

Structuration de la façade atlantique européenne : l'Arc Atlantique et ses métropoles maritimes

Structuring of the European maritime façade : The Atlantic Arc and its maritime metropolises

Danièle AUFRAY-GUILLERM

Université d'Evry

Politique Maritime et Stratégie Navale

30 avenue René Coty

75 014 - PARIS - France

Résumé : Tirant les conclusions du groupe de travail sur les "Transports maritimes" du Programme européen Atlantis concernant l'Arc Atlantique, l'auteur traite de l'importance des métropoles maritimes dans le développement de cet espace européen en structuration. En particulier, il est question du rôle de Nantes, métropole au coeur de l'Arc, et de Séville, pivot de ce même Arc vers la Méditerranée. À chaque métropole correspond un ensemble de sites portuaires.

Mots-clés : *Atlantique - Métropole - Maritime - Développement*

Abstract : The conclusions of the "Maritime Transports" working group of the EU Program Atlantis concerning the Atlantic Arc introduce the issue of the importance of maritime metropolises in the development of this European region under construction. Nantes, heart of the Arc, and Sevilla, pivot with the Mediterranean space, are the two main cities written about here ; both metropolises are associated with a system of port sites.

Keywords : *Atlantic - Metropolis - Maritime - Development*

Un aspect essentiel, à notre avis, du thème de ce colloque *Continuité et Ruptures sur les littoraux européens*, est d'entendre ces concepts au sens d'alliance et confrontation, structuration des nations ou des régions maritimes européennes (au sens géopolitique ou géoéconomique).

Évoquons, puisque les intervenants de cet ensemble y étaient nombreux, les ententes qui se mettent en place – politiques, économiques et militaires – dans la Baltique où, d'une part, la libération des Pays baltes et la "définlandisation" et d'autre part, des liens nouveaux entre le Danemark, la Suède et l'Allemagne réunifiée, recréent ce qui pourra peut être devenir une nouvelle Hanse.

Par opposition, la Méditerranée est malheureusement une zone de ruptures. Pour ne parler que du Bassin occidental, sans oublier la grave crise algérienne qui contrebalance très lourdement les efforts européenisants du Maroc et la "laïcité" de la Tunisie, et pour rester dans le domaine économique, les rivalités pour le leadership entre Barcelone et Gênes et les problèmes structurels de Marseille tendent plus, pour le moment, à l'affrontement qu'à la coopération.

Reste l'atout atlantique

L'Arc Atlantique, concept européen (par opposition au "dataresque" *façade atlantique* typiquement français) et concept dynamique, structure un ensemble ayant des résonances historiques, basé sur les pays celtiques, la Galice (à moitié celtique), le Portugal et l'Andalousie.

Initiative lancée en 1989 par Olivier Guichard et Yvon Bourges, présidents des conseils régionaux des Pays de la Loire et de Bretagne, elle rassemble 23 régions de cinq pays (dont deux pays indépendants dans leur totalité, le Portugal et l'Irlande). Issu de la Conférence des Régions Périphériques Maritimes Européennes, dont il a également été question au cours de ce colloque, l'Arc Atlantique est donc un sous-ensemble de cette communauté, existant par la volonté de dirigeants régionaux ; cependant nous considérons qu'en dehors même de ce volontarisme, c'est une réalité historico-socio-géographique de fait.

Historiquement, de la thalassocratie celtique des IV^e-VIII^e siècles ap. J.C. à l'Empire angevin (XII^e siècle) et à la Bretagne indépendante, première marine d'Europe aux XV^e-XVI^e siècles, il s'étirait d'Anvers à Séville. À l'époque contemporaine, la première grande renaissance de cet axe a lieu dans les années 1970 : Yves Lainé crée la ligne régulière Saint-Nazaire-Vigo puis, plus tard, avec Alexis Gourvennec, il fonde les "Brittany Ferries" qui relie d'abord la Bretagne à deux pays

celtiques, la Cornouaille et l'Irlande, et élargissent leur champ d'intervention sur l'Espagne, la Normandie, etc.

Dans ce cadre de l'Arc Atlantique, au croisement de deux réalités, métropoles et transport maritime, nous pensons que se trouvent, de nos jours, les voies du développement.

I - POURQUOI DES MÉTROPOLES ?

L'Arc Atlantique n'est pas encore une réalité économique forte, mais une démarche solidaire de Glasgow-Edimbourg à Séville, qui représente une économie-monde potentielle face à l'axe européen actuel de la Lotharingie qui va de Londres à Gênes et qui rassemble la plupart de toutes les grandes métropoles européennes. Mais l'Arc Atlantique manque de métropoles. Celles-ci sont l'indicateur actuel de la réussite économique : rappelons que si l'axe lotharingien a été baptisé par la DATAR (étude de Reclus 1989) "banane bleue", c'est parce que, de satellite, la nuit, on voit scintiller ses villes comme une galaxie lumineuse. On ne peut certes pas voir actuellement le même phénomène sur l'Arc Atlantique, mais il s'y trouve plusieurs zones de métropolisation. Au nord, Glasgow et Edimbourg apparaissent déjà sur la carte de l'étude citée ci-dessus. Dans le cas d'une victoire des Travailleurs aux prochaines législatives de Grande-Bretagne, peuvent (ré)apparaître aussi Manchester et Liverpool, leur bastion des Midlands et, en cas de réunification de l'Irlande (puissamment aidée par les USA), une métropole également bi-polaire Belfast-Dublin.

Nous sommes, pour notre part, au début d'une étude sur deux autres zones-clefs : Nantes et Séville. Nantes, au coeur de l'Arc Atlantique et Séville, pivot vers l'espace méditerranéen. L'agglomération nantaise a 550 000 habitants et, avec l'estuaire, y compris Saint-Nazaire, 750 000. Séville et son agglomération comptent 800 000 habitants, ce qui est équivalent. Cela reste encore assez peu mais elles sont en expansion (Séville : 40 % d'augmentation de population ces vingt dernières années par exemple). Mais, au delà de ces simples données quantitatives, les indicateurs de métropolisation sont plutôt encourageants dans les deux cas. Nous nous attacherons surtout au caractère maritime de ces indicateurs.

II - POURQUOI MARITIMES ?

Au delà du littoral, l'avenir pour les régions maritimes est, pensons-nous, dans le "blue water", concept de stratégie navale définissant la flotte de haute mer et que nous reprenons ici pour signifier l'ensemble des liaisons maritimes, soit inter-régionales (cabotage), soit inter-continéntales (vers les Amériques, l'Afrique et l'Asie). Évoquons ici brièvement, pour montrer l'importance dans le développement économique de ce facteur, la récente prospective d'un cabinet d'études lié au FMI qui annonçait (à partir de critères purement financiers) les "nouveaux riches", le nouveau G7 des années 2010. Après les USA et le Japon (les capacités maritimes de ce dernier ne sont plus à démontrer), tous les pays asiatiques se pressaient dans ce nouveau club : Chine, Taïwan, Indonésie, Corée, tous pays, même la très continentale Chine Populaire, qui connaissent un développement portuaire et armatorial très fort. Le seul pays européen à "surnager" dans cette prospérité est l'Allemagne qui, ce n'est pas un hasard, se retrouve depuis quelques années, après une remontée spectaculaire, dans le peloton de tête des premiers constructeurs mondiaux et des premiers armateurs de porte-conteneurs, ce type de navire étant de nos jours l'équivalent du galion du XVI^e siècle, le transporteur d'or.

Si l'Europe atlantique veut au moins surmonter ce défi des vingt prochaines années, elle doit se servir à fond de cet atout que représentent ses milliers de kilomètres de littoral et ses ports ouverts sur le large. Ne rêvons pas trop, nous n'allons pas créer un nouvel Hong Kong ou Singapour, ou concurrencer demain Evergreen (le géant taïwanais, armateur de lignes "tour du monde"). Mais au moins nous avons le devoir de ne pas disparaître complètement du paysage.

Les travaux de l'Arc Atlantique sur les transports maritimes du Programme européen Atlantis, développés en 1994-1995, ont été un facteur important de mobilisation des acteurs portuaires et armatoriaux (même si, à notre avis, la dimension des chargeurs manquait un peu car ce sont eux, finalement, les donneurs d'ordre, et la prise de conscience d'intérêts communs est essentielle). L'engorgement des voies terrestres de circulation à l'intérieur de l'Europe, d'un point de vue écologique comme financier, est aussi un argument pour le développement des transports maritimes le long de nos côtes. Le second volet du programme Atlantis promis par Bruxelles n'a finalement pas vu le jour. Encore un blocage qui risque de coûter très cher, non seulement à l'Europe atlantique mais à l'Europe tout court.

L'histoire, comme l'actualité, nous montre le lien profond entre métropole et maritimité ; on pourrait presque dire que toute métropole est maritime ou, si elle ne l'est pas, elle est en relation directe avec un grand port qui lui permet de "respirer". Il nous semble donc pour prolonger les travaux faits sur l'Arc Atlantique, qu'une des pistes essentielles à poursuivre est celle du croisement de ces deux réalités, de l'étude des facteurs de possibilités, et aussi de freins et de retards, apportés à la re-naissance de métropoles sur l'Arc Atlantique.

Nous avons donc entrepris un travail à la fois comparatif mais aussi prospectif quant aux liaisons d'avenir qui peuvent s'établir autour des deux pôles maritimes, Nantes-Saint-Nazaire d'une part, Séville-Cadix-Huelva de l'autre, avec le professeur Barragan-Munoz de la Faculté des Sciences de la mer de Cadix.

Le critère important dans les deux cas est qu'il s'agit d'une *renaissance*, comme nous venons de le dire. Le rôle historique de métropole maritime de Nantes comme de Séville n'échappe à personne, il n'est pas nécessaire de le développer ici. C'est à la fois une chance et un handicap : une chance, car on peut dire qu'il y a un "savoir-faire" dans la mémoire collective, un handicap, car elles n'ont pas l'enthousiasme des "terres vierges". Un des problèmes de fond de notre société européenne auquel, nous, chercheurs, devons nous confronter est : existe-t-il une autre stratégie possible que celle de la résistance, du colmatage écologique des brèches devant la montée des nouveaux pays industrialisés, asiatiques en particulier ? Si on ne parle plus de l'Europe dans son intégralité, mais de l'Arc Atlantique, nous risquons de nous retrouver dans une marginalisation au second degré : notre âge d'or n'est pas hier, mais avant-avant-hier. Il faut casser ce processus mental et repenser nos littoraux comme la pointe de l'expansion européenne *grâce à sa maritimité*. Un des articles de la revue brestoise *Accès*, parue à propos du Congrès de Cadix du Forum Atlantis, titrait *A l'Ouest, de nouveaux dragons ?* et différents entrepreneurs, en Bretagne et ailleurs, reprennent cette thématique.

C'est dans cette optique que nous pensons que les études multinationales devraient se multiplier, études devant déboucher non seulement sur une meilleure intercompréhension mais aussi sur des actions concrètes. Juste un exemple de cet ordre : il y a 20 lignes maritimes régulières escalant à Cadix et remontant vers l'Europe du Nord. Aucune pour l'instant ne s'arrête dans un port de l'Arc Atlantique. Ne pourrait-on pas repérer des chargements potentiels pour que certaines d'entre elles fassent un toucher portuaire à Nantes-Saint-Nazaire par exemple, ou ailleurs ?

En tous cas, je salue l'effort de ce colloque sur le littoral européen qui a effectivement fait se croiser de nombreuses nationalités et de nombreux points de vue. Car il faut que les tenants de l'Arc Atlantique puissent aussi comparer leurs problèmes avec ceux des autres ensembles, que ces derniers soient formalisés ou virtuels.

Bibliographie

AUFFRAY-GUILLERM D., GUILLERM A., 1991, *Nantes, Saint-Nazaire, la Bretagne et la mer*, Nantes, Ouest Editions.

AUFFRAY-GUILLERM D., GUILLERM A., 1993, *Lorient et la mer*, Plan Urbain-Ministère de l'Équipement, Rapport dactylographié.

AUFFRAY-GUILLERM D., GUILLERM A., 1991, L'Arc Atlantique, une démarche solidaire pour une stratégie de développement, *Revue Maritime*, 3^e trimestre.

AUFFRAY-GUILLERM D., GUILLERM A., 1992, Nantes vénitienne, la ville au coeur de l'Arc Atlantique, *Annales de la recherche Urbaine*, n° 55-56.

BARRAGAN MUNOZ J.M., 1988, *Los puertos de la Bahia de Cadiz*, Cadix, Ed. Diputacion provincial de Cadiz.

BARRAGAN MUNOZ J.M., 1989, Incidencia territorial de la politica portuaria in Andalucia, Sevilla, *Enciclopedia de la geografia de Andalucia*, vol VII.

BARRAGAN MUNOZ J.M., 1991, Integracion territorial del puerto de la bahia de cadiz, *Revista de Estudios Geograficos*, Numero especial y monografico dedicado a la Geografia del Transporte, Madrid, n° 198-199.

GIP Reclus, 1989, *Villes européennes*, Paris, Publications de la DATAR.

LE RHUN P.Y., (ss. la dir. de), 1994, *Géographie et Aménagement de la Bretagne*, Morlaix, Ed. Skol Vreizh, 240 p.

MARTRAY J., 1991, *Nous qui sommes d'Atlantique*, Rennes, Terre de Brume.

N° Spécial sur l'Arc Atlantique, 1993, *Norois*, Poitiers.

Synthèse des études existantes sur le thème Liaisons maritimes, 1994, Brest, Agence pour la coopération de l'Europe de la Mer.