

Mise au point les Littoraux

D'abord on repère ce qu'est le littoral... On dit parfois en géographie humaine que la moitié de l'humanité réside à moins de 100km de la côte. Est-ce à dire que toute cette population là peut être considérée comme habitant sur les littoraux ??? Difficile ! Mais cela nous amène à penser que la définition du littoral n'est pas qu'en fonction de la ligne de côte, elle incorpore une partie des terres, et les géographes discutent encore de savoir quelle distance. La question n'étant pas réglée, on se limite donc à une définition centrée sur le trait de côte.

C'est un espace très particulier, une discontinuité de l'espace, puisque deux masses très différentes se rejoignent : l'eau et la terre.. La rencontre de ces éléments créent des phénomènes particuliers. Tout d'abord on peut relever les éclaircies littorales, résultats des différences de pression et de températures, elles épargnent en partie les littoraux de la pluie. Quand on s'occupe des activités humaines, le littoral est un lieu qui a connu différents types d'intérêt. Tout d'abord, un désintérêt complet, dans les temps où les populations ne savaient pas nager, craignaient la baignade et où le bronzage était surtout le fait des pauvres qui travaillaient au soleil. Quand la mode est venue des bains (petit à petit depuis le XVIII^e et surtout au XX^e siècle), les littoraux ont été investis massivement . Avant cet engouement pour le littoral, le contact humain avec la mer était réduit aux ports, lieu de départ et d'arrivée de ceux qui bravaient la mer....

Aujourd'hui les littoraux portent aussi des activités. Dans le transport, tout d'abord, 80 % des échanges passant par la mer, les zones portuaires sont particulièrement importantes.. Ces zones ne servent pas qu'au transbordement des marchandises mais sont aussi porteuses d' »activités industrielles dans les ZIP, zones industrialo-portuaires. La sidérurgie s'est localisée dans les années 60 et 70 sur le littoral, on parle alors de LITTORALISATION des activités et de MARITIMISATION de l'économie, car la mer, le littoral deviennent fondamentaux dans l'organisation de l'économie.

Du coup, l'humain se concentrant sur les littoraux, cela provoque des aménagements particuliers. Au Japon, on prend de l'espace sur la mer car le littoral est trop exigu pour accueillir les activités et les populations entre la côte et les montagnes. Les japonais construisent ainsi des TERRE-PLEINS qui sont des espaces comblés par des matériaux pour constituer des surfaces planes occupées d'abord par des activités industrielles puis des activités de service, de loisir voire de résidence. Ces aménagements multiplient le linéaire cotier, permettant par exemple d'augmenter le nombre de bateaux accueillis à quai....Une autre forme de prise d'espace sur la mer est constituée par les POLDERS qui sont des étendues vidées de leur eau de mer : elles sont forcément peu profonde et nécessitent la construction préalable de digues. Les Néerlandais se sont spécialisés dans ces techniques, dans la prévention également après les tempêtes de 1953 qui ont détruit digues et retenues entraînant une catastrophe humaine énorme.

Dans les ports, se multiplient les infrastructures nécessaires pour décharger les conteneurs. Ceux ci peuvent facilement entraîner une mécanisation de leur manipulation. Comme les ports sont en concurrence, chaque autorité portuaire cherche à attirer les bateaux en faisant refléter la rapidité du déchargement-changement... Les bateaux perdent de l'argent à quai. Mais les armateurs font eux aussi des efforts, en faisant construire des porte-conteneurs de plus en plus gros, transportant des dizaines de milliers de ces caisses métalliques inventées dans les années 1950 et qui ont bouleversé l'activité maritime.

Les bateaux empruntent des ROUTES MARITIMES qui joignent ces ports, en passant par des espaces maritimes aux statuts différents. Le passage par des canaux ou détroits est plus délicat, surveillés et parfois objet de paiement de droits de passages. On peut remarquer la succession de ports parfois dans des régions particulièrement actives. On peut retenir ainsi la façade est des USA, très développée depuis le XIX^e s. Le Northern Range regroupe les ports européens entre le nord de la France et le Danemark. Cette façade est plus ancienne encore, remontant parfois jusqu'au moyen age. Enfin, la plus grande façade actuelle se développe en Asie, le long de plusieurs pays, de Singapour au sud à Tokyo au nord, en passant par les ports chinois, vietnamiens, coréens. Ces régions sont appelées FACADES MARITIMES, elles sont une interface entre un avant pays

maritime et un arrière pays terrestre.

Certaines routes maritimes dominent le trafic, qui est très concentré, 25 ports du monde réalisant plus de la moitié du trafic marchandises. Le « track » trans-atlantique domine depuis longtemps mais est concurrencé en volume par les échanges dans le Pacifique. 40% des flux maritimes vont ou partent de la Chine, dont les 2/3 du trafic conteneur.

L'activité industrialo-portuaire n'est pas la seule localisée sur le littoral. On peut repérer l'activité touristique qui engendre de nombreux aménagements. Le tourisme balnéaire domine les autres types de tourisme (montagne, campagne, sports....). La plupart de ceux qui vont en vacances les passent sur le littoral. Cela provoque les aménagements que l'on connaît d'autant mieux que nous sommes dans une ville côtière : plages, résidences, parking, activités commerciales diverses... Ces installations sont très souvent situées le long de la côte mais nécessitent parfois de gros travaux. La côte française du golfe du Lion, à l'est de la Camargue a été investie par les autorités françaises pour essayer de profiter du flux de touristes du nord de l'Europe allant passer des vacances en Espagne, dès les années 1950. L'équipement de cette zone a nécessité de gros travaux dans ce qui était considéré par les locaux comme des territoires insalubres : humidité, moustiques, chaleur... Or après comblement des espaces les plus humides, bien drainés, avec l'élimination chimique des moustiques, ces espaces accueillent depuis lors des milliers de touristes chaque année (cf la Grand Motte).

Si on voulait faire un tour complet des activités localisées sur le littoral il faudrait rappeler que dans les activités des ZIP se trouve souvent la pétro-chimie ou même l'exploitation du pétrole et du gaz, c'est le cas le long du golfe de Guinée en Afrique, dans le golfe persique ou au Brésil. Plus loin des côtes se développe les plate-formes pétrolières, ou exploitation off shore. Cette activité pétrolière n'est pas sans danger comme le montrent les marées noires, comme celle de l'Amoco Cadiz en 1978 ou de la plate forme off shore Deepwater au large de l'embouchure du Mississippi en 2010.

Toutes ces activités se concurrencent en même temps que la plus ancienne de toutes, la pêche, qui puise de manière souvent inconsidérée dans les réserves HALIEUTIQUES (= de poisson) mettant en péril certaines espèces. L'aquaculture permet de préserver la faune marine en élevant des poissons sous surveillance et en pleine mer. Mais les grands chalutiers poursuivent leurs prises qui ont été multipliées par 5 dans la deuxième moitié du XXe siècle.

Voilà comment les littoraux, et une partie des espaces maritimes sont devenus des espaces productifs ou participent des recompositions des espaces productifs dans le cadre de la mondialisation.