

Invention et création de lieux touristiques dans la dynamique de la diffusion urbaine littorale, au nord de la Costa del Azahar

Jean Rieucan

Volume 46, numéro 127, 2002

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/023018ar>

DOI : <https://doi.org/10.7202/023018ar>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

Département de géographie de l'Université Laval

ISSN

0007-9766 (imprimé)

1708-8968 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer cet article

Rieucan, J. (2002). Invention et création de lieux touristiques dans la dynamique de la diffusion urbaine littorale, au nord de la Costa del Azahar. *Cahiers de géographie du Québec*, 46(127), 25–48.
<https://doi.org/10.7202/023018ar>

Résumé de l'article

Les « villes-stations » de Benicasim et d'Oropesa del Mar sont situées dans le nord de la Costa del Azahar. La première constitue un lieu touristique « inventé » au début du XXe siècle par des familles bourgeoises de Valence, puis redécouvert à la fin du siècle par les principaux décideurs de la classe politique et des milieux d'affaires de la capitale, Madrid. La seconde est une station balnéaire créée en 1960 pour le tourisme populaire. Dans ces deux stations, le tourisme de masse a provoqué l'envahissement du littoral, fondé sur le système du *sol y playa*. Depuis un siècle, on constate un dédoublement urbain (bourg rural/ foyer balnéaire) et une croissance urbaine par alignement des immeubles en front de mer. La contiguïté spatiale entre stations balnéaires et villes littorales crée aujourd'hui un véritable continuum côtier urbanisé. Ce phénomène tend à l'uniformisation des paysages littoraux et provoque une densification de l'espace côtier qui gagne de plus en plus l'arrière-pays.

Invention et création de lieux touristiques dans la dynamique de la diffusion urbaine littorale, au nord de la Costa del Azahar

Jean Rieucan

UMR-ESPACE, CNRS 6012

Université Montpellier-III

jean.rieucan@univ-montp3.fr

Résumé

Les « villes-stations » de Benicasim et d'Oropesa del Mar sont situées dans le nord de la Costa del Azahar. La première constitue un lieu touristique « inventé » au début du XX^e siècle par des familles bourgeoises de Valence, puis redécouvert à la fin du siècle par les principaux décideurs de la classe politique et des milieux d'affaires de la capitale, Madrid. La seconde est une station balnéaire créée en 1960 pour le tourisme populaire. Dans ces deux stations, le tourisme de masse a provoqué l'envahissement du littoral, fondé sur le système du *sol y playa*. Depuis un siècle, on constate un dédoublement urbain (bourg rural/foyer balnéaire) et une croissance urbaine par alignement des immeubles en front de mer. La contiguïté spatiale entre stations balnéaires et villes littorales crée aujourd'hui un véritable continuum côtier urbanisé. Ce phénomène tend à l'uniformisation des paysages littoraux et provoque une densification de l'espace côtier qui gagne de plus en plus l'arrière-pays.

Mots-clés : tourisme de masse, lieu de villégiature estivale, haute société, lieu touristique réinventé, dédoublement urbain bourg rural/foyer balnéaire, diffusion urbaine littorale, corridor urbain sub-littoral, Costa del Azahar.

Abstract

Design and Creation of Tourist Areas in the Dynamics of Seaside Urban Expansion in the Twentieth Century, in the North of Costa del Azahar

The resort cities of Benicasim and Oropesa del Mar are located in the northern part of Costa del Azahar. The former is a tourist destination that was "invented" by well-to-do families in Valencia at the beginning of the 20th century. It was then rediscovered late in the century for summer vacationing by the major political decision-makers in Madrid. In both resort towns the popular tourist industry of the 1960s triggered a large-scale flow of tourists to the seaside based on the *sol y playa* system. For the past century this industry has brought about an urban sprawling of rural boroughs-located further inland-towards the seaboard. This cumulative urban development of the rural boroughs runs parallel to that of the seaside resorts with their rows of buildings lining the waterfront. With the filling in of spaces between seaside resorts and coastal cities a true urban coastal continuum has emerged.

Key Words: popular tourist activities, summer vacationing, high society, "reinvented" tourist areas, urban split between rural boroughs and sea-resorts, coastal urban development, sub-coastal urban corridor, Costa del Azahar

INTRODUCTION

La zone étirée depuis Castellón de la Plana, au sud-ouest, jusqu'à Oropesa del Mar, au nord-est, constitue un vaste périmètre urbain, structuré sous la forme d'un continuum littoral « touristifié et urbanisé », associant d'une part une agglomération littorale, d'autre part, une ville côtière émergente.

Les « villes-stations¹ » littorales de Oropesa del Mar et Benicasim, situées sur la Costa del Azahar (de la fleur d'oranger), dans la province de Castellón, bordent une étroite plaine côtière structurée autour d'un corridor urbain littoral commandé au plan local par Castellón et métropolisé à l'échelon supérieur par Valence, troisième ville espagnole (figure 1). Si cet espace touristique apparaît relativement moins urbanisé, entre Castellón de la Plana au sud et Benicarló au nord, que l'ensemble de l'Arc méditerranéen espagnol, il participe néanmoins de l'hyper-littoralisation touristique de l'Espagne méditerranéenne. Les communes côtières concentrent, dans la Communauté valencienne, 85 % de la capacité hôtelière régionale (93, 6 % des places d'hôtel, 65 % des places dans les pensions).

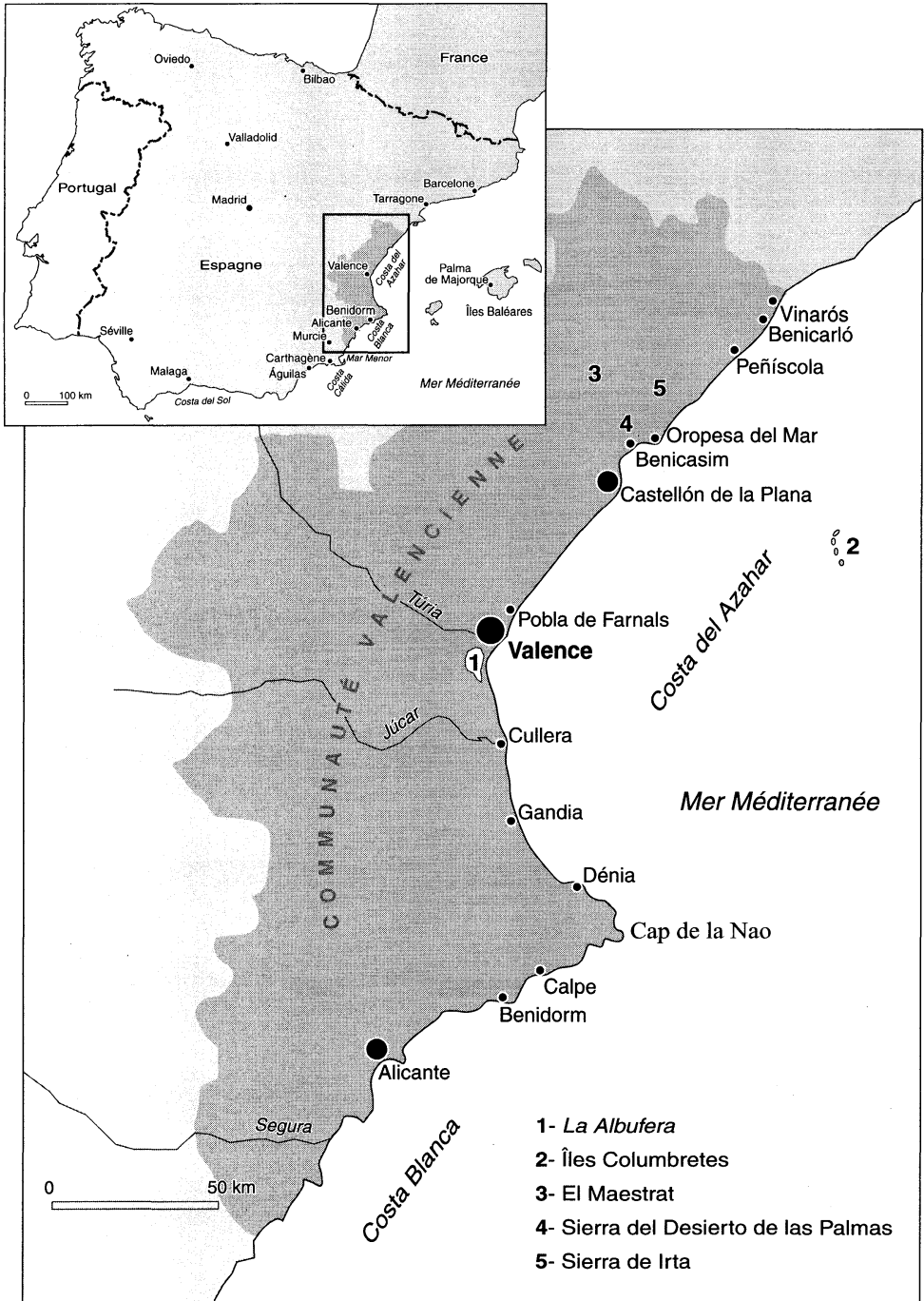
Dans un premier temps, il s'agit d'analyser pourquoi et comment Benicasim et Oropesa del Mar, deux lieux touristiques distants de cinq kilomètres, voient leurs paysages urbains s'uniformiser à l'orée du XXI^e siècle. Les deux stations ont des origines différentes : Benicasim est un lieu touristique inventé à la charnière du XIX^e et du XX^e siècle, par la bourgeoisie valencienne et madrilène; Oropesa del Mar est une station balnéaire créée, en 1960, pour le tourisme populaire. Comment ces deux stations, traditionnellement hôtes de personnalités célèbres (Tito pendant la guerre civile espagnole à Benicasim) jouissent-elles, depuis 1990, d'une sorte de réinvention ou de redécouverte touristique, sur le site des Platgetes², par la construction de villas de luxe occupées par le patronat de l'industrie régionale et une frange de la classe politique madrilène?

Par quels moyens ces stations littorales, n'ayant pas fait l'objet d'un aménagement planifié dans les années 1960, moins spécialisées dans l'accueil d'Européens du nord (résidents permanents actifs et retraités) que les côtes méridionales de l'Espagne (zone de Alicante-Calpe-Benidorm), tentent-elles d'améliorer le système *sol y playa* (soleil et plage)? Comment ces foyers balnéaires, affectés par une baisse des flux touristiques en provenance d'Allemagne et de France, profitent-ils de l'augmentation de la fréquentation des touristes nationaux et tentent-ils de capter, puis de pérenniser la venue des touristes originaires d'Europe centrale (Tchèques, Hongrois, Polonais)?

Ensuite, par quel biais le tourisme de plage (*turismo de playa*), fondement de l'organisation spatiale de véritables « stations-plages » (Playa de Gandia, Dénia), se complexifie-t-il en raison de l'aménagement de ports de plaisance, par la greffe de complexes touristiques intégrés (Oropesa del Mar), accentuant la dégradation du milieu naturel, en particulier du *marjal* (zone basse et marécageuse), débouchant sur la constitution de stations polynucléaires en chapelet?

De quelle manière, enfin, la récurrence des processus d'invention/réinvention de lieux touristiques au cours du XX^e siècle, combinés, à la charnière entre le XX^e et le XXI^e siècle, à la mise en place d'une phase post-touristique caractérisée par le phénomène des villes côtières émergentes, contribuent-ils à soutenir la dynamique de la diffusion urbaine littorale au nord de la Costa del Azahar?

Figure 1 Villes et stations touristiques des costas Blanca et del Azahar



D'après Jean Rieucau, 2001.

LA COSTA DEL AZAHAR : UN CORRIDOR URBAIN QUI SE LITTORALISE

UN CORRIDOR SUB-LITTORAL

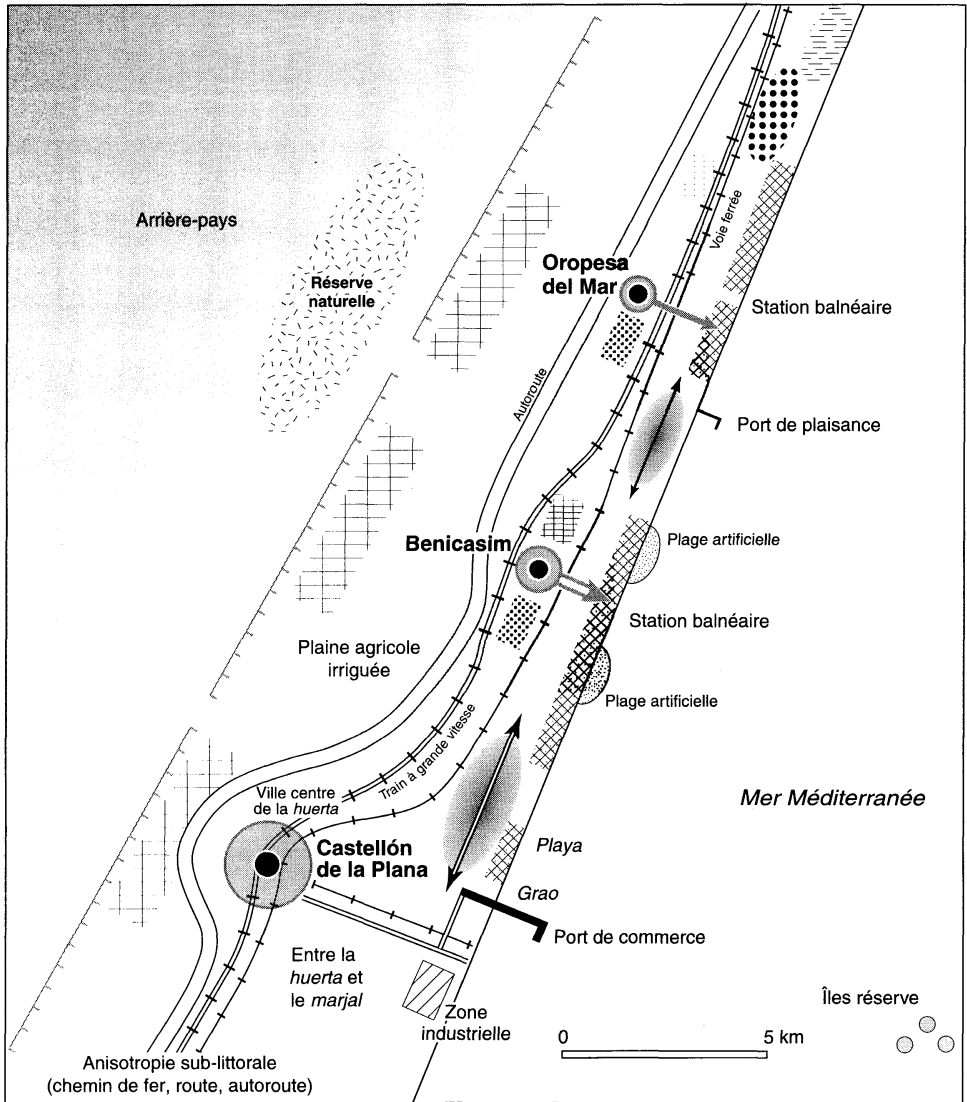
La Communauté valencienne comprend trois provinces : du nord au sud, celles de Castellón de la Plana, de Valence et d'Alicante. Dans le système des *costas*, le cœur de cette région est occupé par la Costa del Azahar (depuis Vinarós au nord jusqu'au cap de la Nao au sud, bien que Dénia affiche déjà son appartenance à la Costa Blanca). La Costa Blanca s'étend du cap de la Nao jusqu'au nord du Mar Menor, à partir duquel elle est relayée par la Costa Cálida qui se termine à Águilas (figure 1). Cette unité régionale déploie une étroite frange littorale, parfois fortement dilatée (plaine de Valence) qui juxtapose l'agriculture irriguée la plus intensive du pays (Humbert, 1992), dominée par les orangeries (*Costa de las Naranjas*), marquée par d'envahissantes digitations urbaines, enfin, un littoral fortement « touristifié », mais dépourvu des plus grandes stations de la côte méditerranéenne espagnole.

La Costa del Azahar s'inscrit dans l'Arc méditerranéen espagnol qui s'étend de la frontière française au détroit de Gibraltar (Garcia-Tornel, 1994), portant une population de 13 millions d'habitants (soit environ le tiers du total national) pouvant être multipliée par deux en saison estivale. Cet arc (*corredor mediterráneo*) est généralement considéré comme un espace désarticulé (*op. cit.*), marqué par un fort développement de son produit intérieur brut, mais affecté d'importantes inégalités spatiales : discontinuités dans le système des transports, dans le réseau urbain, fort gradient et décalage entre un littoral actif et surpeuplé et un intérieur en déclin rapide. Cet arc est également marqué par de fortes densités de population, par l'importance des infrastructures liées au transport routier (autoroute A7-E15, route nationale 340), par l'intensité des trafics (routier, autoroutier, ferroviaire), par la dynamique urbaine. En effet, ce corridor sub-littoral (figure 2) présente une structure linéaire faisant apparaître des niveaux de revenus par habitant, dans les communes proches du littoral et des grandes infrastructures de transport, très supérieurs à ceux des communes de l'intérieur, atteignant pour les provinces de Castellón et de Valence des différences supérieures à 300 % (*op. cit.*). La conurbation côtière de Barcelone, l'aire métropolitaine de Valence, le chapelet de villes étiré de Benidorm à Murcie-Carthagène et l'entité urbaine littorale de Malaga constituent les maillons principaux de cet axe. Le secteur septentrional est beaucoup plus homogène. Le sud de la province de Tarragone et celle de Castellón, au sein de laquelle se localisent les deux « villes-stations » étudiées, manquent de potentiel démographique et de dynamique urbaine (*op. cit.*).

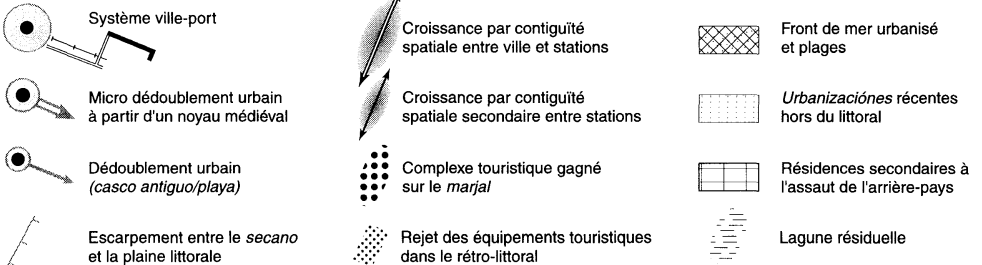
LE TOURISME SUR LA COSTA DEL AZAHAR

La place du tourisme dans l'économie de la Communauté valencienne atteint 12 % du PIB régional (20 % du PIB dans la province d'Alicante), positionnant cet ensemble régional à la cinquième place des régions touristiques en Espagne, derrière les îles Baléares, les îles Canaries, l'Andalousie, la Catalogne. Cet espace régional se caractérise par un fort déséquilibre littoral/intérieur dans la capacité d'accueil. Les places offertes dans les hôtels se concentrent à 93,6 % sur le littoral et à 65 % pour l'hébergement en pension (Agencia Valenciana del Turismo, 1998). Les touristes étrangers, dans leur fréquentation des sites, en 1999, renforcent cette dissymétrie : 87 % choisissent le littoral, seulement 13 % l'arrière-pays.

Figure 2 Organisation du corridor urbain et du littoral touristique de Castellón de la Plana à Oropesa del Mar



D'après Jean Rieucou, 2001.



Un second déséquilibre dans l'économie touristique oppose la partie nord et la partie méridionale de la Communauté valencienne, en raison du poids considérable de la station de Benidorm (43 % des places d'hôtel de l'ensemble de la Communauté valencienne). L'offre d'accueil réside principalement dans les appartements touristiques (*apartamentos turísticos*) : 44,7 % en 1997, 27,3 % dans les hôtels, 16 % dans les terrains de camping. D'autre part, sur le littoral de la Costa del Azahar, la part des touristes étrangers ne cesse de décroître : 36 % en 1986, 30 % en 1990, 26,8 % en 1998. La clientèle espagnole représente 73,2 % des fréquentations en 1998 (66,9 % de la fréquentation hôtelière) (*op. cit.*).

Cette côte a été marquée par l'évolution d'un tourisme étranger (classes populaires et moyennes) vers un tourisme espagnol, d'origine nationale (Madrid), régionale, voire locale (Castellón de la Plana, Valence), pour ces dernières largement fondé sur l'acquisition de résidences secondaires par les classes moyennes, mais pouvant également participer d'un tourisme social (comités d'entreprise à Benicasim).

Le littoral touristique de la Costa del Azahar déploie, de manière très régulièrement répétée dans l'espace, le binôme bourg rural / foyer balnéaire.

UN CONTINUUM LITTORAL TOURISTIFIÉ ET URBANISÉ

Nombre de binômes *núcleo interior/núcleo costero*³, tout en conservant, pour l'antenne balnéaire, des héritages de leur structure antérieure de station *stricto sensu*, entrent dans une phase de « maturité urbaine ». Le développement du tourisme dans les bourgs côtiers a pris une telle ampleur que l'urbanisation et le développement urbain leur doivent l'essentiel de leur activité, au point que certains géographes espagnols soutiennent l'idée que l'apparition de la fonction touristique ne s'est pas bornée à transformer ces vieux villages mais a créé, « fait naître une ville neuve, nouvelle » (Arroyo Illera, 1980). Une mutation, en une trentaine d'années, s'est produite, d'un milieu rural vers un milieu urbain.

Le développement de l'activité touristique a attiré de nouveaux groupes sociaux, contribuant à modifier la structure de la population active, caractérisée par un très net recul du secteur primaire (baisse de 30 % dans certaines communes telle Cullera), au profit principalement du secteur tertiaire. À Benicasim, sur un total de 2430 actifs en 1990 (soit une progression de 65 % par rapport à 1981), la population active employée dans les services représente 60 % du total, contre 33,5 % dans le secteur secondaire et seulement 6 % dans le primaire. Cette nouvelle société est marquée par un très fort accroissement de son revenu familial (actuellement à la première place de la province de Castellón). En 1983, par rapport à l'indice 100 en 1975, le revenu familial à Benicasim se situait à l'indice 1000, contre l'indice 351 pour la province de Castellón et 378 pour la Communauté valencienne (Comunidad Valenciana, 1987).

La commune de Benicasim connaît une croissance régulière de sa population permanente : 2735 habitants en 1970, 6565 en 1990, 9037 en 1995, 9913 en 1996 et 13 116 en 2000. Le bourg ancien constitue le centre tertiaire et culturel de la commune. Le *casco antiguo* (vieille ville), concentrant 4137 habitants (31,5 % du total) en 2000, rassemble les installations médicales, les établissements scolaires (collège public, privé), les lieux culturels (théâtre, maison de la culture, cinémas), les équipements sportifs fonctionnant toute l'année (vélodrome), la gare de chemin de fer. Le bourg (*núcleo principal*) constitue la « ville permanente », également qualifiée

de « *zona viva* ». En basse saison, la vie pérenne des villes-stations se replie majoritairement sur ce qui est encore appelé, mais à tort, le *pueblo* (village), la *playa* ou *núcleo secundario* (noyau urbain secondaire), constituant le quartier saisonnier. La très grande proximité du bourg du front de mer, la structure urbaine linéaire de la ville estivale (*ciudad veraniega*), allongée en un front d'immeubles d'une longueur de six kilomètres parallèle aux plages, tendent à reporter une grande partie de l'activité permanente de la commune sur le centre historique. Néanmoins, en basse saison, le nouveau *paseo marítimo* est le siège d'une animation au dynamisme croissant ainsi que d'une activité commerciale pérenne (marchands de journaux, coiffeurs, restaurants, petits supermarchés...) et sert de lieu de promenade aux habitants de Benicasim.

La diffusion de la ville provoque l'extension de vastes périmètres urbains qui englobent, en 2001, certaines stations balnéaires. Ces zones urbaines deviennent le siège d'interrelations intenses entre villes sub-littorales et stations côtières. Sur le continuum littoral « touristique » et urbanisé, existent en premier lieu des communes bicéphales telles Cullera et Gandia, qui ne dépendent pas uniquement du tourisme et qui occupent une place importante dans la hiérarchie urbaine de la province valencienne. Elles se composent de deux noyaux distincts, séparés de 2 à 3 kilomètres.

Gandia est édiflée dans les terres, en bordure du río Serpis, reliée par une urbanisation linéaire de part et d'autre du fleuve jusqu'au Grau de Gandia et la Playa de Gandia. La municipalité favorise l'urbanisation entre la ville et son quartier balnéaire (quatre lignes d'immeubles parallèles au front de mer) et tente d'égaliser le coût des logements entre le centre historique et la *playa*, par des incitations fiscales consenties aux propriétaires loueurs, par une pénalisation des acteurs (restaurateurs, hôteliers, établissements sportifs) qui ne fonctionnent pas toute l'année. Cependant, la ville manque de lits d'hôtels (13 000 lits sur une capacité d'accueil globale de 80 000 lits) et souhaite promouvoir une meilleure utilisation des résidences secondaires de la Playa de Gandia.

La municipalité, afin de rapprocher le fonctionnement de la « ville permanente » de celui de la « ville saisonnière », souhaite développer une complémentarité, dans l'occupation du *núcleo turístico*, entre la saisonnalité touristique estivale et l'année universitaire, grâce à l'implantation d'une université dans l'antenne balnéaire (Escola Universitaria de Gandia). Les responsables locaux cherchent également à capter le marché sportif de l'Europe du nord-ouest, afin de dynamiser la fréquentation hivernale de la *playa*, par le développement du cyclisme, de l'athlétisme, du football, en particulier pour attirer certains clubs allemands durant la trêve hivernale de leur championnat (*bundesliga*).

Afin d'améliorer la fréquentation aux intersaisons, à l'instar d'Oropesa del Mar, les acteurs du tourisme cherchent à attirer les consommateurs des pays d'Europe centrale (Tchéquie, Pologne et même Russie). Ces efforts envers les touristes des pays d'Europe centrale sont rendus nécessaires, compte tenu de la baisse de la demande étrangère en provenance de l'Europe du nord-ouest. D'autre part, Gandia devient largement une des « plages de Madrid » (Obiol Menero, 1998) (la clientèle de l'aire métropolitaine de la capitale espagnole représentant 54 % de la fréquentation).

D'autres stations balnéaires sont devenues des « villes-stations » : Benicasim, Vinarós, Benicarló. Ces deux dernières se sont imposées dans la hiérarchie urbaine du nord de la Costa del Azahar, pour des raisons historiques, mais principalement grâce à l'étoffement de certains services et activités : enseignement, encadrement

sanitaire, vie culturelle toute l'année, création de zones d'activités économiques. La population permanente s'accroît, en particulier grâce à l'installation de résidents provenant de l'Union Européenne (retraités, mais également actifs). Enfin, d'autres formes urbaines balnéaires ont été créées *ex nihilo*, phénomène assez rare sur les littoraux méditerranéens espagnols dans les années 1960, telle la Playa de la Pobra de Farnals, au nord de Valence.

Globalement, la Costa del Azahar devient un continuum littoral à forte empreinte touristique, largement urbanisé. La mise en place du corridor urbain sub-côtier, qui fonctionne en forte symbiose avec le continuum littoral touristique et urbanisé, pose le problème plus général de l'occupation humaine des rivages du bassin méditerranéen au cours de l'histoire.

LIEU TOURISTIQUE, INVENTÉ PAR LA BOURGEOISIE À BENICASIM, CRÉÉ PAR LE TOURISME DE MASSE À OROPESA DEL MAR

À l'instar de l'ensemble des côtes basses méditerranéennes, l'occupation humaine s'est faite en retrait du littoral (Humbert, 1992). Sur le pourtour de la Méditerranée, le rôle des villages ruraux situés en arrière du littoral oriente l'évolution économique des côtes voisines (Braudel, 1990). Les villages d'en haut ou de l'intérieur des terres commandent des groupements humains situés sur le liseré côtier, le village maritime étant de date plus récente.

LA DUALITÉ INVENTION/CRÉATION D'UN LIEU TOURISTIQUE

L'apparition du tourisme est liée à l'installation d'une nouvelle société postérieure au siècle des Lumières et contemporaine de la révolution industrielle (Knafou, 1992). Une partie de la société met en place de nouveaux regards et désirs donnant un sens différent à l'espace, un rapport renouvelé à certains territoires qui vont permettre de façonner de nouveaux lieux.

L'invention d'un lieu touristique consiste en une nouvelle lecture d'un territoire débouchant sur un détournement de l'utilisation dominante, préexistante, de celui-ci (*op. cit.*). Le lieu touristique inventé est repéré, puis choisi par une classe sociale (aristocratie, bourgeoisie), parce qu'il permet de renouer des liens avec une civilisation passée, pour son impact esthétique, sa beauté paysagère, pour son site, son climat. L'inventeur est généralement un personnage célèbre ou bien quelques grandes familles aristocratiques dès la moitié du XVIII^e siècle, des familles bourgeoises à partir de 1850. Dans une deuxième phase, la mise en tourisme des espaces promus s'effectue par la création d'un lieu de séjour : la station (Duhamel et Sacareau, 1998). L'urbanisme y fait cohabiter un établissement de bains, des hôtels, un casino et des villas.

L'aménagement d'un lieu touristique repose sur des principes radicalement différents et s'oppose largement au concept d'invention. En effet, les foyers touristiques créés à partir des années 1960 déploient des espaces normalisés, interchangeable par la similitude des aménagements nécessaires aux activités ludiques et récréatives qui s'y déroulent. La notion d'aménagement d'un espace de loisir renvoie aux processus de « touristification » massive. L'émergence de nouveaux espaces touristiques participe d'aménagements programmés (littoral du Languedoc-Roussillon) ou d'une urbanisation spontanée (littoral méditerranéen espagnol). Les

stations touristiques dépourvues d'habitat pré-touristique se caractérisent par un espace surajouté en marge d'un territoire existant. Elles tentent, dans un premier temps, de s'appuyer sur un pôle touristique proche, inventé par une bourgeoisie urbaine au XIX^e siècle, puis s'attachent, dans un deuxième temps, à donner un sens à leurs territoires, à construire une mémoire spatiale, et cherchent à s'intégrer dans leur région, en particulier par le biais de l'intercommunalité (Rieucan, 2000a).

LA NOUVELLE ÉLITE BOURGEOISE ET LES VILLAS DE LA PLAYA VORAMAR À BENICASIM

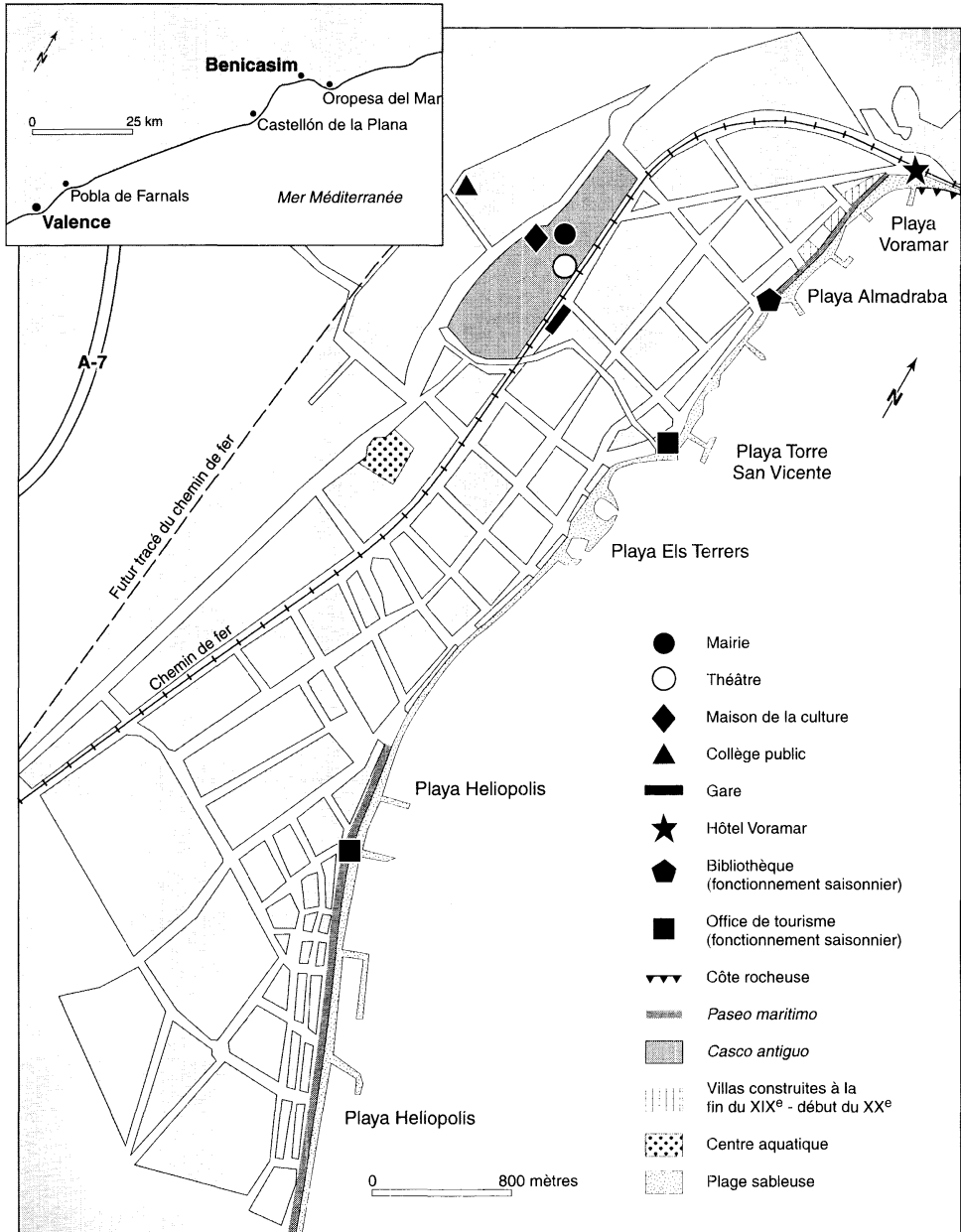
Benicasim (7 km de linéaire côtier) (figure 3) jouit d'une situation d'abri, protégé des vents par la sierra del Desierto de Las Palmas, petit chaînon côtier culminant à 728 mètres situé au nord-ouest, précédé, dans l'arrière-pays, par El Maestrat, qui s'élève à 1200 mètres. Dans la ville-station, la température moyenne annuelle se situe à 17°C, faisant alterner un hiver doux, un été tempéré par les brises marines, globalement marqué sur l'ensemble de l'année par un régime régulier de vents d'est (*Levante*), et des précipitations faibles de 400 mm par an, actives aux intersaisons. L'attractivité du littoral de la région de Castellón de la Plana sur la clientèle madrilène réside, dès le début du siècle, dans la douceur du climat ainsi que dans la relative modération de la chaleur estivale comparée aux zones côtières situées au sud du cap de la Nao. Le littoral de la région de Valence est plus proche que celui de l'Atlantique pour les Madrilènes, à cause de la ligne de chemin de fer à travers la Mancha, en particulier grâce au train moderne *Alaris*, mais principalement aujourd'hui en raison de la construction de l'autoroute N III-E 901 reliant la capitale espagnole à Valence.

Jusqu'à la moitié du XIX^e siècle, l'aristocratie pratiquait la villégiature. À partir de 1850, la nouvelle élite bourgeoise, présente dans l'administration et dans l'industrie, constitue la première catégorie sociale à disposer de temps libre, de vacances. Au cours du XIX^e siècle, les stations touristiques associent plusieurs types de constructions : hôtels, palaces, mais également villas, vastes maisons particulières (Duhamel et Sacareau, 1998) dans lesquelles les familles bourgeoises issues de l'ère industrielle peuvent séjourner en saison estivale (*veranear*) entourées de leur domesticité.

L'intérêt pour la côte parmi les populations valenciennes de l'intérieur des terres survient à la fin du XIX^e siècle, sous la forme d'excursions permettant un aller-retour dans la journée. Puis, vient le temps de la construction des baraques de bois sur le lido; enfin, des résidences secondaires en dur seront construites (Miranda Montero, 1985). Dans certaines villes comme Gandia, la construction du port, à la toute fin du XIX^e siècle, fournit au bourg rural une nouvelle impulsion. Cette antenne portuaire, rapidement structurée en quartier, acquiert une forme d'urbanité avec le début du développement touristique (*op. cit.*).

La construction du chemin de fer modifie la distance des grandes villes régionales et de la capitale par rapport à ce littoral. Sur la Costa del Azahar, à Benicasim en particulier, les familles de la bourgeoisie édifient villas et hôtels afin de profiter du spectacle et de la contemplation de la mer aux abords d'une côte rocheuse et afin de passer l'été en bord de mer. Bien que tardive dans son émergence, Benicasim constitue une station de la deuxième génération (Baron-Yelles, 1998) de type bourgeois. Dans la province de Castellón de la Plana, le tracé du chemin de fer⁴, en bord de mer, joue un rôle majeur dans l'essor du tourisme littoral. La construction de la voie ferrée,

Figure 3 Benicasim : micro-dédoulement urbain, alignement en front de mer



D'après Jean Rieucou, 2001.

dans les années 1870, dans des communes telle Benicasim, coïncide avec le lancement du tourisme par quelques familles bourgeoises. Sur cette côte comme ailleurs en Europe, le rôle des ingénieurs des chemins de fer est déterminant dans l'achat de terrains à bâtir et dans l'édification des villas initiales. Ainsi, la première villa construite en front de mer, la villa Pilar, appartient à l'ingénieur chargé de

l'aménagement de la voie de chemin de fer, D. Joaquín Coloma, et à son épouse doña Pilar Fortis Mas. Ensuite, sont édifiées les principales villas : villa Victoria, villa Teresa. À proximité, est bâti le premier hôtel, l'hôtel Voramar (*voramar* signifiant « près de la mer » en valencien).

Le site retenu pour ces constructions s'établit au contact d'une ample plage sableuse, la playa Voramar (figure 3) et de la côte rocheuse en direction de Oropesa del Mar à l'est. Ensuite, plusieurs familles bourgeoises, de grands propriétaires terriens de la région valencienne, font construire des villas estivales (*residencia veraniega* ou *casa de verano*), entre la voie de chemin de fer et le front de mer. L'inventaire communal de 1887 utilise pour la première fois le terme de *villa*, au nombre de deux. La construction de vastes maisons individuelles s'accélère pour atteindre 43 villas en 1900, dont 19 comportent deux étages, ce qui permet aux autorités communales de qualifier la *playa* de Benicasim de noyau estival (*núcleo veraniego*).

En 1906, Benicasim est surnommé le « Biarritz du Levant », pour les mondanités proposées dans les hôtels particuliers et dans les villas. Biarritz et San Sebastián, son pendant côté espagnol, constituent des références que l'on imite. Ses demeures y sont la propriété de rentiers, de membres de professions libérales (34 appartiennent à des familles de Castellón de la Plana, 6 à des familles de Valence). Plusieurs villas, en 2001, seront sauvegardées pour leur valeur architecturale et acquises par les collectivités territoriales (mairie), pour la Villa del Mar par l'université Jaime-1 de Castellón, ou seront transformées en restaurants. Elles constituent un « patrimoine touristique » et témoignent des prémices de la mise en tourisme du site. En revanche, le *casco antiguo* forme le « patrimoine identitaire » de la commune.

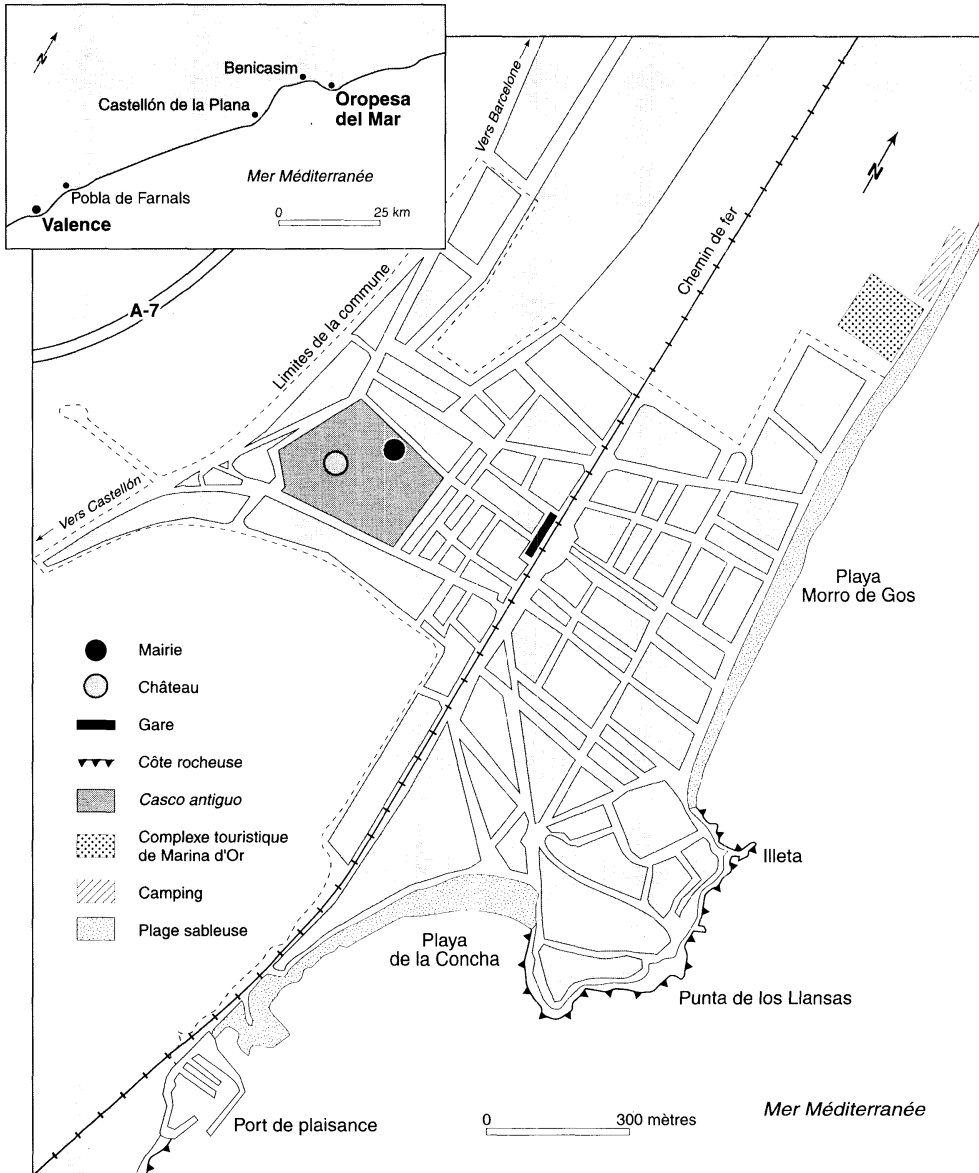
L'idée de quartier des villas s'impose, pour la municipalité, à partir de 1910. La notoriété de cette station balnéaire n'est pas étrangère au séjour de Tito pendant la guerre civile espagnole, hébergé dans l'Hôtel Voramar construit en 1933, puis converti en hôpital des Brigades Internationales. Cet hôtel renommé jouxte l'une des principales promenades maritimes de la station : le Paseo marítimo Pilar Coloma. En 1940, on dénombre 123 villas (Quereda Sala, 1979). Jusque dans les années 1960, ces vastes maisons bourgeoises constituent les seules marques d'une relation ludique et récréative avec le littoral. L'invention bourgeoise de ce foyer balnéaire constitue une phase pré-touristique, très antérieure à la « touristification » massive des années 1960.

Benicasim et Oropesa del Mar connaissent, entre 1960 et 1970, une transformation radicale de leurs activités et de leurs paysages avec l'envahissement du littoral par le tourisme. À l'intérieur d'une même fonction, le tourisme, les acteurs, les activités récréatives, les consommateurs eux-mêmes (les touristes), les modes d'organisation de l'espace, ont profondément changé de contenu et de nature.

OROPESA DEL MAR, LIEU TOURISTIQUE CRÉÉ PAR LE TOURISME DE MASSE

L'ouverture au tourisme à Oropesa (10 km de linéaire côtier) s'effectue selon un modèle économique populaire, dépourvu de construction de villas par des familles bourgeoises (on compte seulement une villa en 1940). Deux facteurs ont localement retardé l'essor du balnéarisme : d'une part, la présence d'une lagune (*albufera*⁵) située au nord-est de la playa Morro de Gos (figure 4), d'autre part, la proximité de Castellón de la Plana avantageant Benicasim en tant qu'aire résidentielle par rapport à la grande ville.

Figure 4 Oropesa : du dédoublement village rural-foyer balnéaire à la station polynucléaire



D'après Jean Rieucou, 2001.

Le premier hôtel est construit à Oropesa del Mar en 1950. La fréquentation de la station s'accélère à partir de 1958. Le premier site touristique se localise sur la côte rocheuse, au lieu-dit les Platgetes de Bellver. La clientèle est composée de Français, d'Allemands, de 48 % de Madrilènes. Dans un premier temps, au cours de la décennie 1950-1960, la population touristique repose sur des milieux sociaux aisés (professions libérales, banquiers, professions médicales) (López Olivares, 1983).

L'envahissement touristique se produit dans les années 1970, durant lesquelles le *Plan General de Ordenación Urbana* (1972) tente de conserver l'aspect moyenâgeux des rues et la présence de nombreux artisans dans le *casco viejo* (vieille ville) et de protéger la côte sableuse dans la partie orientale de la commune. Une révision de ce plan intervient en 1980. On compte, en 1961, seulement 179 lits d'hôtel, puis 1316 en 1982 et 1785 places de camping. La fréquentation de ce foyer balnéaire se concentre sur quatre mois, de juin à septembre. La station se compose de trois pôles urbains (figure 4) : un ensemble de tours d'appartements, parallèles à la playa de la Concha, une anse sableuse, appellation donnée par comparaison avec la Concha de San Sebastián au Pays Basque; le complexe touristique de Marina d'Or au nord-est; le *casco antiguo*, beaucoup moins équipé en services tertiaires et à l'animation moindre que celui de Benicasim. Depuis les années 1980, la part des touristes nationaux (Madrilènes, Catalans, Valenciens, Aragonais) occupe une place croissante.

Oropesa compte 2319 habitants en 1991 (2580 en 2000), 57,6 % de la population active travaille dans les services largement dominés par les emplois touristiques, 24 % dans le bâtiment et les travaux publics, 9,8 % dans l'industrie, 8,5 % dans l'agriculture. Néanmoins, dans cette commune de 26,4 km² (36,1 km² pour Benicasim), la part des terres agricoles, en 1997, s'élève à 23,9 % de sa superficie (19,7 % à Benicasim), les espaces boisés à 50 % (50,9 % à Benicasim). L'urbanisation de la partie nord-est de la commune se heurte à la stagnation des eaux dans l'*Albufera*. À partir des années 1980, la dégradation paysagère, l'indifférenciation du produit touristique, la faiblesse des services de base dans le foyer balnéaire, poussent nombre de propriétaires d'appartements à revendre leur bien immobilier pour investir dans la station voisine de Benicasim.

LA FONCTION TOURISTIQUE DU BINÔME OROPESA DEL MAR/BENICASIM

Au sein du binôme Oropesa del Mar/Benicasim, fonctionne un « tourisme traditionnel de *sol y playa* », fondé sur l'agrément du climat d'abri, la plage et la mer. Les deux villes-stations reçoivent globalement une clientèle populaire. La fréquentation touristique est fortement saisonnalisée, de la semaine Sainte au mois de septembre. La majorité des touristes utilise, pour se rendre dans les deux stations, leur automobile (70 %), l'autocar (10 %), enfin le train (8 %). La durée moyenne du séjour est relativement longue : 36,8 % des personnes résident de 8 à 15 jours à Benicasim, 28,7 % passent 16 à 30 jours en raison du poids du phénomène des résidences secondaires. La fréquentation touristique de Benicasim, en 1990, concerne principalement l'usage des studios (89 % du total) partagé entre les résidences secondaires (62 %) et les locations (38 %), puis les nuitées en hôtel (7 % du total), enfin les séjours en terrain de camping (4 %). La capacité d'accueil des hôtels est de 3428 places en 1998 et de 4155 places pour les campings. Les propriétaires de résidences secondaires se recrutent parmi la classe moyenne supérieure (professions libérales, hauts fonctionnaires, commerçants, industriels). Par contre, les milieux sociaux fréquentant les appartements en location apparaissent plus populaires. La clientèle des hôtels se situe en position intermédiaire. La croissance de la capacité d'accueil de Benicasim est très rapide.

Au cours de la décennie 1990-2000, pour échapper aux paysages de la massification touristique ainsi qu'au grand nombre de touristes, une partie de la bourgeoisie quitte les immeubles du front de mer de Benicasim et fait construire des villas sur la côte rocheuse, aux Platgetes, sur la commune voisine de Oropesa del Mar.

REDÉCOUVERTE DE LA CÔTE ROCHEUSE ENTRE BENICASIM ET OROPESA DEL MAR PAR LA CLASSE POLITIQUE MADRILÈNE ET LE PATRONAT DE L'INDUSTRIE DEPUIS 1990

Une première invention du site des Platgetes de Bellver, dans la commune de Oropesa del Mar, intervient entre 1955 et 1960. Avant cette période, quelques précurseurs élisent ce lieu touristique. Dès les années 1950, le beau-frère de Franco, Ramón Serrano Súñer, ancien ministre des Affaires étrangères, passe l'été à Bellver. Le cinéaste Luis García Berlanga, originaire de Valence, mais installé à Madrid, aux mêmes dates, fait construire une villa aux Platgetes. La bourgeoisie commerciale de Castellón et de Valence entretient traditionnellement un lien fort avec les milieux madrilènes sur le plan politique, social et économique. C'est véritablement à partir de 1955 que les entrepreneurs de l'industrie de la céramique de Castellón choisissent le site des Platgetes pour faire bâtir des villas estivales.

Depuis les années 1990, le binôme Oropesa del Mar/Benicassim s'inscrit dans une aire de villégiature estivale fréquentée par les principaux décideurs politiques et industriels madrilènes, associant ces deux « villes-stations » et l'archipel des îles Baléares dans d'étroites interrelations. Le nord de la Costa del Azahar possède un important avantage géographique en se situant à mi-chemin entre Madrid, la capitale, et les îles Baléares, lieu de villégiature d'été pour la haute société espagnole et la famille royale.

La bonne accessibilité des stations balnéaires situées au nord de Castellón pour les Madrilènes, un tourisme de masse présent mais moins développé qu'au sud du cap de la Nao, le caractère encore largement sauvage des plages (entre Benicassim et Peñíscola), la proximité d'espaces naturels protégés tant continentaux que marins (parc naturel du Prat de Cabanes y Torreblanca et la Sierra d'Irta au nord, parc naturel du Desierto de las Palmas au sud, parc marin des îles Columbretes au large de Castellón), une baisse de notoriété concomitante de la Costa Brava et de la Costa del Sol, confèrent une forte attractivité à la partie septentrionale de la Costa del Azahar chez les Espagnols. Cependant, c'est l'arrivée, dans les années 1990, du futur premier ministre José María Aznar qui apporte à ce lieu, les Platgetes de Bellver, à Oropesa del Mar, une renommée nationale.

La réinvention d'un lieu touristique, par certaines élites sociales, entre Benicassim et Oropesa del Mar, permet à un groupe de financiers et d'hommes politiques de se distinguer des pratiques sociales de la haute société internationale installée en particulier à Marbella. La réinvention/redécouverte de la côte rocheuse qui sépare les deux stations remonte au choix de ce site littoral comme lieu de vacances estivales, en 1991, par l'actuel chef du gouvernement espagnol, avant qu'il ne parvienne aux affaires. Depuis cette date, José Soriano⁶, président-directeur et principal actionnaire de la firme Porcelanosa, productrice de céramiques, met à la disposition de la famille du premier ministre espagnol sa villa en bord de mer située sur la commune de Oropesa del Mar. La résidence (*el chalé de Les Platgetes*) dépend de l'*urbanización* Torre Bellver, un lotissement privé très réputé. Cette résidence d'été (*residencia de verano*) de 600 mètres carrés, sur deux étages, bâtie sur un terrain de 2000 m², possède un vaste jardin. Elle est précédée sur la plage par une aire de halage pour embarcations de plaisance.

Le chef du gouvernement et ses visiteurs estivaux utilisent l'aéroport de Castellón Tetuán 14, situé à vingt kilomètres d'Oropesa. José María Aznar use également de cet aéroport pour se rendre, durant l'été, sur l'île de Formentera ou sur celle de Majorque. Le premier ministre, en raison de l'emplacement d'Oropesa del Mar, peut facilement rallier le palais de Marivent à Palma de Majorque, résidence estivale du roi d'Espagne, pour être reçu en audience par le souverain. Les élus de Castellón de la Plana, afin d'améliorer la desserte aérienne de la région, défendent, avec le soutien du premier ministre, le projet de construction de l'aéroport Costa del Azahar.

La présence, en saison estivale, du premier ministre espagnol à Oropesa permet la promotion, par la commune, de certains équipements touristiques jusque là méconnus et relance la pratique d'un jeu traditionnel. José María Aznar joue au *pádel*⁷ et utilise les courts de *pádel* dont est équipée l'*urbanización* Torre Bellver. Il participe à des compétitions organisées par le club sportif des Platgetes. De fait, le choix de ce sport élitaire par le chef de l'État lui confère, ainsi qu'à son milieu social, une nouvelle reconnaissance, au travers d'une pratique qui lui permet de se démarquer de la haute société internationale (*jet set*) installée sur la Costa del Sol. Ce jeu, par la genèse de son implantation dans la haute société espagnole, par ses règles, en raison du cercle fermé de ses pratiquants, se rapproche du phénomène d'invention des sports aristocratiques anglais : golf et rugby. D'autre part, le premier ministre navigue régulièrement (*navegar en una lancha*), utilise le port de plaisance d'Oropesa et son club nautique. Le chef du gouvernement, indirectement, assure notoriété et promotion à certains équipements de loisirs tel le golf Panorámica San Jordi à Castellón. Il rend également visite, chaque année, à la confrérie des pêcheurs de Peñíscola, en effectuant sur un de leurs bateaux une sortie en mer.

Les milieux industriels et financiers sont représentés aux Platgetes par Juan Villalonga, ancien président de Telefonica, puissante multinationale espagnole spécialisée dans les télécommunications, par José Soriano président de Porcelanosa, enfin par Antonio Tirado (ancien maire socialiste de Castellón), vice-président de l'établissement bancaire Bancaja (Bancaixa en catalan). Ces personnalités possèdent à Oropesa del Mar des résidences estivales. D'autre part, le monde politique régional est particulièrement présent dans cette station : José Luis Gimeno, maire de Castellón, Carlos Fabra membre de La Diputación Provincial de Castellón et président du Partido Popular dans la même ville, propriétaire d'une villa aux Platgetes, Eduardo Zaplana président de la Generalitat Valenciana. La classe politique madrilène est représentée par Jaime Mayor Oreja, ministre des Affaires étrangères, et par Fernando Villalonga, secrétaire d'État à la coopération Internationale. Plusieurs acteurs de cinéma possèdent des résidences estivales à Oropesa : José Luis López, Toni Cantó, ainsi que le producteur Luis García Berlanga⁸ qui a consacré un film à Oropesa del Mar. Le cinéaste Bardem passe également des vacances d'été aux Platgetes de Bellver.

Le choix d'Oropesa del Mar par la famille Aznar rehausse la notoriété de ce lieu touristique. La presse espagnole qualifie la demeure estivale utilisée par le chef du gouvernement, de « Moncloa de verano », du nom du palais de La Moncloa à Madrid, résidence du premier ministre. Au contraire du massif du Luberon (Helle, 1997) en Provence, fortement investi par les intellectuels, les artistes, le milieu de l'audio-visuel, et en dépit de représentants des milieux artistiques présents à Oropesa del Mar, c'est le monde des affaires et de la politique qui donne sa cohérence à la haute société, exclusivement espagnole, présente localement en saison estivale.

Les impacts spatiaux et économiques de « l'effet Aznar » sur l'association Oropesa/Benicasim sont importants. La vente d'appartements sur le site du complexe touristique Marina d'Or, au nord-est d'Oropesa, s'accélère depuis 1998. Le taux d'occupation des hôtels, en août 1998, est pour la première fois de 100 %. Une densification de l'urbanisation, autour du site des Platgetes, résulte de la multiplication des *urbanizaciones*. La venue du chef du gouvernement et de sa famille nécessite la mobilisation de forces de police croissantes. Malheureusement, le site devient une cible pour des mouvements terroristes. Ainsi, le mouvement basque ETA a projeté de faire de la villa des Platgetes un objectif terroriste que devait attaquer le commando Katu (Levante, 14 août 1998).

Les mises en tourisme successives du littoral de la Costa del Azahar depuis la fin du XX^e siècle font apparaître des processus spatiaux complexes de dédoublement urbain, de croissance par alignement en front de mer et de coalescence urbaine entre villes côtières et stations balnéaires.

LES PROCESSUS SPATIAUX DE LA DIFFUSION URBAINE LITTORALE LIÉE AU TOURISME

LE DÉDOUBLEMENT URBAIN BOURG RURAL/FOYER BALNÉAIRE (CASCO ANTIGUO/PLAYA)

Le littoral du Levant, majoritairement alluvial, est rythmé par des accidents qui ont assuré la fixation des cordons littoraux : du nord au sud tombolo de Peñíscola, Peñon de Ifach, cap de Palos. En arrière des lidos, les lagunes sont aujourd'hui largement colmatées, à l'exception de la Albufera valencienne, de celle de Torreblanca au nord de Castellón et du Mar Menor sur la Costa Cálida, encore exploitée pour le sel et la pêche lagunaire (daurade, mullet, langoustine), mais dont le très long lido (21 kilomètres) est massivement « touristifié » (la Manga del Mar Menor). Plus généralement, sur la côte du Levant, les termes *albufera* ou *estany* désignent des lagunes permanentes.

Sur le territoire de la Communauté valencienne, pendant des siècles, la vie se limitait au piémont (Humbert, 1992) ainsi qu'à une étroite frange littorale sur lesquels étaient installés les villages et les villes, délaissant le cordon littoral, submersible par la mer pendant les intersaisons. La partie la plus basse de la plaine littorale était occupée par une lagune bordée de *marjales*, situées en arrière des cordons sableux.

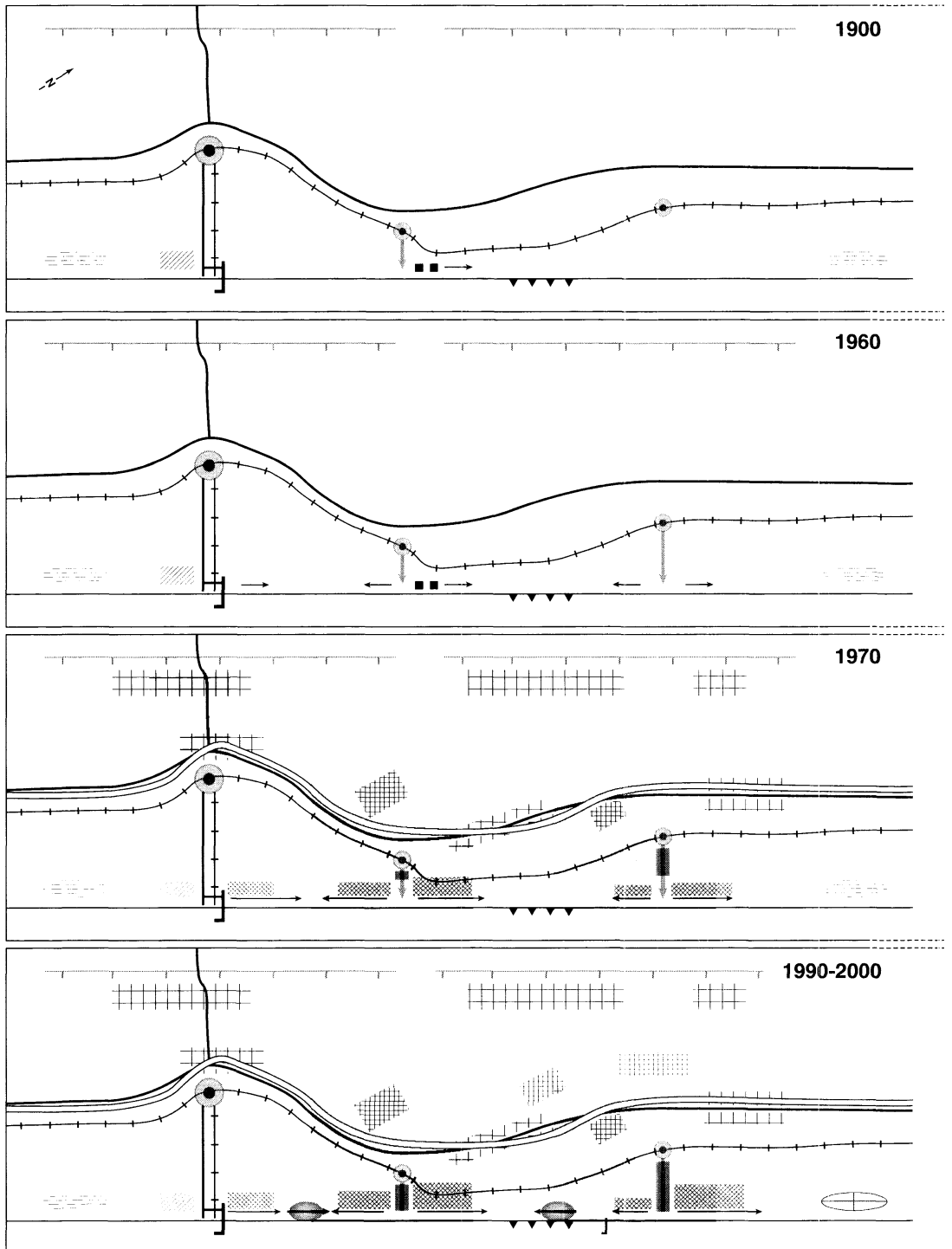
Les plans d'eau lagunaires communiquent avec la mer par le *grao*⁹. Par extension, le *grao*, qui sert fréquemment de site portuaire, peut signifier port ou annexe portuaire, voire quartier résidentiel dans un environnement portuaire. Ainsi, plusieurs villes d'embouchure établies sur des fleuves, quelques kilomètres en retrait de la mer, possèdent des ports de *grao* (Castellón, Gandia, Cullera). Dans la Communauté valencienne, le *grao*, pris dans le sens de port, forme la première projection (fin XIX^e siècle) d'un bourg sur l'espace littoral proche. Il constitue alors l'unique implantation humaine sur la côte, majoritairement occupée par des pêcheurs. Puis, sur les *graos*, aux habitations de pêcheurs et aux installations portuaires, s'ajouteront des résidences secondaires (Gandia).

La structuration des foyers balnéaires dans les communes rurales à rivage marin remonte à la fin du XIX^e siècle dans la Communauté valencienne. Des bourgs agricoles, d'origine médiévale, très peu distants du littoral, se dédoublent en une antenne balnéaire. Certains villages de pêcheurs deviennent des stations balnéaires. Lorsque le *casco viejo*, qui abrite le village de pêcheurs, est situé sur le littoral même, le développement de la station balnéaire se réalise par alignement sur le front de mer, de part et d'autre du village (Peñíscola, Benidorm sur la Costa Blanca). L'élément initiateur de ces dédoublements urbains réside d'une part dans les villas construites par les familles bourgeoises sur les plages, d'autre part dans l'édification ultérieure de résidences secondaires par les citadins de Valence ou Castellón de la Plana.

Dans cette région, la mise en tourisme est très rapide, les premiers aménagements sont réalisés de manière spontanée. La majorité des *Planes Generales de Ordenación Urbana* seront approuvés 7 à 8 ans après la mise en place des premiers équipements touristiques. En Espagne, l'interventionnisme de l'État n'est pas aussi poussé qu'en France en matière d'aménagements touristiques littoraux, en dépit d'une ouverture au tourisme du pays par Franco dès les années 1950 (Baron-Yellès, 1998). Les initiatives privées prédominent. Dans les stations balnéaires possédant déjà un *Plan de Ordenación Urbana*, la législation n'est pas respectée, et les municipalités ne demanderont pas la destruction des constructions illicites réalisées par des opérateurs privés. À partir des années 1960, se poursuit l'assèchement des plans d'eau lagunaires. Dans les foyers balnéaires, les constructions d'immeubles (tours d'appartements) tendent à un alignement en front de mer, relayé ensuite par un empilement de lignes d'immeubles parallèles au rivage (figure 5). Le système touristique *sol y playa*, qui place l'usage de la plage au centre de toute activité récréative du touriste et non pas, comme sur d'autres littoraux européens, l'utilisation des équipements d'accompagnement touristiques situés en retrait de la mer (golfs, centres aquatiques...), favorise cette croissance spatiale des stations balnéaires en lignes parallèles au front de mer. L'alignement des rues et des immeubles, en bordure de plage, devient progressivement le modèle urbain balnéaire espagnol.

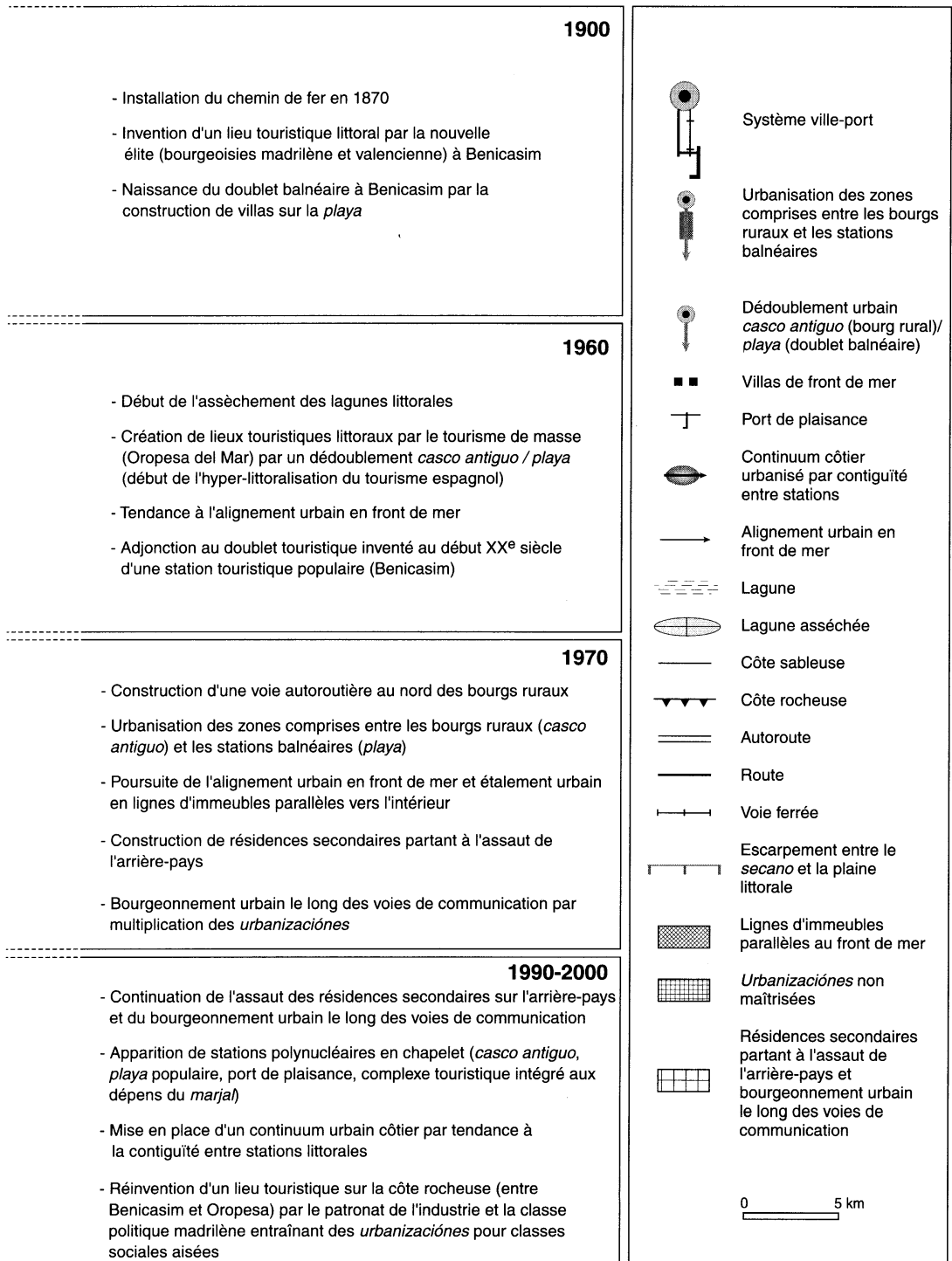
L'urbanisation des communes littorales s'effectue sur deux des trois types d'espaces représentés par la partition spatiale récurrente en Méditerranée (Ellerkamp, 1997) : plaine irriguée (*huerta*), piémont aux terres non irriguées (*secano*), montagne (*monte*). À partir des années 1970, dans le couloir de circulation sub-littoral, routes et voies ferrées seront complétées par des voies autoroutières (figure 5), aménagées de manière tangente aux bourgs ruraux, entraînant un bourgeonnement urbain le long de ces axes de circulation et de leurs voies d'accès. Puis, le proche arrière-pays (*traspais*) représenté par le piémont des plateaux, dont certaines cultures avaient été abandonnées, à l'instar des régions de riviera, devient l'objet de convoitises de la part de promoteurs immobiliers qui bâtissent des villas et aménagent des lotissements de maisons individuelles qui partent à l'assaut du *secano*. Ainsi, les terrasses aux plantations pauvres de caroubiers, proches des bourgs et des villages, portent de manière croissante des villas louées ou vendues aux bourgeoisies de Castellón, Madrid et Valence (Humbert, 1992). Au delà, dans l'arrière-pays, les cordillères côtières peuvent faire l'objet de procédure de classement en parc naturel (réserve du Desierto de las Palmas sur la commune de Benicasim).

Figure 5 Tourisme et littoralisation du corridor urbain sur la Costa del Azahar septentrionale au XX^e siècle



D'après Jean Fleureau, 2001.

Figure 5 Suite



CROISSANCE SPATIALE PAR ALIGNEMENT EN FRONT DE MER ET PAR CONTIGUÏTÉ ENTRE STATIONS, ENTRE VILLES ET STATIONS

Les années 1970 sont marquées par la poursuite de l'alignement urbain en front de mer et par la construction de nouvelles lignes d'immeubles parallèles aux plages (figure 5). La spéculation immobilière est forte, liée en particulier à la souplesse de la législation favorisant l'acquisition de villas et d'appartements (Cuvelier, 1998). L'élément majeur de la diffusion urbaine, au cours de ces années, réside dans l'urbanisation des zones comprises entre les bourgs ruraux et les antennes balnéaires, réalisant une véritable jonction entre le *núcleo interior* et le *núcleo costero*. Au cours de la décennie 1970-1980, les *urbanizaciones*¹⁰ se densifient le long des voies de communication et tendent à déborder sur le *secano*, les promoteurs immobiliers valorisant ainsi la proximité d'espaces naturels protégés. À Benicasim, les *urbanizaciones* Montemolino et el Refugio jouxtent la réserve naturelle du Desierto de las Palmas. Cette ville-station connaît une double dynamique spatiale : au sud-ouest, une contiguïté spatiale avec la capitale régionale Castellón, dont elle devient en partie la ville estivale ; au nord-est, une contiguïté secondaire avec la station d'Oropesa del Mar.

Le système touristique *sol y playa* concourt au développement linéaire des stations balnéaires contribuant à en faire de véritables « stations-plages ». Benicasim, de la Playa Heliopolis à l'ouest (figure 3), proche de Castellón, déploie six kilomètres de plages sableuses jusqu'à sa plage orientale : la Playa de Voramar. La commune de Peñíscola, au nord de la Costa del Azahar, possède dix-sept kilomètres de plages sableuses partiellement équipées.

Depuis 1990, les équipements touristiques tendent à se multiplier. Benicasim se dote d'un golf et d'un centre aquatique (Aquarama). Dans une proportion moindre qu'en Catalogne (Sitges), certaines stations deviennent polynucléaires, par la diversification de leurs équipements récréatifs qui sont plaqués par étapes, mais parfois 30 ans après la mise en tourisme initiale des années 1960. Ainsi, Oropesa del Mar se dote d'un port de plaisance seulement en 1990, puis d'un complexe touristique intégré en 2000. Le complexe touristique Marina d'Or (*Ciudad de vacaciones*) fonctionne toute l'année, alors qu'en arrière de la Concha, aucun hôtel n'est en service en dehors de la saison estivale. Il s'agit d'un vaste complexe de thalassothérapie et de bains marins (*Gran Balneario de Agua marina*) permettant des traitements et des programmes de remise en forme, pouvant accueillir 2000 personnes par jour (hydrothérapie, physiothérapie...). Le complexe Marina d'Or permet de recréer partiellement le milieu marin sur une zone de *marjal* dépourvue de plage praticable par les touristes. Une série d'immeubles complète l'aménagement. La publicité immobilière insiste sur la démultiplication du front de mer. Elle assimile le complexe touristique au plan d'eau d'une marina et commercialise des appartements comme étant situés sur un front d'eau (« *en primera línea de mar* »).

De l'ouest à l'est (figure 4), Oropesa del Mar déploie un port de plaisance, un front d'immeubles-tours en arrière de la plage de la Concha, interrompu par des constructions plus basses, en particulier des villas modernes édifiées en arrière de la corniche rocheuse terminée en mer par la Punta de las Llanses, puis à nouveau à l'est de cette zone, des lignes d'immeubles précédant la playa Morro de Gos. Enfin, à l'extrême est de la station, s'étend le complexe touristique de Marina d'Or. À la

différence de Peñíscola au nord de la Costa del Azahar et des stations balnéaires catalanes, la croissance urbaine s'est faite ici à partir de la vieille ville constituée par un bourg rural proche du littoral et non autour d'un village de pêcheurs d'implantation côtière.

Les stations touristiques de la Costa del Azahar sont confrontées à une demande croissante en appontements pour la navigation de plaisance. L'Europe méditerranéenne est marquée par un important retard d'équipements et d'infrastructures en ports de plaisance (Desse, 1999). Les stations espagnoles et grecques sont peu équipées pour la plaisance, en raison d'un niveau de vie de la clientèle nationale plus faible que celui des clientèles de l'Europe du nord-ouest, mais également parce que les touristes étrangers étaient principalement attirés par la plage et le soleil. Sur le littoral méditerranéen de l'Espagne, les ports de plaisance sont récents et souvent de petite taille (seulement 668 anneaux d'amarrage à Oropesa del Mar).

À partir des années 1980, les dégradations de l'environnement (urbanisation excessive, problèmes de la qualité des eaux continentales, dégradation du cadre de vie, dégradation du milieu aquatique), l'obsolescence prématurée des stations (Cazes, 1999), les carences en équipements de base, ont conduit les responsables du tourisme à une amélioration du produit touristique. Un effort régulier a porté sur « l'enrichissement du produit standard » (*op. cit.*), par un remodelage des plages et des fronts de mer, au moyen d'une réhabilitation hôtelière et d'une diversification des équipements et des activités, enfin par la limitation des capacités d'accueil et la protection des espaces encore disponibles. L'ensemble de ces actions fonde les plans de qualité ou d'excellence. Oropesa del Mar déploie depuis le mois de mai 1999 un *Plan de Excelencia Turística* étalé sur 3 ans. Ce plan prévoit principalement une diversification, un enrichissement de l'offre touristique, un réaménagement des plages (Morro de Gos, la Concha, Torre del Rey, la Illeta), la mise en place d'espaces verts, la réhabilitation du bâti et l'amélioration de l'accessibilité routière.

CONCLUSION

Sur la Costa del Azahar, depuis un siècle, le tourisme, grâce à la bourgeoisie citadine à la fin du XIX^e siècle, en raison de la « touristification » massive à partir des années 1960, a contribué à une diffusion urbaine, en direction de la côte, depuis des bourgs ruraux situés en retrait du littoral, au moyen de mécanismes cumulatifs fondés sur le dédoublement bourg rural/foyer balnéaire, sur l'alignement des constructions d'immeubles en front de mer, enfin sur la contiguïté spatiale entre stations balnéaires et entre villes côtières et stations. Ces processus d'urbanisation ont créé un long continuum urbain littoral, associant des stations balnéaires à fréquentation saisonnière et des villes en émergence, issues à l'origine d'une activité exclusivement touristique et l'étalement spatial des grandes agglomérations côtières. Au début du XXI^e siècle, certaines stations balnéaires sont devenues des « villes-stations », dotées de fonctions tertiaires (établissements scolaires, culturels, appareil commercial), de zones d'activités économiques. Il s'agit de Benicasim, de Vinarós et de Benicarló, dont les deux dernières se sont imposées dans la hiérarchie urbaine du nord de la Costa del Azahar. Le couplage entre « touristification » et urbanisation tend à l'uniformisation des paysages littoraux et provoque une densification de l'occupation de l'espace côtier par la multiplication des *urbanizaciones* qui contribuent à combler les interstices demeurés vides et partent à l'assaut de l'arrière-pays en se

rapprochant fortement des espaces naturels protégés. Le comblement des lagunes se poursuit, menaçant l'existence des dernières zones humides littorales.

Oropesa del Mar et Benicasim, au cours du XX^e siècle, participent d'un processus d'invention/réinvention complexe, en tant que lieux touristiques côtiers. Benicasim, au lieu-dit la Playa de Voramar, est choisi à la fin du XIX^e siècle par des familles bourgeoises de Valence et de Castellón de la Plana, puis de Madrid, pour l'édification de villas en front de mer. La construction du chemin de fer à proximité du littoral dans les années 1870 coïncide avec l'édification de ces résidences estivales. Oropesa del Mar a été mis en tourisme seulement dans les années 1960. Entre Benicasim et Oropesa del Mar, sur une portion de côte rocheuse, à nouveau, à la charnière du XX^e et du XXI^e siècle, au lieu-dit les Platgetes de Bellver, une fraction de la classe politique, des milieux industriels et d'affaires, du monde du spectacle, de la capitale Madrid, font aménager des résidences d'été en bord de mer.

Depuis plus d'un siècle, la notoriété de ces deux lieux touristiques s'appuie sur la réactivation cyclique « d'images importées » : « Biarritz du Levant » pour qualifier Benicasim en 1906, plage de la Concha à Oropesa en écho à celle de San Sebastián en 1960, « Moncloa de verano » pour nommer la résidence estivale du chef du gouvernement espagnol aux Platgetes de Bellver depuis 1995. Les deux municipalités perpétuent la tradition d'accueil de célébrités du monde politique et artistique : le futur maréchal Tito durant la guerre civile espagnole, Ramón Serrano Suñer, beau-frère de Franco en 1950, Vincente Blasco Ibáñez, grand auteur naturaliste espagnol né à Valence au XIX^e siècle, dont la biographie est filmée par le cinéaste Luis García Berlanga sur la playa Voramar à Benicasim, enfin l'actuel premier ministre espagnol José María Aznar depuis 1990. La troisième permanence historique réside dans le phénomène des villas de bord de mer qui fondent la renommée de Benicasim, dès la fin du XIX^e siècle, au lieu-dit quartier des villas de la playa Voramar, mode réactivée entre 1950 et 1960 avec l'édification de résidences balnéaires par des industriels régionaux, nationaux et des politiciens madrilènes. Enfin, le succès de ce lieu touristique, à la fin du XX^e siècle, réside dans la morphologie d'un linéaire côtier rocheux, dans une situation d'abri climatique (températures clémentes en hiver, modérées en été) et la proximité d'espaces naturels protégés, tant continentaux que marins (parc naturel el Desierto de las Palmas, îles Columbretes). Un avantage géographique tend à imposer ce littoral auprès de la clientèle madrilène. Le nord de la Costa del Azahar se situe à mi-chemin entre Madrid et les îles Baléares, lieu de vacances et de repos d'été de la haute société espagnole et de la famille royale. Grâce à la rapidité et à la souplesse des transports aériens, le binôme Oropesa del Mar/Benicasim s'inscrit, depuis 1990, dans une aire de villégiature estivale fréquentée par les principaux décideurs politiques et industriels madrilènes, associant dans d'étroites interrelations la capitale espagnole, ces deux « villes-stations » et l'archipel des îles Baléares.

NOTES

- 1 La « ville-station » ou ville émergente littorale occupe une place intermédiaire entre la station balnéaire *stricto sensu* et la ville. Elle tend vers la ville, vers l'urbanité, en raison du fonctionnement de plus en plus permanent de ses équipements touristiques (port de plaisance, golf, thalassothérapie, casino, palais des congrès). Ceux-ci sont utilisés de manière croissante par les populations permanentes dont le nombre ne cesse de s'accroître, ainsi que par les citadins des grandes villes proches, et non plus exclusivement par les touristes estivaux. Si dans ces organismes urbains nouveaux, la fonction touristique demeure prééminente, elle n'est cependant plus exclusive. Elle est complétée par de nouveaux emplois issus du secteur tertiaire, délocalisés des grandes villes voisines vers les villes-stations.
- 2 *Playetas* en espagnol
- 3 Bourg intérieur/antenne balnéaire.
- 4 Aujourd'hui, on cherche, au contraire, à éloigner le chemin de fer de la côte, en particulier sur les portions de côte rocheuse, le long desquelles le tracé est sinueux et les trajets trop lents. Les nouvelles voies de chemin de fer, entre Oropesa del Mar et Benicasim, sont aménagées à proximité des axes autoroutiers et routiers au nord des bourgs ruraux, renforçant, par là-même, le poids du corridor urbain sub-littoral.
- 5 Terme d'origine arabe.
- 6 La disparition accidentelle récente de José Soriano, la recherche d'une résidence estivale pour l'été 2001, sur l'île de Minorque, par le premier ministre espagnol, ne devraient pas remettre en cause la vogue des Platgetes sur la commune d'Oropesa del Mar.
- 7 Le *pádel* fait son apparition en 1890. Ce jeu servait à divertir les passagers sur les bateaux britanniques. Puis, en 1924, l'américain Frank Beal introduit ce sport dans les parcs de certaines villes américaines dont New-York. Il acquiert rapidement le nom de *paddle tennis*. Le jeu est perfectionné en 1928 par Fesseden Blanchardy et James Cogswell, au moyen de l'installation d'un court en bois, pour en rendre la pratique hivernale et en double possible. Il prend alors le nom de *platform tennis*. Ensuite, Don Enrique Corcuera, installé au Mexique à Acapulco, règle les dimensions du terrain : 20 mètres par dix mètres, bordé par des murs de fond. Cet homme, aidé du prince espagnol Alfonso de Hohenlohen, introduit ce sport dans la station balnéaire de Marbella sur la Costa del Sol. Ce jeu se développe et se structure en Amérique latine, en Argentine en 1977, les premières compétitions débutent en Uruguay en 1982.
- 8 Luis García Berlanga a tourné la biographie de l'écrivain naturaliste Vicente Blasco Ibáñez (1867-1928) dans la Villa Elisa située sur la playa Voramar, édifice classé et acquis par la municipalité de Benicasim.
- 9 La communication entre les plans d'eau lagunaires et la mer se dit *gola* en valencien.
- 10 Les *urbanizaciones* désignent les opérations d'urbanisme particulières (parcellisation, lotissements, création d'infrastructures, constructions...) effectuées dans les zones touristiques.

BIBLIOGRAPHIE

- AGENCIA VALENCIANA DEL TURISMO (1998) *El Turismo en la Comunidad Valenciana* 1998. Valence, Turisme, Generalitat Valenciana.
- ARROYO-ILLERA, F. (1980) Ordenación urbana y especulación turística en Cullera. Valencia, *Estudios Geográficos*, 161 : 383-412.
- BARBAZA, Y. (1966) *Le paysage humain de la Costa Brava*. Paris, Armand Colin.
- BARON-YELLÈS, N. (1998) Panorama des tourisms atlantiques. Paris, *Historiens et Géographes*, 363 : 217-243.
- BRAUDEL, F. (1990) *La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II. La part du milieu*. Paris, Armand Colin, tome 1.

- CALVO-GARCIA TORNEL, F. (1994) *L'arc méditerranéen espagnol, un espace désarticulé*. Aix-Marseille, *Méditerranée*, 1-2 : 51-60.
- CAZES, G. (1999) Les littoraux en proie au tourisme. Paris, *Hérodote*, 93 : 144-164.
- COMUNIDAD VALENCIANA (1987) *Indicadores Socio-económicos*.
- COURTOT, R. (1989) *Campagnes et villes dans les huertas valencienues*. Paris, Éditions du CNRS.
- (1991) Tourisme et organisation de l'espace sur la côte varoise : de la « Marine » à la « Marina ». Berlin, *Beiträge und Materialien zur Regionalen Geographie*, Heft 5, die Provence, Institut für Geographie der technischen Universität, pp. 185-196.
- CUVELIER, P. (1998) *Anciennes et nouvelles formes de tourisme*. Paris, L'Harmattan.
- DESSE, R.-P. (1999) Les grands types d'aménagements littoraux. Rennes, *L'espace littoral*, Presses Universitaires de Rennes, pp. 109-157.
- DEWAILLY, J. M. et FLAMENT, E. (1998) Le tourisme littoral. Paris, *Les littoraux Espaces de vie*, CNED-SEDES, pp. 179-205.
- DUHAMEL, P. et SACAREAU, I. (1998) *Le tourisme dans le monde*. Paris, Armand Colin.
- ELLERKAMP, P. (1997) Plaines de Valencia et du Vaucluse : l'espace de deux huertas. *Mappemonde*, Paris-Montpellier, Belin-RECLUS, 2 : 20-23.
- HELLE, C. (1997) Le Luberon, refuge d'artistes. *Mappemonde*, Paris-Montpellier, Belin-RECLUS, 3 : 22-26.
- HUETZ DE LEMPS, A. (1998) *L'économie de l'Espagne*. Paris, Masson.
- HUMBERT, A. (1992) *L'Espagne*. Paris, Nathan.
- KNAFOU, R. (1992) L'invention du tourisme. Dans Bailly, A, Ferras, R. et Pumain, D., dir. *Encyclopédie de Géographie*, Paris, Economica, pp. 217-234.
- LÓPEZ OLIVARES, D. (1983) *Oropesa : un núcleo turístico de la Costa del Azahar*. Castellón de la Plana, Université de Castellón, Département de Géographie.
- MIRANDA MONTERO, J. (1985) *La segunda residencia en la provincia de Valencia*. Valence, Faculté de Géographie et Histoire, Département de Géographie.
- OBIOL MENERO, E. (1997) Turismo y ciudad : el caso de Valencia. Madrid, *Estudios Turísticos*, 134 : 3-21.
- (1998) El plan de modernización y excelencia turística de Gandia y Peñíscola. Una aproximación a su análisis y evolución. Tarragone, *Turismo y planificación del territorio en la España de fin de siglo*, Actas de las Jornadas de Geografía del Turismo, Université Rovira i Virgili, pp. 353-364.
- PIQUERAS, J. (1999) *El espacio valenciano, una síntesis geográfica*. Valence, Editorial Gules.
- QUEREDA SALA, J. (1979) *Benicasim y la espectacular transformación de su paisaje*. Valence, Diputación Provincial.
- RIEUCAU, J. (2000a) La Grande-Motte, Ville permanente, ville saisonnière. Paris, *Annales de Géographie*, 616 : 631-654.
- (2000b) Vers un Luberon littoral espagnol? Oropesa del Mar et Benicasim, lieu estival du pouvoir. *Mappemonde*, Paris-Montpellier, Belin-RECLUS, 4 : 39-41.
- ROSSELLO I VERGER, V. M. et BOIRA MAQUES, V. (1995) *Geografía del país Valenciano*. Valence, Edición Alfons el Magnanim.