

2

**CNEXO
DATAR**

étude régionale du littoral français

IFREMER-DERO/EL



0EL00278

L. BURNET

F12

R140B20 - BUR - L

0049

TABLE DES MATIERES

<u>INTRODUCTION</u> -			
Vue générale sur l'activité du littoral	de I à X		
<u>I - ASPECTS PHYSIQUES DU LITTORAL FRANCAIS</u> -	de 1 à 13		
<u>II - ETUDE ANALYTIQUE PAR SECTEURS LITTORAUX</u> -			
<u>Secteur FLAMAND-PICARD</u> -	de 15 à 37		
- Côtes Flamandes	17 à 25		
- Côtes du Boulonnais	26 à 30		
- Côtes Picardes	30 à 36		
Conclusion	p. 37		
<u>Secteur NORMAND</u> -	de 38 à 66		
- Côtes du Pays de Caux	41 à 44		
- Basse Seine	45 à 52		
- Littoral Bas-Normand	53 à 59		
- Littoral du Cotentin	60 à 65		
Conclusion	p. 66		
<u>Secteur BRETON</u> -	de 67 à 99		
- Sous-secteur oriental	71 à 82		
- Sous-secteur occidental	83 à 91		
- Bretagne méridionale	92 à 97		
Conclusion	98 & 99		
<u>Secteur CENTRE ATLANTIQUE</u> -	de 100 à 127		
- Littoral de la Loire	102 à 108		
- Littoral Vendéen	109 à 112		
- Littoral des Charentes	113 à 121		
- Estuaire Gironde	122 à 127		
		<u>Secteur SUD-ATLANTIQUE</u> -	de 128 à 148
		- Sous-secteur landais	131 à 139
		- Côte Basque	140 à 148
		<u>Secteur du BAS-LANUEDOC</u> -	de 149 à 167
		- Littoral Pyrénéen	152 à 154
		- Bas Roussillon et Bas Languedoc	155 à 164
		- Camargue	166 & 167
		<u>Secteur PROVENCE-COTE D'AZUR</u> -	de 168 à 194
		- Côte de Provence calcaire	172 à 179
		- " " cristalline	180 à 185
		- Littoral de la Côte d'Azur	186 à 193
		Conclusion	p. 194
		<u>Secteur CORSE</u> -	de 195 à 205
		- Littoral occidental	199 à 202
		- Littoral oriental	203 & 204
		Conclusion	p. 205
		<u>CONCLUSIONS GENERALES</u> -	206 & 207

ETUDE REGIONALE
DU LITTORAL FRANCAIS

Le but de cette étude est de présenter les caractères physiques et humains et les aptitudes du littoral français. Nous le ferons le plus possible par comparaison avec d'autres littoraux.

Ce travail comprendra 2 parties :

- Une vue générale très rapide sur les faits de situation, de climat et de paysages.
- Une étude précise analytique des différents secteurs des côtes françaises.

Afin de faciliter l'approche du texte nous donnerons au début une vue générale sur l'activité du littoral.

Malgré les dimensions réduites de l'étude on s'efforcera de ne négliger aucun des aspects essentiels nécessaires à la compréhension du monde littoral et de l'évolution qui pourra se produire dans le futur immédiat. ←

VUE GENERALE

SUR L'ACTIVITE DU LITTORAL

Pour avoir une idée à peu près exacte de la vie maritime, le plus simple est de se référer à la population. En 1968, date du dernier recensement, les 25 départements côtiers français comptaient 17.340.000 habitants pour une superficie de 162.254 Km². Si l'on ne tient pas compte de 4 départements ayant des secteurs littoraux très réduits (Somme, Eure, Aude, Gard), on arrive à 114 habitants au Km². Or, au même moment, la densité de la France atteignait à peine 92 et si l'on compte à part l'agglomération parisienne: 78.

En réalité, il s'agit là de départements où le littoral ne représente qu'une surface très réduite. La densité serait beaucoup plus forte si l'on se bornait aux communes côtières. Nous avons essayé de représenter avec le plus de fidélité possible ce phénomène sur la carte annexée à l'étude.

En ne considérant que les départements, la zone Nord, de la Belgique à la Vilaine arrive à 131 au Km², la zone atlantique à 71 et le littoral méditerranéen à 100. Ce sont des chiffres globaux qui ne signifient pas grand-chose. En réalité, là comme ailleurs, les fortes densités sont liées au fait urbain c'est-à-dire au fait industriel et commercial.

Ce qu'il faut noter, c'est l'opposition entre des secteurs très denses comme les grands estuaires de la façade atlantique ou les zones d'aboutissement des grands courants internationaux comme le littoral oriental de la Basse Provence et des secteurs presque vides d'hommes comme les Landes et la Corse.

Si l'on se place d'un point de vue évolutif, on est obligé de constater que l'accroissement démographique des zones côtières françaises ne dépasse guère celui des zones intérieures: 7,3 % et 7 % pour l'ensemble de la France, entre 1962 et 1968. Cet accroissement est d'ailleurs comme presque partout le fait des villes et il est plus rapide sur le littoral méditerranéen que sur la façade atlantique: de 9 à 17 % dans le premier cas, de 12 à 25 dans le second.

On ne peut pour le moment arriver à des conclusions définitives. Cependant, il faut noter que la population française ne se presse pas plus sur le littoral que sur le reste du territoire. Paris n'est pas un port de mer et la région Rhône-Alpes est sans doute la plus dynamique de France.

Certes, la France est un pays maritime, mais elle est autant un pays continental. Dès ce moment, nous pouvons constater un équilibre remarquable que l'on ne trouve pas dans des pays comme l'Angleterre, les Pays-Bas ou la Grèce.

Nous allons maintenant considérer les résultats globaux pour les différents types d'activité: commerce et industrie, pêche et loisirs.

Lorsqu'on pense littoral, on pense d'abord aux ports et en premier lieu au commerce maritime. En 1971, la France métropolitaine comptait 37 ports dont le trafic dépassait 100.000 tonnes de marchandises et le total était de 228.693.000 tonnes. Voici d'ailleurs le tableau d'ensemble de ce trafic aux entrées et aux sorties en 1965, 1969, 1970 et 1971: (les chiffres sont arrondis et exprimés en Mt.)

- voir tableau page IV -

La première remarque c'est l'énorme part que tiennent les produits pétroliers dans le trafic: 68 % en 1965 et 71 % en 1971. C'est aux importations que le pourcentage est le plus fort, 74 et 77 %, et il tend à s'accroître. Ce phénomène, lié évidemment au rôle du pétrole comme source d'énergie et matière première, est commun à tous les pays mais c'est en France qu'il est le plus marqué. En 1968, par exemple, les produits pétroliers comptaient pour 70 % en Italie, 58 % dans le Royaume Uni, 50 % aux Etats Unis, 45 % aux Pays-Bas et 44 % au Japon pour 75 % en France.

La conséquence, c'est la relative faiblesse de notre trafic marchandises en dehors du pétrole: 44 millions de tonnes aux entrées et 20 millions de tonnes aux sorties en 1971. Entre 1965

	ENTRÉES			SORTIES			TOTAL		
	Prod. Pétr.	Autres	Total	Prod. Pétr.	Autres	Total	Prod. Pétr.	Autres	Total
1965	88.682	30.385	119.067	11.922	16.596	28.518	100.604	46.981	147.585
1969	118.762	36.818	155.580	17.685	19.121	36.806	136.447	55.939	192.386
1970	138.793	43.291	182.074	17.039	20.214	37.253	155.832	63.495	219.327
1971	145.865	44.001	189.866	18.106	20.720	38.826	163.971	64.721	228.692

et 1971, l'accroissement général du commerce maritime a été de 55 %, mais il n'a été que de 37 % pour les marchandises autres que le pétrole et seulement de 25 % aux exportations. Si la France se maintient au 6ème rang mondial pour le trafic total, elle est beaucoup plus loin pour les marchandises diverses.

L'activité économique du littoral français se traduit assez bien par la répartition socio-professionnelle de la population. Nous ne considérerons pas les départements mais simplement les villes ou agglomérations littorales atteignant ou dépassant 10.000 habitants. Pratiquement, nous laissons donc de côté l'agriculture en entier et quelques usines isolées ne seront pas comptées.

Le total de la population est alors de 6.184.900 habitants, dont 2.216.800 actifs (35,8 %) qui se répartissent ainsi :

Pêche	0,7 %
Agriculture, Forêt, Ind. extractives	3,1 %
Bâtiment	11,7 %
Industrie	24,7 %
Transports	7,4 %
Commerce	21,4 %
Services	14,7 %
Services publics et Défense Nationale	16,3 %

Pour l'ensemble de la France, en 1968, la population active atteint 40 % du total. Elle est donc supérieure à celle du littoral. C'est là un résultat brut qui n'a pas encore été analysé; cependant, il faut sans doute voir là la conséquence du rôle attractif des côtes pour les retraités.

La répartition entre les différentes branches d'activité diffère elle aussi. Si la part des services est sensiblement la même, celle du commerce et des transports est nettement supérieure sur le littoral et celle de l'industrie inférieure. S'il est normal que le commerce joue un grand rôle dans les ports,

la relative faiblesse moyenne de l'industrie montre que les grands pôles de transformation de la France se trouvent, pour une large part, à l'intérieur: région parisienne, région du Nord et de l'Est, région Rhône - Alpes, etc...

La pêche, si on l'évalue au nombre de personnes actives qu'elle occupe, a une importance très faible, 17.000 personnes environ. Cependant, elle représente 520.000 tonnes de poisson, d'une valeur dépassant 1,12 milliards de francs. C'est peu vis-à-vis du Pérou, du Japon et de l'U.R.S.S. qui pêchait 9,8 et 6 millions de tonnes, mais en Europe la France vient au 5ème rang derrière la Norvège, l'Espagne, le Danemark et le Royaume Uni, à égalité à peu près avec l'Allemagne et l'Islande.

Il est bien plus difficile d'évaluer l'importance économique des activités de loisirs, du tourisme en particulier. Peu d'études précises ont été faites et, dans l'état actuel de nos connaissances, il vaut mieux considérer la capacité de réception des côtes françaises. On approche de la vérité en évaluant à 3 millions le nombre de touristes qui peuvent être reçus en même temps sur les côtes de France. C'est un peu moins que pour l'Espagne et sensiblement le même nombre que pour l'Italie.

La répartition selon les modes d'hébergement est à peu près la suivante :

Hôtels	244.000	8,3 %
Meublés, Villas	2.095.000	71,5 %
Camping	519.000	17,7 %
Autres modes	72.000	2,5 %
	-----	-----
Total	2.930.000	100 %

L'originalité de la France, c'est l'énorme prépondérance des villas et meublés qui correspond à un trait de caractère et à un niveau de vie élevé: c'est aussi l'importance du camping et la

relative stagnation de l'hôtellerie. Cette crise hôtelière différencie la France de l'Espagne qui monte en flèche et de l'Italie où la pension de famille joue un rôle considérable.

Si nous nous plaçons au point de vue évolution, la croissance est extrêmement rapide pour les meublés et villas et le camping. Dans l'ensemble, les activités balnéaires semblent être plus dynamiques que celles de travail.

Après avoir évalué quantitativement l'activité du littoral français, il est nécessaire d'évoquer sa localisation. Elle est très différente selon qu'il s'agit du commerce et de l'industrie, de la pêche et des loisirs.

Nous avons déjà noté que les zones de commerce maritime étaient les mêmes que les zones industrielles. Cependant, les conditions d'installation ont rapidement évolué avec les exigences en profondeur et en espace disponible. Les régions jadis très favorisées pour la vie maritime parce qu'offrant beaucoup de points bien protégés, comme la Bretagne, ne connaissent plus guère le grand commerce. Le fond des estuaires où s'étaient installés les grands ports français comme Rouen, Nantes ou Bordeaux sont accessibles à des navires ne dépassant guère 9 mètres de tirant d'eau. L'industrie s'est installée et maintient le commerce, mais ils ne conviennent plus à la grande navigation. Bien mieux, l'émission en une foule de petits ports ne convient ni aux exigences du matériel moderne, ni à la nécessaire concentration industrielle. L'énorme avantage de Rotterdam c'est son tonnage et, en conséquence, ses bas prix.

Les nouvelles implantations industrielles se concentrent en quelques points du littoral bien choisis par suite des conditions physiques, de la situation et de l'arrière-pays. Car le littoral attire par suite des bas prix du transport maritime. En France, Dunkerque a vu s'implanter l'industrie métallurgique avec Usinor, Fos est en passe de devenir le premier complexe sidérurgique

français avec Sidelor et Usinor et Le Havre - Antifer sera l'un des grands ports pétroliers européens.

La tendance est donc à la concentration en quelques points bien choisis pour bénéficier à plein des techniques modernes.

En France, la localisation d'aujourd'hui et du futur immédiat est donc simple. Deux points sont très favorisés: l'aboutissement Sud de l'axe européen Rhin - Rhône avec l'Etang de Berre et les plaines à l'Est du Delta, l'Estuaire de la Seine, bénéficiant de l'énorme agglomération parisienne. Au Nord, Dunkerque est bien située, mais trop proche d'Anvers.

En dehors de Marseille et ses annexes, Rouen, Le Havre et Dunkerque qui totalisent à eux seuls 76 % du commerce maritime français, les estuaires de la Loire, avec Nantes et Saint-Nazaire, et de la Gironde, avec Bordeaux, gardent une activité bien qu'assez mal située, mais en-dehors d'eux la totalité de nos ports ne compte plus que pour 13 % du tonnage. Dans l'avenir, il n'existe aucune raison qui puisse modifier les données actuelles.

La pêche suit la même évolution et pour les mêmes raisons: profondeurs plus grandes par suite de l'augmentation du tonnage des bateaux, nécessaire concentration pour le conditionnement ou l'exportation. Il faut ajouter la valeur de l'arrière-pays qui est ici la mer et sa richesse en poissons. Deux régions côtières, relativement réduites, pêchent les 2/3 du total:

	<u>Tonnage</u>	<u>Valeur</u>
Région Nord (Dunkerque à Fécamp)	33 %	22,6 %
Sud-Ouest de la Bretagne	34 %	38,2 %

Les ports les plus importants sont Boulogne, Lorient et Concarneau. En dehors de ces deux régions, il n'existe guère que des ports isolés d'importance moyenne, Cherbourg et Saint-Malo sur la Manche, Les Sables-d'Olonne, La Rochelle, Bayonne et

Saint-Jean-de-Luz sur l'Atlantique, Port-Vendres, Sète et Marseille sur la Méditerranée. Il faut noter d'ailleurs la faible part de cette dernière: 8,1 % en tonnage et 9,4 en valeur.

La localisation des zones de loisirs obéit à des critères tout à fait différents. A long terme, ce sont toujours les critères physiques qui l'emportent: climat, paysages, mais à court terme, les faits humains, situation, mode, sont importants. Il est certain, par exemple, que la proximité des clientèles parisiennes, londoniennes et belges a favorisé le développement balnéaire des littoraux nordiques et normands, mais il est sûr aussi que la Côte d'Azur qui jouit d'un climat privilégié et de sites magnifiques est notre seule région balnéaire arrivée à maturité.

Deux autres faits interviennent dans la répartition du tourisme; le premier c'est la rapidité des transports. Toutes les côtes normandes et très bientôt celles de la Bretagne occidentale deviennent zones de week-end pour les Parisiens par suite de la construction de l'autoroute. Le second, c'est le tourisme de masse qui exige la mise en valeur de littoraux jadis considérés comme déshérités: Landes et Languedoc.

On ne peut parler de côtes hostiles au tourisme en France puisque partout l'on trouve des stations et cependant la densité d'occupation est inégale selon les régions.

Côte d'Azur, Côte Basque, côtes de Basse Normandie et d'Émeraude correspondent à de vraies régions touristiques où les espaces vides sont rares. Ce sont les plus anciennement occupées sur le littoral français, celles où l'hôtellerie est encore relativement importante: plus de 10 % de l'hébergement total, 15 % et près de 14 pour la Côte Basque et la Côte d'Azur. Ces régions, en dehors de leur valeur physique, correspondent à des zones de passage ou à des zones bien situées par rapport à Paris. En général, elles ont vieilli dans leur structure même, elles sont trop

urbaines et s'efforcent de se rénover. C'est là que la technique moderne rend le plus de services: création de ports et de plages gagnés sur la mer.

Ces régions touristiques restent les plus importantes du littoral français, mais d'autres régions montent en flèche: côte des Maures et de l'Estérel, côtes Sud de la Bretagne, côtes de Vendée et Charente. Il existait bien quelques points d'occupation comme Saint-Raphaël, Quiberon, La Baule, Les Sables-d'Olonne ou Royan mais sur d'immenses espaces le littoral était encore à l'état naturel. Ces côtes correspondent à un élargissement naturel de l'implantation avec l'augmentation du nombre de touristes. Ce sont des régions très bien douées par le climat et souvent par les paysages. Parties plus tard, elles sont mieux adaptées au goût moderne. Elles sont moins denses car elles ont de la place. Ce qui les caractérise c'est la place faible occupée par l'hôtellerie et l'importance du camping et du meublé. Ces régions sont très loin d'avoir atteint leur maturité. Le troisième type de région touristique est tout à fait actuel. Bas-Languedoc, Aquitaine, Corse avaient des littoraux à peu près vides. Seul le bassin intérieur d'Arcachon faisait exception parce qu'il était extérieur à la côte et parce que la grosse agglomération de Bordeaux était toute proche.

Ces littoraux sont en général rectilignes, longés par de vastes plaines souvent bordées d'étangs. Ils ne sont pas spécifiquement beaux mais ils offrent du sable à volonté et correspondent par leur étendue aux nécessités du tourisme de masse actuel. Leur mise en valeur nécessite l'intervention de l'Etat et c'est l'origine des projets d'aménagement actuels déjà en cours de réalisation, tout au moins sur la côte du Bas-Languedoc.

Cette vue rapide des activités du littoral français n'est qu'une introduction, avant l'étude analytique qui est le cœur de l'étude.

LES ASPECTS PHYSIQUES

DU LITTORAL FRANCAIS

de nos jours, puisqu'elle constitue l'axe majeur de la nouvelle Europe en formation.

II - LES FAITS CLIMATIQUES -

Ils sont loin de gêner l'activité humaine. On peut même affirmer qu'ils sont éminemment favorables tant au travail qu'aux loisirs.

1° - Le littoral atlantique -

Ce littoral s'étend en gros sur 8° de latitude entre Dunkerque sensiblement sur le cinquante et unième et Hendaye au Nord du 43ème. Brest est à 48°27' latitude Nord et Bordeaux se trouve légèrement au Sud du 45ème. Ce sont, par définition même, des rivages tempérés.

Ils le sont d'autant plus que le régime des vents d'ouest, des vents humides venant de l'Océan est partout largement dominant et qu'aucun courant froid n'existe. Bien mieux la dérive atlantique a tendance à réchauffer ces côtes.

Les données climatiques sont éloquentes. Voici quelques chiffres concernant l'Ile d'Ouessant (période 1931 - 1960) :

	<u>Janvier</u>	<u>Août</u>	<u>Année</u>
moyenne des maxima	9,8	19,1	13,9
moyenne des minima	6,5	13,8	9,9
<u>Moyenne générale</u>	8,1	16,4	11,9

L'amplitude annuelle n'est que de 4°, passant de 5°3 en Août à 3°3 en Janvier. Ni grands froids, ni grandes chaleurs, c'est l'uniformité. Naturellement il existe bien des nuances en s'enfonçant vers l'Est et en descendant en latitude. Nous verrons ces nuances dans l'étude par secteur.

D'ailleurs, l'humidité générale augmente encore cette uniformité. A la pointe Saint Mathieu il tombe en moyenne 743 m/m. d'eau en 173 jours, soit une moyenne de 62 m/m. et

La France a la chance d'être un pays à la fois continental et maritime. Profondément attachée à l'Europe aucun point de son territoire n'est cependant à plus de 420 kilomètres des côtes pour une superficie dépassant 550.000 Km2.

Les Iles britanniques, les péninsules hellénique et italienne ont des façades maritimes plus développées, mais la plupart des autres pays sont plus massifs et continentaux.

I - LONGUEUR ET SITUATION DU LITTORAL FRANCAIS -

1.- Avec 3.200 kilomètres de développement, 6.200 en tenant compte des grandes anfractuosités et des îles, le littoral français est l'un des plus longs d'Europe.

2.- Son orientation sur trois mers lui donne d'énormes possibilités. Les côtes de la Manche et de la Mer du Nord donnent sur les mers les plus fréquentées du monde. Elles desservent les plus grandes régions industrielles du vieux continent. Celles de l'Atlantique sont les plus avancées à l'Ouest face au Nouveau Monde. Enfin, les côtes méditerranéennes ont permis au territoire qui est aujourd'hui la France de jouer un rôle important dès l'origine des grandes civilisations et de continuer d'assurer une présence dans l'un des lieux les plus mouvementés de la Terre.

On a maintes fois attiré l'attention sur la situation exceptionnelle de ce littoral. On a dit et redit qu'il se plaçait sur l'un des isthmes de la péninsule européenne. De Marseille à Rotterdam, de l'embouchure du Rhin au delta du Rhône, la distance n'est que de 1.000 kilomètres environ et aucun obstacle majeur ne s'oppose aux communications. L'évolution technique et politique rend cette voie de passage plus précieuse encore

une fréquence de 14 jours 5/12 par mois. C'est assez peu pour la quantité et beaucoup pour la fréquence. Mais là encore les différences mensuelles sont extraordinairement faibles :

mois le plus humide : décembre 90 m/m. en 20 jours
 mois le moins humide : juin 35 m/m. en 10 jours.

Des différences notoires seront enregistrées surtout en allant vers le Sud. Il en sera de même pour l'ensoleillement qui pourra varier entre 1.800 et 2.300 heures. Mais, dans l'ensemble, cet immense littoral sera sous le signe de l'humidité et de la douceur de l'atmosphère.

L'activité humaine sera très favorisée.

2° - Le littoral méditerranéen -

Il s'étend en longitude de l'Espagne à l'Italie. La latitude de Perpignan est de 42° 44', celle de Toulon de 43° 06' et celle de Nice approche de 44°. Les conditions générales sont toutes différentes de celles de l'Atlantique. La Méditerranée est une mer presque fermée où les températures profondes ne descendent pas au-dessous de 13°. Il s'agit donc d'une énorme masse d'eaux tièdes qui ne va pas manquer d'influer sur le climat des côtes. En général l'orientation du littoral est au Sud et bien souvent les rivages sont protégés du Nord par des reliefs élevés. Mais surtout la circulation atmosphérique est bien différente. Si les vents d'Ouest restent importants, ils n'amènent guère la pluie pendant l'été, car ils sont gênés par les hautes pressions. C'est moins vrai pendant l'hiver, mais c'est en automne et au printemps que tombent surtout les pluies.

De toute façon les températures sont élevées pendant l'été et restent tièdes durant l'hiver mais c'est la sécheresse estivale qui est l'élément climatique le plus caractéristique. Dès lors la végétation ne meurt jamais complètement; elle subit 2 ralentissements, l'un assez fort durant l'hiver dû aux températures, l'autre assez faible durant l'été dû au manque de pluies.

Si l'on ajoute que les manifestations climatiques sont souvent violentes, qu'il s'agisse des vents ou des précipitations et que l'ensoleillement dépasse partout 2.600 heures, on se rend compte de l'originalité de ce littoral. Le beau temps des vacances est presque synonyme de climat méditerranéen.

Quelques données chiffrées le montreront d'ailleurs. Nous choisirons Saint-Jean-Cap-Ferrat :

	<u>Janvier</u>	<u>Août</u>	<u>Année</u>
Moyenne des maxima	12°4	26°8	19°
Moyenne des minima	6°9	20°2	13°
<u>Moyenne générale</u>	9°6	23°5	16°

La moyenne annuelle est de 4° supérieure à celle d'Ouessant et celle des maxima de 5°. Durant le mois le plus chaud les maxima l'emportent de 7° et les minima de 6°3.

La quantité et la fréquence des précipitations sont encore beaucoup plus à l'avantage du Cap Ferrat.

En Juillet et en Août, il tombe 13 et 20 m/m. d'eau et cela en 1 et 4 jours.

En Janvier et Février, il en tombe 65 et 54 m/m. en 7 et 6 jours.

La fréquence est 2 fois plus faible en hiver qu'en été sur les côtes bretonnes.

Le littoral français est donc très doué pour la vie humaine, qu'il s'agisse de travail ou des loisirs, mais il est doué très différemment selon les secteurs considérés.

III - LES PAYSAGES -

Cette variété est au moins aussi évidente pour les paysages, qu'il s'agisse de la mer ou du littoral proprement dit, de l'Océan Atlantique ou de la Méditerranée.

LA MER -

A.- L'Océan Atlantique -

1 - Les profondeurs -

La Manche tout entière est au-dessus de 100 mètres, mis à part un étroit sillon atteignant 172 mètres à l'Ouest du Cotentin. La ligne bathymétrique - 50 mètres englobe même la presque totalité de la Mer du Nord et de la Manche à l'Ouest de la pointe de Barfleur comme d'ailleurs les Iles Anglo-Normandes et le golfe de Saint-Malo. A partir du Trégorrois elle suit par contre d'assez près les côtes bretonnes, pour s'en écarter à nouveau à partir de la pointe de Penmarc'h.

De la Gironde aux Pyrénées les profondeurs se rapprochent progressivement du littoral pour converger à la hauteur de Capbreton Hossegor où la courbe - 1.000 mètres est à moins de 30 kilomètres au large.

Cependant c'est là une exception et l'on peut dire que la presque totalité des eaux littorales françaises se trouve sur la plate-forme continentale. Ce fait explique en partie la richesse de la flore et surtout de la faune marine.

2 - Les mouvements de la mer -

Ce sont d'abord les marées. Sur les côtes françaises de l'Océan les plus hautes marées oscillent entre 14 mètres dans la baie du Mont Saint Michel et 4 mètres en bordure du pays basque. Elles sont beaucoup plus fortes dans la Manche où presque partout on atteint ou dépasse 9 mètres par suite de la forme en poche presque fermée. La convergence de deux flux peut même donner des amplitudes plus grandes.

Nous verrons plus loin l'importance du phénomène de la marée, tant pour la vie sur les plages que pour la pêche et l'activité portuaire.

La houle est le mouvement classique des eaux marines. C'est une résultante du mouvement d'aspiration déterminé

par le passage des dépressions sur l'Atlantique, de l'action du vent, de celle des marées et des courants. Sa direction par rapport au rivage déterminera l'innombrable variété des courants locaux, si mal connus encore.

Sur notre littoral, c'est la côte atlantique, orientée Nord - Sud, qui connaît les plus fortes houles.

En ce qui concerne les courants, nous avons déjà noté combien les mesures scientifiques étaient rares. En réalité elles se localisent assez exactement aux environs des ports. Un long travail reste à faire pour la navigation de plaisance et la vie balnéaire. Pour cette dernière, en effet, ce n'est pas le courant général qui importe, car la plupart du temps il passe au large, c'est le contre-courant, souvent intermittent, qui agit directement sur les baigneurs.

3 - Les températures -

Là encore les mesures varient considérablement en densité. Cependant on peut faire une esquisse assez précise des températures de l'eau de mer. Nous choisirons les mois de Février et d'Août, respectivement les plus froids et les plus chauds, et les mois intermédiaires de Mai et Novembre.

En Février, la température va de 5° à Dunkerque à 10° à l'embouchure de la Vilaine et 11°5 sur la côte basque.

En Mai, elle se tient uniformément de 11° à 12° de Dunkerque à Brest, pour atteindre 14°5 à la hauteur d'Hossegor.

En Août, elle oscille entre 16 et 17° sur tout le littoral de la Manche pour augmenter en latitude et monter à 20°5 entre Hossegor et Hendaye.

En Novembre, les températures sont redescendues rapidement de Dunkerque au Cotentin, 10 à 11°, mais elles se maintiennent autour de 12° sur les côtes bretonnes et se situent entre 13 et 14°5 sur le Sud du littoral.

Ce sont ces températures qui vont conditionner non seulement la vie marine, mais aussi toute la vie balnéaire.

B.- La Méditerranée -

1 - Les profondeurs -

Il existe un contraste frappant entre l'Ouest et l'Est des côtes méditerranéennes françaises. Le Golfe du Lion est bordé par une large plate-forme peu profonde entre le Cap Creus et le Cap Sicié. Au large de Sète, la courbe - 100 mètres passe à 50 kilomètres de la côte, puis, très rapidement, en 20 kilomètres, on passe à des profondeurs de 2.000 mètres.

Evidemment l'étendue de la plate-forme continentale du Golfe du Lion n'a rien de comparable avec celles de la Manche ou du Centre atlantique, mais elle fait contraste avec le littoral provençal où les profondeurs de 1.000 mètres sont souvent à moins de 10 kilomètres du rivage.

Le littoral Corse est du type provençal à l'Ouest et languedocien à l'Est.

Les conséquences en seront très grandes pour la vie marine, plus riche le long du littoral Ouest, pour l'implantation portuaire toujours en eau profonde à l'Est et pour la vie balnéaire.

2 - Les mouvements de la mer -

La marée est très faible en Méditerranée. Sur les côtes françaises elle ne dépasse guère 0,50 mètre et ne modifie que fort peu la largeur des plages. Les mouvements des eaux sont surtout dus aux vents très violents parfois, qui chassent vers le large les eaux superficielles ou qui font monter le niveau marin le long des côtes s'il s'agit de souffles du large. Il en est de même pour l'état de la mer qui varie, lui aussi, en fonction du vent dominant.

De toute façon, si le courant fondamental sensible au large va de l'Est à l'Ouest, il est très souvent remplacé le long des côtes par un courant de sens inverse.

3 - Les températures -

On connaît assez bien les températures de l'eau de mer le long des côtes françaises de la Méditerranée.

En Février, elle varie de 11 à 13°.

En Mai, elle dépasse 15° des Pyrénées à Toulon et 16° de Toulon à Menton.

En Août, elle atteint 21 et 22° à l'Ouest et 23 à 24° sur le littoral provençal.

En Novembre enfin, les températures sont supérieures à 15° sur le littoral du Languedoc et à 16° sur les littoraux provençaux et corses.

L'avantage sur l'Atlantique est de 4 à 5°. Ces résultats confirment ceux que nous avons noté pour l'air.

LA COTE PROPREMENT DITE -

Ce contact mer - continent est d'une variété extrême.

A - Son origine -

Il dépend essentiellement de faits géologiques et lithologiques d'une part, de faits d'érosion et d'accumulation d'autre part.

1 - Les faits géologiques -

Si les paysages français sont très divers, c'est parce que l'histoire géologique de la France est d'une extrême variété. Le littoral est successivement celui de la plaine flamande et picarde, des falaises crayeuses du Pays de Caux, des collines de la Basse Normandie, du massif hercynien armoricain et vendéen, des basses plaines d'Aunis et Saintonge, de l'immense dépression landaise, des Pyrénées, des dépressions du Roussillon et du Languedoc, des Maures et de l'Esterel, des Alpes, ...

Aucune unité, aucune uniformité, les changements sont constants.

3 - Contact mer - plaine.

Plaine des Flandres, plaine de Picardie, plaine des Landes, plaine du Bas Roussillon et du Bas Languedoc, plaine orientale de Corse se terminent par des littoraux rectilignes, peu abrités, jalonnés d'étangs ou de marais.

Par définition ce sont des littoraux peu hospitaliers, que pendant longtemps l'homme a évité. Il en va différemment aujourd'hui.

La technique a fait d'énormes progrès et il est possible de créer des ports là où jadis aucune vie n'était possible, mais surtout, les touristes se comptant maintenant par dizaines de millions, ces immenses littoraux plats deviennent le lieu idéal pour l'implantation du tourisme de masse.

IV - LA VALEUR DU LITTORAL -

Il est bien trop tôt pour l'évaluer; il faudra attendre une analyse détaillée.

De toute façon, l'exploitation d'un littoral peut s'envisager de plusieurs façons :

1° - D'abord, l'exploitation primaire, celle de la terre et de la mer. La grande agriculture, l'élevage ne se pratiquent guère de façon différente le long de la côte et à l'intérieur. Il en va tout autrement pour les cultures maraîchères par exemple.

On ne saurait séparer du littoral la pêche, surtout la pêche côtière, qu'il s'agisse du poisson frais, du poisson pour les conserveries, des crustacés de tout genre, de l'ostréiculture ou de la mytiliculture.

L'exploitation des salines, celle des herbes marines, des coquillages sont aussi des exploitations primaires de la côte.

2°) - Mais la côte est aussi un point de contact et de tout temps la mer a été une voie idéale pour les relations commerciales entre régions du globe. Etudier le littoral, c'est donc étudier les ports et leur trafic.

3°) - Ces ports sont devenus des lieux de concentration humaine et l'industrie sous toutes ses formes s'est développée. Bien mieux, c'est l'industrie qui a soutenu le trafic décadent de Nantes, Rouen et de bien d'autres ports d'estuaire. Aujourd'hui, pour bénéficier de la nouvelle force motrice et des transports bon marché de matières premières, on tend à placer près des ports les grands ensembles industriels comme celui de l'Étang de Berre.

4°) - Enfin, le littoral joue depuis un siècle un autre rôle, au moins aussi important. Il accueille pendant la belle saison des millions d'estivants qui viennent passer le temps de leurs loisirs en bordure de la mer.

C'est sous ces différents aspects que nous envisageons l'activité humaine littorale et nous essayerons de voir, selon les aptitudes différentes, les secteurs de côtes convenant au travail et ceux convenant aux loisirs.

ETUDE ANALYTIQUE
PAR SECTEURS LITTORAUX

LES SECTEURS LITTORAUX FRANÇAIS

Il est d'abord nécessaire d'énumérer ces secteurs en les délimitant avec précision.

Autant que possible ils coïncideront avec les grandes régions économiques.

Du Nord au Sud nous distinguerons :

1° - Le secteur flamand picard, de la frontière belge à Ault-Onival.

2° - Le secteur normand, de Ault-Onival à la baie du Mont-Saint-Michel. L'embouchure du Couesnon servira de limite.

3° - Le secteur breton, entre les embouchures du Couesnon et de la Vilaine.

4° - Le secteur centre-atlantique, de la Vilaine à la Gironde.

5° - Le secteur Sud-Atlantique, de la Gironde à la frontière espagnole.

6° - Le secteur Languedoc-Roussillon, de la frontière espagnole au golfe de Fos.

7° - Le secteur Provence-Côte d'Azur, du golfe de Fos à la frontière italienne.

8° - Le secteur Corse.

Au cours de l'étude il nous arrivera fréquemment d'établir des sous-secteurs afin d'établir des nuances. Il en sera ainsi, en particulier, pour les secteurs Normand, Breton, Sud-Atlantique, Provençal et Corse.

LE SECTEUR FLAMAND - PICARD

I - LES FAITS PHYSIQUES GÉNÉRAUX -

A.- Forme - Dimension et situation -

La côte dessine un angle droit. De la frontière belge au Cap Blanc Nez la distance est de 60 kilomètres environ. Du Cap Blanc Nez au Cap d'Alprech elle n'est que d'une trentaine et elle atteint 75 kilomètres du Cap d'Alprech à Ault-Onival. L'angle droit est matérialisé par le Cap Gris Nez.

La situation est exceptionnelle surtout pour la région qui borde le Pas-de-Calais et la Mer du Nord. Zone frontière, zone de passage vers l'Angleterre, elle est aussi située sur l'un des détroits les plus fréquentés du monde et au débouché de l'une de nos plus grandes régions industrielles.

B.- Climat -

C'est le climat océanique mais teinté d'une certaine continentalité étant donné l'étroitesse de la Manche et de la Mer du Nord à cet endroit.

Moyenne des températures annuelles :

	<u>Maxima</u>	<u>Minima</u>	<u>Moyenne</u>
Dunkerque	13,4	7,3	10,4
Boulogne	13	7,8	10,4

L'uniformité est très grande. Il en est de même pour les moyennes du mois le plus froid et du mois le plus chaud :

		<u>Janvier</u>	<u>Août</u>
Dunkerque	M.	6,2	21
	m.	1,5	13,8
Boulogne	M.	6	20
	m.	1,9	14,3

Les écarts sont légèrement plus élevés à Dunkerque étant donné la situation.

L'amplitude annuelle est de 6°1 et 5°2 et celle existant entre les moyennes du mois le plus froid et du mois le plus chaud est de 13°6 à Dunkerque et de 13°1 à Boulogne. C'est plus qu'à Brest mais c'est encore très faible.

Ce type de climat, que nous retrouverons avec des nuances sur tous les rivages de la Mer du Nord, est éminemment propre à l'activité humaine. Les précipitations sont moyennes: 641 m/m. en 165 jours pour Dunkerque et 600 m/m. en 170 jours pour Boulogne. Dans les 2 cas, le mois le plus humide ne reçoit pas plus du double de pluie du mois le plus sec. La vitesse du vent avoisine 4. Tout est moyen dans les données climatiques de cette riche zone agricole.

C.- Les paysages -

Ils n'ont eux aussi rien d'extraordinaire.

1 - L'intérieur est constitué de plaines comme la Flandre, de plateaux comme la Picardie ou de collines comme le Boulonnais.

Sur le littoral l'architecture est le fait de l'affleurement de calcaires durs dégagés dans les collines d'Artois. Le large anticlinal évidé donne le Cap Gris Nez et le Cap d'Alprech. C'est sur eux que s'appuie la plaine Picarde de remblaiement, au pied des falaises mortes, jusqu'aux falaises du Pays de Caux. C'est également sur les falaises que prend appui le littoral flamand. C'est donc l'aspect de plaine qui l'emporte et même entre les caps ce sont deux arcs sablonneux qui terminent des zones assez basses comme celles de Wissant et de Wimereux.

2 - La mer est peu profonde. Le relief sous-marin s'allonge en vastes bancs de sable orientés Sud Ouest - Nord Est dans le sens du Détroit. On atteint très rarement - 50 mètres; ce sont presque toujours - 20 mètres et parfois beaucoup moins. Les marées sont d'amplitudes différentes: 6 m50 pour les plus fortes à Dunkerque, mais 10 m. à Boulogne où l'onde venue de l'Ouest est gênée dans sa propagation par l'étroitesse du détroit.

Les courants locaux sont essentiellement déterminés par la marée.

Sur le littoral proprement dit, l'érosion n'est sensible que sur les promontoires du Boulonnais, ailleurs, en Picardie comme en Flandre l'accumulation l'emporte et la côte est rectiligne, les plages immenses et bordées de dunes.

L'activité humaine est différente selon les zones considérées. Nous distinguerons donc le littoral des Flandres, celui du Boulonnais et celui de Picardie.

II - L'ACTIVITE HUMAINE SUR LES COTES FLAMANDES -

A.- Le Travail -

1 - Les conditions naturelles et humaines sont inégalement favorables à l'activité.

a) - Physiquement nous avons déjà noté les caractères de ce littoral. Aucune protection n'existe sur cette côte rectiligne. Les profondeurs sont faibles et les marées assez fortes. Les ports sont donc difficiles à établir. Il n'existe pas de fleuve important pénétrant l'arrière-pays. Bien mieux, c'est vers Anvers que se dirigent les rivières.

Par contre, la Flandre est presque parfaitement plate et les canaux sont faciles à établir. La puissance nouvelle de la technique permet de surmonter bien des obstacles pour l'établissement d'un grand port lorsque le matériau à creuser est le sable et lorsque les espaces disponibles en terrain plat sont immenses.

b) - Par ailleurs, les conditions humaines sont très favorables: population nombreuse et laborieuse, vieille tradition industrielle, proximité de la région du Nord, situation sur une grande voie de passage.

Il faut ajouter que la tendance actuelle est à l'industrialisation des ports qui peuvent aux moindres frais recevoir les matières premières et sources d'énergie et exporter les produits fabriqués.

2 - Dunkerque -

a) - Population 1968 :

Ville : 28.082 habitants
 Agglomération : 144.257 habitants

La ville ne peut plus guère augmenter. Elle a même légèrement diminué de population, passant de 31.000 en 1938 à 21.000 en 1954 par suite des destructions dues à la guerre et à 28.082 en 1968. Par contre, l'agglomération a augmenté de 13,2 % entre 1962 et 1968 ce qui est largement supérieur aux 5,4 % du département du Nord.

Sa croissance se fait dans toutes les directions, mais surtout vers le Sud avec Coudekerque-Branche, Capelle-la-Grande, Petite-Synthe et vers l'Ouest Fort Mardych, Grande-Synthe et l'occupation de presque tout le littoral avec les complexes métallurgiques et l'extension du port. Vers l'Est, Malo-les-Bains est devenu un quartier de résidence de la ville et Rosendaël continue sa progression. Dès maintenant on peut envisager une agglomération de 200.000 habitants occupant tout le littoral jusqu'à Gravelines dans un avenir d'une vingtaine d'années.

Cet essor de Dunkerque tient à 2 faits, la croissance du trafic du port et le développement industriel.

b) - Le port -

Le port s'est considérablement agrandi en direction de l'Ouest. Les bassins au Sud de la gare maritime subsistent mais on vient d'améliorer la protection et la capacité. La modernisation est constante par suite de l'importance du trafic en jauge et en tonnage.

Voici les chiffres pour les 3 dernières années :

	<u>Tonnage de jauge</u> en Mt.			:	<u>Tonnage de marchandises</u> en Mt.		
	<u>Entrées</u>	<u>Sorties</u>	<u>Total</u>		<u>Entrées</u>	<u>Sorties</u>	<u>Total</u>
1969	14.612	14.692	29.304	:	17.064	3.711	20.775
1970	16.220	16.168	32.388	:	21.505	3.881	25.386
1971	16.521	16.487	33.008	:	21.286	4.106	25.392

Le ralentissement relatif de la croissance de 1970 à 1971 est dû à la progression plus faible de l'importation des produits pétroliers au cours de l'année.

Dunkerque se place au 3ème rang des ports français, qu'il s'agisse du tonnage jauge ou du tonnage marchandises. Voici d'ailleurs le classement en 1971 pour les marchandises :

Marseille	75,5	Mt.
Le Havre	59,8	"
Dunkerque	25,4	"
Rouen	13,3	"
Bordeaux	12,9	"
Nantes - St Nazaire	12,8	"

Nous sommes très loin du chiffre de Rotterdam et aussi de ceux de New York et Osaka, mais on est plus près de celui d'Anvers qui est le plus grand concurrent de Dunkerque et qui, il y a 25 ans à peine, éclipsait complètement notre port flamand.

Il est intéressant d'étudier la composition du trafic du port. Nous choisirons l'année 1970, ne disposant pas de tous les éléments pour 1971 :

	<u>Entrées 1970</u>	<u>Sorties 1970</u>
Produits agricoles et denrées alimentaires	831.000 t.	909.000 t.
Combustibles minéraux solides	1.632.000 t.	86.000 t.
Produits pétroliers	8.216.000 t.	739.000 t.
Minerais	9.085.000 t.	-----
Produits métallurgiques	266.000 t.	1.127.000 t.
Minéraux et matériaux de construction	700.000 t.	264.000 t.
Matières premières pour ind. chimique et produits chimiques - Engrais	494.000 t.	379.000 t.
Transports, matériel agricole, machines et autres articles manufacturés	281.000 t.	377.000 t.
TOTAL	21.505.000 t.	3.880.000 t.

Il y a normalement déséquilibre entre les importations et les exportations comme dans tous les pays évolués qui importent des matières brutes et exportent des produits fabriqués.

Dans les entrées, le charbon et le pétrole représentent près de 10 Mt. Il est à remarquer que le pourcentage qu'ils représentent est beaucoup plus faible que dans les autres grands ports français.

Par contre, les entrées de minerais dépassent 9 millions de tonnes. Elles s'expliquent par le complexe sidérurgique qui s'est développé après la guerre et par le rôle de port régional. Cette même fonction régionale explique l'importance des produits agricoles et denrées alimentaires et matériel agricole.

En ce qui concerne les sorties, elles traduisent l'activité de la ville elle-même et de la région : produits agricoles de la riche province flamande, produits métallurgiques de la sidérurgie dunkerquoise, machines et produits manufacturés de tous types.

Dunkerque est également un port de voyageurs, avec l'Angleterre essentiellement. Voici les entrées et sorties de voyageurs au courant des 3 dernières années :

	<u>Entrées</u>	<u>Sorties</u>	<u>Total</u>
1969	101.936	108.546	210.512
1970	114.880	121.230	236.110
1971	110.963	124.833	235.796

C'est à peine 3 % du total du trafic voyageur français et il ne semble pas que cette fonction doive progresser étant donné la proximité de Calais.

Dunkerque n'est pas un grand port de pêche: 1.000 tonnes seulement malgré la richesse de la Mer du Nord. Il laisse cette fonction à Boulogne.

c) - L'industrie -

Nous avons déjà indiqué le rôle de la sidérurgie, de l'industrie chimique en général y compris celle des produits pétroliers. Il faut ajouter les constructions navales, la métallurgie différenciée et l'ancienne industrie de la dentelle.

Il est intéressant pour évaluer l'importance industrielle de voir la répartition de la population active.

L'agglomération dunkerquoise pour 144.257 habitants compte 49.932 personnes actives réparties de la façon suivante :

Agriculture, forêt et pêche	776	personnes
Bâtiments et Travaux Publics	4.972	"
Industrie	16.300	"
Transports	8.364	"
Commerces, banques, etc..	9.380	"
Services et Services publics	10.140	"
TOTAL	49.932	personnes

L'industrie seule représente donc le tiers de la population active et si l'on ajoute le bâtiment on arrive à 42 %. C'est un pourcentage très fort comparé aux autres villes littorales. Il indique un port dont le trafic s'appuie essentiellement sur la fonction industrielle.

Il signifie donc un port solide dont les aléas sont réduits au minimum. Si le débouché lorrain doit sans doute toujours lui échapper, on a tout lieu de penser que, progressivement, il attirera à lui une grande partie du trafic du Nord de la France.

Dans ces conditions, il ne pourra que s'agrandir jusqu'à Gravelines à l'Ouest et, à l'Est, en direction de Bray-Dunes.

3 - Calais -

Le vieux port de Calais a des caractères très différents et un tout autre avenir.

a) - Population 1968 :

Ville 74.108 habitants
 Agglomération : 94.667 habitants

Ce qui frappe d'abord c'est l'importance de la ville même par rapport à l'agglomération. C'est le signe d'une banlieue réduite donc d'une activité industrielle faible. La ville n'a guère varié de 1936, 67.568 habitants, à 1968, 74.908. L'augmentation n'est que de 11 %; c'est un peu plus que le Pas-de-Calais dans son ensemble, mais beaucoup moins que la plupart des agglomérations littorales.

b) - Le port -

Calais est le premier port de voyageurs avec l'Angleterre.

Voici les chiffres d'entrées et sorties au cours des 3 dernières années :

	<u>Entrées</u>	<u>Sorties</u>	<u>Total</u>
1969	1.043.667	1.064.617	2.108.284
1970	1.251.614	1.244.874	2.496.488
1971	1.317.353	1.314.432	2.631.785

Si l'on ne considère que le nombre de voyageurs, en faisant abstraction du nombre de kilomètres parcourus, Calais en 1971 a reçu 33 % des voyageurs ayant fréquenté les ports français. Cela suppose un énorme passage que n'atténuera pas la future construction du tunnel sous la Manche dont le point d'aboutissement est tout proche de la ville.

La fonction purement marchandises n'est pas aussi importante. Calais est concurrencé par Dunkerque beaucoup mieux équipé et souffre d'un manque d'industrialisation.

Cependant le port se place au 11ème rang en France et vient de dépasser Boulogne :

Tonnage de marchandises (en Mt.)

	<u>Entrées</u>	<u>Sorties</u>	<u>Total</u>
1969	925	268	1.194
1970	1.150	395	1.545
1971	1.336	535	1.871

En deux années la progression a été de 56 % ce qui est l'une des plus fortes augmentations enregistrées.

Voyons la composition des importations et exportations à l'entrée et à la sortie en 1970 :

	<u>Entrées</u>	<u>Sorties</u>
Produits agricoles et denrées alimentaires	228.000 t.	---
Combustibles minéraux solides	---	---
Produits pétroliers	74.000 t.	6.000 t.
Minerais ferreux et non ferreux	171.000 t.	---
Produits métallurgiques	---	2.000 t.
Minéraux et matériaux de construction	120.000 t.	3.000 t.
Engrais et produits chimiques	163.000 t.	6.000 t.
Transports, matériel agricole, machines et autres articles manufacturés	394.000 t.	378.000 t.
	<u>1.150.000 t.</u>	<u>395.000 t.</u>

Le tableau est très différent de celui de Dunkerque à l'entrée et surtout à la sortie. Aux importations on trouve des produits agricoles et d'élevage, des minerais non ferreux, des matériaux de construction, de la pâte à papier et des articles manufacturés; aux exportations on ne trouve pratiquement que des articles manufacturés. A eux seuls ces produits finis représentent plus de la moitié du trafic du port. Tout se passe comme si Calais laissait à Dunkerque la fonction industrielle et les produits lourds pour se consacrer à la fonction régionale et au commerce des produits de valeur.

c) - L'industrie -

L'industrie occupe 14.000 personnes sur les 34.000 de la population active. Le pourcentage est aussi fort qu'à Dunkerque, mais les activités sont très différentes. C'est encore l'ancienne fabrication du tulle et des dentelles qui occupe le plus d'ouvriers, mais il faut y ajouter les industries alimentaires comme la biscuiterie, l'industrie chimique de la pâte à papier et les industries mécaniques.

Cela ne suffit pas pour faire une grande ville industrielle et il ne faut pas le souhaiter car son avenir paraît être au moins autant dans les activités de loisir.

2 - Gravelines -

Située à l'embouchure de l'Aa, Gravelines, qui compte 14.000 habitants, est annexée à l'agglomération dunkerquoise.

B. - Les activités des loisirs : le tourisme -

La côte flamande n'est pas une grande côte touristique et cependant à quelques kilomètres La Panne, Ostende, Le Zoute, Blankenbergue sont de grandes stations belges.

1.- Les conditions naturelles et humaines sont bonnes cependant.

Le sable est fin, la déclivité des plages est douce, 1 % en général, les dunes fixées par l'oyat longent la côte; le climat est peut-être un peu rude, mais il est sain. Des millions d'hommes à haut niveau de vie vivent tout près en France, en Belgique et en Grande-Bretagne. C'est une clientèle en potentiel.

2.- Cependant, l'implantation touristique est très faible. Les deux seules petites stations existantes sont Bray Dunes sur la frontière belge qui peut loger moins de 5.000 personnes et Sangatte, à l'Ouest de Calais, qui peut en accueillir 1.000 environ. Malo-les-Bains a été complètement

absorbée par Dunkerque, Gravelines également. Calais vise à développer l'industrie en direction de l'Est. C'est évidemment la rançon du développement économique. Les deux activités ne peuvent guère coexister. Cependant, ce déclin touristique du Nord a des causes plus générales. Les moyens de transports individuels rapides permettent les déplacements d'une journée et ce littoral apparaît davantage doué pour le week-end que pour le tourisme. Pour les vacances, on préfère aller plus loin, vers les pays plus ensoleillés. Les Belges, les Anglais passent et ne s'arrêtent guère. Enfin, une belle région touristique existe à 100 kilomètres sur la côte picarde.

3.- Comment peut-on envisager la préservation d'une partie au moins de ce littoral? Trois secteurs devraient être boisés et protégés afin de sauvegarder des espaces verts pour les loisirs de l'homme.

La progression de Dunkerque devrait être limitée en direction de Bray Dunes. Au contact de cette dernière, on pourrait encore aménager un parc avec dunes à l'état naturel.

Il en est de même à l'Ouest de Gravelines et dans la région de Sangatte jusqu'au Cap Blanc Nez. Les millions d'habitants que comptera la région du Nord dans un demi-siècle réclameront pour leur plaisir et leur repos les 2.000 hectares qui demeurent aujourd'hui disponibles. En les conservant, on maintiendrait ainsi une harmonie entre les espaces consacrés au travail et ceux consacrés à la nature.

III - L'ACTIVITE HUMAINE SUR LES COTES DU BOULONNAIS -

A. - Le travail -

1 - Conditions générales physiques et humaines -

Les conditions sont moins bonnes que sur la côte flamande. Les horizons sont plus limités. Il n'existe pas de grande région industrielle moderne dans l'arrière-pays malgré une vieille tradition de métallurgie. La côte est assez morcellée et si l'embouchure de la Liane, au Nord du Cap d'Alprech, offre un bon abri, les espaces disponibles sont limités.

En fait, c'est Boulogne qui concentre toute la vie urbaine.

2 - Boulogne -

a) - Population 1968 :

Ville : 50.138 habitants
Agglomération : 94.367 habitants

La ville comptait 52.000 habitants en 1936 et 49.000 en 1962. Elle est donc restée assez stable. L'agglomération est passée d'environ 87.000 habitants en 1936 à 94.367; elle a donc progressé de 8 %, ce qui est peu en plus de 30 ans, alors que la population urbaine s'est fortement accrue dans l'ensemble de la France. Gênée par le relief, la ville s'accroît vers le Sud, le long de la Liane, et vers l'Est.

b) - Le port -

Le port est double. L'ancien port à marée s'est établi depuis très longtemps le long de l'estuaire de la Liane. Il comprend un avant-port protégé par 2 jetées et une série de bassins. C'est là que se trouvent la gare maritime et le port de pêche. Le nouveau port, plus à l'Ouest, qu'il a fallu construire pour les besoins de la navigation moderne, est en eau profonde. Il est protégé des vents dominants par une très longue jetée de 3 kilomètres.

Boulogne est à la fois un important port de voyageurs, le premier port de pêche français et un port de marchandises.

Le port de voyageurs : Trafic de 1969 à 1971
(en nombre de voyageurs)

	<u>Entrées</u>	<u>Sorties</u>	<u>Total</u>
1969	510.583	500.929	1.011.512
1970	601.536	610.338	1.211.874
1971	668.305	665.139	1.333.444

Il s'agit essentiellement de la ligne Boulogne - Folkestone. Il faut noter que malgré le déclin du rôle touristique de la ville et malgré la durée plus longue de la traversée le trafic croît régulièrement. Il semble qu'un certain équilibre se soit établi entre Calais et Boulogne. Cependant on peut craindre que le futur tunnel ne lui soit préjudiciable.

Le port de pêche : 1969 - 1970

	<u>Tonnage</u>	<u>Valeur</u>
1969	133.189 tonnes	150.866.626 francs
1970	130.403 "	173.059.732 "

Ce tonnage représente 25 % en poids et 17 % en valeur du poisson pêché en France. La valeur moyenne de la tonne est en effet de 1.320 francs à Boulogne et de 2.160 francs pour l'ensemble de la France. Tous les types de pêche sont pratiqués, depuis l'exploitation des fonds proches jusqu'à ceux des côtes de Norvège et d'Islande. Cependant c'est l'exploitation des hauts fonds sablonneux de la Mer du Nord qui constitue l'essentiel de l'activité. Cette pêche au chalut et au filet, devenue très scientifique tant par les procédés employés que par la conservation, la vente et l'expédition permet de distribuer dans la France entière harengs, maquereaux, soles, limandes, etc... Boulogne expédie aujourd'hui plus des 3/4 du poisson pêché. Il bénéficie d'un bon réseau de communications qui permet de toucher l'agglomération parisienne en quelques heures et d'une organisation commerciale qui lui ont permis de triompher des concurrents.

Le port de commerce :

	<u>Tonnage en Mt.</u>		
	<u>Entrées</u>	<u>Sorties</u>	<u>Total</u>
1969	1.041	454	1.495
1970	1.200	525	1.725
1971	1.205	599	1.804

Boulogne se classe au 12ème rang des ports français. En 3 ans sa progression a été de 20 %.

Voici la composition du trafic par matières débarquées ou embarquées pour l'année 1970 :

	<u>Entrées</u> en Mt.	<u>Sorties</u> en Mt.	<u>Total</u> en Mt.
Produits agricoles et denrées alimentaires	159	21	180
Combustibles solides	7	--	7
Produits pétroliers	64	--	64
Minerais	692	--	692
Produits métallurgiques	1	138	139
Minéraux bruts et matériaux de construction	26	236	262
Engrais et produits chimiques	87	--	87
Transports et produits manufacturés	164	130	294
Total	1.200	525	1.725

A l'entrée, ce sont des produits alimentaires et agricoles, des machines et produits manufacturés et des engrais nécessaires au Boulonnais. Mais la plus grande partie des importations est constituée par les minerais nécessaires à l'industrie métallurgique de Outreau: 57 % du total.

A la sortie, ce sont essentiellement les produits de l'industrie locale et celui des aciéries de la région. Le rôle régional du port est donc limité au Boulonnais, l'essentiel du trafic est basé sur l'industrie.

c) - L'industrie -

La population active de l'agglomération boulonnaise est de 30.797 habitants. Sur ce total 7.488 personnes se consacrent à l'industrie, soit 24 %. En réalité, si l'on tient compte de la pêche, on atteint presque le pourcentage de Dunkerque.

Les principales industries sont les hauts-fourneaux et aciéries, le ferromanganèse, les constructions navales, les conserveries de poissons et de légumes, et une foule d'activités très diversifiées comme la fabrication de la glace et celle des ciments à proximité.

B - Les activités de loisirs -1.- Les conditions physiques et humaines sont bonnes.

Le littoral est constitué de 2 arcs sablonneux, celui de Wissant prenant appui sur les caps Blanc Nez et Gris Nez et celui de Wimereux entre les caps d'Alprech et Gris Nez. Les plages sont belles, leur déclivité est faible et dans l'arc de Wissant de belles dunes les bordent. Le paysage n'a pas la monotonie de celui des plaines de Flandre, car les caps sont non seulement un élément de protection mais déterminent de beaux sites. L'arrière-pays est vallonné et reposant.

La clientèle possible ne manque pas avec les grosses agglomérations françaises, belges et anglaises.

2.- Cependant ce littoral ne peut guère recevoir plus de 10.000 touristes à la fois. On assiste à un véritable déclin. En réalité les causes sont multiples. Il y a bien la désaffectation des zones fraîches au profit des zones plus chaudes, mais surtout l'agglomération industrielle de Boulogne a fait partir le tourisme. Autrefois, la ville elle-même recevait beaucoup de visiteurs et tout à côté Wimereux était une grande station comptant plus de 1.500 chambres d'hôtels. Aujourd'hui il reste à cette dernière 250 chambres d'hôtels; elle est absorbée comme quartier de résidence de la grande ville. Quant à Boulogne

il ne viendrait à l'idée de personne d'y passer ses vacances.

Le même processus fait du Portel une annexe de Boulogne.

Nous ne pensons pas que le tourisme puisse renaître dans l'arc de Wimereux. Simplement, il faut préserver des espaces vierges où l'industrie ne s'installe pas.

3.- Il en va tout autrement de l'arc de Wissant.

Les conditions naturelles sont très bonnes et les conditions humaines aussi. Si jamais nous n'avons eu là de grands centres touristiques, on le doit à des faits humains agraires. De toute façon, il faut protéger l'ensemble Cap Gris Nez, arc de Wissant, Cap Blanc Nez. La région peut devenir l'un des plus beaux espaces naturels du Nord de la France.

III - L'ACTIVITE HUMAINE SUR LES COTES PICARDES -

A.- Le travail -

1 - Conditions générales physiques et humaines -

Ce littoral s'étend du Cap d'Alprech aux falaises du Pays de Caux. C'est une côte régularisée où les sables se sont accumulés en prenant appui sur les falaises du Pays de Caux au Sud et sur celles du Boulonnais au Nord. Il n'existe pas d'abri naturel. La Canche et l'Authie sont de toutes petites rivières dont les estuaires se découvrent à marée basse et qui, de toute façon, n'ont pas d'arrière-pays.

La Somme est beaucoup plus importante. C'est la seule rivière de Picardie et son cours est jalonné de villes anciennes et actives. Elle joua jadis un rôle actif et Abbeville était un port. Aujourd'hui, l'estuaire envasé empêche tout trafic.

Dans l'ensemble, les conditions naturelles de la côte ne sont donc pas favorables à la naissance de grands organismes portuaires. L'arrière-pays est essentiellement agricole et la région se trouve placée entre les grands centres du Nord et ceux de la Basse Seine.

2 - Les villes -

Les seules petites villes ayant une activité commerciale ou industrielle sont Etaples, Le Crotoy, Saint-Valéry-sur-Somme et Le Hourdel. Encore sont-elles en même temps des lieux de tourisme.

Etaples est une petite ville comptant 18.000 habitants, située à l'embouchure de la Canche, à 4 kilomètres de la mer libre. C'est un petit port de pêche avec quelques industries alimentaires.

Le Crotoy, Saint-Valéry-sur-Somme, Le Hourdel ne sont plus que de petits ports de pêche qui ne produisent que de 100 à 300 tonnes de poisson.

De toute façon, cette côte picarde joue un rôle secondaire dans l'activité économique du littoral français.

B - Les activités de loisirs : le tourisme -

Ce secteur côtier est l'un des plus connus en France.

1.- Les conditions générales -

a) - La situation est excellente.

Du Portel à Ault-Onival la côte est une sorte de lieu géométrique entre le Nord, Paris et Londres. L'accès est très facile encore que les communications routières soient lentes.

b) - Le climat -

Nous verrons le climat en fonction du tourisme. Voici les données climatiques pendant la période des vacances, de Mai à Octobre. Il est inutile de considérer le climat hivernal. Les chiffres constituent une moyenne. Les stations utilisées sont Boulogne, quelquefois Le Touquet et Dunkerque.

	<u>M.</u>	<u>J.</u>	<u>J.</u>	<u>A.</u>	<u>S.</u>	<u>O.</u>
Maxi. des températures	15°2	18°	20°5	20°5	18°7	14°8
Température de l'eau	10°6	13°8	16°	17°	16°	13°
Nbre jours de précipit.	12	11	12	12	13	15
Humidité à 12 h.	79	79	79	74	74	78
Nbre jours de brouillard	2	2	2	1	2	3
Nbre jours Vent + 16 m/s.	3	2	3	5	5	4
Nébulosité	6,3	6,1	6,4	6,5	6,4	6,8
Insolation	1.800 heures annuelles.					

c) - Les paysages -

On ne peut pas dire que les paysages soient particulièrement beaux. C'est partout l'impression de platitude et d'uniformité qui domine.

Par contre, la valeur technique du littoral est remarquable.

Les plages sont immenses. Du Portel à Cayeux ce n'est qu'une même plage de sable, à peine interrompue par les estuaires de la Canche et de l'Authie, coupée un peu plus profondément par celui de la Somme. Comme il s'agit d'une côte où l'accumulation l'emporte et où les marées sont fortes, 9 à 10 mètres d'amplitude pendant les marées de vives eaux les plus grandes, la surface découverte est énorme. L'estran a fréquemment 1.500 mètres de profondeur à ce moment et sa déclivité est sans danger.

Il faut signaler aussi que ces grandes surfaces de sable découvertes à marée basse, où la ventilation par vent d'Ouest est constante par suite de la direction Nord-Sud de la côte, sont très saines. Leur valeur médicale est sûre, l'existence de Berck en est la preuve.

Enfin, les dunes succèdent à la plage vers l'intérieur. Presque toujours elles sont fixées par l'oyat et boisées. C'est un atout supplémentaire pour le tourisme, qu'il s'agisse de la fixation, qu'il s'agisse de la promenade. Il n'est pas étonnant que ce littoral soit devenu une grande zone de tourisme.

2.- Le tourisme actuel -

La villégiature a commencé à s'implanter dès le milieu du 19ème siècle. Il s'agissait, il est vrai, de déplacements pour des raisons médicales, mais les visiteurs déclenchèrent un vrai mouvement touristique.

Ce n'est qu'à la fin du 19ème siècle que naquit la métropole de la région: Le Touquet - Paris Plage. La station fut même la première de toutes nos côtes atlantiques, avec Biarritz,

Il s'agit pour nous de déterminer la longueur possible de la saison balnéaire.

Mai et Octobre doivent immédiatement être éliminés. L'air et l'eau sont trop froids. Les maxima de l'air n'atteignent que 15° en moyenne et l'eau est au-dessous de 13°.

Le mois de Juin est difficilement utilisable pour la vie balnéaire puisque les maxima de l'air ne sont que 18°; mais surtout l'eau reste à 13°8, ce qui signifie qu'en fin de mois de Juin elle n'atteint pas encore 15°.

La saison se limitera donc, en ce qui concerne les températures de l'air et de l'eau, aux 3 mois de Juillet, Août et Septembre. La fréquence des précipitations est élevée, sans atteindre 15 jours. La fin de Septembre est déjà très humide. Quant à l'humidité atmosphérique à 12 heures, elle approche de 80 et la nébulosité atteint 6,5 en Août et 6,4 durant Juillet et Août. Si la fréquence des vents violents n'est que de 3 en Juillet, elle monte à 5 en Août et Septembre. L'insolation est de 1.800 heures annuelles en moyenne.

Les données climatiques concernant l'humidité et les phénomènes annexes vont donc dans le même sens que celles concernant la température. En longueur, la saison se borne à 3 mois au maximum et en qualité elle est moyenne.

de 1918 à 1939. Elle comptait à ce moment 3.800 chambres d'hôtel, dont 1.500 de grand luxe. La dernière guerre lui porta un coup terrible. Malgré un lent relèvement Le Touquet n'arrive encore qu'à 1.500 chambres et il est probable qu'elle ne dépassera guère ce chiffre.

En réalité, l'implantation touristique a beaucoup évolué sur cette côte. Voici les chiffres correspondant aux différents types d'hébergement pour l'ensemble du secteur flamand-picard. Ils sont peu différents de ceux de la côte picarde proprement dite, puisque cette dernière a une possibilité d'accueil de 130.000 personnes sur un total de 147.500 pour l'ensemble du secteur

Hôtels	7.500 personnes à la fois	5,1 %
Villas et meublés	112.000 " " "	75,8 %
Campings	23.000 " " "	15,6 %
Autres types	5.000 " " "	3,5 %
Total	147.500	100 %

Le premier fait à noter c'est l'étonnante faiblesse des possibilités hôtelières. Avant la guerre, Le Touquet à elle seule pouvait recevoir 9.000 personnes en hôtels. Le second fait, c'est l'énorme prépondérance de la résidence en villas et meublés: 75,8 %. C'est un phénomène général sur les côtes atlantiques françaises, cependant il s'est accusé fortement depuis la guerre. Il est dû à la faible longueur de la saison balnéaire qui permet très difficilement la rentabilité des entreprises hôtelières, à l'augmentation du niveau de vie qui augmente la prolifération des résidences secondaires et, surtout, à un changement de clientèle de cette côte.

Les Parisiens et les Anglais continuent à la fréquenter, mais ce sont surtout les habitants de la région du Nord qui s'y installent maintenant. La proximité immédiate joue en faveur de la grande zone industrielle. C'est pour cette raison que des stations comme Stella-Plage, Merlimont, Quend-Plage,

Cayeux montent en flèche, tandis que les anciennes stations comme Le Touquet restent assez stables.

Il faut noter une importance anormale du camping pour un littoral frais. On la doit à l'abondance du sable, des dunes et à la proximité d'une clientèle nombreuse.

3.- On peut se demander quel est l'avenir de ce littoral picard. La faiblesse de l'emprise industrielle et des nuisances qu'elle entraîne, ses aptitudes physiques naturelles sont les garants de sa réussite.

Nous ne pensons pas que le glissement vers le Sud la gêne dans le futur. Cette côte a des qualités médicales qui lui garderont toujours une nombreuse clientèle et d'ailleurs, dans une certaine mesure, la ruée vers les pays du soleil est une mode.

Evidemment les formes du tourisme, la composition de la clientèle évoluent et peuvent continuer à le faire, mais ce littoral picard qui peut aujourd'hui recevoir 130.000 personnes à la fois pourra très facilement en recevoir 400.000 dans un avenir proche.

Techniquement, le grand problème pour lui, c'est la navigation de plaisance. De plus en plus le nautisme va de pair avec la vie balnéaire. Or les côtes picardes sont défavorisées à cet égard. Elles sont rectilignes et sans protection, les estuaires assèchent et souvent la montée et la descente de la marée s'accompagnent de courants dangereux. Il faut donc prévoir des ports de plaisance.

Pour le moment, dans l'ensemble du secteur, Dunkerque dispose de 270 postes à flot, Calais de 150 et Boulogne et Le Crotoy de 120 chacun. A Saint-Valéry-sur-Somme un port est en création, qui pourra recevoir 180 bateaux. C'est très peu pour ce littoral. Aussi un grand projet est-il en cours. Il s'agit de fermer l'estuaire de la Canche par une immense digue, créant ainsi un vaste plan d'eau remontant sur 6 kilomètres jusqu'au-delà d'Etaples. Ce serait évidemment un deuxième

départ touristique pour la côte picarde, mais le projet rencontre beaucoup de résistances. En particulier, les incidences économiques de cette augmentation du niveau marin sont mal établies surtout en ce qui concerne l'agriculture.

De toute façon, cette côte picarde a une vocation touristique et il faut la défendre à la fois contre l'industrie et contre les spéculations immobilières. Elle représente une magnifique réserve naturelle pour le Nord de la France.

C O N C L U S I O N

Dès l'étude de ce premier secteur littoral français, il apparaît très nettement que les zones consacrées au travail intense de l'homme ne peuvent être celles où il passera ses temps de loisirs. Une localisation fonctionnelle des espaces est donc nécessaire.

Elle apparaît clairement ici.

Sur la côte des Flandres, ce sont les espaces consacrés aux ports et à l'industrie qui vont l'emporter. On peut simplement espérer que des surfaces seront conservées à l'état naturel vers Bray Dunes et à l'Ouest de Gravelines et de Calais. C'est un minimum pour la qualité de l'environnement.

Dans le Boulonnais, on peut aussi prévoir que l'arc de Wimereux, entre les caps Gris Nez et d'Alprech, sera consacré au travail humain. Par contre, il serait souhaitable de sauvegarder le magnifique arc de Wissant presque à l'état naturel.

Enfin, comme nous venons de le voir, le littoral picard doit être tout entier réservé aux activités de loisirs.

- LE SECTEUR NORMAND -

I - LES TRAITES PHYSIQUES GENERAUX -

1.- Forme - Dimensions - Situation -

La côte normande dessine un vaste golfe entre les falaises cachoises à l'Est et la presqu'île du Cotentin à l'Ouest. C'est à l'extrémité orientale de ce golfe qu'aboutit la Seine, dessinant un profond estuaire où la marée remonte jusqu'à Rouen.

Le littoral normand a une longueur de plus de 450 kilomètres, sans tenir compte des découpures du rivage et de l'estuaire de la Seine. Sur ce total le Pays de Caux compte pour 130 kilomètres, la Basse Normandie pour 100 et la presqu'île du Cotentin pour 230. A titre de comparaison, le littoral belge, en dehors de l'embouchure de l'Escaut, ne mesure que 80 kilomètres. La Normandie est l'une de nos provinces les plus maritimes physiquement comme d'ailleurs historiquement.

La situation de ce littoral est excellente. Placé sur la Manche en face de la côte anglaise, il est aussi le débouché naturel de la région parisienne, la plus grosse concentration humaine, industrielle et commerciale de la France. Toute la côte normande est placée sous le signe de Paris.

2.- Le climat -

Il ne peut être très différent de celui du Nord de la France, avec des nuances cependant. Au Cap de la Hève par exemple la moyenne des températures est légèrement supérieure à celle de Dunkerque, 10°7 pour 10°4, avec des maxima de 13°5 et des minima de 7°9. L'amplitude moyenne est donc de 5°6 et celle entre le mois le plus chaud et le mois le plus froid de 12°8. L'égalité des températures est moindre qu'à Brest mais plus grande que dans le secteur Flamand - Picard situé plus à l'Est. Il faut d'ailleurs tenir compte que les observations ont lieu à 100 mètres d'altitude.

A Deauville les précipitations sont de 777 m/m. Le mois le plus pluvieux, septembre, reçoit 86 m/m. d'eau et le mois le plus sec, mars, 48 m/m. La différence est faible. Dans cette même localité, la fréquence des précipitations est de 174 jours par an, presque 1 jour sur 2.

La longueur des côtes explique ce climat maritime et aussi le caractère dominant des paysages côtiers et intérieurs, la profusion de l'herbe et de la verdure.

3.- Les paysages -

La Normandie a des paysages très différenciés et très agréables par suite de la variété des roches et des structures géologiques.

a) - La Normandie a une forte unité historique et humaine mais elle n'a aucune unité géologique. Elle a deux ensembles très différents, le Bassin Parisien au Centre et à l'Est et le Massif armoricain à l'Ouest. Ses paysages sont soit les plateaux crayeux comme le Pays de Caux, recouvert de limons ou d'argiles à silex et donnant plaines agricoles ou forêts, soit de grasses plaines dégagées dans les argiles comme le Pays d'Auge, domaine de l'herbe, soit des campagnes agricoles découvertes comme celle de Caen, soit le bocage dans la partie armoricaine, soit enfin l'ample vallée à méandres de la Basse Seine.

Le littoral traduit fidèlement cette variété avec les hautes falaises du Pays de Caux, la succession de côtes élevées tour à tour calcaires et argileuses et de côtes basses sablonneuses de Basse Normandie, les côtes escarpées au Nord et fortement régularisées à l'Ouest du Cotentin.

L'érosion l'emporte en Haute Normandie, l'accumulation est forte en Basse Normandie et de Carteret au Mont Saint Michel.

b) - Les profondeurs de la mer sont faibles dans l'ensemble. La ligne - 20 mètres passe entre 10 et 20

kilomètres de la côte dans la Baie de Seine et dans la partie Ouest du Cotentin, les 2 zones où l'accumulation l'emporte; elle s'en rapproche à 2 ou 3 kilomètres entre Dieppe et le Cap d'Antifer et entre la Pointe de Barfleur et celle de la Hague, les 2 zones où l'érosion l'emporte.

Les marées restent fortes: 10 mètres à Dieppe, plus de 8 mètres au Havre et près de 7 à Cherbourg. La marée remonte la Seine sur plus de 120 kilomètres et prend, dès Granville, l'allure d'un fait exceptionnel dépassant 12 mètres d'amplitude.

Les courants sont essentiellement liés au moment de la marée.

Pour faciliter l'étude nous distinguerons 4 régions littorales :

Les côtes du Pays de Caux

La Basse Seine

Les côtes de Basse Normandie

Les côtes du Cotentin.

II - L'ACTIVITE HUMAINE SUR LES COTES DU PAYS DE CAUX -

A.- Le Travail -

1 - Les conditions générales physiques et humaines ne sont pas très bonnes. Les points propices à l'établissement de ports sont rares. La haute falaise à la verticale s'arrête rarement en dehors des quelques petites vallées comme celles de la Bresle et de l'Arques. La plus large coupure, celle de Dieppe, ne dépasse pas 2 kilomètres. La place manque.

Les conditions humaines sont relativement meilleures puisque le littoral est face à l'Angleterre et que Dieppe est la ville du littoral la plus proche de Paris. Mais le Pays de Caux est essentiellement agricole et de toute façon la concurrence de la Basse Seine est trop forte.

Les seules villes ayant une certaine activité sont Eu, Le Tréport, Dieppe et Fécamp.

2 - Eu, Mers, Le Tréport est une agglomération urbaine de 20.000 habitants, située sur l'estuaire de la Bresle. En 1970, Le Tréport a pêché 2.200 tonnes de poissons. Le port de marchandises est assez peu actif: 115.000 tonnes à l'entrée, surtout des produits agricoles et des engrais; 90.000 tonnes à la sortie, produits agricoles surtout.

On essaie de développer l'industrie: broseries, verreries, papiers et cartons, objets métalliques, etc... Dans la région immédiate beaucoup d'usines de mécanique sont disséminées. En réalité, depuis très longtemps déjà, c'est le tourisme qui est la principale industrie.

3 - Dieppe -

C'est la plus grande ville et le principal centre économique du littoral cauchois. La ville compte 30.000 habitants et l'agglomération plus de 40.000. La croissance se fait nécessairement en direction de l'intérieur par suite des falaises.

Le port utilise l'embouchure de l'Arques. C'est à la fois un port de pêche, de voyageurs et de marchandises.

Dieppe a pêché plus de 10.000 tonnes de poissons, d'une valeur de 18 millions de francs en 1970. Il se place au 10ème rang des ports français pour le tonnage et au 13ème rang pour la valeur. Il est orienté surtout vers le poisson frais mais il est concurrencé par Boulogne.

Dieppe est également un port de voyageurs avec l'Angleterre, 252.000 à l'entrée et à la sortie; la liaison se fait avec Newhaven.

La grande période pour le port se place du 14ème au 17ème siècle, avec l'armateur Anjo. Aujourd'hui l'importance a bien diminué.

Trafic en 1971

Entrées	500.712 tonnes
Sorties	354.232 "
Total	854.944 tonnes

Aux entrées, ce sont les produits agricoles et alimentaires qui l'emportent. Dieppe s'est spécialisé dans les importations de bananes et graines oléagineuses. Viennent ensuite les produits manufacturés.

Aux sorties, ce sont également les produits de l'agriculture qui arrivent en tête suivis des produits manufacturés.

L'industrie occupe 3.500 personnes seulement, essentiellement dans le Sud où on fabrique des textiles artificiels.

4 - Fécamp compte 23.000 habitants.

C'est un port de pêche important, le 4ème pour le tonnage avec 27.700 tonnes et le 6ème pour la valeur. Fécamp pêche le hareng et la morue. Le trafic marchandises est d'environ 100.000 tonnes, 80 à l'entrée et 20 à la sortie.

L'industrie occupe plus de 3.000 personnes dans les conserveries, une usine de liqueurs et diverses petites entreprises.

En somme, le commerce et l'industrie sont assez peu actifs sur le littoral du Pays de Caux.

B. - Les activités de loisirs: le tourisme -

Le tourisme a eu sa période de gloire sur le littoral du Pays de Caux. Les premiers trains de loisirs à la mer se dirigèrent de Paris vers Le Tréport et Dieppe fut, au milieu du 19ème siècle, la première station balnéaire française. Les choses ont bien changé.

1 - Les conditions générales sont moyennes. Le climat est assez dur sur cette côte; les marées sont très fortes: 10 mètres d'amplitude pour les plus grandes: les plages sont formées de galets et leur déclivité est forte; la place manque.

Il est vrai que les paysages sont beaux, encore qu'ils se répètent souvent. Il est vrai aussi que Le Havre, Rouen et Paris sont tout proches, mais cela ne suffit plus aujourd'hui à compenser la fraîcheur et le manque de confort.

2 - En conséquence, tout le littoral accuse un déclin très marqué par rapport au 19ème et au début du 20ème siècle. Les destructions massives de la guerre, à Dieppe surtout où il restait 300 chambres utilisables en 1945 sur 2.000 en 1939, les progrès des transports qui donnent moins d'importance à la proximité, l'apparition du tourisme de masse qui demande de l'espace, le glissement général vers les côtes ensoleillées en sont les causes essentielles.

Aujourd'hui, la vingtaine de petites stations qui jalonnent le littoral vivent d'une petite vie coquette, léthargique et un peu surannée. Elles ne s'animent vraiment que le samedi et le dimanche et l'opulence de leurs villas traduit surtout un glorieux passé.

Voici l'importance relative des différents types d'hébergement par capacité d'accueil :

Hôtels	4.700	personnes à la fois	8,1	%
Villas	45.000	" " "	77,5	%
Campings	7.600	" " "	13,1	%
Autres types	700	" " "	1,3	%
Total	58.000	" " "	100	%

Il faut noter la faiblesse du total de personnes reçues. Elle paraît être plus grande sans que pour autant les possibilités soient très grandes.

Là encore, l'hôtellerie est peu développée et ce sont les villas qui l'emportent très largement. Quant au camping, les conditions sont bien peu favorables et s'il compte pour 13 % c'est à cause des week-end parisiens.

La plus grande station reste Dieppe avec 550 chambres d'hôtels de tourisme et 900 villas et appartements meublés. Le front de mer est magnifique avec l'immense pelouse qui le borde. En réalité, la station joue un rôle beaucoup plus grand qu'il ne paraît avec son casino, sa piscine et le futur port de plaisance pour plus de 700 bateaux.

Mers - Le Tréport, de chaque côté de la Bresle, ont une capacité de réception de 13.000 personnes. C'est la seule station qui dispose de sable et sa fonction essentielle est touristique.

Criel-sur-Mer, Fécamp, Saint-Valéry-en-Caux et une dizaine d'autres petites stations comme Varangeville, Veules-les-Roses, les Petites Dalles et les Grandes Dalles, Yport, ne vivent d'une vie active que pendant l'été.

Quant à Etretat, le bijou du littoral cauchois, elle devient de plus en plus une annexe du Havre et il est probable que la création du port pétrolier du Cap d'Antifer ne lui sera guère favorable.

En résumé, l'activité maritime et touristique de cette côte est limitée. Il semble que l'avenir du littoral, malgré les inconvénients d'ordre physique, soit plus tourné vers les loisirs que vers l'industrie.

III - L'ACTIVITE HUMAINE SUR LA BASSE SEINE -

A.- Le Travail -

1 - Conditions générales -

Nous avons déjà indiqué la valeur commerciale de la Seine, drainant la région parisienne et aboutissant face à l'Angleterre, sur la Manche, mer extrêmement fréquentée.

Jadis, la Seine se jetait beaucoup plus loin dans la mer; c'est la récente submersion qui détermina cette large vallée où le fleuve divague en méandres entre des alluvions portant des forêts et d'autres récemment conquis aux cultures, comme le marais Vernier.

Il était normal que des ports se créent sur cette voie. Le lieu idéal de fixation était l'emplacement de Rouen, point de contact entre la mer et le fleuve, donc entre la navigation maritime et la navigation fluviale. La basse Seine mesurait il est vrai plus de 120 kilomètres mais la navigation ancienne le permettait.

Durant tout le Moyen Age, Rouen fut un entrepôt de marchandises, en particulier pour les vins d'Aquitaine et les produits méditerranéens, et à partir du 16ème siècle il reçut les produits d'Amérique.

Cependant, de plus en plus les distances à la mer devenaient trop grandes et on recherchait un avant-port. Ce fut successivement Harfleur et Honfleur, mais l'envasement les élimina et ce fut alors, en 1517, que naquit le Havre, bénéficiant de profondeurs assez grandes, mais, au début tout au moins, gêné dans son extension terrestre par d'immenses marécages.

L'activité du Havre fut assez modeste au début. Ce n'est qu'au 19ème siècle, lorsque les conditions de la navigation changent par suite de l'augmentation du tonnage de jauge et de l'apparition de la vapeur, que l'emplacement prend toute sa valeur.

Il y eut d'abord concurrence entre Rouen et Le Havre, puis une sorte d'équilibre s'établit. Nous allons voir pour chacune de ces 2 villes, le port, le trafic et l'industrie.

2 - Rouen -

a) - Le port -

Pour Rouen trois améliorations étaient nécessaires, celle du chenal, celle du port maritime et celle du port fluvial.

Le chenal va de Berville (Ouest de Honfleur) à Rouen. En aval de Berville les navires suivent un chenal d'une vingtaine de kilomètres; en amont de Rouen commence la navigation fluviale et les bateaux peuvent avoir un tirant d'eau de 3 mètres et une longueur de 140 mètres jusqu'à Argenteuil et de 75 mètres d'Argenteuil à Paris.

Sur le chenal maritime de Berville à Rouen, l'amplitude de la marée passe de 7 mètres à Honfleur à 4,5 mètres à Caudebec et à 3 mètres à Rouen. D'énormes travaux ont permis de fixer un chenal stable, dragué en permanence pour maintenir et améliorer les profondeurs. Les navires de 180 mètres de longueur peuvent l'utiliser. Cependant la navigation maritime dépend étroitement de la marée pour les navires dont le tirant d'eau est supérieur à 7 mètres.

A Rouen, le port maritime s'étend en Seine sur plus de 16 kilomètres entre le pont Jeanne d'Arc et la Bouille. Il comprend plus de 10 kilomètres de quais et 3 bassins, le bassin aux bois, celui aux pétroles et céréaliers et le bassin Saint-Gervais pour marchandises diverses.

Le port fluvial s'étend en amont du port maritime, à partir du pont Jeanne d'Arc.

Sans que le port de Rouen prétende à un équipement comparable à ceux de Londres, Rotterdam ou Anvers, il joue parfaitement son rôle, au contact du fleuve et de son estuaire.

b) - Le trafic du port -

Rouen est essentiellement un port de marchandises.

Tonnage de marchandises (en Mt.)

	<u>Entrées</u>	<u>Sorties</u>	<u>Total</u>
1969	5.609	6.121	11.730
1970	6.681	6.107	12.788
1971	7.786	5.542	13.328

Rouen se classe ainsi au 4ème rang de nos ports maritimes derrière Marseille, Le Havre et Dunkerque. Son trafic croît régulièrement. Son originalité est un certain équilibre entre importations et exportations. Cependant il faut noter un léger fléchissement des sorties dont nous verrons les causes.

Composition du trafic en 1970 : en Mt.

	<u>Entrées</u>	<u>Sorties</u>
Produits agricoles et denrées alimentaires	944	1.671
Combustibles minéraux solides	1.883	41
Produits pétroliers	1.537	3.160
Minerais	20	17
Produits métallurgiques	68	104
Minéraux et matériaux de construction	120	562
Matières premières pour industrie chimique - Produits chimiques et engrais	1.832	277
Transports, matériel agricole, machines et autres articles manufacturés	277	275
	<hr/>	<hr/>
Total	6.681	6.107
		12.788 Mt.

A l'entrée ce sont les combustibles solides et liquides qui viennent largement en tête, avec au total 3.420.000 tonnes. Il en est de même à la sortie, mais il s'agit de produits pétroliers raffinés avec 3.160.000 tonnes. La baisse relative

des exportations en 1971 produit d'une diminution exceptionnelle de plus de 700.000 tonnes du pétrole raffiné.

Viennent ensuite les denrées alimentaires et produits agricoles avec 944.000 tonnes aux entrées. Il s'agit essentiellement des bananes, 134.000 tonnes à égalité avec Dieppe, des vins, 216.000 tonnes, des tourteaux et oléagineux, 160.000 tonnes.

Aux sorties, ces mêmes produits représentent 1.671.000 tonnes. Rouen est le grand port exportateur de céréales, 1.104.000 tonnes, de sucres, 122.000 tonnes, de farines et malt, 265.000 tonnes.

Rouen importe aussi 1.155.000 tonnes d'engrais, surtout des phosphates, et 260.000 tonnes de cellulose.

Ainsi Rouen ne fait pas qu'alimenter son industrie, il joue le rôle de capitale régionale, voire même nationale.

c) - La ville -

La ville de Rouen ne peut guère progresser à l'intérieur de ses limites. En 1936, elle comptait 122.000 habitants, en 1962, 121.000 et en 1968, 124.000. Par contre, l'agglomération rouennaise est montée à 376.791 habitants, l'une des plus grosses concentrations humaines françaises.

Au Sud de la ville, dans la boucle de la Seine, la population est passée de 70.000 à plus de 140.000 habitants de 1936 à 1968. Des banlieues comme Saint-Etienne-de-Rouvray sont passées de 11 à 34.000 et le Grand-Quevilly est monté de 9 à 25.000 habitants.

La partie Nord, avec Canteleu, Deville, Maromme, Mont-Saint-Aignan, ... a doublé, passant de 32 à 65.000 habitants. Il en est de même pour l'Est.

Cette croissance de la banlieue est due à l'industrie.

d) - L'industrie -

Elle occupe dans l'agglomération plus de 48.000 personnes pour une population active de 154.000, soit un pourcentage de 31 % qui monte d'ailleurs à 41 % si l'on tient compte du bâtiment.

Ces industries sont très anciennes parfois; c'est le cas du travail du coton qui a essaimé dans les petites vallées qui échancrent le plateau au Nord. A cette industrie fondamentale se sont ajoutées l'industrie métallurgique, la fabrication des superphosphates, du papier journal, des savonneries. Enfin, il faut ajouter les industries chimiques et pharmaceutiques et les industries alimentaires.

Il faut ajouter que Rouen est un grand centre bancaire, commercial et intellectuel. Rouen a toujours été et demeure la capitale de la Normandie entière.

3 - Le Havre -

a) - Le port -

Fondé au début du 16ème siècle, prenant son essor avec les débuts de la grande navigation moderne, Le Havre a constamment fait de grands efforts pour s'adapter au trafic moderne. Les destructions de la dernière guerre ont été l'occasion d'un nouveau départ.

Le chenal d'accès est entretenu pour une profondeur de 31 mètres à marée basse.

Le port autonome du Havre comprend :

- un avant-port, dragué à 31 mètres et communiquant avec le port de plaisance au Nord et avec un bassin de marée pouvant recevoir les paquebots et les plus grands navires.

- un arrière-port donnant accès à six bassins à flot.

- le canal central du port industriel.

- le canal de Tancarville reliant Le Havre à la Seine, à la hauteur de Tancarville, et comprenant dans sa partie Ouest des bassins à niveau constant.

b) - Le trafic -

Le Havre est à la fois un grand port transatlantique en direction de l'Amérique du Nord, un grand port de commerce et un grand port pétrolier.

- Port de voyageurs -

En 1971, Le Havre a transporté 518.000 voyageurs: 260.000 à l'entrée, 258.000 à la sortie. Il se plaçait au 4ème rang en France, derrière Calais, Boulogne et Marseille. En réalité, en se basant sur les voyageurs kilomètres, il venait immédiatement après Marseille.

Cette fonction port de voyageurs est à peu près stable par suite de la concurrence de l'avion.

- Port de marchandises et port pétrolier -

Voici le trafic durant les 3 dernières années :

<u>Entrées (en Mt.)</u>		:	<u>Sorties (en Mt.)</u>		<u>Total général</u>	
<u>Produits pétroliers</u>	<u>Total</u>	:	<u>Produits pétroliers</u>	<u>Total</u>		
1969	38.306	43.190	:	4.778	6.980	49.170
1970	45.662	50.118	:	5.504	7.872	57.990
1971	47.098	51.061	:	6.046	8.713	59.774

Il est inutile de signaler l'énorme prépondérance du pétrole et des produits pétroliers. Aux arrivées, ils représentent 90 % du total en 1969 et 1970, 92 % en 1971. Aux départs, le pourcentage est moins fort mais il demeure de 69 % avec une énorme prépondérance pour les produits raffinés.

Cette toute puissance du pétrole dans le trafic du port sera plus accusée encore lorsque sera réalisé le grand

projet du port pétrolier au Sud du Cap d'Antifer.

En dehors du pétrole, les tonnages sont moins impressionnants. Voici ceux de 1970 : en Mt.

	<u>Entrées</u>	<u>Sorties</u>
Produits agricoles et denrées alimentaires	1.265	818
Combustibles solides	1.532	31
Minerais	341	3
Produits métallurgiques	299	88
Minéraux et matériaux de construction	96	196
Produits chimiques - Engrais	346	346
Matériel agricole, machines, autres produits manufacturés	577	885
Total	4.456	2.367

Le Havre importe des fruits, agrumes, bananes, du coton: 87.000 tonnes, des bois exotiques ou traverses: 270.000 tonnes, du caoutchouc: 170.000 tonnes, du café, cacao, thé: 112.000 tonnes, du tabac, de la viande: 83.000 tonnes, des poissons, des produits oléagineux: 90.000 tonnes et une foule d'autres produits puisque le total atteint 1.265.000 tonnes. C'est donc d'une part la variété, d'autre part la valeur des importations qui caractérisent les entrées de produits agricoles et alimentaires. Le Havre est vraiment le port de l'agglomération parisienne et l'un des fournisseurs de la France entière.

Par ailleurs, il importe de la houille, comme Rouen, des minerais ferreux et non ferreux, des métaux non ferreux comme le cuivre et l'aluminium, des produits chimiques et de la pâte à papier.

Les produits manufacturés sont aussi extrêmement variés.

Les exportations sont aussi diverses: blé, orge, sucre: 40.000 tonnes, vins et apéritifs, produits lactés: près de 100.000 tonnes, pour les produits alimentaires; produits chimiques et surtout manufacturés sont également d'une extraordinaire

diversité. Le Havre est le port d'exportation des véhicules et matériel de transport: 182.000 tonnes, des machines: 143.000 tonnes, des verres, cuirs, objets en caoutchouc, meubles, etc...

Ainsi, le tonnage réduit ne correspond pas à la valeur des produits.

Les deux grandes villes de Rouen et du Havre jouent donc un rôle considérable dans le commerce français. Elles ont dû se spécialiser et la concurrence qui existe entre elles est saine.

4 - Entre Rouen et Le Havre, ou plus exactement entre Tancarville et Saint-Martin-de-Boscherville, à l'Ouest de Rouen, l'industrie ne s'est guère installée encore.

B.- Les activités de loisirs: le tourisme -

Les activités de loisirs ne sauraient exister où l'industrie s'est implantée avec une telle densité.

Cependant, entre les 2 agglomérations, les bords de Seine sont magnifiques. Le fleuve, enflé par la marée, est majestueux, les forêts de la Londe, de Roumare, de Jumièges, du Trait, de Saint-Arnoult, de Brotonne sont de magnifiques domaines pour le repos et la promenade et les vieilles abbayes de Jumièges et de Saint-Wandrille, les souvenirs littéraires comme ceux de Villequier sont de remarquables pôles d'attraction.

Nous pensons que toute cette zone est douée pour le tourisme de passage. Malgré les destructions, Rouen reste l'une des plus belles villes françaises et le pont de Tancarville facilite les circuits.

En dehors de ce rôle de passage, les boucles de la Basse Seine doivent devenir la grande zone de résidences secondaires et de week-end pour les 2 grandes agglomérations dont le total aura vite atteint le million d'habitants. Il faut donc les protéger, éviter que l'industrie n'absorbe toute la Basse Seine, ménager là les espaces naturels qui feront vite défaut.

IV - L'ACTIVITE HUMAINE SUR LE LITTORAL BAS NORMAND, de Honfleur au Cotentin -

A.- Le travail -

1 - Conditions générales -

Les côtes de Basse Normandie, à quelques exceptions près, ne sont pas une zone de vie laborieuse. Elles restent bien situées par rapport à la Manche et à l'Angleterre encore qu'elles s'écartent de la grande voie de passage, mais les rivières qui aboutissent à la mer sont de faibles puissances et leurs estuaires sont plus ou moins colmatés.

Enfin et c'est là le fait principal, la concurrence des grands ports de la Seine est beaucoup trop forte.

2 - Honfleur, Trouville et Dives sont des villes de 10 à 15.000 habitants et de petits ports.

Honfleur est la plus importante avec 134.000 tonnes aux entrées et 90.000 tonnes aux sorties. Il s'agit surtout de bois, argiles, pâte à papier aux importations et de céréales aux exportations.

C'est la pêche qui est la plus grande activité de Trouville.

Par contre, Dives occupe 1.500 ouvriers surtout dans son importante usine de cuivre.

3 - Caen est la seule ville importante de ce littoral.

a) - Elle n'est pas située sur le littoral proprement dit, mais sur l'Orne, à 12 kilomètres de la mer en ligne droite. Un canal maritime permettant l'accès des navires de 8,60 mètres relie Caen à Ouistreham. De toute façon, la navigation est conditionnée par la marée.

b) - Le trafic - en Mt.

	<u>Entrées</u>	<u>Sorties</u>	<u>Total</u>
1969	1.968	530	2.498
1970	1.970	411	2.381
1971	2.100	515	2.615

Caen se place au 10ème rang des ports maritimes français.

Dans son trafic la houille compte pour 836.000 tonnes et les produits pétroliers raffinés pour 812.000 à l'entrée, soit 84 % du total. Le reste des importations est constitué par des minerais, des engrais et des produits agricoles comme les bois et les tourteaux.

A la sortie, ce sont les produits métallurgiques qui constituent 65 % du trafic; viennent ensuite les exportations de céréales.

Ce commerce du port est beaucoup plus en liaison avec l'activité industrielle de la ville qu'avec celle de la région, la concurrence de la Basse Seine étant trop forte.

c) - L'industrie -

La ville de Caen compte 115.000 habitants et l'agglomération 157.000.

L'industrie occupe près de 16.000 personnes, soit 27 % de la population active. C'est l'industrie sidérurgique qui est de très loin la plus importante, à Mondeville en particulier.

En dehors de son activité industrielle, Caen est aussi la métropole de la Basse Normandie. Bien reconstruite après les destructions de la guerre, elle est un important centre commercial, administratif et universitaire. Près de la moitié de la population active se consacre à ces fonctions.

Caen est donc une ville active, mais un peu isolée, sans grand arrière-pays. Son développement semble devoir être limité.

4 - Plus à l'Ouest, Courseulles, Port-en-Bessin, Grandcamp-les-Bains, Isigny sont de petits ports de pêche. Le plus important, Port-en-Bessin, pêche 8.000 tonnes de poissons.

B.- Les activités de loisirs : le tourisme -

Le littoral Bas Normand est plus connu pour son tourisme que pour son activité industrielle.

1 - Les conditions générales sont très bonnes qu'elles soient physiques ou humaines.

a) - Le climat sans être excellent est bon et sain -

Voici les données climatiques moyennes pour quelques postes météorologiques littoraux :

	<u>M.</u>	<u>J.</u>	<u>J.</u>	<u>A.</u>	<u>S.</u>	<u>O.</u>	<u>Année</u>
Maxima de l'air	15,5	18	20	20	18,7	15,1	M. 13,5 m. 8,5 } 11
Température eau	10,6	13,6	15,8	16,8	15,8	13,3	13,3
Nbre jours de précipit.	13	11,5	11,5	12,5	14	15,3	169
Humidité atmosphér. à 12 h.	59	61	63	63	63	66	64
Nbre jours de brouillard	3	3	3,5	2,5	3,5	4	45
Vents: vitesse moyenne	4,2	3,6	3,7	3,4	3,7	3,9	4,1
Nbre jours vents violents	5	3	3	3	4	5	69
Nébulosité	6	6,2	6,1	6,4	6,4	7	6,7
Insolation	1.800 heures annuelles.						

Les températures ne sont pas très élevées. En ce qui concerne les maxima de l'air, 4 mois conviendraient au tourisme balnéaire: juin, juillet, août et septembre. Encore faut-il noter que le début juin et la fin de septembre sont à la limite des températures supportables.

L'eau, elle aussi, est bien fraîche. En Juin, avec 13°6, il n'est pas question de prendre des bains agréables. La saison peut donc commencer au début de Juillet et finir en Septembre. Selon les années, ces dates seront avancées ou reculées. Cependant, il faut noter que sur les immenses plages de sable, l'eau se réchauffe à marée montante.

Dans l'ensemble, en Juillet et Août il pleut 4 jours sur 10. C'est une fréquence acceptable. Par contre, à partir du 15 Septembre, il pleut 1 jour sur 2 et bien souvent les stations se vident dès le 20. L'humidité atmosphérique au milieu de la journée est très bonne: 65. Nous ne sommes pas loin de l'optimum qui semblerait devoir se placer vers 60 pour des maxima de 20 à 23° et une ventilation de 3 à 4. La vitesse moyenne du vent est excellente, 3,5 environ, et le nombre de jours où la vitesse dépasse 16 m/s. est très faible: 3 en moyenne.

Nébulosité et insolation traduisent bien les ciels normands souvent nuageux et un soleil se montrant par intermittences.

En somme le climat est frais mais agréable. Sur les plages il demande l'effort physique.

b) - Les paysages sont variés, aussi variés que leur origine et leur évolution géologique: estuaires avec vastes plages de sable, falaises calcaires ou argileuses se succèdent de Honfleur à Isigny. Une végétation débordante les met en valeur.

c) - C'est surtout la valeur technique du rivage qui lui donne des aptitudes balnéaires.

Les plages sont convexes, elles s'appuient sur les petits deltas sous-marins des rivières. Deauville, Trouville, Cabourg, Houlgate, Merville et Riva-Bella ont leurs plages de chaque côté de la Touques, de la Dives et de l'Orne.

Le sable est très beau en général, d'une finesse agréable. Sa couleur est claire surtout lorsqu'il est très coquiller comme à Trouville et à Cabourg. Il est un peu plus foncé près des falaises argileuses.

La déclivité des plages est bonne: 1 à 1,5 % en moyenne. A marée haute, au moment du bain, on a 1,20 mètre d'eau à 100 mètres du rivage en général. Ce sont des plages sans danger. On le doit à l'accumulation qui compense amplement un marnage élevé: 8 mètres en moyenne.

De Villerville à Courseulles on compte presque 40 kilomètres de sables ou de sables mêlés aux rochers. De Courseulles à Isigny, ils sont moins fréquents; cependant, au total, c'est de plus de 60 kilomètres de sables dont dispose le littoral bas-normand. Il n'est pas étonnant que nous ayons une grande zone balnéaire.

d) - C'est d'autant plus normal que la Basse Normandie est la côte de Paris. C'est le sable le plus près de la capitale, mais il est proche aussi de la Grande-Bretagne et tous ces éléments alliés en ont fait une côte internationale.

Cependant le fait demande à être précisé. Voici les possibilités d'accueil dans les divers modes d'hébergement .

2 - L'hébergement et son évolution -

Hôtels	12.200 personnes à la fois	9,1 %
Villas	98.000 " " "	74,3 %
Campings	18.600 " " "	14,1 %
Autres modes	3.200 " " "	2,5 %
Total	132.000	100 %

Bien que plus élevée que dans le Nord, la part de l'hôtellerie reste faible. En réalité on a assisté au cours du dernier demi-siècle, à partir de la fin de la guerre 1914 - 1918, à la disparition d'une grande partie des hôtels de 1ère catégorie. Il s'agit d'une côte ancienne. L'installation touristique a commencé au milieu du 19ème siècle et les hôtels vieillissés ne correspondaient plus aux normes de confort actuelles. Il fallait vendre. D'autre part, aujourd'hui la rentabilité hôtelière n'est

pas assez grande pour que l'on construise sur la côte normande où la saison dure à peine 3 mois.

Progressivement donc les hôtels ont disparu . Trouville comptait 2.000 chambres d'hôtels en 1914, il lui en reste 650 à peine; Cabourg en avait 1.800 jadis et maintenant 290 !

Qu'on le veuille ou non c'est une déchéance sur le plan international. Quand les hôtels disparaissent la villégiature change d'aspect et devient familiale; c'est la villa et le camping qui triomphent. C'est ce qui est arrivé au littoral bas-normand qui est maintenant une annexe balnéaire de la capitale. De toute façon la fréquentation n'a pas baissé, elle a même augmenté de 8 à 10% environ entre 1962 et 1968, mais elle a changé de forme.

Il existe cependant une exception, c'est Deauville qui garde 1.500 chambres d'hôtels sur les 1.800 qu'elle possédait jadis. Sur ces 1.500 chambres on en compte 1.100 de luxe: 70 % du total. C'est un fait unique en France. On a pu moderniser en partie 3 grands hôtels déjà anciens. Paris, car Deauville c'est Paris à la mer, a maintenu une station de grand luxe sur le littoral normand, mais il en suffisait d'une seule.

3 - Les stations -

La densité d'implantation est loin d'être la même de Honfleur à Isigny. Honfleur est surtout une charmante vieille ville sur laquelle s'appuie le tourisme de passage.

La grande côte de Villerville à Courseulles -

- A l'Est, ce sont les grandes stations : Trouville, Deauville, Villers-sur-Mer, Houlgate, Cabourg, Riva-Bella reçoivent toutes de 10 à 15.000 personnes à la fois. Le Hôme, Franceville croît très rapidement et Villerville, Bénéville sont les prolongements de Deauville et Trouville.

- Entre Riva-Bella et Courseulles, Lion, Luc, Langrune et Saint-Aubin-sur-Mer sont des agglomérations de villas vouées au tourisme familial.

La vie balnéaire est moins dense sur le littoral du Bessin où les falaises et les roches dominent. Ver-sur-Mer, Asnelles, Arromanches, Port-en-Bessin, Colleville-sur-Mer, Saint-Laurent, Vierville et Grandcamp sont de modestes stations recevant de 1.000 à 2.000 personnes. Il s'agit d'une villégiature simple, près de la nature et relativement bon marché. Cependant, il faut noter que le coefficient de croissance est élevé.

Ainsi le littoral normand, de Honfleur à Isigny est et doit rester une zone vouée aux loisirs des hommes. C'est d'autant plus une nécessité qu'elle vit en étroite association avec Paris. Deux problèmes aigus se posent pourtant aujourd'hui: la nécessité d'une rénovation hôtelière, la nécessité d'aménager les ports de plaisance existants et d'en créer de nouveaux. Actuellement, seuls Le Havre: 1.100 places, Deauville: 320 places, Quistreham: 800 places et Courseulles: 550 places ont des ports de plaisance. Un grand projet va être réalisé à Deauville. Il faudrait aménager l'estuaire de la Dives et les petits ports de la côte du Bessin.

V - L'ACTIVITE HUMAINE SUR LE LITTORAL DU COTENTIN -

A. - Le travail -

1 - Conditions générales -

Le Cotentin est une presqu'île très nettement détachée de la Normandie. Cette situation ne favorise guère l'activité commerciale ou industrielle. Par contre, avançant jusqu'au centre de la Manche, les transatlantiques peuvent faire escale à l'extrémité Nord sans perdre de temps.

Il n'existe pas de fleuves, pas d'estuaires entre la baie d'Isigny et celle de Saint-Malo. L'arrière-pays est très limité. Sur toute la longue côte Ouest l'accumulation, malgré l'amplitude extraordinaire de la marée: plus de 12 mètres à partir de Granville, donne des profondeurs très faibles.

La seule côte favorisée, et encore est-ce par suite d'énormes travaux, est celle du Nord avec Cherbourg.

2 - Cherbourg -

a) - Le port -

Cherbourg est situé au centre de la côte Nord du Cotentin, dans une baie très évasée entre le Cap Lévy, à l'Est, et la Pointe de Querqueville, à l'Ouest. C'est un port entièrement artificiel.

La grande rade de Cherbourg est limitée au Nord par trois immenses digues d'un développement total de 9 kilomètres. La superficie ainsi délimitée est de 1.500 hectares.

A l'intérieur, c'est la petite rade sur laquelle donnent le port de guerre, à l'Ouest, les ports de commerce et de pêche, à l'Est, et le port de plaisance, au Sud.

b) - Le trafic voyageurs -

Le port de Cherbourg est avant tout un port de voyageurs avec l'Amérique :

	<u>Arrivées</u>	<u>Départs</u>	<u>Total</u>
1969	132.000	133.000	265.000
1970	143.000	137.000	280.000
1971	158.000	151.000	309.000

Le rôle d'escale transatlantique est très important. L'accroissement est assez régulier.

c) - Trafic marchandises -

Ce qui est frappant c'est la différence entre le trafic de jauge: 4.691.000 tonnaux en 1971 et le trafic marchandises beaucoup plus modeste: 301.000 tonnes. Les entrées et sorties de paquebots l'expliquent.

En 1970, Cherbourg importait surtout des produits pétroliers, des matériaux de construction, des véhicules; il exportait surtout des sables et des véhicules automobiles.

La partie la plus originale du trafic est donc celle des véhicules de tout genre et on le doit justement au passage des paquebots.

Par ailleurs, Cherbourg pêche 7.000 tonnes de poissons.

d) - L'industrie -

La population de la ville de Cherbourg reste à peu près stable :

1936	39.000 habitants
1954	38.000 "
1968	40.000 "

Par contre, l'agglomération est passée de 60 à 82.000 habitants de 1936 à 1968. La plupart des communes ont augmenté de 50 %.

Sur une population active de 27.940 habitants, l'industrie compte pour 8.850, soit 31 %.

La principale industrie est la grosse mécanique et en particulier toutes les activités concernant l'arsenal.

3 - La façade du Cotentin orientée à l'Est n'a pas de villes. Saint-Vaast-la-Hougue est un bourg de 2.000 habitants qui pêche 2.000 tonnes de poissons et qui s'adonne aussi à l'ostréiculture. Barfleur n'a que 1.000 habitants et s'occupe de la pêche des crustacés.

4 - La façade Ouest est plus active. La Hague a maintenant son usine atomique; Diélette s'occupe du minerai de fer; à quelques distances de la mer, Coutances est un petit centre d'industries alimentaires.

Granville est la seule ville du Cotentin de l'Ouest.

C'est un port de commerce d'importance locale. Les marées atteignant près de 13 mètres aux grandes marées, l'accès est difficile malgré les travaux effectués. Le port comprend un avant-port d'échouage et un bassin à flot. Le tonnage a été de 191.000 tonnes en 1971; 167.000 aux entrées, denrées alimentaires, houille et produits pétroliers, engrais, 28.000 tonnes aux sorties.

Granville est aussi un port de voyageurs avec les îles anglo-normandes et un petit port de pêche.

La ville compte 14.000 habitants et la petite agglomération 18.000. L'industrie n'occupe que 1.200 personnes sur une population active de 6.300: petites industries mécaniques et chimiques et industries alimentaires.

On peut dire que l'activité portuaire et industrielle est très faible sur le littoral du Cotentin, l'activité balnéaire est bien plus développée.

B. - Les activités de loisirs : le tourisme -

1 - Les conditions physiques et humaines sont bonnes

Le climat, de Cherbourg au Mont Saint Michel est remarquablement doux. La moyenne générale est de 11°4. Il est vrai qu'on le doit surtout à la hauteur des minima. Les maxima, eux, ne commencent à augmenter qu'à partir de Carteret, sur la côte Ouest. La fréquence des précipitations est la même qu'à Deauville et le comportement des vents ne varie pas plus. Cependant, au Sud - Ouest on a une certaine luminosité que l'on ne trouve pas à l'Est.

En ce qui concerne les paysages, il faut distinguer 3 types. Face à l'Est, le littoral allant de la baie des Veys à Saint-Vaast-la-Hougue n'est qu'une immense plage de plus de 20 kilomètres. Sur cette face le Cotentin est un peu frais mais les possibilités sont très grandes.

Au Nord, toute la côte de Saint-Vaast au Nez de Jobourg est une succession de falaises et de petites plages. Sa beauté est remarquable. C'est un lieu de passage et aussi de petite villégiature familiale.

A l'Ouest, la côte est magnifique pour la vie balnéaire. Sur 120 kilomètres, c'est une succession de petites zones rocheuses, comme celles du Nez de Jobourg, de Flamanville, de Carteret, de Granville, sur lesquelles s'appuient de très belles plages de sable fin. Le courant Nord - Sud prolonge les flèches littorales qui ont tendance à fermer les estuaires des petites rivières.

Les profondeurs sont moyennes vers le Nord et très faibles vers le Sud, lorsqu'on approche de la Baie du Mont Saint Michel. La déclivité est de 2 % du Nez de Jobourg à Carteret; elle tombe à 0,7 % au large de Pirou Plage et de Granville. Au Sud de Carolles elle devient trop faible.

Toute cette côte de régularisation convient merveilleusement à la vie balnéaire. Son seul inconvénient est d'être au-delà de la zone des week-end parisiens: 350 à 400 kilomètres. Seule l'autoroute pourrait la débloquer.

2 - Le tourisme actuel -

Il ne correspond pas du tout aux possibilités du littoral. Voici d'ailleurs la capacité de réception, par mode d'hébergement :

Hôtels	3.900 personnes à la fois	6,8 %
Villas	45.000 " " "	78,8 %
Campings	6.200 " " "	10,9 %
Autres modes	2.000 " " "	3,5 %
Total	57.100 " " "	100 %

On est frappé par la faiblesse du tourisme. L'implantation s'est faite très tard, à une exception près, Granville, par suite de l'isolement qui subsiste encore de nos jours. Depuis la dernière guerre, d'autre part, tous les littoraux nordiques sont en stagnation; de sorte que, même ici où les conditions naturelles sont bonnes et où l'on peut facilement vivre tout près de la nature, la croissance est relativement lente.

Voici les stations existantes.

Le littoral Est a très peu de choses. On trouve quelques villas à Quineville, à Saint-Vaast-le-Hougue et à Barfleur. L'hôtellerie n'existe pratiquement pas et le camping est faible. En tout la façade orientale peut recevoir 3.000 à 4.000 personnes.

Le littoral Nord n'est guère plus développé. Près de Cherbourg, qui a d'ailleurs sa plage, Urville - Nacqueville sont de toutes petites stations et il en est de même pour Saint-Germain-des-Vaux - Auderville.

Le littoral Ouest est le plus fréquenté. Entre le Nez de Jobourg et Flamenville, Vauville commence à se développer et on vient de créer un établissement de thalassothérapie à Siouville-Hague.

Plus au Sud, Carteret - Barneville sont déjà une vieille station qui peut recevoir près de 8.000 personnes surtout

en villas. Portbail ne change pas beaucoup, tandis que Agon - Coutainville progresse rapidement, au Sud de l'estuaire de la Souilles.

C'est encore Granville qui est la plus grande station du Cotentin. Et cependant elle a bien baissé depuis le temps où son casino et ses grands hôtels étaient parmi les plus fréquentés de la côte normande. Aujourd'hui, il ne lui reste que 350 chambres d'hôtels, sa plage ne correspondant pas à la demande du tourisme actuel. Cependant c'est l'agglomération Donville - Granville - Saint-Pair qu'il faut considérer. C'est alors plus de 20.000 personnes qui peuvent être reçues à la fois. Comme sur toute cette côte la villégiature est très familiale.

C'est plus vrai encore pour Jullouville, Carolles, Genets et Saint-Jean-le-Thomas.

Une place à part doit être faite au Mont Saint Michel, l'un des hauts lieux du tourisme français. Les visiteurs viennent voir l'îlot, hélas maintenant presque île, et l'immensité de ses grèves découvertes à marée basse. Aux plus grandes marées, la mer se retire à plus de 12 kilomètres. Mais les touristes viennent voir le charmant petit village, resté tel quel depuis des siècles, et cette magnifique abbaye, véritable trésor archéologique.

Au-delà du Mont Saint Michel, c'est la Bretagne.

C O N C L U S I O N

Nous venons de voir l'ensemble du long secteur normand.

L'activité commerciale et industrielle se concentre essentiellement sur la Basse Seine, ailleurs elle n'est que sporadique. Dieppe, Caen, Cherbourg sont des villes dont le rayonnement est local. Ailleurs, ce sont des bourgades ou de petits ports de pêche avec une activité commerciale restreinte. Il ne semble pas que cette situation doive se modifier pendant longtemps encore.

Dans ces conditions, il reste d'immenses espaces dont la vocation est touristique. Deux régions surtout sont bien douées: le littoral Bas Normand, de Honfleur à Isigny, le littoral Ouest du Cotentin, entre le Nez de Jobourg et la Baie du Mont Saint Michel. Ils représentent à eux deux plus de 200 kilomètres de côtes. Il faut les protéger et les aménager pour les loisirs de l'homme.

- LE SECTEUR BRETON -

I - CARACTERES GENERAUX PHYSIQUES -

La Bretagne est l'une de nos provinces ayant la plus forte individualité; elle le doit à des faits humains mais aussi à des faits physiques.

A.- Limites - Forme - Dimensions - Situation -

1 - Nous ferons aller la Bretagne littorale du Mont Saint Michel à l'estuaire de la Vilaine. Si nous n'allons pas jusqu'à la Loire, bien que la presqu'île de Guérande soit bretonne, c'est que les conditions de climat et de paysage se transforment et aussi parce qu'il y a changement de région économique.

2 - C'est une évidence de dire que la Bretagne est une presqu'île, mais ce fait explique un certain isolement à l'Ouest. A plus de 5° de longitude occidentale Quessant est avec la Cornouaille anglaise l'un des points les plus avancés de l'Europe vers l'Amérique. Cette presqu'île, de sa racine à son extrémité, s'étire sur 250 kilomètres. On va en Bretagne pour aller en Bretagne. Le passage, s'il existe, est volontaire. Ce ne sont pas là des conditions très favorables à la vie économique, pas plus d'ailleurs qu'à la vie touristique.

Le littoral breton est un peu à l'écart des grandes voies terrestres et même maritimes. Surtout, Paris est loin. Rennes n'est sans doute qu'à 350 kilomètres, mais Quimper, par la route, est à plus de 550.

Il faut ajouter que cette presqu'île est étendue. Elle compte 5 départements; à la base, entre Saint-Malo et Saint-Nazaire, il y a 150 kilomètres en ligne droite. Bien des caractères de la Bretagne s'expliquent simplement par sa forme, sa situation et ses dimensions.

B.- Le climat -

Nous avons choisi Brest pour caractériser le climat atlantique. Il s'applique donc à la Bretagne au plus haut degré, en notant cependant des nuances importantes entre les littoraux Ouest, Nord - Est et Sud - Ouest. Nous le verrons plus loin au sujet de la vie balnéaire. Il est évident que ce qui caractérise ce climat, c'est l'égalité des températures, l'humidité constante, la prépondérance des vents d'Ouest.

C.- Les paysages -

A juste titre on considère le littoral breton comme l'un des plus beaux du monde.

1 - La genèse -

La Bretagne est une très vieille terre. Elle fait partie du Massif Armoricaïn d'âge hercynien. Ce Massif nivelé et rajeuni plusieurs fois donne une série de niveaux étagés à l'intérieur. Sur la côte la variété des paysages est inouïe; on le doit à deux faits: le matériel lithologique et les derniers épisodes géologiques.

Les roches bretonnes sont souvent dures. Ce sont des granits ou des roches métamorphiques comme les gneiss, qui résistent bien à l'action de la mer et beaucoup moins à celle de l'eau douce. D'autres roches plus tendres, comme les schistes ou certains micaschistes ont plus facilement été creusées. Nous avons par conséquent un relief de différenciation.

Quand au quaternaire le niveau marin augmenta, les terres furent plus ou moins envahies selon leur altitude et c'est l'origine des golfes comme ceux de Saint-Malo, de Saint-Brieuc, de Morlaix, des mers intérieures comme le Morbihan, mais aussi des profonds abers, des îles, des caps et des presqu'îles.

Par la suite, la mer, avec les apports des rivières, avec les courants marins, avec l'action des vagues, va tendre à régulariser ce littoral. La variété du littoral breton provient justement de ce que ce travail n'est pas partout arrivé au même stade.

2 - Les paysages -

On pourrait essayer de déterminer un certain nombre de types de paysages se répétant souvent sur les côtes bretonnes. On arriverait ainsi à opposer les côtes Nord où dominent les formes d'érosion, avec de petites presqu'îles entre lesquelles se nichent des plages concaves bien protégées, et les côtes Sud où les formes d'accumulation l'emportent, avec le comblement des lagunes et le rattachement des îles au rivage. Mais partout on a une pénétration intime de la mer et de la terre, partout, deux fois par jour, la marée remonte très loin les abers, parfois jusqu'à 30 kilomètres à l'intérieur.

Cependant, cet émiettement extrême, s'il est un élément de beauté, n'est guère favorable à la vie maritime. Une seule fois les grandes profondeurs permettent facilement l'accès, c'est dans la rade de Brest, là où les plis arrivent perpendiculairement au rivage. Partout ailleurs la vie littorale est intense, mais elle se résout en une activité ne dépassant guère le cadre local, excluant les grands organismes portuaires.

La mer est aussi belle que la côte. Elle est parsemée d'une foule d'écueils, de récifs, de petites îles que l'on décèle facilement à la frange d'écume des vagues. Les marées découvrent de belles grèves, car elles atteignent 10 à 13 mètres d'amplitude maximum à l'Est et encore 7 et 6 mètres à l'Ouest et au Sud. Les courants sont aussi nombreux que la côte est émiettée et les profondeurs varient constamment.

La vie marine, végétale ou animale, est d'une très grande densité, comme la vie humaine d'ailleurs qui, de tout temps s'est intimement mêlée à elle.

Il serait impossible d'étudier le littoral breton tout entier. Nous le diviserons en sous-secteurs :

- le sous-secteur du Nord - Est : de la Baie du Mont Saint Michel à la Baie de Lannion.
- le sous-secteur occidental : de la Baie de Lannion à la rivière de Quimperlé, au Nord de Lorient.
- le sous-secteur méridional : jusqu'à l'embouchure de la Vilaine.

II - L'ACTIVITE HUMAINE DANS LE SOUS-SECTEUR ORIENTAL -

A.- Le Travail -

1 - Conditions générales -

Dans l'ensemble elles sont assez peu favorables. Les profondeurs ne sont pas assez grandes et l'accès du littoral est impossible pour les navires de grande taille. On manque d'arrière-pays industriel. Seule la présence des îles anglo-normandes est un élément favorable.

Les villes restent de dimension modeste : Saint-Malo, Saint-Brieuc, Lannion.

2 - Saint-Malo, avec Saint-Servan, est à la fois un port et une petite ville industrielle en dehors de son rôle touristique. Sa population est de 20.000 habitants et l'agglomération en compte 40.000.

a) - Le port fut très important jadis, puis il a décliné avec l'augmentation des tonnages de jauge. A marée haute, grâce aux travaux exécutés, il est accessible aux navires ayant 7,50 mètres de tirant d'eau. Il comprend un avant-port qui assèche et 3 bassins à flot .

En 1971, le tonnage des marchandises à l'entrée a été de 637.000 tonnes et à la sortie de 93.000 tonnes seulement. Saint-Malo importe des combustibles, du bois, de la pâte à papier, des engrais et des marchandises et il exporte des céréales et des primeurs.

Saint-Malo est également un port de voyageurs.

En 1971, 123.680 voyageurs l'ont utilisé. Le trafic se fait surtout avec les îles anglo-normandes et l'Angleterre.

Enfin, Saint-Malo est un important port de pêche. En 1970, il a pêché près de 15.000 tonnes de poissons, d'une valeur de 37 millions de francs. Il arme encore pour la grande pêche à la morue.

Près de Saint-Malo, Cancale à l'Est est un petit port de pêche, mais il s'occupe surtout d'ostréiculture; Le Gueldo, à l'Ouest, est plus modeste encore.

b) - L'industrie malouine s'appuie sur le port. Elle occupe 2.500 ouvriers dans des entreprises très diverses. Tout à côté se trouve l'usine marémotrice de la Rance.

3 - Saint-Brieuc -

Saint-Brieuc, Chef-lieu des Côtes du Nord, compte 54.000 habitants. Sa population n'était que de 31.000 habitants en 1936.

Aujourd'hui l'agglomération monte à 72.000 habitants.

a) - Le port du Légué dessert Saint-Brieuc.

Il est situé sur la rivière Le Gouet, à 2 kilomètres de l'embouchure. Il comprend un avant-port d'échouage relié par une écluse à deux bassins à flots. Il peut recevoir les navires mesurant 80 mètres et calant 5 mètres.

b) - Le trafic -

En 1971, les entrées ont été de 425.000 tonnes et les sorties de 24.000. Les importations sont constituées par des produits pétroliers, des engrais, des sables, etc.. Les exportations sont très faibles: engrais et matériaux de construction. Saint-Brieuc a également un petit port de pêche.

c) - Industrie -

La ville compte 5.200 personnes se consacrant à l'industrie sur une population active de 26.000.

Elle joue le rôle de petite capitale locale avec ses industries mécaniques, ses fabriques d'appareils ménagers, ses broseries, etc...

4 - Lannion, dans le Trégorrois, ne compte que 13.000 habitants. Le trafic de son port est de 135.000 tonnes à l'entrée,

surtout des matériaux de construction. La ville a acquis une certaine célébrité avec l'installation de la station réceptrice pour les communications par satellite aérien avec l'Amérique. C'est là également qu'a été fixé le Centre National d'Étude des Communications.

5 - D'autres petits ports s'égrènent le long de cette côte, comme ceux de Dahouët, de Paimpol, de Pontrieux, de Tréguier. Mais leur trafic est très faible. Pontrieux, le plus important, importe des engrais et des matériaux de construction.

Certains, comme Paimpol ont eu leur heure de gloire avec la grande pêche; aujourd'hui il ne pêche que 500 tonnes de poissons.

Toute cette côte Nord de la Bretagne a une vie commerciale et industrielle très faible. Elle a même décliné puisque Saint-Malo fut un grand port de commerce et Paimpol un grand port de pêche. Quelques industries nouvelles sont bien venues pour essayer de créer des emplois, mais l'ensemble reste besogneux, dans le cadre local uniquement. Saint-Brieuc mise à part peut-être, les villes et bourgades sont peu différentes de ce qu'elles ont toujours été, de petits centres à faible rayonnement mais nécessaires pour la vie locale bretonne.

B.- Les activités de loisirs : le tourisme -

C'est par le tourisme que ce littoral est connu, par lui qu'il a connu un nouveau souffle de vie.

1 - Les conditions générales sont très bonnes.

a) - La situation est favorable. Dinard-Saint-Malo est l'agglomération touristique bretonne la plus proche de Paris. A la rigueur on peut y aller en une demi-journée. On peut espérer une grosse amélioration avec la construction de l'autoroute Paris - Rennes, qui devient une nécessité à cet égard. La liaison est assez rapide avec l'estuaire de la Loire.

On peut éviter ainsi les trajets très longs le long de la presqu'île. Il faut souligner l'idée excellente de deux routes parallèles à sens unique.

Bien mieux, nous avons vu que Saint-Malo était un port de voyageurs avec l'Angleterre et les îles proches; il faudrait souligner le rôle considérable que joue pour les touristes britanniques l'aérodrome de Pleurtuit.

Enfin, si l'on se place du point de vue humain, la Côte d'Emeraude en particulier bénéficie de l'existence de la vieille ville de Saint-Malo, dont les remparts sont restés intacts, et de la proximité du Mont Saint Michel.

C'est là un ensemble de faits éminemment favorables à la naissance d'abord, puis au développement d'une grande région touristique.

b) - Le climat, lui aussi, ne manque pas de charmes, malgré l'humidité. Voici quelques chiffres concernant Dinard.

	M.	J.	J.	A.	S.	O.	Année
Maxima de l'air	16°5	18°8	20°5	20°6	19°2	15°7	14°4
Température eau	11°2	14°2	16°2	16°8	15°8	13°5	
Nbre jours de précipit.	13	11	12	12	14	16	174
Humidité à 12 h.	58	61	63	63	64	67	64
Nbre jours de brouillard	3	3	2	2	2	4	37
Vents: vitesse moyenne	3,8	3,1	3,2	3,2	3,4	3,4	3,9
Nbre jours vents violents	2	1	1	1	2	2	42
Insolation	1.850 heures en moyenne						

Naturellement, à la lecture de ce tableau, on ne peut envisager une saison balnéaire qu'en Juillet, Août et Septembre. Si les températures de l'air sont légèrement supérieures à ce qu'elles étaient en Juin, celles de l'eau restent faibles. Cependant, avec 15° à la fin de mois, on peut concevoir d'avancer un peu la saison. Il s'agit d'ailleurs du mois le plus sec et de celui où l'humidité est la plus faible à 12 heures. Enfin, il

faut mettre en évidence le calme de l'atmosphère. Pendant les 3 mois envisagés, la vitesse moyenne du vent est de 3,2 et les vents violents dépassant 16 m/s. sont pratiquement inexistants.

Ces chiffres concernent la Côte d'Emeraude. Ils traduisent une certaine douceur de l'atmosphère et la magnifique végétation des bords de la Rance confirme cette impression. Ils sont moins vrais pour le Trégorrois, plus exposé dans sa presqu'île avançant très loin en mer. Là le climat est un peu plus rude, mais la végétation reste d'une extraordinaire exubérance.

c) - Les paysages de la Côte Nord de la Bretagne ne sont plus à vanter. Qu'il s'agisse de la Côte d'Emeraude, de Cancale au Cap Fréhel, ou de celle de Granit, de Paimpol à Lannion, c'est le même emiettement du rivage. Il est même impossible sur place de se faire une idée des contours réels du littoral tant les caps les disloquent, les baies s'infiltrant en tout sens et se prolongent par des abers, les îles forment une fioriture de détails.

A marée haute la mer est omniprésente, on la sent partout respirer; à marée basse elle découvre très loin des écueils entourés de sable et on la devine par ses barres d'écume.

Rien n'est comparable aux promenades à pied sur les chemins des douaniers, souvent escarpés mais toujours séduisants par leur contact constant avec la nature et la beauté. Ils vont en contournant les caps de petites plages concaves en petites plages concaves. Aucun danger, la protection est presque toujours totale et la déclivité faible malgré l'ampleur des marées. De plus de 13 mètres à Saint-Malo, elle reste encore de 8 mètres à Perros-Guirec, diminuant progressivement en direction de l'Ouest.

L'inconvénient est peut-être dans la multiplicité des plages pour une même station, mais cet emiettement des plages a toujours déterminé celui de l'implantation touristique qui reste près de la nature. Ainsi, par le paysage lui-même, les côtes Nord de la

Bretagne ont évité les grandes concentrations humaines et sont plus proches de ce que nous demandons que certaines stations ressemblant étrangement aux grandes villes modernes. Il faut souhaiter qu'elles demeurent telles qu'elles sont, des hâvres de vie simple et saine.

Il faudrait ajouter que le rythme de vie reste aussi plus humain. Pour un mois l'homme des villes est soumis à un fait naturel: la marée. Il vit de la vie de la mer car l'immensité de l'estrans détermine une intense vie marine. La flore et la faune sont d'une richesse extraordinaire et au lieu de s'étendre sur le sable, de se tourner et de se retourner pour brunir au soleil, le touriste de Bretagne erre sur les grèves, suivant la mer descendante, revenant avec le flux montant, pêchant au gré de sa fantaisie coquillages ou crustacés.

C'est la vie telle qu'on voudrait la vivre et l'on aime les gros nuages du ciel et l'on supporte le grain et les gouttes de pluie qui glissent sur le suroît.

2 - L'implantation touristique d'ensemble -

Elle a commencé sur la Côte d'Emeraude à Dinard, Saint-Malo dès le milieu du 19ème siècle, allant de proche en proche en direction de l'Ouest. Le tourisme fut donc plus précoce à l'Est parce que les conditions humaines étaient meilleures, parce que l'isolement était moins grand. C'est à la fin du 19ème siècle seulement que le Trégorrois fut touché.

Voici la répartition, par mode d'hébergement, des possibilités d'accueil de la côte Nord :

Hôtels	22.500 personnes à la fois	12,8 %
Villas	125.000 " " "	71,5 %
Campings	23.500 " " "	13,4 %
Autres modes	4.000 " " "	2,3 %
Total	175.000 " " "	100 %

Nous avons donc là l'une des côtes les plus évoluées pour le tourisme. Il faut noter l'importance de l'hôtellerie qui, malgré une baisse importante, représente encore près de 13 % du total. On le doit certainement au fait que ces côtes du Nord, par leur beauté, sont une zone de passage en même temps qu'une zone de villégiature. On le doit aussi au climat assez pluvieux qui limite l'hébergement en camping.

Pour l'étude de l'évolution du tourisme et des stations nous considérerons successivement la Côte d'Emeraude, celle de la Baie de Saint-Brieuc et celle du Trégorrois.

3 - Les stations de la Côte d'Emeraude -

On la limite en général à l'Ouest au Cap Fréhel.

a) - Le Centre de la Rance est de très loin le plus important:

Il comprend Saint-Malo, Paramé, Saint-Servan et Dinard. A lui seul il peut recevoir 55.000 personnes, près du 1/3 du total des Côtes Nord. L'hôtellerie compte pour 16 %. Elle était beaucoup plus importante jadis. Dinard comptait alors 2.000 chambres d'hôtels et il lui en reste un peu plus de 1.300. Comme ailleurs ce sont surtout les grands hôtels qui se sont vendus par appartements, parce que devenus vieux et peu rentables.

La reconstruction a donné une nouvelle impulsion à Saint-Malo, mais Paramé, la station balnéaire, suit la même évolution que Dinard.

Dans l'ensemble, les stations de l'embouchure de la Rance se sont démocratisées. Ce n'est plus la clientèle anglaise de luxe qui les fréquente ou tout au moins assez peu, le déclin du casino le montre. Les hôteliers ont des contrats avec les agences françaises ou étrangères, anglaises surtout car les Anglais sont fidèles aux lieux qu'ils aiment. C'est donc le voyage en groupe qui triomphe. S'ils gagnent moins par client, les hôteliers sont du moins assurés d'un fonds de roulement, d'une rentabilité moyenne.

Des efforts d'aménagement sont faits. Dinard a une belle piscine couverte en bordure de plage; ses promenades sont bien aménagées, le plan d'eau de la Rance est amélioré. Saint-Malo crée un port de plaisance de 1.000 places aux Bas Sablons; un autre existe à Saint-Suliac, sur la rive droite de l'estuaire de la Rance, qui est maintenant facilement franchissable grâce au barrage de la marémotrice. Le fait est important car l'unité de l'agglomération est réalisée sans avoir recours au bac dont le fonctionnement dépend de la marée. Il faut ajouter qu'on s'efforce de s'adapter aux nouvelles formes du tourisme: un établissement de thalassothérapie a été créé à Paramé.

Cette énorme agglomération touristique a mis un certain temps pour prendre son second souffle. Elle semble en bonne voie mais l'aménagement essentiel reste celui de la Rance en aval du barrage qui est certes l'élément de beauté fondamental, mais qui peut devenir l'un des plus beaux plans d'eau de France pour la navigation de plaisance.

b) - A l'Est de la Rance, seule Cancale est vraiment active. Elle est fréquentée pour le pittoresque de son petit port de pêche et pour ses restaurants de fruits de mer.

c) - C'est à l'Ouest que se prolonge la Côte d'Emeraude.

Saint-Lunaire, Saint-Briac, Lancieux, Saint-Jacut, Notre-Dame-du-Guildo, Saint-Cast s'égrènent le long d'un littoral étrangement déchiqueté. Les plages sont belles, mais les petits ports assèchent à marée basse et la villégiature est très diffuse, occupant les plus beaux points du littoral. Saint-Cast est la station la plus importante; elle peut recevoir plus de 11.000 personnes à la fois et son hôtellerie compte 650 chambres.

Plus à l'Ouest les sables manquent avec la profonde Baie de la Frenaye et la presqu'île terminée par les magnifiques belvédères du Fort de la Latte et du Cap Fréhel qui sont parmi les sites les plus fréquentés du littoral breton.

Toutes ces stations de l'Ouest de la Rance sont dans une certaine stagnation malgré la beauté des sites et des paysages. C'est peut-être le fait d'une croissance un peu rapide.

4 - Les stations de la Baie de Saint-Brieuc -

La Baie de Saint-Brieuc est moins favorisée par la situation et par les sites. Du Cap Fréhel à l'île de Bréhat elle s'ouvre en un vaste V dont les branches mesurent 30 et 40 kilomètres en ligne droite et l'ouverture plus de 50.

L'ensemble ne manque pas de grandeur, mais le fond de la baie, du Sud du Val André aux Rosaires, se trouve à découvert presque en entier à marée basse; le littoral est souvent rocheux et les sables, tout au moins à l'Ouest, sont parfois foncés étant donné la prédominance des roches schisteuses.

Il faut d'ailleurs dire que la Baie de Saint-Brieuc n'a pas un estuaire grandiose comparable à la Rance.

a) - La côte orientale, orientée au Nord - Ouest, compte trois stations: Sables d'Or-les-Pins, Erquy et Pléneuf - Val André.

Sables d'Or est de création récente, postérieure à la guerre 1914-1918. Favorisée par son beau sable, sa lagune qui assèche malheureusement à marée basse et sa forêt, elle a été stoppée dans son développement par la dernière guerre.

Erquy est un petit port de pêche en même temps qu'une station. Elle peut recevoir plus de 7.000 personnes à la fois.

Pléneuf - Val André est une station connue: 11.000 personnes la fréquentent et ses possibilités sont très grandes encore.

b) - La côte occidentale, face au Nord - Est est surtout fréquentée dans sa partie centrale. Binic, Etables, Saint-Quay-Portrieux, sur 8 kilomètres, ne forment qu'une agglomération de villas et de petits hôtels pouvant recevoir 16.000 personnes à la fois. Les Rosaires au Sud et Plouha au Nord sont moins importantes.

Avec Paimpol on arrive dans le Trégorrois.

5 - Les stations du Trégorrois -

a) - Le Trégorrois de l'Est est celui des grands abers du Jaudy et du Trieux. Les abers ne donnent jamais naissance à la villégiature par suite des vases que découvre la marée basse. A marée haute, par contre, ils sont magnifiques et c'est alors qu'il faut visiter les vieilles petites villes qui se sont établies sur leurs bords, comme Lézardrieux et Tréguier.

La côte est rocheuse en général. Les seuls points touchés par le tourisme sont Paimpol, l'Ile de Bréhat et Port Blanc.

Les immenses quais de Paimpol, souvent bien vides aujourd'hui et les touristes qui commencent à venir n'arrivent pas à réveiller la vieille cité de la pêche lointaine. Les plages sont de valeur très moyenne.

L'Ile de Bréhat est un lieu de passage. La pointe de l'Arcouest d'où partent les bateaux a une animation intense en été. La douceur du climat et la beauté des sites déterminent ce mouvement.

Port Blanc est une petite station sans prétention.

b) - Le Trégorrois balnéaire est à l'Ouest, tout entier compris entre l'anse de Perros et l'aber du Leguer.

Rarement la nature n'a conçu de si beaux paysages.

La roche est le granit rose qui donne un aspect si particulier à la nature et aux maisons. Il est d'ailleurs encore exploité et exporté de nos jours comme matériau de construction. Le granit décomposé par les eaux de pluie a donné au Nord - Est de la presqu'île les extraordinaires entassements cahotiques de Ploumanac'h et Trégastel. En dehors des innombrables récifs, Les Sept Iles, l'Ile Grande forment une guirlande au littoral. Les plages, de beau sable clair, bordées de galets à l'intérieur, sont très belles et sans aucun danger, la déclivité ne dépassant guère 1 à 2 %.

Le plateau intérieur arrive parfois à la côte à des hauteurs dépassant 80 mètres comme au centre de Perros-Guirec. Dans ce

décor rendu plus magnifique encore par une végétation exubérante, de fleurs surtout, les stations cherchent parfois leur centre. Elles s'égrènent, elles occupent d'immenses surfaces, ne voulant pas devenir des villes, mais on ne va pas dans le Trégorrois pour vivre la nuit, on y va pour jouir des sites et de la mer.

Les stations ne sont que 3 : Perros-Guirec, Trégastel, Trébeurden. Lannion n'est pas une station malgré son charme de vieille petite ville voulant se rénover par les industries les plus modernes.

Ces 3 stations peuvent recevoir 25.000 personnes à la fois. A elle seule l'hôtellerie compte pour 5.000, c'est-à-dire 20 %. Cette importance est due à la fonction de passage qu'a toujours déterminé Ploumanac'h.

Là encore, une certaine stagnation est visible. La stimulation artificielle créée par les installations de Fleumeur - Bodou et Lannion, et à cet égard on espère que le paysage ne sera pas gâché, ne doit pas faire illusion.

Les stations du Trégorrois souffrent d'abord de leur étendue. Lorsqu'une station comme Perros - Guirec s'allonge sur 8 kilomètres de littoral, le confort a du mal à suivre, surtout lorsque le sous-sol tout proche de la surface est du granit. Ces stations manquent aussi de port de plaisance. Celui de Perros - Guirec est en cours de réalisation, mais voit-on assez grand? Sur toutes ces côtes de Bretagne la navigation de plaisance est une nécessité. Le littoral a toujours été celui des marins et il est normal que les touristes soient ou deviennent des marins.

Enfin, le développement de grandes stations à près de 500 kilomètres de Paris, loin de toute grande ville, loin des courants internationaux, pose le problème de la clientèle. L'appoint du passage ne suffit pas. Au début, et encore aujourd'hui, Rennes soutenait l'embouchure de la Rance par la construction de villas pour le week-end, et Saint-Nazaire et Nantes le font aussi pour la presqu'île de Guérande. Quel appui peut trouver le Trégorrois,

quelle source de clientèle donnera le volant régulateur nécessaire? Brest est beaucoup trop lointaine et elle est sollicitée de toutes parts. L'aide ne peut venir que de l'agglomération parisienne par la création de moyens de liaison rapides qui viendraient au moins jusqu'à Rennes.

A l'Ouest du Trégorrois, Saint-Michel et Plestin-les-Grèves sont des lieux de villégiature familiale.

Ainsi les côtes Nord - Est de la Bretagne, si elles sont peu douées pour l'activité commerciale et industrielle, le sont essentiellement pour la vie touristique. C'est là qu'est leur vocation et c'est par là qu'elles se réaliseront.

III - LA VIE HUMAINE DANS LE SOUS-SECTEUR OCCIDENTAL -

Ce sous-secteur correspond en gros au département du Finistère.

A.- Le travail -

1 - Conditions générales -

La situation est plus isolée encore que sur la côte Nord. Nous sommes à l'extrémité de la presqu'île, tout à fait en dehors des grands courants de trafic. L'arrière-pays est purement agricole et les rivières du Finistère sont trop modestes pour drainer un trafic. Aussi est-ce de petites villes, situées au fond des abers, qui jouent le rôle de petite capitale pour leur région: Morlaix, Quimper en sont des exemples.

Pendant nous arrivons là à la grande zone de pêche bretonne qui va de Camaret à Quiberon. Souvent les ports de pêche joueront un rôle local et industriel avec les conserves alimentaires de poissons et légumes. C'est le cas pour Douarnenez et Concarneau.

Brest est une exception.

2 - Brest -

a) - Brest est connu surtout comme port militaire.

La rade en eau profonde peut recevoir les plus grands navires. On y accède par l'avant-goulet et le goulet. Toute la zone de l'Iroise, jalonnée à l'Ouest par Ouessant et Sein, est gênée par des bancs d'écueils et par des courants violents. Les passes d'accès sont signalisées. Elles sont draguées à 11 et 12 mètres à marée basse. La Grande Rade est limitée au Sud par la ligne Ile Ronde - Pointe de l'Ile Longue. Au Nord, la rade abri est un plan d'eau abrité par deux jetées; on y accède par la passe Sud. Elle est draguée à 10 et 11 mètres. Le port militaire occupe la rive Nord et les bords de la Penfeld.

Toute la partie Sud de la Grande Rade est zone militaire et souvent interdite. C'est le cas pour la Baie de Roscanvel, entre la presqu'île du même nom et l'île Longue, pour l'Anse du Fret et celles de Lanvéoc et de Poulmic. De grands travaux sont en cours dans l'Ouest de la zone.

Le port de commerce se trouve au Nord - Est. On y accède soit par la passe Sud, soit par la passe Est. Il comprend 6 bassins et un port de plaisance. Un autre port de plaisance se trouve dans l'Anse du Moulin Blanc. De grands travaux sont en projet, en particulier la construction d'une forme de radoub pour grands navires.

b) - Le trafic du port de commerce - en Mt.

	<u>Entrées</u>	<u>Sorties</u>	<u>Total</u>
1969	968	111	1.079
1970	1.022	127	1.149
1971	1.227	138	1.365

La croissance est constante mais assez lente et une énorme disproportion existe entre les entrées et les sorties.

A l'entrée, ce sont les charbons et produits pétroliers qui viennent en tête avec 680.000 tonnes, suivis par les produits agricoles, agrumes et bois, et les produits alimentaires, agrumes et tourteaux.

A la sortie, Brest exporte surtout des pommes de terre, des engrais, de la houille et des marchandises diverses.

En somme, le rôle du port de Brest est très limité en Bretagne.

c) - L'industrie -

La ville est passée de 119.000 habitants en 1936 à 170.000 en 1968. L'agglomération en compte 175.000. C'est sensiblement la population de la ville qui a englobé administrativement sa banlieue, d'ailleurs très réduite. La population industrielle est relativement faible: 14.000 personnes sur un total actif de 56.700, soit 24 %.

Il faut noter l'importance du secteur travaux publics et services publics. C'est le fait du port de guerre. En réalité la ville vit de sa fonction militaire, en particulier de son arsenal. Des industries nouvelles se sont installées depuis la guerre, industrie électrique en particulier. Elle attire à elle une foule d'ouvriers et d'employés venus du Finistère tout entier.

Il faut ajouter que le Sud de la rade de Brest est un important centre ostréicole et le principal lieu de pêche pour les coquilles Saint-Jacques.

Malgré son désir de devenir le grand centre industriel et la capitale de la Bretagne de l'Ouest, Brest dépend beaucoup plus de la France que de la Bretagne.

3 - A l'Est de Brest -

Morlaix est une ville de 22.000 habitants, 25.000 avec sa petite banlieue et c'est aussi un petit port au fond de sa rivière. Ses importations atteignent 130.000 tonnes, ce sont des engrais et des matériaux de construction; les exportations sont pratiquement nulles. Son industrie essentielle est sa manufacture de tabac. Morlaix est aussi un important centre ostréicole dans la zone de Carantec.

Roscoff est bien plus modeste encore et Saint Pol de Léon est un gros bourg agricole.

4 - A l'Ouest de Brest -

Morgat (Crozon) est un petit port et Camaret notre premier port langoustier.

Douarnenez compte 20.000 habitants. C'est un très important port de pêche. En 1970, il a pêché 25.000 tonnes de poissons, d'une valeur dépassant 51 millions de francs. Il est spécialisé dans la pêche à la sardine et au thon et son industrie principale est la conserverie. Son trafic marchandises est très faible.

Sur la Baie d'Audierne et sur le littoral

de la presqu'île de Pont-l'Abbé, l'activité maritime est dominée par la pêche à la sardine. Audierne, Penmarc'h, Le Guilvinec, Lesconil, Loctudy ont pêché 27.000 tonnes de poissons presque entièrement mis en conserve. Le plus important de ces ports est Le Guilvinec: plus de 10.000 tonnes. La plupart d'entre eux associent d'ailleurs l'ostréiculture et la cueillette des crustacés avec la pêche; bien souvent aussi on y trouve des conserveries de légumes.

Par ailleurs, Audierne, Pont-l'Abbé et Loctudy sont de tout petits ports de commerce.

Concarneau est la ville et le port le plus important de ce secteur occidental breton en dehors de Brest.

a) - Le port de Concarneau comprend le port de la Croix, un avant-port et un arrière-port, séparés par la presqu'île de la Ville Close.

b) - L'activité portuaire est dominée par la pêche. C'est le 2ème port de pêche français: 64.000 tonnes de poissons, d'une valeur de 148 millions de francs en 1970. C'est la moitié du tonnage de Boulogne pour une valeur équivalente. Concarneau est notre premier port pour le thon et l'un des premiers pour la sardine. Sa trentaine de conserveries en font le premier centre français pour ses conserves alimentaires, très souvent associées aux conserves de légumes.

Concarneau est aussi un très important centre d'ostréiculture et de pêche aux crustacés. En 1970, 1.400 tonnes d'huitres ont été expédiées pour la consommation. Il s'agit surtout d'huitres plates. Le principal centre est la rivière Belon.

Le trafic de son port de commerce est plus modeste: 117.000 tonnes en 1970, dont 116.000 aux entrées. Il s'agit essentiellement de produits pétroliers.

c) - La ville compte 18.000 habitants et l'industrie occupe 1.900 personnes sur 6.900, essentiellement dans les industries alimentaires.

Concarneau est une ville en plein essor; elle a vu augmenter sa population de 45 % de 1936 à 1968. Ses activités sont bien équilibrées.

Quimper, au fond de la rivière Odet, n'est plus guère un port. En 1971, le trafic a été de 212.000 tonnes. En 1970, il fut de 231.000 tonnes dont 230.000 aux entrées: bois, vins, nourriture de bétail, houille et produits pétroliers.

Cependant, Quimper est vraiment la capitale de la Cornouailles. Sa population est passée de 38 à 58.000 habitants de 1936 à 1968.

L'industrie occupe 4.000 habitants surtout dans les industries alimentaires.

Quimperlé est une charmante petite ville de 12.000 habitants, avec des industries alimentaires et mécaniques.

En résumé, l'ensemble du littoral du Finistère a une faible activité industrielle. C'est l'exploitation de la mer, pêche du thon et de la sardine, pêche des crustacés, ostréiculture qui constitue l'essentiel de l'activité humaine.

B.- Les activités de loisirs : le tourisme -

1 - Conditions générales -

La situation, à l'extrême bout de la péninsule, n'était pas favorable à un éveil précoce de la vocation touristique. C'est très tard, très progressivement et sporadiquement que les touristes vinrent. Encore aujourd'hui, le tourisme se surajoute à la vie locale sans l'éclipser et bien souvent sans beaucoup la troubler.

Et cependant les conditions naturelles correspondent bien à ce que désirent les citadins. Le climat est un peu humide dans

Le Léon mais le soleil est plus fréquent dans la Cornouailles. Les averses, les grains appellent le bleu du ciel. Les immenses espaces découverts sont propices à la santé et tonifient l'organisme.

Les paysages surtout sont séduisants. Nous ne reviendrons pas sur l'émiettement du rivage, sur les profonds abers, sur les files et les caps encore que parfois, comme Ouessant et la Pointe du Raz, ils soient des sites que chacun connaît ou veut connaître, mais nous insisterons sur l'aspect naturel des côtes, sur l'immensité des espaces libres, de contact originel océan - continent. Ici l'implantation humaine ne gêne pas, au contraire elle attire, qu'il s'agisse de la vie rurale, souvent encore archaïque, qu'il s'agisse de ces innombrables ports de pêche qui ne comptent parfois que quelques bateaux se couchant sur la vase à marée basse.

Les legs du passé sont restés tels quels: Morlaix, Le Folgoët, Locronan, Quimper, Pont-l'Abbé, Concarneau. Vieilles villes ou bourgades, ensembles architecturaux témoignant d'un passé glorieux, innombrables églises et calvaires, sont partout présents et enrichissent les séjours. Nous sommes vraiment là dans l'une des terres d'élection du tourisme, qui serait moins belle sûrement sans ses ciels lourds qui donnent la poésie à ses vieilles pierres.

2 - L'implantation touristique -

Voici les possibilités d'accueil actuelles, selon les différents modes d'hébergement :

Hôtels	16.000 personnes à la fois	11,6 %
Villas	95.000 " " "	69,4 %
Campings	22.000 " " "	16 %
Autres modes	4.000 " " "	3 %
	<u>137.000</u> " " "	<u>100 %</u>

C'est très peu, comparé à l'immense étendue du littoral, plus de 300 kilomètres.

La répartition entre modes d'hébergement est peu différente de celle de la côte Nord. Les mêmes causes produisent les mêmes effets. Simplement, on peut constater une augmentation sensible du camping. On le doit à la Cornouailles, surtout à l'ensemble Beg Meil, Fouesnant, Concarneau qui peut recevoir près de 8.000 campeurs sur un total de 29.000. Les sables sont de plus en plus abondants et le soleil plus fréquent en allant vers le Sud.

3 - Le littoral du Léon, de la Lieue de Grève à la rade de Brest -

C'est la Baie de Morlaix qui a vu naître l'ensemble le plus important. A l'Est, Locquirec, Plougasnou, Primel-Trégastel peuvent recevoir plus de 10.000 personnes à la fois; au Centre, Morlaix et Carantec sont équipées pour 7 à 8.000; à l'Ouest enfin, Saint-Pol-de-Léon, Roscoff, l'île de Bréhat, Santec pourraient en recevoir 7.500. Au total, l'accueil possible est de 25.000 personnes. Il faut ajouter l'équipement médical de Roscoff: hôpital et établissement de thalassothérapie. Le tourisme est tout simple, familial. La grande hôtellerie est représentée par 130 chambres, les ports de plaisance sont rares, seule Roscoff dispose de 200 postes.

En réalité les bateaux sont nombreux, mais ils s'échouent à marée basse et les projets de création à Primel et Saint-Pol prévoient surtout encore des postes d'échouage.

Le tourisme, de la Baie de Morlaix à la Rade de Brest, est plus proche encore de l'état de nature. Brignogan, Guissény, l'Aber-Wrac'h, Portsall, Porspoder, Le Conquet, Le Triez-Hir sont surtout des villages à vocation touristique, plus ou moins dans la dépendance de Brest. Au total ils peuvent recevoir 10.000 personnes à la fois sur un littoral immense.

4 - En fait, la vie touristique est active surtout sur la côte Sud, à partir de la presqu'île de Roscanvel.

Camaret et Morgat sont encore sous la dépendance de Erest. Si Camaret attire surtout pour son site une clientèle très internationale, Morgat est vraiment une station avec une belle plage et un port en projet. A elle seule, elle peut recevoir 8.000 personnes.

Plus au Sud, c'est le domaine de Quimper, qui affirme son rôle de capitale administrative, religieuse, artistique et touristique. Trois groupes apparaissent nettement: celui des Baies de Douarnenez et Audierne, de chaque côté de la Pointe du Raz, celui de la presqu'île de Pont-l'Abbé et de l'Odet, celui de la Baie de la Forêt ou de Concarneau.

Sur la Baie de Douarnenez, Telgruc, Pen Trez, Plounevez sont de petites stations qui naissent et peuvent déjà recevoir 5.000 personnes. Tréboul - Douarnenez est une vraie station qui compte plus de 500 chambres d'hôtels et dont la capacité est de près de 10.000. Un centre de thalassothérapie existe à Tréboul. Au Sud - Ouest, Audierne est beaucoup plus modeste.

L'estuaire de l'Odet, le plus beau de Bretagne avec celui de la Rance, et le pays bigoudin sont très doués pour le tourisme. C'est sensiblement à cette hauteur que le climat devient plus riant et les sables plus abondants. Saint-Guérolé, Le Guilvinec, Lesconil sont de modestes centres de plaisance, mais l'île Tudy et Loctudy sont très fréquentés. Près de 10.000 personnes à la fois peuvent être reçues, surtout en villas et campings. Il en va tout autrement de Benodet, la station de Quimper, qui peut recevoir dès maintenant plus de 10.000 touristes et dont l'équipement est mieux équilibré puisque l'hôtellerie représente 25 % de l'accueil.

La Baie de la Forêt ou de Concarneau bénéficie de la plus importante concentration d'hébergement de la Bretagne de l'Ouest en tenant compte des dimensions assez réduites du littoral. Les conditions sont excellentes, la baie est très bien protégée, les sables sont abondants à Beg Meil, les paysages sont verdoyants et la vie rurale active, enfin, et surtout, Concarneau à elle

seule, par son pittoresque et sa vie, peut déterminer un mouvement touristique. Beg Meil est, avec Tréboul et Bénodet, l'une des 3 stations réelles de la Bretagne de l'Ouest. Ses possibilités sont très grandes et elle croît très vite. Il en est de même pour Fouesnant - La Forêt et Concarneau. Au total, c'est 23.000 personnes à la fois qui peuvent fréquenter la Baie, dont 12 % en hôtels. Cet ensemble touristique, que ne gêne nullement la pêche, est en plein essor.

Au Sud de la Baie de La Forêt, la côte est plus rocheuse, les rivières de Quimperlé et de Pont-Aven sont tortueuses; on y pratique l'ostréiculture. A leur embouchure de petites stations sont nées, Port-Manech et Kerfany-les-Pins pour celle de Pont-Aven, Le Pouldu pour celle de Quimperlé.

Les ports sont peu nombreux sur cette côte. Douarnenez, Bénodet, Beg Meil peuvent recevoir chacun 150 à 200 bateaux de plaisance. En réalité, les petits ports de pêche sont en même temps ports de plaisance.

En somme, la vocation touristique du littoral breton occidental s'allie heureusement à la pêche.

IV - L'ACTIVITE HUMAINE SUR LE LITTORAL DE LA BRETAGNE MERIDIONALE -

A.- Le travail -

1 - Conditions générales -

Elles n'ont guère changé. L'isolement persiste, comme l'absence d'arrière-pays industriel et de fleuves importants. L'accumulation devient intense menaçant d'envasement les rivières et les golfes intérieurs. Les petites villes se trouvent au fond des longs estuaires et ne peuvent plus vivre vraiment de la mer. La seule exception est Lorient.

Ce littoral continue à être celui de la pêche.

2 - Lorient -

a) - Le port -

Lorient se trouve au confluent des rivières le Scorff et le Blavet. On accède au port par une passe étroite, à l'Ouest de la Citadelle de Port-Louis. Au Nord, ce sont les rades de Port-Louis et de Port-Mané. Au Sud se trouve la base sous-marine de Keroman et au Centre le port de pêche de Keroman, l'apponement pétrolier, le quai de Kergroise et le vieux port de commerce. Le port militaire se place le long du Scorff. Les navires de tonnage important n'ont accès au port qu'à marée haute.

b) - Les fonctions -

En dehors de son rôle de port de guerre, Lorient est également un grand port de pêche, un port de commerce et une ville industrielle.

Lorient s'est spécialisé dans la pêche du poisson frais. Pour cela il a dû s'industrialiser et surtout organiser des transports rapides, essentiellement par chemin de fer. Il fait actuellement concurrence à Boulogne et expédie dans toute la France. En 1970, plus de 60.000 tonnes de poissons, d'une valeur de 121 millions de francs, ont été pêchées. Il vient en tonnage et valeur après Boulogne et Concarneau.

Le port de commerce a moins d'importance, 987.000 tonnes en 1971. En 1970, si l'on comptait 955.000 tonnes aux entrées, les sorties étaient très faibles, 15.000 tonnes. Les importations consistaient surtout en produits pétroliers, bois, sucres, vins et produits alimentaires pour le bétail.

La ville de Lorient compte 69.000 habitants et l'agglomération, avec Port-Louis, Rianteq, Hennebont, monte à 102.000. L'industrie occupe 8.500 personnes sur un total de 34.500 actifs. C'est essentiellement l'arsenal et les forges d'Hennebont qui sont les bases de l'industrie, en dehors des industries alimentaires.

3 - Vannes est le Chef-lieu du Morbihan, mais son rôle commercial et industriel est limité. Le port a un trafic insignifiant par suite d'envasement.

Vannes joue un rôle administratif. Sa population est de 40.000 habitants et l'industrie n'occupe que 1.340 personnes sur une population active de 13.900, soit 10 % seulement: petites industries métallurgiques et industries alimentaires. Cependant, la région du Morbihan est un important centre ostréicole: 6.000 tonnes d'huitres sont expédiées chaque année.

4 - Auray, placé en fond de rivière, a une activité bien ralentie. Il compte 10.000 habitants et l'industrie n'emploie que 470 personnes.

L'ostréiculture est là encore extrêmement importante: 2.500 tonnes d'huitres ont été expédiées en 1970.

B.- La vie des loisirs - le tourisme -

1 - Conditions générales -

La situation n'est guère différente de celle de la Cornouailles. Il n'existe pas plus de grandes villes intérieures qui puissent fournir une clientèle d'appoint et on est loin des régions de passage.

Et cependant on trouve de vraies stations balnéaires, comme Quiberon et Carnac. En réalité les conditions physiques ont évolué.

a) - Le climat -

Voici les données climatiques correspondant à Carnac, située au centre de la région :

	<u>M.</u>	<u>J.</u>	<u>J.</u>	<u>A.</u>	<u>S.</u>	<u>O.</u>	<u>Année</u>
Température de l'air	17°7	20°5	22°	22°3	20°	16°3	M. 15°5 } m. 8°5 } 12°
Température de l'eau	12°5	15°5	17°6	18°2	17°2	14°5	
Nbre jours de précipit.	11	10	10	11	11 ½	12	158
Nbre jours de brouillard	2	1	2	2	2	3	26
Nbre jours vents violents	3	2	2	2	4	4	52
Insolation annuelle	2.050 heures.						

Les observations sont incomplètes, mais elles sont largement suffisantes pour s'apercevoir du changement.

La moyenne annuelle des températures de l'air passe à 12 ° alors qu'elle n'était que de 11° à Dinard et 10°5 plus à l'Est, les maxima sont à 15°5. En ce qui concerne l'air, 4 mois sont utilisables en entier pour la vie balnéaire et même le début d'octobre. Les températures de l'eau sont très favorables en Juillet, Août et Septembre. Elles atteignent même 18°2 en Août. En Juin nous avons déjà 15°5. Le bain est donc possible dès le milieu du mois, comme d'ailleurs il pourra se prolonger jusqu'au 10 Octobre environ.

La fréquence des précipitations a diminué: 44 jours pour 49 dans le Nord. Il pleut 1 jour sur 2 en moyenne. Les vents n'ont guère d'importance. Quant à l'insolation, elle traduit la baisse des précipitations. On a donc une saison qui s'améliore en quantité et en qualité. La vie balnéaire peut à la rigueur durer 4 mois et pour la première fois la période allant du 15 Juillet au 15 Août est très favorable.

b) - Les paysages -

Eux aussi vont considérablement changer. La côte n'est pas plus belle qu'ailleurs en Bretagne, elle est différente. On sent venir les côtes atlantiques où l'accumulation de sable est prodigieuse. Ici les altitudes intérieures sont moins élevées. La mer a envahi d'immenses surfaces et les deux éléments vont se pénétrer plus intimement encore: larges embouchures du Scorff et du Blavet, Mer d'Etel, rivière de la Trinité - Morbihan. A marée haute, ce sont des plans d'eau magnifiques avec une multitude d'îles. A marée basse, les grèves se découvrent.

Des îles comme Groix et Belle Ile jalonnent la côte. D'autres sont rattachées au rivage par de longs cordons de sable, comme à Quiberon. D'autres sables bordent le littoral, comme à Gâvres, à Etel ou à Carnac. Les possibilités d'installations touristiques, celles de ports de plaisance deviennent immenses, et cependant les portions rocheuses de littoral ne sont jamais absentes comme pour mettre en valeur les arcs sablonneux.

La marée a diminué d'amplitude, 5,70 mètres à Carnac.

La déclivité est variable, mais elle est plus faible que le long des côtes rocheuses: 1 à 2 % en général. La courbe - 50 mètres passe au large de Groix et Belle Ile et la courbe - 20 mètres ne se rapproche du rivage que le long des côtes sauvages de Quiberon et Belle Ile.

2 - L'implantation touristique -

Voici la répartition des touristes, par mode d'hébergement:

Hôtels	8.700 personnes à la fois	5,7 %
Villas	91.000 " " "	70 %
Campings	29.000 " " "	22,2 %
Autres modes	1.300 " " "	1,1 %
Total	131.000 " " "	100 %

Les possibilités d'accueil sont déjà fortes par rapport à la longueur du littoral. Cependant, un certain nombre de remarques apparaissent: la stabilité de l'hébergement en villas et meublés, la part de l'hôtellerie très faible et celle très forte du camping.

On le doit très certainement à deux faits. Le premier est sans conteste d'ordre climatique. Le camping est possible, les précipitations étant moins fréquentes et l'insolation plus longue. C'est ainsi que des stations comme Quiberon et Carnac - La Trinité peuvent recevoir en camp 8.000 et 7.000 personnes. Le deuxième fait est d'ordre historique. Le tourisme est venu tard et son développement date surtout d'après la dernière guerre. Il continue à grandir rapidement. Or, il est évident que l'hôtellerie déclinait à cette époque. Il ne pouvait y avoir, comme ailleurs, survie d'une hôtellerie plus ancienne.

3 - Les stations -

a) - Il apparaît très nettement qu'un grand ensemble se dessine au centre du littoral: Quiberon - Carnac. Ses possibilités sont immenses en sables et plans d'eau. Deux ports de plaisance existent déjà à Port Haliguen et à La Trinité, pouvant recevoir à flot plus de 800 bateaux. Un agrandissement est prévu, de 600 postes, pour Port Haliguen et un nouveau port s'ouvrira à Carnac-en-Dro.

Il faut ajouter que Quiberon a un établissement de thalassothérapie très actif.

Actuellement, cet ensemble très doué peut déjà recevoir plus de 50.000 personnes, ce qui représente 38 % de l'ensemble.

Il faut ajouter que la présence des alignements de Carnac, de Sainte-Anne-d'Auray et des Iles sont des éléments très favorables.

b) - Au Nord de Quiberon: Larmor Plage, Port-Louis, Etel reçoivent également des touristes, mais ils sont beaucoup plus modestes. D'ailleurs, la zone sablonneuse de Port-Louis à Etel est un champ de tir et ne peut être utilisée pour le moment.

c) - Au Sud de La Trinité, c'est le domaine du Golfe du Morbihan. Locmariaquer, Larmor-Baden, l'Île aux Moines, l'Île d'Arz, Arradon, Port Navalo ne manquent pas de charmes.

Les îles innombrables du Morbihan sont très attachantes par leur calme et le spectacle idyllique d'une nature à l'état pur. Il faut absolument les préserver, non seulement de l'industrie mais tout aussi bien des promoteurs.

Plus au Sud, avec Saint-Gildas et Dangan qui croissent très rapidement, on arrive à la Vilaine.

d) - Les îles -

Le tourisme a encore peu touché l'Île de Groix bien qu'elle soit très visitée durant l'été. Par contre, il est déjà très actif à Belle Île par suite de la beauté de son littoral, de ses plages et de ses petits ports de pêche. Ses possibilités d'accueil sont déjà de 3.000 personnes.

C O N C L U S I O N

Malgré des nuances physiques et humaines, tout le littoral breton a une forte originalité.

La Bretagne est une très longue presqu'île. Elle est toute entière sous l'influence des vents d'Ouest qui lui donnent des ciels lourds mais aussi la douceur de l'atmosphère. Partout les terres sont profondément pénétrées par la mer et dans le détail l'émiettement est extrême. Les profondeurs immédiates sont faibles, les marées encore fortes, les courants aussi variés que la fioriture du littoral et la faune et la flore très riches.

Tous ces faits physiques vont avoir des répercussions humaines et économiques.

La vie littorale est active et la population très dense parce que l'agriculture et la pêche rencontrent des conditions très favorables. C'est souvent la mer qui est à l'origine de cette richesse: elle fournit ses crustacés, ses poissons, ses parcs d'huitres, mais elle donne aussi ses engrais naturels et la douceur de l'air qui permet les cultures de primeurs. Enfin, poissons et légumes sont associés dans les conserveries du Sud-Ouest breton.

Cependant, malgré cette intense vie littorale, les villes sont peu nombreuses et petites. Elles se trouvent au fond des estuaires. Ce sont de gros marchés agricoles, dont l'industrie reste modeste.

Bien mieux, la Bretagne, pays de marins, n'a pas un seul grand port. Brest et Lorient, qui dépassent 1 million de tonnes, sont des ports militaires. Sur son immense littoral, la Bretagne ne reçoit que 4.600.000 tonnes de marchandises et elle n'en exporte que 340.000 ! L'explication de cette faiblesse des activités portuaires et industrielles tient à l'isolement et aux difficultés d'accès pour les navires de fort tonnage.

Le problème des espaces ne se pose guère en Bretagne. La longueur du littoral consacré aux activités humaines en dehors de la pêche et de l'agriculture est très faible.

Aussi la Bretagne littorale, comme souvent celle de l'intérieur, est-elle l'une des grandes réserves françaises pour les activités de loisirs. Elle le peut non seulement en quantité mais aussi en qualité par l'extraordinaire beauté de la mer et de ses paysages, par ses sables et ses plans d'eau, par la richesse de son passé et le charme envoûtant qui émane de la nature et de la vie.

- LE SECTEUR CENTRE - ATLANTIQUE -

I - CARACTERES GENERAUX PHYSIQUES -

1 - Limites - Situation -

La côte s'allonge du Nord au Sud sur 2 degrés de latitude, entre l'embouchure de la Loire et celle de la Gironde. La région est profondément engagée dans la masse continentale française. Elle est le débouché naturel de vastes régions intérieures par les vallées des plus grands fleuves français. Elle a toujours été très bien desservie par les routes d'abord et par les chemins de fer ensuite.

De grands ports de commerce ont toujours été installés sur ce littoral face à l'Amérique et très proche de l'Afrique occidentale.

Les limites du secteur vont de la Vilaine à la Gironde. Bien que Bordeaux soit installée très au Sud nous la mettrons dans ce secteur.

2 - Le climat -

Il change progressivement vers le Sud. Les moyennes de température de l'air augmentent avec les maxima, qui atteignent 23° pendant le mois d'Août. Celles de l'eau de mer suivent la même évolution. Les quantités d'eau tombée diminuent. Le centre de la région a même une sécheresse relative car il ne se trouve pas sur le passage normal des dépressions. De ce fait, l'insolation est la plus grande de la côte atlantique et atteint 2.200 heures au centre. D'ailleurs l'apparition de la vigne est le signe de l'amélioration des conditions climatiques.

3 - Les paysages -

Le changement est presque total. Ce sont les régions basses qui l'emportent et les marais apparaissent transformés en riches polders. Au large, le littoral est bordé de

grandes îles: Noirmoutier, Yeu, Ré, Oléron. L'accumulation est très forte, les sables et les vases emplissent les baies et les golfes et rattachent les îles au rivage. C'est déjà réalisé pour l'ancienne île du Croisic, le rattachement est en cours pour Noirmoutier et Oléron, plus en retard pour Ré. De ce fait, les profondeurs sont très faibles et la courbe - 20 mètres passe au large des îles.

Les pointements rocheux subsistent cependant dans les côtes sauvages exposées à l'Ouest, à Saint-Gildas, dans la corniche vendéenne et dans les caps du Sud.

L'explication de ce paysage qui s'empâte progressivement est relativement simple. Qu'il s'agisse du vieux massif hercynien au Nord, dans le Pays de Retz et la Vendée, qu'il s'agisse des zones sédimentaires aux plissements très lâches dans l'Aunis et la Saintonge, le relief était peu élevé lorsque l'invasion marine quaternaire se produisit et d'immenses surfaces peu profondes furent progressivement remblayées. Les larges estuaires de la Loire et de la Gironde ne subsistaient que par la quantité des masses d'eau entrant et sortant. De gros travaux sont nécessaires pour maintenir la profondeur des passes.

Pour l'étude nous distinguerons 4 sous-secteurs :

- celui de l'embouchure de la Loire, de l'embouchure de la Vilaine à la Baie de Bourgneuf. C'est la côte de la presqu'île de Guérande et du Pays de Retz.
- celui de la Vendée, descendant au Sud des Sables-d'Olonne.
- celui des plaines du Marais breton, de l'Aunis, de la Saintonge et des grandes îles, finissant à la Pointe de la Coubre.
- celui de l'Estuaire de la Gironde, jusqu'à la Pointe de Grave

II - L'ACTIVITE HUMAINE SUR LE LITTORAL DE LA LOIRE -

A. - Le travail -

1 - Conditions générales -

Pratiquement la fonction laborieuse est monopolisée sur l'estuaire, entre Nantes et la mer. Pendant longtemps la navigation sur le fleuve amenait de très loin les produits qui affluaient à Nantes. Aujourd'hui, c'est le chemin de fer et la route qui jouent ce rôle.

Au Nord et au Sud de l'estuaire, c'est le tourisme qui est l'activité essentielle.

2 - Nantes - Saint-Nazaire -

Les 2 ports étant complémentaires, ils seront étudiés ensemble pour le trafic mais non pour l'emplacement, la population et la vie industrielle.

Nantes a d'abord été le port atlantique du Bassin Parisien. Puis il devint le grand port avec les Antilles au 18ème siècle. Il a le monopole du commerce du sucre. Une période de crise suivit avec la perte de la plus grande partie des colonies d'Amérique, la concurrence du sucre de betterave et l'augmentation du tonnage des navires. Le déclin de Nantes devenait irrémédiable au milieu du 19ème siècle. C'est l'époque où l'on construit Saint-Nazaire. Progressivement Nantes devient une grande ville industrielle et des travaux ont permis de sauver partiellement son port. Saint-Nazaire devient une sorte d'avant-port et toute la Basse Loire une vaste zone industrielle.

a) - Les ports -

Le port de Nantes est accessible aux navires calant 8 à 9 mètres selon l'heure de la marée et son coefficient. Sur la rive droite, d'aval en amont, on trouve le port pétrolier et le port industriel. Sur la rive gauche se trouvent un quai et une estacade pour pétroliers.

En aval de Nantes, sur la rive droite de la Loire, Donges est un grand port pétrolier. Il peut recevoir des navires de 220 mètres. Sur la rive gauche, Paimboeuf joue maintenant un rôle modeste.

Le port de Saint-Nazaire peut recevoir des navires tirant 10 à 11 mètres d'eau. Il comprend un avant-port communiquant avec la grande rade et 2 bassins à flot: celui de Saint-Nazaire et celui de Penhoët.

b) - Le trafic total - en Mt.

	<u>Entrées</u>	<u>Sorties</u>	<u>Total</u>
1969	9.359	2.003	11.362
1970	9.549	1.206	10.715
1971	11.337	1.469	12.806

La croissance du trafic est régulière. Elle a été de 20 % entre 1970 et 1971. Cependant des sautes anormales peuvent apparaître par suite des entrées et des sorties sujettes à variations. C'est l'explication de la baisse des sorties entre 1969 et 1970.

Comme dans tous les pays industriels, les importations et les exportations sont déséquilibrées. On le doit à l'énorme prépondérance des produits bruts et surtout du pétrole aux entrées.

Voici la répartition par produits de ce trafic en 1970 : en Mt.

	<u>Entrées</u>	<u>Sorties</u>
Produits agricoles et denrées alimentaires	890	132
Combustibles solides	222	15
Produits pétroliers bruts ou raffinés	7.834	773
Minerais		18
Produits métallurgiques ferreux et non ferreux	126	114
Matières premières pour industrie chimique - Produits chimiques	154	61
Engrais	313	23
Matériel - Transports - machines et autres articles manufacturés	10	29
Total	9.549	1.165

Les produits pétroliers raffinés ou non représentent donc 82 % aux entrées et 66 % aux sorties. Si l'on considère le trafic du port, sans le pétrole, on obtient donc 1.715.000 tonnes aux entrées et 392.000 aux sorties ce qui, au total, dépasse à peine 2 millions de tonnes.

Aux importations, les produits agricoles comptent pour 234.000 tonnes. Ce sont les fruits, les légumes, les bois surtout qui en forment l'essentiel. Les denrées alimentaires viennent en tête avec 654.000 tonnes. Les sucres à eux seuls donnent un tonnage de 125.000 tonnes, les vins 60.000 tonnes, les tourteaux et sons 130.000 et les oléagineux 317.000 tonnes. En dehors des produits agricoles et des denrées alimentaires, ce sont les engrais qui forment la plus grande partie des importations.

Aux sorties, Nantes - Saint-Nazaire exportent du blé et de l'orge, des sucres raffinés ou bruts, des produits laitiers, des farines et des huiles. Il faut noter aussi les produits métallurgiques, les engrais et autres produits chimiques ainsi qu'une grande diversité de produits de faible tonnage.

Les ports de l'estuaire de la Loire jouent donc un rôle régional important.

c) - Population et industrie -

Nantes -

	<u>1936</u>	<u>1962</u>	<u>1968</u>
Population de la ville :	195.000	246.000	266.000
De l'agglomération :		356.000	400.000

La croissance de la ville a été de 36 % entre 1936 et 1968 et de 8 % pour les six années allant de 1962 à 1968. Pendant cette dernière période le total de l'agglomération augmentait de plus de 12 %. Les banlieues de Nantes avaient donc un taux de croissance de 24 %, ce qui est le signe du développement industriel. Elles vont vers toutes les directions: au Nord, c'est le Croissant, la Boissière, etc... mais c'est surtout le long du fleuve que l'accroissement est le plus fort: à l'Est, avec Saint-Sébastien, au Sud, le long de la rive gauche, avec Rézé, Vertou, surtout

vers l'Ouest, des deux côtés de la Loire avec Bouguernais, La Montagne, Basse Indre, Couéron, etc...

L'industrie occupe près de 50.000 personnes sur une population active de 151.000, soit près du tiers du total. Cette industrie est très diversifiée. Les industries alimentaires sont très importantes et souvent très anciennes: raffineries, biscuiteries, chocolateries, brasseries, fabrication de conserves. Il faut ajouter les usines de produits chimiques, superphosphates, les savonneries, etc... et aussi les industries métallurgiques: constructions navales, fabriques de moteurs, chaudières, fer blanc, matériel agricole, avions, etc...

L'industrie est favorisée par l'existence ancienne de capitaux, de traditions et d'une main-d'oeuvre abondante.

Saint-Nazaire -

	<u>1936</u>	<u>1962</u>	<u>1968</u>
Population de la ville :	43.000	59.000	64.000
De l'agglomération :		104.000	111.000

La ville a donc augmenté de près de 50 % de 1936 à 1968 et de 8 % durant les dernières six années. C'est à peu près la croissance de Nantes. Par contre, l'agglomération a un développement plus modeste, 7 % environ. La banlieue reste donc stable.

En ce qui concerne l'industrie, elle occupe 15.000 ouvriers sur une population active de 39.000. C'est un pourcentage de 38 % très rarement atteint. Ce sont les chantiers de constructions navales qui donnent la plus grosse activité à la ville.

3 - Le reste de la côte est assez peu actif. Seule la pêche a une certaine importance. Les ports de La Turballe, Le Croisic, Cormier, Baie de Bourgneuf pêchent de 2.000 à 3.000 tonnes de poissons. Saint-Nazaire, Nantes, Mindin, Pornic sont beaucoup plus modestes.

A la pêche il faut ajouter l'activité des marais salants, à l'Est du Croisic.

B.- Les activités de loisirs : le tourisme -

1 - Conditions générales -

La situation est excellente. Deux grandes villes, Nantes et Saint-Nazaire, toutes celles de la vallée de la Loire ont leur débouché naturel sur cette côte. Paris n'est pas loin et surtout les communications sont rapides. Le courant vers le Sud, à partir de Dinard - Saint-Malo aboutit là, comme la transversale de chemin de fer Lyon - Le Croisic.

La clientèle locale et régionale est donc sûre et la clientèle nationale et internationale vient facilement. Rien d'étonnant alors que ce littoral soit très fréquenté par le tourisme.

Le climat s'améliore rapidement comme nous l'avons déjà signalé pour la Bretagne du Sud.

Les maxima augmentent comme la température de l'eau et les précipitations faiblissent.

Les paysages n'ont peut-être pas la sauvage grandeur de la Côte d'Emeraude ou du Trégorrois, mais les sables sont abondants et les plages sans danger. Seul l'estuaire perturbe par endroits la vie balnéaire.

2 - Le tourisme -

Voici la répartition de la capacité d'accueil, par mode d'hébergement :

Hôtels	9.800 personnes à la fois	5,8 %
Villas	132.200 " " "	78,3 %
Campings	23.800 " " "	14,2 %
Autres modes	3.000 " " "	1,7 %
Total	168.800 " " "	100 %

Là commence la côte atlantique avec l'énorme prépondérance de la villégiature en meublés et villas. Cette importance s'explique par les conditions climatiques et par la présence d'importantes villes. Si le camping n'atteint pas un fort pourcentage

c'est que la côte est très évoluée en son centre où la place commence à manquer.

De toute façon, il s'agit d'une énorme concentration touristique pour un littoral relativement limité.

3 - Les stations -

a) - Le Centre est la région de la Baule, l'une des plus grandes stations françaises. Avec la Baule, Pornichet, le Pouliguen et le Croisic, nous avons une énorme agglomération touristique pouvant recevoir près de 100.000 personnes à la fois, dont 9 % en hôtels. Cependant la villégiature n'a guère commencé qu'avec le début du siècle.

Des problèmes se posent aujourd'hui. La région commence à être saturée en son centre. Il existe bien des ports de plaisance à la Baule et au Croisic, pouvant recevoir 600 et 250 bateaux, mais c'est notoirement insuffisant et un très grand port avec 1.700 postes à flot est en projet dans le Grand Trait, à l'Est du Croisic et à 4 kilomètres de la Baule.

La région est en plein essor mais un danger vient de Saint-Nazaire, non pas tellement du port pétrolier et des dragages de l'estuaire, mais surtout de la proximité. Pornichet en particulier, la plus proche, voit affluer les habitants de la ville, non pas en résidence secondaire mais en résidence principale. Il y a donc danger partiel d'étouffement de la villégiature.

b) - Au Nord du Croisic les sables sont abondants, mais les arcs orientés Nord - Sud sont plus soumis à la houle et la déclivité est plus forte.

Penestin sur l'estuaire de la Vilaine, Piriac-sur-Mer, la Turballe sont de petites stations.

c) - Au Sud de l'estuaire, de Saint Brévin à Bourgneuf-en-Retz, la côte forme deux vastes arcs s'appuyant sur la Pointe de Saint-Gildas. Les rochers existent mais ce sont les sables qui prédominent. C'est le lieu idéal pour la villégiature

familiale. Toute la côte est sous la dépendance de l'agglomération nantaise.

Saint-Brévin-les-Pins, qui fait face à Saint-Nazaire sur la rive gauche de la Loire, peut recevoir 27.000 personnes à la fois dont 90 % en villas.

Saint-Michel-Chef-Chef, Tharon-Plage, Préfailles ont une capacité de réception de 16.000 personnes à la fois. Pornic est à la fois un petit port de pêche, un grand port de plaisance de 1.000 places, et une station importante. Au Sud, la Bernerie et les Moutiers comptent à elles deux 2.000 villas.

Le littoral ligérien est donc à la fois un important foyer d'activité commerciale et industrielle le long de l'estuaire de la Loire et l'une de nos plus grandes régions touristiques.

III - L'ACTIVITE HUMAINE SUR LE LITTORAL VENDEEN -

A.- Le travail -

1 - Les conditions générales ne sont pas très bonnes. Les bons ports sont très rares sur cette côte qui s'envase dans la Baie de Bourgneuf et dont les échancrures sont limitées au Sud. Le Massif vendéen n'a guère d'ouverture sur la mer et l'activité est purement agricole. Enfin, les voies d'accès ne sont pas rapides.

2 - Les Sables-d'Olonne sont la seule ville de quelque importance. Elle compte 19.000 habitants et en comptait à peu près autant en 1962. Par contre, en 1936 sa population était de 14.500. L'agglomération ne monte qu'à 24.000 habitants.

Le petit port est protégé par une longue digue de la houle venant d'Ouest et peut recevoir des navires mesurant 90 mètres et ayant 5,50 mètres de tirant d'eau par vives eaux.

Les Sables-d'Olonne sont un important port de pêche. En 1970 il a pêché 10.700 tonnes de poissons, d'une valeur de 27 millions de francs. On pratique aussi l'ostréiculture dans les environs.

Le trafic du port de commerce est très faible, 170.000 tonnes aux entrées, essentiellement des produits pétroliers, des charbons et des produits agricoles. Les sorties ne comptent que pour 36.000 tonnes: produits agricoles et produits manufacturés.

L'industrie occupe 700 personnes, surtout dans les conserveries.

3 - En dehors des Sables-d'Olonne l'activité est faible.

Dans l'île d'Yeu, Port-Joinville pêche 1.300 tonnes de poissons et s'adonne aussi à l'ostréiculture. Son petit port de commerce ne dépasse pas 20.000 tonnes.

Noirmoutier et l'Herbaudière sont de petits ports de pêche.

On cultive aussi les huitres, 12.000 tonnes en 1970, mais les salins ne sont plus en activité.

Saint-Gilles - Croix-de-Vie sont un port de pêche plus important, puisqu'en 1970 ils ont pêché 4.300 tonnes de poissons, d'une valeur de 11,7 millions de francs.

B.- Les activités de loisirs : le tourisme -

C'est le tourisme qui donne l'animation à cette côte.

1°) - Les conditions générales ne sont pas excellentes en ce qui concerne la situation, encore que des villes comme Angers ne soient pas très lointaines, mais les conditions physiques sont très bonnes.

Le climat est le meilleur de la côte atlantique, par suite de sa relative sécheresse estivale et des températures dont les maxima dépassent largement 20° en été, et surtout de son ensoleillement qui dépasserait 2.300 heures aux Sables-d'Olonne.

Ce littoral a aussi du très beau sable, en abondance sur la côte des Monts, à Noirmoutier et, plus au Sud, de Croix-de-Vie aux Sables-d'Olonne. Enfin, tout ce littoral a de belles forêts, surtout de pins.

2°) - L'implantation touristique -

Répartition de la capacité d'hébergement, par modes :

Hôtels	5.600 personnes à la fois	3,3 %
Villas	116.800 " " "	69,1 %
Campings	42.600 " " "	25,2 %
Autres modes	4.000 " " "	2,4 %
Total	169.000 " " "	100 %

C'est donc presque 170.000 personnes que ce littoral peut accueillir et la progression continue rapidement. Il faut noter la très faible puissance hôtelière et le gros pourcentage du

camping. La douceur du climat explique le nombre de touristes utilisant la tente et la caravane. Le tardif développement de certaines côtes explique le faible nombre d'hôtels.

3°) - Les stations -

a) - Les files -

Au total, Noirmoutier peut recevoir 23.000 personnes, dont 8 à 9.000 en campings. Le nombre des chambres d'hôtels ne dépasse pas 300. Ses plages et ses forêts sont très belles, mais sa façade orientale découvre beaucoup trop. Elle dispose d'un petit port de plaisance. Les grandes surfaces devenues libres avec l'abandon des salins devraient être protégées.

Les possibilités d'accueil de l'Ile d'Yeu sont plus modestes. Un petit port de plaisance est en création à Port-Joinville.

b) - La Côte des Monts est jalonnée de stations, mais la plus importante est Saint-Jean-de-Monts. Il est dommage qu'elle ait laissé les promoteurs détruire sa belle forêt. Au total, c'est près de 60.000 personnes que la côte peut recevoir. Le développement date de l'après-guerre. Le tourisme est familial et l'implantation sporadique et un peu désordonnée. Par suite des espaces libres le camping joue un très grand rôle.

c) - Le groupe de la Vie -

Il comprend Sion-l'Océan, Croix-de-Vie et Saint-Gilles-sur-Vie. Une trentaine de milliers de personnes peuvent être reçues. Il existe un petit port de plaisance.

Un peu plus au Sud, Brétignolles-sur-Mer et Saint-Nicolas-de-Brem ont une capacité d'accueil de 11.000 personnes, tout en ne disposant que de 4 petits hôtels. Le camping représente 50 % des installations.

d) - Les Sables-d'Olonne -

Contrairement au reste du littoral c'est une station très ancienne. Dès le milieu du 19ème siècle les touristes affluaient

et rapidement la fonction devint essentielle. Malgré une baisse récente et la disparition des grands établissements, la fonction hôtelière, contrairement au reste du secteur, reste importante: 10 % du total environ. Les appartements meublés, les villas, les villages de vacances, maisons familiales, continuent à progresser. Un petit port de plaisance s'abrite dans le port de pêche. Il va être porté à 400 postes.

Au total, c'est plus de 30.000 personnes que peuvent recevoir les Sables-d'Olonne.

Plus au Sud, Jard-sur-Mer est une petite station.

Tout ce littoral de Vendée devient ainsi une grande zone de villégiature, mais il est très menacé. Nous avons déjà signalé la disparition de belles étendues forestières, mais les tours qui se construisent un peu partout sont aussi dangereuses pour le paysage. Ajoutons que pour trouver un équilibre, l'utilisation des plans d'eau et la création de ports est indispensable.

IV - L'ACTIVITE HUMAINE SUR LE LITTORAL DES CHARENTES -

A. - Le travail -

1 - Conditions générales -

Le littoral des Charentes est à l'écart des courants maritimes. C'est l'estuaire de la Gironde qui concentre le trafic. D'ailleurs tout le littoral s'empâte et est peu propice à l'établissement de ports, qu'il s'agisse des côtes du Pertuis breton au Nord, qu'il s'agisse de celles du Sud.

Tout ce secteur convient à l'ostréiculture et à la mytiliculture et secondairement à la pêche.

La seule exception est La Rochelle - La Pallice.

2 - La Rochelle - La Pallice -

a) - Le port de La Pallice comprend une rade déterminée par une jetée Est - Ouest de 800 mètres, permettant d'accueillir les navires calant 9,7 mètres, un avant-port de 8,60 mètres de profondeur et un bassin à flot. La rade est bien abritée et c'est le meilleur mouillage entre Loire et Gironde.

Le port de La Rochelle ville est surtout un grand port de pêche très moderne. Il peut, selon la marée, accueillir des navires d'un tirant d'eau de 5 à 6 mètres. Il comprend un bassin d'échouage et deux bassins à flot.

b) - Le trafic -

La Rochelle a pêché 19.000 tonnes de poissons en 1970, d'une valeur dépassant 65 millions de francs. Pour la région, il faut ajouter 9.600 tonnes d'huitres, représentant 18 millions de francs. Il occupe le 6ème rang parmi nos ports de pêche et le 3ème pour l'ostréiculture.

La Rochelle pratique tous les types de pêche: celle des poissons frais, la pêche lointaine de la morue, celle du thon et de la sardine. L'équipement est excellent.

Le trafic marchandises est surtout le fait de La Pallice.

Importance du trafic : en Mt.

	<u>Entrées</u>	<u>Sorties</u>	<u>Total</u>
1969	2.070	858	2.928
1970	2.293	536	2.829
1971	2.331	511	2.842

Le trafic est à peu près stable. Mais on assiste à une légère montée des importations et à une baisse des exportations. Cette variation ne tient pas aux produits pétroliers qui représentent de façon assez constante 58 % des importations et qui ne comptent pas aux exportations. Si nous considérons l'année 1970, sans parler du pétrole, nous arrivons aux chiffres suivants :

Entrées	974.000 tonnes
Sorties	<u>536.000 tonnes</u>
Total	1.510.000 tonnes

Aux entrées, ce sont les produits agricoles qui viennent en tête, essentiellement les bois; viennent ensuite les engrais, les sables, argiles et graviers, les minerais, pyrite et soufre, la pâte à papier et les articles manufacturés.

Aux sorties, ce sont les céréales qui constituent les trois-quarts du trafic, suivis par les boissons (Cognac surtout), les produits laitiers, farines, etc... La Pallice exporte également des engrais, des produits métallurgiques (fer blanc), des véhicules, machines et articles manufacturés divers.

La Pallice qui est née au milieu du 19ème siècle lorsque le port de La Rochelle ne pouvait être utilisé par les navires de fort tonnage, dessert surtout l'arrière-pays, Poitou et Charentes. Il ne semble pas qu'il puisse beaucoup progresser étant donné la proximité de Nantes, Saint-Nazaire et de Bordeaux.

c) - L'industrie -

L'ensemble La Rochelle - La Pallice est passé de 47.000 habitants en 1936 à 67.000 en 1962 et 75.500 en 1968. L'accroissement a donc été de 11 % au cours des 6 années de la dernière période, ce qui représente une progression normale en France.

L'agglomération n'est guère plus importante que la ville, 90.000 personnes. Sur la population active, 33.000, l'industrie occupe 7.356 habitants, soit 22 % du total. C'est un pourcentage très moyen. Au fond, la ville est un Chef-lieu de département.

Les industries chimiques, celles des engrais, de l'automobile et surtout les industries alimentaires constituent l'essentiel de l'activité.

3 - Au Nord de La Rochelle, l'Aiguillon et Charron sont des ports qui pêchent 2.000 et 3.000 tonnes de poissons et Marans un tout petit port de commerce.

4 - Au Sud de La Rochelle -

a) - Rochefort compte 34.000 habitants. Il en comptait déjà 30.000 en 1936. Son port n'a plus grande activité; son trafic total n'atteint pas 100.000 tonnes.

Sa population active compte 13.000 personnes, sur lesquelles 3.200 se consacrent à l'industrie: bois et produits chimiques.

b) - Tonnay-Charente, plus en amont sur la Charente, ne compte que 6.000 habitants. C'est un petit port qui reçoit 173.000 tonnes de marchandises, houille, minerais, engrais surtout et qui en exporte 103.000, essentiellement des produits agricoles.

c) - Marennes est l'un de nos deux grands centres ostréicoles, avec Arcachon. Il expédie 14.000 tonnes d'huitres, essentiellement des portugaises, pour une valeur de 74 millions de francs. La zone des parcs se situe à l'embouchure de la Seudre.

d) - Royan, en dehors de son rôle touristique, est un petit port de pêche et de marchandises qui reçoit surtout des matériaux de construction.

5 - Les îles -

L'activité commerciale et industrielle est très faible dans les deux grandes îles de Ré et d'Oléron. Les seules activités réelles sont la pêche, l'ostréiculture, la mytiliculture et, accessoirement, l'exploitation des marais salants.

L'île de Ré pêche 2.000 tonnes de poissons, à Ars surtout.

L'île d'Oléron a sensiblement la même importance, mais elle ajoute à cette activité l'expédition de 6.000 tonnes d'huitres.

En réalité, la vie commerciale et industrielle marque très peu le littoral charentais.

B.- Les activités de loisirs : le tourisme -

1 - Conditions générales -

Pendant très longtemps l'implantation touristique fut très limitée sur ce littoral. Au 19ème siècle et au début du 20ème, seuls l'estuaire de la Gironde, avec Royan, l'extrême Sud d'Oléron, avec Saint-Trojan, et les stations de Châtelailon et Fouras, au Sud de La Rochelle, recevaient des touristes.

La grande poussée touristique est très récente et postérieure à la dernière guerre.

Les conditions physiques et humaines expliquent cette évolution.

Le secteur n'est pas très favorisé par la situation. Paris est loin, Bordeaux est tournée vers Arcachon. Les seules villes pouvant amener des touristes étaient celles de la vallée de la Loire, du Poitou et des Charentes. La situation a beaucoup évolué par suite de la suprématie de l'automobile dans les transports.

Par contre, le climat, sensiblement le même que celui de la Vendée, est excellent. Voici quelques données correspondant à la Pointe de Chassiron à Oléron et à celle de la Coubre.

	<u>M.</u>	<u>J.</u>	<u>J.</u>	<u>A.</u>	<u>S.</u>	<u>O.</u>	<u>Année</u>
Maxima de l'air	18°	21°	22°5	23°1	21°3	17°2	} 13° M.15°9 m.10°1
Température de l'eau	14°2	17°2	19°2	19°8	18°5	15°5	
Nbre jours de précipit.	13	9	10	11	11	13	152
Humidité de l'air à 12 h.	67	69	65	67	70	74	74
Nbre jours vents violents	3	2	2	1	3	4	48
Nbre jours brouillard	1	1	1	1	1	1	24
Nébulosité	5,3	5,5	5,2	5,1	5,5	5,6	5,8
Insolation	2.200 heures en moyenne.						

Ce climat a une petite teinte méridionale.

Les maxima de l'air atteignent ou dépassent 20° pendant 6 mois environ. En Août ils sont même de 23°1. La température de l'eau s'améliore progressivement. Pendant les 4 mois de Juin à Septembre elle dépasse 17°. En Octobre, elle est encore de 15°5. La saison peut donc durer 4 mois ½, du 1er Juin au 15 Octobre.

L'humidité de l'air est bonne à midi. Elle n'atteint 70 qu'à partir de Septembre. Le brouillard est pratiquement inexistant et les vents ne sont pas violents. Le ciel est plus clair: la nébulosité est à peine supérieure à 5 au milieu de la saison et l'insolation annuelle atteint 2.200 heures.

En qualité et en quantité la saison s'améliore.

Les paysages ont bien changé. Ce ne sont plus les paysages bretons, ni même vendéens. Ce sont avant tout des marais et des plaines qui bordent le littoral. Les pointes rocheuses subsistent comme à La Pallice, Châtelailon, Fouras, au Chapas, sur la côte sauvage d'Oléron ou de Ré ou même sur celle de Gironde, dans la région de Royan. Mais ces reliefs sont peu élevés et rares. Entre la Tranche-sur-Mer et La Rochelle, entre La Rochelle et la Gironde, la mer découvre très loin, souvent sur 4 kilomètres

et plus, d'immenses étendues de sable. C'est là le fait majeur: le sable à profusion. Jadis dédaignée du fait de ses paysages monotones, cette côte devient celle du tourisme de masse.

2 - L'implantation touristique -

Capacité d'accueil par mode d'hébergement :

Hôtels	11.500 personnes à la fois	5,4 %
Villas	139.000 " " "	65,2 %
Campings	54.500 " " "	25,6 %
Autres modes	8.000 " " "	3,8 %
Total	213.000 " " "	100 %

A lui seul, ce sous-secteur des Charentes peut déjà recevoir presque autant de visiteurs que l'ensemble du littoral normand.

Le pourcentage de l'hôtellerie est légèrement supérieur à celui de la Vendée; on le doit à l'existence des anciennes stations comme Royan, mais dans l'ensemble le comportement est le même.

Là, comme en Vendée, le camping représente plus du quart du total, preuve d'une côte jeune où les stations sont encore bien souvent des embryons, des agglomérations de petites villas familiales et de campings.

3 - Les stations -

On peut diviser la côte en 5 régions :

- le littoral du Pertuis breton, de la Tranche-sur-Mer à la Baie de l'Aiguillon.
- celui de La Rochelle jusqu'à l'embouchure de la Charente.
- celui de la Seudre jusqu'à la Pointe de Coubre.
- celui de l'estuaire de la Gironde, de la Coubre à Talmont.
- celui des îles.

a) - La Tranche-sur-Mer, l'Aiguillon et la Faute croissent à une rapidité extraordinaire. Elles peuvent déjà recevoir 28.000 personnes, dont 8.000 en camping. La part de l'hôtellerie est encore très faible: 3 % environ. Il faut souhaiter que la croissance soit moins anarchique et que les sites soient protégés. Les possibilités sont encore très grandes.

b) - La Rochelle est une station elle-même. Elle attire par ses souvenirs, par sa vieille cité, par son mail, un peu moins par sa place. Nous ne l'avons comptée que pour ses villages de vacances et son camping. Il est difficile de départager la part du tourisme dans les hôtels et les appartements vacants. La Rochelle possède un port de plaisance de 400 places.

Au Sud, Châtelailon et Fouras sont de vieilles stations. Elles sont en stagnation par suite des vases et aussi par suite de la disparition de la clientèle de l'ancienne base de La Pallice.

c) - Au Sud de la Charente, ce sont les marais ou polders du Brouage et de l'embouchure de la Seudre. C'est la zone des huîtres plus que celle du tourisme. Cependant, au Nord de La Tremblade, Ronce-les-Bains pousse très rapidement. C'est le plus fort accroissement touristique constaté. Les conditions sont très favorables.

La mer ne se retire pas à plus de 1.500 mètres, les sables sont abondants et surtout une magnifique forêt borde le rivage. Plus de 18.000 personnes peuvent déjà être reçues.

La magnifique côte qui sur une dizaine de kilomètres va du Pertuis de Maumusson à la Pointe de la Coubre est déjà du style landais par sa forêt, ses profondeurs et surtout sa houle assez forte, par suite de la direction Nord - Sud et l'absence de toute protection.

d) - L'estuaire de la Gironde est une vieille côte touristique et Royan fut l'une des grandes stations atlantiques.

Les conditions d'installation étaient bonnes. Des villes comme Angoulême et Saintes étaient toutes proches; Poitiers, Limoges et Périgueux n'étaient pas très lointaines et Bordeaux, bien que tournée vers les Landes, envoyait un fort contingent de clientèle. Aussi, il faut noter que, dès le départ, Paris et l'Étranger fréquentaient Royan.

Les faits physiques étaient très favorables: côtes rocheuses avec de très belles conches sableuses découpées comme à l'emporte-pièce dans les calcaires, déclivité modérée des plages, spectacle de l'estuaire, où les eaux gardent une salinité acceptable jusqu'à la hauteur de Meschers, et surtout magnifique forêt suivant le littoral.

Aujourd'hui, Royan a réparé les ruines de la guerre et reste la première station, mais Saint-Palais, Saint-Georges-de-Didonne, Meschers grandissent très vite. Aujourd'hui, cette côte peut recevoir 70.000 personnes à la fois, dont 5.000 en hôtels et 15.000 en campings.

Une nouvelle station est d'ailleurs en train de naître sur la Grande Côte, au Nord de Saint-Palais. On utilise la plage de Palmyre et la Bonne-Anse deviendrait un grand port. Il faut souhaiter que l'immense forêt de la Coubre soit épargnée.

Pour le moment, seul Royan a un port pouvant recevoir 300 bateaux; c'est très insuffisant pour un pareil plan d'eau.

Plus au Sud, les eaux deviennent saumâtres et les vases qui apparaissent dès Royan prédominent. La villégiature se dégrade et disparaît.

e) - Les îles -

Un engouement existe aujourd'hui pour les îles. Le dépaysement est plus grand pour les terriens. Ré et Oléron sont en passe d'en profiter.

L'Île de Ré -

Ars-en-Ré, La Flotte-en-Ré, la Couarde-sur-Mer, Bois-Plage-en-

Ré sont aujourd'hui de petites stations actives. Au total, elles peuvent déjà recevoir 30.000 personnes dont 10.000 en campings. L'avantage de l'île est de disposer de 2 petits ports de plaisance à Ars et Saint-Martin. Il ne fait aucun doute qu'en dehors de l'agriculture, la fonction touristique va rapidement devenir la fonction essentielle.

L'Île d'Oléron -

Elle est plus douée encore pour le tourisme.

Beaucoup plus étendue que Ré, elle dispose de plages plus longues et surtout de magnifiques forêts, comme celles de Saint-Trojan, de Domino et des Saumonards. Les parcs à huîtres occupent le Sud - Est, entre Boyardville et Le Château, mais tout le reste du littoral est presque à l'état vierge. 45.000 personnes peuvent déjà être reçues, dont près de 15.000 en campings il est vrai. Un petit port de plaisance existe à Boyardville.

Des projets de création de stations au Nord de la Forêt de Saint-Trojan font craindre à la fois la destruction des arbres et l'enlaidissement du littoral. On peut se demander si la construction du pont n'a pas été dommage pour le tourisme, en provoquant l'envahissement estival.

Le littoral charentais, comme le littoral vendéen, ont une vocation touristique. L'occupation commerciale et industrielle est insignifiante et les nuisances très faibles; la douceur du climat et les immenses étendues de sable conviennent au repos et à l'occupation des loisirs humains. On se doit non seulement de protéger les sites et les forêts existants, mais d'aménager l'ensemble, surtout en plantant des arbres.

V - L'ACTIVITE HUMAINE DANS L'ESTUAIRE DE LA GIRONDE JUSQU'A BORDEAUX -

Cette activité ne peut guère être celle des loisirs. Les eaux de l'estuaire perdent progressivement leur salinité et les qualités marines, les vases apparaissent et les polders occupent d'immenses surfaces, soit au Sud de Mortagne, sur la rive droite, soit au Sud du Verdon, sur la rive gauche, soit au Nord de Bordeaux.

Tout l'estuaire est dominé par la présence de Bordeaux.

A.- Les ports -

L'estuaire de la Gironde mesure 90 kilomètres jusqu'à Ambès et la distance à Bordeaux sur la Garonne est encore de 20 kilomètres. Le débouché à la mer est encombré par le banc rocheux de Cordouan et par des bancs qui constituent la barre. La passe Nord est l'accès le plus fréquenté. La marée montante et la marée descendante déterminent des courants assez dangereux, de même que les bancs de sable. Les dragages sont constants.

Un certain nombre de ports ou mouillages jalonnent l'estuaire.

1 - La rade du Verdon est la rade d'attente pour les navires allant ou revenant aux ports de la Gironde, de la Garonne ou de la Dordogne. Elle est protégée des vents d'Ouest et de Nord - Est. Le Verdon peut recevoir des pétroliers de 65.000 tonnes.

2 - Paulliac est accessible aux navires calant 9 mètres d'eau. Il dispose d'un appontement pétrolier.

3 - Ambès est un port pétrolier et une annexe du port autonome de Bordeaux. Il est établi sur la rive gauche de la Dordogne. D'énormes travaux d'agrandissement sont en cours.

D'autres petits ports existent sur les 2 rives de la Gironde; ils possèdent des cales inclinées ou des débarcadères, ou des quais pas toujours accostables.

4 - Mortagne, sur la rive droite, est un petit port qui reçoit 100.000 tonnes de matériaux de construction.

5 - Le Port de Bordeaux -

Les quais en rivières permettent de recevoir des navires de 200 mètres de long, ayant un tirant d'eau de 9 à 10 mètres.

Le port s'étend de l'île d'Arsins, au Sud de la ville, jusqu'au Nord de Bassens sur une vingtaine de kilomètres de longueur. Il est divisé en deux par le Pont Saint-Pierre.

En aval, c'est le port maritime, en amont le port fluvial.

Sur la rive gauche, au centre de la ville, sur 3 kilomètres à partir du Pont Saint-Pierre, les profondeurs atteignent 8 à 9 mètres. Les quais sont utilisés par les grandes compagnies maritimes. A l'aval se trouvent les 2 bassins à flot.

Les quais de la rive droite sont utilisés pour le trafic des marchandises.

6 - La Dordogne est accessible aux navires de mer jusqu'à Libourne, mais la navigation est limitée au cabotage.

B.- Le trafic du Port de Bordeaux -

1°) - Tonnage de marchandises (en Mt.)

	<u>Entrées</u>	<u>Sorties</u>	<u>Total</u>
1969	6.252	2.432	8.684
1970	8.104	2.995	11.097
1971	9.515	3.395	12.910

La croissance est importante et régulière aux entrées et aux sorties. Les premières ont augmenté de 52 % en 3 ans et les secondes d'un peu moins de 40 %, ce qui est énorme dans les deux cas.

2°) - Composition du trafic aux entrées et aux sorties, en 1970 - en Mt.

	<u>Entrées</u>	<u>Sorties</u>
Produits agricoles et denrées alimentaires	933	688
Houille	68	
Produits pétroliers	6.234	1.904
Minerais	190	16
Produits métallurgiques	40	14
Minerais bruts et matériaux de construction	45	98
Matières premières et produits pour industries chimiques	525	165
Matériel agricole - Machines et produits manufacturés	69	104
Total	8.104	2.989

Si l'on fait abstraction des produits pétroliers, on arrive aux tonnages suivants, en 1970 :

<u>Entrées (en Mt.)</u>	<u>Sorties (en Mt.)</u>
1.870	1.085

Aux entrées, ce sont les produits alimentaires qui viennent en tête, avec 556.000 tonnes: sucres (94.000 tonnes), rhums et vins, café, cacao, tabac, viandes et poissons, légumes secs, tourteaux (196.000 tonnes), arachides, huiles et graisses.

Les produits agricoles occupent également une grande place avec 377.000 tonnes: fruits et légumes, bois, peaux et caoutchouc. Enfin, ce sont les engrais, près de 400.000 tonnes, phosphates surtout, les minerais de fer et métaux non ferreux, la pâte à papier et la cellulose, les machines et produits manufacturés divers.

Aux sorties, ce sont encore les produits agricoles qui viennent en tête, avec 421.000 tonnes: céréales (308.000 tonnes) surtout blé, orge, maïs, bois, suivis des denrées alimentaires:

sucres, vins, boissons alcoolisées, produits laitiers, farines, oléagineux, et des produits manufacturés les plus divers, comme les engrais, les produits chimiques, les véhicules, machines, verres, papiers, etc...

Ce qui est caractéristique du trafic du port c'est l'extrême variété des matières ou produits importés ou exportés. C'est le signe d'un rôle régional et national très important. Bordeaux concentre le commerce maritime de tout le Sud - Ouest de la France.

C.- Population et industrie -

1 - Population -

a) - Ville -

1936	258.000 habitants
1954	258.000 "
1962	249.000 "
1968	275.000 "

La stabilité est donc très grande. C'est un fait normal si l'on considère la fixité des superficies communales.

b) - Agglomération -

1936	410.000 habitants
1954	440.000 "
1962	470.000 "
1968	530.000 "

Ces chiffres sont approximatifs, mais reflètent bien la croissance de Bordeaux. On pourrait choisir une agglomération plus vaste encore et lui donner 566.000 habitants, comme on l'a fait, mais ce serait peut-être exagéré.

Après une progression somme toute assez lente, l'agglomération bordelaise a progressé très rapidement à partir de 1954. Il faut, en effet, tenir compte du mode de calcul différent en 1962 et 1968. Dans ces conditions, la progression aurait été

de 50.000 entre 1954 et 1962 et de 40.000 de 1962 à 1968. Les communes ayant le plus progressé sont, à l'Ouest, le Bouscat, Mérignac, Talence, Pessac, Gradignan, Villenave, et à l'Est, Cenon, Lormont, Bassens.

2 - Industrie -

Cette augmentation de la population s'appuie nécessairement sur l'industrie, mais autant sur le commerce et les services car Bordeaux est une vraie capitale régionale.

La population active compte 223.000 habitants. Voici les pourcentages des différentes sources d'activités :

Tout types de services	33 %
Commerces, banques, assurances	22 %
Industrie	26 %
Bâtiment	10 %
Transports	7 %
Divers	2 %

Aujourd'hui c'est l'industrie pétrolière qui vient en tête, avec les raffineries de Pauillac et du Bec d'Ambès. Elle a entraîné la pétrochimie. La fabrication des engrais et des sulfates vient ensuite. Bordeaux est aussi un grand centre d'industries viticoles: tonnelleres, distilleries, etc.. Cependant ce sont les industries alimentaires liées au trafic du port qui sont les plus anciennes: raffineries, huileries, biscuiteries, chocolateries.

Il est certain que la fonction industrielle et la fonction commerciale resteront l'essentiel des activités des basses vallées de la Garonne et de la Dordogne, comme de l'estuaire de la Gironde.

Dans le secteur Centre-Atlantique les activités du travail et des loisirs sont très nettement localisées. Les ports n'occupent guère de place sur le littoral. Ils sont au fond de

larges estuaires, à 80 ou 100 kilomètres de la côte, comme Nantes et Bordeaux, ou en avant, près de la mer, comme Saint-Nazaire. Ce sont cependant eux qui assurent le trafic de cette France de l'Ouest. Dans un avenir proche ils ne peuvent que s'agrandir sur place. Les autres ports, Les Sables-d'Olonne ou La Rochelle sont peu encombrants et leur fonction est autant touristique qu'industrielle ou commerciale.

En réalité, toute cette partie centrale du littoral atlantique est très bien douée pour les activités de loisirs. Elle a pour elle les espaces, les sables, le climat. Ce n'est pas étonnant qu'elle soit l'un des secteurs où la progression touristique soit la plus forte. Cependant, cette croissance paraît souvent un peu anarchique, désordonnée. Il serait grand temps de protéger les sites et de rationaliser la croissance.

- LE SECTEUR SUD - ATLANTIQUE -

I - CARACTERES GENERAUX PHYSIQUES -

1 - Limites - Forme - Situation -

De la Pointe de Grave à l'embouchure de l'Adour on compte 230 kilomètres et une cinquantaine de Bayonne à Hendaye. Nous avons donc un littoral de 280 kilomètres dont l'allure est rectiligne jusqu'à l'entrée de Biarritz.

L'orientation est Nord - Sud, complètement face à l'Ouest, sans aucune protection. Le littoral est traversé par le 45° parallèle à la hauteur de Cazaux; il s'étend sur 2° de latitude.

La situation est un peu à l'écart. Très loin de Paris et des grands centres urbains du Nord de l'Europe, ce secteur est cependant à proximité de Bordeaux et la partie Sud se trouve toute proche du grand axe ferroviaire Paris - Hendaye. Enfin, nous avons là une zone frontière de passage presque obligé vers l'Espagne et le Portugal, puisque les Pyrénées ne sont guère franchissables qu'à leurs deux extrémités.

2 - Le climat -

Progressivement il se réchauffe en allant vers le Sud. Les amplitudes sont toujours faibles, mais les maxima augmentent. Au centre du secteur, ils atteignent 25°. Il est vrai qu'il est difficile de comparer côte landaise et côte basque.

La température de l'eau va dépasser pour la première fois 20° au coeur de l'été. Si l'humidité atmosphérique est forte le matin, elle se maintient au-dessous de 60 à midi au Nord, mais elle reste proche de 70 au Sud, dans le Pays Basque.

Quant aux précipitations, elles augmentent avec l'approche de la montagne. C'est ce qui explique la diminution de l'insolation: 2.100 heures à la hauteur d'Arcachon, 1.900 heures à Biarritz.

En somme, bien qu'ayant des points communs, le climat est différent sur la côte landaise et sur la côte basque. Nous les considérerons à part pour les activités de loisirs.

2 - Les paysages -

Les paysages sont encore beaucoup plus différents que les climats.

Le littoral est absolument rectiligne, sans aucun saillant ou rentrant si ce n'est le Bassin d'Arcachon, sans aucune protection au large. De l'Ouest à l'Est, on distingue une plage en pente rapide, qui n'est que la chute de la dune en mer, la région des dunes parallèles, boisées de pins sur 2 à 4 kilomètres de largeur, la dépression jalonnée par des étangs et la forêt intérieure. Les paysages se répètent sur 230 kilomètres avec une uniformité étonnante. Ce littoral landais est une côte de régularisation, jalonnant une immense plaine formée d'éléments assez tendres épanchés par les torrents pyrénéens.

Les courbes bathymétriques sont parallèles au rivage. La courbe - 20 mètres passe de 2 à 4 kilomètres au large. La houle arrive de plein fouet et la mer est souvent rude, bien que l'amplitude de la marée descende à 4,50 mètres.

Le littoral basque est tout autre. Il rappelle beaucoup plus la Bretagne que les Landes. A l'intérieur, le paysage est vallonné et au Sud - Est on devine la chaîne des Pyrénées. Nous sommes dans une zone de contact mer - montagne. Caps et baies, falaises et plages se succèdent en donnant un rivage d'une sauvage grandeur.

Les roches sont schisteuses au Sud et détritiques au Nord, de toute façon assez peu résistantes et la transgression quater-

naire, trouvant des reliefs très différenciés, pénétra loin à l'intérieur. Les rias du Pays Basque ressemblent à s'y méprendre aux abers bretons.

La mer, elle, est toujours aussi violente, les houles aussi fréquentes et aussi fortes.

On comprendra qu'il faille distinguer deux sous-secteurs :

- le sous-secteur landais
- le sous-secteur basque.

II - L'ACTIVITE HUMAINE DANS LE SOUS-SECTEUR LANDAIS -

A.- Le travail -

1 - Les conditions générales ne sont pas très favorables. Le seul abri naturel est celui du Bassin d'Arcachon. La violence de la mer gênerait l'établissement de ports artificiels. Les abris n'existent pas plus en direction de la terre: ni golfes, ni estuaires. Les rivières sont toutes petites et n'ouvrent pas de chemins. Enfin, l'arrière-pays est la forêt landaise, humide et silencieuse. Jamais elle n'a connu une grande activité et de toute façon ce serait la Garonne, et Bordeaux, qui la drainerait si elle en avait une.

2 - Arcachon - ou plutôt le Bassin, est le seul littoral ayant une certaine activité. On a pêché 1.670 tonnes de poissons en 1970, d'une valeur de 6,8 millions de francs. La grande activité est l'ostréiculture. Les parcs à huîtres se trouvent le long de toutes les côtes, mais surtout autour de l'Île aux Oiseaux.

En 1970, sa production a été de 12.700 tonnes, dont 90 % d'huîtres portugaises, d'une valeur totale de près de 50 millions de francs.

En dehors d'Arcachon, Capbreton est un petit port de pêche, Cazaux une base militaire, l'Étang de Biscarosse est une zone de forage de puits de pétrole qui n'a d'ailleurs pas tenu ses promesses. Ailleurs, c'est le bois que l'on exploite: beaucoup de forestiers, de scieries et quelques usines de pâte à papier.

B.- Les activités de loisirs - le tourisme -

Quand on parle de la Côte des Landes aujourd'hui, on pense immédiatement au tourisme, tant les projets, les discours, les brochures, les projections ont déferlé depuis quelques années. Et cependant, mis à part le Bassin d'Arcachon, le développement touristique a été très tardif et, encore à l'heure actuelle, il y a très peu de choses de réalisé.

1°) - Les conditions générales d'installation.

a) - Bordeaux est là tout proche. C'est lui qui fut au départ d'Arcachon, dès la première moitié du 19ème siècle et c'est lui qui, par la suite, lui permettra de grandir et de repartir en se renovant. Mais ~~Bordeaux~~ est très différent des Landes et de toute façon ne pourrait alimenter en clientèle une côte de 230 kilomètres.

Toulouse est déjà loin et préfère la Méditerranée et le Pays Basque. Paris est beaucoup plus loin encore et les pays du Nord aussi. On est déjà presque en Espagne lorsqu'on arrive à Arcachon. D'autre part, la grand'route passe très à l'intérieur et pratiquement il n'existe pas de voies côtières. On peut accéder à la côte une demi-douzaine de fois par de petites routes perpendiculaires au littoral. On ne voit pas le rivage des Landes.

b) - Le climat -

Nous en avons déjà parlé, mais, étant donné les projets actuels, une étude plus précise s'impose. Les données suivantes sont surtout celles du Cap-Ferret et quelquefois celles de Cazaux.

	<u>M.</u>	<u>J.</u>	<u>J.</u>	<u>A.</u>	<u>S.</u>	<u>O.</u>	<u>Année</u>
Maxima de l'air	19°9	23°3	25°4	25°8	23°6	19°	M.18° } m.10°1 } 14°1
Température de l'eau	14°3	17°3	19°5	20°2	18°5	15°8	
Nbre jours de précipit.	13	11	11	12	13	14	160
Humidité de l'air à 12 h. (Cazaux)	54	56	56	53	57	61	59
à 6 h.	96	96	96	96	97	98	97
Chassiron à 12 h.	67	69	65	67	70	74	74
Nbre jours de brouillard	2	1	0,3	1	1	2	22
Nbre jours vents violents	1	1	1	1	2	2	33
Nébulosité	5,6	5,7	5	5	5,3	5,4	5,7
Insolation	2.100 à 2.200 heures annuelles.						

Le climat est très proche de celui de la Pointe de Chassiron avec cependant des variantes. La moyenne annuelle des températures de l'air monte à 14° au lieu de 13. On le doit surtout à l'augmentation des maxima, par suite de la latitude plus basse.

Les températures de l'eau, elles aussi, s'élèvent. En Juillet et Août elles sont peu différentes de 20° et en Juin et Septembre elles atteignent 17°3 et 18°5.

Les précipitations, par contre, sont abondantes et surtout fréquentes: 12 jours en Août, 13 en Septembre et 14 en Octobre. On approche de la limite. L'humidité atmosphérique donnée est celle de Cazaux, située dans la dépression rétro-côtière: très faible à midi lorsque l'air se réchauffe, elle devient très forte au matin. Ce n'est pas le cas sur la côte et c'est pour cela que nous donnons l'humidité de la Pointe de Chassiron qui, en gros, doit correspondre à celle du Cap-Ferret.

Le nombre de jours de brouillard et de vents violents est faible sur le littoral. Quant à l'insolation, elle baisse légèrement par rapport au secteur Centre Atlantique.

Tel qu'il est le climat est favorable. Si, évidemment, on le compare à des zones de latitudes beaucoup plus basses ou à des zones méditerranéennes, c'est un climat moyen en tourisme, mais si on le met en rapport avec l'ensemble de la Côte atlantique, il est très favorable aux loisirs. La longueur de la saison peut être de 4 mois. Elle pourrait même se prolonger quelques jours en Octobre.

c) - Les paysages -

Nous les avons déjà évoqués. Il existe des éléments favorables et des éléments très défavorables.

La grande chance de la côte des Landes c'est sa forêt. Très belle en certains points, comme à Arcachon et à Hossegor où les espèces sont variées, elle est souvent un peu monotone lorsque les pins sont le boisement unique. Il faut noter que c'est dans

la zone des dunes qu'elle est la plus belle: le terrain est moins humide et le paysage très vallonné. C'est justement là que le tourisme peut se développer. A l'intérieur le relief est trop plat.

Le sable aussi est en abondance. Sur 230 kilomètres il n'existe pas un pointement rocheux, la plage est continue. La partie toujours sèche a une déclivité trop forte: elle oscille entre 5 et 10 %. Elle représente le bas de la dune. Par contre, la pente de l'estran est bonne: elle varie de 1 à 2 %.

Les étangs intérieurs sont une belle voie d'eau qui va être organisée pour la navigation de plaisance. Il faut cependant remarquer que ce type de navigation, sur étangs d'eau douce, en pays plat et sur une ligne rectiligne, n'a ni l'attrait du cabotage maritime, ni le charme de la navigation sur les rivières et canaux.

Le gros écueil pour le développement touristique du littoral landais c'est la mer elle-même. Le rivage est trop rectiligne pour que de véritables plans d'eau soient aménageables, sauf naturellement dans le Bassin d'Arcachon. Et surtout les houles sont assez fortes et la mer n'est pas toujours propre à la vie balnéaire.

Voici le tableau de valeurs de houles durant les 4 mois de saison estivale, au Cap-Ferret :

Mer calme ridée ou forte ($\frac{1}{2}$ amplitude)	38 % des observations
Mer peu agitée (jusqu'à 1m $\frac{1}{4}$)	39 % "
Mer agitée ou forte (au-dessus 1m $\frac{1}{4}$)	23 % "

D'après ce tableau la mer serait impraticable 1 jour sur 4. Il faut ajouter que, par suite de la régularité du phénomène et de la déclivité, la vague ne déferle pas, elle s'écroule et plonge, ce qui gêne considérablement l'abordage pour les baigneurs et les petites embarcations.

On comprend, dans ces conditions, que le littoral landais soit presque vide. On ne pourrait vraiment occuper que les estuai-

res des petites rivières; c'est le cas à Mimizan, Contis, Vieux-Boucau, Hossegor, Capbreton, ou quelques points plus favorisés comme Lacanau ou Biscarosse.

On comprend aussi que l'aménagement de cette côte soit nécessaire avec l'apparition du tourisme de masse, mais qu'il n'est possible, étant donné l'ampleur des travaux nécessaires, qu'en prenant les dimensions d'une entreprise nationale.

2°) - L'implantation actuelle -

Voici les possibilités d'accueil, par mode d'hébergement :

Hôtels	10.600 personnes à la fois	5,3 %
Villas	145.000 " " "	71,5 %
Campings	37.000 " " "	18,2 %
Autres modes	10.000 " " "	5 %
Total	202.600 " " "	100 %

Les possibilités hôtelières ne varient guère en pourcentage, comme les villas d'ailleurs. C'est le trait fondamental de la villégiature atlantique. Le camping est moins important que dans le secteur Centre Atlantique, les conditions physiques, nous l'avons vu, sont moins favorables. On voit, par contre, apparaître une foule de villages de vacances et de maisons familiales auxquels convient la forêt de pins.

3°) - Les stations -

L'étude en est relativement simple par la localisation: une énorme concentration au centre, autour du Bassin d'Arcachon, une agglomération importante au Sud, avec Hossegor - Capbreton, ensuite un égrenage au Nord et au Sud du Bassin.

a) - La zone du Bassin d'Arcachon -

Le Bassin d'Arcachon, de forme triangulaire sensiblement équilatérale, a des côtés mesurant 20 kilomè-

tres en ligne droite. Le tour, d'Arcachon au Cap-Ferret, compte 68 kilomètres. Il assèche aux deux tiers à marée basse et prend l'allure d'un chevelu s'écoulant vers la mer. A marée haute c'est un magnifique plan d'eau, limité à l'Ouest par la longue presqu'île du Cap-Ferret qui descend jusqu'à la latitude de Pilat-Plage. Les conditions sont loin d'être optima pour l'implantation touristique: les vases s'étendent à perte de vue au Sud et à l'Est, sauf dans les bassins creusés, et pour la villégiature un bassin n'est pas la mer libre. Cependant, deux éléments sont très favorables: une magnifique forêt et une parfaite protection. Enfin, Bordeaux toute proche assure une clientèle régulière.

C'est Arcachon qui se créa d'abord, à l'Est du vieux bourg de la Teste: une ville d'été en bordure de la mer, une ville d'hiver sur les hautes dunes en pleine forêt. C'est la première fois que l'on voit apparaître un embryon de saison climatique hivernale. Puis la ville grandit vers le Sud, le long de la passe, avec le Moulleau, Fyla-sur-Mer, Pilat-Plage et au-delà du bassin, avec Cap-Ferret entièrement tournée vers le bassin. Il est significatif que rien ne soit né le long de l'Océan.

En même temps, toutes les localités du bassin devenaient des stations: la Teste, Gujan - Mestras, Audenge, Taussat, Andernos, Arès.

Aujourd'hui l'agglomération touristique du Bassin d'Arcachon peut recevoir plus de 90.000 personnes à la fois; c'est sensiblement la même puissance que celle de La Baule. A peine 5.000 sont logées en hôtels. Là, comme ailleurs, l'ancienne hôtellerie a décliné. Il ne reste que 900 chambres d'hôtels à Arcachon sur un total de plus de 2.000 il y a 50 ans. C'est la villa qui triomphe avec Bordeaux.

Depuis longtemps déjà, Arcachon est, à marée haute, le paradis des voiliers. Actuellement, les différents ports de plaisance disposent de 1.700 places à flot et le seul port d'Arcachon peut recevoir 1.200 bateaux.

b) - Hossegor - Capbreton -

Cet ensemble se trouve à l'embouchure du Boudigau, petite rivière se trouvant sur l'ancien cours de l'Adour et se terminant par un estuaire qui sert de port de pêche et de plaisance, bien qu'il assèche à marée basse. L'estuaire est en communication avec le petit lac d'Hossegor, qui suit également le jeu de la marée.

La forêt est magnifique, formée d'essences variées où dominent le pin et le chêne-liège. Si l'on ajoute que la station est toute proche de la Côte Basque et qu'à Labenne la route et le chemin de fer ne sont qu'à 5 kilomètres, on comprend le succès qu'eurent tout de suite Hossegor et Capbreton.

Elles datent du début du 20ème siècle et la construction fut un modèle, tant on fut soucieux de protéger le lac, les arbres. On occupa successivement les bords du lac, puis ceux de l'estuaire; on construisit même en bordure de la mer, mais la violence de la mer est un écueil.

Aujourd'hui, cet ensemble peut recevoir 32.000 personnes, 41.000 avec la nouvelle station en gestation au Nord: Seignosse - le Penon. Sur ce total de 32.000 estivants, les hôtels peuvent en accueillir 3.000. On compte également 4 villages de vacances et une maison familiale.

c) - Au Nord du Bassin d'Arcachon, les stations s'égrenent tous les 10 ou 20 kilomètres. Ce sont surtout des agglomérations de villas et des centres de camping. Au Nord, Soulac est plus ancienne. Elle compte 200 chambres d'hôtels. Sa capacité de réception est de 11.000 personnes, dont 4.000 en camps. Montalivet les Bains, Hourtin-Plage et Carcans-Plage sont plus modestes. Lacanau-Océan, à 4 kilomètres de son étang, peut déjà recevoir 15.000 personnes, dont plus du tiers en camps.

Toute cette côte attire les villages de vacances.

d) - Au Sud du Bassin d'Arcachon, la situation est sensiblement la même. Biscarosse, Mimizan et Vieux-Boucau, situées légèrement en retrait derrière les premières dunes, peuvent recevoir chacune de 8 à 15.000 personnes. Elles sont isolées dans des clairières et ne communiquent entre elles que par l'intérieur.

Toute cette côte des Landes est vide, sauf la région du Bassin d'Arcachon.

C'est une immense réserve forestière et marine à mettre en valeur. Pour cela un certain nombre de principes doivent être observés. D'abord, ce n'est pas un littoral qui pourra concurrencer un jour ceux de Provence ou de Corse. Les conditions climatiques et surtout marines ne le permettent pas. Cette côte boisée, saine, a une vocation familiale et sociale. Elle s'ouvre au tourisme au bon moment, avec l'apparition du tourisme de masse. D'ailleurs, bien avant les plans de développement actuels, elle était fréquentée par les campeurs et les villages de vacances aimaient à s'établir au contact de la forêt et de la mer. Il faut aller dans cette voie qui est la voie naturelle.

En second lieu, il serait vain sans doute de laisser une occupation anarchique qui gaspillerait le patrimoine national et ferait le bonheur des promoteurs. L'entreprise est trop vaste pour que l'Etat n'intervienne pas, en normalisant la croissance et en prenant à son compte l'infrastructure.

Cependant, l'Etat doit surtout imposer le respect de la nature. La forêt doit presque intégralement subsister, soit en laissant vierges d'immenses espaces à définir, soit en se bornant à créer des stations-parcs où le minimum d'arbres disparaîtraient.

Enfin, il faut comprendre que l'on ne peut implanter que du balnéaire et du forestier la long de la mer et dans la forêt. L'avenir n'est pas dans la dépression intérieure, cepen-

dant favorable à la navigation, il est en bordure de la mer. C'est là qu'il faut travailler, inventer, parer aux inconvénients d'un Océan violent, en créant d'immenses piscines d'eau de mer dans le cadre forestier, en interdisant de bâtir en bordure de mer, en ne tolérant que les constructions ne marquant pas le paysage.

C'est en respectant ces lois impératives que la Côte des Landes réalisera sa vocation touristique.

III - L'ACTIVITE HUMAINE SUR LA COTE BASQUE -

Composition du trafic marchandises, en 1970 : en Mt.

A.- Le travail -

1 - Conditions générales -

Elles sont bien meilleures que sur la Côte landaise. D'abord, nous sommes sur une frontière où les échanges sont tout naturellement actifs. En second lieu, la côte a de larges estuaires ou rias comme ceux de l'Adour, de la Nivelle et de la Bidassoa. Les profondeurs arrivent près du rivage au fond de ce Golfe de Gascogne. Enfin, Bordeaux est déjà très loin et c'est l'Adour qui est le débouché normal de toutes les Pyrénées de l'Ouest. Ce sera tout naturellement Bayonne qui drainera en particulier les produits de Lacq.

2 - L'embouchure de l'Adour : Bayonne -

Bien qu'étant sur sa limite Nord, Bayonne joue le rôle de capitale du Pays Basque.

a) - Le port -

L'Adour est accessible aux navires ayant un tirant d'eau de 9,50 mètres jusqu'aux ponts de Bayonne. Une très forte barre gêne l'embouchure par gros temps, aussi le port n'est pas toujours accessible. Les profondeurs sont entretenues par des dragages périodiques. Le port comprend 2 sections:

celle du Boucau, en aval du banc Saint-Bernard
celle de Bayonne, jusqu'aux ponts.

b) - Le trafic -

Tonnage de marchandises: (en Mt.)

	<u>Entrées</u>	<u>Sorties</u>	<u>Total</u>
1969	865	1.533	2.398
1970	836	1.941	2.777
1971	855	1.854	2.709

Nous avons donc un trafic considérable et pour la première fois les exportations dépassent les importations. Il faut noter aussi une certaine stabilité du trafic.

	<u>Entrées</u>	<u>Sorties</u>
Produits agricoles et denrées alimentaires	32	459
Combustibles solides	25	
Produits pétroliers	168	
Minerais	15	
Produits métallurgiques	6	3
Minéraux et matériaux de construction	12	84
Industrie chimique et engrais	577	1.395
Articles manufacturés	1	1
Total	836	1.942

Aux entrées, ce sont les engrais, essentiellement les phosphates naturels, qui constituent 60 % du trafic. Le reste est partagé entre les produits pétroliers, la houille et les bois. Les produits manufacturés comptent peu.

Aux sorties, la concentration est beaucoup plus grande encore. Bayonne a exporté 1.355.000 tonnes de soufre en 1970, soit 69 % du total et 373.000 tonnes de maïs, soit 19 % du total. Le reste est constitué par les autres céréales, le bois, les ciments, engrais et autres produits chimiques.

Ainsi, le trafic du port de Bayonne est constitué par des produits de la région et par des produits nécessaires à cette région. Son rôle industriel est assez faible.

Bayonne est également un important port de pêche. En 1970, il a pêché 9.000 tonnes de poissons, d'une valeur de 16 millions de francs.

c) - Population - Industrie -

	<u>1936</u>	<u>1954</u>	<u>1962</u>	<u>1968</u>
Ville de Bayonne :	31.000	33.000	41.000	45.000
Agglomération :	75.000	80.000	45.000	114.000

La croissance de la ville a donc été de 36 % de 1954 à 1968 et celle de l'agglomération de 42 %. En dehors de Bayonne, cette agglomération comprend essentiellement le Boucau, Biarritz et Anglet. C'est sur les rives de l'Adour que l'industrie s'est développée.

Elle occupe 10.300 personnes, sur une population active de 41.000, soit 25 % environ. Si l'on englobe le bâtiment, on arrive à 38 %.

Le commerce occupe près de 10.000 personnes, par suite du rôle touristique.

L'essentiel de l'industrie est constitué par les aciéries du Boucau, les réparations navales, les industries chimiques et les industries alimentaires.

3 - Saint-Jean-de-Luz -

Saint-Jean-de-Luz est magnifiquement située à l'embouchure de la Nivelle. Une vaste baie circulaire est protégée du large par 2 jetées. Elle communique avec l'estuaire proprement dit de la Nivelle, isolée de la baie, par une longue flèche de sable. C'est là que se trouve le port de pêche qui est en même temps port de plaisance.

Saint-Jean-de-Luz a pêché plus de 10.000 tonnes de poissons en 1970, d'une valeur de 24 millions de francs. Ce sont surtout le thon, la sardine et le poisson frais expédié dans tout le Sud-Ouest. Les petites industries sont surtout alimentaires. Le commerce de Saint-Jean-de-Luz est très important par suite de sa situation frontalière.

Au Sud, Hendaye est surtout une ville frontalière.

Le littoral basque, qui se réduit à une cinquantaine de kilomètres, joue donc un rôle important du point de vue économique. Ce rôle est d'ailleurs concurrencé par le tourisme.

B.- Les activités de loisirs : le tourisme -

1 - Conditions générales -

a) - Le Pays Basque est une zone frontalière et le passage a toujours été important. C'est un gros atout pour le tourisme. Mais le Pays Basque est aussi l'aboutissement des Pyrénées à la mer. Il bénéficie donc du tourisme inhérent aux grandes montagnes, aux sources thermales, aux villes climatiques de Piedmont, comme Pau, et de celles d'accueil de pèlerins, comme Lourdes. Les grandes villes de Toulouse et de Bordeaux lui apportent une partie de leur clientèle, comme d'ailleurs l'Espagne toute proche.

Cependant, le littoral basque a toujours connu une grande clientèle nationale et internationale. Paris est relativement proche par suite de la rapidité des communications et les Anglais surtout sont des estivants fidèles.

Si le Pays Basque, le littoral surtout, a connu un tel essor touristique, il le doit essentiellement aux conditions physiques, climat et paysages.

b) - Le climat -

Le climat basque est très connu dans le monde. Il s'apparente à ceux de l'Espagne et du Portugal atlantiques. Voici quelques données du poste de Biarritz :

	<u>M.</u>	<u>J.</u>	<u>J.</u>	<u>A.</u>	<u>S.</u>	<u>O.</u>	<u>Année</u>
Maxima de l'air	18°4	21°6	23°4	23°8	22°4	18°8	M. 17°4 m. 9°7 } 13°8
Température de l'eau	14°3	17°3	19°5	20°3	18°5	16°	
Nbre jours de précipit.	17	14	13	13	14	15	177
Humidité de l'air à 12 h.	73	77	75	73	73	73	72
Nbre jours de brouillard	1	1	0	0	1	1	10
Nbre jours vents violents	3	2	2	3	2	3	49
Insolation	1.900 heures annuelles.						

A première vue les données paraissent moins favorables que celles des côtes charentaises et landaises. La moyenne annuelle

est de 13°8 pour 14°1 et les maxima de 17°4 pour 18°. En été, on observe les mêmes caractères durant la période estivale: Août, le mois le plus chaud, a des maxima de 23°8 pour 25°8 plus au Nord. Par contre, la température de l'eau est légèrement plus élevée. Cette situation s'explique facilement: l'influence des Pyrénées joue pour l'air et très faiblement pour l'Océan.

Il en est de même pour l'humidité. Même à Biarritz le relief détermine une augmentation de la quantité et de la fréquence des précipitations, comme d'ailleurs de la teneur de l'air en vapeur d'eau. La conséquence c'est la baisse de l'insolation, qui de 2.200 heures passe à 1.900.

Par contre, on note très peu de brouillards ou de vents violents.

Malgré tous ces inconvénients, le climat basque attire par ses ciels et par la douceur de l'atmosphère. Il faut remarquer que la diminution du nombre d'heures de soleil est moins nette que les chiffres l'indiquent. Si la brume, caractéristique des régions montagnardes, est fréquente le matin, du moins les journées sont ensoleillées et c'est ce qui importe pour le tourisme.

Enfin, à la fin du 19ème et au début du 20ème siècle, c'est le climat hivernal, tout au moins automnal, qui attirait. Les automnes sont souvent merveilleux et ce sont les Anglais qui lancèrent Biarritz durant cette saison.

c) - Les paysages -

Nous avons déjà indiqué qu'ils rappelaient la Bretagne par l'intime pénétration du continent et de l'Océan. C'est sûrement la beauté des paysages qui attira dès le 19ème siècle la clientèle internationale.

Si nous nous plaçons uniquement du point de vue technique, il est évident que les sables sont moins abondants, que la mer est souvent violente, que les houles sont fortes. Mais ce sont justement les falaises, les vagues et les houles qui sont les éléments de beauté de la Côte Basque.

Il y a cinquante ans on donnait moins d'importance à la plage et au plan d'eau. La villégiature ne s'adressait qu'à une minorité de gens fortunés. Aujourd'hui, la côte basque a une vocation de tourisme sélectif, elle ne convient guère au tourisme de masse.

2 - L'implantation touristique -

Voici la capacité de réception, par mode d'hébergement :

Hôtels	14.200 personnes à la fois	15 %
Villas	56.500 " " "	60 %
Campings	21.600 " " "	22,9 %
Autres modes	2.000 " " "	2,1 %
Total	94.300 " " "	100 %

Le pourcentage plus élevé de la capacité de réception en hôtels provient de l'ancienneté de l'implantation touristique.

Quant au fort pourcentage des campings, il est surprenant dans une région où le climat est peut-être doux mais très humide. Il faut voir là le désir de visiter une grande région touristique frontrière. Ce pourcentage illustre la démocratisation de la vieille côte aristocratique.

Nous considérerons 3 points d'implantation :

- celui de Biarritz - Anglet - Bayonne
- celui de Saint-Jean-de-Luz
- celui de Hendaye.

a) - Biarritz - Anglet - Bayonne -

C'est à Biarritz, par la volonté de l'Impératrice Eugénie, que commença la vie balnéaire.

On peut distinguer 4 étapes dans la vie de Biarritz.

Sous le Second Empire, c'est la naissance. Autour du Palais impérial, aujourd'hui l'Hôtel du Palais, s'édifie tout un quartier où la vie est brillante durant l'été.

Après un certain déclin avec la chute de l'Empire, la renaissance marque la fin du 19ème et le début du 20ème siècle. C'est le grand moment anglais, celui des Souverains qui passent une partie de l'automne et le début de l'hiver sur le littoral. Un quartier thermal naît, les grands hôtels fleurissent, les casinos sont dans toute leur splendeur. C'est le grand Biarritz, l'une des trois premières stations françaises avec Cannes et Nice.

La Grande Guerre et surtout la crise économique de 1930 vont déclencher le déclin. Les grands hôtels de luxe ne peuvent plus tenir, car Biarritz perd sa clientèle d'automne. Ils se vendent par appartements. Bientôt il n'en restera plus qu'un, l'hôtel du Palais, récemment rénové.

Mais ce déclin du Biarritz aristocratique s'accompagne d'une montée de la capacité touristique totale, car le tourisme s'étend à Anglet à l'intérieur et en bordure de mer, puis à Bayonne et même en certains points de la rive gauche de l'Adour, puis au Sud en direction d'Hendaye, avec Bidart et Guéthary. Biarritz essaye de s'adapter au tourisme de masse, ce n'est plus une station chère.

Aujourd'hui, on tente de trouver un équilibre. On ne veut pas abandonner complètement le passé de gloire, mais la côte est submergée par les visiteurs et Bayonne rayonne vers le Sud. On ne sait plus exactement ce qui est devenue fonction de résidence et ce qui représente la fonction touristique.

Cependant, l'ensemble Biarritz - Anglet forme une grosse agglomération. Plus de 40.000 personnes peuvent être reçues à la fois, dont 7.000 en hôtels, soit 17 % environ.

Au Sud, Bidart et Guéthary ont une capacité de 11.000 personnes, mais la moitié de ce potentiel est représenté par le camping.

De graves problèmes se posent à Biarritz. Le premier est celui de la circulation à l'intérieur d'une station dense et ancienne. Les surfaces libres sont rares. Le second problème est celui de la navigation de plaisance. La beauté de Biarritz, avec ses falaises et ses rochers, sa houle puissante et son manque de protection, est un obstacle à la construction d'un port. Un projet envisage une création sur le littoral d'Anglet, cependant les deux havres naturels les plus doués restent l'embouchure de l'Adour, malgré la barre, et surtout la Baie de Saint-Jean-de-Luz.

b) - Saint-Jean-de-Luz -

Saint-Jean-de-Luz est une belle vieille ville et un port de pêche qui est devenu une belle station. Elle dispose d'un magnifique plan d'eau calme et elle devrait devenir un centre d'évolution de la navigation de plaisance. Un projet de port est à l'étude.

Actuellement la station peut accueillir 18.000 personnes, dont 3.000 en hôtels et 5.500 en campings.

c) - Hendaye -

Situées au Nord de la Bidassoa, sur une flèche de sable barrant l'estuaire, la plage et la baie d'Hendaye sont bien protégées des vents d'Ouest par le Cap du Figuier.

Hendaye est une ville double. L'une, face à Irun, garde le pont international, l'autre, le long de la mer, est uniquement balnéaire. Elle peut recevoir près de 20.000 personnes, dont 7.000 en camps.

La Côte Basque se prolonge en Espagne et Saint-Sébastien est le pendant de Biarritz. Il est certain que ce littoral a deux vocations: l'une est liée à son rôle de frontière qui détermine un passage intense en toute saison; l'autre est balnéaire. Heureusement pour elle, la grande route projetée passe au Sud, évitant Biarritz et Hendaye.

A la frontière pyrénéenne se termine le secteur landais basque et l'ensemble des côtes atlantiques. Malgré un réchauffement général vers le Sud, malgré des différences considérables de paysages, il existe un air de parenté dans cette zone. Elle le doit sans doute à l'influence toute puissante des vents d'Ouest, limitant les amplitudes et donnant une certaine douceur aux côtes et une exubérance à la végétation. C'est toujours le vert qui domine en toute saison, qu'il s'agisse des fleurs, de l'herbe, des arbres. Cet air de parenté provient aussi d'un fait géologique récent, l'invasion des eaux marines au quaternaire déterminant ces vastes estuaires où se placent les ports, la vie commerciale et industrielle.

Les conditions générales de climat et de paysages seront différentes sur les côtes méditerranéennes et, en conséquence, la vie humaine, qu'il s'agisse du travail ou des loisirs.

- LE SECTEUR DU BAS - LANGUEDOC -

I - CARACTERES GENERAUX PHYSIQUES -

A.- Limites - Forme - Situation -

Le secteur s'étend de la frontière espagnole au delta du Rhône. Sa limite précise sera le Golfe de Fos. La côte dessine un immense arc de cercle s'appuyant sur les Pyrénées et sur les alluvions du delta. L'exposition est vers l'Est du Cap Cerbère à Narbonne, vers le Sud - Est de Narbonne au Grau-du-Roi et franchement au Sud pour la Camargue. Le 43^{ème} parallèle passe par Port-la-Nouvelle.

Toute la région est le point de passage naturel vers l'Espagne par la côte et le Col du Perthuis, et vers l'Aquitaine par le Seuil de Naurouze. Les voies de communications sont denses venant de la vallée du Rhône et de l'Europe du Nord, venant aussi de l'Est. La route nationale 7 se trouve fréquemment sur l'emplacement de l'ancienne voie romaine.

Il faut constater cependant que malgré cette situation propice au passage, le littoral du Bas Languedoc n'a jamais été très fréquenté. Sète est de création récente. Toutes les villes se trouvent à l'intérieur des terres: Arles, Montpellier, Béziers, Perpignan et même Narbonne et Aigues-Mortes qui jadis ont connu une certaine activité maritime. C'est ailleurs que les ports se sont créés, vers l'Est. Les conditions naturelles, nous le verrons, n'étaient pas très favorables et la côte, avec ses étangs et ses zones amphibies, fut jusqu'à une date récente infestée par la malaria.

B.- Le climat -

Nous avons déjà noté l'originalité du climat méditerranéen et plus loin nous verrons sa valeur touristique.

Il faut noter cependant, que nous avons ici un type de climat découvert, sans protection immédiate. Le Massif Central est beau-

coup trop loin pour avoir une efficacité. La seule exception est l'extrême Sud, de Cerbère à Collioure, où les Pyrénées tombent à la mer.

Le trait commun à toutes les régions méditerranéennes reste la chaleur et surtout la sécheresse estivale. Il faut ajouter la violence de toutes les manifestations climatiques, qu'il s'agisse des vents plus libres encore ici par suite de l'absence de protection, des maxima de températures ou des averses diluviennes.

C.- Les paysages -

Deux traits sont fondamentaux d'Argelès-sur-Mer à Port-Louis-du-Rhône: la platitude du relief et l'étendue des étangs, plus ou moins isolés de la mer par des cordons littoraux percés de passages ou graus. Bien sûr, il y a la petite côte pyrénéenne, les Corbières, la Montagne de la Clape et la Gardiole, il y a aussi les pointements rocheux d'Agde et de Sète, mais tout cela est du détail et l'impression dominante, qu'il s'agisse du Roussillon ou du Bas-Languedoc, reste celle d'immenses étendues plates où règnent la vigne et les vents.

L'histoire du littoral explique ces paysages. La plaine du Roussillon est une sorte de bassin d'effondrement entouré par les Pyrénées et les Corbières et celle du Bas-Languedoc a vu, au gré des avancées et des reculs de la mer, s'entasser les sédiments pendant le tertiaire. Malgré de petits accidents, qui servent d'ailleurs d'appui aux sables, nous avons ici un vaste littoral de régularisation. Depuis la transgression flandrienne, les golfes marins se sont transformés en étangs sous l'influence du courant d'Est qui forma de longs cordons littoraux. Beaucoup de ces étangs ont été comblés: c'est le cas entre Argelès et le Barcarès où aboutissent le Tech, le Tet et l'Agly et où seul subsiste le petit étang du Canet; c'est le cas aussi entre Gruissan et Agde où l'Aude et l'Hérault arrivent à la mer. Partout ailleurs de vastes étendues d'eau subsistent, car aucune rivière n'était assez longue et puissante pour effectuer le

comblement. Ces étangs sont très peu profonds. Celui de Thau, correspondant à un synclinal, est une exception.

La mer est très différente à l'Ouest et à l'Est. Tout le Golfe du Lion se trouve sur la plate-forme continentale.

La ligne bathymétrique - 200 mètres va du Cap Cerbère à l'Estaque. Au large de Sète, elle passe à 80 kilomètres des côtes. Domaines marins et terrestres se prolongent avec les mêmes caractères. Les marées deviennent très faibles: 0,30 à 0,50 mètre environ. Avec la rupture de pente de l'estran elles ne sont pas sensibles. Ce sont les vents qui donnent les plus grandes variations dans la largeur des plages.

Malgré des longueurs très différentes, on peut distinguer 3 sous-secteurs :

- celui du littoral pyrénéen
- celui du Roussillon et du Bas-Languedoc
- celui du delta du Rhône.

II - L'ACTIVITE HUMAINE SUR LE LITTORAL PYRENEEN -

A. - Le travail -

1 - Conditions générales -

Il faut avouer qu'elles ne sont pas bonnes. Les Albères tombent directement dans la mer Méditerranée, donnant des paysages merveilleux mais laissant fort peu de possibilités d'installation. Les criques sont nombreuses, comme découpées à l'emporte-pièce, mais elles sont petites, isolées les unes des autres. Aucun organisme industriel ou commercial de quelque importance ne pouvait naître, malgré la situation frontalière. D'ailleurs, à l'intérieur, la place manquait; les Pyrénées ne permettaient que des cultures de côteaues comme la vigne.

Il y a peu de temps qu'existe une grande route côtière, à vocation touristique d'ailleurs. Le grand passage a toujours été à l'intérieur, par le petit Col du Perthus qui fait communiquer le Roussillon et la Catalogne. La voie ferrée a débloqué la région littorale jadis, mais elle ne pouvait lui apporter une vie intense.

2 - Port-Vendres est maintenant un port bien modeste. En 1971, il a reçu 84.000 tonnes de marchandises et il en a exporté 44.000: produits agricoles et alimentaires aux entrées, engrais à la sortie. Port-Vendres était jadis un port de voyageurs important avec l'Algérie, Oran surtout. Aujourd'hui ce trafic se réduit à 3.800 personnes.

Par contre, Port-Vendres avec Banyuls arrive au 3ème rang des ports de pêche méditerranéens français. En 1970, l'ensemble a pêché 6.500 tonnes de poissons, d'une valeur de près de 9 millions de francs.

Port-Vendres est passé de 5.000 à 5.800 habitants de 1962 à 1968. Ses activités essentielles sont les conserveries de poissons et les spiritueux.

3 - En dehors de Port-Vendres, Cerbère a une activité frontalière et Collioure un petit port de pêche connu pour la pêche des anchois.

B.- Les activités de loisirs : le tourisme -

En réalité, c'est le tourisme qui est la vocation du littoral.

1 - Les conditions générales sont très bonnes, mais pour un tourisme de qualité beaucoup plus que de quantité. C'est le climat et les sites qui attirent.

La moyenne des températures est de 15°3 au Cap Béar (100 m.) au Sud de Port-Vendres. La moyenne des maxima atteint 18°5 et celle des minima 12°2. Au mois de Mai les maxima sont déjà de 19°5 et en Octobre ils sont encore de 19°3.

Quant à l'eau, elle atteint 15° en Mai et 17°5 en Octobre.

On peut donc envisager une saison allant du 15 Mai à fin Octobre, soit 5 mois $\frac{1}{2}$.

Les précipitations ne sont à aucun moment un obstacle puisqu'elles ne dépassent pas 70 jours par an et qu'aucun mois n'a une fréquence supérieure à 7 jours. L'humidité atmosphérique est idéale: au milieu de la journée elle varie entre 56 en Décembre et 40 en Juillet. Les brouillards sont pratiquement inexistantes et l'ensoleillement, avec 2.700 heures annuelles, est excellent. Dans ces conditions, on peut envisager une saison climatique pendant l'hiver et le printemps. Rien ne s'y oppose et d'ailleurs cette petite côte connaît déjà le séjour hivernal.

Le seul élément climatique moins favorable est le vent. Mis à part Juillet et Août, tous les mois ont des vitesses moyennes comprises entre 5 et 6, ce qui est beaucoup. Le vent dominant est évidemment la tramontane, venant la plupart du temps du Nord - Ouest.

Les paysages sont très beaux. C'est le littoral typique du contact mer - montagne. Malheureusement il ne se prête pas à une exploitation touristique intense: on manque de place, nous l'avons déjà vu, et l'on manque de sable. Cette côte convient au passage et à une villégiature limitée en nombre.

2 - L'implantation actuelle -

Hôtels	2.250 personnes à la fois	soit	8,2 %
Villas et meublés	21.800	" " " "	78,5 %
Campings	3.000	" " " "	10,9 %
Divers	650	" " " "	2,4 %
Total	27.700	" " " "	100 %

L'importance de l'hôtellerie est moyenne et on le doit à l'ancienneté de l'installation. La villa et le meublé en général tiennent une place considérable. Le climat, par sa douceur, et les paysages, par leur beauté, ont de tout temps provoqué la fixation sur cette côte. Par contre, le camping est relativement peu important, malgré des conditions climatiques optimales. On le doit naturellement au manque de place et de sable.

On ne compte guère que 3 stations: Banyuls, Port-Vendres et Collioure. Toutes trois ont une activité portuaire. Ce sont des stations-ports et à Banyuls et Collioure le tourisme est vraiment l'activité essentielle. La vie balnéaire se double tout naturellement de la navigation de plaisance, très favorisée dans ces baies bien protégées.

Les possibilités de ce littoral sont donc limitées en nombre. Elles ne conviennent pas du tout au tourisme de masse. On doit avoir le souci de préserver des sites qui se situent parmi les plus beaux de la côte méditerranéenne.

III - L'ACTIVITE HUMAINE SUR LE LITTORAL DU BAS-ROUSSILLON ET DU BAS-LANGUEDOC -

A.- Le Travail -

1 - Conditions générales -

Elles ne sont pas favorables à l'installation de grands complexes portuaires ou industriels par suite des profondeurs insuffisantes et de l'apport constant d'alluvions par les rivières très travailleuses. Le littoral avance, on l'a vu pour Narbonne et Aigues-Mortes. Aujourd'hui, ces conditions physiques ont moins d'importance, par suite des possibilités techniques.

En réalité, c'est l'arrière-pays, purement agricole, qui convient assez peu. Les plaines sont le domaine des arbres fruitiers et des primeurs au Sud, de la vigne au Centre et du riz au Nord. Les productions, souvent chères, utilisent beaucoup plus la voie routière ou la voie ferrée que la voie maritime.

Il faut ajouter que la proximité immédiate du port de Marseille et de ses annexes n'est guère favorable à la naissance d'un autre port.

2 - Les villes -

Des villes comme Perpignan, Narbonne, Béziers, Montpellier ou Arles ne peuvent être considérées comme littorales. Elles n'ont aucune activité maritime. Ce sont des cités, jouant le rôle de capitales locales ou régionales, qui ont vu parfois un certain développement industriel sans rapport avec la mer.

Perpignan dépasse 100.000 habitants. Elle n'en comptait que 85.000 en 1962. Placée sur la route du Perthus, elle a toujours joué un rôle politique. Aujourd'hui, toute sa plaine s'est spécialisée dans les primeurs, les vins fins, les fruits et la ville est devenue une capitale commerciale avec ses banques et ses coopératives.

Marbonne a perdu son rôle portuaire et s'adonne au commerce des vins. La ville compte 40.000 habitants et le secteur industriel ne compte que pour 1.600 personnes.

Béziers, qui compte 80.000 habitants, est la capitale du vin dans le midi languedocien.

Montpellier est la métropole du Languedoc, mais elle souffre de la concurrence de Marseille et Toulouse. Sa population est de 175.000 habitants, mais dans ce total l'industrie ne compte que pour 7.800, soit 5 %.

Arles enfin, à la tête du delta, est déjà dans la mouvance de Marseille.

3 - Les ports -

a) - Port la Nouvelle -

Le port se présente sous la forme d'un long canal dragué à 6 mètres de profondeur. Son trafic a été de 1.284.000 tonnes en 1970, dont 82 % aux entrées. Les produits pétroliers ont représenté 90 % de ces importations, comme ils sont à la base de l'industrie de la petite ville qui compte 4.000 habitants. Port la Nouvelle importe aussi des vins apéritifs, des argiles, des engrais; elle exporte des céréales, blé, orge, maïs, des produits pétroliers, des matériaux de construction, des engrais, etc... Enfin, c'est un modeste port de pêche.

b) - Agde est une petite ville de 10.000 habitants et un actif port de pêche: 3.600 tonnes de poissons en 1970.

c) - Sète -

C'est le port du Bas-Languedoc.

L'ensemble portuaire comprend 3 éléments: le port proprement dit avec ses bassins qui s'allongent du Sud au Nord, la zone industrielle située sur l'Etang de Thau et reliée au port par un canal, le poste de déchargement des pétroliers par 2 oléoducs situé à l'Est.

Trafic - (en Mt.)

	<u>Entrées</u>	<u>Sorties</u>	<u>Total</u>
1969	3.470	978	4.428
1970	3.875	950	4.825
1971	4.311	1.132	5.443

Sète se place donc au 7ème rang des ports français pour le tonnage des marchandises et sa progression annuelle dépasse 10 %.

Les importations représentent 79 % du total, ce qui est normal étant donné l'énorme prépondérance des hydrocarbures: 73 % des importations et 45 % des exportations.

En dehors des produits pétroliers bruts ou raffinés, le tonnage de marchandises du port de Sète est encore de 1.213.000 tonnes aux entrées et de 743.000 tonnes aux sorties.

Voici le détail du trafic pour 1970 :

	<u>Entrées</u> (en Mt.)	<u>Sorties</u> (en Mt.)
Produits agricoles et denrées alimentaires	653	298
Combustibles solides		120
Produits pétroliers	2.662	207
Minerais	80	52
Produits métallurgiques		3
Minéraux et matériaux de construction	4	47
Industrie chimique	86	43
Engrais	387	122
Machines et articles manufacturés	3	58
Total	3.875	950

= 4.825

Le trafic de Sète est assez varié.

Aux entrées, et en dehors du pétrole, les produits agricoles et denrées alimentaires occupent de très loin la 1ère place: les

fruits et les bois, mais surtout les vins viennent en tête. Ces derniers ont représenté, en 1970, 40 % des entrées, produits pétroliers mis à part. Les engrais viennent ensuite, les phosphates surtout, avec 33 %.

Aux sorties, les produits agricoles et denrées alimentaires sont également importants: céréales (151.000 tonnes), boissons, lait, etc... Ils sont suivis par la houille, le coke, les engrais, les minerais et matériaux de construction.

En somme, Sète joue le rôle de port pétrolier, mais aussi un rôle régional. C'est également le 7ème port de pêche français et le 1er en Méditerranée, avec 10.300 tonnes de poissons, d'une valeur dépassant 26 millions de francs.

Enfin, Sète est devenu un centre industriel. La ville compte 41.000 habitants et l'agglomération 54.000. Sur 17.000 personnes actives, l'industrie en occupe 3.500, soit 21 %, dans les raffineries de pétrole, cimenteries, fonderies et industries alimentaires.

De Sète à Marseille l'industrie n'est plus guère représentée. La seule activité est celle de la pêche à Palavas-les-Flots et au Grau du Roi.

Pour l'ensemble de la côte languedocienne il faut ajouter les salines à Port-la-Nouvelle, Gruissan, Agde. Cependant, c'est la Camargue qui extrait la plus grande partie du sel marin français, au Sud d'Aigues-Mortes et surtout de chaque côté du Grand Rhône, à Port Saint-Louis.

En résumé, l'activité humaine est très limitée sur ce vaste littoral Bas-Roussillon Bas-Languedoc. Elle se limite à une dizaine de kilomètres de longueur à Sète et à quelques kilomètres à Port-la-Nouvelle. Les grandes villes ont toujours été à l'intérieur et leur vocation est celle de capitales agricoles et commerciales. Le littoral, Sète mis à part et malgré quelques salines et petits ports de pêche, a toujours joué un rôle secondaire.

C'est par les activités de loisirs qu'on a voulu lui donner la vie.

B.- Les activités de loisirs : le tourisme -

1 - Conditions générales -

Du fait même de la rareté des implantations industrielles, cette côte souvent à l'état presque vierge semble éminemment favorisée. D'autre part, les grandes voies de communications Est - Ouest, ferroviaires et routières, passent tout à proximité, mais sans gêner la vie touristique puisque les villes qu'elles relient sont à l'intérieur. La côte bénéficiera d'ailleurs de l'énorme courant France - Espagne par le Perthuis.

Peut-être aussi ce littoral pourra-t-il gagner à l'aménagement du Sud du Massif Central: Cévennes en particulier où est né récemment un parc national.

Enfin, comme support à son développement, le tourisme peut compter sur des villes actives comme Perpignan, Narbonne, Béziers, Montpellier, Nîmes. Chacune d'elles n'avait-elle pas jusqu'à présent sa station balnéaire. Mais il faut compter aussi avec l'énorme agglomération marseillaise qui dispose de bien peu de sables à l'Est, avec Toulouse qui fréquente déjà la côte et avec la France et l'Europe du Nord par le couloir rhodanien.

La situation est donc bonne, mais que valent le climat et les paysages et dans quelle mesure justifient-ils l'énorme effort en cours de mise en valeur touristique?

En ce qui concerne le climat, nous prendrons Sète comme exemple parce que les données climatiques sont complètes et parce que la ville est située au centre du littoral.

- voir tableau page 160 -

Nous indiquons les données climatiques pour l'année entière car dans les régions méditerranéennes le séjour hivernal est parfois possible.

Juillet et Août sont des mois excellents pour la vie balnéaire. Les maxima de l'air atteignent 27°6 et 26°, ce qui

	J.	F.	M.	A.	M.	J.	J.	A.	S.	O.	N.	D.	Année
Température air	10°	10°7	14°4	16°5	20°8	24°1	27°6	26	23°6	18°9	13°8	11°4	18°2
Température eau	3°9	4°1	7°7	9°3	13°2	16°2	16°4	18°4	16°4	12°6	8°	6°1	11°2
Nbre jours de précipit.	10°5	11°1	11°1	12°2	15°	18°	20°	20°	19°2	16°	15°	12°2	
Humidité à 12 h.	7	5	7	6	7	5	3	6	6	7	6	8	73
Nbre jours de brouillard	54	50	53	48	46	44	38	43	48	52	56	59	49
Vitesse moyenne du vent	1	1	1	1	1	1	1	3	1	1	1	1	14
Nbre jours de vents violents	4,5	4,7	5,2	4,6	4,2	3,9	3,8	3,6	4,1	4,7	5,1	5	4,4
Insolation	2	3	4	2	2	1	2	1	1	2	3	3	26
	145	166	206	251	275	323	369	304	249	185	145	125	2.74

n'est pas excessif et ceux de l'eau sont de 20°. Cependant, si nous considérons qu'à l'air libre la température atteint 37° en Juillet, alors que l'eau n'est qu'à 20°, l'écart est un peu fort pour le baigneur.

Juin et Septembre sont aussi très favorables. L'eau est peut-être un peu fraîche. Mais pour ces quatre mois les précipitations sont peu fréquentes et l'humidité atmosphérique inférieure à 50. Ce dernier chiffre est un peu bas. La sécheresse de l'air est l'une des caractéristiques de ce climat, qui détermine chez l'homme l'assouffement. Les vents, qui sont un trait dominant par leur fréquence, n'apparaissent guère dans les chiffres de Sète. En réalité, c'est le manque de protection qui les rend si sensibles. Durant les quatre mois l'insolation est très bonne.

Les conditions sont un peu différentes en Mai et Octobre. Si la saison peut fort bien se prolonger en Octobre, malgré une baisse très rapide des maxima de l'air et de la température de l'eau, elle est difficilement concevable avant le 15 Mai.

En ce qui concerne le séjour climatique hivernal, il n'est guère possible par suite des maxima de l'air dont la moyenne descend autour de 10° et aussi des minima fréquemment inférieurs à 0°: plus de 30 jours de gel en général. Durant la mauvaise saison le manque total de protection se fait davantage sentir. De toute façon, le climat reste très favorable à la vie balnéaire pendant 5 mois $\frac{1}{2}$ environ.

La qualité du séjour est aussi déterminée par les paysages. Esthétiquement, on ne peut pas dire qu'ils aient une très grande valeur. C'est partout platitude, uniformité, monotonie. Les points de vue n'existent guère, pratiquement on ne voit pas la mer, on la devine. Les ports eux-mêmes sont intérieurs, utilisant les étangs ou creusés dans la plaine. Le Bas-Languedoc et le Bas-Roussillon appartiennent au type des plaines méditerranéennes, fertiles certes, mais laissant la beauté aux littoraux de contact mer - montagne.

Par contre, techniquement parlant, ces paysages sont excellents pour l'implantation balnéaire. Le sable est en abondance, fin, agréable, le long des cordons littoraux ou en bordure des plaines colmatées. Les plages sont assez profondes, sans grand danger, avec des déclivités variant de 1 à 2 ‰. A l'arrière, les espaces disponibles pour l'implantation sont immenses. Les étangs eux-mêmes sont utilisables, soit qu'on les surcreuse pour les plans d'eau, soit qu'on les comble pour construire. Le seul élément contraire est le manque de protection. Pas de relief avons-nous dit, à part les quelques pointements rocheux, pas d'horizons montagneux, pas d'arbres aussi. La plaine est livrée au soleil, au vent.

Partant de ces faits on peut déjà voir la vocation de ce littoral, vocation correspondant à l'évolution sociale actuelle vers le tourisme de masse.

2 - L'implantation actuelle -

Hôtels	7.750 personnes à la fois, soit	2,7 %
Villas et Meublés	175.200 " " " "	62,3 %
Campings	93.000 " " " "	33,1 %
Divers	5.350 " " " "	2,7 %
Total	281.300 " " " "	100 %

Le commentaire est facile à faire: inexistence relative de l'hôtellerie, énorme importance du camping. Au départ, les petites stations comme Canet-Plage, Valras, Palavas, etc... représentaient les lieux de résidence estivale des villes de l'intérieur. L'hôtellerie n'était guère utile et il n'existait pas un seul établissement de premier ordre. C'était le cabanon méridional qui prédominait.

Avec le début de la mise en valeur, nous assistons à la ruée des promoteurs et l'appartement meublé double le cabanon, mais aussi à l'extraordinaire essor des camps, faciles à établir surtout en terrain plat. Nous dirons plus tard ce que l'on peut en penser.

3 - La localisation -

Nous suivrons un ordre géographique, du Sud au Nord.

a) - La zone de Perpignan ou du Roussillon correspond à la plaine où les étangs ont été comblés, sauf celui du Canet. Elle va des Pyrénées à l'Etang de Leucate. A elle seule, elle peut accueillir plus de 100.000 personnes à la fois, dont 40 % en campings et 2 % seulement en hôtels dans les stations d'Argelès, du Canet et de Barcarès.

C'est actuellement la zone de très loin la plus importante et c'est aussi la plus douée, par suite de sa situation frontalière et de la proximité des Pyrénées. Il semble que Argelès soit destiné à devenir une grande station.

b) - La zone de Narbonne ou des étangs du Sud est en lancement. L'aspect amphibie et l'abondance de sable est favorables à une implantation originale du tourisme.

Avec Leucate, la Franqui, Port la Nouvelle, Narbonne Plage et Gruissan, plus de 40.000 personnes peuvent être reçues.

c) - La zone d'Agde et de Béziers est de nouveau une zone littorale de plaine. Nous la ferons aller jusqu'à l'Etang de Thau. Là, les cultures viennent jusqu'à la mer et l'implantation pose des problèmes, mais les plages de Valras, de la Tamarissière, du Grau d'Agde, de Marseillan-Plage sont anciennes et la région du Cap d'Agde paraît bien douée. La zone peut recevoir 63.000 personnes, dont près de 44 % sous la forme du camping.

d) - La zone des étangs du Nord va du Bassin de Thau à la Camargue. La métropole de ce littoral est Montpellier. Sète joue un rôle secondaire en tourisme. Son activité est portuaire et industrielle. C'est au Nord de Frontignan que le tourisme va devenir à peu près la seule activité. Depuis longtemps Palavas et le Grau du Roi sont de petites stations, mais la zone Carnon - la Grande Motte est de création récente. Au total, la région peut accueillir 65.000 personnes à la fois.

Toute cette côte bordant le Golfe du Lion est en passe de recevoir une infrastructure très moderne, soit pour les voies de communications, soit surtout pour les ports de plaisance. Actuellement, 6.000 postes à quai existent. D'autres sont en création ou en projet. Les principaux ports sont ceux du Canet (800 postes), de Saint-Cyprien (800 postes), Port Leucate (650 postes), Cap d'Agde (1.000 postes), Carnon (600 postes), la Grande Motte (1.000 postes), Port Camargue (2.000 postes).

Ainsi, nous assistons à la naissance d'un littoral des loisirs par la volonté humaine.

4 - Les règles à suivre dans l'aménagement -

On ne peut regretter qu'un littoral inoccupé, ayant d'énormes possibilités techniques, se voue à l'accueil des estivants. Il vient à son heure avec le tourisme de masse, mais encore faut-il que des règles élémentaires soient suivies dans l'aménagement.

Ajoutons qu'il ne faut pas forcer une vocation. Celle du littoral du Golfe du Lion n'est pas l'implantation du tourisme de luxe, mais du tourisme de masse. Elle peut abriter plus d'un million d'estivants en gardant une densité assez faible. Il est donc nécessaire de voir simple et bon marché.

IV - L'ACTIVITE HUMAINE SUR LE LITTORAL DE LA CAMARGUE -

Ce sous-secteur est sans doute limité entre la Pointe de l'Espiguette et l'embouchure du Grand Rhône, mais il est extrêmement original.

Il s'agit d'un immense delta triangulaire, dont le sommet est Arles et la base une ligne allant du Grau du Roi à Port-Saint-Louis. Les deltas existent normalement dans une mer sans grandes marées comme la Méditerranée. On les retrouve aussi bien à l'embouchure du Pô qu'à celle du Nil, mais la Camargue a l'avantage d'être le seul grand delta français.

La valeur touristique de la Camargue est d'être une véritable oasis de nature. A l'Ouest, c'est l'implantation touristique, à l'Est, c'est l'implantation industrielle. Là, au contraire, bien souvent, on a l'impression d'être dans une nature vierge. Les étangs s'étendent à l'infini, prolongés par des marécages et devenant marécages pendant la saison sèche, séparés par des terres amphibies où croissent les plantes amies du sel, où habitent, sédentaires ou estivants, les oiseaux échassiers qui retrouvent là les paysages lointains, sans empreintes humaines.

Il existe encore quelques troupeaux de taureaux ou de chevaux semi-sauvages, mais ils sont bien rares dans leur état originel.

Toute cette Camargue est à protéger. Il n'existe pas de station aujourd'hui. Les Saintes-Maries-de-la-Mer ne peuvent même pas recevoir 5.000 personnes. Ailleurs, on a laissé s'installer quelques mas, quelques hôtelleries ou auberges avec chevaux pour la promenade. Heureusement, c'est à peu près tout. La réserve naturelle zoologique et botanique de Vaccarès protège le centre de la Camargue. Il en va tout autrement pour l'assaut de la vigne et du riz et peut-être demain pour celui de l'industrie.

Il nous semble que tout ce qui reste du delta devrait devenir un vaste parc national, le seul de ce type pouvant exister en France.

Ainsi, tout ce littoral du Golfe du Lion vient de se découvrir une vocation touristique et il ne semble pas qu'il soit menacé avant longtemps par les activités du travail humain.

- LE SECTEUR DE PROVENCE COTE D'AZUR -

I - CARACTERES GENERAUX PHYSIQUES -

A.- Limites - Situation -

Ce secteur Provençal est l'un des plus importants du littoral français pour l'activité humaine, qu'il s'agisse du travail ou des loisirs.

Il est tout entier compris entre le 43° et le 44° de latitude.

L'orientation générale est au S. - S.W. du Golfe de Fos au Cap Sicié et au Sud - Est du Cap Sicié au fond du Golfe de Gênes. C'est notre littoral le plus éloigné de Paris et des pays nordiques, tout au moins pour la Côte d'Azur, et cependant c'est l'un des plus fréquentés. Il le doit à deux faits. D'Est en Ouest, il est longé par l'une des plus anciennes voies de communications, la voie aurélienne romaine que suivaient les légions et le commerce d'Italie en Gaule et en Espagne. Aujourd'hui, la Nationale 7, sur bien des secteurs, se confond avec la route antique. En second lieu, à la hauteur de Marseille, cette voie naturelle recoupe celles venant du Nord par la dépression Rhône - Saône - Rhin. Ce rôle d'isthme européen a été de tout temps important, mais il l'est beaucoup plus encore aujourd'hui avec la Communauté européenne et il semble bien que les Bouches-du-Rhône doivent avoir, dans un avenir assez proche, un développement comparable à celui des Bouches-du-Rhin. Il faut d'ailleurs noter qu'actuellement l'axe Nord - Sud est beaucoup plus important que l'axe Est - Ouest, dont le rôle est considérablement affaibli si ce n'est pour le tourisme, par suite des transports aériens et surtout par suite des tunnels ferroviaires et routiers.

B.- Le climat -

Si l'on fait exception pour l'extrémité occidentale du secteur, Golfe de Fos et Etang de Berre, complètement ouverte vers

le Nord et découverte, de Marseille à Menton le littoral est protégé par la montagne. Il l'est inégalement et différemment selon les points, mais il l'est toujours. Le climat sera donc bien différent de celui des plaines du Languedoc ou de la Camargue.

La moyenne annuelle des maxima de l'air sera un peu plus élevée et cependant elle sera plus faible en Juillet. C'est que l'hiver est plus chaud sur la Côte d'Azur que sur la Côte languedocienne. Le nombre de jours de gel diminuera jusqu'à presque disparaître de l'Ouest à l'Est. Été comme hiver la mer sera plus chaude.

Si les précipitations ne varient guère, l'humidité atmosphérique est plus forte: le gain sera de 10 points de Sète à Nice. Il n'existe en effet pas de plaine surchauffée, la montagne est toute proche. L'ensoleillement ne varie guère, mais l'action des vents est bien différente. Le Mistral est très violent dans la vallée du Rhône, la Crau et même à Marseille, mais il devient moins fréquent et il diminue de puissance de Toulon à Saint-Raphael et, pratiquement, il ne souffle plus sur la Côte d'Azur.

Les phénomènes climatiques sont donc conditionnés par la protection, qui devient de plus en plus grande vers l'Est.

C.- Les paysages -

Le littoral est celui même du contact mer - montagne, avec des îles et presqu'îles, des golfes et des baies, morcelé à l'infini. De ce fait, il n'existe pas de fleuves. Ce sont des rivières au régime torrentiel, à sec ou très basses l'été, gonflées et travailleuses pendant les pluies automnales ou hivernales.

C'est là le seul trait commun pour l'ensemble du secteur. Si fondamental qu'il soit, il ne supprime pas les énormes différences dues à une histoire géologique longue et complexe et qui, bien souvent, reste obscure.

Du Golfe de Fos au Cap Sicié, ou mieux au Mont-Faron, ce sont les Préalpes de Provence qui arrivent à la mer. Elles sont un type de plissement en dômes et cuvettes; les premiers, rocaillieux, recouverts d'une maigre végétation arbustive sont très pauvres et souvent ravagés par l'incendie; les seconds, où la terre s'est amassée, où les sources coulent sur le pourtour, sont de riches oasis de cultures, de vignes surtout, avec de gros villages agricoles. Là où les dômes arrivent à la mer, ce sont des caps massifs comme entre le Cap Croisette et la Ciotat, là où ce sont les dépressions on a des plaines largement ouvertes comme à Saint-Cyr-les-Ligues ou Ollioules. De toute façon, la place disponible est faible, même à Toulon où la montagne est toute proche.

Du Cap Sicié à Cannes le paysage change. Ce ne sont plus les montagnes calcaires, mais de vieux massifs anciens cristallins, les Maures et l'Esterel, séparés par la dépression de l'Argens. Sauf dans les petites vallées ou dans la large dépression périphérique vouées aux cultures, les Massifs sont le domaine de la forêt de chênes-lièges et de pins. Les formes sont lourdes, massives, souvent tabulaires. Une partie des chaînons, vers le Sud, a été ennoyée donnant des îles comme celles d'Hyères ou d'énormes caps comme Sicié, Bénat ou la presqu'île de Saint-Tropez.

De Cannes à Menton ce sont les Alpes qui arrivent à la mer. Dans la région de Cannes, plans calcaires, roches anciennes et plis alpins se mêlent encore, mais à l'Est du Var les directions topographiques sont toutes Nord - Sud, avec le Mont-Boron, le Cap Ferrat et le Cap Martin. Les paysages sont magnifiques, mais la vie est âpre et la place manque.

Il existe la même opposition entre les littoraux Ouest et Est, entre le Languedoc et la Provence, si l'on considère la mer elle-même. Pratiquement, il n'y a plus de plate-forme continentale, sauf autour des Îles d'Hyères. Les grandes profondeurs suivent le rivage de très près. La ligne - 1.000 mètres

passé à 10 kilomètres au large de Saint-Raphaël ou de Cavalaire, et à 8 kilomètres du Centre de Nice. Tout ce littoral, face au Sud - Est, a des eaux plus chaudes aussi. Même en hiver, les températures ne descendent guère au-dessous de 13°.

Pour l'étude de ces côtes, nous distinguerons 3 sous-secteurs :

- celui de la Provence calcaire
- celui de la Provence cristalline
- celui des Grandes Alpes.

II - L'ACTIVITE HUMAINE SUR LA COTE DE PROVENCE CALCAIRE -

A.- Le travail -

1 - Conditions générales -

Dans leur ensemble, elles ont été indiquées précédemment. Le rôle de carrefour et le point de départ de l'axe européen Sud - Nord est vrai surtout pour l'extrémité occidentale, c'est-à-dire pour Marseille. En dehors de Paris, c'est là que nous avons la plus grande concentration de voies de communications maritimes, aériennes et terrestres. Cependant, l'arrière-pays n'est guère industriel. Ici, c'est la situation qui crée l'activité, c'est elle qui a fait déjà naître et développe l'industrie.

2 - Marseille -

Marseille est le premier port de marchandises et de voyageurs de la France, l'un des premiers d'Europe et du monde. En dehors de sa situation, Marseille a deux éléments très favorables: l'immensité des surfaces planes faciles à aménager et les énormes possibilités portuaires.

a) - Le port -

Le port autonome de Marseille comprend 3 éléments: les installations du port de Marseille proprement dit, celles du Golfe de Fos, celles de l'Etang de Berre.

Le port de Marseille est en eau profonde et comprend six bassins commerciaux, communiquant entre eux et protégés par la digue du large. Par la passe Nord, il est accessible aux navires ayant 12 mètres de tirant d'eau, quelles que soient les conditions météorologiques et l'état de la mer.

Au Sud, le vieux port est un vaste plan d'eau entièrement réservé aux bateaux de plaisance et de pêche. Les profondeurs vont de 4 à 7 mètres.

D'énormes travaux sont en cours sur le pourtour du Golfe de Fos, surtout au Nord - Ouest. Deux appontements pourront recevoir

les pétroliers de 200.000 tonnes. Les passes sont draguées à 20 mètres de profondeur. Au Sud, Port-Saint-Louis-du-Rhône accède au Golfe par le Canal Saint-Louis, profond de 8 mètres; il communique avec le Grand Rhône par une écluse.

A l'Est du Golfe de Fos, Port-de-Bouc, au Nord, et Lavéra, au Sud, se trouvent à l'entrée du Canal de Caronte qui fait communiquer le Golfe avec Martigues et l'Etang de Berre. Port-de-Bouc est un port de pêche et de plaisance et Lavéra un port pétrolier. Il est relié aux parcs de stockage des différentes raffineries et au pipe-line Sud-européen.

La profondeur du Canal de Caronte varie de 9 à 10 mètres. A l'extrémité, Martigues est surtout un port de plaisance et de pêche.

L'Etang de Berre constitue un immense plan d'eau. Son importance actuelle est due surtout aux raffineries de Berre et de la Mède. Les ports qui les desservent peuvent recevoir les pétroliers d'un tirant d'eau de 8 mètres au maximum.

En ce qui concerne Marseille, on peut dire que sa baie est à peu près entièrement utilisée. Au Sud, les Massifs de Marseilleveyre et la Gardiole donnent une côte à calanques inutilisable et, à l'Ouest, la Chaîne de l'Estaque ne laisse guère plus de possibilités. L'avenir du port de Marseille se trouve donc sur le pourtour du Golfe de Fos, comme d'ailleurs sa zone industrielle entre le Grand Rhône et l'Ouest de l'Etang de Berre. C'est là qu'est en train de naître l'un des plus gros complexes portuaires et industriels d'Europe.

b) - Le trafic -

Voici les chiffres d'entrées et sorties pour les 3 dernières années - en kt.

	<u>Entrées</u>	<u>Sorties</u>	<u>Total</u>
1969	56.500	8.500	65.000
1970	65.800	8.200	74.000
1971	67.400	8.200	75.600

Les variations observées sont dues uniquement aux produits pétroliers, aux entrées surtout. En effet, si l'augmentation des importations de pétrole brut a été de 9 millions de tonnes entre 1969 et 1970, elle n'a été que de 1 million $\frac{1}{2}$ de tonnes entre 1970 et 1971.

c) - La répartition du trafic par produits (en Mt.) - Année 1970 :

	<u>Entrées</u>	<u>Sorties</u>
Produits agricoles et denrées alimentaires	2.659	793
Combustibles minéraux solides	81	36
Produits pétroliers	60.600	4.697
Minerais	933	12
Produits métallurgiques	213	277
Minéraux et matériaux de construction	165	502
Industrie chimique	400	916
Engrais	496	55
Articles manufacturés, machines, matériel agricole	300	936
Total	65.847	8.224

= 74.071 Mt.

Comme dans la plupart des grands ports, ce qui est frappant c'est l'énorme prépondérance des produits pétroliers - 88 % du total des marchandises - 92 % aux entrées, 57 % aux sorties.

La situation de Marseille, à proximité des grandes zones de production comme l'Algérie, la Lybie et le Moyen Orient, explique ce fait. Ce rôle de grand port pétrolier de l'Europe ne peut aller qu'en augmentant avec les aménagements du Golfe de Fos, qui se prépare à recevoir les plus gros navires.

Cependant, même en faisant abstraction du pétrole, Marseille est encore un très grand port :

Entrées	5.247.000 tonnes
Sorties	<u>3.527.000 tonnes</u>
Total	8.774.000 tonnes

Ce qui est remarquable, ce n'est pas tellement le tonnage total, mais la variété des marchandises débarquées ou embarquées.

- Le premier poste est celui des produits agricoles et matières alimentaires. Dans ce domaine, Marseille se comporte comme le premier port national et revêt même une importance internationale. Il importe 245.000 tonnes de céréales, blé surtout, 576.000 tonnes de fruits et légumes frais, dont 262.000 tonnes d'agrumes et 140.000 tonnes de bananes, 193.000 tonnes de sucres, 248.000 tonnes de vins, 62.000 tonnes de café, 12.000 de cacao, 12.000 de thé, 435.000 tonnes d'oléagineux, etc... Il importe aussi du coton, des bois, des peaux, du caoutchouc...

Marseille exporte des céréales, des fruits et légumes, du liège ... mais surtout des sucres, des boissons, du café et du thé, des beurres et produits laitiers, des farines et aussi des oléagineux.

Cette variété des importations et exportations de produits agricoles et alimentaires tient au rôle qu'a toujours joué Marseille vis-à-vis des pays africains, gros fournisseurs mais aussi gros consommateurs de produits transformés.

- Le second poste est constitué par l'industrie chimique et les engrais. Marseille reçoit 450.000 tonnes de phosphates, 228.000 tonnes de pâte à papier et cellulose et plus de 100.000 tonnes de produits chimiques de base. Elle exporte des engrais manufacturés, plus de 362.000 tonnes de produits chimiques de base dont 200.000 tonnes de soude, des matières plastiques, des produits pour teinture et tannage, des produits pharmaceutiques, etc...

Tous ces produits, plus importants à l'exportation, sont en rapport avec l'industrie marseillaise.

- Le troisième poste, aussi important que le second, est constitué essentiellement par les produits manufacturés et machines: 300.000 tonnes aux entrées et plus de 930.000 tonnes aux sorties. Aux entrées, ce sont les produits les plus divers: véhicules, machines, cuirs, articles métalliques, papiers, etc... Aux sorties, viennent en tête les véhicules et le matériel de transports, les machines et moteurs, les articles métalliques, les cuirs et papiers et une grande diversité de produits manufacturés.

Marseille importe également des minerais non ferreux, de la bauxite, de la houille et elle exporte des produits métallurgiques, des ciments, des sels, etc...

d) - Marseille est aussi notre premier port de voyageurs, avec 810.000 personnes débarquées ou embarquées en 1971, notre 2ème port de pêche sur les côtes de la Méditerranée, avec 7.000 tonnes de poissons pêchées, d'une valeur de 22 millions de francs.

e) - La ville et l'agglomération -

La ville comptait 893.771 habitants en 1968. Sans tenir compte du chiffre douteux de 1936, 914.000, elle était passée de 661.000 en 1954 à 773.000 en 1962. Le pourcentage d'augmentation était donc de 14 %, ce qui est considérable pour une grande ville.

D'après l'I.N.S.E.E. l'agglomération montait à 969.000 en 1968, ce qui représente une banlieue assez limitée, bien différente de celle de Paris, ou même de celles de Lyon ou Rouen. On le doit à la grande surface communale, mais aussi au fait que les normes de l'agglomération marseillaise ne correspondent pas à la réalité.

Il est nécessaire d'englober non seulement la zone d'Aubagne mais aussi la totalité de la côte de Port-Louis-du-Rhône à Bandol et l'ensemble de l'Etang de Berre. On arrive ainsi à une population de l'ordre de 1.150.000 habitants. Ce qui est encore faible par rapport à la ville. Ce n'est en effet qu'aujourd'hui que Marseille devient une grande ville industrielle.

f) - L'industrie -

Si l'on s'en tient aux chiffres de l'I.N.S.E.E., 969.000 habitants dont 340.000 personnes actives, l'industrie compterait pour 78.000 personnes, soit 23 %. Si l'on ajoutait les transports et le bâtiment on arriverait à 43 %, ce qui est encore inférieur à la partie commerce et services, 55 %. C'est un fait normal dans un grand port.

Marseille, cependant, est un grand port industriel. La première place est occupée tout naturellement par les industries dérivées du pétrole, auxquelles vont bientôt s'adjoindre les industries métallurgiques, mais les activités traditionnelles se maintiennent: industries alimentaires, savonneries, superphosphates, constructions navales, etc...

Marseille demeure notre grand port vers l'Afrique, le Moyen Orient et le Levant. Son avenir est à l'échelle européenne.

A l'Est, la Ciotat est un centre de constructions navales.

3 - Toulon -

Toulon est avant tout notre premier port militaire. Sa rade, entre la presqu'île de Saint-Mandrier et le Cap de Carqueiranne, est l'une des plus belles du monde. En dehors de cette activité fondamentale, c'est le tourisme qui prédomine.

La ville est passée de 150.000 habitants en 1936 à 172.000 en 1962 et 178.000 en 1968. Quant à l'agglomération, on peut l'évaluer à 300.000 habitants.

En 1970, le port a reçu 489.000 tonnes de marchandises, essentiellement des produits pétroliers, et il en a exporté 130.000 tonnes.

Toute l'industrie est basée sur la fonction militaire et les chantiers de constructions navales de la Seyne.

A l'Est, la côte est toute entière vouée au tourisme.

B.- Les activités de loisirs : le tourisme -

1 - Du Golfe de Fos à Hyères (non compris) le tourisme trouvait un terrain favorable. La côte est souvent protégée du mistral et les sites sont magnifiques: calanques, caps, baies se succèdent jusqu'au Cap Sicié. Le principal inconvénient est le manque de place. Les plages et les sables sont rares sur ce littoral et, comme deux énormes agglomérations totalisant près de 1.500.000 habitants encadrent la région, on peut dire que la côte n'est qu'une annexe balnéaire des villes.

Ainsi, entre le Grand Rhône et le Cap de Carqueiranne, le littoral est dominé par les deux grands organismes de Marseille et Toulon, qui continueront certainement à progresser. Marseille en particulier, limité à l'Est par une côte escarpée, s'étendra vers les plaines de la Camargue et de la Crau. Toutes les petites stations balnéaires continueront elles aussi à progresser, mais comme quartier de résidence des grandes villes.

2 - L'implantation : capacité de réception -

Hôtels	6.500 personnes à la fois	5 %
	(en dehors des villes de Marseille et Toulon)	
Meublés et villas	103.000 personnes à la fois	79 %
Campings	19.500 " " "	15 %
Divers	1.700 " " "	1 %
Total	130.700 " " "	100 %

Ce sont tout naturellement les meublés qui viennent en tête puisqu'il s'agit surtout de résidences secondaires des grandes villes voisines.

Fos, Martigues, Carry-le-Rouet, Sausset-les-Pins, à l'Ouest, Cassis et la Ciotat à l'Est, dépendent étroitement de Marseille. Au centre, Bandol est un peu plus indépendante, mais Toulon domine tout le littoral avec Sanary, Six-Fours, le Brusq, les Sablettes, Saint-Mandrier, Tamaris, la Garonne et Carqueiranne.

En dehors du rôle balnéaire, il faut noter l'importance de la navigation de plaisance. Saint-Louis, Martigues, Sausset-les-Pins, Carry-le-Rouet ont des ports de plaisance et Marseille, à elle seule, dans le Vieux Port et à Pointe Rouge, peut accueillir 3.000 bateaux. A l'Est, Bandol et l'île de Bandor, la Madrague, le Brusq, Saint-Elme, Saint-Cyr, Saint-Mandrier, Carqueiranne peuvent recevoir entre 100 et 400 bateaux et Toulon, en une dizaine de petits ports, 2.000 au moins.

III - L'ACTIVITE HUMAINE SUR LE LITTORAL DE LA PROVENCE CRISTALLINE -

A. - Le travail -

Nous n'avons pas là une côte du travail. Elle est un peu isolée puisque les communications de tout temps ont contourné les massifs par la dépression périphérique beaucoup plus facile; la côte est très morcelée et peu propre à l'implantation de grands ports et surtout Marseille et Toulon sont beaucoup trop proches.

Les seules activités tiennent à la vie touristique: bâtiment, commerces. En dehors, on ne trouve que quelques usines isolées, comme la poudrerie de Saint-Tropez, quelques industries artisanales, comme celles d'Hyères, Cogolin, Fréjus.

L'exploitation de la mer est elle-même très faible: Salins d'Hyères, tout petit port de pêche d'Hyères, le Lavandou, Saint-Tropez, Sainte-Maxime, Saint-Raphaël et c'est à peu près tout.

B.- L'activité des loisirs : le tourisme -

Si l'homme ne travaille guère sur la côte des Maures et de l'Esterel, il se repose et se distrait. C'est l'un de nos littoraux les plus prestigieux pour les loisirs.

1 - Conditions générales -

Elles sont excellentes.

a) - La situation est un peu à l'écart, avons-nous dit, mais elle permet d'éviter le grand courant Est - Ouest. La Nationale 7, qui passe par Aix, Saint-Maximin, Brignoles, rejoint l'autoroute de l'Esterel à Fréjus. Dans deux années l'autoroute Paris - Marseille se continuera jusqu'à Menton. De nombreuses bretelles font la jonction avec la côte, notamment celle de Sainte-Maxime qui vient d'être transformée en grande voie. Le seul point noir est constitué par les routes littorales, belles mais très lentes et ne suffisant pas du tout à la circulation estivale.

En ce qui concerne la proximité d'une clientèle régionale cela compte beaucoup moins ici, car le littoral est à l'échelle nationale et internationale.

b) - Le climat -

Nous avons choisi Saint-Raphaël par-ce que les séries sont complètes, mais, située dans la vallée la plus évasée et la plus exposée au Mistral, les données de la station sont les moins bonnes de toute la côte.

Elles doivent donc être utilisées avec précaution.

- voir tableau page 182 -

Les maxima de l'air et les températures de l'eau sont excellents pour le séjour balnéaire pendant les 4 mois de Juin, Juillet, Août et Septembre et même jusqu'au 15 Octobre. Ces mois correspondent à la saison sèche, où le beau temps est sûr, où l'humidité de l'air est faible, le brouillard inexistant, l'ensoleillement remarquable et les vents assez faibles.

En Mai, la vie balnéaire est déjà possible avec 20°5 pour l'air et 16° pour l'eau et il en est de même pour Octobre avec 20°6 et 18°5. Parfois, le début de Novembre est lui aussi assez beau.

Pendant l'hiver, de Décembre à Avril, les maxima sont en général supérieurs à 13° et l'eau approche cette température. Jamais il ne pleut plus de 9 jours par mois et l'humidité de l'air à midi reste faible. La fréquence du Mistral, il est vrai, est de 1 jour sur 4, mais il est très sain car il amène les ciels clairs. On peut donc envisager une saison climatique hivernale, d'autant plus qu'en général les lieux de fréquentation sont beaucoup mieux protégés que la Vallée de l'Argens.

	J.	F.	M.	A.	M.	J.	J.	A.	S.	O.	N.	D.	Année
Température air { Maxi. mini.	12°4	13°3	14°9	17°1	20°5	24°3	27°1	27°1	24°8	20°6	16°8	13°2	19°3
	3°1	3°4	4°7	8°1	11°7	14°9	17°1	16°9	14°8	10°9	7°1	4°2	5°8
Température eau	12°7	12°5	12°7	13°5	16°	19°5	22°	22°7	20°7	18°5	15°9	13°9	
Nbre jours de précipit.	9	7	8	8	8	4	2	4	6	9	9	10	64
Humidité à 12 h.	51	49	53	53	53	53	48	48	52	54	55	56	52
Nbre jours de brouillard	0,3	0,4	0,3	0,5	0,9	0,4	0,3	0	0,3	0,3	0,7	0,2	4,6
Vitesse moyenne du vent	4,3	4,5	4,4	4	3,9	3,9	4	4,3	4,1	4,2	4	4,5	4,2
Nbre jours de vents violents	8	8	8	5	5	5	4	5	5	7	5	8	72
Insolation	152	172	216	260	298	340	395	342	279	208	161	136	2.959

c) - Si ce littoral est privilégié pour le climat, il l'est plus encore pour les paysages.

Il est inutile de démontrer la beauté de la Côte des Maures et de l'Estérel, une simple promenade sur les corniches d'Hyères à Cannes ou même quelques photographies sont probantes. Par contre, il faut insister sur la valeur technique du littoral.

Si nous avons constamment le contact mer - montagne, si toujours les lignes sombres et boisées ferment l'horizon à l'intérieur, si très souvent la montagne tombe dans la mer comme dans les presqu'îles des Cap Bénat, Lardier, Camarat ou du Dramont, bien souvent cette montagne s'écarte légèrement, se résolvant en collines ou en petites plaines bordées de magnifiques plages d'un beau sable clair.

La Côte des Maures est aérée au moins en 4 points, à Hyères, à Bormes le Lavandou, de part et d'autre de la presqu'île de Saint-Tropez et à l'embouchure de l'Argens. Là, il y a de la place et du sable pour l'installation. L'ensemble des plages de Bormes et du Lavandou mesure plus de 6 kilomètres, celle de Cavalaire a elle seule compte 4 kilomètres, comme celle de Pampebonne, près de Saint-Tropez, ou celle de Fréjus.

La mer est très belle et pénètre profondément le rivage. La déclivité des plages est sans danger: 2 à 4 % en général, un peu plus à Fréjus.

Toute cette côte est le lieu d'élection du tourisme.

2 - L'implantation -

Hôtels	23.500 personnes à la fois	8,4 %
Meublés et Villas	179.000 " " "	63,9 %
Campings	69.500 " " "	24,8 %
Divers	8.300 " " "	2,9 %
Total	280.300 " " "	100 %

L'importance de l'hôtellerie est moyenne. C'est le signe d'une implantation déjà solide, où la clientèle interna-

tionale tient une large place. Quant au camping, il représente le quart des possibilités d'hébergement. Ce n'est pas étonnant étant donné les conditions climatiques et surtout la jeunesse de cette côte où d'immenses espaces restent inoccupés.

3 - Localisation -

a) - Zone d'Hyères -

Elle comprend la ville d'Hyères proprement dite, station thermale médicale et climatique, le long littoral de la plaine, la presqu'île de Giens et les Iles de Porquerolles, Cros et du Levant. Ce n'est qu'assez récemment que Hyères a décidé d'exploiter son littoral. L'implantation est encore sporadique, mais dès aujourd'hui la capacité de réception totale dépasse 40.000 personnes, dont 13.000 en campings.

La zone d'Hyères dispose d'une dizaine de petits ports de plaisance. Celui de Saint-Pierre peut recevoir 700 bateaux et celui de Porquerolles 500.

b) - Bormes - le Lavandou -

Le Lavandou est une station déjà ancienne. Son littoral s'étend jusqu'au Cap Nègre. Bormes, connue à l'intérieur comme station vient d'occuper son littoral. Au total 50.000 personnes peuvent être reçues, dont 18.000 dans les camps.

Le port de plaisance du Lavandou peut recevoir 300 bateaux et celui de Bormes, nouvellement créé, 800.

c) - La presqu'île de Saint-Tropez -

C'est de très loin la zone la plus douée par le climat, les paysages et l'implantation humaine. Les petits bourgs perchés de Gassin, Ramatuelle, Grimaud et surtout la merveilleuse petite ville ancienne de Saint-Tropez témoignent d'un très long passé, qui est l'un des fondements de la vogue touristique actuelle.

Au Sud, Cavalaire, la Croix-Valmer ont sans doute la plus belle plage et les plus belles possibilités d'extension des côtes méditerranéennes. Saint-Tropez et Ramatuelle laissent encore à l'état vierge la magnifique plage de Pampelonne. Au Nord, le fond du Golfe commence à être mis en valeur avec les marines de Cogolin et Port-Grimaud. Enfin, à l'Est, Sainte-Maxime, plus ancienne, ferme le Golfe. Au total, c'est plus de 80.000 personnes qui peuvent être reçues à la fois et 4.000 bateaux dans les ports de plaisance de Cavalaire, Saint-Tropez, Cogolin, Sainte-Maxime et Port-Grimaud.

d) - La plaine de l'Argens: Fréjus,

Saint-Raphaël -

Mieux placée pour les communications, Saint-Raphaël a plus d'un siècle d'existence comme station, mais Fréjus, pourtant vieux port romain, vient seulement d'occuper son front de mer. Comme pour Hyères, il lui faudra attendre le départ du terrain d'aviation militaire pour faire la jonction avec Saint-Aygulf.

Entre les Issambres et Théoule, à la fin de l'Esterel, l'immense littoral peut accueillir plus de 100.000 personnes à la fois.

Le port de Saint-Raphaël - Sainte-Lucie et celui de Fréjus - Saint-Aygulf pourront recevoir 3.000 bateaux.

Le littoral des Maures et de l'Esterel est donc bien le littoral du tourisme, comme l'est d'ailleurs celui de la Côte d'Azur.

IV - L'ACTIVITE HUMAINE SUR LE LITTORAL DE LA COTE D'AZUR -

A.- Le travail -

En dehors des activités de loisirs, le travail humain est bien faible.

1 - Région Cannes - Antibes - Grasse -

Cannes est un port de voyageurs, qui porte sur 50.000 personnes et Antibes un petit port de marchandises, qui reçoit presque uniquement des produits pétroliers, 320.000 tonnes.

Pour l'ensemble des 216.000 personnes qui constituent la région, l'industrie n'en occupe que 13.700. Il s'agit essentiellement de mécanique générale, d'industries alimentaires, de fabrication des parfums, de poteries et de toutes les activités annexes pour la vie urbaine et touristique.

2 - Région de Nice -

La ville de Nice compte 325.000 habitants; elle n'en comptait que 242.000 en 1936, mais déjà 295.000 en 1962. L'agglomération monte à près de 400.000.

C'est le seul cas en France et l'un des très rares à l'Etranger d'une telle masse d'hommes ne vivant presque que du tourisme.

Nice est bien un port: port de voyageurs avec la Corse, avec 390.000 personnes transportées, petit port de marchandises, avec 240.000 tonnes de produits manufacturés, matériaux de construction, etc... mais c'est peu de chose pour une agglomération de 400.000 personnes. Il en est de même pour l'industrie qui n'occupe que 26.000 personnes dans les constructions électriques, cimenteries, minoteries et autres industries alimentaires. La question se pose pour Nice sur la voie à choisir: rester une capitale touristique ou devenir une ville industrielle dans la basse vallée du Var.

B.- Les activités de loisirs : le tourisme -

De Cannes à Nice, Monaco et Menton, la Côte d'Azur forme un ensemble prestigieux dans le monde entier. C'est le seul littoral français qui ne vive que du tourisme, le seul qui soit arrivé à peu près à saturation, le seul aussi qui pendant près de deux siècles, à tort ou à raison, ait été constamment copié. La côte en deux siècles a vidé l'intérieur de ses hommes en les attirant à elle. De nos jours, ce sont les touristes qui reprennent possession des vieux villages et des vieux mas.

Cependant, on peut distinguer divers moments dans cette implantation.

- Au 18^{ème} siècle, vers 1750, c'est une minorité d'aristocrates riches qui se retrouvent l'hiver à Nice.

- Après l'interruption des guerres de la Révolution et de l'Empire, on revient. Anglais, Russes, Français passent la mauvaise saison sur la Côte d'Azur et, après Nice, Cannes puis Menton s'organisent.

C'est toujours l'hiver qui est la saison. Les touristes sont peu nombreux, mais très riches. Ils habitent d'immenses propriétés, puis les palaces qui se construisent à partir du milieu du 19^{ème} siècle. C'est un monde fastueux qui frappe les imaginations.

- La guerre 1914 - 1918 marque un tournant, avec l'apparition du tourisme balnéaire estival, qui en une dizaine d'années l'emportera en nombre sur le tourisme climatique hivernal.

- Après 1936 et surtout après la dernière guerre, ce sera la ruée avec le tourisme de masse.

La Côte d'Azur s'adaptera. Bien des palaces et des casinos fermeront leurs portes, d'autres subsisteront, une multitude de meublés, de pensions, de restaurants vont naître. On cherchera de nouvelles formes de séjour: congrès, expositions, festivals, etc...

Aujourd'hui enfin, toute la Côte tend à devenir le refuge du

troisième âge, des retraités. L'activité touristique s'étend à la montagne alpine, jusqu'aux cols d'Allos et de la Cayolle. Les sports d'hiver viennent épauler l'ancien climatisme hivernal ... mais ce dernier n'est pas mort.

Pourquoi un tel succès et surtout un succès si durable?

1 - Les conditions générales sont excellentes.

a) - La Côte est une vieille voie de passage. Nous l'avons dit, la grande corniche se confond souvent avec la voie aurélienne. Toutes les communications se pressent le long de la mer. La frontière est toute proche vers l'Italie, l'un des grands centres mondiaux d'attraction.

Par la vallée du Var, les Alpes sont faciles à atteindre et par celle de la Roya on accède dans la vallée du Pô. Enfin, c'est par Nice que la Corse est la plus proche, soit par bateau, soit par avion. Nice est ainsi devenue une sorte de plaque tournante du tourisme de séjour.

Peu importe que la Côte d'Azur soit très loin des grands foyers de peuplement de l'Europe. Dès l'origine, on est venu sur la Côte pour elle-même, pour y séjourner souvent très longtemps. C'est le propre d'une grande région internationale.

Mais si l'on vient, malgré les énormes densités humaines qui rappellent parfois celles des grandes villes, c'est avant tout pour le climat et aussi pour les paysages.

b) - Le climat -

Ce climat de la Côte d'Azur est devenu synonyme de climat de repos, de détente, de vacances et cela dès le 18ème siècle.

Nous avons choisi Nice comme station-type. Malheureusement, il s'agit de l'aérodrome, c'est-à-dire d'un espace qui, par définition, est peu protégé. Avec Monaco et Menton, le gain serait presque de 1 degré, mais les données sont moins complètes.

	<u>Année</u>	<u>J.</u>	<u>F.</u>	<u>M.</u>	<u>A.</u>	<u>M.</u>	<u>J.</u>	<u>J.</u>	<u>A.</u>	<u>S.</u>	<u>O.</u>	<u>N.</u>	<u>D.</u>
Température air	1902	12°5	13°3	14°8	17°1	20°4	23°9	26°5	26°6	24°8	20°7	16°5	13°2
	10°9	4°2	4°6	6°7	9°	13°6	16°	18°2	18°	16°3	12°	8°	5°
Température eau		13°7	13°	12°9	13°8	16°8	19°8	22°	24°4	22°6	19°8	17°1	14°7
	86	9	7	8	9	8	5	2	4	7	9	9	9
Nbre jours de précipit.	56	52	50	55	56	60	61	57	59	58	55	55	55
Humidité à 12 h.	0,6	0	0	0	0	0,4	0	0	0	0,2	0	0	0
Nbre jours de brouillard	3,7	4,4	4,2	4,1	3,7	3,3	3,1	3	3,2	3,3	3,6	4,2	4,7
Vitesse moyenne du vent		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Nbre jours de vents violents	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Insolation	2.778	148	165	196	243	278	312	363	324	263	200	155	137

Température air { Maxi.
mini.

En ne considérant que les maxima de l'air et les températures de l'eau, la saison balnéaire sera excellente pendant 5 mois, de Juin à fin Octobre. Elle sera très favorable du 15 Mai au 1er Juin et du 1er au 15 Novembre et possible au début Mai. Il s'agit donc d'une saison pouvant durer plus de 6 mois, surtout par suite des températures de l'eau.

Les autres données climatiques sont au moins aussi favorables. Pas un mois n'a plus de 9 jours de précipitations et la sécheresse estivale n'est très marquée qu'en Juillet et Août, ce qui est un gros avantage pour la végétation. Les brouillards sont complètement inexistantes et l'état hygrométrique de l'air à 12 heures est de 57 en moyenne, ce qui est excellent. Enfin, les vents durant l'été ne dépassent pas la moyenne de 3,7; le Mistral n'arrive pas au-delà de Cannes.

La résultante de toutes ces données est un ensoleillement très fort qui atteint presque 2.800 heures.

Durant l'hiver, les faits le prouvent, le climat de la Côte d'Azur fait heureusement contraste avec celui des régions nordiques. Le mois le plus frais, Janvier, a encore une moyenne de maxima de 12°5 et une température de l'eau de 13°7. Il ne pleut jamais plus de 9 jours par mois et surtout l'humidité de l'air est la plus basse de toute l'année, avec 50 en Février. Toutes ces conditions sont très favorables au climatisme hivernal.

En somme, tout se passe comme si, sur la Côte d'Azur, le tourisme était possible toute l'année: climatisme et sports de neige durant l'hiver, séjour balnéaire durant l'été. On comprend mieux ainsi l'attrait de la "Côte".

c) - Les paysages -

Leur beauté a été assez vantée. C'est, en France, la zone littorale bordée des plus hautes montagnes, à partir de Nice surtout. Les points de vue de la Moyenne et de la Grande Corniche sont extraordinaires.

Il en va différemment pour la qualité technique des paysages. Si les plans d'eau protégés existent partout, si les ports en eau profonde sont faciles à établir, les plages sont limitées, les sables rares et bien souvent remplacés par les graviers ou les galets. On le doit à la présence immédiate de la grande montagne.

Aussi la technique moderne essaie-t-elle de corriger la nature en comblant les espaces maritimes peu profonds et en créant des plages artificielles. On essaie par tous les moyens de gagner sur la mer, et puis, sur la Côte, on se contente de très peu de place sur les plages.

2 - L'implantation actuelle -

Voici la capacité de réception de ce littoral :

Hôtels	65.500 personnes à la fois	13,8 %
Meublés et Villas	385.500 " " "	81,6 %
Campings	14.800 " " "	3,2 %
Divers	6.000 " " "	1,4 %
Total	471.800 " " "	100 %

Deux remarques s'imposent: l'importance de l'hôtellerie par rapport aux autres littoraux français et la faiblesse de l'hébergement en campings.

C'est l'ancienneté de l'occupation, la fonction de passage vers la frontière et surtout la clientèle internationale qui expliquent le maintien d'un fort pourcentage hôtelier et d'une grande hôtellerie vivace. Cependant, il faut noter que, comme pour Paris dans un autre contexte, l'hôtellerie azurienne a la chance de bénéficier d'une longue saison qui assure la rentabilité des entreprises.

Par ailleurs, il n'est pas étonnant que la villa et surtout le meublé aujourd'hui jouent un tel rôle, la Côte d'Azur devenant une côte de résidence pour la France entière.

Quant au camping, il diminue tout normalement avec la maturité touristique des côtes, car les terrains deviennent rares et chers. D'ailleurs, l'insuffisance des plages et des sables ne lui conviennent pas.

3 - Localisation -

On peut distinguer 4 groupes: ceux de Cannes, d'Antibes, de Nice et de Menton, Monaco étant laissé de côté.

a) - Cannes -

C'est l'une des plus prestigieuses stations françaises. C'est une ville-station, comptant 70.000 habitants. Limité à l'Ouest par l'Esterel, à l'Est par le Cap Croisette et les Iles de Lérins, le Golfe de la Napoule s'ouvre largement au Sud.

Cannes peut recevoir 110.000 personnes à la fois, beaucoup plus en comptant ses annexes de Théoule et Mandelieu - la Napoule. Son hôtellerie est très puissante avec 5.000 chambres dont 1.300 dans les palais.

Dix ports de plaisance ont une capacité totale de 4.500 places.

b) - Antibes -

Antibes comprend la ville, la presqu'île et Juan-les-Pins. Juan-les-Pins est surtout une grande station balnéaire estivale et Antibes une ville ancienne qui a pris un nouveau départ avec le tourisme. Aujourd'hui, la croissance se fait vers le Var, avec Villeneuve-Loubet, Cagnes-sur-Mer et Saint-Laurent-du-Var.

Au total, la région peut recevoir 110.000 personnes à la fois. Elle compte six ports de plaisance dont celui de l'Anse Saint-Roch qui peut recevoir plus de 1.200 bateaux.

c) - Nice -

Nice est la capitale de toute la côte par son ancienneté, sa puissance et son rayonnement commercial et intellectuel.

Son front de mer s'ouvre largement sur la magnifique Baie des Anges. La colline du Château, qui portait la ville grecque,

est au coeur de la cité; à l'Ouest, c'est la ville des loisirs, à l'Est, celle du port, de la gare et du travail. La ville s'étend vers les collines du Nord et sur les pentes du Mont-Boron, et surtout vers et le long de la vallée du Var. Elle est gênée dans sa croissance par sa densité urbaine et par son aéroport.

Nice peut recevoir plus de 160.000 personnes à la fois et 200.000 avec Saint-Jean-Cap Ferrat, Villefranche, Beaulieu, Eze et Cap d'Ail. Après Paris, et avec Vichy et Lourdes, Nice est la ville française ayant la plus forte capacité de réception hôtelière avec 11.300 chambres. Si elle n'a plus qu'un palace, sa grande hôtellerie reste très vivace.

Six ports de plaisance ont été construits; cependant cet effort de rénovation est très insuffisant.

d) - Menton -

Menton n'a plus sa splendeur d'antan; elle a beaucoup souffert du déclin de la saison hivernale et de la dernière guerre. Son site de collines séparant de profondes vallées est très beau, mais c'est son climat et sa végétation qui sont uniques en France. Sa moyenne annuelle est en effet de 16° et ses orangers bordant les rues lui donnent une note exotique.

Avec Beausoleil et Roquebrune - Cap Martin, Menton peut recevoir 50.000 personnes. Son hôtellerie, avec 2.000 chambres, est la troisième de la Côte d'Azur. Elle vient de s'équiper et de se moderniser en créant 2 ports de plaisance pour 1.500 bateaux.

Tout ce littoral sera soulagé lorsque l'autoroute France Italie sera achevée; la grande question actuelle est l'écoulement des promeneurs, des visiteurs et de ceux qui ne font que passer.

- CONCLUSION -

Du Rhône à la frontière italienne, le littoral provençal comprend nettement deux secteurs, celui de l'extrémité occidentale, celui de l'axe Nord - Sud européen, celui de Marseille en somme, et tout le reste, de Cassis à Menton, dont la vocation est touristique. Toulon n'est qu'un épisode et ne change pas cette vocation puisqu'une grande part de son activité est celle des loisirs.

C'est incontestablement notre littoral le plus doué par la nature, par son climat et par ses paysages, le seul qui ait franchement une vocation internationale.

- LE SECTEUR CORSE -

I - CARACTERES GENERAUX PHYSIQUES ET HUMAINS -

1 - La Corse est une île montagneuse, traversée par le 42° parallèle. Elle est donc la plus méridionale des terres méditerranéennes françaises. Calvi est située sur le méridien de Gênes. Avec la Sardaigne, qui la prolonge au Sud et dont elle n'est séparée que par le Détroit de Bonifacio, la Corse divise en deux la Méditerranée occidentale.

Du Nord au Sud, entre le Cap Corse et celui de Pertusato, l'île mesure 180 kilomètres et dans sa plus grande largeur, à la hauteur de Corte, 80. Aucun point n'est donc à plus de 40 kilomètres de la mer. C'est de Nice que l'île est la plus proche: 210 kilomètres de Nice à Bastia.

Ainsi, les distances ne sont pas très grandes, mais elles sont suffisantes pour créer un véritable isolement.

2 - Le climat -

Les observations météorologiques ne sont complètes que pour Bastia et Ajaccio et elles diffèrent très peu l'une de l'autre. Nous choisirons Ajaccio.

- voir tableau page 196 -

La moyenne des maxima est légèrement supérieure à celle de Nice: 20° au lieu de 19°2. Il s'agit d'un fait de latitude.

Mais les minima sont plus creusés: 9°2 au lieu de 10°9 et cela durant toute l'année. On le doit à la proximité immédiate de la grande montagne. Il en est de même pour les précipitations, plus abondantes et surtout plus fréquentes qu'en Provence. Durant la mauvaise saison, de Novembre à Février, il pleut de 10 à 12 jours. Par contre, l'humidité relative avoisinant 55 est excellente, les vents sont faibles, les brouillards inexistantes et l'ensoleillement excellent.

Le climat est donc très favorable à l'activité humaine.

	J.	F.	M.	A.	M.	J.	J.	A.	S.	O.	N.	D.	Année	
Température air	Maxi.	13°	13°6	15°5	17°6	20°9	24°9	27°4	27°9	25°8	21°8	17°5	14°5	20°
	mini.	3°1	3°9	5°2	7°1	10°2	13°6	15°5	15°6	14°5	10°9	7°	4°2	5°2
Température eau	13°	13°	12°8	13°8	16°5	20°	22°3	23°	23°	22°	19°2	16°5	14°5	
Nbre jours de précipit.	12	10	9	9	8	4	1	2	6	10	11	13	51	
Humidité à 12 h.	57	58	56	55	56	54	51	48	51	52	56	58	54	
Nbre jours de brouillard	0	0,3	0	0,4	0,8	0,3	0,1	0	0	0	0,1	0	0,2	
Vitesse moyenne du vent	2,4	2,7	2,3	2,7	2,5	2,8	3	2,9	2,5	2,4	2,3	2,4	2,6	
Nbre jours de vents violents	1	2	1	1	0,2	0	0,1	0,1	1	1	1	2	10	
Insolation	132	137	200	240	286	336	382	342	275	205	140	115	2.750	

3 - Les paysages -

Avec ceux de la Côte d'Azur et de Bretagne, ils sont les plus beaux de France. La montagne est en contact direct avec la mer à l'Ouest et toute proche à l'Est.

Ces paysages, comme toujours, sont fonction de l'histoire géologique. L'Ouest de la Corse est un vieux massif hercynien de granite, granulite et porphyres. Il ne faisait qu'un avec la Sardaigne, et sans doute aussi avec les massifs centraux alpins. Aplani, recouvert par les eaux, puis soulevé à l'époque alpine et agrandi d'une zone métamorphique à l'Est, il a basculé récemment, enoyant la vieille montagne à l'Ouest et créant les immenses golfes de Saint-Florent, Porto, Sagone, Ajaccio et Valinco et laissant apparaître cette plaine orientale lagunaire bordée de cordons littoraux.

Le centre de l'île est occupé par des massifs dépassant 2.000 mètres: Monte Cinto (2.707 mètres), Monte Rotondo (2.622 mètres), Monte Renoso (2.352 mètres), Incudine (2.128 mètres).

Le trait fondamental de la circulation est l'existence de la dépression centrale qui de Ponte Leccia, par Corte, aboutit au Col de Vizzavona et fait communiquer Ajaccio et Bastia. Ce sont les hauts cours du Golo et du Tavignano qui l'ont déblayée.

Les autres fleuves cours et rapides, souvent à sec pendant l'été, découpent la Corse en profondes vallées, aboutissant au fond des golfes.

La beauté et le charme de la Corse, comme au Liban ou sur la Côte Kabyle, comme sur la Côte d'Azur, c'est de trouver la montagne à quelques kilomètres ou dizaines de kilomètres de la mer.

Au-dessus des plaines, lorsqu'elles existent, on découvre toujours trois étages de végétation: le maquis, jusqu'à 600 mètres, avec la vigne, les orangers, la châtaigneraie, de 600 à 1.100 mètres, la prairie enfin avec bouquets de pins, hêtres disséminés. Dans les plus hauts sommets, les influences glaciaires sont nettement apparentes.

4 - La vie humaine -

La Corse est pauvre. Depuis un siècle elle se vide de ses habitants, dont plus de la moitié sont partis sur le continent, dans l'administration ou dans l'armée. Ils nourrissent tant bien que mal ceux qui sont restés et rêvent, de moins en moins il est vrai, de venir vieillir et mourir dans leur pays natal.

Ceux qui restent vivent de peu dans leurs villages, situés entre 200 et 1.000 mètres: quelques maigres cultures, quelques oliviers et figuiers, un peu de vigne peu rentable, et surtout des troupeaux de chèvres et moutons qui transhument. On vit chichement, on travaille très peu.

Cette île vit d'ailleurs en terrienne. Jamais elle n'a fréquenté les côtes. Les villages s'en écartent. On peut compter les ports. Elle n'avait rien à fournir à un trafic maritime, la plaine orientale était infestée par la malaria, et, bien souvent, la mer par les pirates. C'est ainsi qu'est né ce repliement de l'île sur elle-même, qui peut sans doute garder des traditions curieuses, mais qui ne peut conduire qu'à la ruine.

On compte beaucoup aujourd'hui sur les efforts de bonification agricole dans la plaine d'Aléria et de bonification touristique un peu partout.

Nous distinguerons 2 sous-secteurs :

- celui de l'Ouest, du Cap Corse à Solenzara
- celui de l'Est ou de la plaine.

II - L'ACTIVITE HUMAINE SUR LE LITTORAL OCCIDENTAL -

A.- Le travail -

1 - Les conditions générales sont très mauvaises: rien ou presque à exporter, à part un peu de vins et de fruits, tout à importer, mais avec un niveau de vie très bas. La Corse ne peut vivre que par l'argent qu'elle reçoit du continent.

2 - Les petites villes qui sont des ports sont très calmes.

L'île-Rousse compte 2.300 habitants. Son trafic maritime n'atteint pas 30.000 tonnes.

Calvi, bien que ne comptant que 3.000 habitants, est plus active. Elle reçoit des produits alimentaires, du matériel agricole, mais surtout c'est un important port de voyageurs: 164.000 personnes en 1970.

Ajaccio compte 42.000 habitants et c'est la capitale administrative. Son port a un trafic de 330.000 tonnes: denrées alimentaires et produits pétroliers aux entrées, articles manufacturés à la sortie. En 1970, le trafic voyageurs a été le second de Corse, après Bastia, avec 252.000 personnes. L'activité industrielle est très faible: 1100 personnes seulement sont occupées dans cette branche d'activité.

Propriano, Bonifacio, Porto-Vecchio sont de tout petits ports de commerce et de voyageurs.

Toute cette côte occidentale a très peu d'autres activités maritimes. Même la pêche est très faible: 600 tonnes de poissons à peine.

B.- En réalité, toute l'activité est déjà et sera de plus en plus tournée vers le tourisme.

1 - Conditions générales -

a) - Les paysages sont très beaux, plus beaux peut-être encore que ceux des Maures ou de la Côte d'Azur,

car le cadre est celui de la haute montagne. Au Sud - Est de Calvi, le Monte Cinto s'élève à 2.707 mètres et il n'est distant que de 20 kilomètres, c'est la même distance d'Ajaccio au Monte Renoso: 2.352 mètres.

Le littoral est découpé de golfes profonds qui sont autant de plans d'eau magnifiques.

Les profondeurs sont toutes proches: la courbe - 1.000 mètres passe à 7 kilomètres d'Ajaccio et les courants relativement faibles, sauf aux caps Corse et Pertusato, ne gênent pas la navigation.

Le seul point noir, ce sont les plages et les sables assez rares. Au total, cet immense littoral possède 45 kilomètres de plages seulement. Encore est-ce souvent des graviers que les torrents laissent à leur embouchure. Sur ces 45 kilomètres, la Balagne en compte 15 et la côte de Porto-Vecchio 10.

Par ses paysages, cette côte ne convient donc pas au tourisme de masse mais à un tourisme de choix et on ne le voit guère à l'heure actuelle.

b) - Le climat -

Nous avons vu plus haut ses caractéristiques générales. Elles sont éminemment favorables au tourisme balnéaire. La saison estivale sera excellente durant 5 mois, du 15 Mai au 15 Octobre. Elle pourra même commencer dès le 1er Mai et se terminer très tard en Novembre. Avec ses 10 jours de précipitations, Octobre est moins humide que Août à La Baule, d'autant plus que l'humidité de l'air à midi est de 52 et que l'insolation, avec plus de 200 heures, est encore très forte.

Rien n'empêche d'envisager une saison hivernale, car les maxima dépassent ceux de Nice entre Novembre et Mars, l'état hygrométrique de l'air n'atteint jamais 60 et les vents sont beaucoup plus faibles que sur la Côte d'Azur.

c) - Très doué par son climat et ses paysages, le littoral Corse l'est moins par sa situation. La Corse souffre d'une insuffisance dans la densité des relations avec le continent durant l'été, comme elle souffre d'une infrastructure touristique très faible. Pendant les mois de Juillet et d'Août on ne peut partir par bateau et par avion. Le fait d'un trafic purement saisonnier n'est pas une excuse. Les routes corses sont étroites, lentes, dangereuses et leur débit est très bas. Les hôtels sont peu nombreux, souvent sans confort. L'ensemble de la côte occidentale compte à peine 3.500 chambres d'hôtels, c'est moins que Cannes à elle seule.

2 - L'implantation touristique -

Pour la Corse, les chiffres que nous donnons sont à la fois approximatifs et aléatoires.

Possibilités d'hébergement actuelles sur la Côte occidentale :

Hôtels	9.000 personnes à la fois	18,7 %
Meublés, Villas et Villages	25.000 " " "	52 %
Campings	10.000 " " "	20,9 %
Divers	4.000 " " "	8,3 %
Total	48.000 " " "	100 %

Par rapport à l'ensemble du littoral français, il faut noter le pourcentage élevé de l'hôtellerie, normal si l'on considère que la Corse se comporte un peu comme un pays neuf. D'ailleurs, les 52 % de villas et meublés ne correspondent pas à la réalité puisque nous avons intégré certains villages de vacances, à Calvi en particulier. Le camping est le fait des jeunes, cependant il est réduit par suite des difficultés pour transporter les voitures.

3 - La localisation est simple, elle correspond au fond des golfes où se trouve un peu de sable.

a) - La presqu'île du Cap Corse ne peut donner lieu qu'à une implantation émiettée et dispersée à l'image du littoral.

b) - au Nord - Ouest, la côte de Balagne, entre le désert des Agriates et le Golfe de Porto, est de très loin la mieux douée par ses baies bordées de sable, son arrière-pays plein de charme avec sa verdure, ses cultures arbustives et ses vieux bourgs, son cadre magnifique enfin, avec à l'horizon le Monte Cinto et la forêt de Tartagine. C'est sans doute là l'une des plus belles régions touristiques de Corse et Calvi elle-même, avec sa vieille ville, ne manque pas d'attrait.

Calvi est d'ailleurs, dès aujourd'hui, la première ville touristique de Corse, avec Ajaccio.

c) - au Sud, le Golfe de Porto est l'un des plus beaux de Corse, avec ses calanques, mais surtout il est débloqué vers l'Est par la route du Col de Vergio qui lui permet d'accéder à la haute montagne et aux forêts d'Aitone et de Valdo-Niello.

d) - Le Golfe de Sagone dispose aussi de petites plages, mais il est plus isolé.

e) - La région d'Ajaccio est la plus connue par son rôle administratif et commercial, comme pour les souvenirs qu'elle évoque. Les sables sont assez rares, mais ils existent à Porticcio et Propriano. A l'intérieur, l'influence d'Ajaccio s'étend jusqu'au col de Vizzavona.

f) - La région de Porto-Vecchio -

De Propriano à Porto-Vecchio, les plages sont rares. Bonifacio est un petit port pittoresque, mais où les possibilités d'implantation sont faibles.

Par contre, les Golfes de Santa Giulia et surtout de Porto-Vecchio ont des plages magnifiques et des

plans d'eau superbes. La région aboutit aussi à l'une des plus belles zones intérieures avec les forêts de l'Ospedale, de Zonza, de Bavella et le Massif de l'Incudine.

III - L'ACTIVITE HUMAINE SUR LE LITTORAL ORIENTAL -

A. - Le travail -

Il se limite à Bastia.

Bastia a toujours été la ville la plus peuplée de Corse et son port le plus actif. La ville qui ne manque pas de couleur compte 50.000 habitants. Le trafic du port atteint 550.000 tonnes, surtout aux entrées: 425.000 tonnes de produits agricoles et alimentaires, pétrole, matériaux de construction, engrais, matériel agricole et divers articles manufacturés. Aux sorties, on a surtout des vins.

Bastia est aussi le premier port de voyageurs de Corse avec près de 350.000 personnes et le port de pêche le plus actif de toute l'île: 550 tonnes de poissons, d'une valeur de 5 millions de francs.

Cependant l'industrie est très peu active, guère plus qu'à Ajaccio. Elle n'emploie que 1.300 personnes.

B. - Les activités de loisirs : le tourisme -

C'est, là aussi, sur le tourisme que l'on compte pour donner un nouvel essor au littoral, plus sans doute que sur la mise en valeur agricole de la plaine qui se poursuit.

1. - Les conditions générales -

Elles sont semblables à celles de la côte occidentale en ce qui concerne la situation et le climat, mais bien différentes pour les paysages.

L'intérieur est la plaine, une plaine de comblement par les courants marins et les apports de fleuves comme le Golo et le Tavignano. Elle comprend nettement deux parties, celle du Sud de Bastia, avec l'Etang de Biguglia, et celle d'Aléria, avec les

étangs d'Urbino et de Diana. Entre les deux, les contreforts de la Castagniccia se rapprochent de la mer. Le littoral est régularisé ou en cours de régularisation. Ce n'est qu'une plage de plus de 80 kilomètres, bordée de beau sable, où la déclivité, entre 1 et 2 %, est idéale. La place ne manque pas et l'horizon, malgré la plaine continue à être la montagne.

On ne peut pas trouver mieux pour l'implantation du tourisme de masse.

2 - L'implantation -

Aujourd'hui il n'existe pratiquement rien en dehors de Bastia et de ses environs immédiats. Quelques hôtels, villages ou camps à Solenzara, Aléria, Cervione, Moriani et c'est à peu près tout.

Toute la mise en valeur est à réaliser.

- CONCLUSIONS GENERALES -

Après avoir considéré l'importance des différentes activités littorales françaises et leur localisation, il est nécessaire de soulever quelques problèmes.

Le premier est celui de la coexistence travail loisirs. Agriculture et loisirs-tourisme sont loin de s'opposer. Bien au contraire, l'activité rurale par sa siddémination, par l'absence de bruits, par les vastes espaces, est un support heureux des loisirs de l'homme. Ce sont d'ailleurs les zones les plus pauvres qui sont les plus favorables. A partir du moment où l'agriculture devient intensive, où les domaines sont jalousement clos, le touriste ne peut que voir la campagne sans la pénétrer. Il en est de même pour la pêche. Chaque hameau côtier a son petit port, il fait partie du paysage et le touriste aime fréquenter les quais. Même les ports importants gardent leur attrait. Il en est ainsi pour la plupart de ceux de la Bretagne, de la Vendée ou du Pays Basque. En France, il n'est guère que Boulogne, Dieppe, Lorient qui, parce qu'ils sont devenus industriels, n'attirent pas les touristes. Il en va tout autrement des grands ports commerciaux et industriels. On visite bien les installations de Marseille ou du Havre mais il ne viendrait à l'idée de personne de s'installer là pendant ses moments de loisirs. Non seulement la vue des usines, des réservoirs et cheminées n'est pas agréable mais la pollution de l'eau et de l'air est répulsive. Et si elle l'est pour la vie du travail, elle l'est plus encore pour la vie des loisirs.

Cependant, sur le littoral français, l'implantation des activités de loisir et celle de l'industrie ne sont pas concurrentes. Les ports et l'industrie se sont installés soit dans les estuaires, comme à Fécamp, Rouen, Nantes, Saint-Nazaire, Bordeaux, Bayonne, soit dans des plaines humides comme à Fos, où la villégiature ne pouvait se fixer. Les exceptions sont très rares et

Dunkerque est l'une d'elles, mais le Nord n'attire guère le tourisme aujourd'hui.

Le deuxième problème est celui de l'espace disponible. En dehors des estuaires et des embouchures de rivières, l'industrie n'existe guère sur le littoral. En tout, l'espace occupé face à la mer ne dépasse guère une cinquantaine de kilomètres. C'est insignifiant pour un littoral purement marin, qui en compte plus de 5.000! Il n'existe donc pas de problème spécial pour le commerce et l'industrie dans le présent et même dans un futur éloigné. En ce qui concerne les loisirs, la situation est un peu différente. Nous avons assisté à la prise de possession du littoral par les activités de loisirs et le mouvement n'est pas prêt de s'arrêter. Cependant, aujourd'hui, on peut évaluer au tiers les possibilités utilisées, même en se bornant à une occupation purement côtière comme c'est le cas presque partout. Le littoral français pourrait facilement accueillir une dizaine de millions de touristes à la fois, beaucoup plus en envisageant une occupation en profondeur. Il n'est donc pas prêt d'être saturé et c'est l'une des grandes chances de la France.