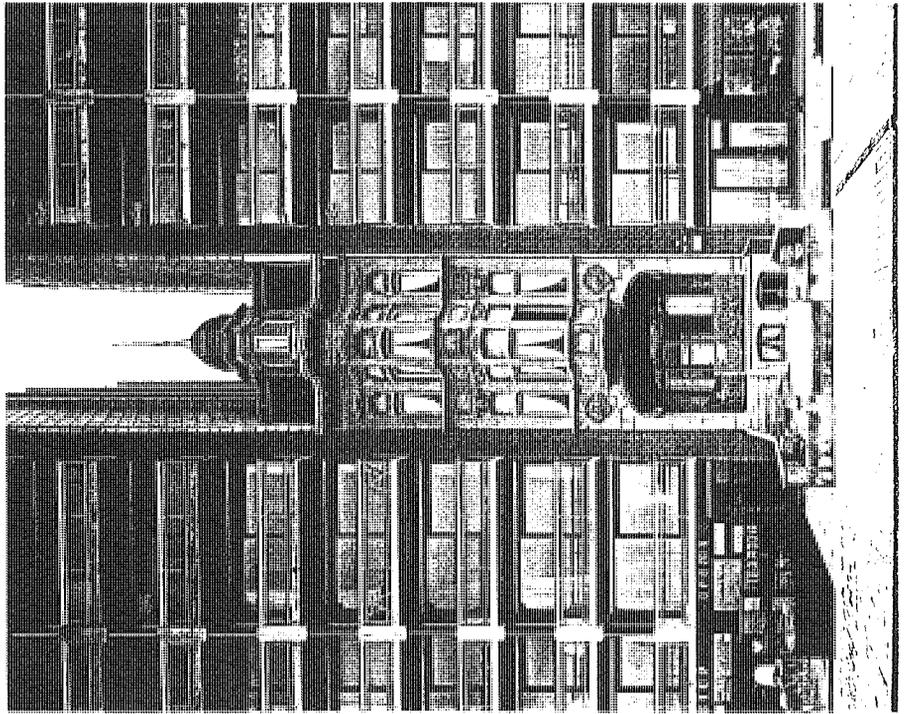
**Doc. 26: Dignes d'hier et d'aujourd'hui**

Source : 1. Extrait de P. BLANCHARD, *La Flandre (1904)* 2. Caricature de Steven, *La Maison, 1969*  
 3. Middelkerke, la villa Doris et 4. Blankenberge, la digue vers 1895 dans *Histoire d'eau*.

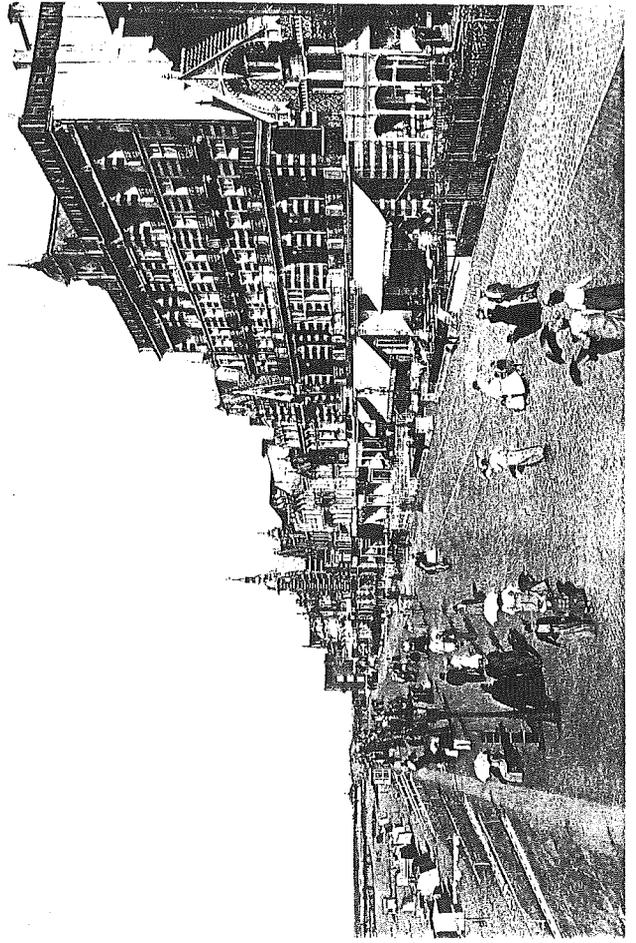
1.<sup>49</sup> Devant les anciennes cités, qui risquaient juste leur beffroi ou leur tour d'église par-dessus les dunes, des files de maisons se sont établies au bord même de la mer, sur le dos des monticules: hôtels énormes, aussi vastes que les grands hôtels de ville flamands, villas de tous styles, hautes et brillantes, véritables défilés aux vents et aux vagues. La côte, inhospitalière, s'est peuplée; elle devient une rue luxueuse et animée ...<sup>49</sup>



2.



3.



4.

**Doc. 27 : Nieuwpoort (Nieuport) - extrait de la carte au 1/20 000 (12-5/6) - 2000**  
IGN, Bruxelles



**Doc. 28-A: Nieuwpoort - les débuts d'une station***d'après P. Gordts, Histoire d'eaux, p. 290-291*

Vers 1850, le tragique déclin des activités portuaires avait cassé le ressort économique de la ville de Nieuport. Le coup financier n'en fut que plus dur lorsqu'en 1862, l'armée quitta également la ville. Mais à cette époque, Ostende, Blankenberge et Heist découvrirent dans les bains de mer une importante source de revenus, de sorte que l'administration communale vit une opportunité dans ce nouvel engouement qui s'emparait des gens aisés.

Le 21 avril 1864, la Société des Bains de Mer fut fondée à l'initiative du tout nouveau bourgmestre Louis Meyne avec pour objectif l'aménagement d'un service de bains le long de la mer du Nord. Toute la rangée de dunes, y compris la plage située sur le territoire d'Oostduinkerke, appartenait depuis 1830 au patrimoine d'une famille de grands propriétaires, la famille Crombez de Tournai. A la demande des autorités communales, la veuve Crombez-Lefebvre céda une partie de ces dunes et le 21 juillet 1864 déjà, on inaugura solennellement un Pavillon des Bains improvisé. Un A.R. permit l'exploitation d'un service de bains sur une distance de 500 mètres à l'ouest de l'embouchure de l'Yser.

Jusqu'à l'été 1867, les premiers baigneurs furent logés dans les auberges de Nieuport-Ville bien que la jeune station de Nieuport-Bains pouvait déjà s'enorgueillir de deux hôtels. Grâce à la construction d'une route, la Route des Bains (1865), la liaison difficile entre la ville et la station balnéaire fut sensiblement améliorée. Ce n'est qu'à partir de 1869, lorsque la ligne de chemin de fer Dixmude-Nieuport fut prolongée jusqu'à Nieuport-Bains, que le nombre de vacanciers augmenta considérablement. La première villa apparut en 1867; elle appartenait au fils et héritier de la veuve Crombez.

En 1890, 26 ans après sa création, la station balnéaire comptait à peine 6 hôtels et 30 villas. Pourtant Nieuport-Bains semblait réunir toutes les qualités nécessaires : une plage de sable fin, de vastes dunes soigneusement plantées, deux majestueuses estacades à l'embouchure de l'Yser, de bonnes liaisons intérieures et locales (le train à vapeur passait à même la digue), et un prix dérisoire des terrains à bâtir. Benjamin Crombez lui-même n'était pas étranger à cet état de choses. Convaincu que Nieuport-Bains devait s'élever au rang de station balnéaire unique en son genre et réservée à l'élite, il n'avait vendu des terrains à bâtir qu'aux familles qu'il connaissait ou qu'il estimait suffisamment distinguées et fortunées. De plus, il n'existait aucun règlement général de bâtisse avant 1893. Chaque contrat de vente précisait la destination de chaque parcelle et toute une série de restrictions et d'obligations allant du style de la construction au matériau à utiliser. On interdit l'installation de tout commerce ou débit de boisson sur la digue. La "haute société" qui y séjournait ne pouvait en aucun cas être dérangée par le bruit...

La création en 1893 de la S.A. de Nieuport-Bains par Crombez et l'entrepreneur bruxellois Wouters-Dustin n'apporta pas le dynamisme escompté, malgré le prix dérisoire des terrains et l'existence d'un plan de lotissement (qui conservait le damier rigide conçu à l'époque par Crombez). ... En 1902, presque 40 ans après sa fondation, Nieuport-Bains comptait exactement 83 villas, 7 hôtels, 7 magasins, 3 cafés et 1 casino. Malgré l'aménagement progressif de meilleures voies d'accès, le lieu resta relativement isolé des cités balnéaires situées plus à l'est... Vers 1908, la S.A. de Nieuport-Bains fit faillite. Six ans plus tard, la station balnéaire fut rasée par les combats...

**Doc. 28-B: Nieuwpoort, les rives de l'Yser***Source : Itinéraire de la côte et de son arrière pays, p. 59*

Sur la rive droite du chenal de l'Yser, la réserve naturelle du Ijzermonding (16 ha) offre un paysage relique de slikkes et de prés salés que l'on aurait aussi pu observer dans les polders si les hommes ne les avaient pas endigués. Ce sont, avec le Zwin, les dernières slikkes (vasières) et schorres (prés salés) de notre côte.

A l'arrière de la réserve, le port de plaisance.

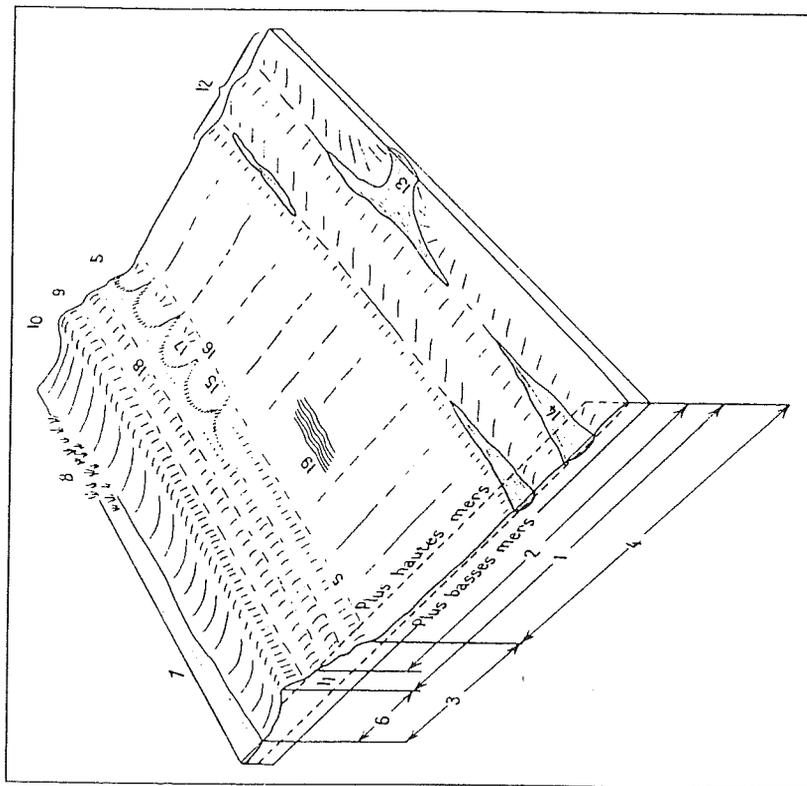
Créé en 1961, le premier bassin (3,5 ha - 450 bateaux) faisait partie, avant 1940, du port de pêche avec la minque. Le second (1969) accueille 300 bateaux. Le troisième, Novus Portus (12,5 ha, 1200 bateaux) fait de Nieuport le plus grand port de plaisance de Belgique.

Sur la rive gauche, s'implantent des habitations sociales et des villages- vacances.

**Doc. 29 : Mer-plage-dunes, des milieux interdépendants et fragiles**

2. PIRAZZOLI P.A., *Les littoraux*, p. 56 →

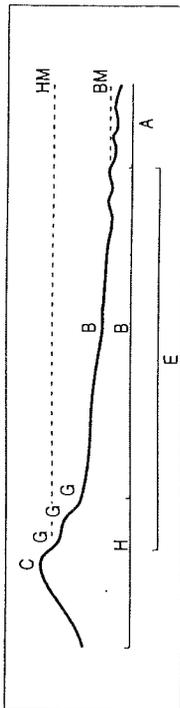
1. GUILCHER A., *Morphologie littorale et sous-marine*, p.57



**Terminologie des plages.**

1. Plage. - 2. Estran. - 3. Cordon littoral. - 4. Bas de plage. - 5. Ligne de flexion. - 6. Revers du cordon.
7. Etang de barrage. - 8. Marais. - 9. Gracins de plage. - 10. Crête de plage. - 11. Trait de côte.
12. Crêtes et sillons pré littoraux. - 13. Chenal de bas de plage. - 14. Mare de sillon pré littoral.
15. Croissant de plage. - 16. Corne. - 17. Creux. - 18. Tête. - 19. Rides de plage.

**Profil transversal simplifié d'une plage**



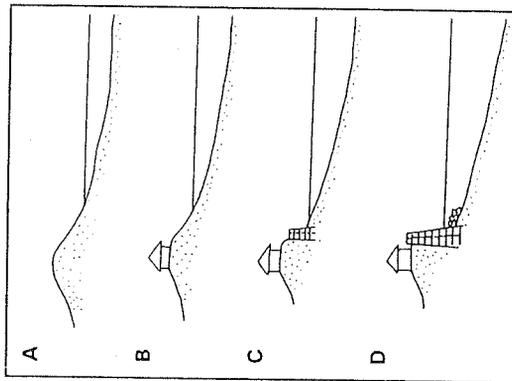
HM : plus hautes mers. BM : plus basses mers. H : haut de plage et dune bordière. B : bas de plage. A : avant-plage avec crêtes et sillons pré littoraux. E : estran. C : crête de plage. G : gradin de plage.

Le profil d'une plage est essentiellement mobile, pour s'adapter aux changements des conditions hydrodynamiques. Lors des tempêtes, les vagues sont hautes et cambrées et, après leur déferlement, le courant de

retrait a une puissance supérieure à celle du jet de rive ; ces vagues tendent à entraîner des matériaux sur l'avant-plage, faisant démaigrir la plage. Par houille de beau temps, par contre, les vagues sont moins hautes et moins cambrées ; elles déferlent plus près du rivage et l'énergie du jet de rive dépasse celle du courant de retrait ; les matériaux tendent alors à se déplacer de l'avant-plage vers la plage, qui engraisse.

**Effets dommageables pour la conservation d'une plage d'une construction en bordure même du rivage.**

- A : A l'origine existent une plage et une dune bordière en état d'équilibre dynamique.
- B : On édifie une maison sur la dune bordière pour se trouver à proximité même de la plage.
- C : Le sort naturel d'une dune bordière est d'être partiellement érodée lors des tempêtes et restaurée pendant les périodes de beau temps. Pour mettre la maison à l'abri de l'action destructive des vagues, un mur de protection est érigé. En interdisant tout échange de matériaux entre la dune et la plage d'une part, en renforçant la turbulence de l'eau d'autre part, il déclenche un démaigrissement et un recul de la plage.
- D : Le mur de protection étant bientôt soumis à l'impact direct des vagues, il faut le renforcer tandis que la plage finit par disparaître.



**3. PASKOFF R., *Les littoraux - Impact des aménagements sur leur évolution***

**Doc. 30 : Mer-plage-dunes, des milieux interdépendants et fragiles (suite)**

- Le fond de la Mer du Nord est essentiellement constitué de sables et, par endroits, de graviers, là où le courant est fort, ou de vase, lorsque le courant résiduel est faible. Les sédiments, constamment remis en suspension par les courants et les vagues contribuent à la turbidité élevée de nos eaux côtières...
- Nos plages sont des accumulations littorales de sédiments libres de taille variable, mélanges de grains de silice et d'argile, dont la présence est essentiellement due à un apport fluvial, et de fragments de coquillages, de squelettes calcaires et de matières organiques provenant des organismes marins. Ces matériaux meubles ont été pris en charge par les vagues et par les courants marins littoraux ... Le profil des plages est très mobile et sans cesse remanié en fonction des variations de la force des vagues et de la taille des matériaux. Ainsi, des vagues modérées permettront l'accumulation de matériaux et les plages seront en phase d'accroissement ; par contre des vagues plus fortes et destructrices feront reculer la plage par érosion.

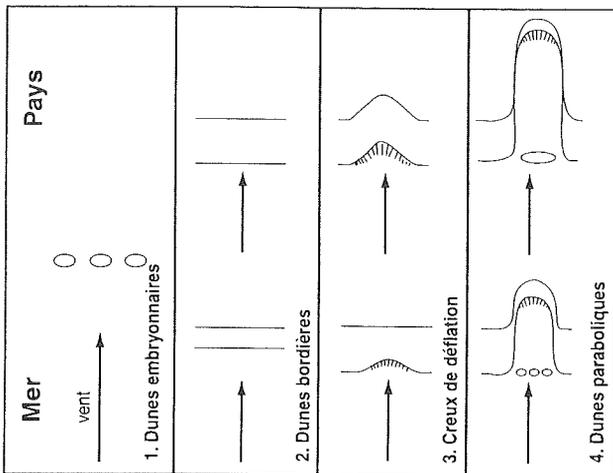
Largeur* des plages à marée basse	
Knokke-Heist.....	250 m
Heist.....	235 m
Blankenberge.....	300 m
Wenduine.....	250 m
Le Coq.....	287 m
Ostende.....	275 m
Westende.....	350 m
Nieuport.....	325 m
Oostduinkerke.....	550 m
Coxyde.....	250 m
La Panne.....	360 m

La largeur de la plage est variable : elle résulte du marnage et de la pente, qui elle-même est fonction de la quantité de matériaux disponibles, de l'énergie des vagues et des courants qui vont les déplacer.

\* largeur mesurée sur carte topographique, à hauteur du centre de la station balnéaire. Il s'agit de mesures ponctuelles et non pas de valeurs moyennes ou maximales ; ainsi c'est à La Panne, à hauteur du Westhoek, que l'on trouve la plus large plage du pays.

**4. Extraits de l'itinéraire de la côte et de son arrière pays**

- Le cordon dunaire qui borde le littoral belge est constitué de dépôts éoliens sableux récents. Large de 50 à 2500 mètres, il forme un relief dont l'altitude excède rarement 20 mètres, mais qui domine polders et plage.
- La formation des dunes en bord de mer nécessite certaines conditions :
  - une source de sable suffisante : en l'occurrence, la plage ;
  - un agent de transport : le vent, vecteur indispensable, qui doit avoir une vitesse minimale pour prendre le sable en charge.
 Par ailleurs, l'eau (vagues, courants marins) intervient en tout début de la chaîne.
  - un obstacle : à chaque marée haute, la mer abandonne du sable et des débris divers. Ce dépôt est appelé laisse de haute mer. Dans la laisse de plus haute mer (lors des marées d'équinoxe), rarement immergée et riche en matières organiques, germent des plantes halophiles, capables de résister à un enfoncement perpétuel par le sable en se régénérant continuellement. Le vent transportant du sable est ralenti par cette végétation formant localement obstacle ; il perd donc de sa force et dépose un peu de sable. Les petites buttes ainsi générées sont les dunes embryonnaires... (voir schémas ci-contre).
- La dune bordière est une forme vivante, essentielle à l'équilibre de la plage. Toute atteinte, par défaut d'approvisionnement en sable ou par l'édification de constructions, peut entraîner une érosion.
- La lutte contre ce phénomène peut prendre différentes formes : apport artificiel de sable, plantation d'oyats pour fixer le sable, pose de fascines (fagots) et de filets pour arrêter le sable transporté par le vent, pose de clôtures autour de portions de dunes afin d'en interdire l'accès aux touristes (piétinement, véhicules tout terrain).



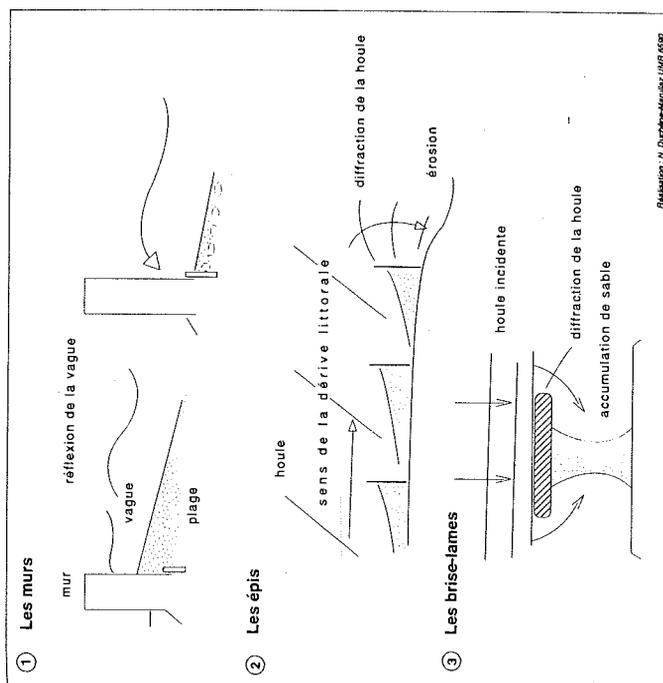
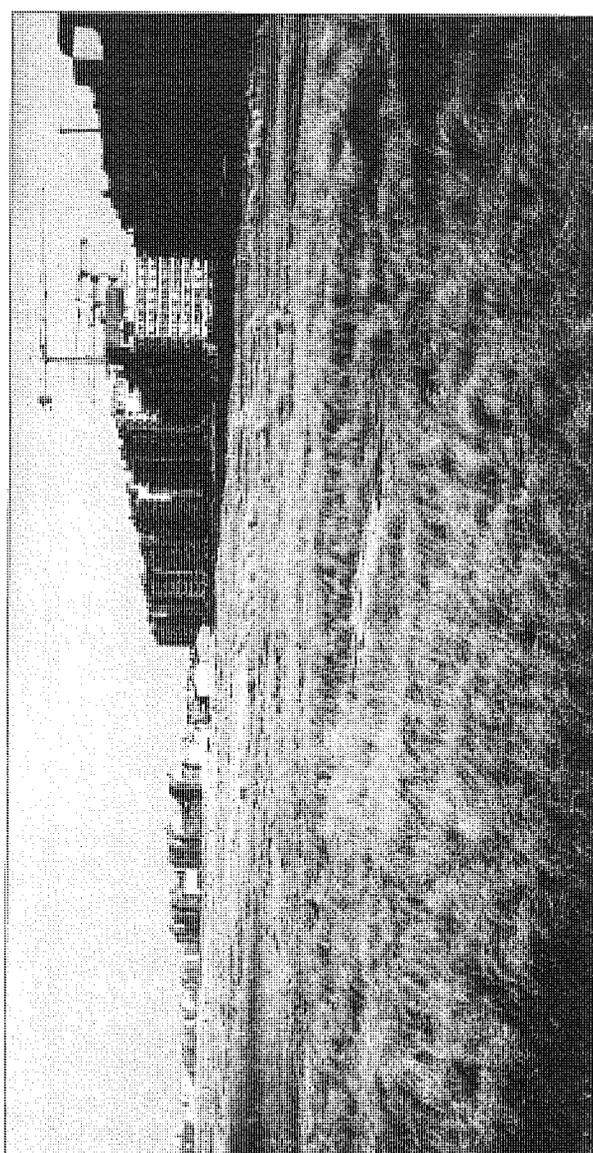
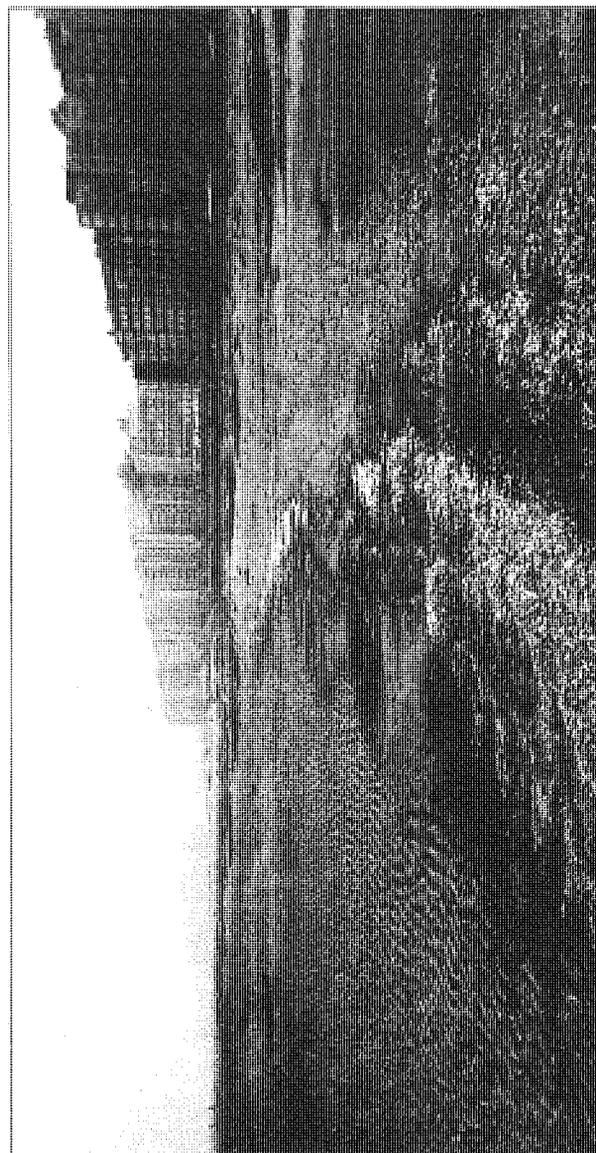
Processus du développement dunaire  
Source : Ranwell, 1972 (in Boorman, 1977)

**Doc. 31 : Mer-plage-dunes, des milieux interdépendants et fragiles : les courants**

5. Influence des courants marins

- ← Photos de la plage de Heist :  
 - en haut, en décembre 1995  
 - en bas, en janvier 1999  
*Kust en polder, Prov. West-Vlaanderen, p.102*

Les effets des ouvrages de protection côtière  
 A. MIOSEC, p. 47  
 ↓



### Doc. 32 : Les marées au littoral belge

Le régime des marées de la côte belge s'explique en partie par les mécanismes généraux responsables des marées. Les amplitudes des marées (ou marnage) y sont donc influencées suivant un cycle de 14 jours, par la position relative de la lune et du soleil par rapport à la Terre. Lors de la marée de morte-eau (environ 2 jours après le premier quartier de lune et 2 jours après le dernier) l'amplitude est plus réduite. Elle croît jusqu'au maximum en période de vive eau (environ 2 jours après la nouvelle lune et 2 jours après la pleine lune). Le retard de la marée d'au moins 2 jours (environ 52 heures), appelé "âge de la marée", s'explique par les perturbations nées de la distribution des continents dans l'hémisphère boréal.

Aux équinoxes, le soleil et la lune sont proches de l'équateur céleste et à leur distance moyenne ; leur influence combinée est plus grande.

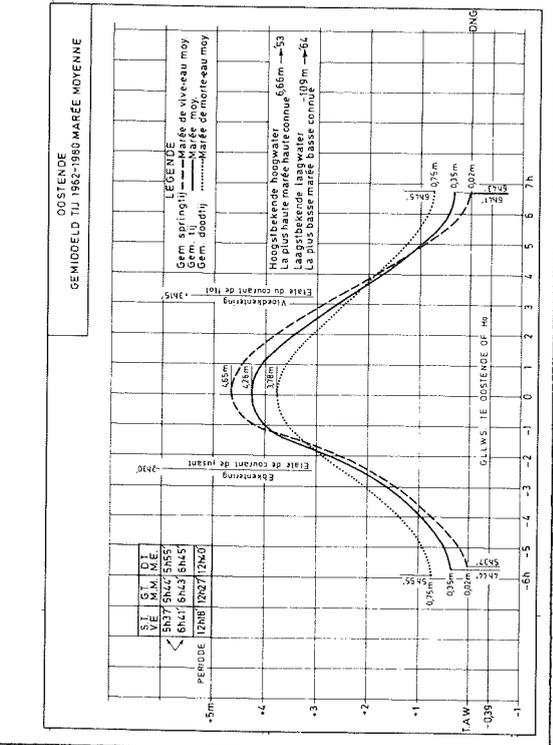
d'après le Deuxième Atlas de Belgique, Planche IV. 4

Mais le régime des marées de la côte belge est intégré dans une amphidromie qui existe dans la partie méridionale de la mer du Nord. Le mouvement de marée assez puissant dans la mer du Nord est produit par des ondes de marée libres. Celles-ci ont leur origine dans la propagation de la marée océanique. L'onde de marée libre de l'océan Atlantique pénétrant par le nord se transforme en une onde de type stationnaire à la suite de son rebondissement contre les différentes côtes.

Une amphidromie naît généralement d'une action transversale (accélération de Coriolis ou quelque autre onde de marée) sur une onde stationnaire, ce qui réduit en fait les lignes nodales à un certain nombre de point nodaux, appelés aussi points amphidromiques ( 51°41' N - 3°E, et 55°31' N - 5° 42' E.) ; le marnage y est nul. Une onde de marée tourne autour de ces points dans le sens opposé à celui des aiguilles d'une montre. Cette théorie explique les mouvements des marées le long de la côte belge. Des zones d'égal marnage peuvent être délimitées par des courbes fermées autour du point amphidromique.

Sous l'influence de facteurs météorologiques il peut se produire des gonflements ou des creux dans la marée : au littoral belge on observe généralement un gonflement par vents du nord, de nord-ouest et d'ouest. Une haute pression barométrique abaisse le niveau de la mer, une basse pression le relève.

On peut admettre comme règle générale que le flot débute environ deux heures avant la haute mer et persiste jusqu'à environ trois heures après la haute mer ; de même pour le jusant par rapport à la basse mer. D'autre part, le courant de marée, qui le long de la côte belge tourne toujours dans le sens contraire des aiguilles d'une montre, prend graduellement des directions différentes.



**Doc. 33-A : "Pour que la mer échoue sur le sable"**Source : *Le Soir*, 27.12.2000

Dans le cadre des travaux visant à renforcer les défenses des communes de la côte belge face aux assauts de la mer, le ministère flamand des Travaux publics a décidé de s'attaquer au tronçon entre Raversijde et Middelkerke. Il s'agit, en effet, d'un des rares endroits, où par marée haute, la mer bute encore contre la digue.

Pour l'été 2002, on y aura construit une plage artificielle de 7 km, qui gardera la mer au moins 50 mètres de la digue par marée haute. Coût de l'opération : 300 millions. Cette dépense, cependant est provisoire, compte tenu

de l'approvisionnement régulier en sable que nécessitera ce nouvel espace.

Mais ces travaux ont également un intérêt touristique. C'est que l'on disposera d'une nouvelle plage à plein temps dans une zone riche en campings, situés pour la plupart derrière les dunes entre le domaine de Raversijde et Middelkerke. Reste à voir si cette dernière commune prendra en charge la création de nouveaux postes de sauveteurs de plage, dans cette zone où actuellement la baignade est interdite.

**Doc. 33-B: "La nouvelle plage sera prête pour 2003"**Source : *Le Soir*, 04.10.2001

**Ostende va disposer d'une nouvelle plage, longue de 900 mètres et large de 100 mètres à marée haute, entre le casino et la nouvelle estacade, qui s'élancera, elle, sur 400 mètres, en mer, à hauteur de la rue des Capucins.**

Ostende expose au public les projets de travaux d'infrastructure qui vont profondément modifier l'aspect d'un kilomètre de côte. Coût du projet jugé indispensable et de la plus haute priorité : 1,5 milliard FB (37 millions d'euros).

Bernard De Putter, directeur du ministère flamand des Travaux publics, section "Côte", s'explique : *"Depuis la terrible tempête du 1<sup>er</sup> février 1953, qui inonda le centre-ville, seuls des travaux de protection ont été effectués, du côté des bassins de pêche. Faute de crédits, le projet avancé en 1986 pour protéger Ostende contre les forces marines par la création d'une plage artificielle avait sans cesse été repoussé. Aujourd'hui, nous ne pouvons plus attendre. Chaque siècle, le niveau de la mer monte de 15 cm. Or la digue actuelle date d'il y a deux siècles."*

Pour la plage artificielle, large de 100 mètres à marée haute et de 300 mètres à marée basse, on prévoit un apport de 2 millions de mètres cubes de sable, acheminé via pipeline depuis les bancs de sable en mer. Au pied de la digue, la couche de sable atteindra plus de cinq mètres d'épaisseur, couvrant la plus belle partie des trois brise-lames existants. Afin d'empêcher tout ce sable d'être drainé à nouveau au large par les vagues, une dune sous-marine en gravier sera construite parallèlement à la côte.

Plus spectaculaire encore que la création d'une nouvelle plage, on a prévu la construction d'un môle en béton qui s'élancera sur 400 mètres en mer, à hauteur de la rue des Capucins, où il remplacera l'actuel brise-lames. Ce môle constituera, dans une deuxième phase, la nouvelle entrée du port d'Ostende. L'ouvrage d'art sera muni d'une structure en métal et en bois noble, formant une digue-promenade large de huit mètres, ouverte au public, avec à son extrémité un "Grand Café".

Soucieux de maintenir l'attrait spectaculaire des vagues déferlant contre la digue, tout en neutralisant complètement leur danger, les ingénieurs ont prévu la construction d'un escalier à plateaux, à hauteur du monument des Gens de la mer. On est néanmoins en droit de se demander si ces plateaux, facilement accessibles, ne remplaceront pas, dans les plus brefs délais, les tragiques "escaliers de la mort", par lesquels descendaient à marée haute des fêtards. Des dizaines d'entre eux ont payé cette audace de leur vie.

Dès l'achèvement du projet de protection d'Ostende, on envisage déjà la construction d'une nouvelle digue, entre le casino et le nouveau môle, où les voitures n'auraient plus leur place, mais avec un parking souterrain.

**Jusqu'au 15 octobre, enquête publique dans le cadre du rapport d'incidences.**

**Printemps 2002, début de la construction du môle - fin de chantier prévue pour 2004.**

**Apport de sable pour la plage artificielle : fin de la première phase prévue pour 2002.**

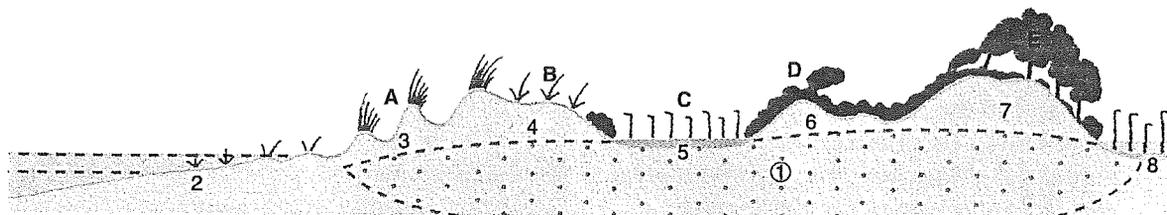
**Doc. 34 : Les dunes, réserve d'eau potable** *Source : Itinéraire de la côte et de son arrière pays, p.34*

Grâce à leur structure poreuse et à leur position surmontant les argiles poldériennes imperméables, les dunes littorales constituent en Flandre maritime de précieux réservoirs d'eau douce. Cette eau naturellement filtrée par les sables ne subit qu'un faible traitement avant distribution....

Ce n'est qu'en 1924, dans un contexte de développement touristique, que les communes d'Adinkerke, La Panne, Nieuport, Furnes et Oostduinkerke fondèrent une intercommunale de distribution d'eau. Les dunes de Cabourg, déjà exploitées antérieurement comme réserve d'eau potable par l'armée belge, ont constitué le premier site de captage de l'intercommunale. Un second site fut mis en exploitation à la fin des années '40 dans le Doornpanne, et agrandi

dans les années '60. C'est au cours de cette période de consommation croissante que de nombreuses communes de l'ancien Veurne-Ambacht rejoignirent l'intercommunale et qu'un nouveau point de captage fut ouvert (1967) à la limite naturelle du Westhoek.

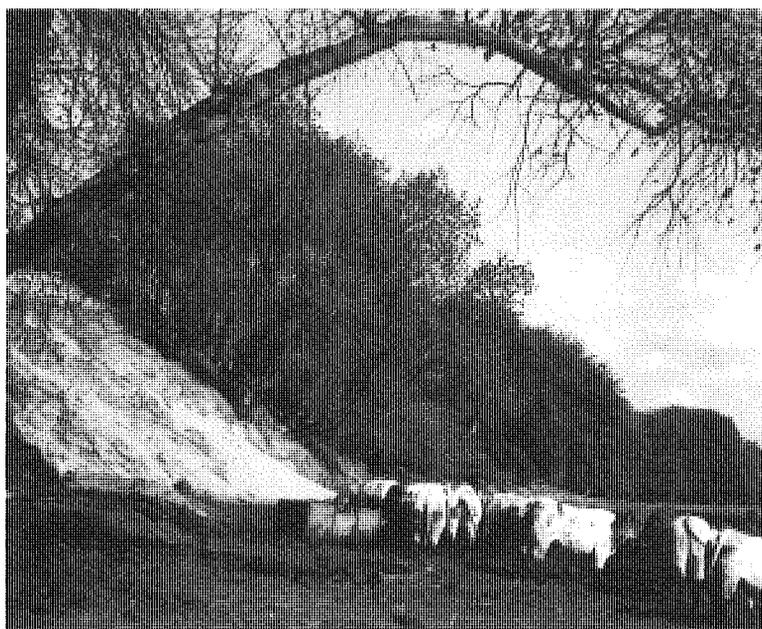
Depuis le début des années '70, la consommation dépasse la production, ce qui contraint l'I. W. V. A à acheter une partie de l'eau (1/3 de ses besoins) à un autre producteur. Les captages posent cependant un certain nombre de problèmes : en abaissant la nappe phréatique, ils assèchent le sol dunaire et modifient considérablement certains écosystèmes, notamment ceux des panes dunaïres. Aujourd'hui, des mesures sont prises pour limiter ces inconvénients.



*Coupe schématique à travers un cordon dunaire.*

1. *Sable mouillé par de l'eau douce.* 2. *Plage.* 3. *Dune mobile.* 4. *Dune grise fixée par des mousses avec une végétation herbacée ouverte.* 5. *Dépression humide permanente (panne).* 6. *Dune fixée occupée par des fourrés.* 7. *Forêt installée sur dune ancienne.* 8. *Polders.*

A. *Oyat - Euphorbe maritime - Liseron marin - Panicaut maritime* B. *Phléole des sables - Pensée - Orpin âcre - mousses* C. *Bouleau - argousier* D. *Argousier - Géranium - Douce amère E. Peuplier - Bouleau*



Contact dunes du Oosthoek / polders  
photo M.B.

**Doc. 35 : Dunes et appétits immobiliers***Source : Itinéraire de la côte et de son arrière pays, p. 38*

En 1957, 340 hectares de dunes contiguës à la frontière française furent achetés par l'Etat et érigés en une réserve naturelle appelée le Westhoek. Entre celle-ci et la localité restait encore une centaine d'hectares de dunes non protégées et appartenant à l'Intercommunale I.W.V.A., à la commune et à des particuliers. Malgré toutes les revendications et l'attention accordée par des naturalistes à ces dunes non protégées, celles-ci furent largement la proie des appétits immobiliers.

Ainsi, en 1972, l'année de la mise en oeuvre du plan de secteur, on lotit rapidement plusieurs

dizaines d'hectares de ces dunes et on traça de nouvelles voiries. Le plan de secteur, adopté définitivement 4 ans plus tard, entérinera cette situation.

Les bâtiments furent érigés à la fin des années 70 avec la complaisance de certains élus communaux, en débordant de la zone pouvant accueillir de l'habitat au nord et au sud, et ceci en grignotant les zones vertes contiguës et en ne respectant pas le recul imposé par rapport à la plage, dans l'alignement de la digue. Ils constituent un paysage bâti très différent de celui de l'ancien La Panne.



En haut : la réserve du Westhoek depuis l'entrée est  
(vue vers le sud)

En bas : les hébergements contigus (vue vers la mer)

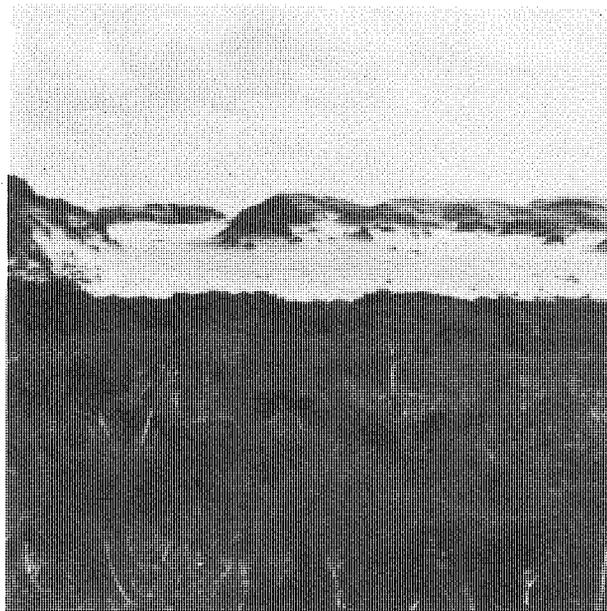
Photos : MB

**Doc. 36-A : Réserves naturelles du littoral belge** *d'après Le Soir, carte touristique du littoral, 2001*

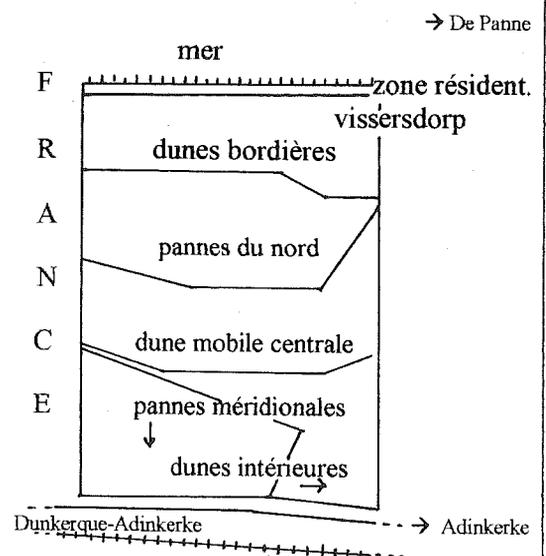
- **Réserve naturelle "De Ijzermunding"** - Nieuwpoort - 16 ha occupant l'embouchure de l'Yser; composée de "slikken" et de "schorren" (marais salants). - 051. 545197
- **"Doornpanne"** - Koksijde - 157 ha, entre Koksijde et Oostduinkerke et en grande partie accessible aux visiteurs - 051. 532121
- **Réserve naturelle de l'Oosthoek** - De Panne - réserve communale de 60 ha, accessible par un sentier fléché.
- **Réserve naturelle du Westhoek** - De Panne - 340 ha comprenant deux cordons de dunes. Au centre se trouve le Sahara, une dune accessible aux promeneurs. Dernier paysage de dunes encore intact de la côte belge.
- **Le domaine Cabour et les Moères** - De Panne - zone de captage d'eau. Un petit musée illustre les techniques utilisées. 058. 521555 - Site web : [www.iwa.be](http://www.iwa.be)
- **La "Paelsteenpanne"** - Bredene - la plus grande panne de la côte orientale; elle héberge une importante avifaune.
- **Domaine "Hoge Dijken"** - Oudenburg - ancienne sablière de 52 ha - importante avifaune - 4 postes d'observation.
- **Réserve naturelle "De Kijkuit"** - De Haan - série de dunes ayant sauvé leur végétation originelle.
- **Dunes domaniales de Wenduine** - 157 ha de bois et de dunes avec sentiers balisés.
- **De Fonteintjes** - Blankenberge - 20 ha de marais dunaires rares.
- **Polder d'Uitkerke** - Blankenberge - réserve ornithologique de 1400 ha avec centre d'accueil et postes d'observation. 050. 416239
- **Parc Willems** - Heist - parc de 10 ha de dunes boisées, entre Heist et Duinbergen.
- **Le Zwin** - Knokke - reste d'un ancien bras de mer qui atteignait Brugge - 125 ha sont classés comme réserve naturelle - 050.607086 - site web : [www.zwin.be](http://www.zwin.be)

**Doc. 36-B : Réserve du Westhoek**

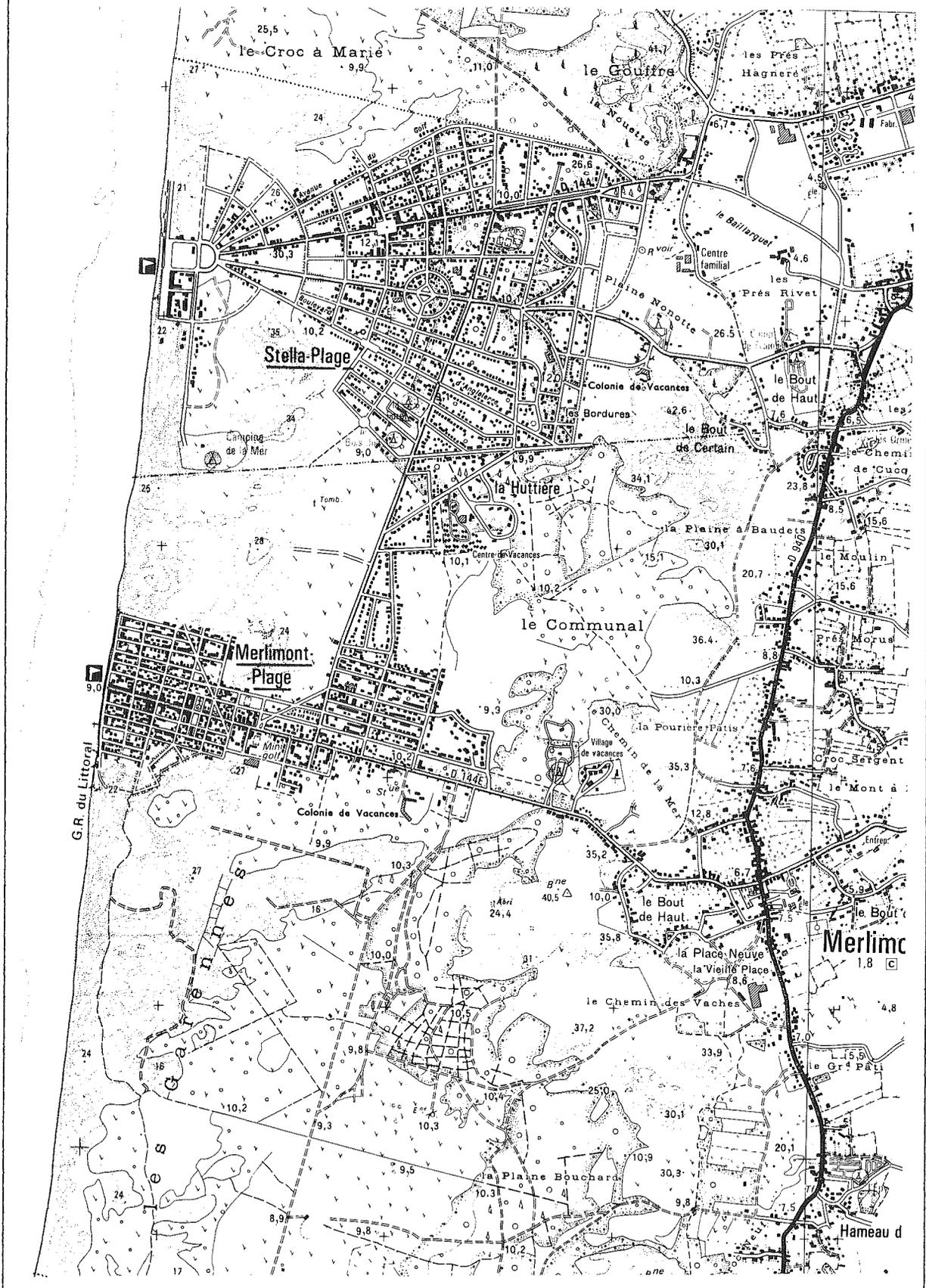
Photographie au sol



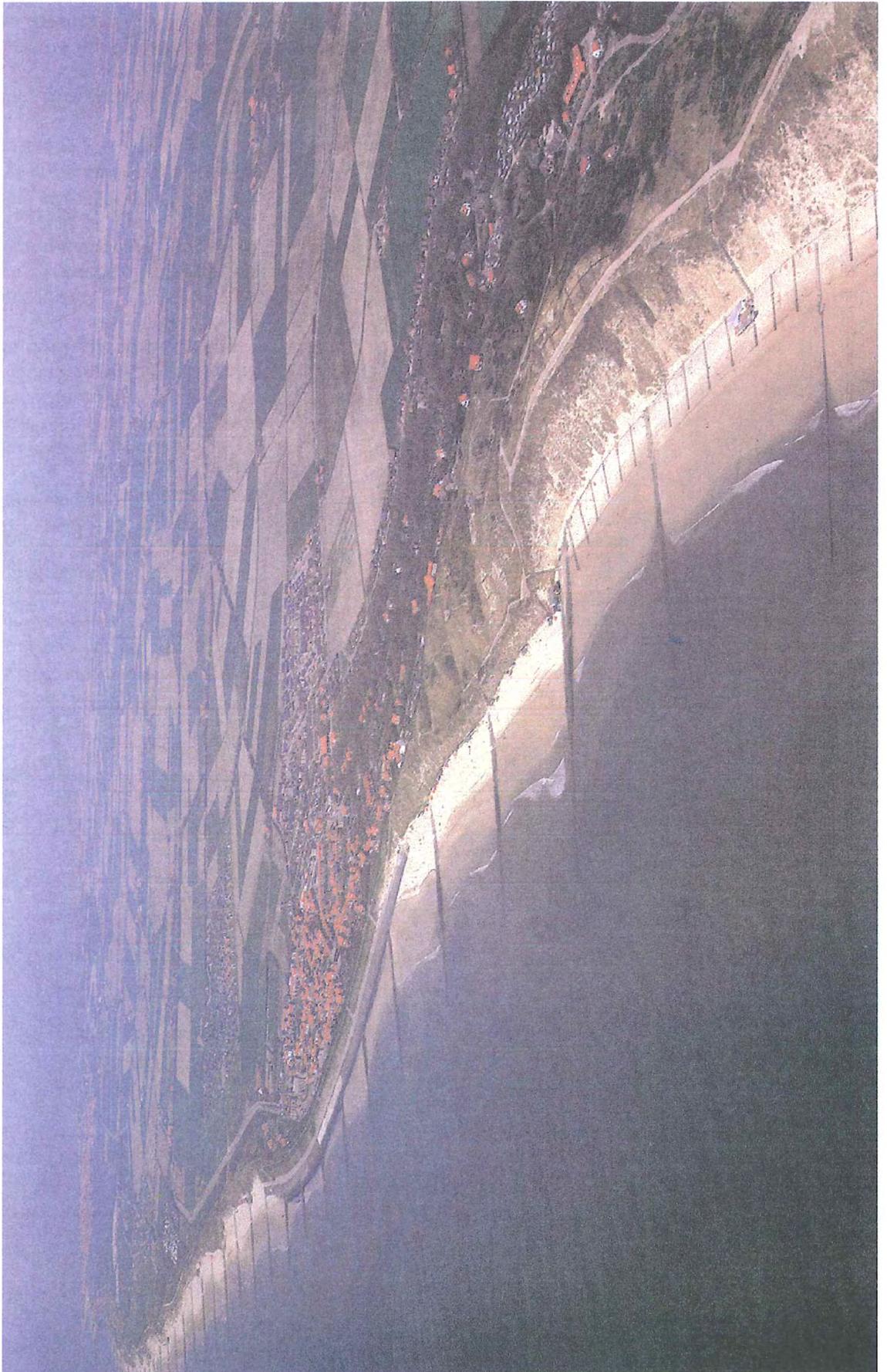
Plan général schématique



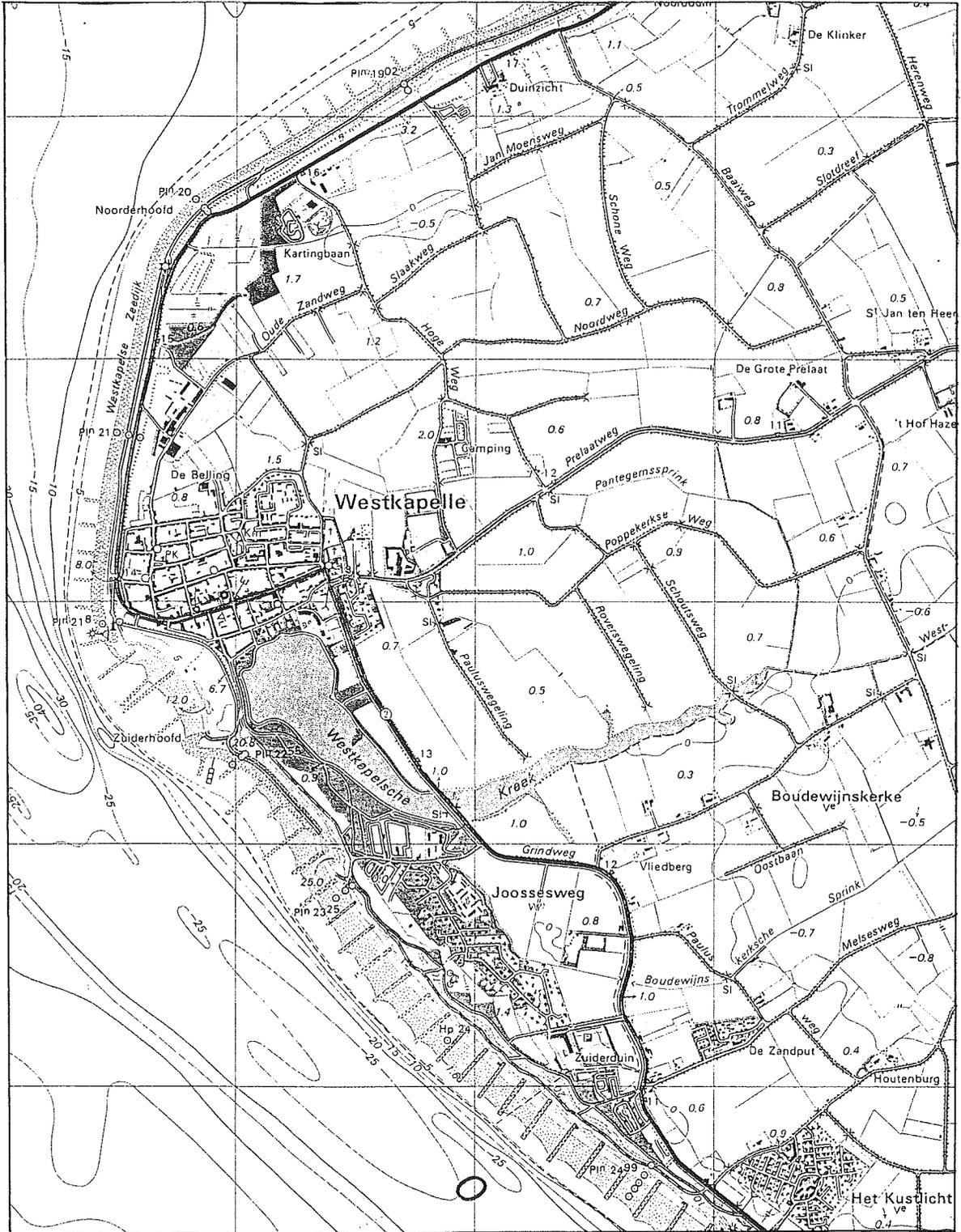
**Doc. 37 : Stella-Plage et Merlimont-Plage - extrait de la carte au 1/25 000 - Montreuil-Berck (2105 ET) - 1990** IGN, Paris



**Doc. 38 : Zoutelande-Westkapelle (Walcheren) - vue aérienne** *Source : Notre pays vu du ciel, coll. LEO, série 2*

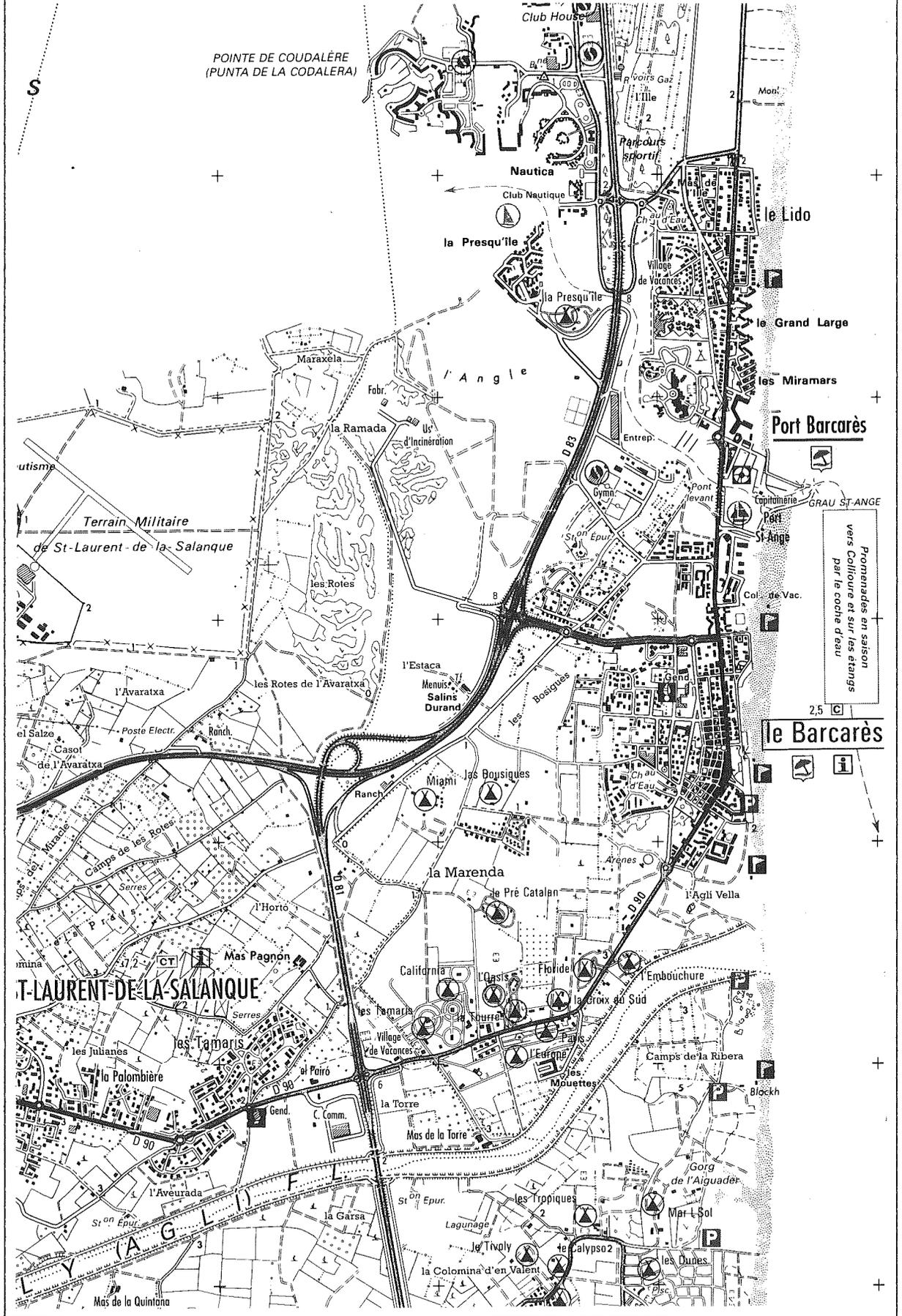


**Doc. 39 : Westkapelle (Walcheren) - extrait de la carte au 1/25 000 - feuille 48 A**  
*extrait de idg, 1994, p.35*



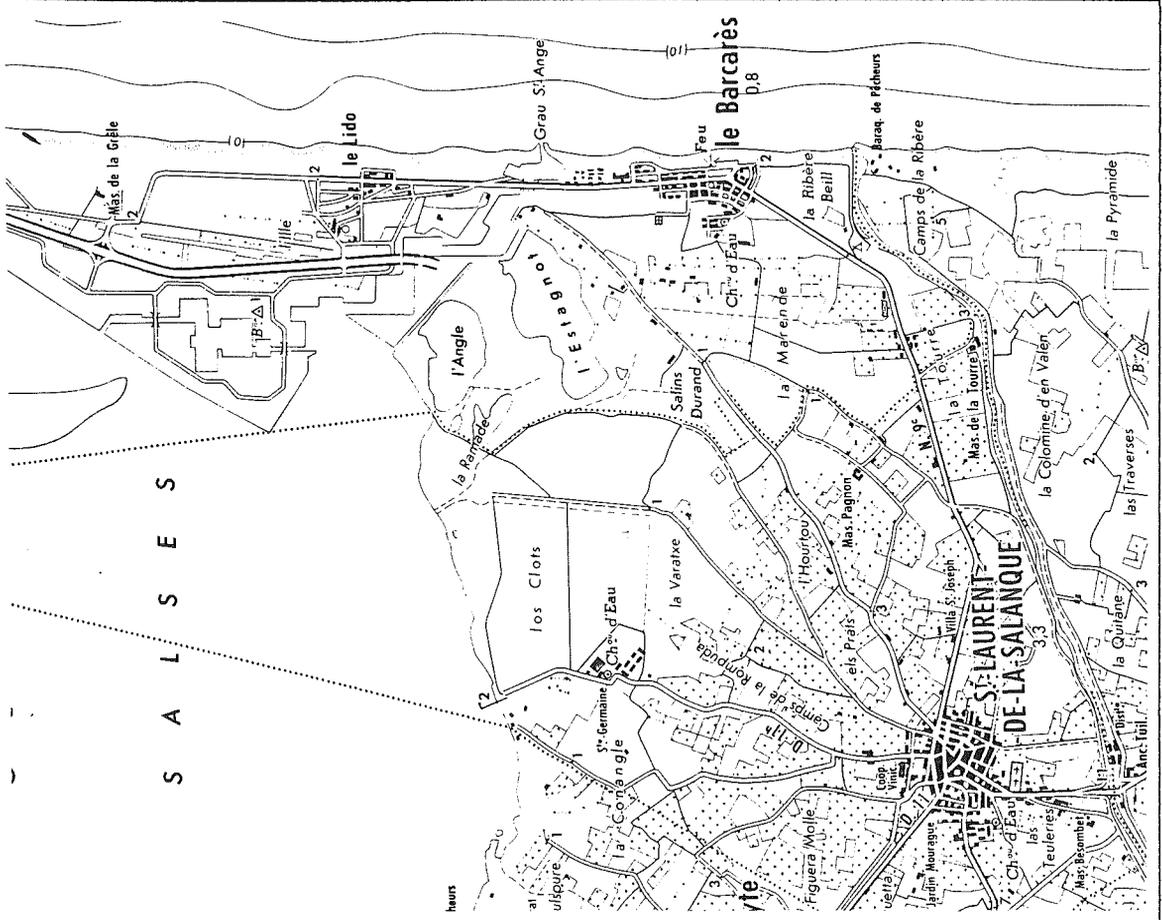
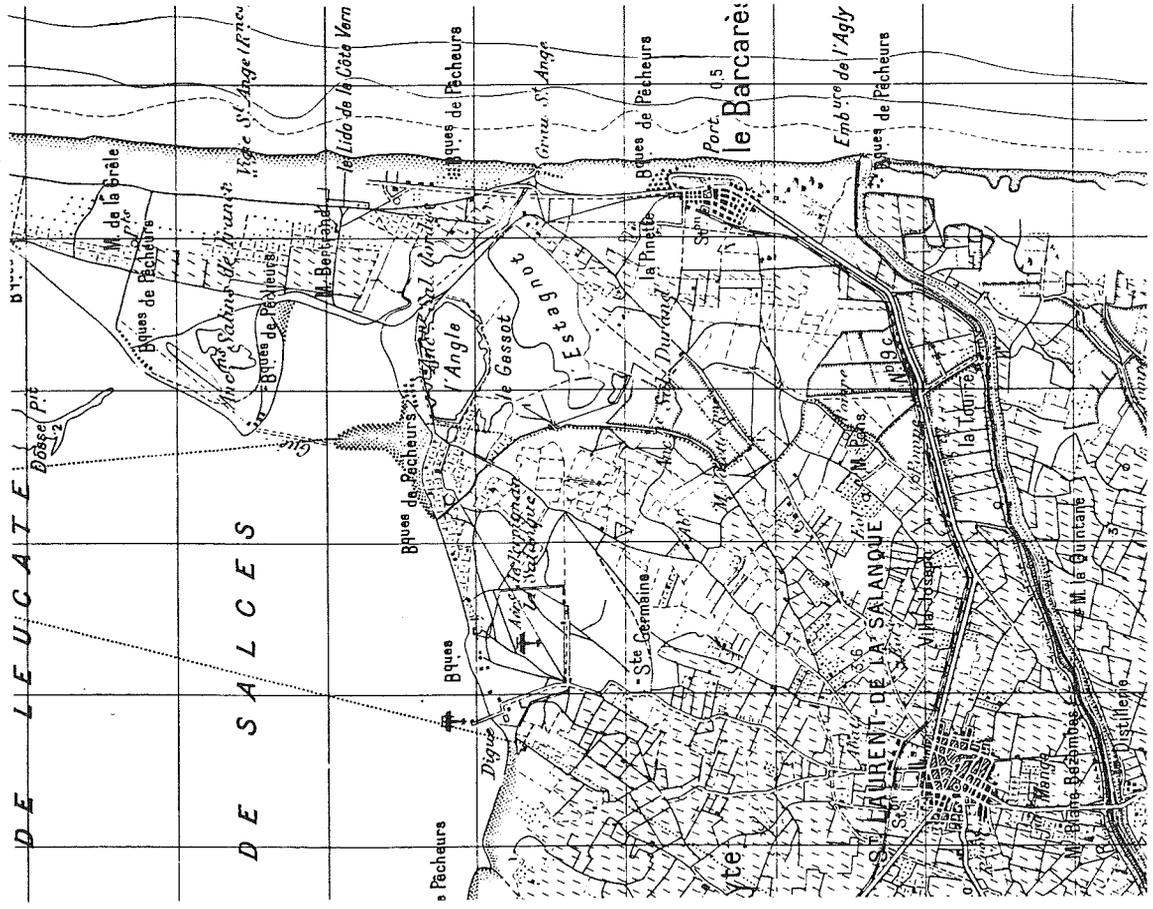
**Doc. 40 : Port Barcares - extrait de la carte au 1/25 000 - Perpignan (2548 OT) - 1996**

IGN, Paris



Doc. 41 : Port Barcares - extraits des cartes au 1/50 000 (feuilles de Perpignan) - 1936 et 1968

IGN, Paris

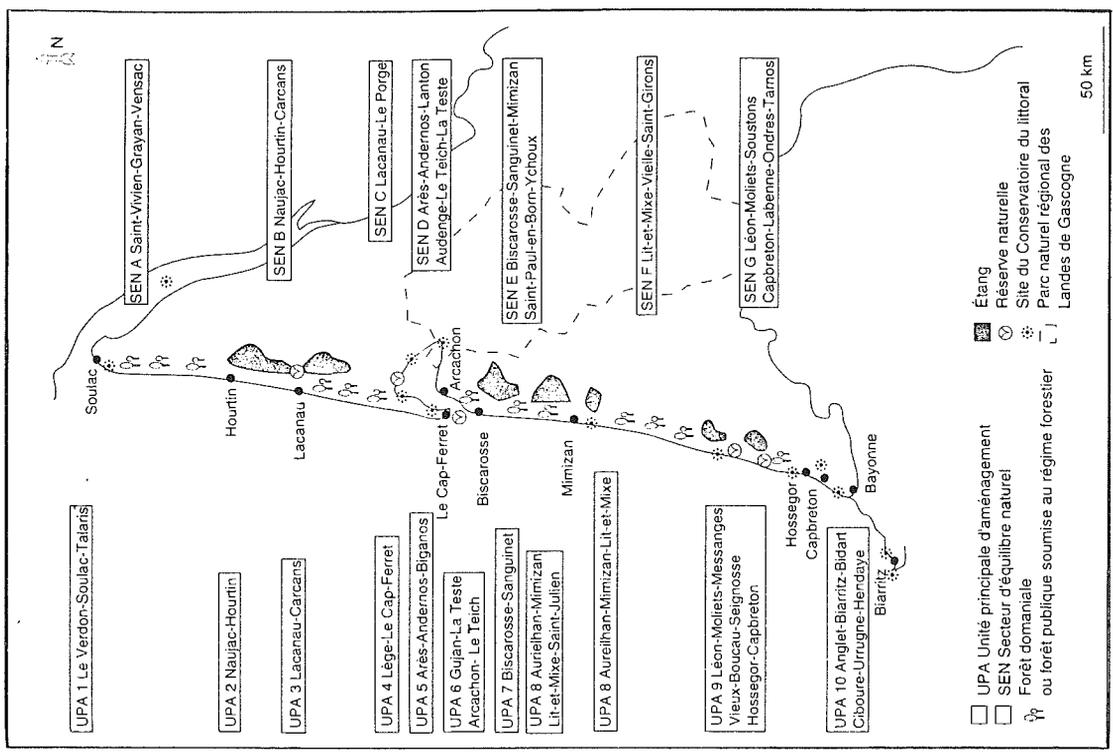
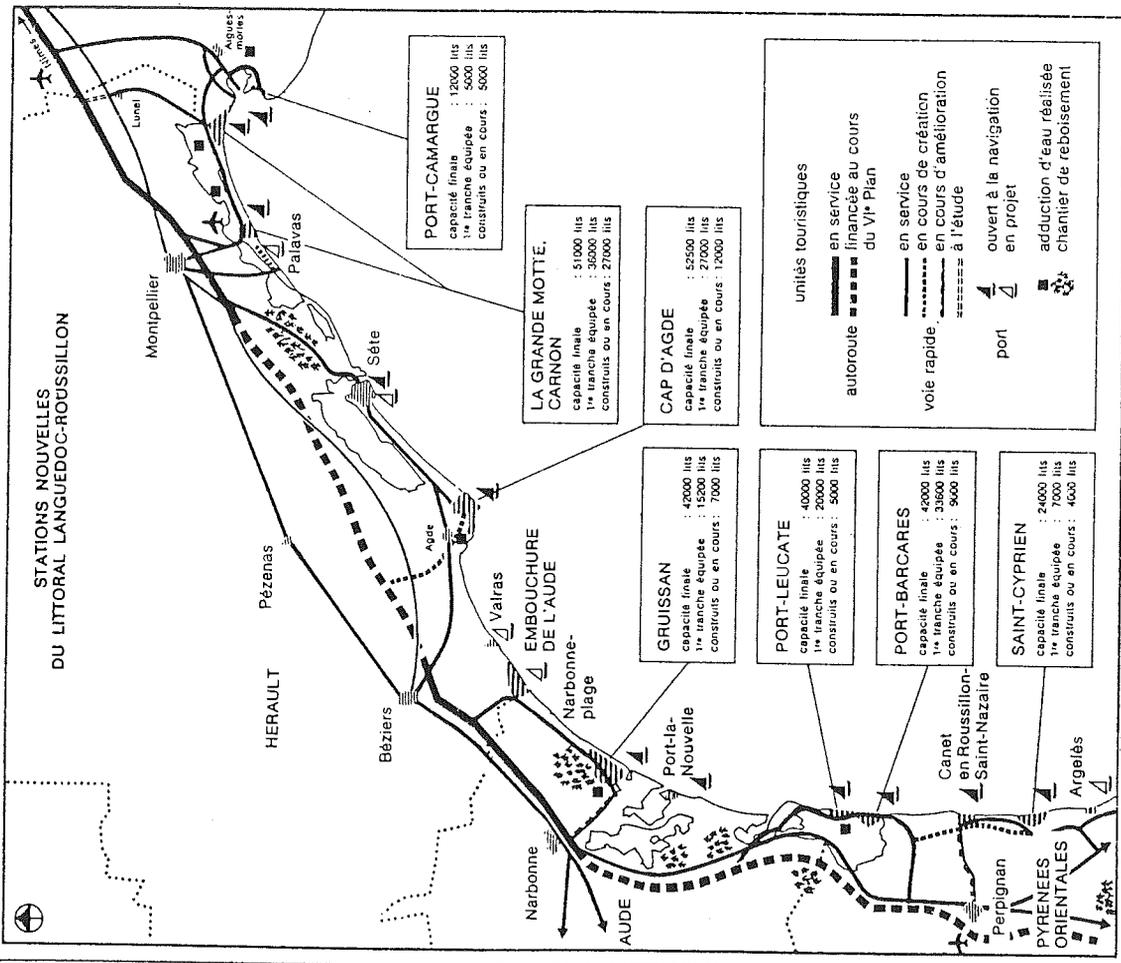


**Doc. 42 : Nice, Monaco et la côte d'Azur** carte routière 1/200 000 et photo extraite de Hachette Education, géographie, 1<sup>re</sup>, 1997, p.271

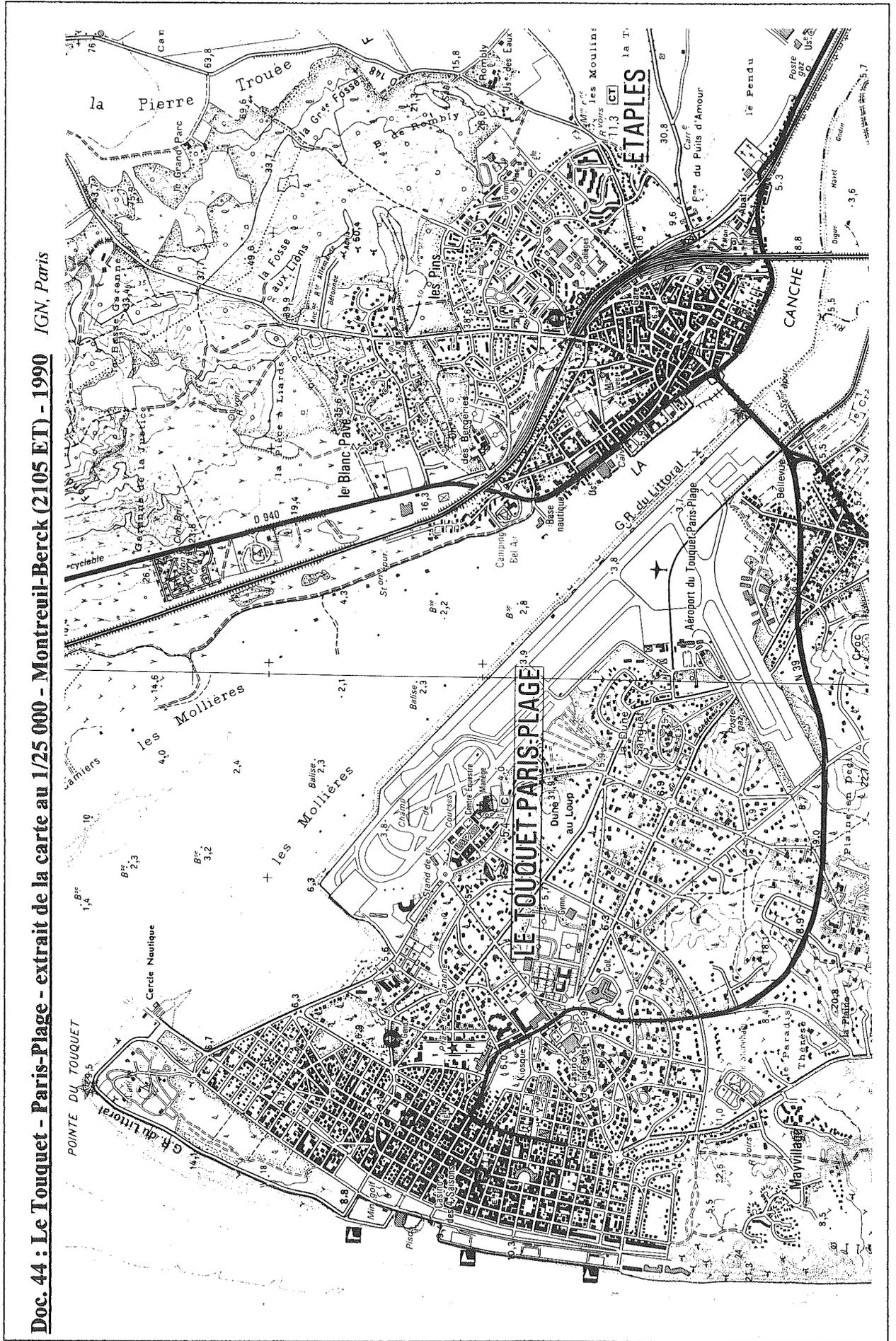


**Doc. 43 : Plans d'aménagement des littoraux du Languedoc-Roussillon et de la côte aquitaine**

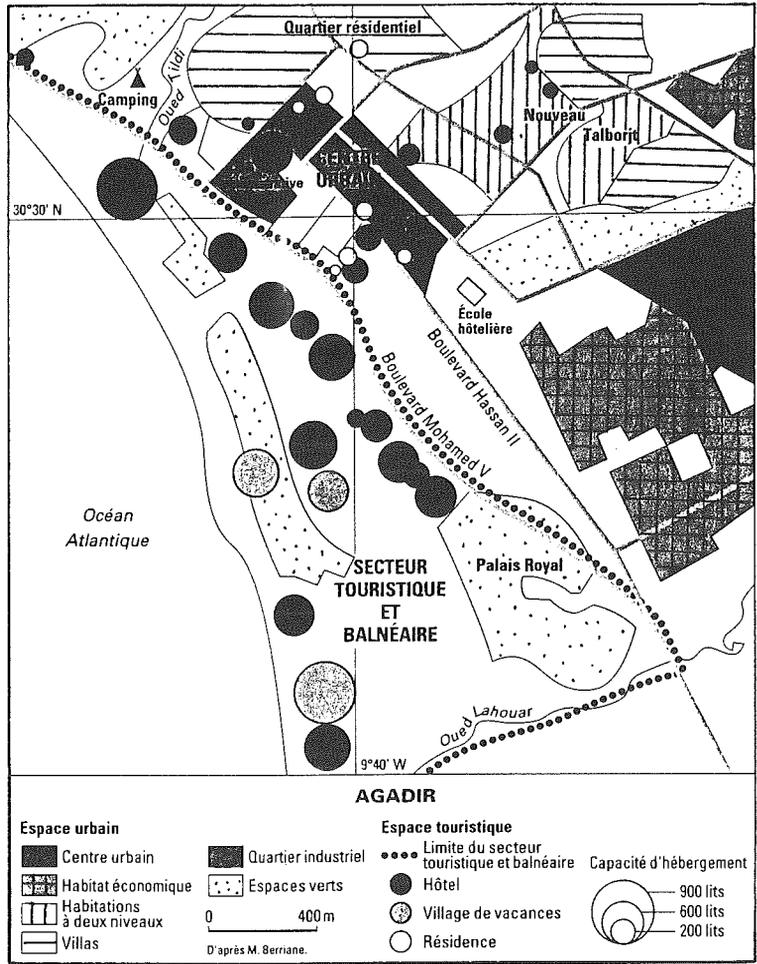
J-P. Lozato, *Géographie du tourisme, 1990, p. 122*  
 N. Baron-Yelles, *Le tourisme en France, 1999, p. 55*



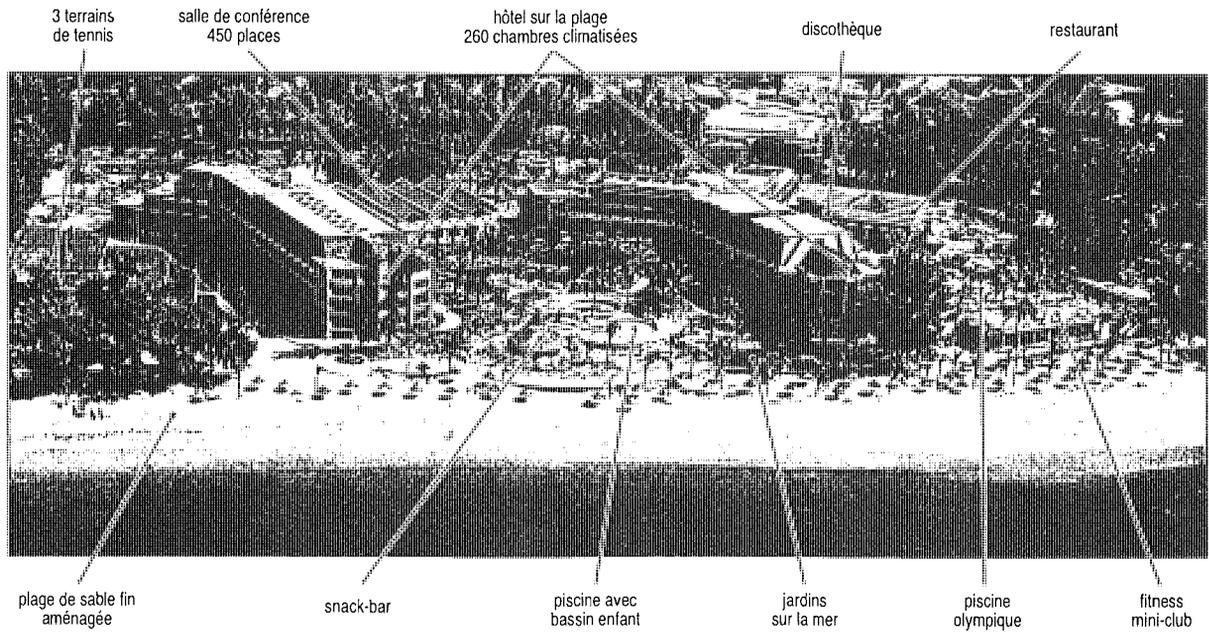
Doc. 44 : Le Touquet - Paris-Plage - extrait de la carte au 1/25 000 - Montreuil-Berck (2105 ET) - 1990 - IGN, Paris



**Doc. 45-A : Agadir : organisation spatiale** d'après : Géographie 2<sup>e</sup>, R. Knafou, Belin, 1193, p. 167



**Doc. 45-B : Le Palm Beach à Saly-Portudal (Petite Côte, Sénégal)** photo Fram



**Doc. 46-A : Benidorm - photographie au sol** *photo M-A Kairis - 1999*

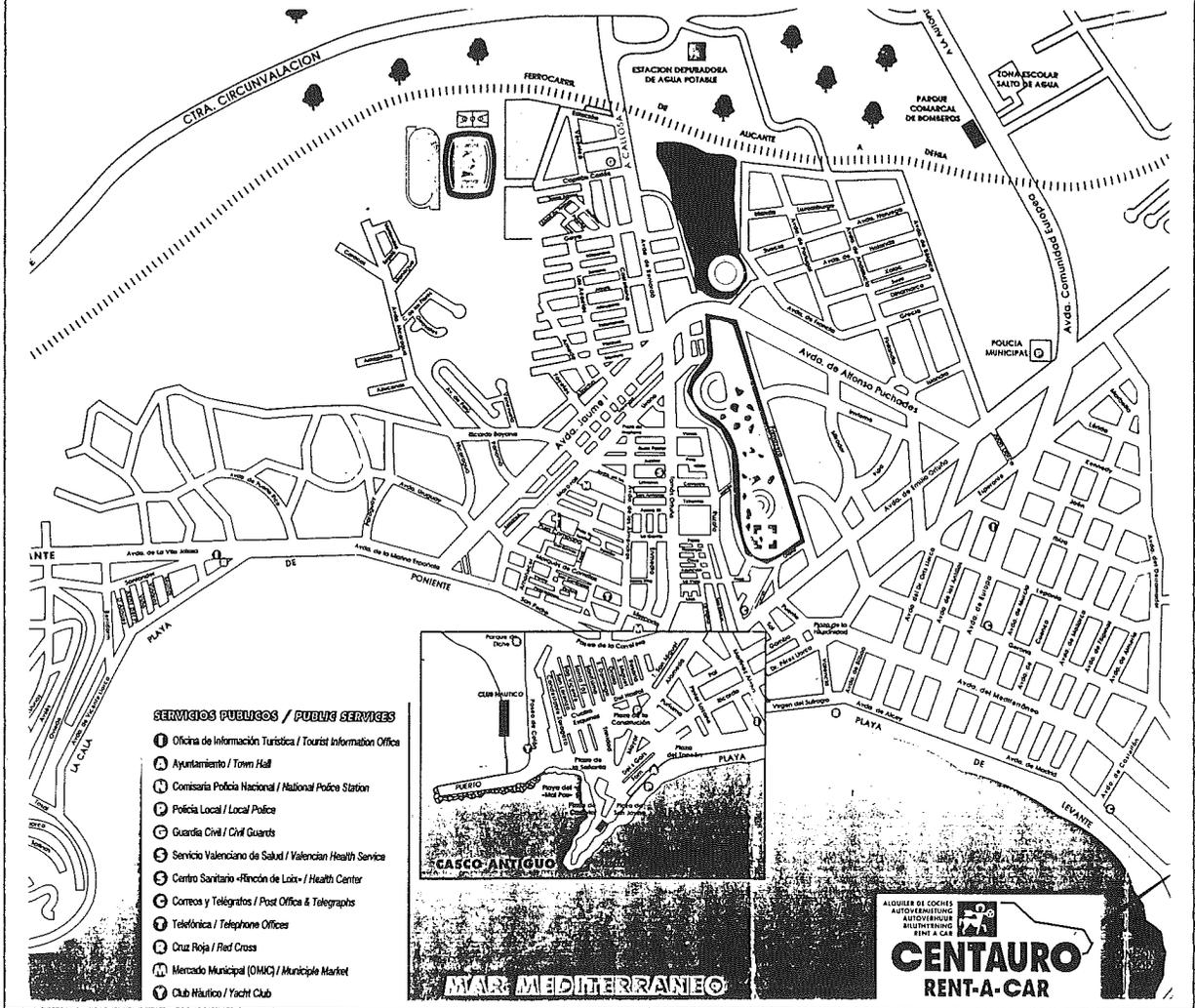


**Doc. 46-B : Benidorm - vue aérienne oblique** *Source : Géographie 2<sup>e</sup> - Belin, 1993, p. 159*



**Doc. 47-A : Benidorm - extrait du plan de la ville**

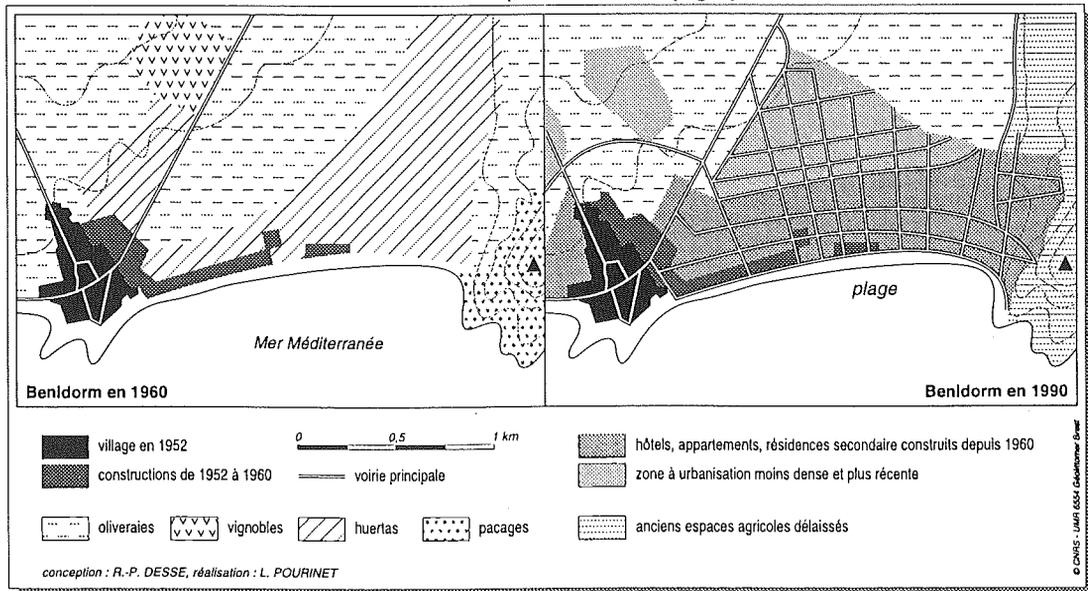
*Sindicat d'initiative de la ville, 1999*



**Doc. 47-B : Benidorm - évolution de l'urbanisation**

*R.-P. Desse, L'espace littoral, p. 123*

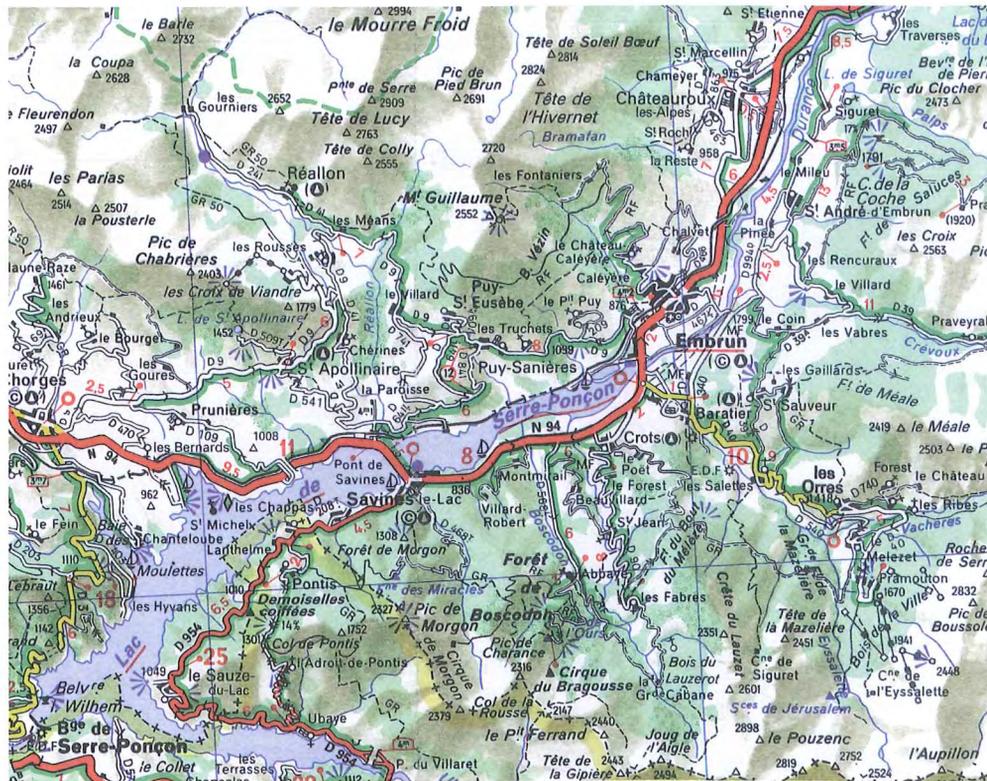
L'évolution de l'urbanisation de Benidorm (Costa Blanca, Espagne) - 1960-1990



**Doc. 48-A : Les Orres - photographie au sol** *photo MB - avril 2000*



**Doc. 48-B : Les Orres - localisation de la station** *carte routière 1/200 000*





## 5.2. GLOSSAIRE

**Avant-plage** : prolongement de la plage, toujours submergée.

**Baie** : échancrure de la côte s'enfonçant dans les terres.

**Balnéaire** : relatif aux bains de mer.

**Balnéarisme** : ensemble des activités pratiquées dans l'eau ou sur la plage.

**Bas de plage** : partie inférieure de l'estran submergée à chaque marée; parfois appelé "plage mouillée".

**Bassin émetteur** : espace d'où partent les flux migratoires importants (ex. de touristes).

**Brise-lames** : ouvrage (béton, roches) destiné à briser les vagues ; il est disposé longitudinalement au rivage, dans l'avant-plage.

**Cap** : pointe de terre (souvent de nature rocheuse) s'avancant dans la mer.

**Complexe hôtelier** : enclave touristique constitué d'un hôtel et de ses annexes récréatives, selon le principe de l'intégration fonctionnelle.

**Cordon dunaire** : cordon littoral constitué de sable.

**Cordon littoral** : accumulation de sédiments marins, de forme allongée et parallèle à la ligne du rivage.

**Delta** : embouchure fluviale comportant, le plus souvent, plusieurs bras ; les alluvions s'y accumulent et forment une avancée de terre dans la mer.

**Démaigrissement** : perte de matériaux d'une plage sous l'effet des courants littoraux et des tempêtes.

**Dérive littorale** : courant parallèle à la côte, résultant d'une houle fortement oblique.

**Digue** : ouvrage destiné à contenir les eaux.

**Dune** : butte de sable édifiée et modelée par le vent.

**Dune libre** : dune mobile sous l'effet du vent.

**Engraissement** : gain de matériaux d'une plage, réalisé naturellement ou grâce à la construction d'ouvrages (épis, brise-lames).

**Epi** : construction (bois, béton, roches) oblique ou perpendiculaire au rivage pour écarter le courant ou pour engraisser la plage (en piégeant les matériaux en transit dans la dérive littorale).

**Estran** : espace littoral alternativement recouvert à marée haute et découvert à marée basse.

**Estuaire** : embouchure fluviale où se font sentir la marée et ses courants.

**Etale** : qualifie la mer au moment, à la fin du flot ou du jusant, son niveau reste stationnaire.

**Flèche littorale** : voir cordon littoral.

**Flot** : courant de marée montante.

**Flux** : courant de marée montante.

**Flux touristique** : déplacement de personnes dans un but touristique (excursion, séjour) ; se caractérise par un point de départ (bassin émetteur), une destination (bassin récepteur), une valeur (nombre) et un itinéraire (matérialisé ou non).

**Front de mer** : ensemble des constructions et des aménagements le long de la mer, selon le principe de linéarité.

**Grau** : dans le Midi, chenal par lequel un étang (lagune) communique avec la mer.

**Haut de plage** : prolongement de la plage, constitué d'un cordon littoral et partiellement submergé lors des hautes mers de vives-eaux ou lors des tempêtes.

**Héliotropisme** : attirance pour le soleil.

**Hygiénisme** : courant de pensée né à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, après la découverte des microbes, visant à améliorer la santé par des soins appropriés, dont les cures thermales et les bains de mer.

**Halonitrophile** : qualité des plantes qui peuvent pousser en bordure de mer en supportant le sel.

**Intégrée (station)** : se dit d'un aménagement touristique cohérent, conduit par un promoteur unique ou tête de file d'un groupe de partenaires.

**Intertidal (espace)** : espace compris entre la limite des hautes mers et celle des basses mers.

**Isobathe** : ligne d'égale profondeur.

**Isolat** : enclave touristique totalement coupée de son environnement physique et humain.

**Jusant** : courant de marée descendante.

**Lagune** : étendue d'eau salée ou saumâtre, séparée de la mer par un cordon littoral.

**Lido** : mince cordon littoral qui sépare la lagune de la mer ; le nom provient d'une des flèches fermant la lagune de Venise.

**Littoral** : au sens large, l'interface terre-eau, la zone de contact entre la mer et la terre.

**Linéarité** : se dit de l'appropriation d'un espace étroit et s'étirant en ligne (ex. front de mer, front de neige).

**Marais littoraux** : terres basses, souvent en voie de colmatage. Sont constitués d'une vasière inondée à chaque marée haute (le slikke) et d'un herbu, recouvert en partie lors des marées de vives eaux ou lors des tempêtes (le schorre).

**Marée** : montée et descente alternées des eaux marines, se traduisant sur la plupart des côtes par une avancée (flux) et un retrait (reflux) ; dues à l'attraction conjuguée de la Lune et du Soleil.

**Marée basse** : fin du jusant.

**Marée de morte eau** : marée de faible amplitude correspondant au premier et au dernier quartier de la Lune.

**Marée descendante** : courant de jusant ou reflux.

**Marée de vive-eau** : marée de grande amplitude correspondant à la Nouvelle Lune ou à la Pleine Lune.

**Marée montante** : courant de flot ou de flux.

**Marina** : enclave touristique associant un port de plaisance à des hébergements en dur, les "pieds dans l'eau".

**Mitage** : dispersion des constructions en dehors de l'aire continue d'urbanisation (ex. résidences secondaires à proximité d'une station)

**Mur de protection** : ouvrage (béton, roches) érigé à la limite supérieure du haut de plage pour protéger les constructions et les équipements des vagues ; en cas de démaigrissement, il est lui-même consolidé à sa base par des enrochements.

**Passe** : passage entre deux îles, deux flèches de sable, ...souvent aménagé pour la navigation.

**Plage** : surface presque plate couverte de sable ou de galets, à proximité de la mer, d'un lac, d'un fleuve.

**Platier** : estran rocheux.

**Polder** : étendue de terres gagnées sur la mer par endiguement et drainage.

**Réserve naturelle** : aire protégée créée dans le but d'y laisser les phénomènes naturels évoluer selon leurs lois.

**Riviera** : type littoral touristique, densément occupé, avec une côte découpée, une plaine côtière étroite dominée par un arrière-pays montagneux et avec un climat favorable.

**Schorre** : voir marais littoraux.

**Slikke** : voir marais littoraux.

**Station** : village ou ville touristique dont l'activité est fondée sur l'utilisation ou l'exploitation d'une ressource naturelle (mer, neige, source thermale).

**Touristification** : processus d'appropriation de l'espace par le tourisme.

### **5.3. Bibliographie**

- BARON-YELLES N., 1999 - *Le tourisme en France - Territoires et stratégies*, Paris, Armand Colin, coll. Prépas-Géographie.
- CAZES G., 1999, - Les littoraux en proie au tourisme - *Littoral, frontières marines*, Paris, Hérodote n° 93, pp. 144 - 164
- DESSE R.-P., 1999 - Les grands types d'aménagements touristiques sur les littoraux - *L'espace littoral, approche de géographie humaine*, pp. 109-155, les PUR.
- DEWAILLY J.-M., 1990, - *Tourisme et aménagement du territoire en Europe du Nord*, Paris, Masson, coll. Géographie.
- DEWAILLY J.-M. et FLAMENT E., 2000 - *Le Tourisme*, Paris, SEDES, coll. Campus.
- DINETY J.-Cl. et PROUST E., 1996 - *Géographie du Tourisme*, Bordeaux, BPI.
- GUILCHER A., 1954 - *Morphologie littorale et sous-marine*, Paris, Orbis "Introduction aux études de Géographie, PUF.
- HOERNER J. M., 1997 - *Géographie de l'industrie touristique*, Paris, Ellipses.
- LOZATO - GIOTART J.-P., 1990 - *Géographie du tourisme*, Paris, Masson, coll. Géographie.
- MERENNE - SCHOUMAKER B., 2000 - *Savoirs et outils pour rendre intelligibles les territoires d'ici et d'ailleurs*, Bruxelles, FEGEPRO, coll. Géo - compétences 2001.
- MERLIN P., 2001 - *Tourisme et aménagement touristique - Des objectifs inconciliables?*, Paris, La documentation française.
- MIOSSEC A., 1998 - *Les littoraux entre nature et aménagement*, Paris, SEDES, coll. Campus.
- PASKOFF R., 1994 - *Les littoraux - Impact des aménagements sur leur évolution*, Paris, Masson, coll. Géographie
- PEYROUTET C., 1995 - *Le tourisme en France*, Paris, Nathan, coll. Repères pratiques.
- PIRAZZOLI P. A., 1993 - *Les littoraux*, Paris, Nathan Université, Géographie d'aujourd'hui.
- VANHOVE N., 1980 - Le littoral belge - *Hommes et Terres du Nord 1980, n°4*, Lille, Société de Géographie de Lille.

#### Ouvrages collectifs

BALTHAZAR H. (sous la direction de), *Histoire d'eaux*, CGER, 1987-1988

*Itinéraire de la côte et de son arrière pays*, 2000, Bruxelles, SRBG, coll. Hommes et Paysages, n° 30.