



Norois

Environnement, aménagement, société

206 | 2008/1

Itinéraires de lieux touristiques littoraux

L'intégration géographique comme mode d'interprétation de l'évolution des stations balnéaires

Geographic integration as a mean to explain coastal resorts change

Sébastien Fougnie



Édition électronique

URL : <https://journals.openedition.org/norois/1139>

DOI : [10.4000/norois.1139](https://doi.org/10.4000/norois.1139)

ISBN : 978-2-7535-1554-3

ISSN : 1760-8546

Éditeur

Presses universitaires de Rennes

Édition imprimée

Date de publication : 1 mars 2008

Pagination : 73-89

ISBN : 978-2-7535-0690-9

ISSN : 0029-182X

Référence électronique

Sébastien Fougnie, « L'intégration géographique comme mode d'interprétation de l'évolution des stations balnéaires », *Norois* [En ligne], 206 | 2008/1, mis en ligne le 01 mars 2010, consulté le 14 janvier 2022. URL : <http://journals.openedition.org/norois/1139> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/norois.1139>

L'INTÉGRATION GÉOGRAPHIQUE COMME MODE D'INTERPRÉTATION DE L'ÉVOLUTION DES STATIONS BALNÉAIRES

SÉBASTIEN FOUNGNIÉ

(Université de Nantes),

Chemin de la Censive-du-Tertre BP 81227 – 44312 NANTES cedex 3

sebastienfougnie@hotmail.com

RÉSUMÉ

La construction et l'évolution des stations balnéaires sont conditionnées par la perception que les différents acteurs du processus d'aménagement entretiennent avec la nature littorale. Depuis plus de 20 ans, cette relation semble s'être modifiée, au regard des pratiques « environnementalistes » ou relevant de la durabilité, prônant la mise en valeur de l'identité géographique du littoral. C'est en estimant et conceptualisant le degré d'intégration de cette nouvelle perception dans le processus d'aménagement qu'il est possible de décliner des modèles spatiaux originaux des stations environnementales, éco-touristiques et intégrées. Ce dernier cas se voulant l'interprétation optimale de la mutation contemporaine bouleversant la géographie des littoraux touristiques.

MOTS CLÉS : Aménagement touristique – Durabilité – Relation société/nature – Station balnéaire – Intégration.

ABSTRACT

Geographic integration as a mean to explain coastal resorts change

The building and the evolution of the seaside resorts are conditioned by the perception of the nature of the coast which may differ among the different actors of the planning process. During the last 20 years, this relation seems to have been changed, especially when looking at the environmentalist or sustainable practices, which advocate the exploitation of the geographic identity of the coast. Assessing and conceptualizing the integration degree of this new perception in the planning process, we can present original spatial models of resorts, successively environmental, ecotouristic and integrated. This last one is meant to be an optimal interpretation of the contemporary mutations that deeply change the geography of the touristic coast'.

KEY WORDS : Integration – Nature/society relationship – Seaside resort – Sustainability – Tourist planning.

La réflexion proposée par ce présent article se nourrit d'un double constat concernant l'évolution des littoraux touristiques, notamment sur la façade atlantique française. Le premier est celui de la formidable durabilité du phénomène touristique sur nos côtes. En effet, comme le rappelle encore G. Cazes (2000), chaque bilan statistique annuel édité par le Secrétariat d'Etat au Tourisme et l'Insee consacre inmanquablement la primauté de la destination « mer ». De plus, on note un véritable redéploiement des destinations touristiques au profit des régions atlantiques (Vendée, Bretagne) et nordiques (Côte d'Opale), même si la Côte d'Azur reste en tête. Ce regain d'attractivité des régions « septentrionales » pose la question de l'ébranlement d'un modèle touristique construit autour des 3 « S » (sun, sand, sea).

Ce constat est d'autant plus troublant que les analyses, tant sociologiques, économiques que géographiques, nous promettent, pour un avenir proche, la déchéance du modèle touristique littoral, la perte de vitesse des flux de vacanciers vers les foyers balnéaires trop urbanisés et saturés, ou encore la transformation des stations balnéaires en friches touristiques. D'aucuns ont démontré les blocages auxquels aboutissent ces analyses éblouies par le précepte quantitatif du « trop de tourisme tue le tourisme » (Despret, 1997 ; Équipe MIT, 2002). C'est pourquoi il nous a semblé indispensable de proposer une nouvelle approche, purement géographique, de l'évolution du tourisme littoral.

Quels sont les nouveaux centres d'intérêts des vacanciers ou quelles sont les références innovantes qui assurent l'attractivité des territoires littoraux ? Si le modèle symbolique du couple plage-soleil se déconstruisait, quel est celui qui le remplacerait ? Une évolution du rapport au littoral est à la base de la mutation du modèle d'aménagement touristique.

Le développement durable, encensé depuis près de 20 ans et auquel une majorité grandissante d'acteurs de l'aménagement revendique la conversion, est-il un constituant de cette nouvelle symbolique ? Il a en tout état de cause bouleversé les pratiques de l'aménagement touristique, et par conséquent, provoqué une modification structurale majeure de sa production spatiale spécifique qu'est la station balnéaire.

Nous voulons ici proposer une interprétation de cette mutation en nous penchant sur le niveau d'intégration de la nature au cœur du processus d'aménagement touristique. Il nous semble en effet que ce dernier est totalement conditionné par la perception de la nature littorale. Cette notion d'intégration peut se révéler une clé d'entrée particulièrement pertinente pour une analyse conceptuelle et modélisante de l'évolution contemporaine des littoraux touristiques.

La station : une production spatiale composite

Pour appréhender la complexité géographique de la station balnéaire, il est nécessaire de considérer les différentes représentations qui conditionnent l'aménagement touristique. On pourra ensuite tenter de décrypter quelle fut la place de la nature littorale au cours des différentes phases d'évolution des stations.

LE SYSTEME DE REPRÉSENTATIONS DU LITTORAL FORMATE L'ORGANISATION SPATIALE DES STATIONS

S'il recouvre « l'ensemble des savoirs et des savoir-faire » nécessaire à la transformation et l'adaptation de l'espace, en vue de l'occupation ou de l'utilisation humaine (Lussault et Thibault, 2003), l'aménagement implique également « la projection d'une pensée (intelligente ?) sur l'espace » (Miossec, 1993). En d'autres termes, il est conditionné à la fois par la nature du projet social (et l'ensemble des acteurs qu'il mobilise ou concerne), par le regard porté sur la nature qui en sera le support et par l'ensemble des savoir-faire qui seront mobilisés afin de réaliser ce projet.

Le modèle d'aménagement touristique d'une période donnée peut donc être appréhendé en définissant tout d'abord le projet touristique qui prédomine, notamment les pratiques qu'il sous-tend, les acteurs qu'il implique et les relations sociales qu'il engendre (fig. 1). Il faut ensuite s'attacher

au système des représentations qui lie la société en question avec la nature littorale, évaluer les rapports scientifiques, artistiques, sensoriels et anthropologiques que la première entretient avec la seconde. Puis enfin, la station balnéaire étant avant tout un lieu d'urbanité, l'ensemble des pratiques urbanistiques et architecturales choisies pour concrétiser ce projet et qui seront également révélatrices d'un certain rapport au littoral.

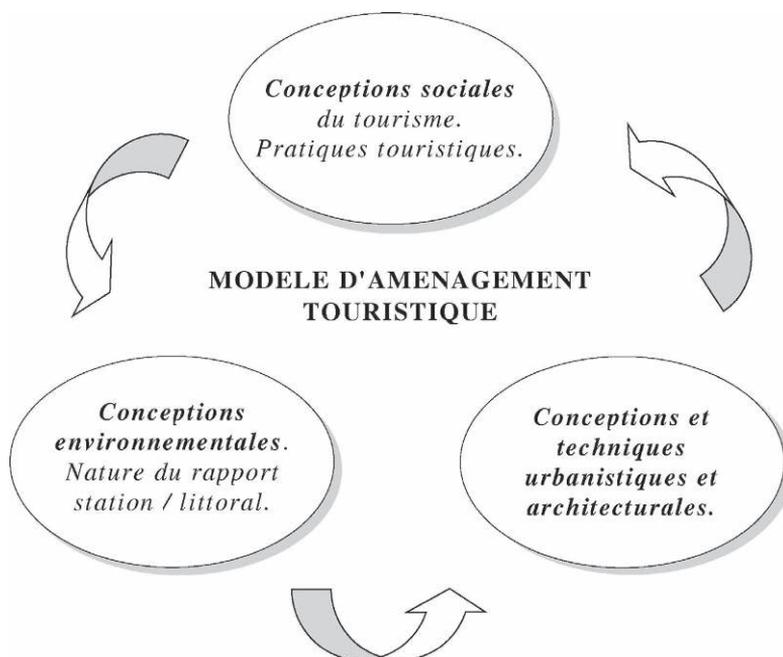


Figure 1 : Les représentations conditionnant l'aménagement touristique du littoral
Representations which definite the coastal tourist planning

C'est en mettant cette interprétation de l'aménagement touristique dans une perspective historique, à l'échelle des stations littorales, que l'on peut mettre en évidence le passage d'un modèle à un autre. Cette articulation entre diverses conceptions (fig. 1) conditionne la construction des littoraux touristiques, et ses mutations successives expliquent la complexité actuelle de l'organisation spatiale des stations. Croiser les mutations de ce « faisceau de conceptions » avec l'existence de « constantes spatiales », au sens de G. Cazes (1975), permettrait de construire un modèle spatial de la station balnéaire, qui servirait alors de base à la définition du modèle d'aménagement contemporain.

En effet, d'un premier abord, il semble évident que le modèle d'aménagement touristique prévalant lors de la fondation des stations balnéaires (XIX^e siècle-début XX^e siècle) se distingue radicalement de celui répondant à l'application du tourisme de masse durant la deuxième moitié du XX^e siècle. L'inscription spatiale des stations balnéaires et les constantes qui y sont aujourd'hui lisibles, en sont la production conséquente.

À L'ORIGINE DES STATIONS :

UN LITTORAL, OBJET DE CONQUÊTE ET DE DOMINATION

La fondation des stations balnéaires au cours du XIX^e siècle est contemporaine d'une conception particulière de la nature littorale. Comme nous le rappelle A. Corbin (1998), les rivages sont tout juste « désensauvagés » et « démythifiés ». La société industrielle et moderniste, s'écartant du

« conditionnement » religieux et louant le progrès technique, n'a alors pour d'autre ambition que d'œuvrer au projet cartésien, celui de se « rendre maître et possesseur de la nature ». Le littoral y est un lieu d'application particulièrement propice, d'autant plus qu'il s'agit de le mettre au service du bonheur d'une société élitiste bourgeoise, nouvellement enrichie, voyant dans l'oisiveté le pouvoir d'atteindre le rang nobiliaire.

Mais la nature littorale, pour répondre au projet, doit d'abord souffrir une « mise aux normes » avec les conceptions environnementales de l'époque, celles des grands jardins. Elle subit ce que A. Roger appelle une artialisation (1997). Les dunes mornes, arides et infertiles, vestiges du « chaos antédiluvien », sont abhorrées (Corbin, 1988). Elles doivent faire place à de plaisantes et agréables pinèdes, dans lesquelles la société balnéaire pourra s'ébattre en toute harmonie. Le projet balnéaire exige donc une nature dont l'Homme maîtrise et domine tous les aspects, tant techniques, car les plantations avaient bien évidemment pour fonction de lutter contre l'ensablement, qu'esthétiques.

De même, l'architecture et les pratiques urbanistiques doivent répondre à un besoin d'ostentation, d'extravagance et de praticité. L'urbanité, alors que sont produites les premières théories de l'urbanisme naissant, est un moyen de domination sur la sauvagerie des espaces littoraux (Rouillard, 1984). Le plan géométrique figure d'ailleurs la volonté d'une perfection de l'organisation urbaine. La villa individuelle extravagante, avec parcs et jardins attenants, répond également à cette volonté de domination sur la nature littorale (Chadefaud, 1987).

La station balnéaire du XIX^e siècle et début du XX^e siècle est donc le produit d'un modèle d'aménagement touristique propre au contexte sociétal de l'époque, qui a généré des formes spatiales typiques. L'organisation structurale de la station se compose alors d'un quartier au plan quadrillé et à la maille serrée, rassemblant de nombreux bijoux architecturaux et les principaux équipements tels que les casinos et les hôtels (Knoll, 1993), le tout largement ponctué par de nombreux parcs et jardins. L'ensemble peut être augmenté d'un quartier « cité-jardin » à l'organisation plus flexueuse et arborée. Le front de mer n'est pas monumental mais une digue-promenoir permet de dominer l'étendue marine domptée (Débié, 1993). En périphérie, un espace de « nature » a été aménagé en une agréable et confortable forêt de pins, enserrant, tel un écrin, le noyau urbain balnéaire que l'Homme fondateur (Créateur?) et triomphateur a réussi à faire sortir des sables jadis si hostiles et infertiles.

LE TOURISME DE MASSE : UN LITTORAL, OBJET DE RÉALISATION DU PROJET SOCIAL

Après le second conflit mondial, l'aménagement ne répond plus au même projet touristique. L'Homme a définitivement, du moins le croit-il, démontré sa supériorité sur l'élément naturel ; le littoral est irrémédiablement conquis. La formidable croissance économique des Trente Glorieuses voit l'avènement de la classe populaire qui accède à la consommation et au plaisir de vivre, grâce notamment aux congés payés et au pouvoir d'achat. L'objet de l'aménagement du littoral devient alors un projet éminemment social, celui de permettre l'accès à la mer au plus grand nombre, tel un droit naturel, garanti et inaliénable.

L'accès massif des touristes et la construction linéaire assurant la « vue sur la mer » exacerbent les problèmes d'érosion côtière (Paskoff, 1993). La manière dont la société règle ces derniers est significative d'un traitement contre-nature, niant l'identité naturelle du littoral (Miossec, 1995) ; l'intervention technique lourde supplantant de préférence la compréhension intelligente des processus littoraux (Paskoff, 2002). Le littoral s'artificialise alors par un surenchérissement d'ouvrages destinés à assurer la stabilité du trait de côte (Albinet, 2000 ; Tenaud-Caillé, 1997).

L'urbanisation massive figure cette perception linéaire du littoral, à travers l'érection de fronts de mer monumentaux. Les exemples de la côte Languedocienne, de la baie de la Baule, du littoral montois ou encore du Touquet-Paris-Plage en sont particulièrement significatifs. La multiplication des pavillons individuels, signifiant l'accès à la propriété pour tous, stérilise le littoral en consommant un maximum d'espace (Renard, 1984). La banalisation des paysages littoraux et

l'acculturation que provoque l'hédonisme balnéaire participent de la même conception négativiste de la nature littorale (Pickel, 2004).

La structure spatiale de la station s'en trouve profondément perturbée. Les fronts de mer se sont densifiés et linéarisés. Ils cachent des quartiers quadrillés dans lesquels les villas ou hôtels font place à des immeubles verticaux, au prix du sacrifice des jardins et parcs, et dont l'étroitesse des artères ne convient que fort peu à la circulation de l'automobile, reine de la société de consommation : les stations du Touquet-Paris-Plage ou de Biarritz en sont des exemples remarquables. Une banlieue pavillonnaire ourle cet ensemble dans une architecture simplifiée, au détriment d'une périphérie balnéaire qui accueille les équipements très consommateurs d'espace : campings, parcs de jeux, grands équipements.

La succession de ces deux modèles d'aménagement touristique, reposant sur une conception différente de la nature littorale, a produit des stations balnéaires composites. Leur structuration spatiale peut être transcrite au travers d'un schéma (fig. 2) distinguant successivement : la plage (1), le front de mer (2), l'axe d'accès et son esplanade (3), les villégiatures (4), les lotissements pavillonnaires (5), la périphérie balnéaire (6), le bourg arrière-côtier et son arrière-pays (7 et 8). Ce schéma nous servira alors de grille de lecture pour interpréter les évolutions actuelles, s'illustrant par un rapport nouveau au littoral.

L'intégration de la nature littorale au cœur du modèle d'aménagement touristique

Depuis près de 20 ans, plusieurs évolutions en termes d'aménagement illustrent la progressive prise en compte des considérations environnementales jusqu'au projet de reconnaissance et de respect de l'identité géographique du littoral.

L'INTÉGRATION SOCIALE DES PRÉOCCUPATIONS ENVIRONNEMENTALISTES

Dès les années 1970, la multiplication des atteintes à l'environnement sur le littoral, liée principalement à l'explosion du tourisme et la valorisation immobilière du rivage, a participé à l'exacerbation des rapports conflictuels entre les partisans de l'« aménagement » et ceux de l'« environnement » (Desprest, 1997).

Cet élan environnementaliste s'est tout d'abord exprimé par l'intermédiaire d'associations de propriétaires ou de protection de la nature, défendant la sauvegarde d'un cadre de vie (logique de Nimby), jusqu'à exercer un poids relatif dans les décisions politiques locales : renversement de majorité, blocages, procès (Mancebo, 2003). Il a ensuite été progressivement intégré dans la législation par une succession de textes réglementaires, signifiant son intégration sociale, en imposant certaines restrictions d'urbanisme (bande des 100 mètres, coupures d'urbanisation), en octroyant à la protection de la nature un caractère d'intérêt général, ou encore en prescrivant des mesures compensatoires (Conservatoire du littoral, espaces protégés, réserves).

La loi littoral viendra, en 1986, formaliser l'ensemble de ces évolutions, même si elle ne fera, en réalité et dans la pratique, qu'exacerber davantage la relation dialectique manichéenne caractérisant les rapports à la nature littorale (Knafou, 1992). Pourtant, la notion d'aménagement implique la résolution des conflits environnement / développement ; « l'objet de l'aménagement touristique est d'essayer de résoudre ces contradictions » (Merlin, 2001). C'est précisément sur ce point que les évolutions seront particulièrement remarquables durant les années 1990, instaurant une relation nouvelle à la nature en général, et au littoral en particulier. La nouvelle politique affichée du Conservatoire du Littoral en est significative (Le Pensac, 2002).

Cette relation émane de la compréhension et de l'acceptation que le développement économique est dépendant de la qualité environnementale et de sa préservation et que la protection de la nature passe aussi par sa valorisation économique. La nature même du tourisme est fondée sur ce précepte.

En terme législatif, après plusieurs coups d'essai, la LOADDT¹ est considérée comme un véritable acte de réconciliation entre l'aménagement et l'environnement (Merlin, 2001). Pour le littoral, le rapport Bonnot², proposant une « politique globale et cohérente », s'appuie sur la compatibilité entre les deux entités et l'indissociable lien qui les rend nécessaires l'un à l'autre. Plus tard (Datar, 2004), il sera proposé un « développement équilibré », nécessitant de « décompartimenter » l'administration du littoral (Conseil National du Littoral, Comité Interministériel).

Le traitement de l'érosion côtière est encore symptomatique de ce changement de conception de la nature littorale. Les traitements lourds et contre-nature sont progressivement abandonnés au profit d'ouvrages légers et intelligents, de remaniements du milieu ou de traitements dynamiques (plantations, rechargements, écoplage, reconstructions dunaires, etc.). Ils intègrent dans leur conception la nature mobile du trait de côte et la nécessité d'intervenir au-delà des délimitations purement administratives (rôle des intercommunalités).

Le nouveau rapport à la nature littorale s'est imposé dans la législation mais également dans les pratiques d'aménagement et touristiques, au travers du concept du développement durable.

L'INTÉGRATION POLITIQUE ET CONCEPTUELLE DE LA DURABILITÉ

L'émergence puis l'affirmation de la durabilité comme projet de développement de la société rompt avec la logique de la croissance continue et bouleverse progressivement les pratiques de tous les acteurs de l'aménagement et du tourisme en particulier.

Depuis le Sommet de Rio de 1992, les bases conceptuelles se sont précisées et des déclinaisons d'application locale ont été proposées à travers les agendas 21. Le tourisme a été très tôt concerné par la nécessité d'un développement alternatif jusqu'à l'affirmation d'un « nouvel ordre touristique mondial » entériné par la Conférence de Lanzarote (1995) puis le Code Mondial d'Éthique du Tourisme (1999). Mais au-delà de ces engagements politiques, largement poursuivis par l'Union Européenne et la France en particulier, la durabilité s'est imposée concrètement dans l'aménagement touristique des stations balnéaires.

La multiplication des courts séjours et le développement de la fréquentation (périurbaine) de loisirs dans les stations balnéaires a sensiblement modifié les pratiques. La plage n'est plus le seul élément d'attractivité ; le cadre et la qualité de vie sont devenus des critères prépondérants. La présence d'espaces d'habitation paysagers, d'un arrière-pays riche et dynamique, d'une voirie agréable et sûre à pratiquer pour la circulation douce, etc. sont autant d'exigences nouvelles ayant astreint les édiles locaux à suivre une politique environnementale qualitative, ne permettant dorénavant plus le bétonnage massif jugé inesthétique.

Le rôle des responsables locaux s'est d'ailleurs réaffirmé dans le cadre d'une décentralisation confirmée et d'une volonté de dynamisation des territoires. L'utilisation d'outils de gestion locale se multiplie alors, telle les SEM ou les EPIC³, permettant par ailleurs d'assurer la collaboration entre les acteurs privés et publics. La population locale est également intégrée au processus d'aménagement, par l'organisation de débats, de conseils de quartiers, l'édition de brochures, de sondages, etc. L'ensemble de ces évolutions peut se constater dans la plupart des stations atlantiques, de manière plus ou moins globale selon l'efficacité du volontarisme local.

Les pratiques urbanistiques sont elles-mêmes imprégnées des objectifs de la durabilité. L'Écurbanisme, l'écologie urbaine et l'architecture HQE⁴ tendent à devenir des exigences récurrentes dans les programmes immobiliers soumis au tourisme littoral. Les municipalités des stations balnéaires vont parfois jusqu'à redéfinir de manière globale leur politique urbaine au regard de ces principes nouveaux : les requalifications ou réhabilitations de front de mer (Saint-Jean-de-Monts),

1. Loi du 25 juin 1999 d'Orientation pour l'Aménagement et le Développement Durable du Territoire, dite Loi Voynet.

2. Rapport Bonnot, 1995, *Pour une politique globale et cohérente du littoral en France*, La Documentation Française, 150 p.

3. SEM : Société d'Économie Mixte ; EPIC : Établissement Public d'Intérêt Commercial.

4. HQE : Haute Qualité Environnementale.

les mises en valeur architecturales (Châtelailлон-plage, Biarritz), les zones de protection urbaine (ZPPAUP à Hossegor et Biarritz), etc.

Les politiques touristiques ne peuvent aujourd'hui plus faire l'économie d'une requalification qualitative, dans le respect des principes de la durabilité. Les stations qui connaissent actuellement un regain d'activité sont précisément celles qui ont su s'imposer de telles exigences. En effet, l'intégration sociale de la durabilité est telle qu'elle est devenue très attractive. Les labels, trophées et récompenses⁵ sont là pour attester des efforts consentis et permettre une valorisation touristique. Les critères d'admission au Pavillon Bleu d'Europe sont en cela un bon condensé des principes du développement touristique durable.

L'ensemble de ces pratiques nouvelles relève d'une meilleure prise en compte de la nature littorale, qui conduit, si l'on approfondit notre analyse des politiques touristiques, à la reconnaissance et la mise en valeur de l'identité du littoral, c'est-à-dire l'ensemble des éléments qui en font sa spécificité géographique.

L'INTÉGRATION TOURISTIQUE DE L'IDENTITÉ DU LITTORAL

Les responsables locaux du tourisme ont davantage pris conscience de la formidable richesse dont disposent les pays côtiers. Ils possèdent une histoire originale, des traditions passionnantes, des paysages déroutants, une consistance culturelle envoûtante, etc., autant d'éléments constitutifs d'un patrimoine identitaire. La perception dimensionnelle du littoral évolue, puisqu'il ne s'agit plus d'un simple littoral-bande côtière, mais d'un littoral-pays. Un processus de patrimonialisation caractérise cette évolution contemporaine du tourisme balnéaire (Yellès, 1996, pour l'exemple des espaces de nature ; Simard, 2005, pour l'exemple des « économusées »).

Il n'est qu'à se pencher sur la profusion de documents de communication touristique édités par les stations pour constater les multiples références à cette identité littorale, qui va parfois jusqu'à supplanter la référence à la mer ! Les espaces de nature sont particulièrement concernés par cette mise en valeur, mais l'événementiel permet d'aborder diverses thématiques patrimoniales : l'artisanat, les traditions festives, les activités agricoles ou aquacoles, les croyances locales, les pratiques spécifiques, etc. La recherche d'une référence historique de la part des stations, se traduisant fréquemment par des festivités du centenaire, des ballades architecturales ou l'édition d'ouvrages, répond à la volonté de construire une « consistance » patrimoniale, productrice de tourisme (Fougnie, 2006, p. 346-347).

Le processus de patrimonialisation qu'entretiennent les stations balnéaires participe à faire du tourisme un agent de sauvegarde et de reconnaissance de l'identité du territoire. Un patrimoine ne peut en effet avoir d'existence que s'il est reconnu, valorisé et enrichi. Sa mise en tourisme, par l'exposition aux autres, est un facteur fondamental de sa consistance identitaire (Lazarotti, 2003).

On peut alors considérer qu'un littoral-identité, ou littoral-patrimoine, se construit, inventant des rapports nouveaux entre tourisme et environnement, rapports harmonieux, équilibrés et durables.

En termes de gestion politique, la prise en compte de cette nouvelle dimension patrimoniale pousse à l'organisation intercommunale « à référence de pays », entité géographique riche de symboles. L'examen des intitulés des communautés de communes littorales est à ce titre très révélateur, généralement centrés sur une réalité géographique de la territorialité en question (Océan et Marais de Monts, Adour Landes Côte Sud, Grands Lacs, Côte de Penthièvre, etc.). La gestion à cette échelle permet d'une part, une meilleure intelligence des problèmes environnementaux, ou plus globalement d'aménagement du territoire, mais également, une valorisation touristique multipolaire reposant sur un référentiel identitaire, davantage porteur de symboles et d'authenticité.

L'authenticité est devenue une référence forte, presque indispensable, même si éminemment subjective, pour le tourisme littoral. La multiplication des labels de qualité, auxquels postulent un

5. On pourra citer entre autres le *Pavillon Bleu d'Europe*, les *Trophées des éco-maires* ou encore le *Prix Territoria du Développement Durable*.

nombre croissant de stations ou d'organismes touristiques, consiste finalement à attester de cette authenticité auprès des touristes, qui ont besoin d'être convaincus « à distance ». Mais elle figure également l'intégration géographique du littoral dans l'aménagement touristique, dont il nous faut à présent aborder la définition conceptuelle et l'interprétation spatiale.

Conceptualiser « l'intégration géographique » du littoral pour définir des nouveaux modèles de station

La lecture de ces évolutions dans la mise en valeur touristique provoque une mutation de l'aménagement des stations. Le degré de prise en compte de ces nouvelles perspectives, appréhendé au travers de la notion d'intégration géographique, nous permettra de construire des schémas d'interprétation de cette mutation.

LA NOTION D'INTÉGRATION GÉOGRAPHIQUE ET LA PERTINENCE D'UNE MODÉLISATION

Si on s'en réfère à J. Lévy (2003), l'intégration est « *l'incorporation complexe d'une réalité dans une autre* ». Il s'agit donc ici de l'incorporation de la réalité géographique du littoral dans le modèle d'aménagement touristique, c'est-à-dire dans le triptyque conceptuel précédemment identifié (fig. 1). La durabilité porte en elle les modes d'interprétation et d'application de l'intégration, que nous qualifions de géographique tant elle se décline en trois dimensions : spatiale, fonctionnelle et temporelle.

L'intégration spatiale et environnementale de la station littorale

Cette dimension relève de la capacité du modèle d'aménagement à considérer l'environnement littoral et la station comme faisant partie d'une même réalité, dont les composantes ont été définies précédemment (fig. 2). La conséquence en est que la gestion doit prendre en compte les effets qu'entraîne sur l'ensemble du système chaque action menée sur une composante particulière.

L'intégration implique, en outre, que l'environnement littoral, tant du point de vue naturel, culturel que social, soit appréhendé et considéré dans toute démarche d'aménagement, en respectant et reconnaissant son identité propre. Cette perspective justifie d'autant plus la logique intercommunale, tant la réalité géographique s'affranchit des limites administratives. En termes d'urbanisation ou de défense côtière, par exemple, l'acceptation et l'assimilation de la réalité de la dynamique naturelle du trait de côte dans les projets sont une preuve d'intégration géographique du littoral dans le modèle d'aménagement : les méthodes dites « douces » (plantations, drainages, rechargement de plage, etc.) sont davantage privilégiées au détriment des anciennes méthodes dites « lourdes » (Clus-Auby, 2000, Paskoff, 2002).

L'intégration fonctionnelle de la station littorale

L'intégration doit s'exécuter également au niveau de la gestion, c'est-à-dire qu'elle implique la mixité sociale, la concertation, et tout ce qui participe à pratiquer ce qu'en termes de durabilité on nomme la gouvernance. Tous les acteurs de l'aménagement sont alors concernés ; les responsables locaux doivent assurer la coordination autour d'un projet de développement commun, dans lequel chacun trouve un bénéfice.

Les contrats de station ou de destination plurielle jouent dans ce domaine un rôle majeur. La définition de projets de station, animés par des professionnels du management du tourisme (directeur de station, directeur de Sem) sont également déterminants et révélateurs de l'engagement dans un tel processus. D'autre part, de nombreux outils et moyens permettent de faire jouer un rôle à la population, qu'elle soit permanente ou touristique (brochures, commissions, débats, votes, expositions, sondages, etc.).

L'intégration fonctionnelle nécessite de parfaire la connaissance du littoral, de faire intervenir des professionnels dans une perspective pluridisciplinaire la plus large possible, dans le cadre d'une logique de projet de territoire. Ce rôle incombe au pouvoir politique local, qui doit mettre en place un plan d'actions concertées et discutées.

L'intégration temporelle des stations littorales

La station balnéaire est construite sur l'utilisation temporaire de l'espace côtier que constitue la plage. La pratique de la baignade a ainsi imposé l'existence de la saison, qui n'est pas sans poser quelques problèmes de gestion pour les communes. L'intégration géographique apporte de nouvelles perspectives, en proposant une utilisation plurielle du littoral et en permettant ainsi de s'affranchir, dans une certaine mesure, de la saison. Le fait de reconnaître le littoral non plus comme une simple bande de sable, mais comme un espace géographique riche et spécifique, ouvre des perspectives de développement d'activités variées : randonnées, promenades de découverte, sports de nature, pédagogie de l'environnement, manifestations culturelles, etc.

La durabilité impose en outre de mettre un terme au suréquipement, qui caractérise le consumérisme des décennies 1960 et 1970. Un équilibre doit être trouvé entre les besoins, éphémères, d'une surfréquentation touristique et ceux, permanents, d'une population locale parfois très peu nombreuse.

L'équilibre en question se trouve dans la pluri-saisonnalité ou la fin pure et simple de la saison, telle que certains maires la préconisent (politique des 4 saisons au Touquet-Paris-Plage). Un nouveau rapport au temps touristique s'impose donc. Dans ce sens, en plus de profiter de l'augmentation des courts-séjours en avant et après saison, de nouveaux segments de clientèle doivent être ciblés, notamment par une diversification des activités (tourismes d'affaire, de santé, sportif, culturel, etc.) ; les infrastructures et équipements doivent permettre une activité toute l'année (taille des logements, équipement en chauffage et sanitaire, etc.). Les politiques événementielles mises en place par les stations au cours de l'année sont de singuliers révélateurs de cette intégration temporelle.

L'ensemble de ces processus d'intégration, qui caractérisent les pratiques d'aménagement contemporaines, éclairées par les principes de la durabilité, oblige à reconsidérer la terminologie de « station balnéaire » pour lui préférer celle de « station littorale ». Il nous faut alors nous pencher sur les impacts structurels que cette intégration géographique implique, redéfinissant la notion même de station.

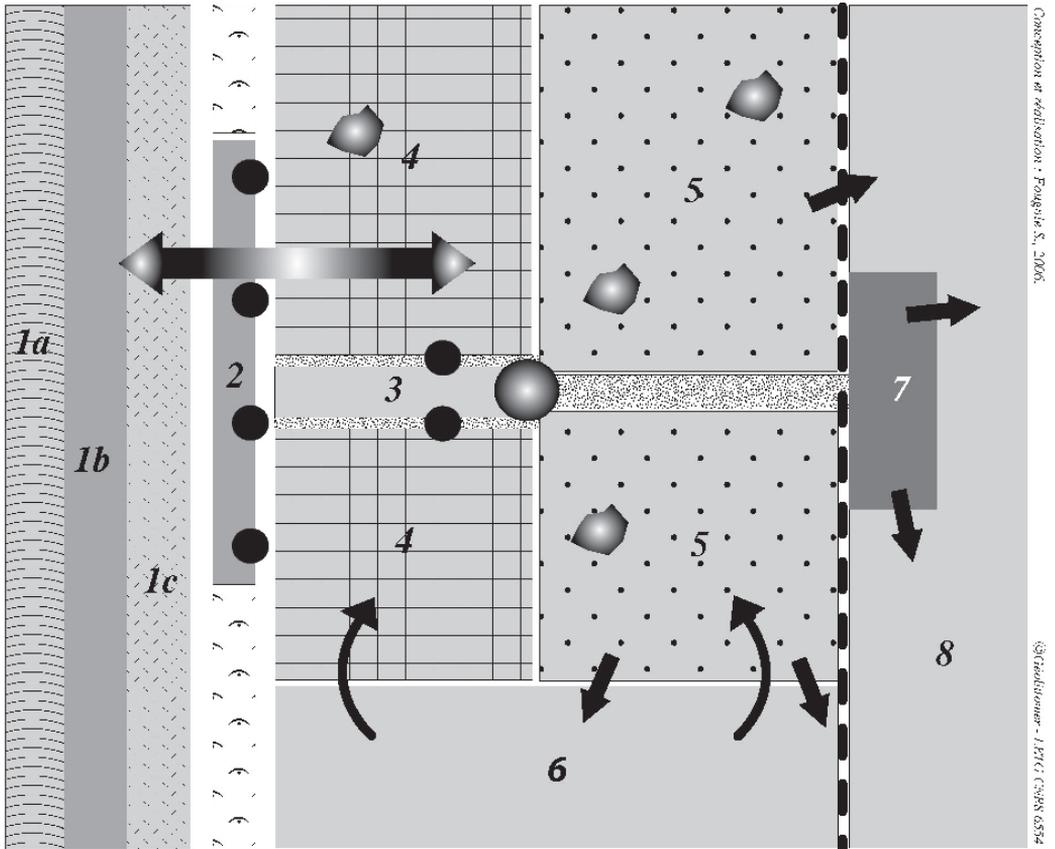
LA MODÉLISATION SCHÉMATIQUE DU NIVEAU D'INTÉGRATION GÉOGRAPHIQUE DU LITTORAL

En fonction du degré d'intégration de cette nouvelle perception du littoral dans le processus d'aménagement touristique, il est possible d'interpréter, de manière schématique, la mutation structurelle qu'elle entraîne sur la station littorale. Nous distinguons ainsi trois nouveaux types de station.

La station environnementale (SEN) ou l'intégration des préoccupations environnementales (fig. 2)

Elle relève d'une prise de conscience de la nécessité de garantir un cadre de vie agréable, afin d'assurer la pérennité de la fréquentation, par la satisfaction des besoins d'espace, de dépaysement, de contact avec la nature. Les politiques d'aménagement s'attachent en conséquence à préserver, ou réintroduire, des éléments de nature dans le cœur de la station. Il peut s'agir d'un simple toilettage urbain et architectural ou d'une totale réhabilitation des quartiers, dans laquelle les espaces verts sont mis en valeur.

En termes d'organisation structurelle (fig. 2), le quartier balnéaire ne s'ouvre pas véritablement sur l'arrière-pays ou la périphérie, qui restent sous-exploités. Le centre de gravité est majoritairement orienté vers l'espace marin et le front de mer, qui restent les structures clés de la station. Elles continuent d'assurer l'essentiel de l'animation touristique. Du point de vue de la gestion



Description et réalisation : Fognie S., 2006.

©Éditions L'Éclat - 17141 CASN 0574

- | | | |
|---|--|---|
| <ul style="list-style-type: none">  Bas de plage : lieu du bain et des pratiques nautiques dont la qualité bactériologique fait l'objet d'une attention particulière.  Plage et front de mer qui restent les composantes phares de la station-système.  Haut de plage faisant l'objet d'un nettoyage afin de lui donner un aspect immaculé.  Cordon dunaire ayant fait l'objet d'une restauration ou d'une récréation.  Quartiers anciens urbains dont quelques éléments architecturaux font l'objet d'une sauvegarde. | <ul style="list-style-type: none">  Espaces (souvent voiries principales) ayant fait l'objet d'une réhabilitation avec une végétalisation et l'incorporation de matériaux doux.  Commune représentant le centre administratif, siège de la municipalité, connaissant une légère expansion.  Lotissements intégrés faisant l'objet d'un traitement paysager.  Périphérie et arrière-pays balnéaires dont la valeur identitaire n'a pas encore été reconnue.  Discontinuité existante et persistante entre le quartier balnéaire et le village originel. | <ul style="list-style-type: none">  Processus d'accommodation des caractères de la périphérie au sein de l'entité balnéaire urbaine.  Tendance à l'expansion vers les espaces périphériques.  Accommodation d'espaces de "nature" au sein du tissu urbain balnéaire.  Importation d'éléments végétaux exotiques et exogènes.  Centre d'animation, d'information touristique relais orientant vers les différents sites de la station balnéaire.  Le centre de gravité du système est toujours conditionné par la relation unique liant le centre urbain balnéaire et l'ensemble plagique. |
|---|--|---|

Figure 2 : Le modèle de la station environnementale (SEN)
The environmental resort model (ENR)

locale, l'aménagement n'est pondéré que par une préoccupation qualitative du cadre de vie, dont les responsables politiques se font les garants. Globalement, la structuration spatiale de la station n'est que peu perturbée par cette intégration partielle.

Ce schéma de station répond à un modèle d'aménagement touristique défini par :

- un rapport au littoral se limitant à l'utilisation de la nature dans l'unique but de valoriser le cadre de vie ;
- une politique manquant de transversalité, de concertation et de conceptualisation d'un projet global ;

– des pratiques urbanistiques et architecturales dominées par l'impact visuel des interventions et la préoccupation de la qualité du paysage urbain ; les plans de rénovation ne prévoyant pas de remises en cause substantielles.

Il s'agit généralement des stations urbaines anciennes, telles Biarritz, Cabourg ou Hossegor, dont le pouvoir symbolique est porté sur la qualité exceptionnelle de l'environnement urbain, l'arrière-pays proche n'offrant que peu de potentiel de mise en valeur, hormis dans le cadre d'une intercommunalité. Ce modèle de la SEN se distingue en cela du modèle de la SEC.

La station écotouristique (SEC) ou l'intégration du potentiel touristique de la nature littorale (fig. 3)

L'écotourisme fait du milieu naturel un produit touristique, ce que le rapport Bonnot dénommait une « infrastructure naturelle » (repris par L. Le Pensec, 2002). La logique est de justifier la protection de la nature par sa rentabilité touristique. Les paysages littoraux sont alors hissés au rang de patrimoine et participent à construire une consistance identitaire à la station, qui se « recontextualise » ainsi dans la réalité géographique de son site.

Les actions proposées dans le schéma de la SEC imposent une politique d'ouverture des sites, préalablement équipés (accueil, balisage, information, etc.). Des centres spécifiques, tels les écomusées, peuvent y prendre place afin de renforcer, auprès du public comme de la population locale, la compréhension, la diffusion et donc l'intégration des liens unissant la station et son contexte géographique littoral.

Le rayonnement structural (fig. 3) s'ouvre alors largement sur la périphérie et l'arrière-pays balnéaires, qui entrent dans le domaine productif de la station. Le centre de gravité n'est alors plus dirigé vers l'unique front de mer, mais également vers l'intérieur des terres et les espaces périphériques. Le système touristique sort de son cadre purement urbain. Un centre d'information et de structuration de l'offre assure l'articulation entre ces différentes composantes, auprès de tous les acteurs concernés.

Ce schéma de station répond à un modèle d'aménagement touristique défini par :

- un rapport au littoral basé sur l'exploitation de la nature, devenue un équipement touristique, mais également constitutive d'une identité patrimoniale ;
- une politique locale investissant dans cette exploitation grâce à l'équipement des sites et la professionnalisation des structures cadres et assurant l'éducation « éco-citoyenne » de l'ensemble des acteurs ;
- des pratiques urbanistiques et architecturales privilégiant des structures intégrées du point de vue environnemental et limitant les atteintes au milieu naturel ; certaines composantes font l'objet d'une patrimonialisation (anciennes villas).

Il s'agit le plus fréquemment de stations ayant connu un développement assez modéré ou tardif (deuxième moitié du XX^e siècle) et ayant conservé un arrière-pays riche de valeurs identitaires (Saint-Jean-de-Monts et le marais), des espaces naturels attractifs (Lacanau entre lacs et forêt) ou des activités traditionnelles typiques (Capbreton et la culture halieutique, Châtelailon et la conchyliculture) ; chacun de ces éléments ayant un pouvoir identitaire nourrissant l'authenticité de la station.

La station littorale intégrée (SLI) : la production du modèle d'aménagement touristique durable (fig. 4)

En prolongeant notre interprétation de l'intégration géographique du littoral dans le système d'aménagement touristique, il est possible de proposer un modèle de station répondant aux exigences de la durabilité et aux trois niveaux d'intégration préalablement définis. La Station Littorale Intégrée doit être considérée en cela comme ce que M. Chadefaud (1987) dénommait un « modèle optimal » : Station y fait référence à l'activité touristique qui produit des espaces spécifiques, Littorale figure le contexte

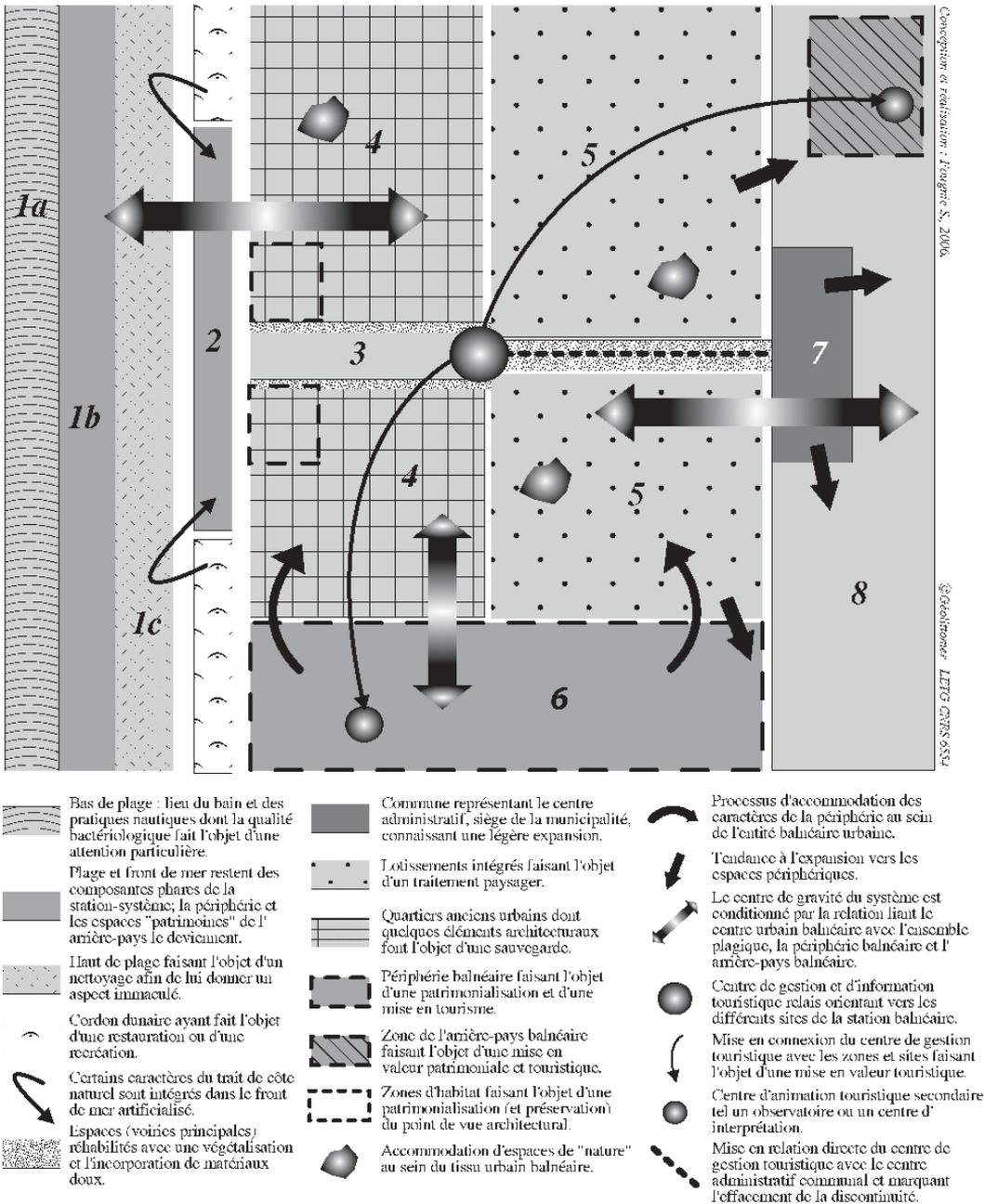


Figure 3 : Le modèle de la station écotouristique (SEC)
The ecotourist resort model (ECR)

naturel, social et culturel qui construit l'identité ou l'authenticité du lieu (l'adjectif « balnéaire » étant devenu, de fait, trop réducteur), Intégrée car elle émane d'une intégration géographique.

La SLI se définit avant tout par un rééquilibrage entre ses différentes composantes (de la plage jusqu'à l'arrière-pays) qui coexistent en interrelation durable et équilibrée. L'effet en est une atténuation des

discontinuités, tant spatiales que sociales, par la mise en place de « liants spatiaux » (urbanisme intégré par exemple) et de « liants sociaux » (gestion intégrée avec un directeur de station par exemple).

La cohérence de l'aménagement intégré nécessite d'apporter des modifications substantielles à chacune des composantes de la station. La plage doit retrouver un fonctionnement systémique le moins perturbé possible (limitation des nettoyages et des prélèvements). Le front de mer se dédensifie, illustrant en cela l'échéance de la vision linéaire du littoral. Il offre une place à la récréation de nature (cordon dunaire, végétalisation), au détriment du béton ou des équipements lourds.

La composante urbaine de la station fait l'objet d'une restructuration, tant du point de vue paysager que fonctionnel, et d'une patrimonialisation, pour les vestiges architecturaux remarquables. L'intégration existe dans le fait d'assurer à la fois la qualité paysagère des quartiers urbains, leur fonctionnalité et leur développement nécessaire. Quant à l'arrière-pays et la périphérie, ils focalisent de nouveaux enjeux et participent activement à la définition identitaire de la station ; ils deviennent des composantes productives, intégrées au projet de développement et de mise en valeur. La cohésion de l'ensemble est assurée par une mise en réseau, géré par un centre administratif et une politique dynamique et compétente, qui joue le rôle de centre nerveux du système.

La SLI répond ainsi aux trois dimensions intégratives relevant d'une prise en compte des caractéristiques géographiques intrinsèques du littoral. L'intégration environnementale se déchiffre au travers de la mise en place d'une politique d'aménagement touristique globalisante à l'échelle de toute la station ; il n'y a donc plus de véritables centres de gravité. L'intégration fonctionnelle se traduit par la création de structures encadrantes professionnalisées et pluridisciplinaires, qui assurent l'exécution d'un plan d'actions orchestrant de manière cohérente l'intervention de chacun des acteurs. Quant à l'intégration temporelle, elle se concrétise par une activité de tourisme et de loisirs durant toute l'année, assurée par une diversification de l'offre (activités autres que purement balnéaires) et un programme événementiel adapté, par une pérennisation annuelle des services et par une politique favorisant la sédentarisation de quelques segments de clientèles (jeunes couples, retraités).

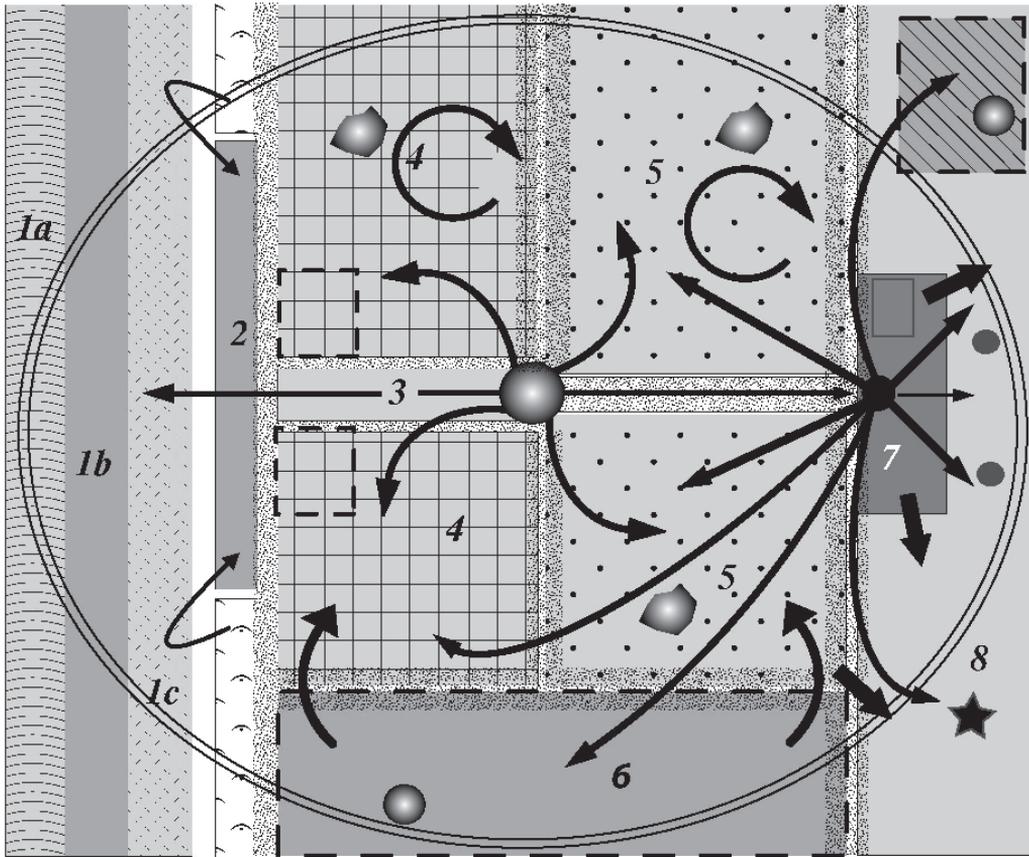
Le modèle ici exposé n'existe pas véritablement de manière aussi formalisée et aboutie. Il n'est qu'une interprétation conceptuelle des principes d'aménagement qui sont actuellement prônés par les différents acteurs du tourisme, notamment les responsables politiques. Il est la traduction spatiale et structurale d'un aménagement touristique littoral intégré, à l'échelle des stations.

Les schémas proposés sont nés d'une lecture des évolutions que connaissent les littoraux touristiques et d'une interprétation des principes de la durabilité et de la gestion intégrée. Ils peuvent en conséquence servir de grille de lecture pour une analyse ayant pour objet de déterminer le degré de mutation d'une station littorale vers la durabilité. Ils peuvent également prétendre être une aide à la décision politique dans le cadre de l'élaboration d'une telle démarche, soit pour établir un plan d'action et anticiper les évolutions spatiales de la station, soit pour évaluer les effets des actions menées.

Conclusion

La mutation qui s'opère, notamment sur la façade atlantique, procède d'une évolution symbolique du littoral, sur laquelle repose la durabilité, voire le renouveau, de sites touristiques que les analyses purement quantitatives promettaient à un triste avenir. Sans remettre en cause de manière brutale le pouvoir attractif des « 3 S », le tourisme littoral semble se reconstruire sur une nouvelle base symbolique, celle de l'authenticité patrimoniale et identitaire. Elle répond à une évolution des sensibilités, des exigences et des pratiques sociétales, auxquelles les stations atlantiques françaises entendent répondre.

La géographie se doit d'apporter des outils de lecture de cette mutation pour en comprendre les mécanismes et pour décrire les logiques spatiales qui en découlent. Alors que le Conseil National du Littoral et que différents groupes de prospective voient le jour (notamment au sein du ministère de l'Aménagement Durable), une démarche de modélisation spatiale peut répondre à certaines attentes politiques. A l'échelle des stations, la professionnalisation du tourisme et la complexification des



Conception et réalisation : Fougnie S., 2006.

© GSD/Inhom - LETG-CNRS 6354

<ul style="list-style-type: none">  Bas de plage : lieu du bain et des pratiques nautiques dont la qualité bactériologique fait l'objet d'une attention particulière.  Plage et front de mer restent des composantes phares de la station-système; la périphérie et les espaces "patrimoines" de l'arrière-pays le deviennent.  Haut de plage faisant l'objet d'un nettoyage afin de lui donner un aspect immaculé.  Cordon dunaire ayant fait l'objet d'une restauration ou d'une recréation.  Certains caractères du trait de côte naturel sont intégrés dans le front de mer artificialisé.  Espaces (voies principales) réhabilités avec une végétalisation et l'incorporation de matériaux doux.  Commune représentant le centre administratif, siège de la municipalité, connaissant une légère expansion. 	<ul style="list-style-type: none">  Lotissements intégrés faisant l'objet d'un traitement paysager.  Quartiers anciens urbains dont quelques éléments architecturaux font l'objet d'une sauvegarde.  Périphérie balnéaire faisant l'objet d'une patrimonialisation et d'une mise en tourisme.  Zone de l'arrière-pays balnéaire faisant l'objet d'une mise en valeur patrimoniale et touristique.  Zones d'habitat faisant l'objet d'une patrimonialisation (et préservation) du point de vue architectural.  Accommodation d'espaces de "nature" au sein du tissu urbain balnéaire.  Processus d'accommodation des caractères de la périphérie au sein de l'entité balnéaire urbaine.  Tendance à l'expansion vers les espaces périphériques.  Centre d'animation touristique secondaire tel un observatoire ou un centre d'interprétation. 	<ul style="list-style-type: none">  Mise en valeur d'un site particulier (point de vue, panorama, monument).  Mise en valeur patrimoniale d'un caractère authentique du village d'origine participant à l'identité littorale.  Mise en valeur patrimoniale d'activités traditionnelles de l'arrière-pays et de l'identité littorale.  Restructuration qualitative de la composante par l'application d'un nouveau modèle d'urbanisation.  Mise en place de "liants" spatiaux permettant de réduire les discontinuités existantes entre les différents composants et destinés à renforcer la cohérence du système.  Centre de gestion et d'information touristique relayant les touristes vers les différents composants du produit-station et assurant le fonctionnement des réseaux.  Le pouvoir politique local est le garant et le moteur de la gestion intégrée du tourisme (spatiale, fonctionnelle et temporelle). Il impulse l'action du centre de gestion et d'information touristique et agit de manière coordonnée et cohérente sur l'ensemble des composantes du système.  Il n'y a plus véritablement de centres de gravité mais une véritable conception globale de la station-système.
---	--	--

Figure 4 : Le modèle de la Station Littorale Intégrée (SLI)
The integrated coastal resort model (ICR)

processus d'aménagement appellent un pilotage technique mais aussi nécessairement conceptuel, à l'heure où la société se montre à la fois réactive aux symboles et exigeante en termes d'impact qualitatif et de consistance patrimoniale. La clé de compréhension de cette modélisation, comme nous l'avons montré, doit reposer sur les relations qu'entretient la société avec son environnement, le tourisme avec le littoral. C'est sur cette base que sont fondés les modèles proposés.

La démarche aboutissant à l'identification de la Station Littorale Intégrée, modèle d'application d'aménagement touristique durable, implique, de par sa nature, une intention optimiste, celle d'une responsabilisation des acteurs et d'une meilleure intelligence sociale des systèmes de production spatiale. Le géographe ne peut se limiter au rôle de dénonciateur des carences politiques ou des effets pervers d'un aménagement non cohérent, il se doit de proposer des réponses et d'apporter des solutions permettant la réalisation du projet social (la durabilité) en toute cohérence avec le milieu support (le littoral), dans le but de créer un environnement viable et durable, tout en préservant la diversité des approches de la géographie dans le domaine du tourisme durable (Violier, 2004).

D'autre part, l'utilisation de schémas et de modèles a pour objet de rendre plus concrète la notion de tourisme durable, qui ne se limite pas ici à une « attention portée à la nature », mais réellement à une intégration de la réalité géographique du littoral aux pratiques de l'aménagement touristique. C'est en cela que la durabilité constitue une mutation de la géographie des stations.

Toutefois, des questions restent posées, notamment celle de l'échelle d'intervention et de l'applicabilité d'un tel modèle. Le respect d'une identité géographique nécessitera logiquement de s'affranchir des limites purement administratives. C'est pourquoi il est indispensable d'intégrer la réalité des « pays », ou des « unités intercommunales à référence de pays », qui semble apporter une certaine cohérence entre la réalité géographique littorale et le processus de construction identitaire ; nous en avons par ailleurs proposé une modélisation, à travers la définition du PATIL⁶ (S. Fougnie, 2006). Ce modèle propose de placer la SLI dans un schéma intercommunal, permettant de répondre aux différents enjeux de l'intégration géographique du tourisme. Il s'agit donc d'une perspective innovante, à une autre échelle, qui mériterait un nouveau développement.

L'applicabilité doit quant à elle faire ses preuves. Le modèle doit pour cela être confronté à la critique et à la réalité du terrain ; c'est à cette condition seulement qu'il prouvera, ou infirmera, sa validité scientifique et son efficacité en termes d'aménagement intégré. Il reste donc à construire des outils d'utilisation de ces schémas (plan d'actions, diagnostics, choix des axes de développement, etc.), en s'attachant aux modalités de construction de la SLI, en d'autres termes du passage d'un modèle à l'autre. Peut-être alors la SLI se révélera-t-elle un bon outil d'aide au développement, faisant du tourisme une porte d'entrée vers la durabilité des territoires.

Bibliographie

- ALBINET (V.), 2000. – *Géomorphologie et gestion des falaises sur les côtes de l'Atlantique et de la Manche*, thèse de doctorat, univ. Lyon 2, 650 p.
- CAZES (G.), 1975. – « Les constantes spatiales du fait touristique littoral : thématique et systématique », *Travaux de l'Institut Géographique de Reims*, n° 23-24, p. 13-21.
- , 2000. – « La fréquentation touristique des littoraux français : une remarquable durabilité », *L'Information géographique*, Sedes, n° 4, p. 289-299.
- CHADEFAUD (M.), 1987. – *Aux origines du tourisme dans les pays de l'Adour (du mythe à l'espace : un essai de géographie historique)*, thèse de géographie non soutenue, Pau, n° spécial des *Cahiers de l'Université de Pau*, 1 100 p.
- CLUS-AUBY (C.), 2003. – *La gestion de l'érosion des côtes : l'exemple aquitain*, Pessac, Presses Universitaires de Bordeaux, 257 p.

6. PATIL : *Pays d'Aménagement Touristique Intégré du Littoral* (à l'échelle d'une vingtaine de communes (littorales, rétro-littorales, touristiques, agricoles, artisanales, etc.) se reconnaissant au travers d'une identité littorale commune).

- CORBIN (A.), 1998. – *Le territoire du vide. L'Occident et le désir de rivage, 1750-1840*, Champs, n° 218, Flammarion, réédition de 1988, 400 p.
- DATAR, 2004. – *Construire ensemble un développement équilibré du littoral*, Paris, La Documentation Française/Datar, 66 p.
- DEBIE (F.), 1993. – « Une forme urbaine du premier âge touristique : les promenades littorales », *Mappemonde*, 93-1, p. 32-37.
- DESPRET (F.), 1997. – *Enquête sur le tourisme de masse, L'Écologie face au territoire*, Paris, Belin, coll. « Mappemonde », 207 p.
- FOUGNIE (S.), 2003. – « Politique d'aménagement et stations balnéaires : tentative de modélisation de l'évolution de la dialectique aménagement touristique/milieu littoral », 128^e Congrès du CTHS, Relations, échanges et coopération en Méditerranée, Bastia, 14-21 avril 2003, 25 p.
- , 2006. – *La mutation contemporaine des stations balnéaires françaises : tentatives de modélisation de la station littorale intégrée. Études des façades Atlantiques, Manche et Mer du Nord*, Thèse de Doctorat de Géographie, Université de Nantes, Igarun, 676 p. (2 vol.).
- KNARFOU (R.), 1992. – « De quelques rapports souvent contradictoires entre tourisme et environnement », dans *Tourisme et environnement*, actes du colloque de La Rochelle, mai 1991, La Documentation Française, p. 16-23.
- (dir.), 2002. – *Tourisme 1. Lieux communs*, Paris, Belin, coll. « Mappemonde », 320 p.
- KNOLL (G.-M.), 1993. – « L'architecture des hôtels (1870-1914). Innovations techniques et miroir du comportement social », *Recherches urbaines*, n° 8, p. 23-30.
- LAZZAROTTI (O.), 2003. – « Tourisme et patrimoine : *ad augusta per angustia* », *Annales de Géographie*, n° 629, p. 91-110.
- LE PENSEC (L.), 2002. – *Vers de nouveaux rivages, Sur la refondation du Conservatoire du Littoral*, Paris, La documentation française, coll. « Rapports officiels », 205 p.
- LEVY (J.), 2003. – « Intégration », dans LEVY (J.), LUSSAULT (J.) (dir.), *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, Paris, Belin, p. 516.
- LUSSAULT (M.), THIBAUT (S.), 2003. – « Aménagement (Géographie et) », dans LEVY (J.), LUSSAULT (J.) (dir.), *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, Paris, Belin, p. 61-65.
- MANCEBO (F.), 2003. – *Questions d'environnement pour l'aménagement et l'urbanisme*, Nantes, éditions du Temps, 285 p.
- MERLIN (P.), 2001. – *Tourisme et aménagement touristique, des objectifs inconciliables ?*, Paris, La Documentation Française, 216 p.
- MIOSSEC (A.), 1993. – *La gestion de la nature littorale en France Atlantique. Étude comparative (Royaume-Uni, Pays-Bas, Espagne, États-Unis)*, Thèse de Doctorat d'État, UBO, Brest, tome 1, 469 p.
- MIOSSEC (A.), 1995. – « Le traitement du recul de la ligne de rivage en France : pratiques sociales autour d'un problème de nature », *Norois*, t. 42, n° 165, p. 153-172.
- PASKOFF (R.), 1993. – *Côtes en danger*, Paris, Masson, 250 p.
- , 2002. – « Un phénomène contre lequel il faut lutter avec discernement », *Espaces*, n° 191, février, p. 19-20.
- PICKEL S., 2004. – *Représentations et pratiques de la nature dans les stations atlantiques françaises. Une construction évolutive*, thèse de doctorat, Univ. Paris 7, 486 p.
- RENARD (J.), 1984. – « Le tourisme, agent conflictuel de l'utilisation de l'espace littoral en France », *Norois*, n° 121, p. 41-61.
- ROGER (A.), 1997. – *Court traité sur le paysage*, nrf-Gallimard, Bibliothèque des sciences humaines, Paris, 200 p.
- ROUILLARD (D.), 1994. – *Le site balnéaire*, Bruxelles, Éd. Pierre Mardaga, 357 p.
- SIMARD (C.), 2005. – « L'économusée réinvente l'atelier de l'artisan », *Espaces*, n° 232, décembre, p. 43-46.
- TÉNAUD-CAILLE (S.), 1997. – *Le littoral de Loire-Atlantique et de Vendée et sa géographie du danger*, Thèse de doctorat, Nantes, Igarun, 406 p.
- VIOLIER (Ph.), 2004. – « Les approches du tourisme durable dans la géographie française », *Historiens et Géographes*, n° 387, « Vers une géographie du développement durable », p. 195-203.
- YELLES (N.), 1996. – « Les enjeux du tourisme de nature sur le littoral français », *Cahiers d'espaces*, n° 49, p. 46-57.