

ANDRÉ SUCHET

Département de géographie, GRATET, Université Rovira i Virgili. Tarragone

Le concept d'arrière-pays en géographie : une promenade dans la littérature

RESUMEN

El concepto de traspaís en la geografía: un paseo por la literatura académica.- Este artículo presenta un estado del arte sobre el concepto de Traspais (y los conceptos relacionados de País y de Antepais) en la geografía humana. Se trata principalmente de una literatura anglófona y francófona en la que se busca desentrañar convergencias, divergencias y relaciones, además de identificar a los autores de referencia y las conceptualizaciones contradictorias. Este trabajo muestra la riqueza y también la complejidad de este dispositivo teórico.

RÉSUMÉ

Cet article présente une revue de la littérature consacrée au concept d'arrière-pays (et à ses concepts parents de pays et avant-pays) en géographie humaine. Il s'agit principalement d'une littérature anglophone et francophone dont on s'attache à démêler convergences, relations et divergences, auteurs de référence et conceptualisations contradictoires.

Les relations entre zones urbaines littorales et arrière-pays ruraux ou montagnards sont une des grandes questions géographiques en Europe comme en Afrique ou en Amérique du Sud. En Europe, cette question est tout particulièrement débattue à propos des rives nord de la Méditerranée qui constituent des zones de centralités industrielles-portuaires et de très forte emprise du tourisme sur des arrière-pays relativement plus pauvres tout en restant dans le cadre de pays développés (Ayadi, Dabrowski & De Wulf, 2015 ; Nouschi, 2008 ; Bethemont, 2008 ; Lozato-Giotart, 1990). La majorité de ces études date toutefois des années 1970 à 1990, et les publications à ce sujet se font plus rares ces dernières années. Les auteurs accusent –sans doute à juste titre– un certain effet de saturation du sujet. Pour autant, s'agissant d'une question aménagiste, économique et politique, le sujet reste d'actualité dans les faits. Plus encore, le sujet se renouvelle au regard des situations de terrain qui changent et des nouveaux paradigmes de la pensée aménagiste tel que le développement durable.

Ce travail montre la richesse mais aussi la complexité de ce dispositif théorique.

ABSTRACT

The concept of hinterland in geography: A state of art.- This article presents a state of art about the Hinterland concept (and its relative concepts of Land and Foreland) in human geography. It is mainly an Anglophone and Francophone literature which one seeks to highlight convergences, divergences and relationships, key authors and contradictory conceptualizations. This work shows the richness but also the complexity of this theoretical framework.

PALABRAS CLAVE/MOTS CLÉ/KEYWORDS

Traspais, país, antepais, puerto, ciudad, medio rural.
Arrière-pays, pays, avant-pays, port, ville, zone rurale.
Hinterland, land, foreland, port, city, rural area.

Cet article présente une revue de la littérature consacrée au concept d'arrière-pays en dehors des situations insulaires et notamment dans le monde méditerranéen¹. Il s'agit principalement d'une littérature anglophone et francophone dont on s'attachera à démêler convergences, relations et divergences, auteurs de référence et conceptualisations contradictoires. *In fine*, ce travail de synthèse souhaite réaffirmer l'intérêt de ce cadre géographique dans une situation où les publications hispanophones à partir de ce concept sont très spécifiques (López Palomeque, 1997; Arroyo, 2006) ou plus récentes (Giménez-Font & Díez Santo, 2009; Mateo, 2014), mais nettement moins nombreuses et reconnues à l'échelle internationale.

¹ Ce travail accompagne une série d'enquêtes de terrain et d'études documentaires dans le cadre d'un séjour post-doctoral à l'université Rovira i Virgili en Espagne (Suchet, 2014). Remerciements à Salvador Anton Clavé, référent de ce travail pour son accueil et son implication scientifique. Financement Explora CMIRA (attribution 006384-01).

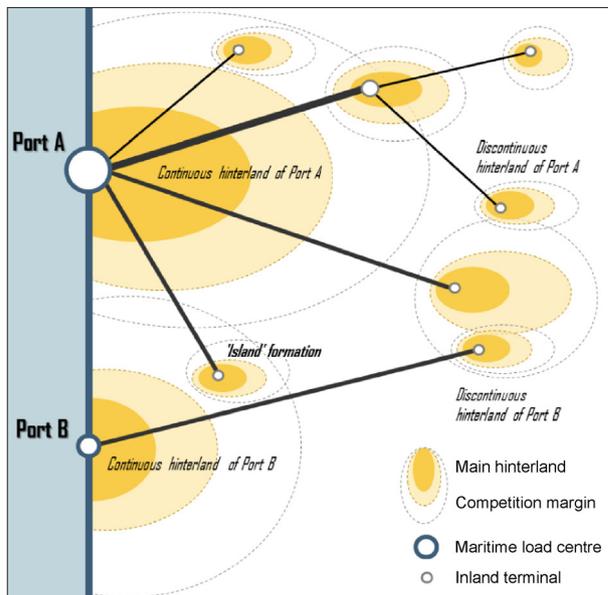


FIG. 1. Le système des ports et des arrière-pays d'un espace régional littoral selon Notteboom & Rodrigue (2005).

I. LE CONCEPT D'ARRIÈRE-PAYS : UNE INVENTION DE LA GÉOGRAPHIE DES TRANSPORTS

Au plan théorique, le terme d'arrière-pays –qui se dit *hinterland* en anglais ou en allemand, *rerapaís* en catalan, *traspais* en espagnol castillan–, est issu de la géographie économique des transports, ou plus exactement de la géographie portuaire. On l'attribue à Chisholm (1889). Selon cet auteur, et d'autres après lui, le vocable d'arrière-pays désigne l'aire d'attraction et de desserte d'un port (généralement maritime, exceptionnellement fluvial ou lacustre), c'est à dire l'espace continental qu'un port approvisionne et inversement dont il retire les marchandises qu'il expédie. Il s'agit donc fondamentalement d'un concept de géographie humaine qui ne doit pas être considéré en tant que dénomination statique. Un espace situé en arrière d'une zone littorale ne constitue pas nécessairement un arrière-pays.

Les publications à ce sujet discutent des rapports entre capacité d'accueil d'un port (infrastructures, services, organisation), densité de population et richesse de l'arrière-pays. Fidèles à une géographie des transports, les auteurs estiment que l'étendue d'un arrière-pays dépend surtout de la densité et de la qualité des voies de communication qui convergent vers le port. Selon une approche économique, les ports sont en concurrence pour agrandir leur arrière-pays et augmenter leur importance

maritime. Parfois aussi, un même *hinterland* peut être desservi par plusieurs ports qui sont alors en concurrence au sein d'un même espace et se partagent les marchandises (Charlier, 1981 ; Vigarié, 1979, 2004 ; Bird, 1980). Les auteurs séparent même un arrière-pays d'un avant-pays, ou *foreland* en anglais, qui constitue les destinations desservies par ce port à travers le monde (Robinson, 1970 ; Marcadon, 1988). Plus encore, à la suite de différentes études qu'ils résument, Notteboom & Rodrigue (2005) formalisent une théorie des systèmes de port dans un espace régional qui sépare notamment les arrière-pays continus des arrière-pays discontinus (Figure 1). Autant dire qu'il s'agit d'un dispositif théorique très riche et très opératoire. Cette première définition du concept d'arrière-pays reste d'ailleurs toujours utilisée en géographie portuaire (Debrie & Guerrero, 2008 ; Zondag, Bucci, Gützkow & Jong de, 2010 ; Garcia-Alonso & Sanchez-Soriano, 2010) en dépit d'une moindre pertinence depuis les années 1980 en raison des mutations du transport de marchandises et notamment la conteneurisation (Slack, 1993 ; Foggin & Dicer, 1985).

II. L'ARRIÈRE-PAYS COMME UNE ZONE CONTINENTALE RURALE OU MONTAGNARDE

Par extension, vraisemblablement à partir des années 1950, le vocable d'arrière-pays devient couramment assimilé à une zone continentale rurale ou montagnarde située en arrière d'une côte. On parle d'arrière-pays atlantiques, d'arrière-pays méditerranéens ou encore d'arrière-pays baltiques. À l'inverse du sens premier en géographie portuaire, le mot s'apparente dès lors à une dénomination fixe presque physique d'un espace : l'arrière-pays de la Côte d'Azur, l'arrière-pays catalan, les arrière-pays méditerranéens. Les dictionnaires français mentionnent ainsi les deux sens « Aire d'attraction ou de desserte commerciale d'un port » et « Intérieur d'une région par opposition à la côte » (Dictionnaire Larousse 2013). Tout un ensemble d'études régionales sur la période des années 1950, puis de géographie rurale autour des années 1980, se situe par défaut dans cette seconde définition. Autiero (2000) et Mascellani (2001), qui ont chacun consacré une thèse de doctorat au concept d'arrière-pays dans le développement régional en France, affirment la difficulté de définition mais s'engagent également dans ce sens. Chez les auteurs des années 1950, vidaliens ou non (Blanchard, 1952 ; Kayser, 1958 ; Carrère & Dugrand, 1960), cette définition se mêle à bas-pays, moyen-pays et haut-pays, à partir de critères plus ou moins physiques, notamment



FIG. 2. Le village de Biure dans l'arrière-pays de la Costa Brava, Espagne, à gauche (photographie: André Suchet, septembre 2014) ; à droite, Montblanch et ses festivités médiévales dans l'arrière-pays de la Costa Dorada, Espagne. (photographie: André Suchet, mai 2014).

s'agissant d'un espace supposé agricole. Pour les approches ruralistes des années 1980, on pense au travail de Marié (1982) ou Catanzano (1987), puis Dérioz (1994) et Rouzier (1990), mais aussi à de très nombreuses études qui mobilisent seulement ponctuellement ce vocabulaire comme dénomination au cours de leur analyse.

Cette appellation géographique, devenue péjorative, stigmatise alors un moindre développement, des niveaux d'activité plus faibles et un effet de déprise ou de déclin. On désigne alors un certain type de paysages « moyens » qui se définissent « par défaut » : ni montagne, ni métropole, ni désert. Cette représentation scientifique et socialement partagée de l'arrière-pays en fait surtout un espace rural vallonné caractérisé par une ancienneté des modes de vie (Figure 2). Certains auteurs en arrivent même à discuter l'idée d'une population plus ou moins arriérée comparativement à celle du littoral urbanisée (Méjean, 1995). Contrairement à la définition précédente, qui correspondait à une étendue de forme plus ou moins triangulaire partant du port en tant que point d'interface maritime, il n'est pas question pour Marié (1982), Dérioz (1994) ou Méjean (1995) de faire commencer l'arrière-pays au dernier mur des constructions littorales. Dans la majorité des cas, cette approche envisage une certaine discontinuité entre la zone littorale et son arrière-pays. Plus encore, cette version du concept d'arrière-pays forge l'idée qu'il s'agit d'un espace plus ou moins identifié et identifiant. Les études concernées montrent que les personnes qui habitent en ces terres se considèrent elles-mêmes « de l'arrière-pays » et « [...] partagent un sentiment d'appartenance ». Dans le cadre de cette approche que l'on peut dire dénominateur, Autiero (2000) et, dans une moindre mesure, Mascellani (2001), formalisent une démarche afin de localiser et de cartographier ces arrière-

pays. À partir de certains critères (niveau d'équipement, densité du peuplement, activités économiques...), ces auteurs tentent d'objectiver une méthode de mesure et de délimitation des arrière-pays plus ou moins transposable au plan international.

La majorité des auteurs en géographie du tourisme se situe dans cette seconde définition du terme. On pense notamment aux études de Bachimon (1997), Daligaux (1997, 1998) ou Batchvarov (1984)². Le mérite de ces recherches — à mettre en parallèle avec celles menées par Urbain, (2002), Hervieu & Viard (1996) — est de mettre en évidence la nouvelle attractivité permanente ou temporaire de ces marges intérieures après un siècle d'exode rural et de déprise agricole dans un monde en forte métropolisation.

De fait, une profonde contradiction caractérise le concept d'avant-pays : selon les auteurs de géographie des transports déjà cités en première définition du terme arrière-pays (tout particulièrement Marcadon, 1988 ; Vigiarié, 1979 et la littérature anglo-saxonne), l'avant-pays ou *foreland* désigne l'ensemble des régions (souvent étrangères) desservies par les lignes maritimes régulières d'un port, tandis que pour une majorité des auteurs de cette seconde définition plutôt francophone du concept d'arrière-pays (Autiero, 2000 et Mascellani, 2001, compris), l'avant-pays, au sens de bas-pays, correspond au littoral avec ses villes portuaires.

² Et voir à ce sujet : Suchet & Anton Clavé (à paraître).



FIG. 3. La ville de Grenoble et son arrière-pays cité en définition du mot par le CNRTL, France. (photographie: André Suchet, juin 2015).

III. L'ARRIÈRE-PAYS, PÉRIPHÉRIE D'UN PAYS CENTRAL

Enfin, partant de ce détachement des préoccupations portuaires, et en reprenant des propriétés actives du sens premier de *hinterland*, mais teinté d'un certain péjorativisme hérité de la seconde définition, un certain nombre d'auteurs redéfinit l'arrière-pays comme étant un espace subordonné à un autre totalement indépendamment d'un littoral. Brunet, Ferras & Théry (1992) dans *Les mots de la géographie* affirment ainsi qu'un arrière-pays est « [une] localisation idéologico-géographique qui désigne une sorte de complément spatial en forme de faire-valoir pour qui n'en n'est pas, arrière par rapport à l'avant, se doublant généralement d'un haut par rapport à un bas, d'une périphérie ruralisante par rapport à un centre généralement urbain ». De même, après avoir mentionné le sens premier de *hinterland* en géographie portuaire, l'auteur de cette notice dans le *Dictionnaire de la géographie* dirigé par Lévy & Lussault (Bernard, 2013, p. 497) affirme qu'il s'agit, par extension, de « tout espace fournissant des ressources à un nœud » et considère ce concept susceptible de décrire « toutes les situations où des relations s'établissent entre deux espaces distincts et complémentaires [...]: notamment l'espace polarisé par un lieu central, [et/ou] l'aire d'influence d'un établissement particulier localisé dans ce lieu central ».

Plus encore, Giraut (1997) méconnaît l'opposition entre avant-pays et arrière-pays au profit d'une opposition entre pays et arrière-pays. Ce pays pouvant être un massif de montagnes touristique, une vallée industrielle active, ou encore une zone urbaine... bref, un espace développé qui occupe une position centrale mais pas nécessairement littorale. Une nouvelle définition qui fait dire à

Roux (1997) que la vallée de la Haute-Bléone est un arrière-pays d'un pays dignois en construction ou à Fesneau (1997) que le Queyras peine à devenir un pays et reste un arrière-pays du Guillestrois. Hoggart (2005), un auteur anglophone, ne pense pas autrement lorsqu'il affirme que le rural est un arrière-pays par rapport au monde urbain et surtout que les zones périurbaines sont des arrière-pays de la ville ! Effectivement, le portail lexical du CNRTL³ indique depuis peu : « Arrière-pays, *subst. masc.* –Intérieur des terres d'une région, par opposition à la bande du littoral et qui vu de la mer paraît situé en arrière de celui-ci. L'arrière-pays méditerranéen d'Europe occidentale. –*par ext.* Région proche d'une ville. L'arrière-pays de Grenoble ». Le choix de cette ville des Alpes du Nord, que nous avons déjà étudiée par ailleurs (Figure 3), est assez significatif d'une mise à distance de toute question maritime dans cette troisième définition du mot et du concept d'arrière-pays.

Dans un premier temps, cette troisième définition du couple pays/arrière-pays s'apparente au concept de centre/périphérie dont il devient en quelque sorte un concurrent, mais généralement cette conceptualisation en pays/arrière-pays se focalise davantage sur les images et les significations subjectives de ces portions d'espace (en comparaison au couple centre/périphérie davantage objectivant). Le texte de Gumuchian (1997)⁴ est un appel en ce sens.

³ <<http://www.cnrtl.fr/definition/arri%C3%A8re-pays>>

⁴ Rédigé en avant-propos d'un colloque sur ce thème auquel beaucoup des auteurs cités dans le paragraphe participaient.

CONCLUSION

Ces trois définitions, difficilement conciliables *stricto sensu*, pour ne pas dire contradictoires, comportent néanmoins chacune des aspects très intéressants. De fait, on a pu proposer récemment une définition *a minima*, intégrative et fonctionnelle pour une approche géographique du tourisme (Suchet & Anton Clavé, à paraître). Cette définition⁵, prioritairement adaptée au secteur du tourisme, permet de délimiter scientifiquement ce domaine d'étude –c'est-à-dire ce qui peut être traité en termes d'arrière-pays et ce qui n'en peut pas– mais on peut tout autant admettre un strict respect de l'une de ces trois définitions à condition d'en faire acte initialement. Dans tous les cas, le respect d'une définition clairement identifiée apparaît la condition *sine qua non* d'une approche valable des dynamiques territoriales entre villes et zones rurales, maritimes ou non, à partir de ce concept.

Plus encore, cette revue de la littérature est une invitation à la recherche. Entre la vision d'un littoral qui parasite les richesses de l'arrière-pays historique et authentique et celle d'un littoral porte d'entrée mondialisée vers un espace marginalisé, sinon en proie au déclin, le chemin de l'analyse, nécessairement intermédiaire, est à poursuivre. Autant d'aspects qui nous font dire la capacité heuristique et l'importance de ce concept en géographie humaine.

BIBLIOGRAPHIE

- ARROYO, M. (2006): « Los cambios en el proceso de producción y de distribución de gas en Barcelona y su hinterland (1930-1969). Entre el gas de hulla y el gas natural ». *Scripta Nova*, 10(218, núm. extraordinario), <<http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-218.htm>>.
- AUTIERO, S. (2000): *Un espace à étudier: l'arrière-pays, un espace d'étude: Provence-Alpes-Côte d'Azur. Une analyse spatiale de l'arrière-pays*. Thèse de Doctorat. Université de Nice Sophia Antipolis, Niza.
- AYADI, R., M. DABROWSKI y L. DE WULF (dirs.) (2015): *Economic and Social Development of the Southern and Eastern Mediterranean Countries*. Springer, Berlín.
- BACHIMON, P. (1997): « Les mutations du tourisme dans les arrière-pays méditerranéens », en M. Wolkowitsch (dir.): *Tourisme et milieux*. CTH, Paris, pp. 55-62.
- BATCHVAROV, M. (1984): « Les relations tourisme et arrière-pays sur le littoral de la Bulgarie ». *Méditerranée*, 52(3), pp. 3-10.
- BERNARD, A. J. M. (2013): « Hinterland », en J. Lévy y M. Lussault (dirs.): *Dictionnaire de la géographie*. Belin, Paris, pp. 497-498.
- BETHEMONT, J. (2008): *Géographie de la Méditerranée. Du mythe à l'espace fragmenté*. Armand Colin, Paris.
- BIRD, J. (1980): « Seaports as a Subset of Gateways for Regions. A Research Survey ». *Progress in Human Geography*, 4(3), pp. 360-370.
- BLANCHARD, R. (1952): *Les Alpes françaises*. Armand Colin, Paris.
- BRUNET, R., R. FERRAS y H. THÉRY (1992): *Les mots de la géographie*. La documentation Française/Reclus, Paris/Montpellier.
- CARRÈRE, P., y R. DUGRAND (1960): *La région méditerranéenne*. Presses universitaires de France, Paris.
- CATANZANO, J. (1987): *Retour vers l'arrière-pays, migrations en Languedoc-Roussillon*. Numéro monographique de la *Revue de l'Economie Méridionale*.
- CHARLIER, J. (1981): *Contribution méthodologique à l'étude des arrière-pays portuaires*. Thèse de Doctorat. Université catholique de Louvain, Louvain-la-Neuve.
- CHISHOLM, G. G. (1889): *Handbook of Commercial Geography*. Longman, Green & Co, Londres.
- DALIGAUX, J. (1997): « Arrière-pays touristique: quel développement au-delà de l'urbanisation ? Le cas de l'arrière-pays tropézien ». *Montagnes Méditerranéennes*, 6, pp. 83-90.
- (1998): « Intercommunalité entre littoral et arrière-pays: cohérence territoriale et logiques politiques. Le cas du SIVOM pays des Maures-golfe de Saint-Tropez ». *Méditerranée*, 89(2), pp. 63-70.
- DEBRIE, J., y D. GUERRERO (2008): « (Re)spatialiser la question portuaire : pour une lecture géographique des arrière-pays européens ». *L'Espace Géographique*, 37(1), pp. 45-56.
- DÉRIOZ, P. (1994): « Arrière-pays méditerranéen entre déprise et reprise : l'exemple du Haut-Languedoc Occidental ». *Économie rurale*, 223, pp. 32-38.
- FESNAU, V. (1997): « Le Queyras : entre pays et arrière-pays ». *Montagnes Méditerranéennes*, 6, pp. 91-95.
- FOGGIN, J., y G. DICER (1985): « Disappearing hinterlands: the impact of the logistics concept on port competition », en *Proceedings of the 26th Annual Transportation Research Forum*. Washington, DC, pp. 385-389.
- GARCÍA-ALONSO, L., y J. SÁNCHEZ-SORIANO (2010): « Analysis of the Evolution of the Inland Traffic Distri-

⁵ « Un arrière-pays comme une zone terrestre située nettement en arrière d'un centre d'activité littoral (exceptionnellement aussi lacustre ou fluvial) avec lequel il entretient un certain nombre d'échanges ou de non-échanges significatifs » (Suchet & Anton Clavé, à paraître).

- bution and Provincial Hinterland Share of the Spanish Port System ». *Transport Reviews*, 30(3), pp. 275-297.
- GIMÉNEZ-FONT, P., y D. DíEZ SANTO (2009): « Contexto rural y crecimiento urbanístico en el traspais de Benidorm: un análisis crítico del actual modelo de desarrollo territorial », en J. M. Feria Toribio, A. García García y J. F. Ojeda Rivera (dirs.): *Territorios, sociedades y políticas*. Publicaciones de la Universidad Pablo de Olavide, Sevilla, pp. 275-285.
- GIRAUT, F. (1997): « Pays et arrière-pays. Quelques hypothèses sur la nature et les fonctions contemporaines des arrière-pays de montagnes méditerranéennes ». *Montagnes Méditerranéennes*, 6, pp. 15-17.
- GUMUCHIAN, H. (1997): « A propos de quelques notions : marges, périphéries et arrière-pays ». *Montagnes Méditerranéennes*, 6, pp. 9-14.
- HERVIEU, B., y J. VIARD (1996): *Au bonheur des campagnes (et des provinces)*. L'Aube, La Tour d'Aigues.
- HOGGART, K. (2005): *The City's Hinterland: Dynamism and Divergence in Europe's Peri-Urban Territories*. Ashgate, Burlington.
- KAYSER, B. (1958): *L'arrière-pays rural de la Côte d'Azur (Étude sur les conséquences du développement urbain)*. Thèse de Doctorat, Faculté des Lettres de la Sorbonne, Université de Paris.
- LOZATO-GIOTART, J.-P. (1990): *Méditerranée et tourisme*. Masson, Paris.
- LÓPEZ PALOMEQUE, F. (1997): « La generación espacial del turismo en Cataluña y la nueva dialéctica litoral-interior », en *Dinámica litoral-interior. Actas del XV Congreso de Geógrafos Españoles*. Santiago de Compostela, pp. 409-418.
- MARCADON, J. (1988): *L'avant-pays des ports français : géopolitique des échanges maritimes entre la France et le monde*. Masson, Paris.
- MARIÉ, M. (1982): *Un territoire sans nom. Pour une approche des sociétés locales*. Méridiens, Paris.
- MASCELLANI, S. (2001): *Pertinence de la notion d'arrière-pays dans l'organisation des espaces de la façade méditerranéenne française*. Thèse de Doctorat, Université d'Avignon et des Pays de Vaucluse, Avignon.
- MATEO, J. (2014): « El impacto de un nuevo puerto. La construcción de su hinterland y de su foreland. Puerto Quequén, provincia de Buenos Aires entre 1921 y 1932 ». *Mundo Agrario*, 15(29), <<http://www.mundoagrario.unlp.edu.ar/article/view/5356/5997>>.
- MÉJEAN, C. (1995): *Les Alpes d'Azur : arrière pays ou pays arriéré ?* Editions Serre, Niza.
- NOTTEBOOM, T. E., y J.-P. RODRIGUEZ (2005): « Port regionalization: towards a new phase in port development ». *Maritime Policy & Management*, 32(3), pp. 297-313.
- NOUSCHI, A. (2008): *El Mediterráneo en el siglo XX*. Editorial Universidad de Granada/Publicacions de la Universitat de València, Granada/València.
- ROBINSON, R. (1970): « The Hinterland-Foreland Continuum: Concept And Methodology ». *The Professional Geographer*, 22(6), pp. 307-310.
- ROUX, E. (1997): « La vallée de la Haute-Bléone, arrière-pays d'un 'pays dignois' en construction ? ». *Montagnes Méditerranéennes*, 6, pp. 77-82.
- ROUZIER, J. (1990): « La mutation de l'arrière-pays méditerranéen ou un modèle pour la revitalisation des communes rurales ». *Revue d'Economie Régionale et Urbaine*, 13(5), pp. 695-713.
- SLACK, B. (1993): « Pawns in the Game: Ports in a Global Transportation System ». *Growth and Change*, 24(4), pp. 579-588.
- SUCHET, A. (2014): *Vers un nouveau modèle de prise en compte des arrière-pays de marge dans le développement par le tourisme. Étude à partir des relations entre zones urbaines littorales et zones rurales de moyenne montagne en Costa Dorada, Catalogne, Espagne*. Rapport d'études post-doctorales CMIRA au Département de géographie de l'Université Rovira i Virgili, Tarragona.
- y S. ANTON CLAVÉ (à paraître): « A-t-on vraiment besoin du concept d'arrière-pays en géographie du tourisme ? », en N. Bernard, C. Blondy y P. Duhamel (dirs.): *Tourisme et périphéries. La centralité des lieux en question*. Presses universitaires de Rennes, Rennes.
- URBAIN, J.-D. (2002): *Paradis verts. Désirs de campagne et passions résidentielles*. Payot, Paris.
- VIGARIÉ, A. (1979): *Ports de commerce et vie littorale*. Hachette, Paris.
- (2004): « L'évolution de la notion d'arrière-pays en économie portuaire ». *Transports*, 428, pp. 372-387.
- ZONDAG, B., P. BUCCI, P. GÜTZKOW y G. JONG de (2010): « Port competition modeling including maritime, port, and hinterland characteristics ». *Maritime Policy & Management*, 37(3), pp. 179-194.