











Gérer les risques côtiers, l'exemple de Plonevez les Flots (commune fictive) - d'après C. Meur-Ferec




I) Un littoral convoité par de multiples acteurs

-  Vieux bourg : population permanente
-  Nouveaux lotissements (population permanente) *en projet*
-  Station littorale (villas XIXème) : résidences secondaires
-  Camping géré par une société privée
-  Terres agricoles, label « bio »
-  Zone humide acquise par le conservatoire du littoral




II) Un littoral à risque

-  Côte basse sableuse
-  Anciens polders
-  Digue orpheline en mauvais état
-  Falaise fragile en recul

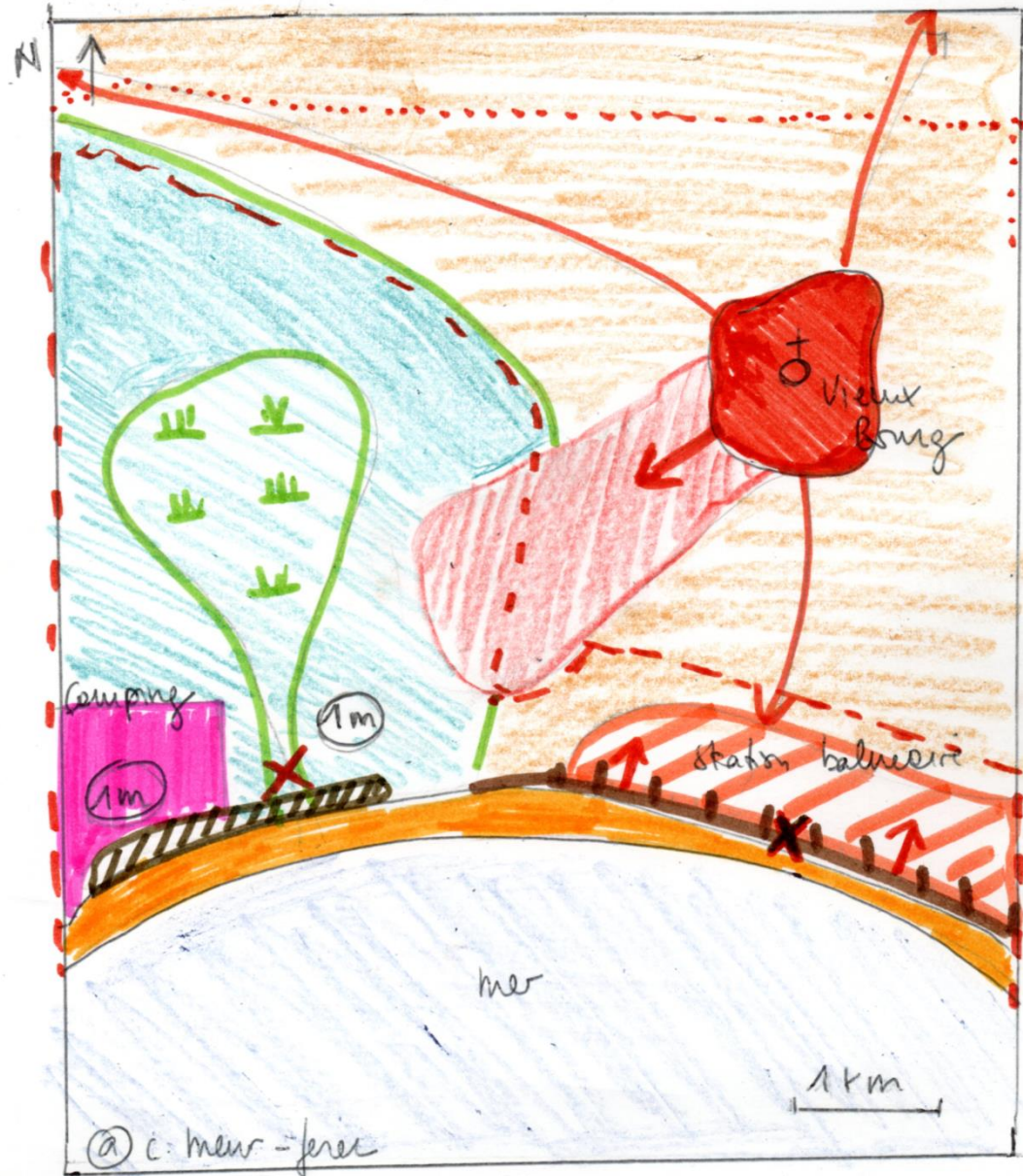
III) Une gestion contrainte par une législation complexe

-  Le maire responsable du plan de sauvegarde et des permis de construire
-  Zone inconstructible (PPRL _ zone rouge)
-  Loi littorale

IV) Une difficile mise en œuvre de la gestion du littoral





-  Ouvrir la digue pour dépolderiser ou la consolider ?
-  Protéger la falaise ou prévoir un repli stratégique ?
-  Offrir de nouveaux logements à une population en croissance au détriment des terres agricoles ?

Créer les usages côtiers, l'empile de
Planevez les Flots (commune fictive)








Rotterdam




I) Un site portuaire lié au « delta d'or » (Rhin Meuse)

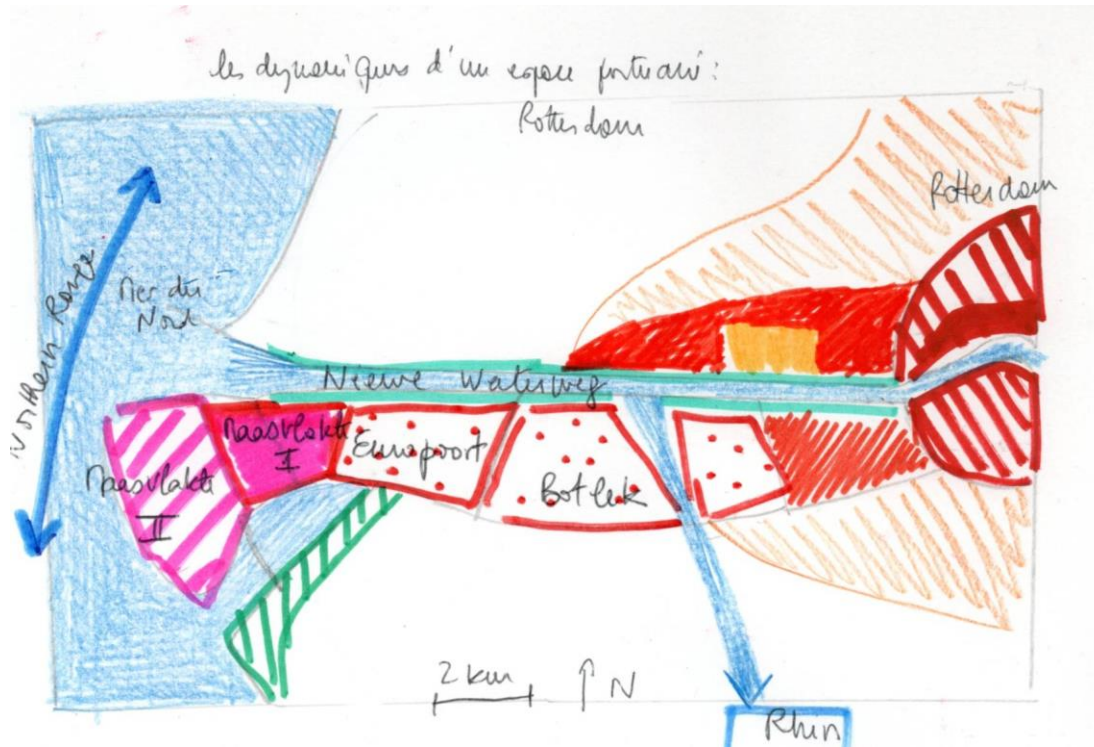
-  Site portuaire et urbain initial
-  Delta chenalisé au XIXème = un port très accessible
-  Ouvert sur une route maritime majeure
-  Adossé à un arrière pays riche et peuplé desservi par voie terrestre et fluviale

I) Un glissement des infrastructures portuaires en aval au XXème lié à la mondialisation des échanges

-  Port fruitier
-  Entrepôts
-  Zones industrielles
-  Terminal pétrolier et industries chimiques
-  Terminaux de conteneurs

I) Une ville portuaire remodelée

-  Centre ville requalifié
-  Vieux port patrimonialisé = habitat, port de plaisance
-  Compensation environnementale à l'extension des polders portuaires



Pour la semaine prochaine
Reproduire le croquis et trouver les figurés

- « symbiose ville / port » = le port crée la ville / la ville crée le port

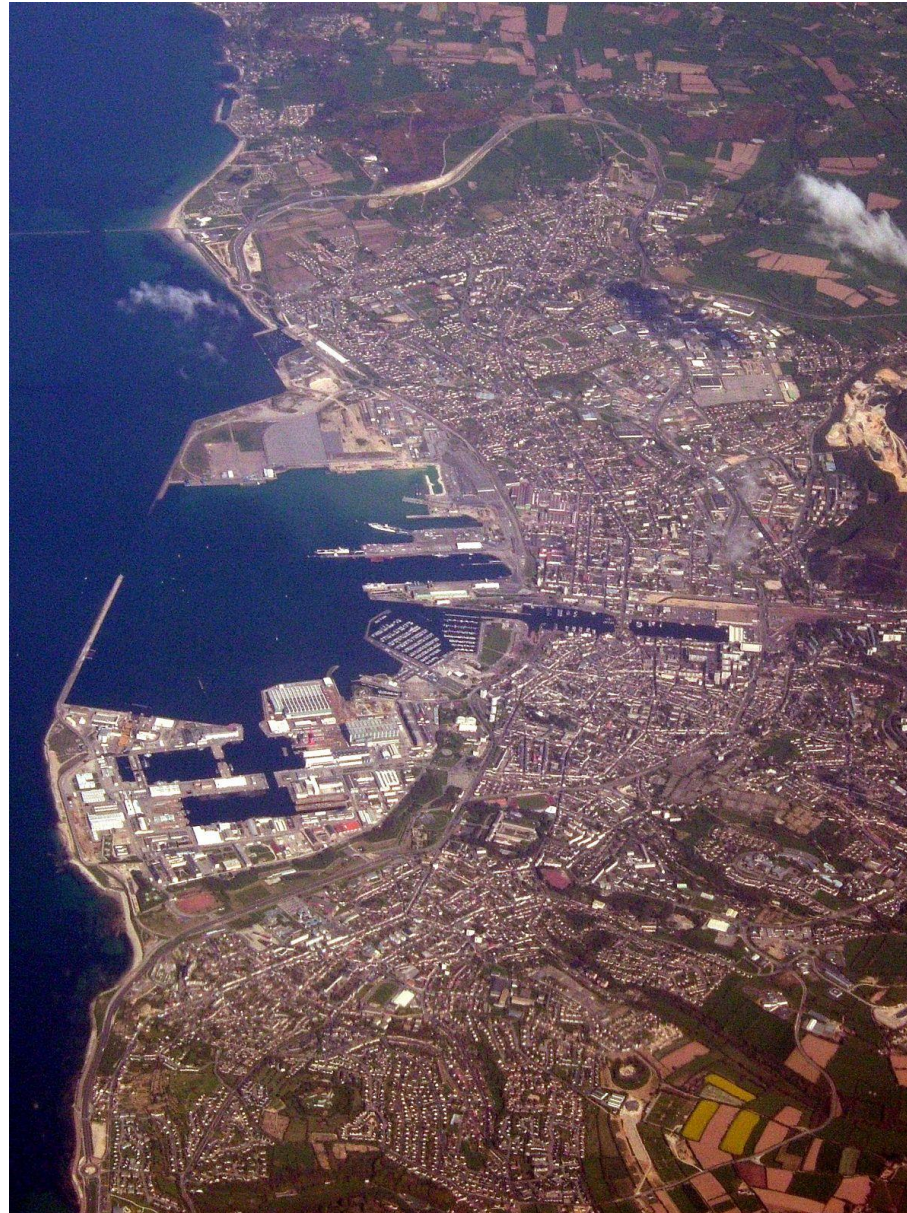
Première
vue de
Toulon, vue
du pont-neuf
prise à
l'angle du
parc
d'artillerie.

[Joseph
VERNET
\(1714 -
1789\)](#)

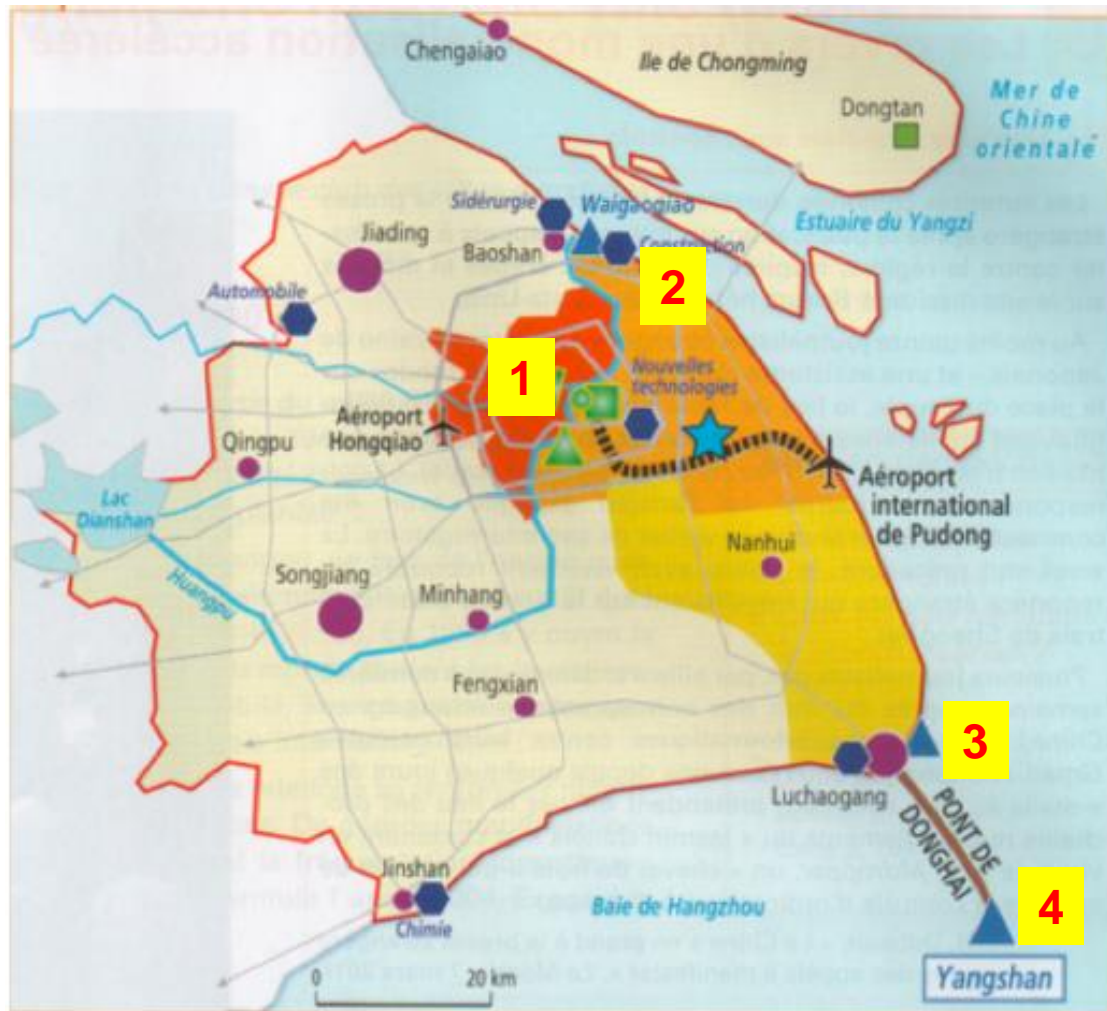


Certaines villes
Restent dans
Cette configuration

Ex : Cherbourg



- la dissociation ville port à partir de la 2^{ème} gm = glissement des infrastructures portuaires hors de la ville
- Pourquoi ? Cours précédents
- Quels effets sur la ville ?



L'EXTENSION DE L'ESPACE URBAIN

- Limites de la municipalité
- Ville-centre
- ZES* de Pudong (1990)
- Extension de Pudong (2009)
- Principale ville nouvelle
- Autre ville nouvelle
- Projet de ville écologique abandonné

DES LIEUX MAJEURS

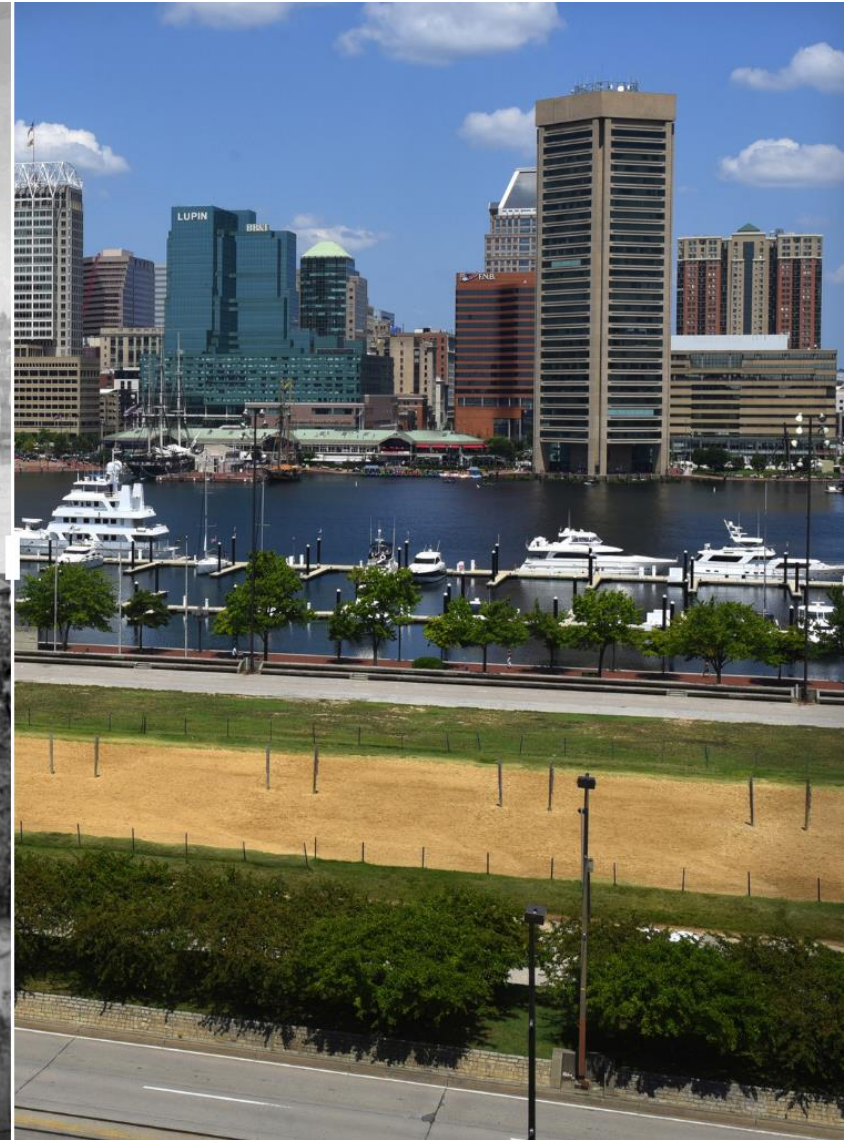
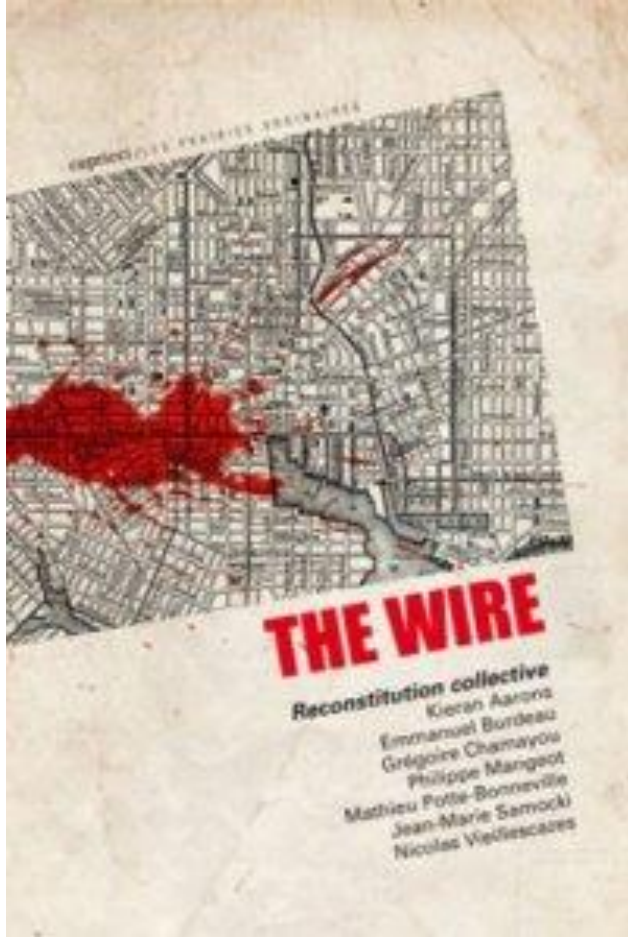
- Cœur historique du Bund
- Centre financier de Lujiazui
- Tour de la Perle de l'Orient
- Site de l'Exposition universelle
- Pôle industriel
- Shanghai Disneyland (2016)

DES INFRASTRUCTURES GÉANTES

- Périphérique et autoroutes
- Maglev, train rapide à sustentation magnétique
- Port
- Aéroport



Baltimore, before and after



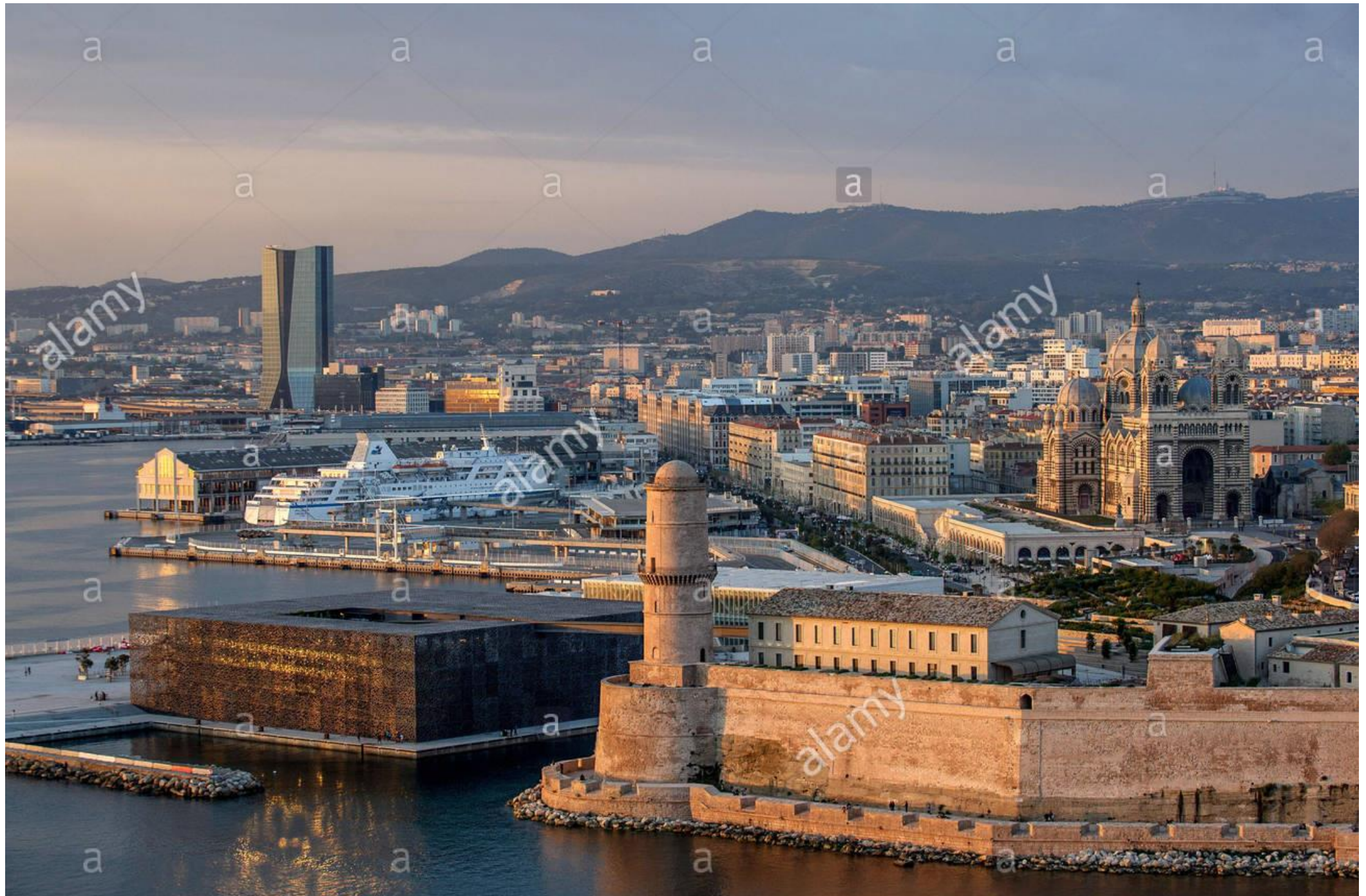
Renouveau des
waterfront

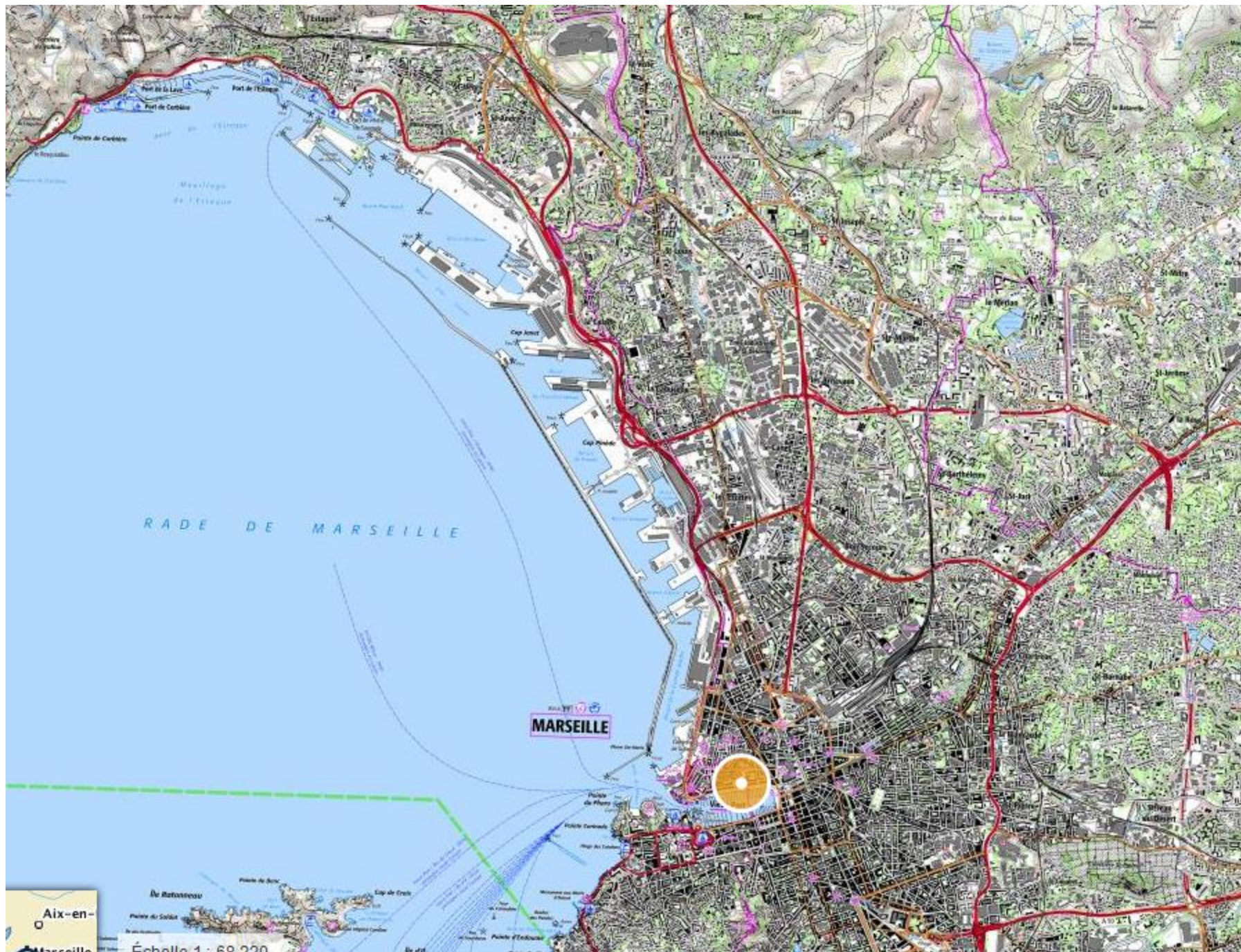
L'exemple pionnier de
Baltimore



Aménagement
des quais de la
Singapore River
(Boquet 2008)



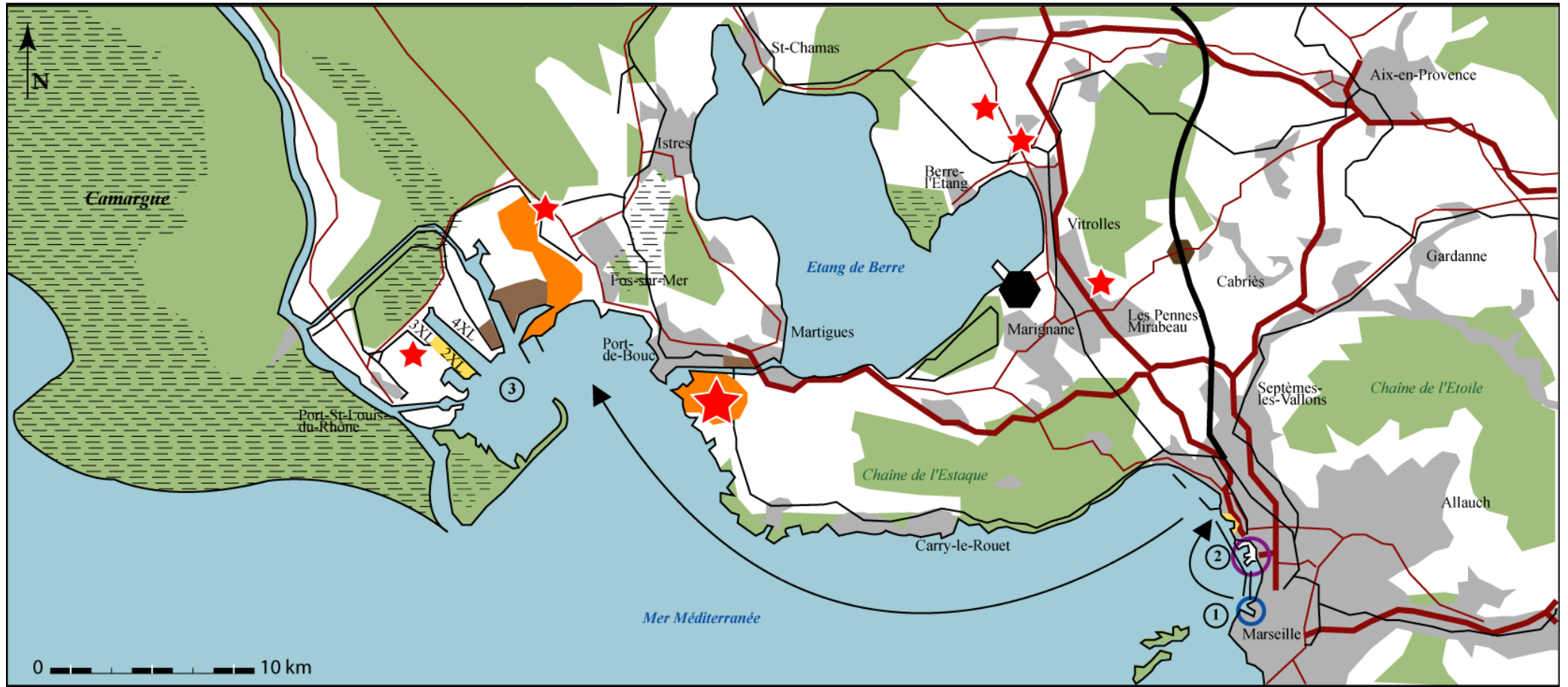




Les quais de la Joliette sous le Second Empire



LE GPM DE MARSEILLE-FOS : UN PORT EN MUTATION ?








I- Une région urbaine bien desservie






-  Aires urbanisées
-  Aéroport
-  Gare TGV
-  Principales routes
-  Autoroutes
-  Voies ferrées
-  LGV

II- Des espaces portuaires en mutation


- Des sites portuaires successifs


-  ① Site du Vieux-Port
-  ② Site de la Joliette
-  ③ ZIP de Fos
-  Déplacement des activités
-  3XL Projets d'extension

- Une spécialisation fonctionnelle


-  Plaisance
-  Passagers
-  Vrac
-  Conteneurs
-  Hydrocarbures

III- Des conflits d'environnement

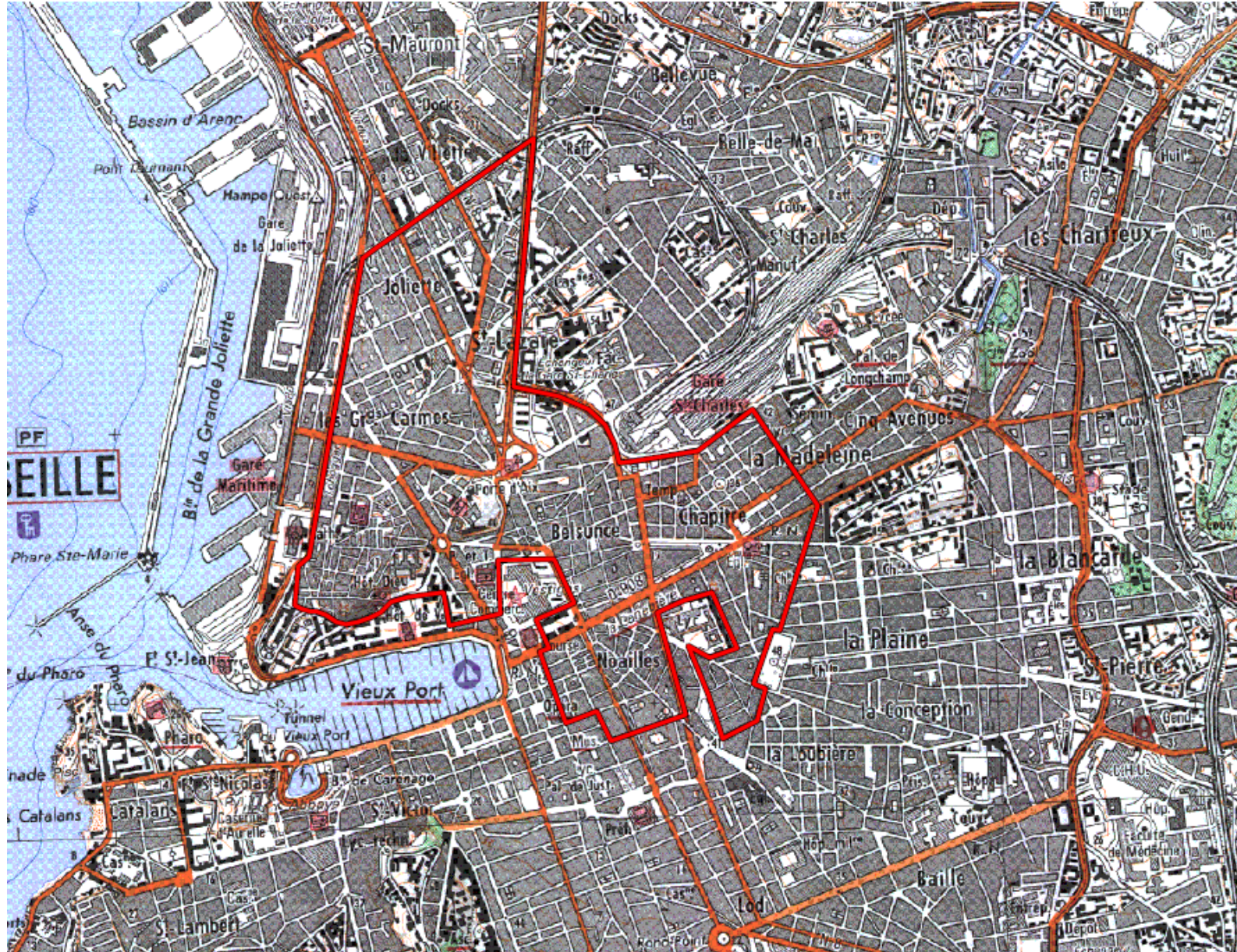
 Zones humides

l'Estaque  Massifs montagneux

 Natura 2000

 Concentration d'établissements classés Seveso

Une ZUS en plein centre ville ...





EUROMED : Périmètres et réalisations

- Limite du périmètre de l'extension
- Limite du périmètre 1995
- ARENC** quartiers d'Euroméditerranée
- ligne de tramway

Réalisation : Béatrice Georgelin
à partir du plan schématique d'Euromed
(www.euromediterranee.fr/telechargements.html)

des villes portuaires remodelées



Le renouveau d'un « waterfront » = l'exemple de Marseille

I) Des sites portuaires successifs et une disponibilité contre ville/port


- 1 - Vieux port
- 2 - La Joliette XIX^e siècle
- 3 - Zip de Fos après 1960


Qui ont provoqué un desserrement industriel massif vers de vastes espaces plans bien desservis


qui a paupérisé le centre urbain *quartiers du port*

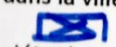
II) le port, symbole des difficultés de la ville, devient l'espace du renouveau métropolitain.

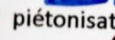
nouvelles centralités :


 pôle métropolitain

 pôle culturel

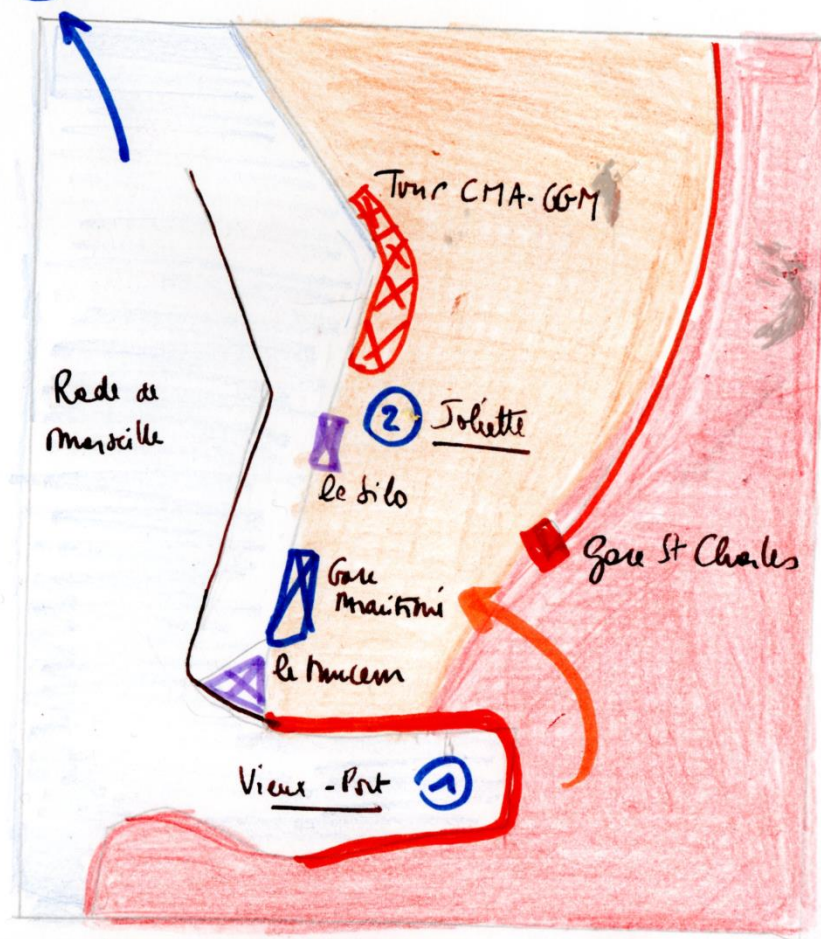
 nouvelle porte d'entrée dans la ville

 terminal de Croisiers

 piétonisation du vieux port devenue port de plaisance

 gentrification en cours

3 Zip de Fos



↑ 5km

- **Bilan du cours Notions** = ports / ville portuaire / hub / rangée / terminalisation / mondialisation
- Être capable de décrire les dynamiques portuaires dans le monde /

Vocabulaire

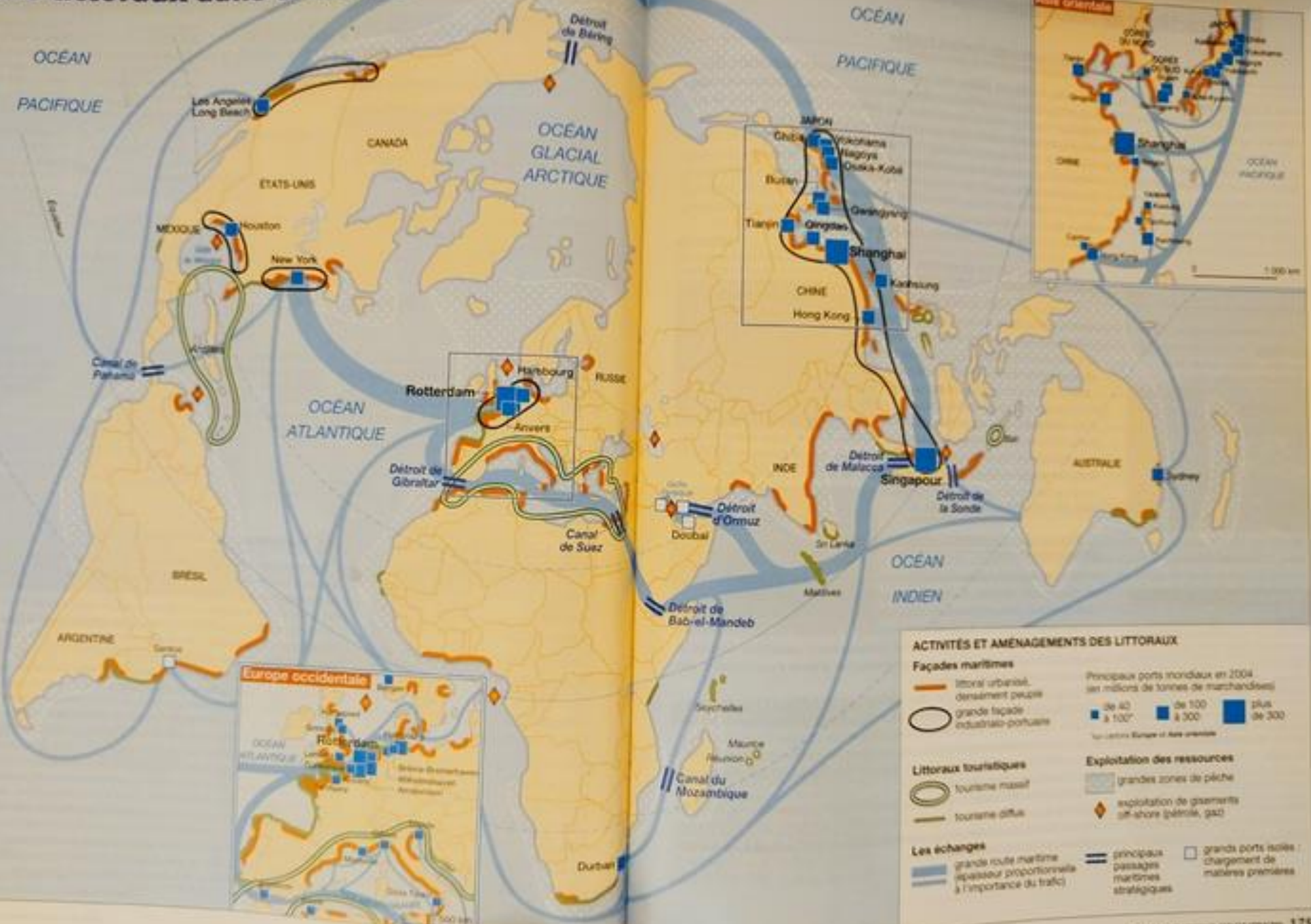
Waterfront / friche / centralité /

Ex = Marseille / Baltimore / Shanghai / Rotterdam

- 3) la répartition mondiale des façades maritimes

Une **façade, océanique ou maritime**, est une bande de quelques dizaines à plusieurs centaines de kilomètres de large à partir du littoral. Cet espace est avant tout fonctionnel et ne peut se réduire à des limites arbitrairement fixées. Il s'agit d'un ensemble de ports faisant interface entre un **avant-pays** maritime et un **arrière-pays** terrestre. Les ports, notamment les *main ports* (Anvers, Rotterdam, Singapour, etc.) jouent un rôle clef dans l'interface terre-mer des façades et constituent des points nodaux incontournables des échanges internationaux et domestiques.

Les littoraux dans le monde



ACTIVITÉS ET AMÉNAGEMENTS DES LITTORAUX

Façades maritimes

- littoral urbain, densément peuplé
- grande façade industrielle-portuaire

Littoraux touristiques

- tourisme massif
- tourisme diffus

Les échanges

- grande route maritime (épaisseur proportionnelle à l'importance du trafic)
- principaux passages maritimes stratégiques
- grands ports isolés : chargement de matières premières

Principaux ports mondiaux en 2004 (en millions de tonnes de marchandises)

- de 40 à 100
- de 100 à 300
- plus de 300

* Sources : Europe et Asie orientale

Exploitation des ressources

- grandes zones de pêche
- exploitation de gisements off-shore (pétrole, gaz)

- a) les grandes rangées autour de l'Atlantique
 - Points communs = Antériorité historique / les mêmes défis pour ces ports du vieux monde

1. Une façade maritime ouverte sur le monde



principale route maritime mondiale

2. Un arrière-pays puissant

- espace densément peuplé et industrialisé
- principales voies navigables (rivières ou canaux)
- grands axes autoroutiers et ferroviaires
- oléoduc Nord/Sud



b) les rangées de l'océan pacifique

- - des façades puissantes et consolidées
- La façade américaine
- L'Asie orientale

1995 [\[modifier | modifier le code \]](#)

Rangs 1995	Ports	Pays	1995 ³⁵
1	Port de Singapour	 Singapour	305
2	Port de Rotterdam	 Pays-Bas	291
3	Port de Chiba	 Japon	176
4	Port de Shanghai	 Chine	166
5	Port de Nagoya	 Japon	143
6	Port de Yokohama	 Japon	131
7	Port de Hong Kong – Victoria	 Hong Kong	127
8	Port de Gwangyang	 Corée du Sud	108
9	Port d'Anvers	 Belgique	108
10	Port d'Inchon	 Corée du Sud	105
11	Port de Kitakyushu	 Japon	101

Classement selon le trafic total annuel en millions de tonnes

Rangs 2021	Ports de commerce	États	2021 ¹	2020 ¹	2019 ²	2018 ²
1	Port de Ningbo-Zhoushan ^{n 1}	 Chine	1 224,1	1 172,4	1 120,02	1 038
2	Port de Shanghai	 Chine	769,7	711	716,77	716,59
3	Port de Tangshan	 Chine	722,4	702,6	656,74	636,9
4	Port de Singapour	 Singapour	599,6	590,7	628,18	630,13
5	Port de Canton (Guangzhou)	 Chine	623,7	612,4	606,16	538,3.
6	Port de Tsingtao (Qingdao) ^{n 2}	 Chine	630,3	604,6	577,36	541,61
7	Port de Suzhou	 Chine	565,9	554,1	522,75	531,79
8	Port Hedland	 Australie	553,3	547,1	521,88	517,99
9	Port de Rizhao	 Chine	541,2	496,2	463,77	437,52
10	Port de Tianjin	 Chine	529,5	502,9	492,20	472,81
11	Port de Rotterdam	 Pays-Bas	468,7	436,8	469,4	468,98
12	Port de Pusan (Busan)	 Corée du Sud	442,5	411,2	455,91	450,22
13	Port de Yantai	 Chine	423,4	399,4	386,32	333,61
14	Port de Taizhou	 Chine	352,9	301,1	282,43	255,13
15	Port de Jiangyin	 Chine	337,6	247,1		
16	Port de Dalian	 Chine	315,5	334	366,41	351,3
17	Port de Huanghua	 Chine	311,3	301,3	287,16	287,16
18	Port de Nantong	 Chine	308,5	310,1	336,2	265,98
19	Port de Gwangyang	 Corée du Sud	292,1	273,3	276,04	268,13
20	Port de Shenzhen	 Chine	278,4	265,1		
21	Port de Fuzhou	 Chine	273,5	249		
22	Port de Lianyungang	 Chine	569,2	241,8		
23	Port de Nankin (Nanjing)	 Chine	268,6	251,1		
24	Port de Zhanjiang	 Chine	255,6	233,9		
25	Port d'Anvers	 Belgique	239,8	231		
26	Port de Zhenjiang	 Chine	237,1	350,6		

- **Des façades émergentes**
- L'Asie du sud est

- C) des façades secondaires
- Façades de l'océan indien
- Façades de l'Afrique
- Façades de Méditerranée
- Façades sud américaines et caraïbes

- **Une répartition mondiale**

Reflet du développement et de la mondialisation

Reflet des échanges mondiaux

Et des héritages historiques

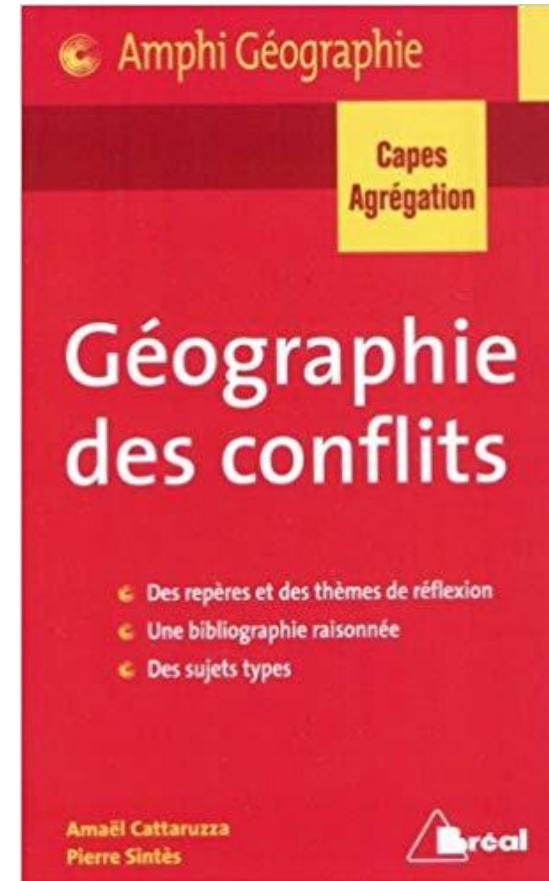
- **des façades qui se diversifient / dans un contexte de pression sur les milieux littoraux**

IV) Des littoraux convoités et sous tension

- Pourquoi les territoires littoraux sont-ils des territoires conflictuels ?
- Quels types d'acteurs sont-ils impliqués ?
- Quelles régulations / solutions ou pas aux conflictualités ?
- **Les littoraux connaissent –ils des types de conflictualités spécifiques ?**

- La notion de conflit en géographie doit être définie de la façon la plus large possible

- *Géographie des conflits*, Amaël Cattaruzza et Pierre Sintès (2011) proposent la définition suivante du mot « **conflit** » : « situation relationnelle structurée autour d'un antagonisme »; cette situation serait caractérisée par « la présence de forces opposées, un désaccord, une rivalité ou à une inimitié ».
- Par ailleurs, ces auteurs rappellent que « **les conflits peuvent avoir différentes formes et être considérés selon leur degré de gravité** ou selon la profondeur des dissensions entre les différents acteurs »



- terme flou qui peut en désigner bcp d'autres, et bcp de types de relations entre acteurs = antagonismes / désaccords, controverses, protestations, des manifestations jusqu'aux mouvements de masse, => une grande diversité de situations / pas seulement la « guerre »

- Pour certains, le conflit apparaît lorsqu'il est exprimé, médiatisé comme tel, pour d'autres, lorsqu'il est juridiciarisé /
- Conflit pour un géographe existe quand il a un effet territorial

Différents types de conflits

- en fonction du niveau d'intensité des conflits
- en fonction des échelles impliquées
- en fonction des catégories des acteurs
- En fonction de l'objet conflictuel

- La notion de conflit présente l'avantage de pouvoir être déclinée dans un grand nombre de situations impliquant divers acteurs et objets à toutes les échelles de l'espace géographique.

- **A) Pourquoi les littoraux sont –ils des territoires conflictuels ?**
 - **1) des frontières politiques**
 - **2) des usages croissants et sources de discordes**
 - **3) des acteurs de plus en plus diversifiés et multiscales**

- **1) des frontières politiques**

- **des frontières comme les autres?**

Le littoral est aussi très tôt perçu comme une frontière maritime, c'est-à-dire à la fois :

– **une barrière**

que ce soit sur le plan militaire (érection de fortifications, Dunkerque) ou pour le contrôle des flux de migrants; ou pour la maîtrise des flux commerciaux = X fonction frontalières sur les littoraux = forteresse, douanes

La douane de mer / Venise

fut depuis le XV^e siècle un mirador et un bureau de douane où les bateaux devaient s'amarrer avant de continuer vers le Rialto, centre commercial de la ville. À l'époque, une chaîne barrait le canal en s'étirant entre des tours de part et d'autre du canal.





PRÉFECTURE MARITIME DE L'ATLANTIQUE

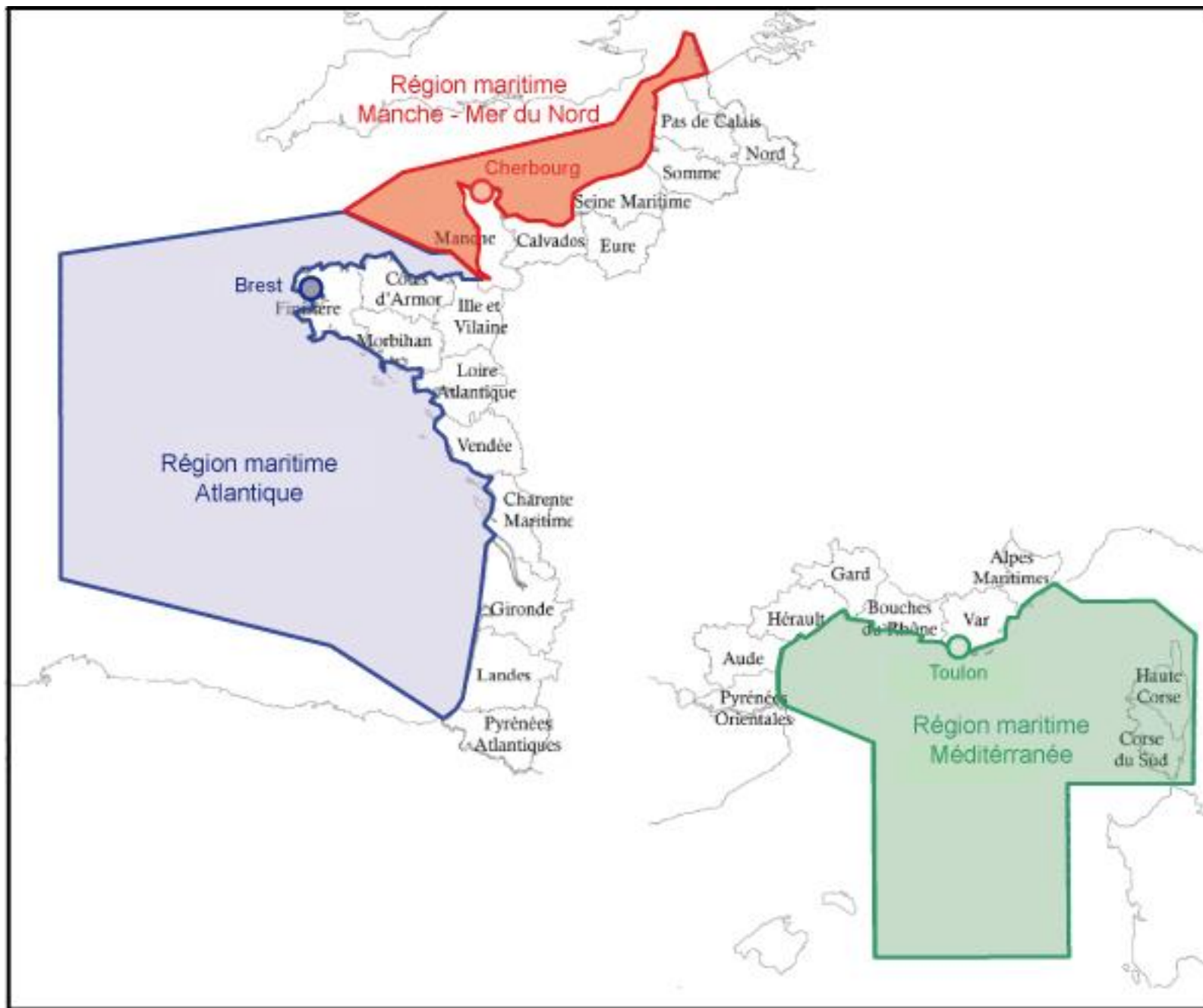
Rechercher dans Les actualités ▾

PRÉSENTATION ACTUALITÉS ▾ THÉMATIQUES ▾ PUBLICATIONS ▾ INFOS NAUTIQUES ▾ INFOS PRATIQUES ▾
CONTACT

– **une zone périphérique de l'État**, dotée d'institutions spécifiques / 3 préfectures maritimes en France

CALVI, ville forteresse de la Corse occidentale

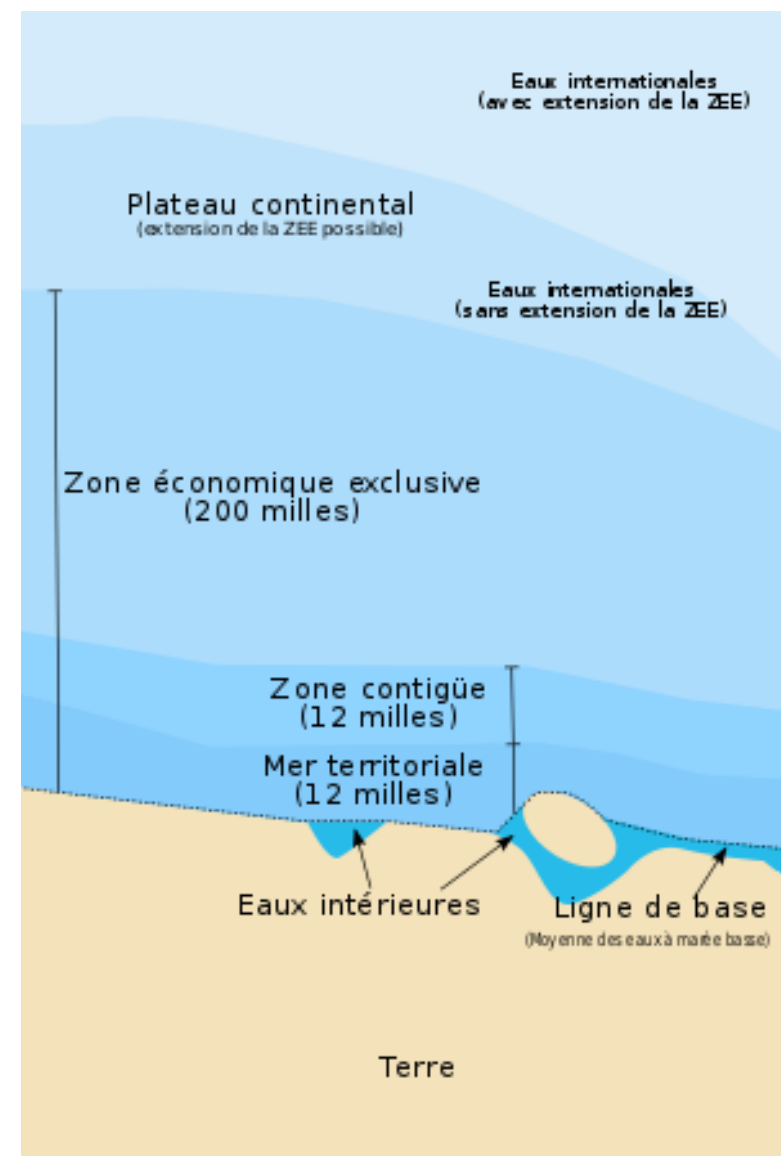
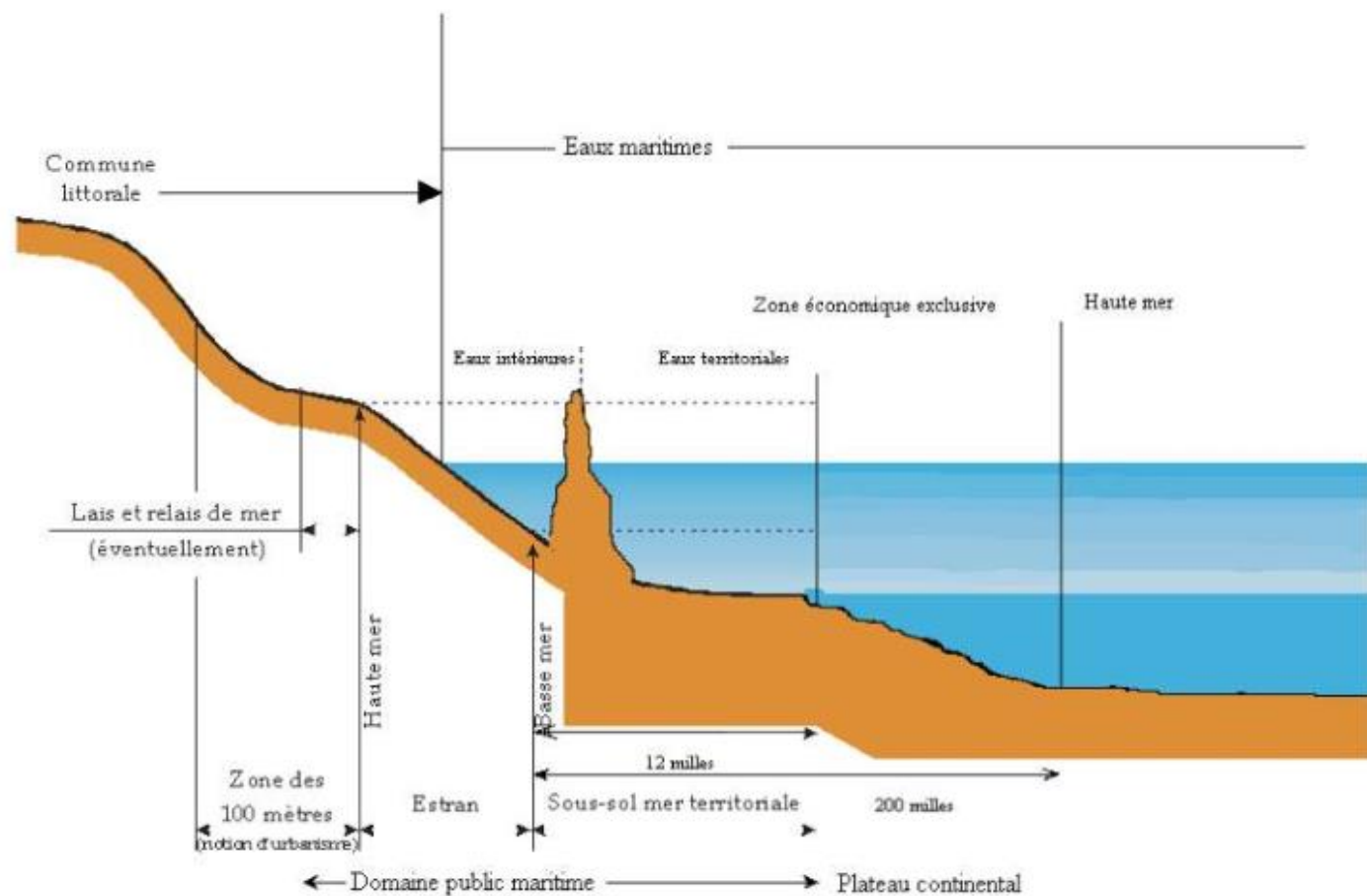




Des frontières enjeu de délimitations / sur terre et sur mer



PRÉFET MARITIME
DE LA MANCHE ET DE LA MER DU NORD



- **les détroits internationaux = des frontières spécifiques qui provoquent des dynamiques complexes sur les littoraux**
- **Pourquoi ces passages sont –ils des territoires littoraux complexes ?**
- Le détroit = bras de mer entre deux terres /
-
- Différents formes de détroits =