



HAL
open science

Le devenir de la façade Atlantique : premiers résultats, groupe n°7

Jacques Beauchard, Serge Wachter

► **To cite this version:**

Jacques Beauchard, Serge Wachter. Le devenir de la façade Atlantique : premiers résultats, groupe n°7. [Rapport de recherche] Centre national de l'entrepreneuriat(CNE); Délégation Interministérielle à l'Aménagement du Territoire et à l'Attractivité Régionale (DATAR). 1992, 62 p., cartes. hal-02185177

HAL Id: hal-02185177

<https://hal-lara.archives-ouvertes.fr/hal-02185177>

Submitted on 16 Jul 2019

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

PROSPECTIVE
ET
TERRITOIRES



DATAR

PREMIERS RESULTATS *

GRUPE N°7

LE DEVENIR DE LA FACADE ATLANTIQUE

072436

APSSA

FEVRIER 1992

Leader : Jacques BEAUCHARD

Responsable DATAR : Serge WACHTER

* *La DATAR a confié à des scientifiques le soin de promouvoir les travaux du programme "Prospective et territoires". Ces premiers résultats n'engagent en rien la DATAR mais seulement la responsabilité scientifique des leaders.*

E 2436

DATAR

PREMIER RAPPORT INTERMEDIAIRE

1992

DEVENIR DE LA FACADE ATLANTIQUE

Jacques BEAUCHARD

LABORATOIRE DE RECHERCHE ET DE FORMATION DOCTORALE EN SCIENCES SOCIALES

DEVENIR DE LA FACADE ATLANTIQUE
Jacques BEAUCHARD

S O M M A I R E

Devenir de la façade atlantique : aspects méthodologiques.....	page 03
Scénario I : L'isolement	page 18
Scénario II : L'espace-projet atlantique	page 31
Scénario III : La segmentation	page 44
Scénario IV : L'intégration	page 50

Université Paris Val-de-Marne

Avenue du Général-de-Gaulle - 94010 CRÉTEIL Cedex

Tél. : (1) 48 98 91 44 - Poste 2273 ou 2576 -- Ligne directe : (1) 42 07 59 04 - Télécopie : (1) 42 07 70 12

DEVENIR DE LA FACADE ATLANTIQUE

INTRODUCTION :

DEVENIR DE LA FACADE ATLANTIQUE :

ASPECTS METHODOLOGIQUES

LA FACADE ATLANTIQUE : ASPECTS METHODOLOGIQUES

1) Il faut considérer l'Europe toute entière comme "finistère" de l'Euro-Asie (cartes 1 et 2). A elle seule la Communauté Européenne compte 100 régions sur 174 qui se répartissent dans les péninsules et les îles. Cette situation favorise a priori l'isthme mer du nord-méditerranée. Depuis le XIII^e siècle, les flux d'échange et les conditions politiques vont y faire naître ou y développer les principales villes européennes : c'est ce réseau qui donne à l'Europe sa dynamique continentale, et qui confère au port du Nord et à ceux du Sud une position clef (cartes 3 et 4). Sait-on que le port de Rotterdam a un trafic équivalent à l'ensemble des ports de la façade atlantique ?

2) Dès lors la façade atlantique se trouve dans une situation paradoxale ; en effet, dans le monde entier le développement se rue sur les littoraux et partout la "maritimisation" caractérise la modernité alors que les régions européennes de l'atlantique semblent tour à tour touchées par le déclin. N'est-ce pas que l'attractivité économique de l'axe lotharigien est en cause ? Ou comme le disait Braudel, n'est-ce pas que "coincée entre la mer et la terre, la France penche vers cette dernière ?" Depuis le premier traité européen (C.E.C.A., 1951) l'ambition de la France n'a-t-elle pas été de partager avec l'Allemagne un leadership continental tandis que la Grande-Bretagne tentait de demeurer une puissance maritime tournée vers le Grand Large ?

3) La façade atlantique, (dite arc atlantique) est l'une des huit zones d'études transrégionales retenues par la Communauté Européenne. En France, elle est accolée à la Diagonale continentale (cf.

carte 5) et au Sud-Ouest des Capitales centrales - (deux autres zones se partagent le reste de la France : l'Ouest Méditerranée et l'Arc Alpin). La plupart des régions de la façade sont éligibles aux fonds structurels de la CE pour les objectifs 1 (retard de développement), n° 2 (industrie en déclin) et 5b développement rural (carte 6). Ainsi la façade atlantique apparaît bien en périphérie des centres économiques et des régions de croissance de la communauté (carte 7).

On remarquera combien la périphérie atlantique française et ibérique se trouve séparée des zones de forte croissance par l'arc des régions continentales les plus vides de la CE tandis qu'elle ne compte que cinq métropoles Nantes-Bordeaux-Bilbao-Porto-Lisbonne et seulement de 50 à 100 habitants au Km² pour la plupart des régions (cartes 8 et 9) ce qui favorise bien le caractère extraverti des régions de la façade atlantique.

La situation périphérique, par l'éloignement des trafics, est encore plus évidente si l'on considère la carte des grands ports et des aéroports (carte 10 et 11) ou celle des autoroutes déjà publiée par le GIP Reclus.

De l'Ecosse à l'Andalousie , la façade atlantique compte 23 régions et 60 millions d'habitant soit 25 % du territoire de la CE et 18 % de la population de la CE :

- 10 % seulement du territoire de ces régions bénéficient d'un équipement satisfaisant en infrastructures de communication,
- A l'exception de deux d'entre elles (Aquitaine et Ecosse), toutes les régions de la façade atlantique ont un Produit Intérieur Brut par habitant inférieur à la moyenne communautaire ; un rapport

de 1 à 1,9 existe entre les régions les plus pauvres et les régions les plus riches.

- L'indice moyen de chômage est supérieur dans la presque totalité des régions à la moyenne communautaire,
- 4 régions seulement se situent au-dessus de la moyenne communautaire de la part de l'emploi industriel,
- Sur les 80 activités principales de ces régions 60 peuvent être gravement fragilisées par le Marché Unique.

La façade atlantique française représente 27 % du territoire , 20 % de la population et 17 % de la population active.

Comment les régions de la façade atlantique vont-elles évoluer d'ici 2010 ?

Nous rendons compte de ce devenir suivant quatre scénarios qui tour à tour privilégient l'une ou l'autre des tendances émergentes suivantes :

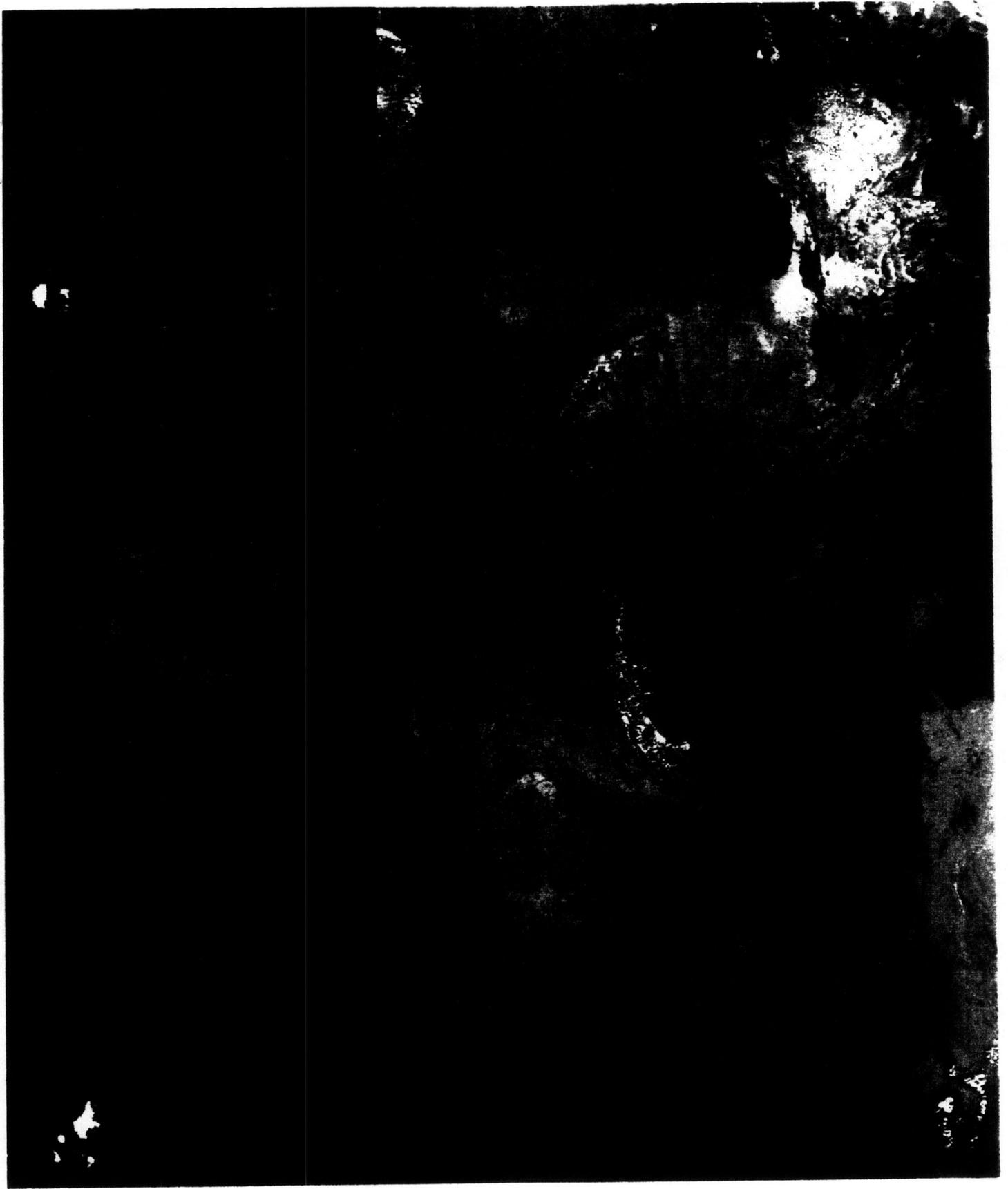
- la marginalisation des ports, des axes de communications,
- le déclin de l'agriculture et la fragilité des industries décentralisées,
- la réussite de l'espace-projet atlantique,
- la polarisation du territoire à partir des systèmes géo-économique locaux
- la mise en réseau des villes de l'atlantique autour des métropoles

soit :

- 1) L'isolement
- 2) L'espace projet atlantique
- 3) La segmentation
- 4) L'intégration

Ces scénarios renvoient à des études qui seront publiées dans les Actes de Prospective, "Devenir de la Façade Atlantique".

Enfin une analyse des acteurs et des stratégies rendra compte ultérieurement de l'engagement des scénarios sur le terrain.



EUROPE CLIVAGES ET RECOMPOSITIONS

FRONTS ET FRONTIERES

Ancien front idéologique et militaire

Ex-Rideau de fer

Clivages économiques



L'Europe privilégiée (CEE - AELE)

Clivages socio-culturels

Limite Ouest des sociétés civiles marquées par le ritegin orthodoxe
 Limites Nord du monde islamique

Frontières

Frontières d'Etat
 Limite occidentale de l'enveloppe soviétique
 Limites des Républiques Soviétiques
 Limites Ouest et Sud de la Russie

VILLES

Conurbations importantes
 Agglomérations de plus de cinq millions d'habitants
 Agglomérations de plus d'un million d'habitants
 Autres agglomérations

En majuscules les capitales d'Etat

COOPERATIONS INTER-ETATS

Les institutions multi-Etats de base

- CEE (Communauté Economique Européenne 1957)
- Candidats à la CEE
- A.E.L.E. (Association Européenne de Libre Echange, 1960)
- Conseil de l'Europe (1949)
- Conseil Nordique (1952)
- CAEM (Conseil d'Assistance Economique Mutuelle, 1949-1961)
- U.M.A. (Union du Maghreb Arabe, 1969)

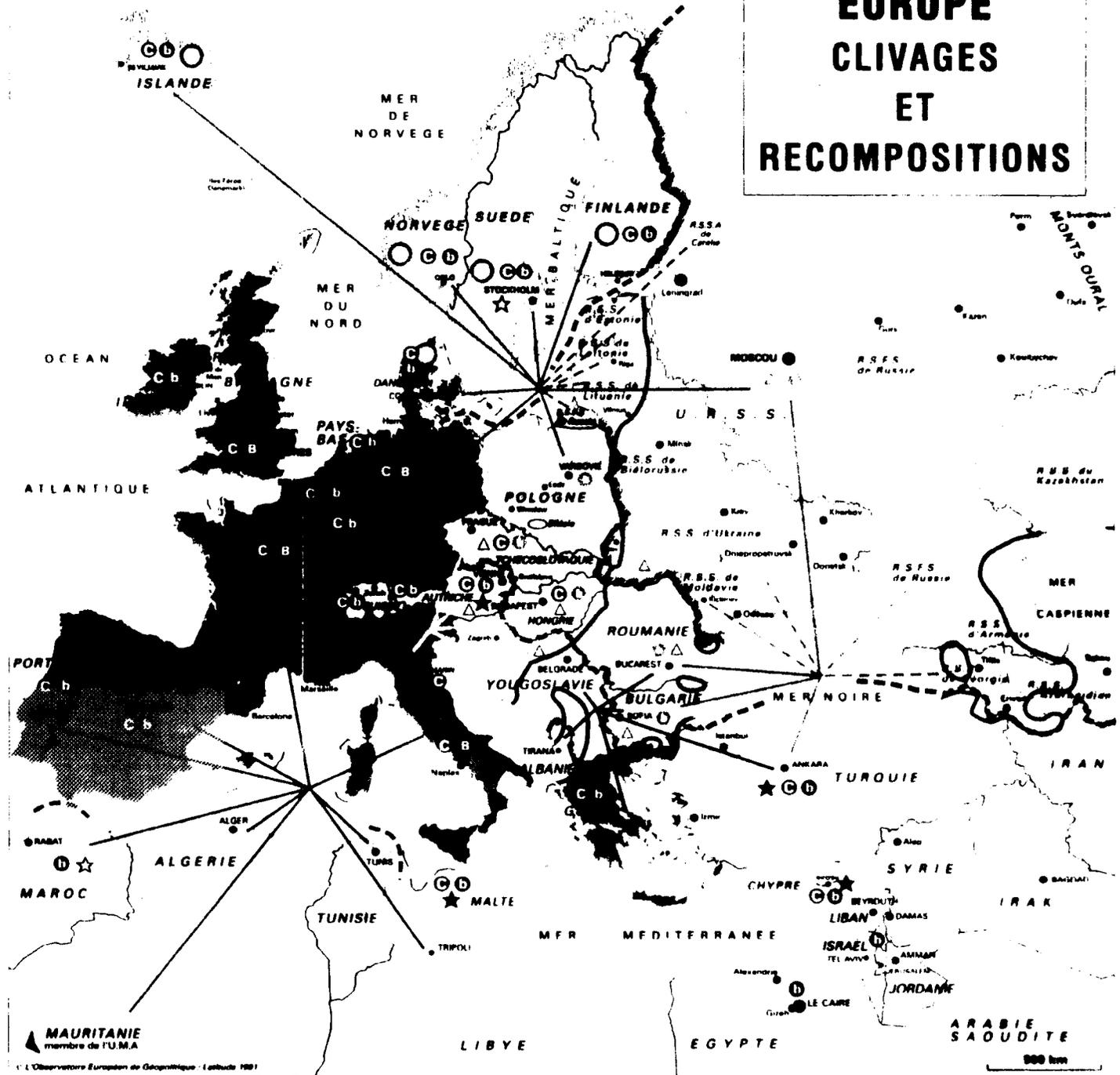
B.E.R.D. (Banque Européenne pour la Reconstruction et le Développement 1944-1961)

- Principaux actionnaires européens
- Autres actionnaires européens
- Actionnaires-attributaires

Etat Unis, Japon, Canada, Mexique, Royaume-Uni, Suède, C.E.E. Banque Européenne d'Investissement

Conférences et coordinations multi-Etats

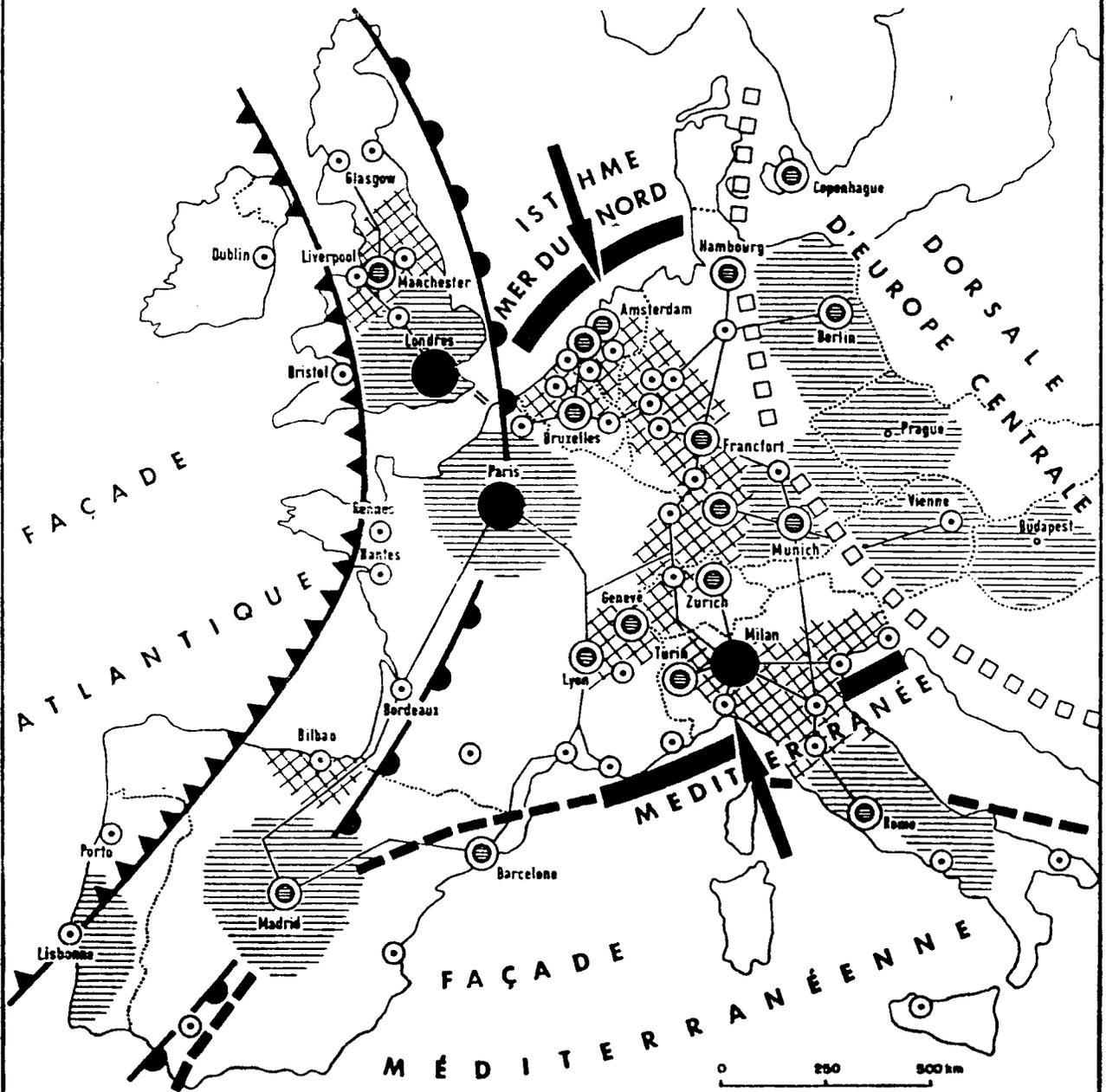
- Les Trois (1960) Coordination des relations avec la CEE
- Conférence Baltique (1968)
- Partenariat (1969)
- Les Neuf (1960) Coordination entre l'U.M.A. et les quatre Etats de la Méditerranée Occidentale membres de la CEE
- Conférence de la Mer Noire (1960)
- Conférence de la Baltique (1961)
- Commission du Danube (1948)



© L'Observatoire Européen de Géopolitique - 1981

0 100 km

ISTHME ET FAÇADES MARITIMES DE L'EUROPE OCCIDENTALE



1. ISTHME MER DU NORD - MEDITERRANEE

→ Espace fondamental de l'Europe avec ses deux fronts portuaires nord et sud

▨ Espace organisé en réseaux de villes à forte densité et faible hiérarchisation = type "rhénan"

2. FAÇADE ATLANTIQUE

⌒ Axe des centres de commandement territorial de la façade atlantique

▲ Finistères de la façade atlantique

▨ Espace fortement polarisé autour des métropoles nationales = type "parisien"

3. FAÇADE MEDITERRANEE

▨ Axe des centres de commandement territorial

4. DORSALE D'EUROPE CENTRALE

□ □ □ développée entre deux isthmes = mer du Nord - Méditerranée et Baltique - mer Noire

● ⊕ ⊙ Principales villes classées en trois niveaux d'après l'Atlas des villes européennes

LES PRINCIPALES RELATIONS EUROPÉENNES ACTUELLES

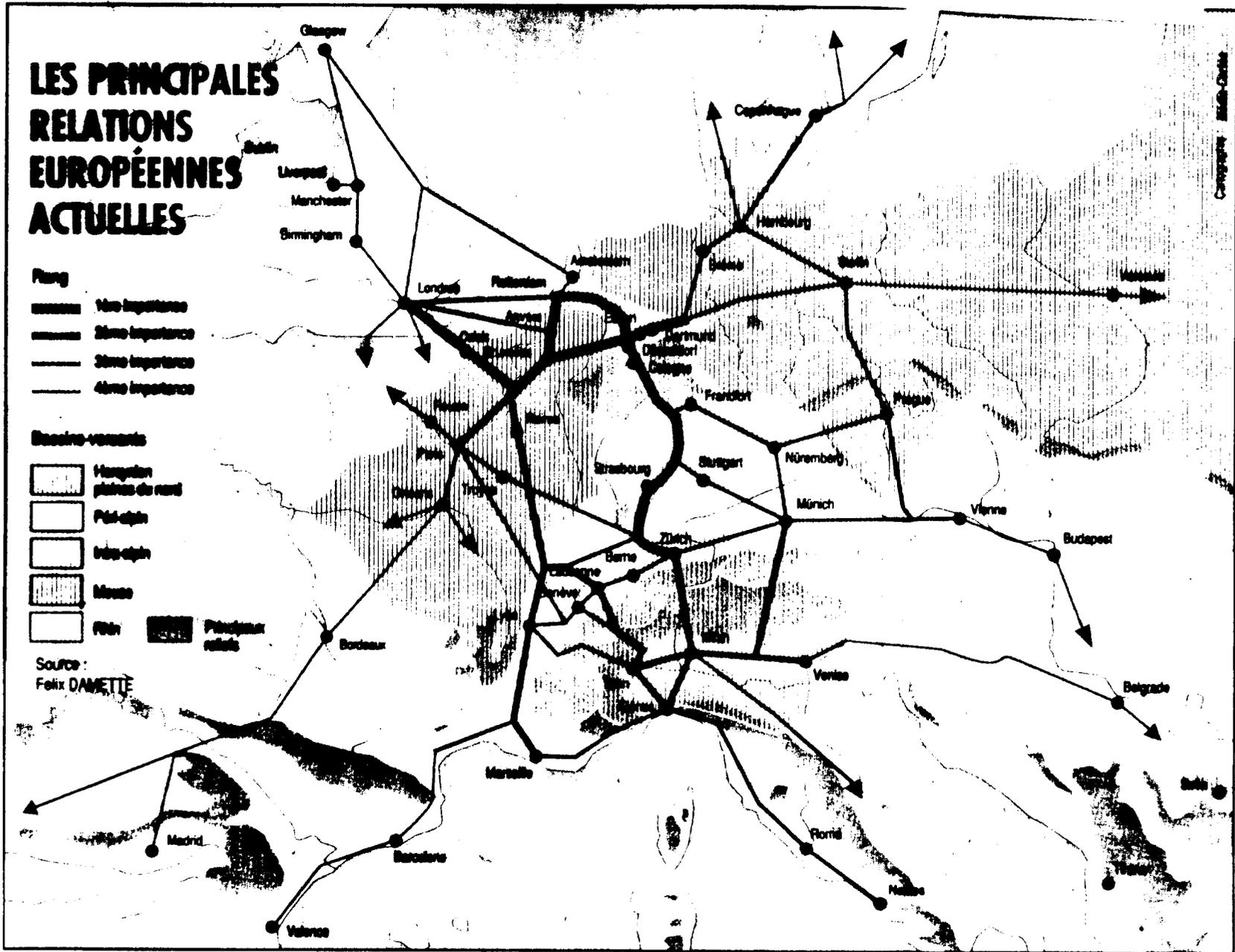
Plan

- 1ère importance
- ===== 2ème importance
- 3ème importance
- 4ème importance

Bassins-versants

- Bassin versant du nord
- Péninsule
- Méditerranée
- Mer du Nord
- Péninsule italienne

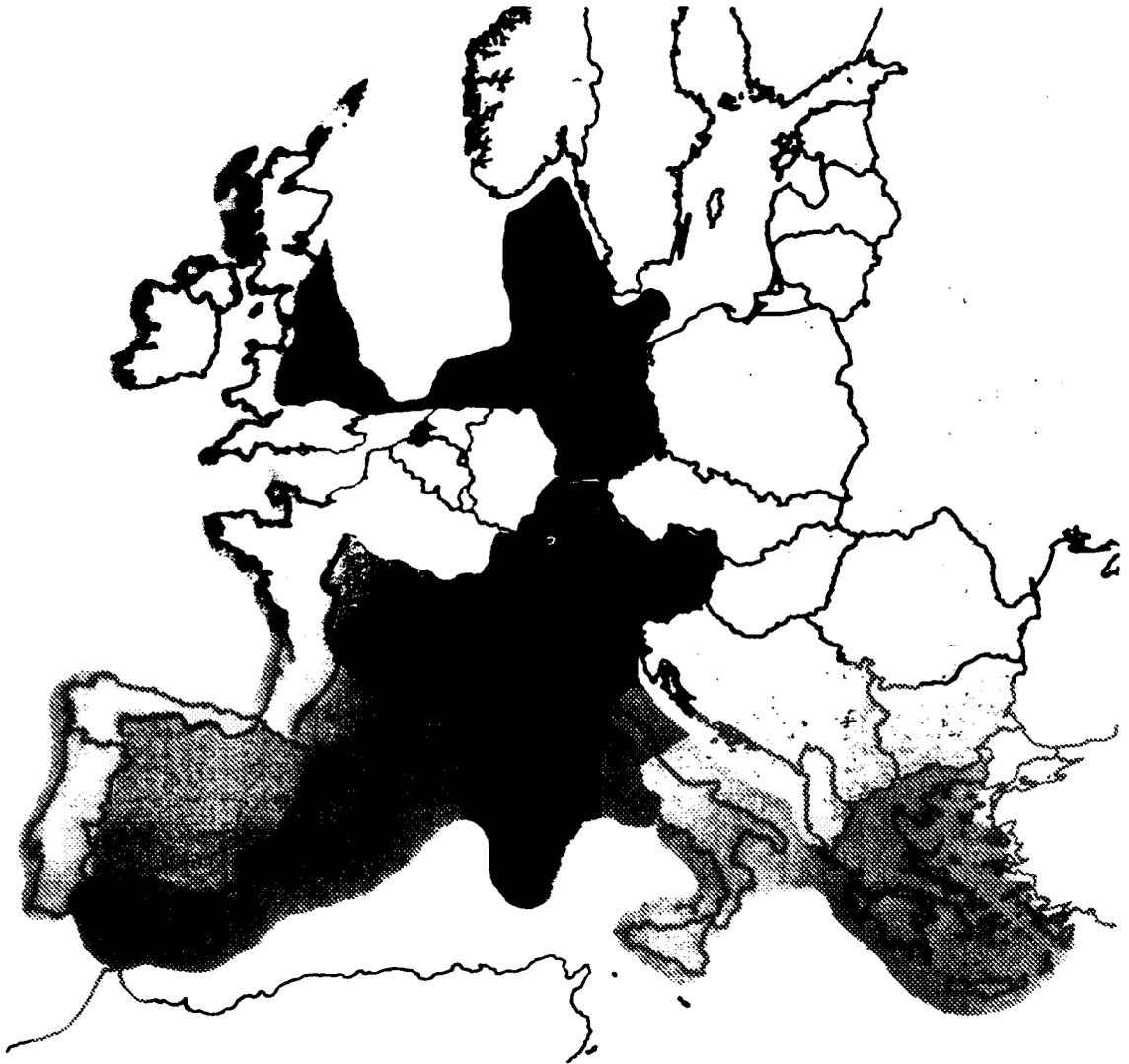
Source :
Felix DAMETTE



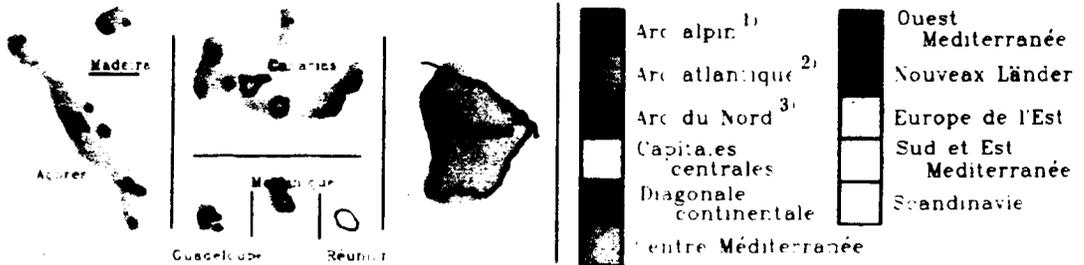
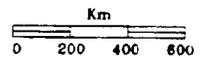
Carte 4

Carte 5

Zones d'études transrégionales et zones d'études sur les effets spatiaux externes

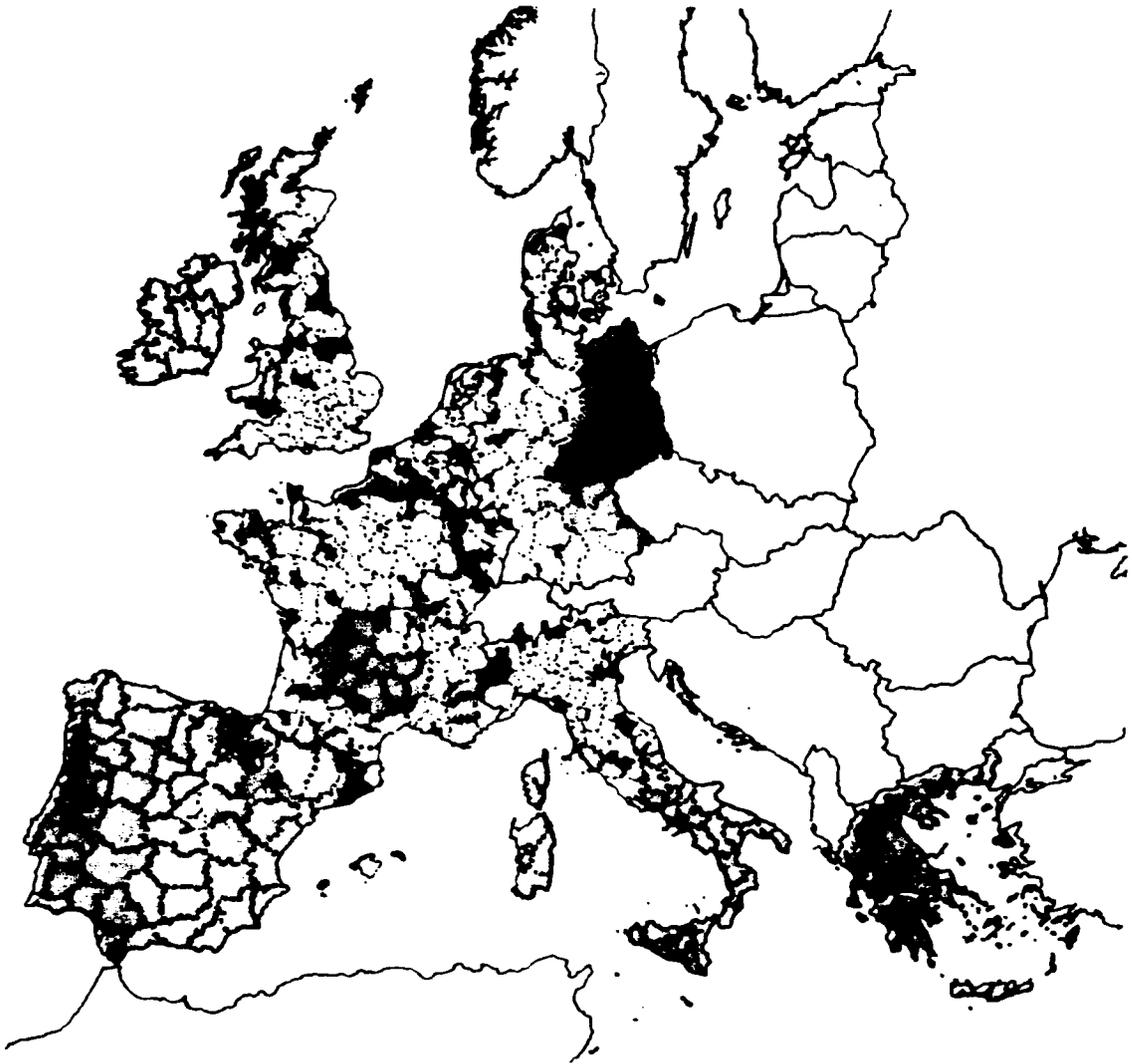


Sources : CCF

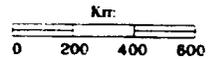


Carte 6

Régions éligibles aux Fonds structurels de la CE



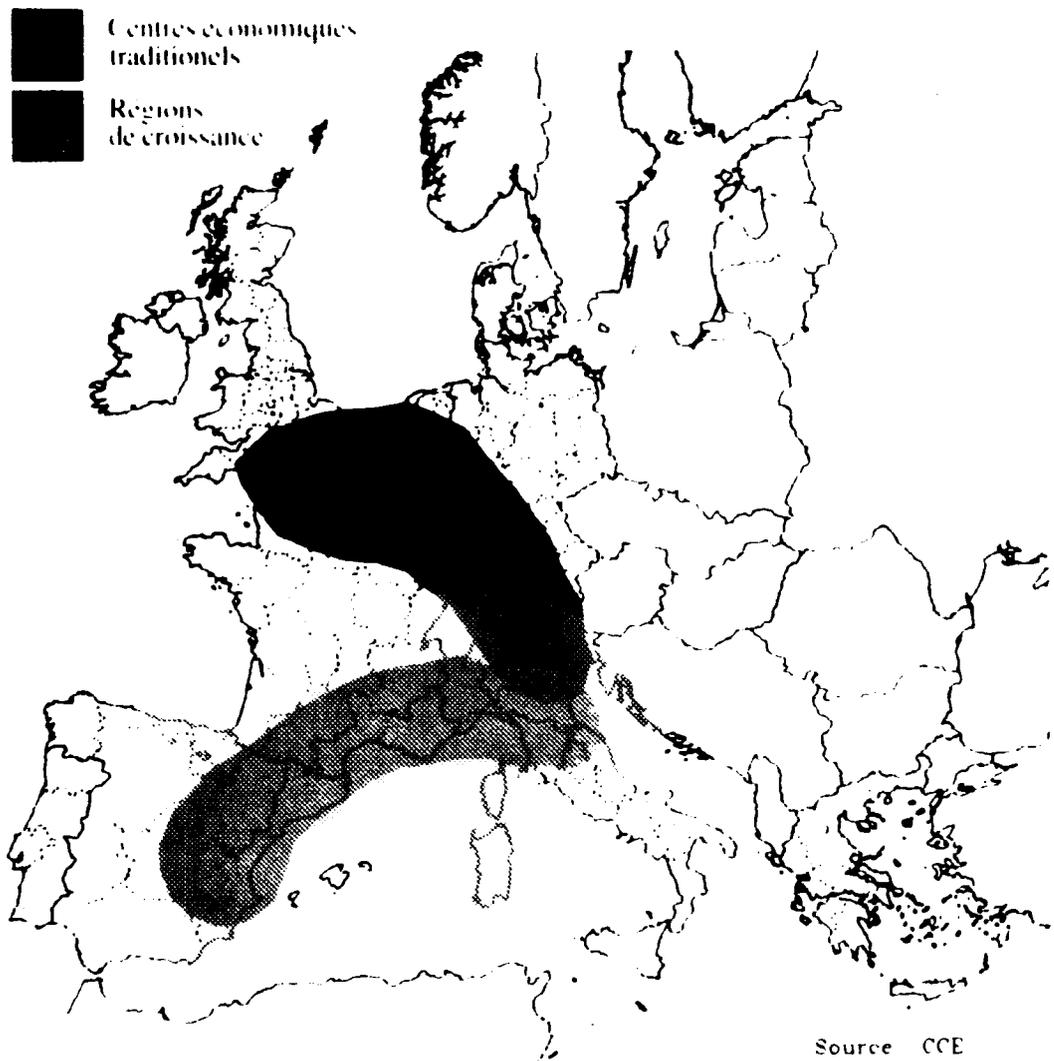
Sources CCE



Régions éligibles	
	Objectif 1 - en retard de développement
	Objectif 2 - industrielles en déclin
	Objectif 5b - rurales
	Objectifs 2 et 5b simultanément
	Directive 3575/90

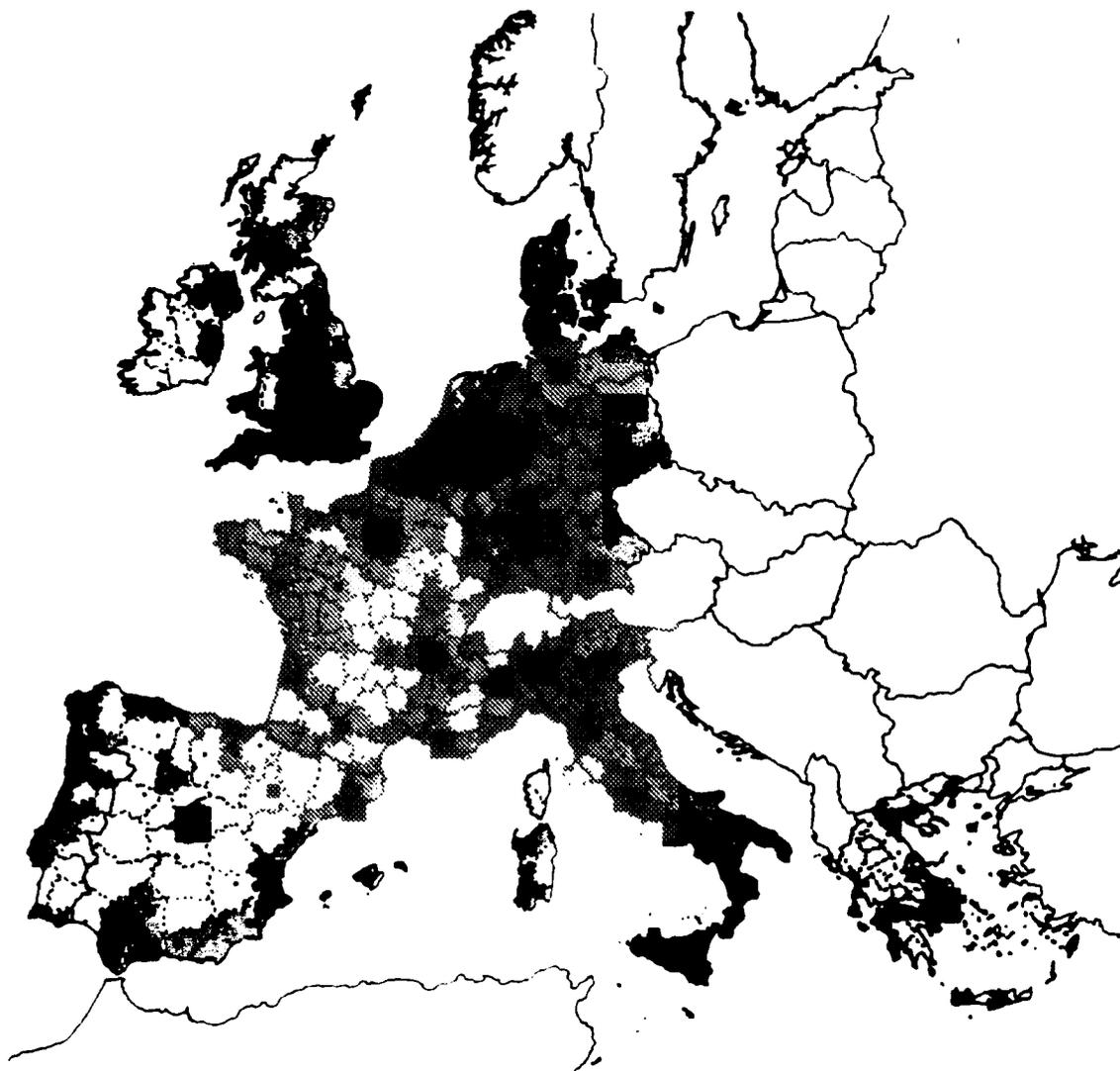
Carte 7

Centres économiques traditionnels et régions de croissance de la Communauté

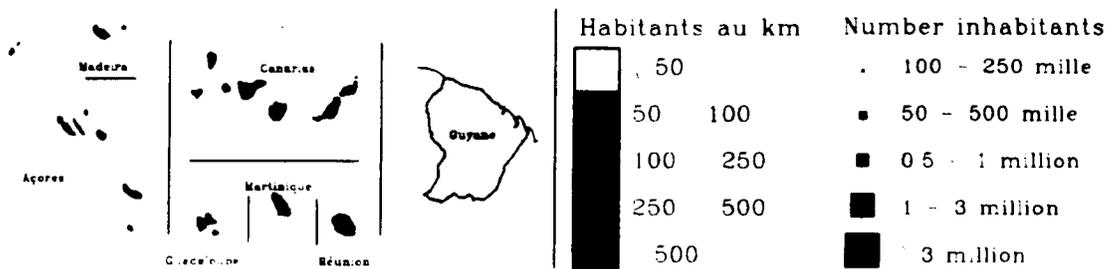
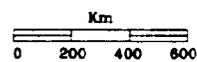


Carte 8

Densité de la population et centres urbains. 1989



Source Eurostat: Base de données REGIO CORINE



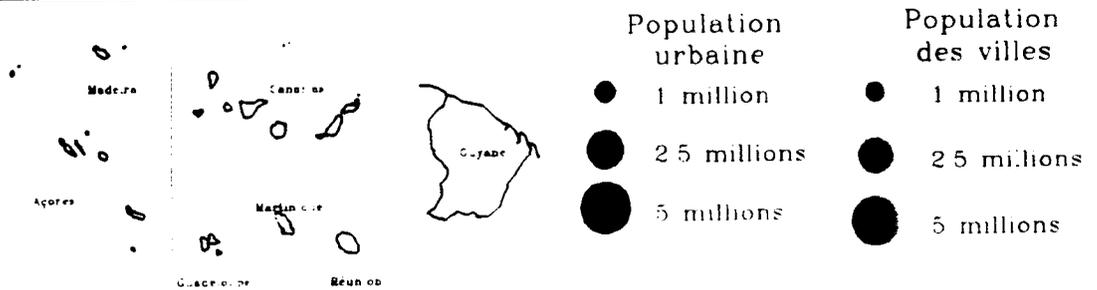
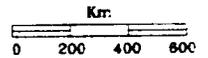
Carte 9

Régions urbaines fonctionnelles



Source IRPUD

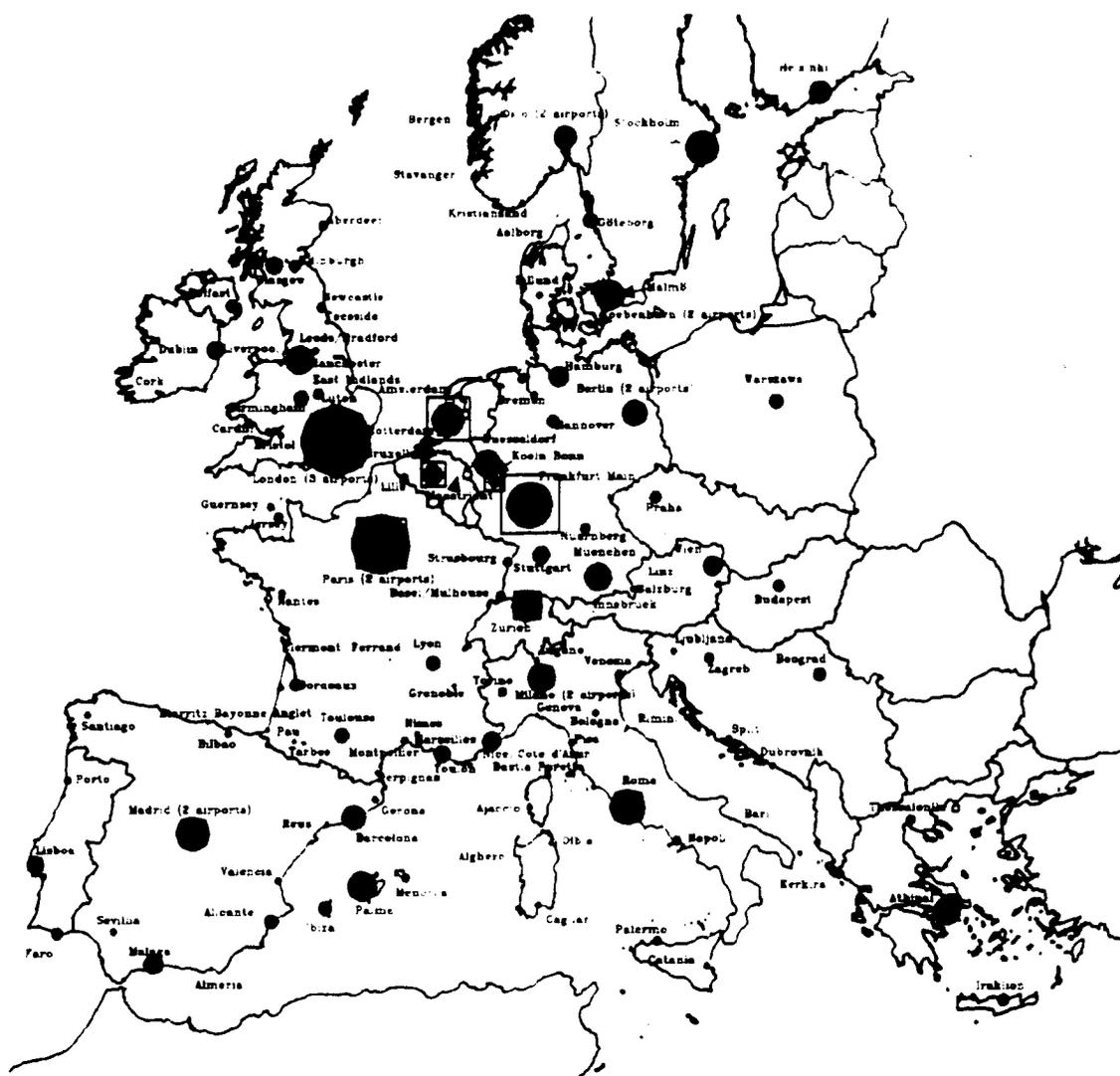
Note Les régions urbaines fonctionnelles prises en compte sont celles qui ont plus de 1 million d'habitants



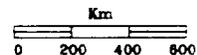
La taille des cercles correspond à la population de la région urbaine fonctionnelle (voir un centre urbain de plus de 200000h et de plus de

Carte 11

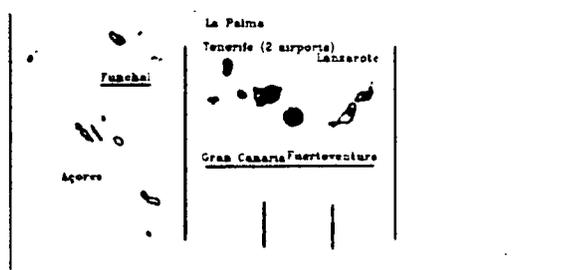
Principaux aéroports
Nombre de passagers et volume du fret 1989



Source ADP Association des compagnies aériennes européennes 1990



Passagers (millions)		Marchandises (milliers de tonnes)	
• 1	● 10	• 10	□ 250
• 5	● 25	□ 100	□ 500



DEVENIR DE LA FACADE ATLANTIQUE

SCENARIO I :

L'ISOLEMENT

SCENARIO I : L'ISOLEMENT

le Grand Bassin Parisien et le sillon rhodanien polarisent tous les échanges avec la communauté européenne, les ports français achèvent leur déclin, l'émigration des jeunes diplômés s'accélère, l'agriculture intensive disparaît, le système productif décentralisé se recentralise, aucun changement n'intervient dans l'administration des collectivités et du territoire : c'est l'isolement du grand Ouest et le mariage de l'Aquitaine avec l'Euskadi (carte 1 et 2).

1) Stagnation de l'espace de transport

Aucun transfert ne se fait entre les zones d'hyper croissance des transports qui absorbent tous les financements de la façade atlantique. Le TGV aquitain est arrêté ; rien n'est fait au niveau des réseaux secondaires. Les ports mal connectés sur les flux Ouest-Est et Nord-Sud accélèrent le processus d'isolement.

Depuis 10 ans, les trafics de conteneurs à haute valeur ajoutée ont augmenté de 15 % dans les ports français pendant qu'ils doublaient à Hambourg et Brème et même triplaient à Anvers et Rotterdam.

Ces dernières années, la position des ports français s'est dégradée continuellement, tant en tonnage qu'en valeur, tant à l'importation qu'à l'exportation. Ainsi, en 1990 près de 30 % de nos importations et 20 % de nos exportations en valeur, ont transité par les ports étrangers.

Les parts de marché des ports étrangers ont, en valeur, presque doublé entre 1983 et 1990 pour les importations et augmenté de 25 % à l'exportation.

Les ports étrangers captent surtout le trafic le plus riche (carte 3)

Avec le déclin des ports, il faut apercevoir le déclin des industries portuaires, du commerce et des chaînes de transport, l'isolement des villes-ports, non seulement l'interface Europe/Monde est abandonné au profit des ports du Nord mais c'est aussi le retrait du phénomène mondial de maritimisation alors que les industries de la mer sont partout en expansion.

2) L'émigration des populations jeunes

La jeunesse de la façade atlantique ne lui profite pas. Les jeunes diplômés s'en vont, et s'en iront davantage, tandis que la population âgée fait retour au pays d'où un vieillissement à venir de la population, ce qui entraînera des coûts sociaux qui alourdiront les dépenses des collectivités territoriales au détriment du développement.

3) Mutation de l'agriculture et de l'industrie agroalimentaire

La réorientation de la politique agricole européenne en faveur des pays de l'Est et la prise en compte du marché américain vont accélérer brutalement la chute des prix (jusqu'à - 30 % pour les céréales). Tandis que les porcs de l'Europe de l'Est l'emporteront, la dimension des élevages industriels étant bloquée à l'Ouest notamment en raison de la lutte contre la pollution, on verra se créer des entreprises géantes (type Pollmann) plus à l'Est au plus près du marché central, d'où par effet de composition de tous ces facteurs une transformation radicale de l'agriculture : déprise des terres, friches et jachères, retour à la lande mais aussi regroupement des terres, transformation

profonde des pays et du monde rural (carte 4). La disparition de l'agriculture intensive conduira à modifier les activités qui se tenaient en amont et en aval, notamment l'agroalimentaire (15 % des emplois directs en Pays de Loire), source principale de la richesse, sera en crise. On assistera à des transferts de production plus à l'Est vers les lieux de consommation.

On trouvera ci-joint un tableau des indicateurs (cf. page 30) les plus inquiétants pour la Bretagne mais aussi significatifs pour les autres régions.

4) Le système productif des régions atlantiques

On a mis en valeur (1) l'aptitude des régions du Sud et de l'Ouest à relancer leur développement : la dynamique démographique, la création d'entreprises, la création d'emplois, le niveau des investissements fondaient, au début des années 80 cette réalité positive. Mais des signes inquiétants d'essoufflement se manifestent qui remettent en cause cette orientation.

La phase de croissance exceptionnelle en terme de création d'emploi (de 1987 à 1989 + 850 000 emplois) entraînant massivement l'ensemble de l'économie a peut-être occulté des restructurations dont les effets sont maintenant significatifs.

En raison du recentrage en cours de l'activité des grandes entreprises, le changement de paradigme technico-économique ne se réalise-t-il pas au détriment des régions Sud et Ouest de la façade atlantique ? Le flux de créations d'emploi est entrain de fléchir, entre 1989 et 1990 il passe de 35 242 à 30 700. On constate de plus que la part

1) R. Uhrich, La France Inverse ? Les régions en mutation, Ed. Economica, 1987

relative des créations d'emploi, pour les cinq régions atlantiques (Basse-Normandie, Bretagne, Pays de Loire, Poitou-Charentes, Aquitain) par rapport au reste de la France tend à diminuer fortement, on passe de 17,9 % entre 1981 et 1985, à 15,4 % (Bernard Guesnier) en 1990. La part des établissements de plus de 50 salariés créés entre 1985 et 1990 est encore plus défavorable, soit 13,5 %.

N'est-ce pas ce qu'illustre d'une autre façon la carte des investissements en France et leur faiblesse relative sur la façade atlantique ? (carte 5)

5) Le facteur administratif

Sur le plan institutionnel, ce scénario est le moins porteur de bouleversements. L'architecture administrative issue des lois de décentralisation peut parfaitement cohabiter avec cette évolution.

Exception faite de quelques pôles économiques viables satellisés par l'ensemble parisien détenteur des centres de décisions, la façade atlantique se recompose alors autour des fonctions sociales, ludiques, environnementales. Elle se développe essentiellement comme lieu d'accueil et de traitement des personnes âgées voire comme site de formation, mais aussi comme espace touristique et de santé. Enfin face à la pollution des grands centres, on voit se constituer des réserves vertes et bleues (la mer). Cultures locales et patrimoines sont investis et la marginalité est exploitée au profit du maintien des valeurs et des modes de vie traditionnels (carte 6 - scénario de l'isolement).

6) Un scénario polémogène*

Ce scénario dit de l'isolement, débouche sur un repli sur l'identité locale. La conversion ne se fera pas sans heurt et violence réactionnaire : il faut apercevoir combien l'agriculture même minoritaire dans le monde rural est encore ce qui enracine cet univers et structure le paysage des communes. Le retour à la lande sera vécu comme une involution insupportable.

* qui génère de la discorde

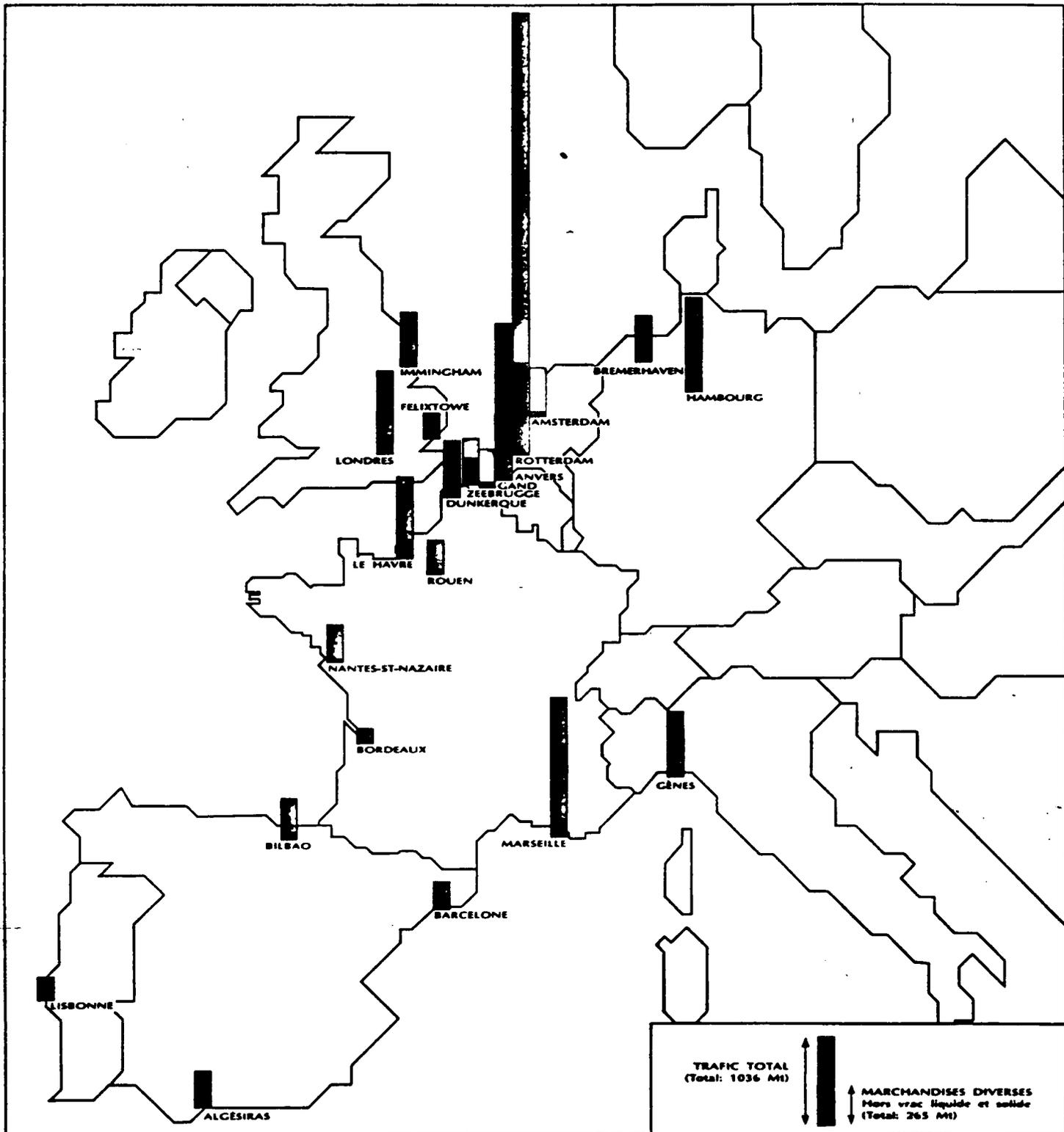


LES GRANDES LIAISONS
VUES PAR LA CEE



LA STRUCTURATION
DE L'EUROPE

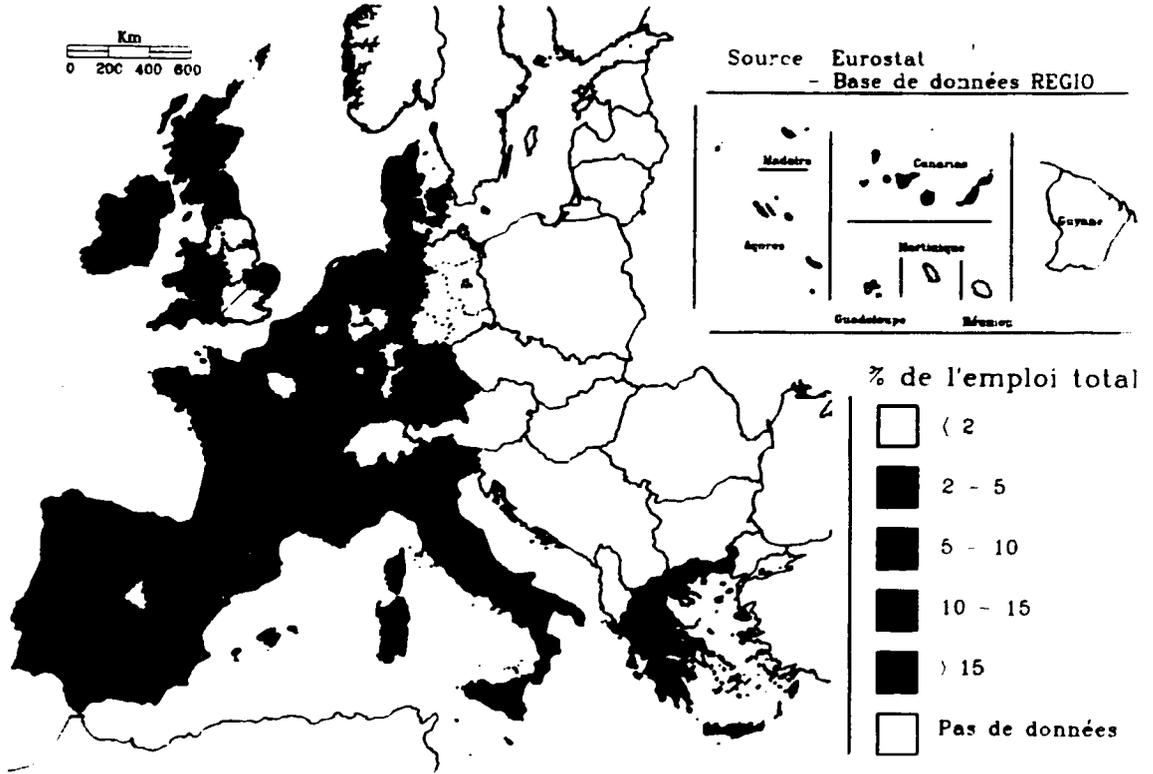
TRAFIC DE MARCHANDISES DANS LES PRINCIPAUX PORTS EUROPÉENS EN 1990



PORTS	MARCHANDISES		PORTS	MARCHANDISES		PORTS	MARCHANDISES	
	DIVERSES	TOTAL		DIVERSES	TOTAL		DIVERSES	TOTAL
FRANCE			BENELUX			ROYAUME-UNI		
Dunkerque	7,4	36,6	Rotterdam	58,4	287,7	Londres	8,9	54,0
Le Havre	11,7	54,0	Anvers	43,0	102,0	Immingham	6,3	34,5
Rouen	2,3	22,4	Amsterdam	2,7	31,3	Felixtowe	15,6	16,5
Nantes-St-Nazaire	1,4	25,0	Zeebrugge	17,0	30,3	PORTUGAL		
Bordeaux	0,8	9,7	Gand	3,7	24,4	Lisbonne	3,7	14,8
Marseille	10,6	90,3	ALLEMAGNE			ESPAGNE		
ITALIE			Hambourg	28,6	61,4	Bilbao	4,3	27,0
Gênes	6,6	41,9	Bremerhaven	19,5	30,3	Barcelone	6,9	18,1
						Algésiras	5,7	23,8

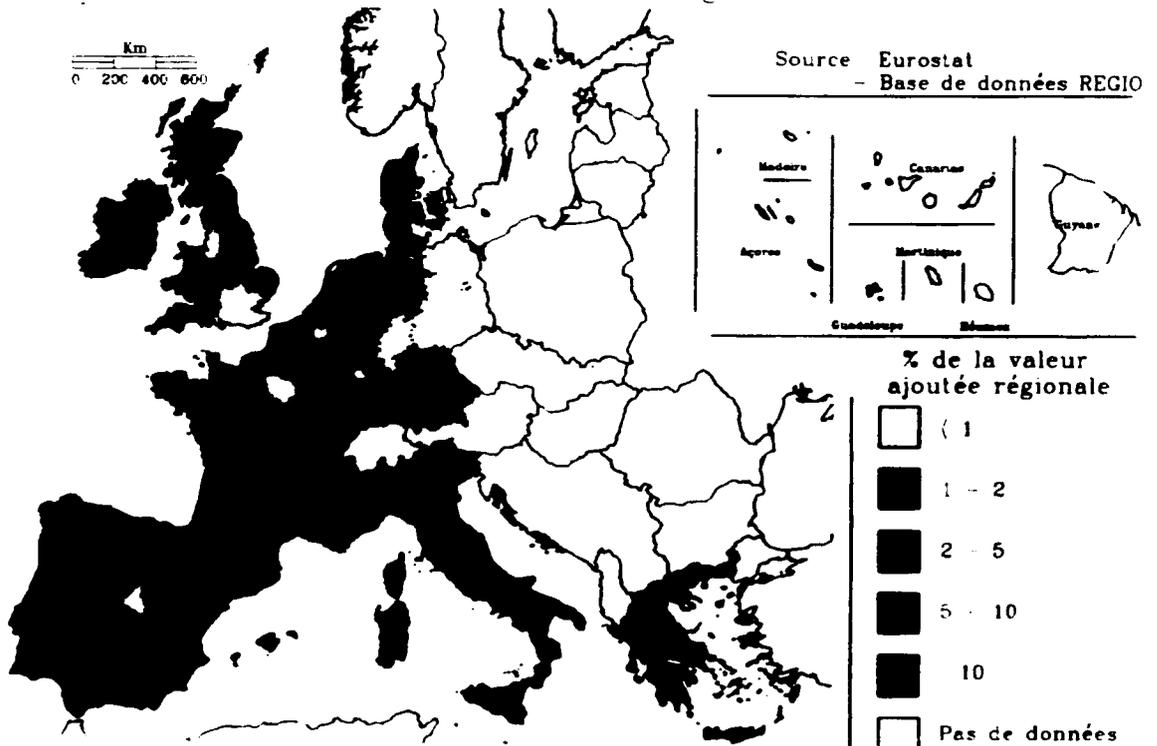
en Millions de tonnes

Agriculture - part dans l'emploi total. 1989



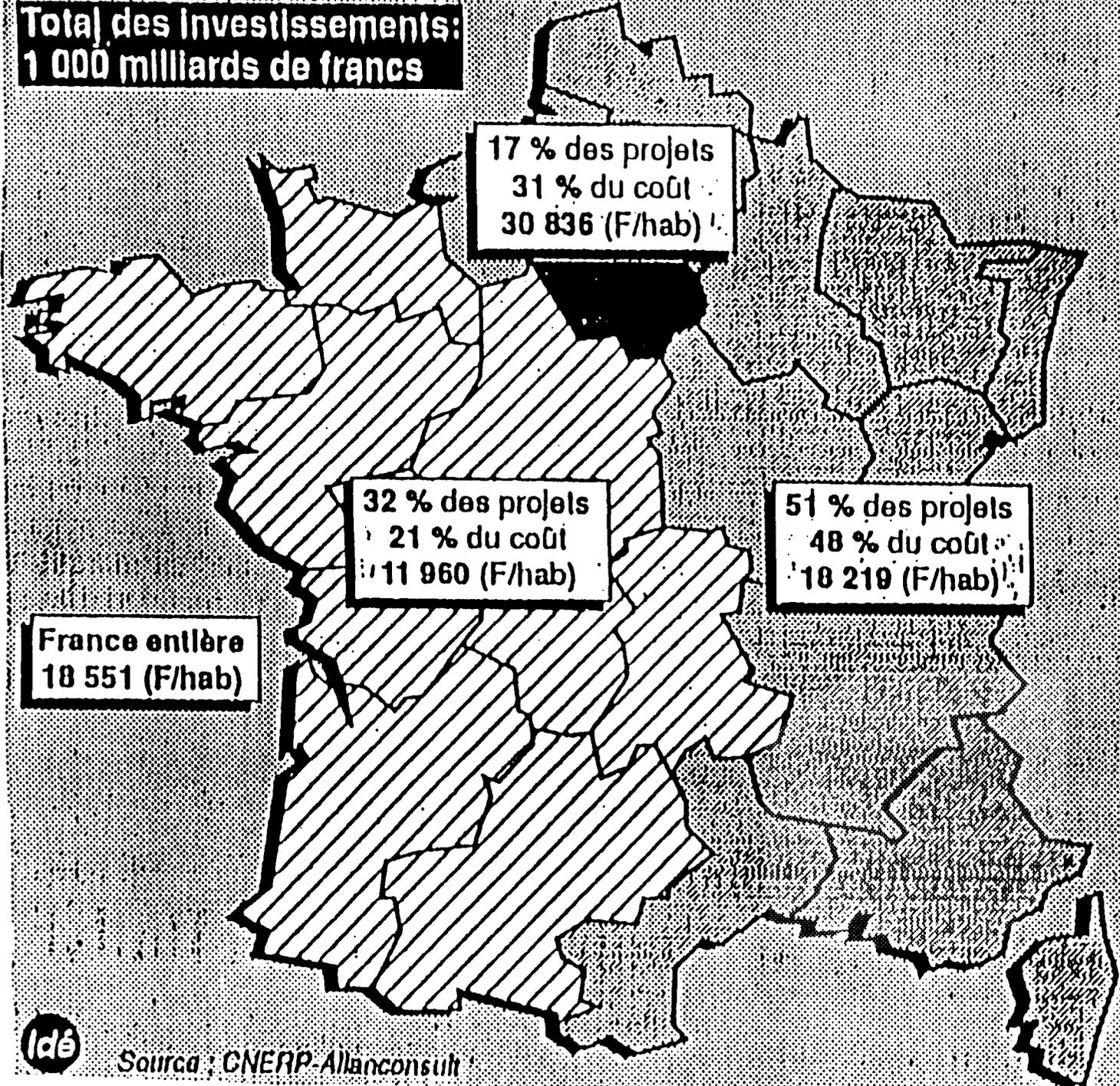
Carte 26

Agriculture
contribution à l'économie régionale. 1987/8



**Inventaire des 1 000 grands projets
d'aménagement pour l'an 2 000**

**Total des Investissements:
1 000 milliards de francs**



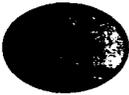
Scénario I
Inventaire des 1 000 grands projets d'aménagement
pour l'an 2000

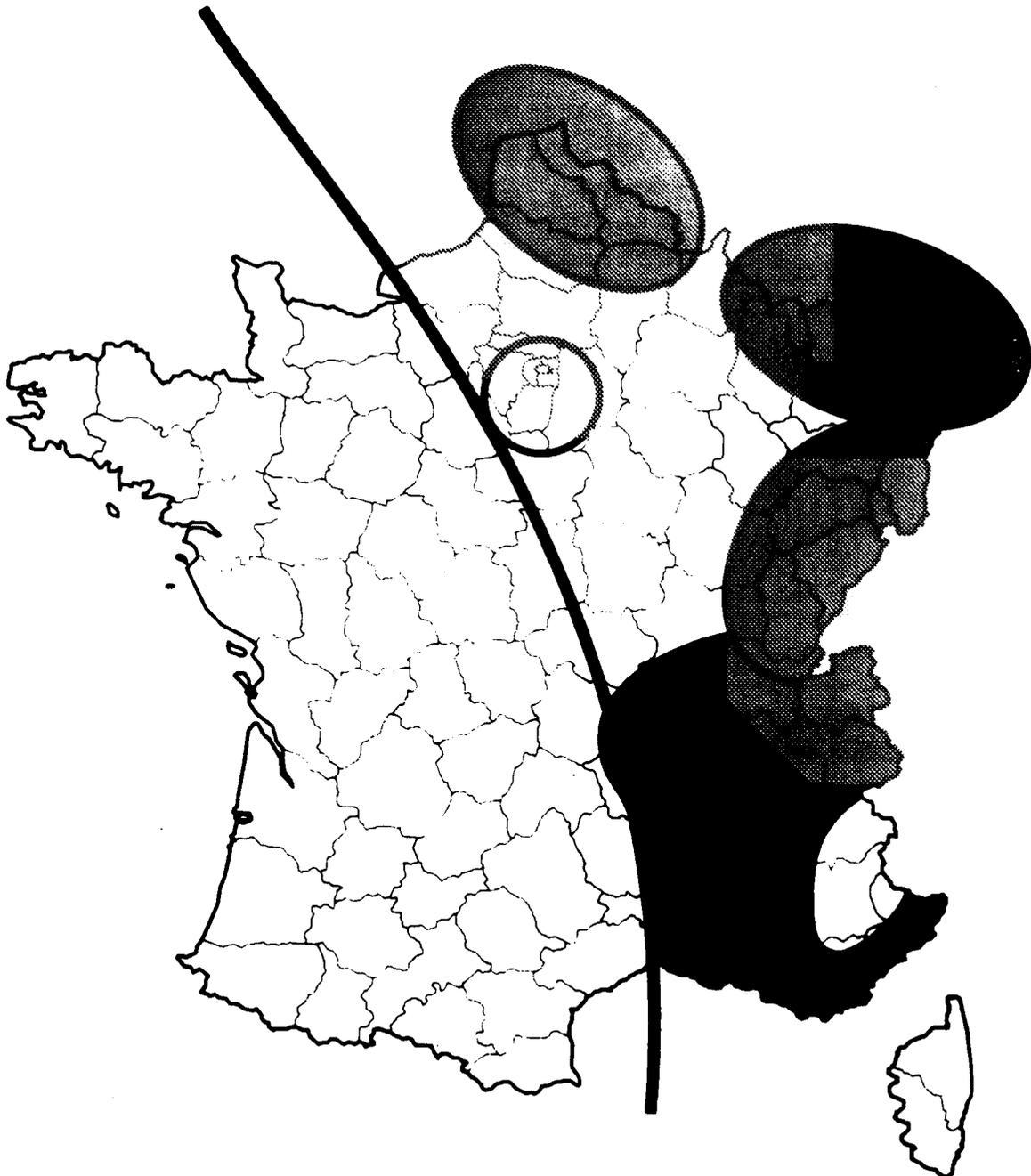
Carte 5



Sources : GNERP-Allanconsult

**UNE MOITIÉ DE LA FRANCE EN CROISSANCE
SUR UN AXE NORD-MÉDITERRANÉE :
LA FRANCE COUPÉE EN DEUX ?**

 Aires de croissance multipôlaires



L'AGRICULTURE DANS L'OUEST-ATLANTIQUE

 Tableau récapitulatif des principales données statistiques
 résultant des deux recensements de l'agriculture de 1979 et 1988
 (Source : Scees - Insee)

	1979	1988
Actifs agricoles permanents (y.c. salariés)		
Bretagne	434.000	311.000
Pays de la Loire	232.000	172.000
Poitou-Charentes	130.000 (est)	102.000
Ouest-Atlantique	796.000	585.000 (- 26,5 %)
Nombre d'exploitations		
Bretagne	119.000	92.500
Pays de la Loire	111.000	87.000
Poitou-Charentes	70.000	56.000
Ouest-Atlantique	300.000	235.500 (- 21,5 %)
dont à temps complet		
Bretagne	88.000	65.000
Pays de la Loire	ND	68.000
Poitou-Charentes	49.000	37.000
Ouest-Atlantique	—	170.000
Surface Agricole Utilisée (x 1000 ha)		
Bretagne	1.875	1.757
Pays de la Loire	2.431	2.309
Poitou-Charentes	1.823	1.788
Ouest-Atlantique	6.129	5.854 (- 4,5 %)
Part de la SAU exploitée par des agriculteurs de 50 ans et plus		
Bretagne	/	50 %
Pays de la Loire	/	44 %
Poitou-Charentes	/	46 % (est)
SAU moyenne par exploitation (ha)		
Bretagne	15,8	19,0
Pays de la Loire	21,9	26,7
Poitou-Charentes	26,2	32,1
Mode de Faire-Valoir (FV) (% de la SAU)		
- FV Direct		
Bretagne	52,5 %	48,9 %
Pays de la Loire	37,1 %	31,4 %
Poitou-Charentes	55 %	48,3 %
- Fermage		
Bretagne	47,5 %	51,1 %
+ Métayage		
Pays de la Loire	62,9 %	68,6 %
Poitou-Charentes	45 %	51,7 %

SAU : Surface Agricole Utilisée

DEVENIR DE LA FACADE ATLANTIQUE

SCENARIO II :
ESPACE-PROJET ATLANTIQUE

SCENARIO II : ESPACE-PROJET ATLANTIQUE

Face au risque d'isolement (scénario I) et face au double défi de la "banane bleue" et à l'extension de l'Europe vers l'Est (le retour à Berlin n'est-il pas le symbole d'une Europe ouverte sur ses marches orientales ?) l'arc atlantique peut-il s'affirmer comme espace-projet. -

C'est dans le Sud du Portugal, à Faro, le 9 octobre 1989 que l'initiative, préparée le 8 septembre à Rennes, fut lancée par Olivier Guichard. Face à la dynamique continentale de l'Europe il s'agit pour eux d'affirmer une orientation maritime.

En d'autres temps le CELIB n'avait-il pas installé une antenne en Grande-Bretagne, créé l'association Bretagne-Galice et surtout participé au lancement à Saint-Malo en 1973 de la Conférence des Régions Maritimes de la CEE (CRPM). C'est au sein de cette conférence que fonctionne officiellement, depuis le 20 avril 1990 la commission "Arc Atlantique" créé à Faro.

Des Shetland à Gibraltar (3 000 Km de côtes, 60 millions d'européens repartis sur 23 régions), 16 régions ont un taux de chômage supérieur à la moyenne communautaire et un PIB/hab. inférieur à la moyenne communautaire (cf. carte 1). Les plus grandes villes sont classées en rang 6 dans l'étude GIP Reclus 1989, on ne trouve aucune place financière de premier ou de deuxième rang. Face à ces handicaps quels sont alors les atouts de cet espace ?

Ils sont au nombre de trois : la mer, l'espace, les hommes. Trois atouts majeurs face à quatre faits déterminant le devenir de l'Europe :

a) la croissance et la redistribution de la richesse

b) la concentration et simultanément de nouveaux modes de localisation - l'apparition de villes le long des routes, des fleuves, et des rivages

c) la pollution et l'encombrement

d) le vieillissement rapide de la population européenne

1) La mer

Du Nord au Sud de l'arc atlantique, suivant la succession des finistères et des estuaires, la mer est partout. Or dans le reste du monde l'exploitation de la mer bat son plein. Ici le long des côtes se trouve déjà 75 % de la recherche et des technologies marines de la CE - les premières universités du littoral viennent de naître tandis que des organismes comme IFREMER concentrent là le principal de leurs activités. Les régions de l'atlantique visent donc à se coordonner en vue de développer les technologies de la mer, et à susciter ici le phénomène de "maritimisation" par ailleurs en pleine expansion.

La mer est un espace de transport remarquable (30 fois moins cher que le transport terrestre). Face à l'encombrement des trafics (leur doublement d'ici l'an 2000) sur l'axe Rhénan, la Ruhr, l'Italie du Nord et le sillon Rhodanien, les régions de l'arc atlantique s'offrent à développer les liaisons maritimes et terrestres qui permettraient à la façade atlantique de jouer un rôle d'interface entre le monde et l'Europe tout en délestant les régions et les villes de l'Est. Le transfert d'une

part du trafic vers l'Ouest devrait permettre de réduire le surcoût des équipements nécessaires à la croissance européenne (autoroute 30 fois plus chère) tout en entraînant l'essor des villes-ports de l'atlantique. Dans cette perspective l'opération ARCANTEL réalise la connexion informatique des ports, c'est un premier pas.

La façade atlantique n'est-elle pas la mieux placée pour traiter le plus puissant faisceau européen des routes maritimes ?

D'où l'objectif des régions françaises : il vise la réalisation d'un double axe Nord-Sud comme composante majeure du plan routier atlantique auquel devraient s'ajouter le TGV des estuaires et des connexions transversales Bordeaux-Toulouse-Montpellier-Marseille, Nantes-Lyon (cf. carte n°3), Bordeaux-Lyon.

2) L'espace, le cadre de vie et l'environnement

Le littoral atlantique s'offre à traiter le premier problème des européens, celui pour lequel ils dépensent le principal de leur budget à savoir la santé ; en outre, les soins du corps, la lutte contre le vieillissement, les loisirs d'entretien et l'environnement absorberont une part de plus en plus importante de la richesse européenne. Aussi l'idée d'espace atlantique s'attache aux modes de vie. On trouve là une source d'inspiration des politiques de communication de plusieurs villes atlantiques.

Enfin, du point de vue de la pollution atmosphérique et par opposition à l'Europe rhénane, les courbes de concentration de SO₂ (pluies acides) mettent particulièrement en valeur la façade atlantique (carte n° 4). Si on ajoute à cette

observation la lutte des régions pour la protection de l'eau, en particulier celle de la Bretagne, il est possible d'évaluer l'attractivité des régions de la façade atlantique : le long de leurs fleuves, de leurs estuaires, et de leurs rivages, elles proposent aux européens un environnement remarquable souvent mis en valeur par l'architecture des villes ; ici, en pleine civilisation de la mobilité, la richesse patrimoniale s'invente comme mémoire, arrimage du futur dans le passé.

3) Les hommes (carte 5)

Le vieillissement caractérise globalement le devenir de la population européenne. Ainsi, en l'an 2000 il y aura autant ou plus d'individus de 65 ans que d'individus âgés de moins de 15 ans soit 16 à 17 % de la population totale, tandis qu'en 2025 les plus de 65 ans pourraient être plus de 18 % alors que les moins de 15 ans représenteraient moins de 15 % contre 20 % trente ans plus tôt. Face à ce phénomène les régions atlantiques restent jeunes à condition de maîtriser l'émigration des plus de 15 ans.

Aussi les régions et les villes de l'atlantique s'engagent dans le maintien de leur société et de leur culture, et visent à affirmer des modes de vie et des valeurs, voire des sociabilités qui l'emportent sur le modèle Rhénan. Ce n'est pas par hasard que Dublin s'est vu consacré capitale européenne de la culture en 1990 et on sait le rayonnement de Glasgow, le succès des festivals Celtiques d'Ecosse et d'Irlande, du Pays de Galles, et de Cornouailles, en passant par la Bretagne et la Galice.

Suivant la perspective de Pierre Flatès il existe un monde européen atlantique caractérisé dans la préhistoire par la dispersion de l'habitat, une organisation communautaire structurée des "pays". "Cette tendance, dirait-on, incoercible à la dispersion est un trait crucial des civilisations atlantiques, s'opposant aux civilisations de la cité, de la polis". N'est-ce pas d'ailleurs cette forme de sociabilité qui explique ici l'absence de grandes métropoles "millionnaires", mais qui enracine encore des identités territoriales fortes, bases de l'espace-projet atlantique ?

Il est possible de distinguer les régions du Nord de celles du Sud, le "point de vue" étant ici donné du centre de l'arc atlantique : le double ensemble Celtique-armoricain et Ibérique-aquitain.

N'est-ce pas, comme l'écrit Brunet, que l'ARC ATLANTIQUE est "une fausse-bonne idée" ?

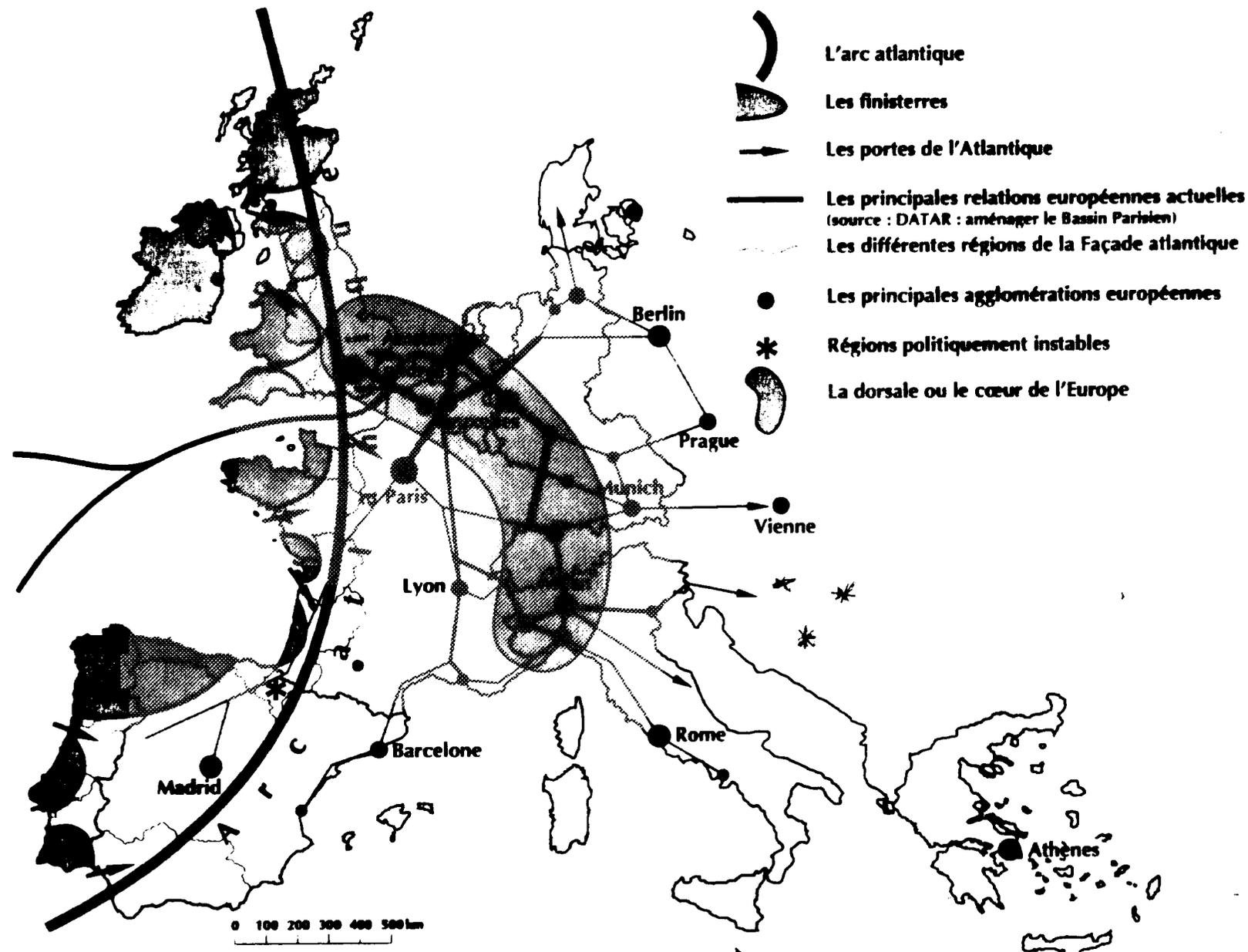
On doit en effet admettre des logiques géo-économiques différentes. L'avenir de la Bretagne ne se joue-t-il pas dans le développement des flux Ouest-Est tandis que l'Aquitaine doit maîtriser une triple orientation : Nord-Sud sur l'axe Madrid-Amsterdam ; Ouest-Est qui rejoint l'arc de croissance méditerranéen ; enfin une logique frontalière et pyrénéenne.

Partant de cette observation d'autres solidarités se dessinent suivant un double faisceau de relation, au Sud-Ouest d'une ligne allant de la Bretagne à la Côte d'Azur. Quels pourraient en être les acteurs ? Ne s'agit-il pas seulement "d'une bonne idée" sans promoteur ? (carte 6)

En fait, pour promouvoir son destin le monde européen atlantique dispose d'un mythe, c'est sa

force face à la mégalopole centrale. N'est-ce pas que Camoens, Unamuno, Chateaubriand, aussi bien que James Joyce ou Becket sont des poètes de l'étrange, de l'imaginaire : ainsi l'entrée du port asturien de Gyjon est dominé par une sculpture monumentale dite "éloge de l'horizon".

Comment impliquer les populations et leurs sociétés sans produire de signes, sans faire appel à leur culture ? Les chiffres et les cartes ne peuvent à eux seuls susciter le mouvement souhaitable : l'espace-projet atlantique s'inscrit dans l'histoire et le récit des hommes sur eux-mêmes.



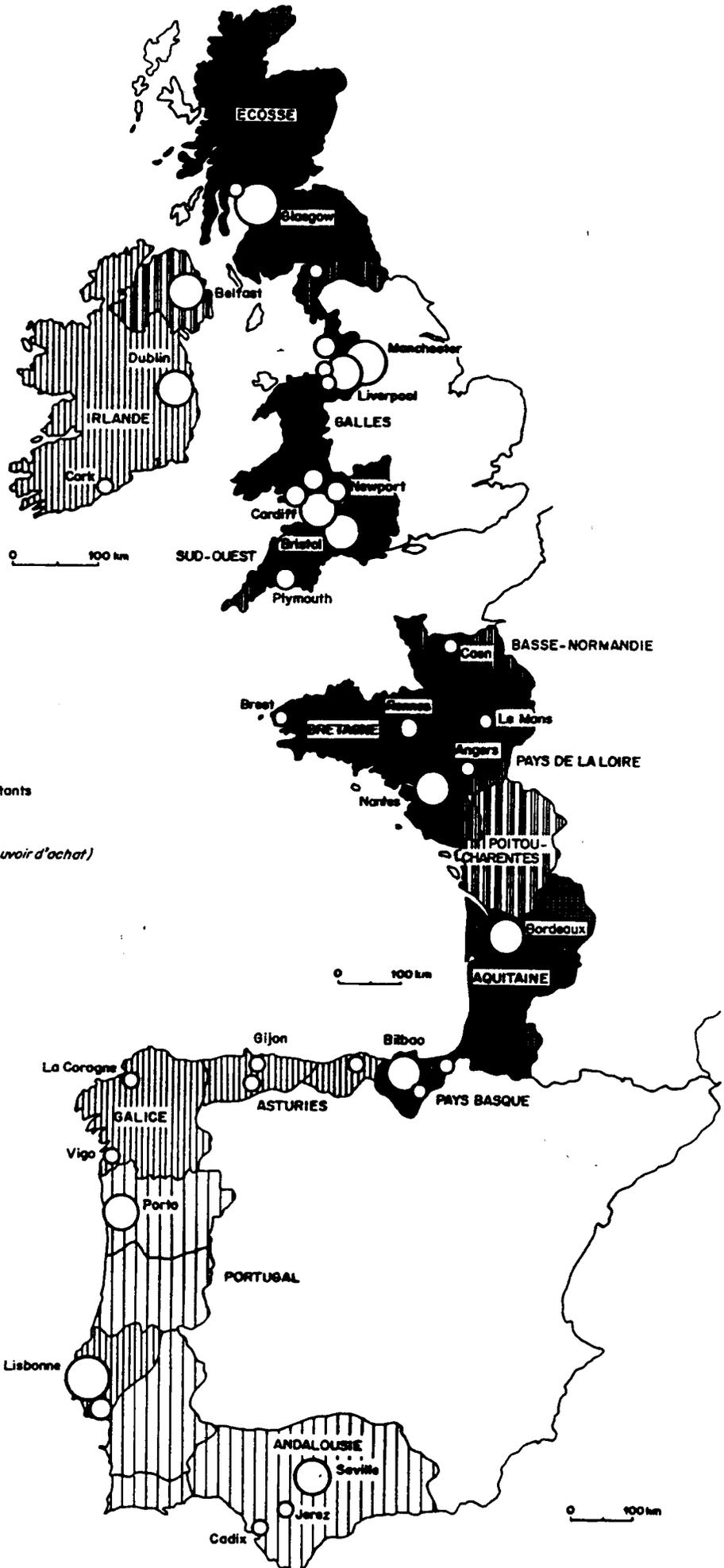
La Façade atlantique et l'Europe

Scénario II

Carte 1

**FAÇADE ATLANTIQUE
DE L'EUROPE**

Villes et Régions



VILLES

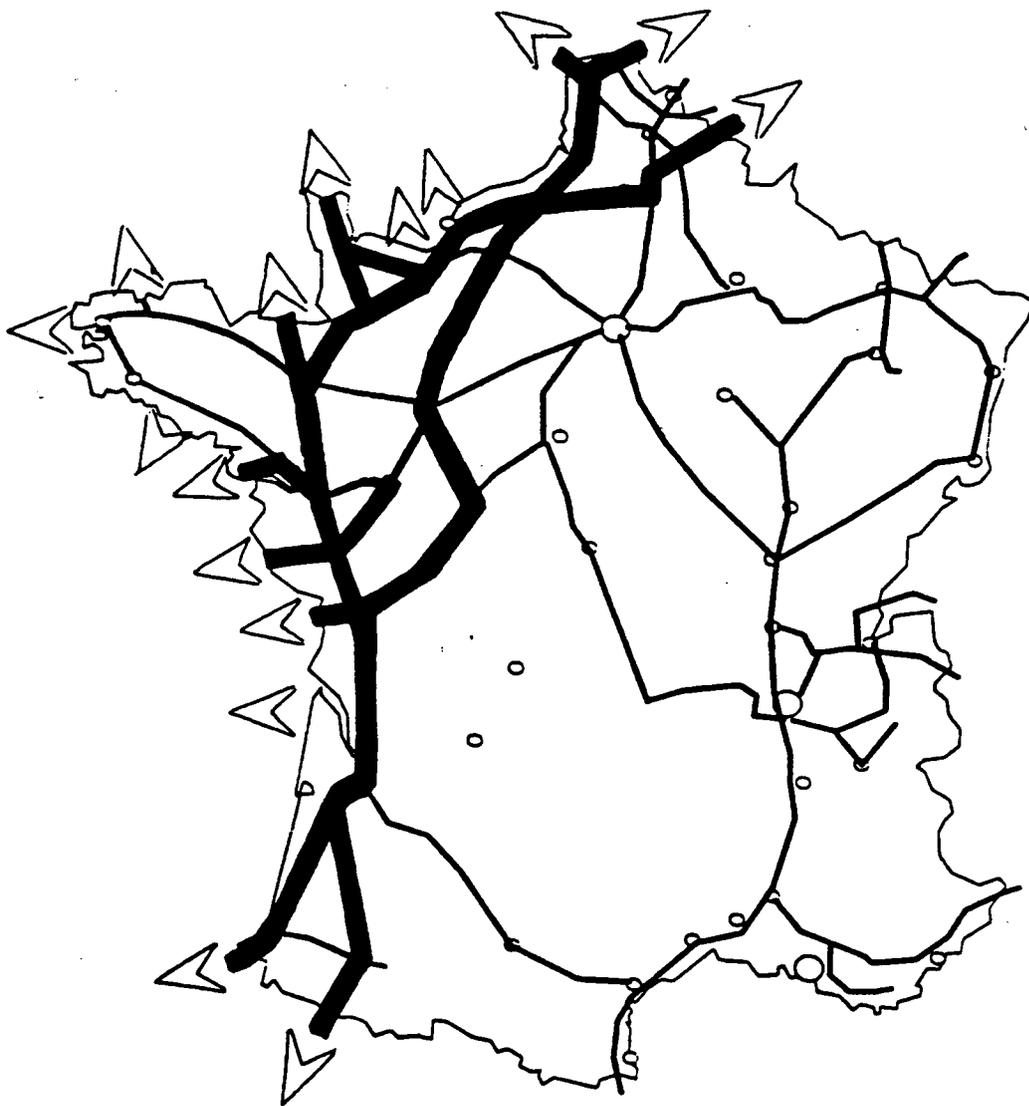
-  > 1 million d'habitants
-  de 500 000 à 1 million
-  de 250 000 à 500 000
-  de 100 000 à 250 000 habitants

REGIONS

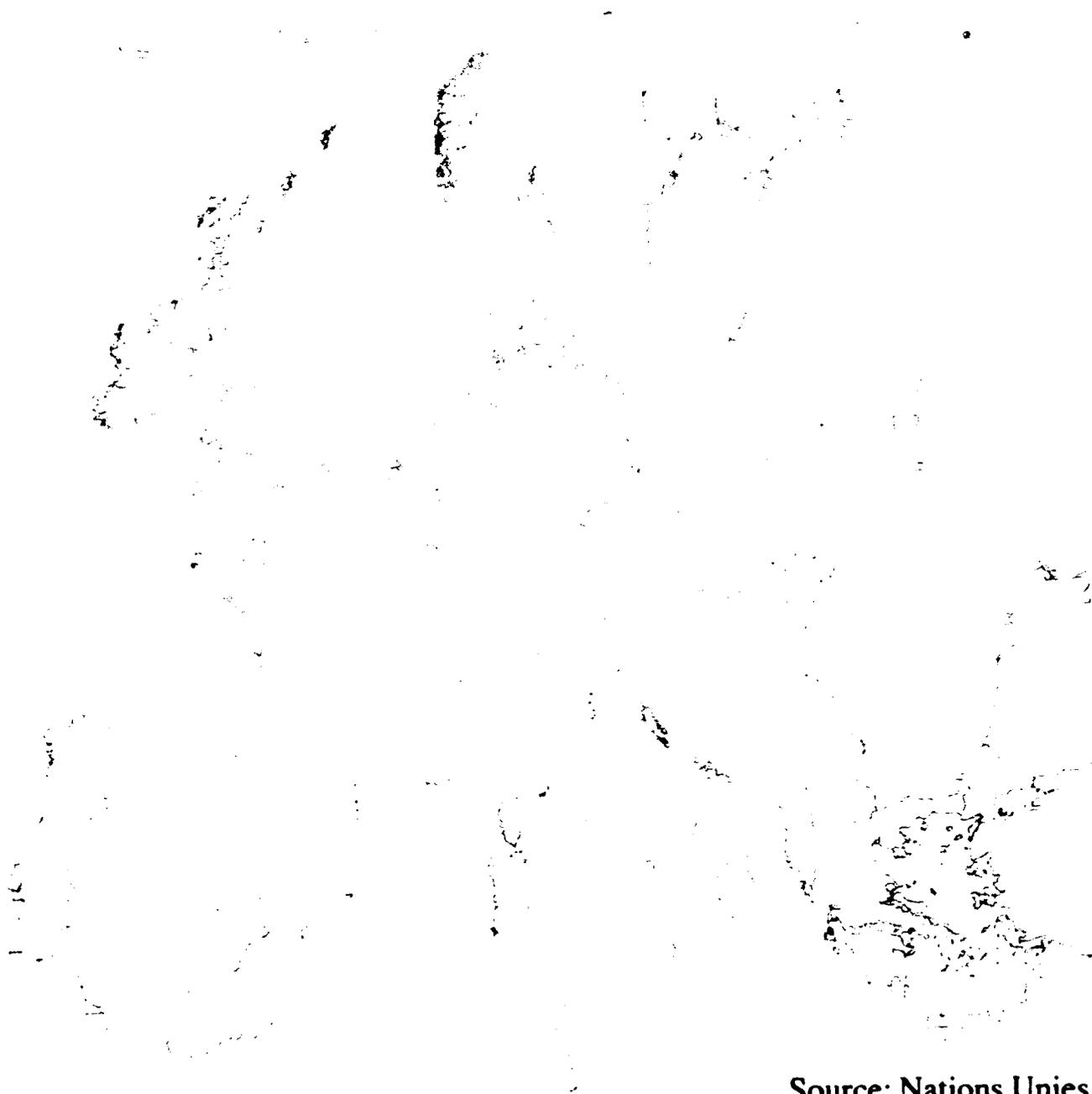
PIB / habitant (en SPA: standard de pouvoir d'achat)
Europe = indice 100

-  de 100 à 105
-  de 90 à 99
-  de 80 à 89
-  de 60 à 79
-  moins de 60

**LE DOUBLE AXE NORD-SUD, COMPOSANTE MAJEURE DU
PLAN ROUTIER ATLANTIQUE**



Pollution atmosphérique — concentrations de SO₂, 1985

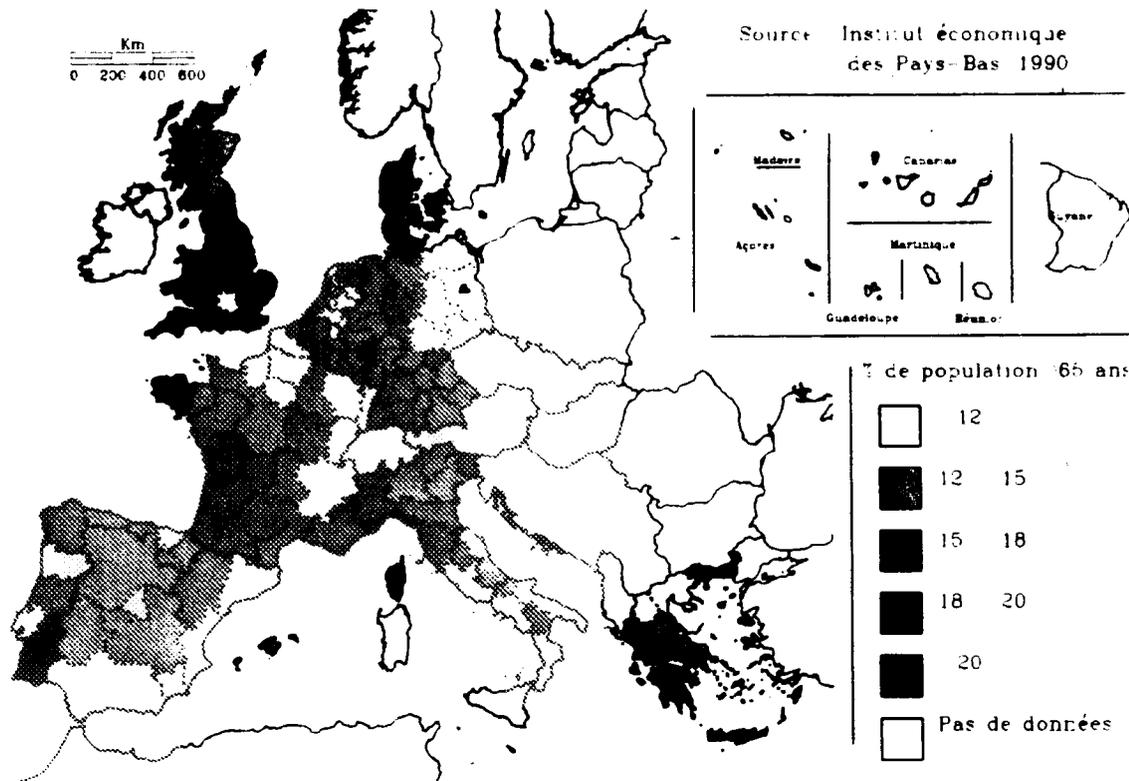


Source: Nations Unies

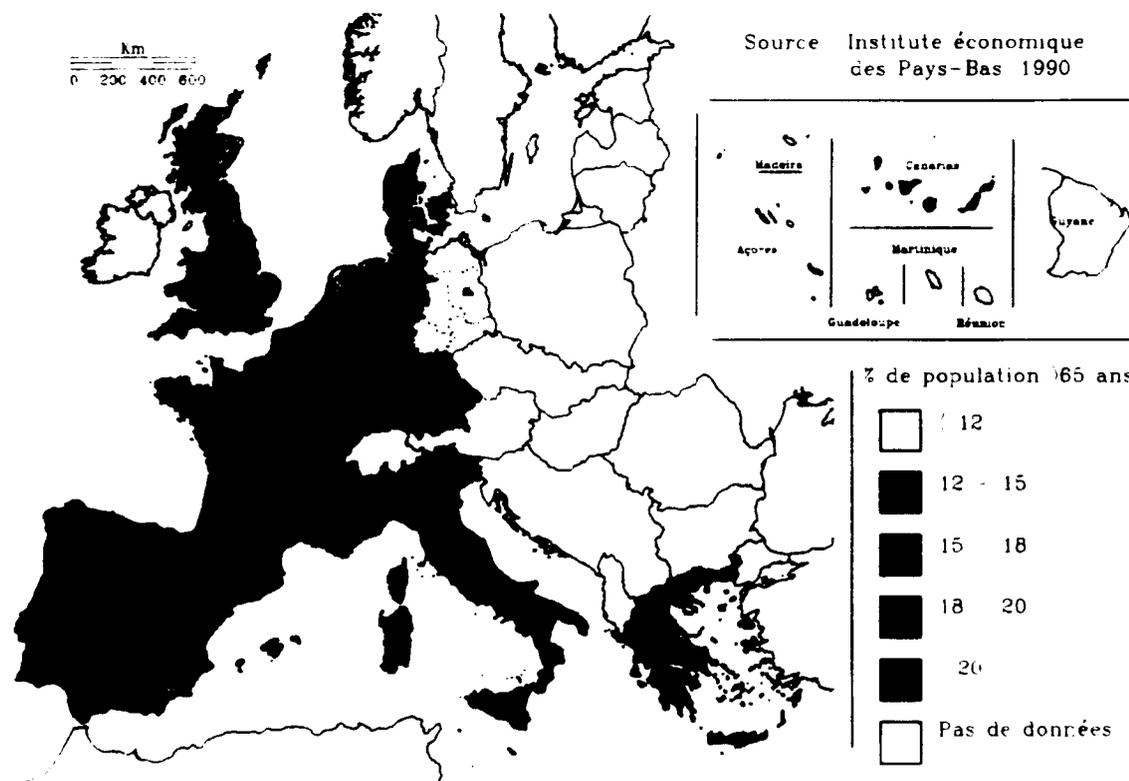
Scénario II

Carte 5

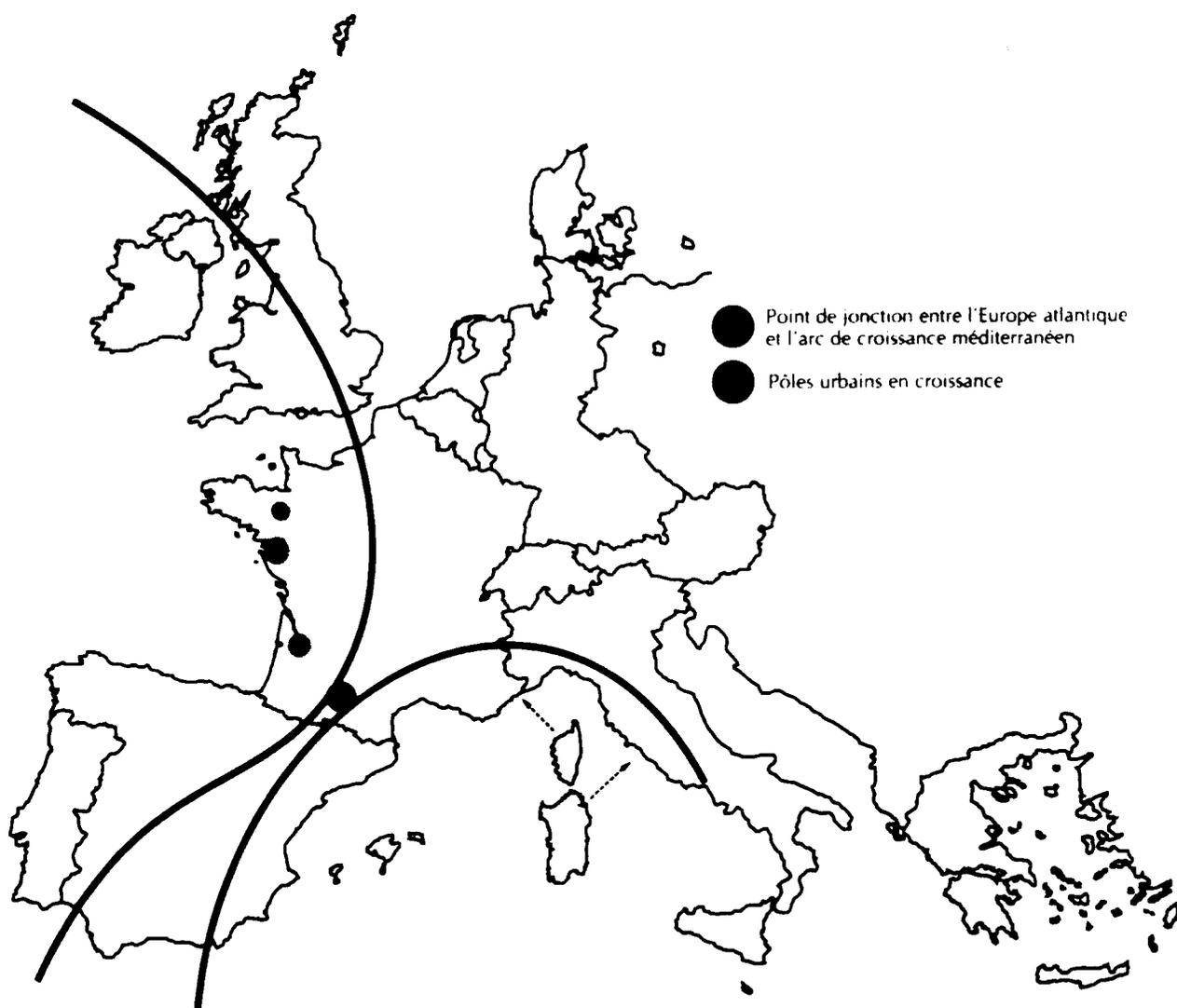
Le vieillissement de la population situation en 1985



Le vieillissement de la population projection en 2015



L'EUROPE ATLANTIQUE EN CROISSANCE : UNE FRANCE INTEGRÉE



DEVENIR DE LA FACADE ATLANTIQUE

SCENARIO III :
LA SEGMENTATION

SCENARIO III : LA SEGMENTATION

Le scénario I de l'isolement ou l'alternative espace-projet atlantique Scénario II s'effacent au profit d'un espace fragmenté. La façade atlantique française se divise en une collection de finistères polarisés par Paris et la dynamique économique continentale (carte - 1). On rejoint ici les conclusions du rapport GEM Régions lequel fait apparaître trois grandes régions économiques dites "bassins de solidarité" (31, 42, 63-68) : le Bassin Parisien , le Sillon Rhodanien et la Côte d'Azur. Le bassin parisien inclue grâce au TGV la Bretagne et les Pays de Loire qui en forment les confins.

On observe dès aujourd'hui la combinaison des effets administratifs, sociétaux et économiques qui s'entrecroisent pour produire des polarisations successives. Cette tendance émergente l'emporte ici.

1) La segmentation administrative,

L'Etat, les régions, les départements, les villes, les communautés de communes, les communes soit cinq ou six niveaux d'encadrement institutionnel, engendrent une territorialité complexe et lourde dont l'effet est le fractionnement. Chaque système, s'avérant en quête d'autonomie, se montre de plus en plus inadapté voire fermé à l'endroit de la logique économique des flux et des réseaux ; chaque territoire administratif tend à se contracter sur lui-même et loin du principe de subsidiarité on voit se multiplier des concurrences. Ainsi, par exemple, n'est-il pas fréquent que les départements soutiennent leur ville préfecture contre la métropole régionale et n'est-ce pas souvent la

logique cantonale qui à travers les départements opposent ses intérêts à ceux de la région ?

Le maintien et la réussite de chacun des niveaux d'administration laissent libre champ à la métropolisation de l'économie autour des systèmes urbains parisien, rhodanien et méditerranéen.

2) Segmentation sociétale et économique

Sous l'effet des conditions culturelles ou naturelles telle la fragmentation du littoral, les barrières de la chaîne cantabrique et du massif central, la façade se divise en une mosaïque de sites et de pays plus ou moins isolés les uns des autres, tandis que dans le centre de la Bretagne, en Poitou-Charentes et dans les landes de Gascogne les densités rurales sont particulièrement faibles (l'agriculture étant par ailleurs en pleine mutation, cf. scénario I). Ici la dispersion de l'habitat est le corollaire de la faiblesse des villes et de l'économie. Ainsi la région Poitou-Charentes, sans métropole capable de peser sur les choix est écartelée entre, au Nord les Pays de Loire et au Sud la vallée de la Garonne (axe Bordeaux-Toulouse), notamment l'estuaire de la Gironde.

Tandis qu'en Aquitaine face à la métropole régionale on voit s'affirmer les pays de l'Adour et l'influence du Pays Basque Espagnol.

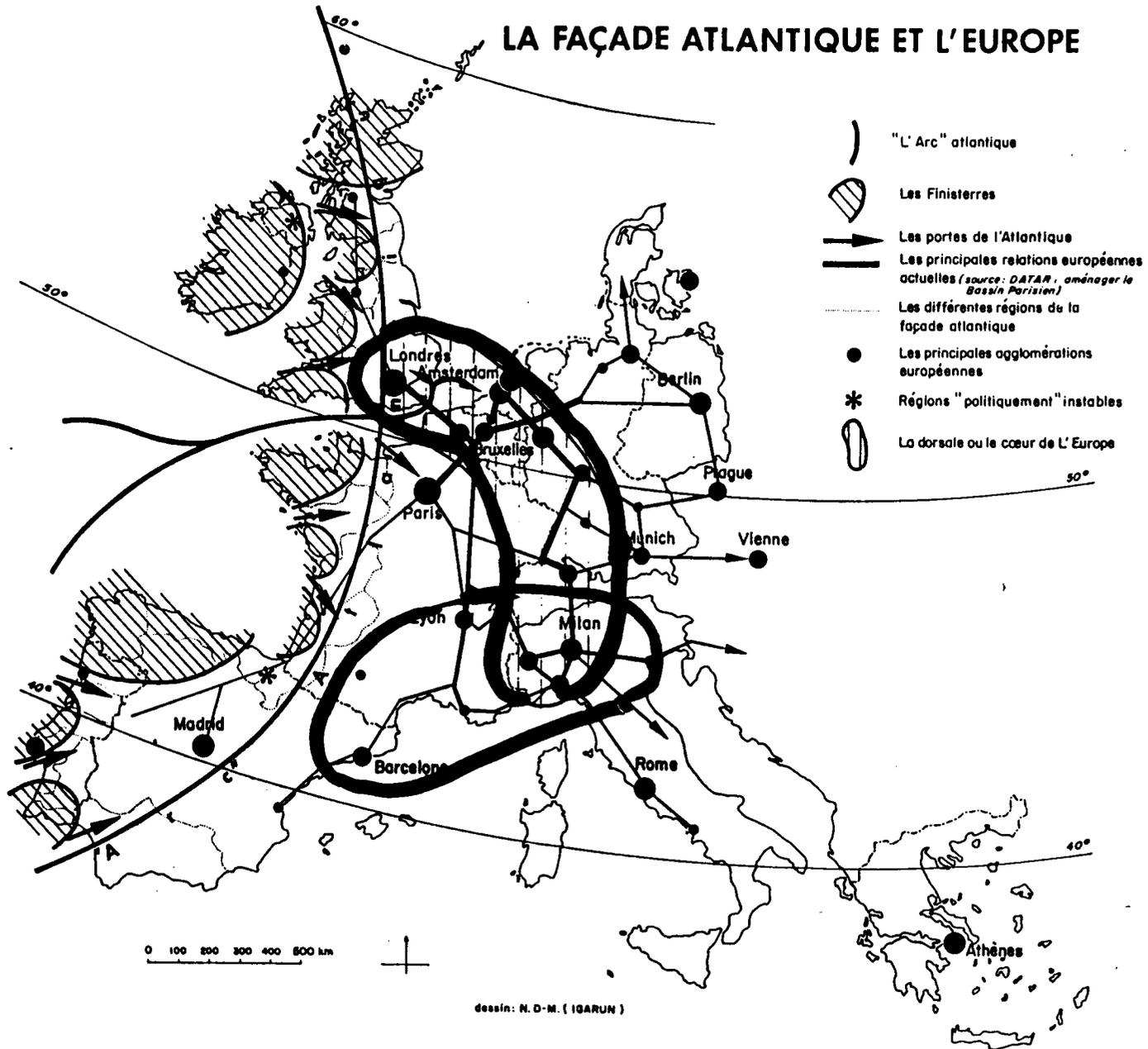
Au sein du monde agricole de grandes disparités de revenus séparent ou opposent les intérêts, ceux par exemple des viticulteurs (Cognac, Bordeaux) et les autres. Par ailleurs, dans l'industrie non seulement chacun se bat pour maintenir les bases industrielles traditionnelles très menacées (textile, chaussure, bois et papier, métallurgie et

chimie) mais aussi rivalise auprès des sièges parisiens ou de l'Etat afin de maintenir les industries de pointe.

Ainsi, du fait de la segmentation, six ensembles (carte 2 scénario 3) peuvent être distingués. Tous, sauf peut-être Bordeaux et Nantes, courent le risque d'être en perte des services de qualité, sans capacité pour retenir la migration vers Paris du tertiaire supérieur. En certaines zones on retrouve l'effet "cul de sac" du scénario 1 notamment en raison d'un passage en dessous du seuil critique de transport... ce qui justifie par exemple le report de la ligne TGV Aquitaine, puis le désengagement après arrêt de l'investissement renforçant à son tour le phénomène. L'espace de transport se simplifie et se fragilise sous l'impulsion de la centralisation parisienne.

Les ports de la façade atlantique française poursuivent leur déclin et ceux de la mer du Nord leur essor. Cependant ces systèmes peuvent être traités comme transitions vers deux systèmes unifiés : le premier autour de l'ARMORIQUE, le second de l'AQUITAINE.

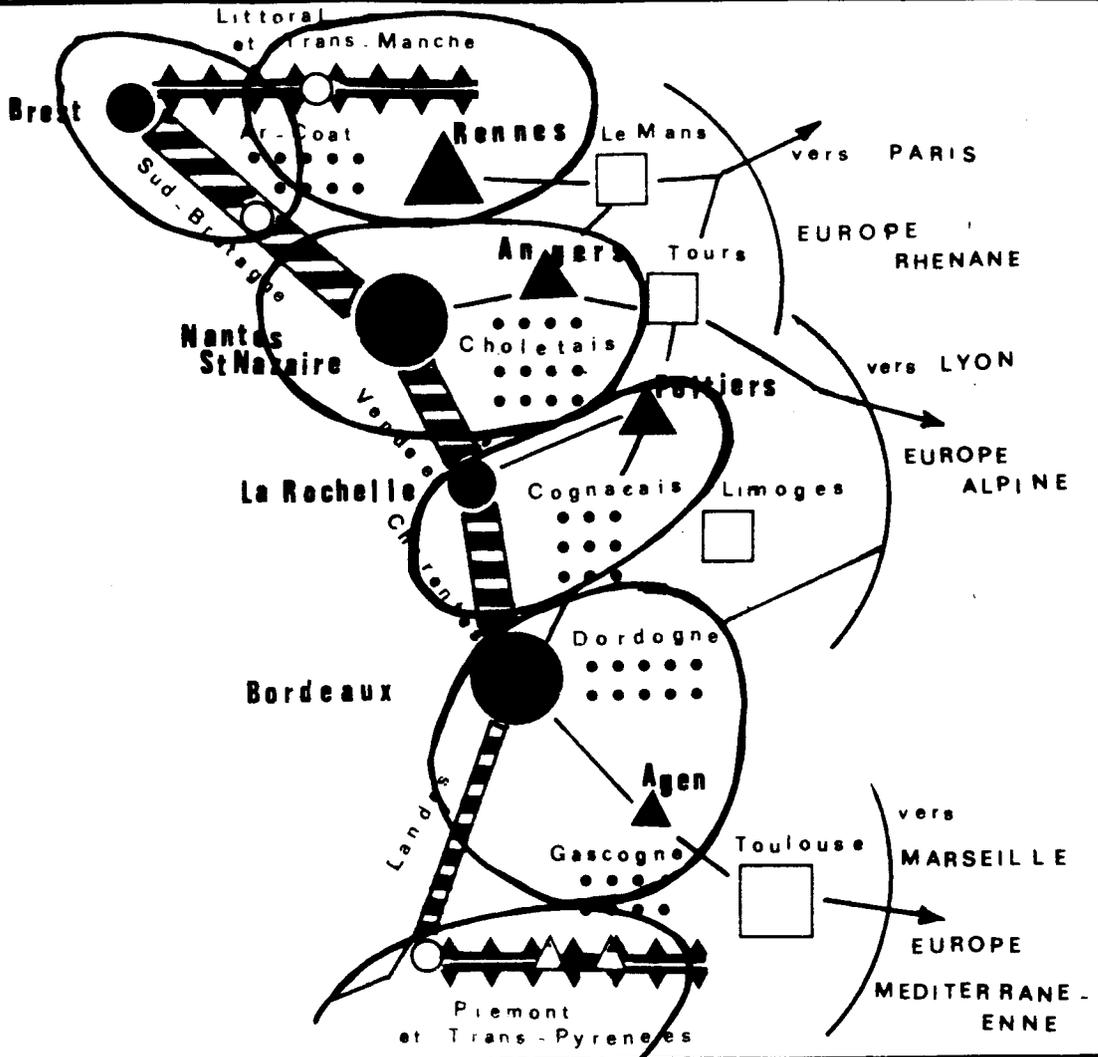
LA FAÇADE ATLANTIQUE ET L'EUROPE



Scénario III
La façade atlantique et l'Europe

Carte 1

FACADE ATLANTIQUE LES SYSTEMES GEOGRAPHIQUES



Systemes littoraux



PORTE MARITIME

FRONT MARITIME

Systemes interieurs



SEUILS ou RELAIS



PAYS

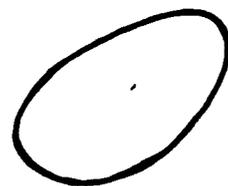
Systemes trans-frontaliers



Transmontagnard ou transmaritime



Systemes en dehors de la Facade Atlantique



Systeme futur

A. Chauvet

DEVENIR DE LA FACADE ATLANTIQUE

Scénario IV :
L'INTEGRATION

SCENARIO IV : L'INTEGRATION

1) L'intégration au "centre" de l'Europe se fera grâce aux villes

Ce sont les villes qui font les régions et non l'inverse, car seules les villes peuvent fédérer les services qui permettent la mise en réseau. Université, Banques, Commerces, Hôpital, Gare TGV, Aéroport, l'ensemble des services du tertiaire supérieur et les segments d'industrie de haute technologie s'établissent de plus en plus à proximité les uns des autres, tout en s'intégrant via une société - seule ce type de centralité peut polariser des flux d'échange avec la mégalopole européenne.

Déjà la population se concentre le long des fleuves, des rivages et des routes et tend à produire des ville-rubans. Ce type d'urbanisation spontanée, succession de zones d'activité et de lotissements, entraîne un mitage de la société et ne confère aucune puissance au système des villes. Il s'agit donc ici de mettre en réseau des centres et non pas d'accumuler des banlieues (carte 1). Dynamisant les mobilités locales, des réseaux de villes sont à construire suivant par exemple l'organisation des places centrales (supérieures, intermédiaires, moyennes, petites) dans le Bade-Württemberg.

2) Un encadrement urbain modeste

La façade atlantique, de la Bretagne au Nord du Portugal couvre 91 708 Km² et compte plus de dix millions d'habitants ; la densité moyenne s'y établit à 101/km², avec des sous-ensembles régionaux plus fortement peuplés, comme au Pays

Basque (300) ou au Portugal du Nord (167) et des espaces qui, à l'inverse, ne le sont que faiblement (il s'agit des régions françaises, hormis la Bretagne). Pour l'ensemble de cette façade atlantique, on ne recense qu'une vingtaine d'agglomérations dépassant 100 000 habitants ; même si celles-ci réunissent 58 % de la population régionale, l'encadrement urbain semble bien modeste.

Quatre agglomérations, Nantes, Bordeaux, Bilbao, Porto, dépassent 600 000 habitants et dix-huit ont entre 100 000 et 325 000 habitants, dont huit sont présentes dans les régions françaises, et dix en Espagne, réparties en trois groupes : l'un basque, l'autre asturien et le troisième galicien. Le Nord du Portugal n'en possède aucun. Les villes moyennes ne sont guère plus nombreuses, ce qui témoigne d'une réelle faiblesse de l'armature urbaine : huit en France, six en Espagne et une au Portugal. Les petites villes constituent partout une catégorie importante, qu'elles soient associées aux principaux ensembles urbains ou qu'elles se disséminent dans les secteurs ruraux et faiblement urbanisés.

3) L'organisation urbaine actuelle

(J.Laborde/J.P.Charrié) (2)

Les métropoles régionales. Bilbao est la plus puissante par son rôle financier, par ses activités industrielles (même si elles ont été fortement secouées par une crise dont elles ne sont pas entièrement sorties), et par sa forte autonomie vis-à-vis du pouvoir central. Porto occupe une place incomparable dans le cadre national, en se trouvant à la tête de la principale région

industrielle portugaise et également dans le cadre régional, étant donné la faiblesse des autres villes qui constituent l'armature du Nord-Portugal. Nantes et Bordeaux sont bien à la tête d'une région et leurs équipements sont de niveau métropolitain, mais elles présentent certains handicaps majeurs (notamment en matière de commandement financier et économique), qui les placent sous la tutelle de Paris.

Les villes intermédiaires, villes-centres d'agglomérations de plus de 100 000 habitants, possèdent souvent de solides équipements tertiaires. C'est le cas des centres administratifs tels que Oviedo, La Corogne, Santander ou San Sebastian en Espagne, Rennes, Poitiers et Pau en France. Leur importance dépend de la dimension de la région (superficie, population, niveau de compétence) dont elles sont le chef-lieu. Elle peut aussi dériver d'un bon niveau commercial et industriel ou de fonctions spécifiques, qui compensent le faible rôle administratif (Brest, Bayonne, Gijon, Vigo).

Les villes moyennes ne diffèrent des précédentes que par une population inférieure et un dynamisme économique souvent plus faible (Agen, Périgueux, Pontevedra, Lugo...), ou bien en raison d'une spécialisation industrielle qui réduit leur rôle d'encadrement territorial (Cholet, Eibar, Braga), qui les mettent en situation de crise (Avilès, El Ferrol).

Les petites villes représentent le niveau de base de l'armature urbaine. Leur évolution est positive quand elles se trouvent à proximité d'une agglomération plus importante, d'un axe de trafic, ou encore quand elles occupent une bonne situation pour bénéficier d'un courant touristique. Leur

déclin provient soit de leur enclavement, de leur appartenance à une zone rurale en déprise, ou d'une spécialisation industrielle obsolète.

4) Urbanisation des régions et mise en réseaux des villes.

Seule la construction de réseaux qui affirmerait les fonctions spécifiques de chaque ville pourrait ici assurer l'attractivité nécessaire au développement avec le "centre" de l'Europe et le reste du Monde. L'ensemble cohérent de ces villes justifie et nécessite la réalisation de l'autoroute et du TGV des estuaires, lui seul permet de maîtriser un treillage à l'Europe non seulement suivant l'axe Nord-Sud mais aussi, simultanément les liaisons Ouest-Est entre Bilbao-Barcelone Bordeaux-Toulouse Montpellier-Marseille Bordeaux-Lyon, Nantes-Lyon (cartes 2 et 3).

L'absence de réseau, ou de simples relations des objectifs entraîne les villes à se vouloir toutes des euro-cités : à chacune son université, son aéroport, sa gare de TGV ! On saisit immédiatement l'importance des réseaux à construire, afin de solidariser les villes les unes aux autres, ce qui permettrait d'éviter la marginalisation des petites villes, tout en conférant à la métropole la puissance d'une société locale (3). Chaque métropole pourrait s'affirmer comme la cité des réseaux (4).

Ainsi les régions actuelles de la façade atlantique française sont appelées à s'urbaniser et ce faisant à se recomposer autour de deux métropoles.

3) Actions et Recherches Sociales, Le développement local, Ed. Erès Toulouse, février 1992

4) Gabriel DUPUY, L'urbanisme des réseaux, théories et méthodes, Ed. Armand Colin Paris, décembre 1991

5) Le réseau des atlanti-cités (cartes 4 et 5)

Les cités de l'Atlantique réunies en réseaux peuvent s'imposer comme villes idéales, porteuses d'un milieu innovant où la mémoire fait bon ménage avec la mobilité. Angers ne fût-elle pas l'une des capitales de la Renaissance Française ? Et le négoce de la façade Atlantique n'a-t-il pas permis l'équilibre des comptes de l'Ancien Régime ? Ici, les savoirs accumulés historiquement réagissent sur la situation de périphérie et activent une sociabilité traditionnellement habile à produire des réseaux.

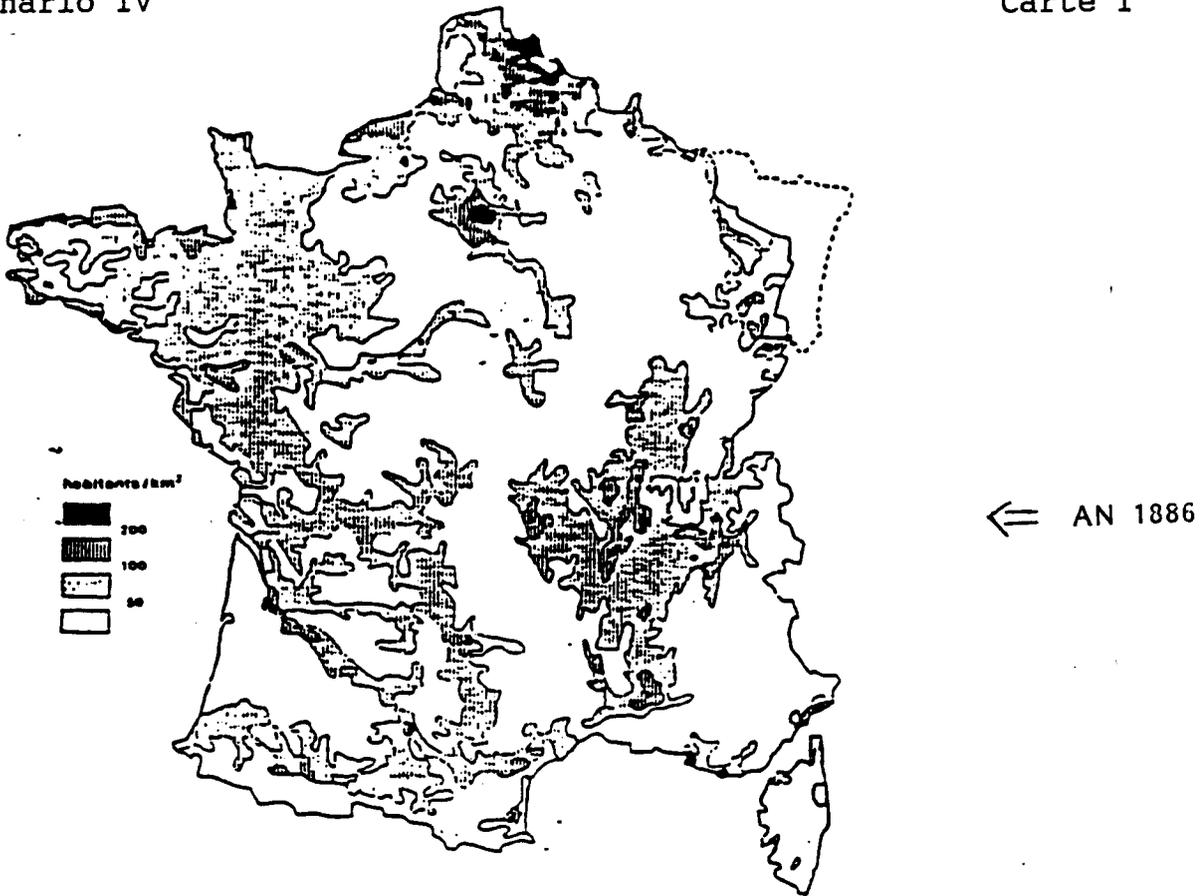
Ainsi les villes de l'Atlantique offrent des milieux potentiellement porteurs d'effets comparables au développement de l'Emilie-Romagne et du Bade-Würtemberg.

Au sein de ces réseaux les villes-ports portent en elles les atouts de l'Atlantique ; alors que l'économie mondiale accélère les échanges de marchandises entre l'Europe, l'Asie et l'Amérique, l'interface terre-mer offre une position clef : n'est-ce pas que le transport maritime est trente fois moins cher que le terrestre (Baudoin et Collin) (5) ?

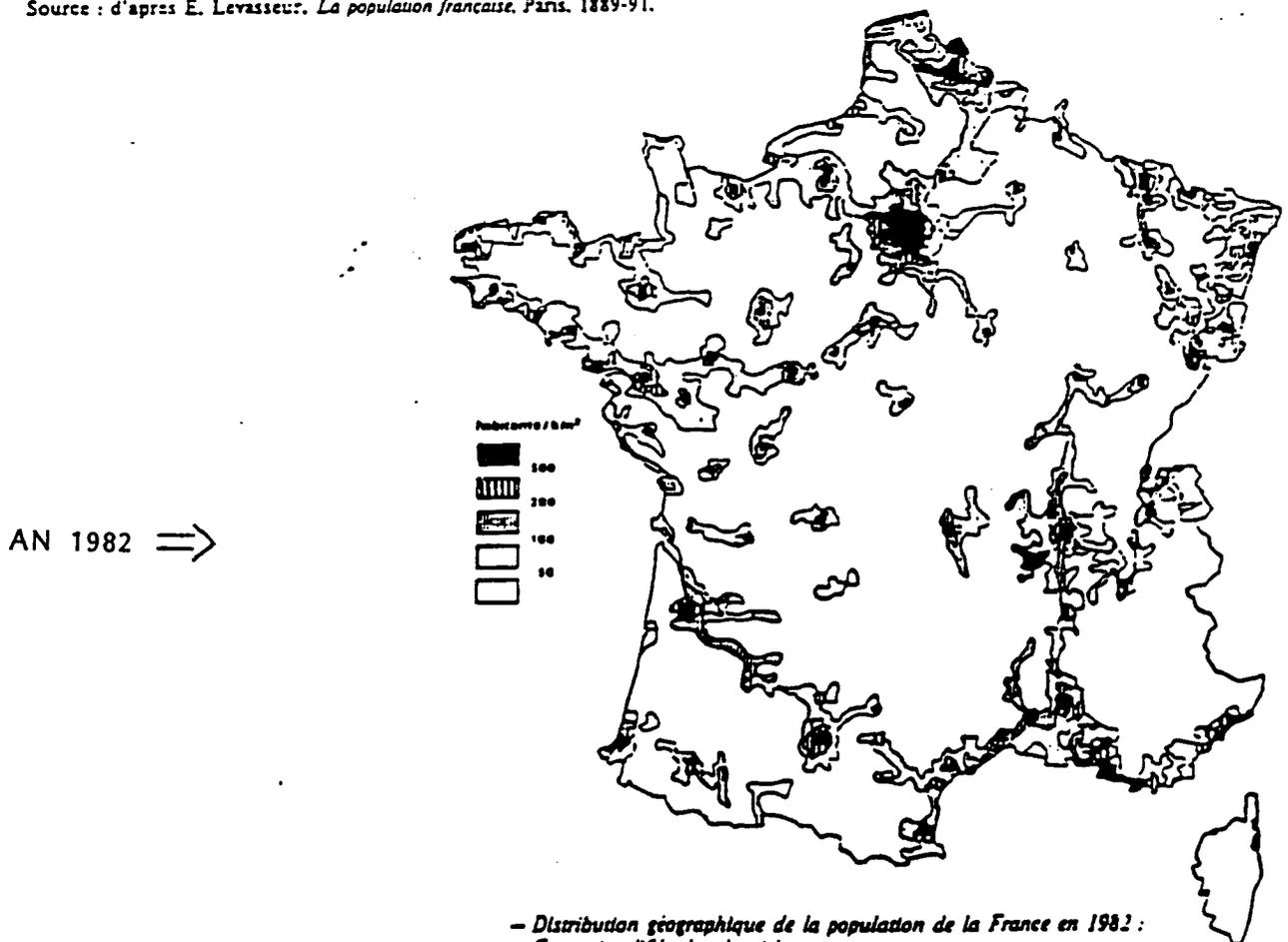
D'un point de vue géo-stratégique, l'arc de la sécurité européenne recouvre l'arc Atlantique et privilégie en particulier la zone centrale. L'offre d'une sécurité territoriale intéresse les activités de recherche et tous les investissements qui se préoccupent aujourd'hui de durabilité. Toutefois cette attractivité ne s'est pas encore affirmée, elle dépend du devenir des villes.

5) Laboratoire d'Histoire Maritime, Université Paris Sorbonne

Alors que la ville est à réinventer, que les européens sont en recherche d'urbanité (environnement + cadre de vie + socialité), fortes de la jeunesse de leur population, de leurs traditions, les villes de l'Atlantique peuvent apporter à l'Europe les promesses d'une nouvelle naissance urbaine. Les réseaux de ressources universitaires peuvent dès à présent, apporter une contribution essentielle à ce scénario.



— Distribution géographique de la population de la France en 1886.
Source : d'après E. Levasseur. *La population française*, Paris, 1889-91.

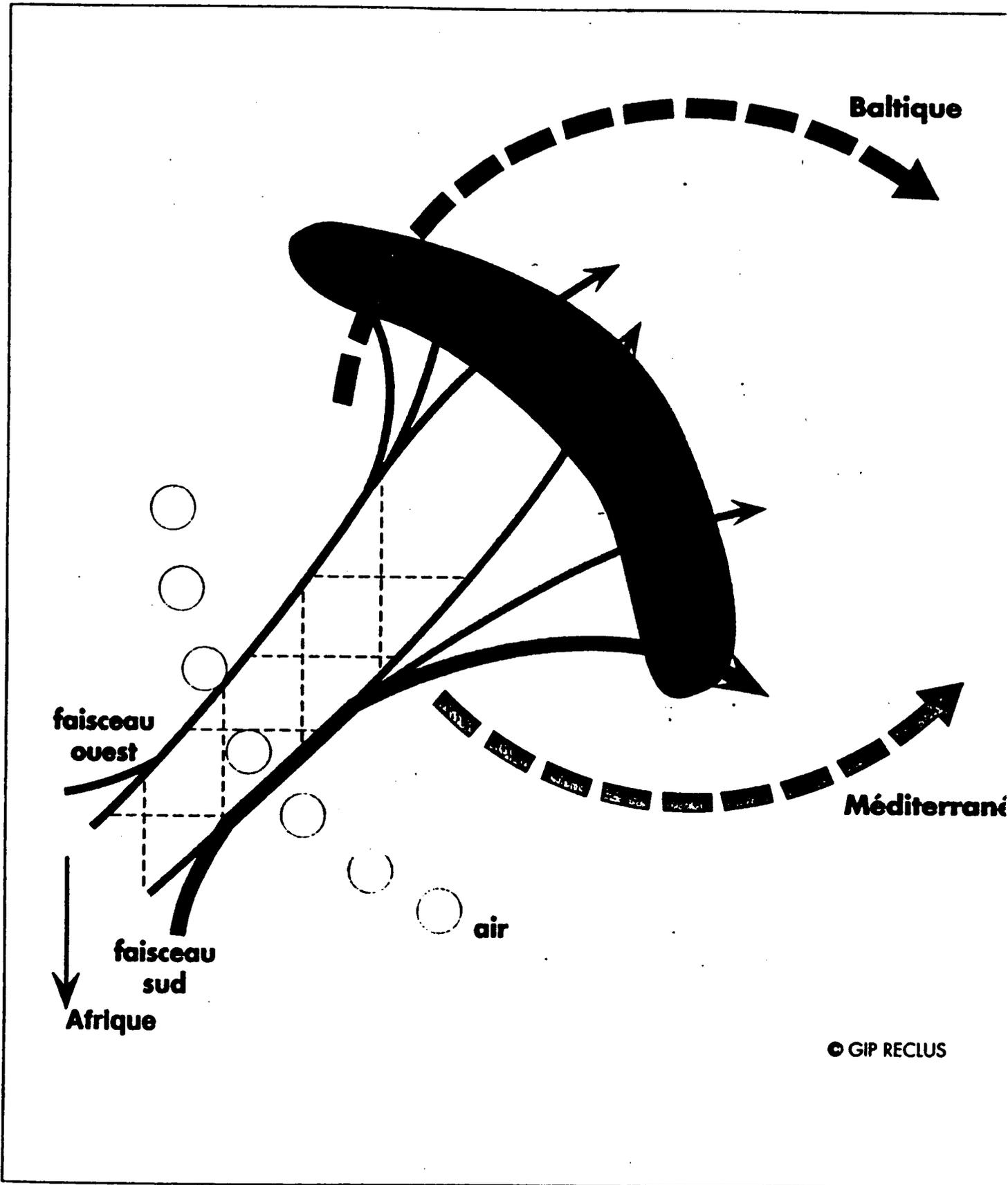


— Distribution géographique de la population de la France en 1982 :
Carte simplifiée des densités.
Source : d'après une carte IGN-INSEE 1983.

En un siècle 1886-1982, les français ont quitté les montagnes et les coteaux, pour se concentrer au bord de l'eau (fleuves et côtes).



LE TREILLAGE DE L'EUROPE
A L'OUEST



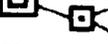
**MODELE STRATEGIQUE
DES LIAISONS EUROPEENNES**

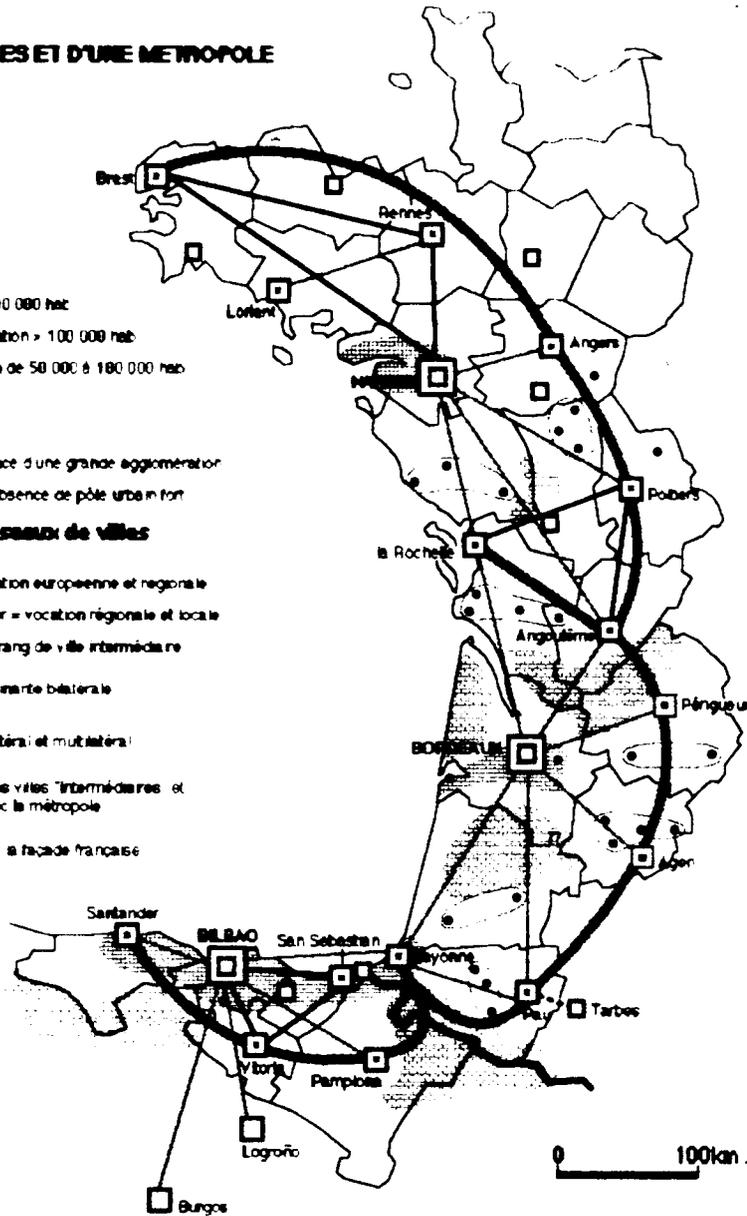
MISE EN RESEAU DES VILLES ET D'UNE METROPOLE

Situation actuelle

-  Métropoles : population > 500 000 hab.
-  Villes intermédiaires : population > 100 000 hab.
-  Villes moyennes : population de 50 000 à 180 000 hab.
-  Fonctionnement en réseau
-  Ebauche de réseau
-  Aire urbaine dans la mouvance d'une grande agglomération
-  Densité < 20 hab./km² et absence de pôle urbain fort

Scénario de développement : réseaux de villes

-  Métropole à conforter = vocation européenne et régionale
-  Ville intermédiaire à conforter = vocation régionale et locale
-  Ville "moyenne" à hisser au rang de ville intermédiaire
-  Réseau hiérarchique à dominante bilatérale
-  Réseau de villes de même niveau à la fois bilatéral et multilatéral
-  Ceinture de coordination des villes "intermédiaires" et moyennes en dialogue avec la métropole
-  Réseau de petites villes sur la façade française



Scénario IV

Carte 5

MISE EN RESEAU DES VILLES ET D'UNE METROPOLE

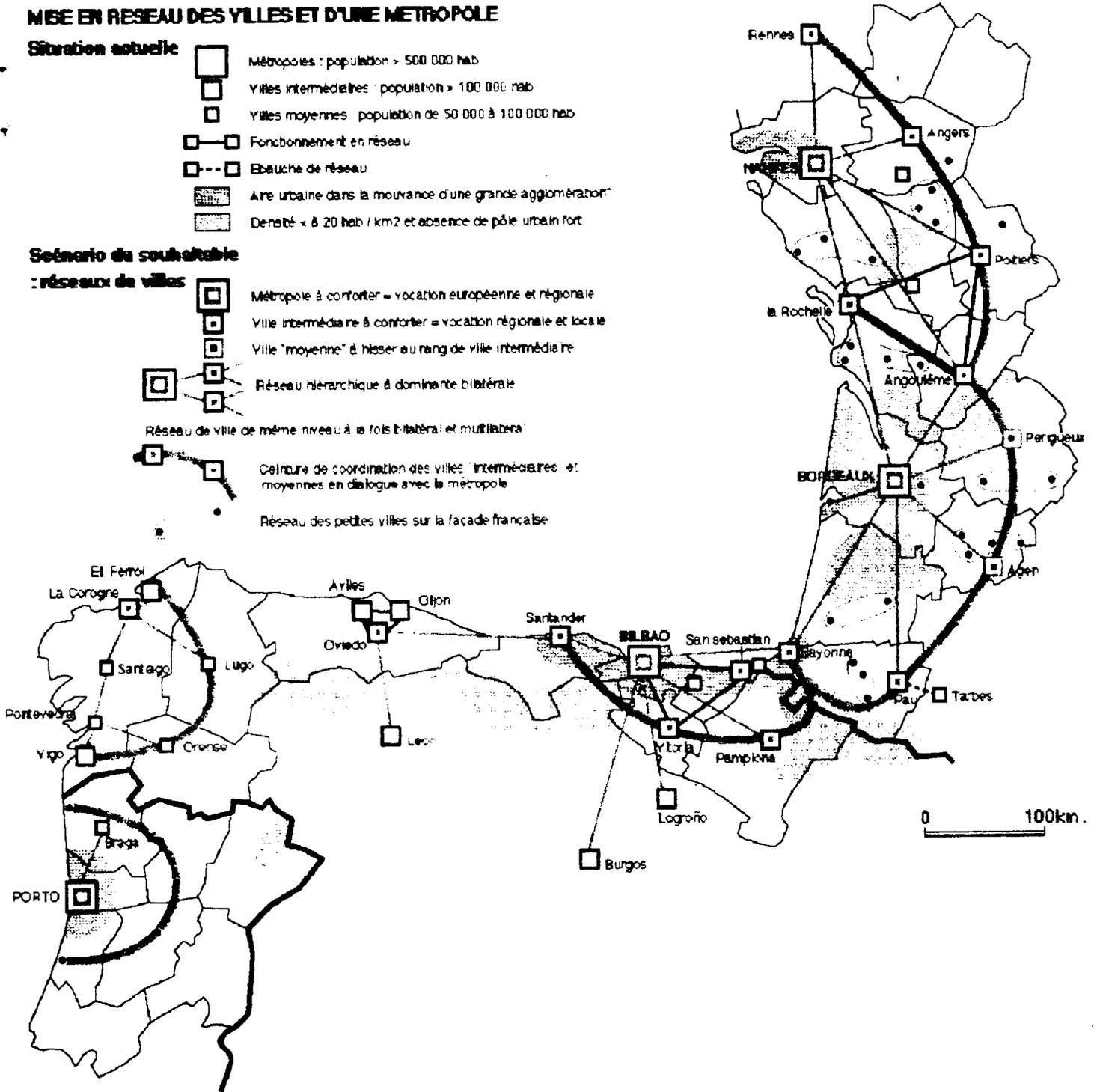
Situation actuelle

-  Métropoles : population > 500 000 hab
-  Villes intermédiaires : population > 100 000 hab
-  Villes moyennes : population de 50 000 à 100 000 hab
-  Fonctionnement en réseau
-  Ebauche de réseau
-  Aire urbaine dans la mouvance d'une grande agglomération
-  Densité < 20 hab / km2 et absence de pôle urbain fort

Scénario du souhaitable

: réseaux de villes

-  Métropole à conforter = vocation européenne et régionale
-  Ville intermédiaire à conforter = vocation régionale et locale
-  Ville "moyenne" à hisser au rang de ville intermédiaire
-  Réseau hiérarchique à dominante bilatérale
-  Réseau de ville de même niveau à la fois bilatérale et multilatérale
-  Ceinture de coordination des villes intermédiaires et moyennes en dialogue avec la métropole
-  Réseau des petites villes sur la façade française



CESURB