De l'Arc à l'espace atlantique européen. Réflexions méthodologiques à propos d'un territoire en construction.

Olivier Balbastre

▶ **To cite this version:**

Olivier Balbastre. De l'Arc à l'espace atlantique européen. Réflexions méthodologiques à propos d'un territoire en construction.. Géographie. Université de Nantes, 2010. Français. NNT : . tel-00584676

HAL Id: tel-00584676

https://theses.hal.science/tel-00584676

Submitted on 9 Apr 2011

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.

Université de Nantes

École doctorale Droit, Économie-Gestion, Sociétés, Territoires

Institut de Géographie et d'Aménagement Régional (IGARUN)
LETG Géolittomer (UMR 6554, CNRS)

THÈSE

Pour obtenir le grade de

DOCTEUR DE L'UNIVERSITÉ DE NANTES

Discipline : Géographie

Présentée et soutenue publiquement
Par

Olivier BALBASTRE

Le 15 juin 2010

De l'Arc à l'Espace atlantique européen.

Réflexions méthodologiques à propos d'un territoire en construction.

Directeur de thèse :

M. Jacques GUILLAUME

Professeur de Géographie à l'Université de Nantes

Jury :

M. Guy BAUDELLE, rapporteur, Professeur de Géographie à l'Université de Rennes II
M. François MADORÉ, examinateur, Professeur de Géographie à l'Université de Nantes
M. Louis MARROU, rapporteur, Professeur de Géographie à l'Université de La Rochelle
M. Jean SOUMAGNE, examinateur, Professeur de Géographie à l'Université d'Angers

Université de Nantes

École doctorale Droit, Économie-Gestion, Sociétés, Territoires

Institut de Géographie et d'Aménagement Régional (IGARUN)
LETG Géolittomer (UMR 6554, CNRS)

THÈSE

Pour obtenir le grade de

DOCTEUR DE L'UNIVERSITÉ DE NANTES

Discipline : Géographie

Présentée et soutenue publiquement
Par

Olivier BALBASTRE

Le 15 juin 2010

De l'Arc à l'Espace atlantique européen.

Réflexions méthodologiques à propos d'un territoire en construction.

Directeur de thèse :

M. Jacques GUILLAUME

Professeur de Géographie à l'Université de Nantes

Jury :

M. Guy BAUDELLE, rapporteur, Professeur de Géographie à l'Université de Rennes II
M. François MADORÉ, examinateur, Professeur de Géographie à l'Université de Nantes
M. Louis MARROU, rapporteur, Professeur de Géographie à l'Université de La Rochelle
M. Jean SOUMAGNE, examinateur, Professeur de Géographie à l'Université d'Angers

De l'Arc à l'Espace atlantique européen.
Réflexions méthodologiques à propos d'un territoire en construction.

L'Arc Atlantique est apparu officiellement en 1990 sous l'impulsion de quelques individus en réaction à la vision européenne de l'époque qui tendait à signaler la périphéricité des territoires atlantiques européens. Prenant appui sur le cadre d'expression communautaire émergent, les régions de la façade atlantique sont devenues un foyer d'échanges et de coopérations. La reconnaissance à travers le Schéma de Développement de l'Espace Communautaire (SDEC) en 1999 d'une zone transnationale d'intérêt, l'Espace atlantique, fait basculer l'incantation vers la réalité. Réuni autour de la notion de maritimité, l'Espace atlantique forme-t-il pour autant un territoire ? L'outil méthodologique et le concept de formation socio-spatiale organise l'approche de cette problématique. Infrastructure visible et superstructure sous-jacente, l'objet d'étude est questionné par sa capacité à être une façade maritime malgré une hétérogénéité évidente. Le diagnostic territorial et les profils régionaux, la distribution et la fonction du toponyme atlantique, les jeux d'acteurs institutionnels et de coopérations sont les entrées privilégiées pour appréhender l'éventuelle trame d'un territoire atlantique. Au-delà, ce travail participe aux perspectives d'aménagement de l'espace européen en macro-territoires destinés à le consolider.

Mots clés : Espace Atlantique, Arc Atlantique, territoire, maritimité, coopérations interrégionales, formation socio-spatiale

The Arc to the european Atlantic Area.
Methodological thinkings about a territory under construction.

The Atlantic Arc officially appeared in 1990 pennies the impulse of some individuals in reaction to the European vision of the time which tended to announce the peripheriсity of the european atlantic territories. Taking support on the emergent framework of community expression, the areas of the Atlantic frontage became a heart of exchanges and co-operations. The recognition through the European Spatial Development Perspective (ESDP) in 1999 of a transnational area of interest, Atlantic Area, makes tip over of the incantation in the reality. Joined together around the concept of maritimity, is the Atlantic Area making actually a territory ? The methodological tool and the concept of socio-spatial formation organize the approach of this problematic. Visible infrastructure and underlying superstructure, the object of study is questioned by his capacity to be a maritime frontage despite the obvious heterogeneity. The territorial diagnosis and regional profiles, the distribution and the function of the toponym Atlantic, sets of institutional actors and cooperation are the preferred inputs to understand the possible pattern of Atlantic territory. In addition, this work involved the planning prospects of the European area in macro-territories intended to strengthen it.

Keywords : Atlantic Area, Atlantic Arc, territory, maritimity, interregional co-operations, socio-spatial formation

UMR CNRS 6554 LETG Littoral, Environnement, Télédétection, Géomatique
(GEOLITTOMER) : Chemin de la Censive du Tertre - BP 81227 - 44312 NANTES

Remerciements

Je remercie en premier lieu Jacques Guillaume avec qui j'ai envisagé ce projet de thèse et cette problématique depuis l'année de DEA, aujourd'hui Master recherche. Ses connaissances et son expérience pour un tel travail furent déterminantes. La thèse est un travail de longue haleine et je le remercie pour ses conseils avisés tant dans le fond que dans la forme et ses encouragements durant les incontournables moments de doutes.

J'exprime ma gratitude aux membres de jury pour leur disponibilité et le regard critique porté sur ce travail.

Je profite également de cet espace pour saluer le laboratoire Géolittomer du site nantais qui a su m'accueillir en son sein. Il m'a permis, avec l'École doctorale Droit, Économie-Gestion, Sociétés et Territoires (DEGEST) de l'Université de Nantes, de postuler et d'obtenir une allocation de recherche ministérielle (MENTR), cette protection matérielle étant indispensable à la tranquillité d'esprit pour réaliser un tel travail. J'inclus dans ce parcours universitaire l'Institut de Géographie Alpine (IGA) de l'Université Joseph Fourier de Grenoble qui aura orienté mes premiers pas en géographie et particulièrement Laure Charleux puisqu'elle m'a fait découvrir les problématiques liées à la politique régionale européenne.

Enfin, je ne saurais assez saluer les efforts de mon entourage, proche ou plus lointain, de Rives à Pornichet, et ce dans les nombreux domaines que cela englobe, sans qui je n'aurais pu arriver à ce stade. Sincèrement merci !

Une pensée à ceux partis trop vite pour assister au point final…

Notes aux lecteurs

La complexité territoriale de l'objet d'étude oblige à jongler parfois avec ses réelles délimitations. Nous listons en préambule le nom des régions et leur capitale administrative afin de pouvoir vous y référer :

- **Espagne** : Andalucia (Sevilla), Asturias (Oviedo), Canarias (Santa Cruz de Tenerife et Las Palmas), Cantabria (Santander), Castilla y León (Valladolid), Galicia (Santiago de Compostela), La Rioja (Logroño), Navarra (Pampelona), Pais Vasco (Bilbao) ;
- **France** : Haute-Normandie (Rouen), Basse-Normandie (Caen), Bretagne (Rennes), Pays de la Loire (Nantes), Centre (Orléans), Poitou-Charentes (Poitiers), Limousin (Limoges), Aquitaine (Bordeaux), Midi-Pyrénées (Toulouse) ;
- **Irlande** : Border, Midland & Western (Galway), South & Southern of Ireland (Dublin) ;
- **Portugal :** Açores (Ponta Delgada), Alentejo (Evora), Algarve (Faro), Centro (Coimbra), Lisboa e Vale do Tejo (Lisboa), Madeira (Funchal), Norte (Porto) ;
- **Royaume-Uni** : Highlands & Islands (Thurso), South West Scotland (Glasgow), West Wales (Swansea), East Wales (Cardiff), North West England (Manchester), West Midlands (Birmingham), South West England (Bristol).

Le comté du Hampshire et les villes de Southampton et Portsmouth ont été ajoutés au territoire Espace Atlantique 2000-2006.
L'Andalucia « atlantique » - le territoire pris en compte dans cette étude - est constituée uniquement de trois provinces, la communauté en comprenant en réalité cinq autres (Almería, Córdoba, Granada, Jáen, Málaga).

La liste détaillée des entités constituant celles-ci est disponible en annexe 1.

De plus, nous avons choisi de citer les noms dans leur langue nationale pour respecter l'identité culturelle de chacun des territoires.

Sommaire

Introduction générale..... p.15

PARTIE 1 : MÉTHODE ET CONCEPTS..... p .31
Chapitre 1 : De l'espace au territoire..... p.35
Chapitre 2 : Quelques apports conceptuels p.55
Chapitre 3 : Éléments théoriques et conceptuels..... p.83

PARTIE 2 : L'ESPACE ATLANTIQUE, TERRITOIRE DE FAÇADE ? p.97
Chapitre 4 : Accessibilité de l'espace atlantique..... p.101
Chapitre 5 : Catégorisation des profils régionaux..... p.185

PARTIE 3 : MARITIMITÉ, PROMOTION, IDENTITÉ p.223
Chapitre 6 : La place du toponyme atlantique..... p.227
Chapitre 7 : L'odonyme, symbole identitaire..... p.253
Chapitre 8 : La griffe « atlantique » au cœur du marketing territorial p.281

PARTIE 4 : INSTITUTIONS ET COOPÉRATIONS : QUELLES POSITIONS POUR LES RÉGIONS ATLANTIQUES ? p.305
Chapitre 9 : Les acteurs atlantiques, le champ des institutions..... p.309
Chapitre 10 : Le champ atlantique de la coopération..... p.355

Conclusion générale p.407

Bibliographie générale p.421
Webographie p.444
Tables p.447

INTRODUCTION GÉNÉRALE

> *« Aujourd'hui, dans un contexte de globalisation renforcée et croissante, les villes et régions atlantiques ont un rôle accru à jouer dans le développement des relations intercontinentales de l'Europe en valorisant leur héritage historique et leur position géographique qui les placent en situation d'interface entre l'Europe et les continents africain et américain. »*
>
> Schéma de Développement de l'Espace Atlantique (p. 2)

L'Union européenne, construction territoriale

La lente maturation de la construction européenne constitue une opportunité pour le géographe intéressé par le phénomène de territorialisation. Des convergences entre les États, plus ou moins économiques, plus ou moins politiques, y participent. Du Traité de Rome au Traité constitutionnel, de la Communauté européenne du charbon et de l'acier à la politique régionale de convergence socio-économique, l'Europe s'édifie et se façonne au gré des contraintes de la mondialisation et de la globalisation des échanges. En son sein s'affrontent plusieurs « manières d'Europe » et les régions défendent leur conception qui leur conférerait plus de prérogatives. Alors que la visée autonomiste est une tentation pour certaines (communautés espagnoles, Länder allemands), d'autres, contrecarrées par le centralisme étatique, se regroupent pour peser sur les décisions communautaires. En arrière-plan la construction européenne s'affirme à travers la coopération entre territoires afin de former des euro-régions, des macro-territoires (DATAR, 1992 ; C. Lacour, J. Le Monnier, 1992), qui lui seraient en retour constitutifs. Il s'agit de la dialectique de construction territoriale entre d'une part le mastodonte européen et de l'autre les pièces de ce puzzle qu'il faut créer.

Quelques régions ont perçu leur intérêt à asseoir l'entité régionale comme acteur dynamique de la construction européenne au moment où le contingent de pays concernés par l'Union européenne gonflait. C'est le cas de la Conférence des régions périphériques et maritimes (CRPM) qui a réuni, sous l'impulsion du Comité d'études et de liaisons des intérêts bretons (CELIB), vingt-trois régions à Saint-Malo en 1973. L'objectif était de faire entendre les revendications de régions se situant en marge de la zone européenne de concentration des richesses et de défendre la nécessité de désenclavement. Pour ce faire, ces régions ont misé sur la synergie promouvant l'atout maritime (recherche, environnement, pêche, etc.). Plus tard, à la fin des années 1980, la réforme des fonds structurels et de la politique régionale européenne, l'entrée dans l'Union européenne de l'Espagne et du Portugal et l'élargissement vers l'Europe de l'Est rendu possible par l'effondrement du bloc soviétique ont été les facteurs déclenchant de la création de l'Arc Atlantique.

L'Arc Atlantique entre géographisme et synergie

L'Arc Atlantique naît en 1989 lors de la Conférence des régions périphériques et maritimes de Faro sous la forme d'une Commission géographique au sein même de la CRPM. Reprenant l'idée d'Yves Morvan[1], Olivier Guichard alors président du Conseil Régional des Pays de la Loire, soutenu par le président de la région Bretagne, Yvon Bourges, lance l' « Arc Atlantique ». On retrouve l'activisme prépondérant de la région bretonne à laquelle beaucoup de personnalités qui vont impulser la dynamique atlantique appartiennent. Elles sont issues notamment du CELIB telles que Joseph Martray l'un des ses fondateurs et principal animateur, Christian Perret (1997) qui créera la CRPM ou Michel Phlipponneau, géographe, auteur de la « loi-programme pour la Bretagne » en 1961 qui ne sera finalement pas adoptée. En 1967, les experts du CELIB aideront également au futur projet Brittany Ferries principal acteur économique des liaisons maritimes transmanches par la rédaction du schéma de structure du Nord Finistère pour le désenclavement de la Bretagne. Cette compagnie est un symbole de l'Arc atlantique mais aussi une preuve que des intérêts communs peuvent engendrer une réalité socio-économique. La Bretagne est sans doute la région française la plus menacée par l'avènement du modèle centre/périphérie sur l'espace de l'Union européenne (R. Brunet, 1989 ; R. Brunet, O. Dolfus, 1990). Très impliquée à la CRPM, elle fédère les autres régions atlantiques également dépeintes en situation périphérique pour constituer l'Arc atlantique. L'objectif est d'obtenir des aides financières de la part de la Commission Européenne pour la réalisation de projets communs. La stratégie est double : resserrer les liens avec le Centre (stratégie continentaliste) et favoriser un développement endogène le long de la façade (stratégie maritimiste). Pour Pierre Flatrès, la seconde option est une prise de « conscience de l'existence de la mer et de ses problèmes ». Définissant la maritimité comme « sens de la mer » (P. Flatrès, 1991) , il cite Phlipponneau: « L'Arc Atlantique est né de la mer » (M. Phlipponneau, 1990). Les promoteurs de l'Arc Atlantique et ses poursuivants n'auront de cesse, dans le discours du moins, de prôner la maritimité comme outil de développement. Historiquement formée par vingt-trois régions, l'association Arc Atlantique en comporte aujourd'hui vingt-sept (figure 1), comme souvent annoncé « de l'Écosse à l'Andalousie ». Et cette maxime descriptive affichée suscite les critiques d'un espace si hétérogène qu'il apparaît comme une simple construction de l'esprit sans substance identitaire et donc territoriale.

L'intention a souvent laissé songeur[2] et a même été vertement décriée comme un « nouveau

[1] Président du Comité économique et social de Bretagne. L'une des premières études sur la façade atlantique a été réalisée par Yves Morvan en 1989, prémices d'une volonté de mettre en perspective le devenir des territoires atlantiques.

[2] « Doté d'un logo, l'Arc atlantique relève davantage du lobby européen que de l'entité géographique transnationale » (J. Pailhé, 1995)

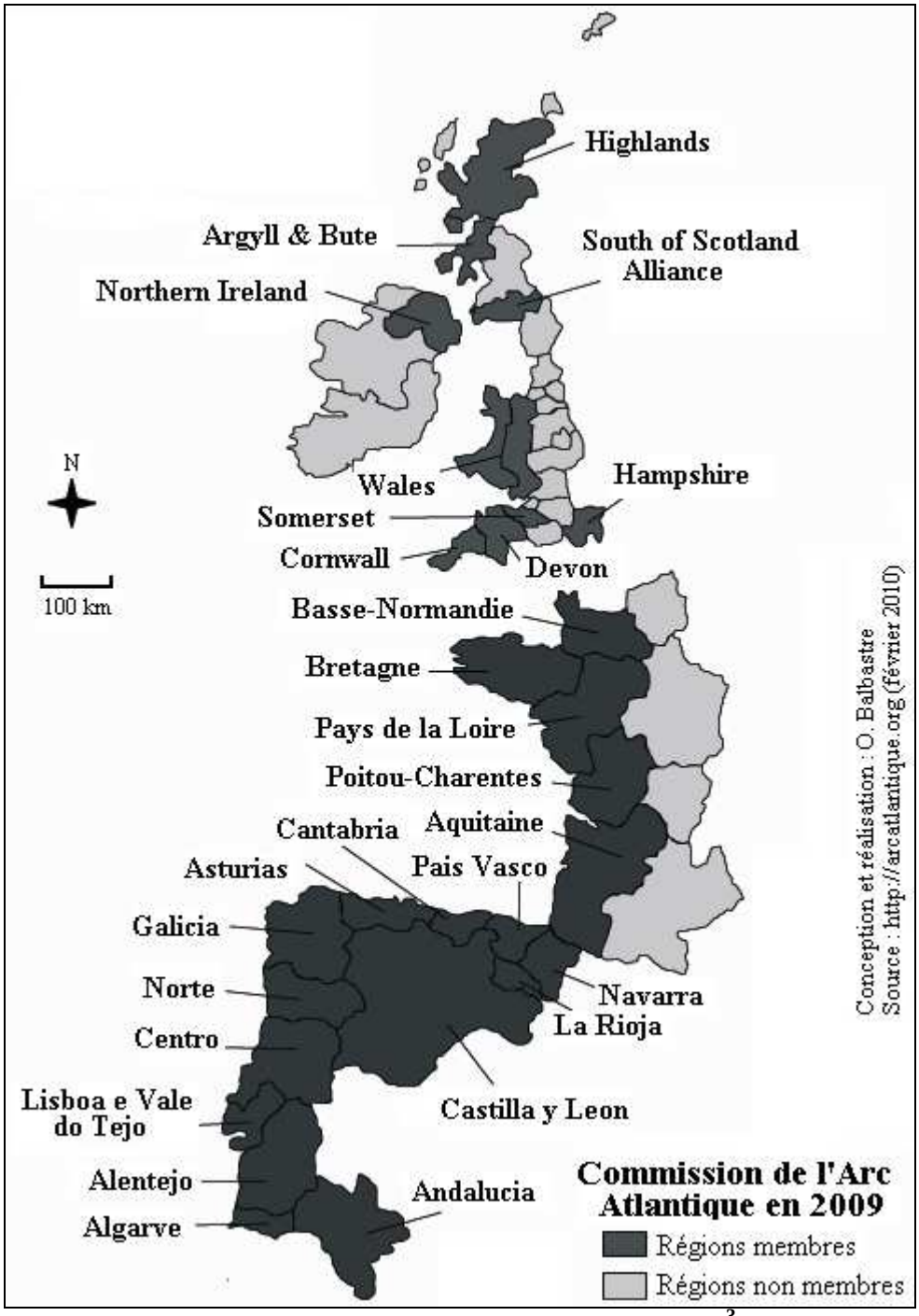


Figure 1 : Le territoire de l'Arc Atlantique[3]

style de géographisme » (J. Renard, 1993[4], R. Brunet, 1997[5]), le géographisme regroupant « les représentations stéréotypées et quasi magiques de l'espace dont la 'simplicité' facilite la

[3] Nous avons choisi de désigner les territoires atlantiques dans la langue de leur État d'appartenance. Pour certains territoires (Lisboa e Vale do Tejo par Lisboa, South West England par NWE, North West England par NWE, Border, Midlands & West par NWI, Southern & South East Ireland par SEI) nous choisissons de les désigner le plus souvent par des initiales.

[4] « Ces jeux de mots autour de schémas simplificateurs [arc, couloir, axe] (…) ne sont pas sans dangers. Cela peut conduire à des géographismes d'un nouveau style faisant prendre des hypothèses d'école pour des réalités tangibles. » (J. Renard, 1993).

diffusion » (M. Rosemberg, 2000, p.145). En effet, penser que de vivre au bord d'un même océan implique une plus grande faculté à se fédérer apparaît délicat voire aberrant puisque le retour au déterminisme naturel prime. Cependant, d'autres louent l'initiative puisqu'il s'agit de miser sur un développement endogène impliquant la maritimité, c'est-à-dire faire émerger un espace-projet atlantique dont l'hétérogénéité évidente n'est pas dissimulée. Le géographisme devient alors vecteur de « volontarisme eurorégional [pour] ses promoteurs faisant basculer une simple mobilisation en sursaut « salutaire en faveur d'un espace-projet » (G. Baudelle, 2000). Guy Baudelle (2009) relève plusieurs paramètres décisifs : « invention d'un concept, construction d'un discours identitaire (J. Martray, 1991), élection d'un président incontesté, (…) réactivité mais aussi anticipation prospective, organisation typique de ce que l'on appelle sur le plan théorique une coalition de croissance pour favoriser le développement par un lobbying » (p.313). La reconnaissance communautaire dix ans plus tard qui a découlé de ces actions a permis de dépasser le simple stade d'espace-projet comme le prouve la vision stratégique déployée par la CRPM pour cette façade maritime (2001, 2005) dont le Schéma de Développement de l'Espace Atlantique (SDEA) calqué sur le Schéma de Développement de l'Espace Communautaire (SDEC) (F. Damette, 2000). La réalisation d'un document transnational et interrégional de ce type était d'ailleurs un véritable défi (V. Nadin, 2002) qui démontre la synergie opérée par les acteurs atlantiques. Néanmoins, ces régions atlantiques ont-elles la capacité de construire un véritable territoire intégré au-delà de simples études prospectives ? Le souhaitent-elles réellement ? Une première orientation demeure le prolongement de l'Arc Atlantique dans l'Espace atlantique[6].

L'Espace atlantique, le territoire d'étude

Si l'Arc Atlantique est une association nécessitant un volontarisme de la part des territoires concernés, l'Espace atlantique est d'essence communautaire. Il résulte de l'action de lobbying mais dépend des autorités européennes qui en définissent les limites. L'Espace atlantique est un territoire de coopérations dans lequel des projets de nature interrégionale et transnationale obtiennent des financements communautaires selon les priorités fixées lors des périodes de programmation (actions pilotes, programmes Interreg). Il faut ici notifier que notre travail se référera au territoire de l'Espace atlantique lors de la période de programmation 2000-2006. Il s'agit d'abord de raisons pragmatiques puisque le travail de thèse a débuté en 2004. Mais il a surtout l'avantage d'englober de façon plus générale la façade atlantique européenne en assurant ainsi une continuité géographique qui n'existe pas pour l'Arc Atlantique

[5] Ainsi Roger Brunet (1997) fustige les regroupements territoriaux nécessitant de la part de leurs auteurs un argumentaire « laborieux » tels que l'Arc atlantique se reposant sur un soi-disant « esprit des lieux, […] la celtitude le pilier ; la celtitude du Médoc… ».

[6] « Espace atlantique » sera utilisé dans la suite de ce travail pour décrire le Programme communautaire du même nom et surtout le territoire qu'il représente. « espace atlantique » correspond à une zone géographique plus floue sans délimitations. Idem pour « Arc atlantique » qui désigne l'association de régions.

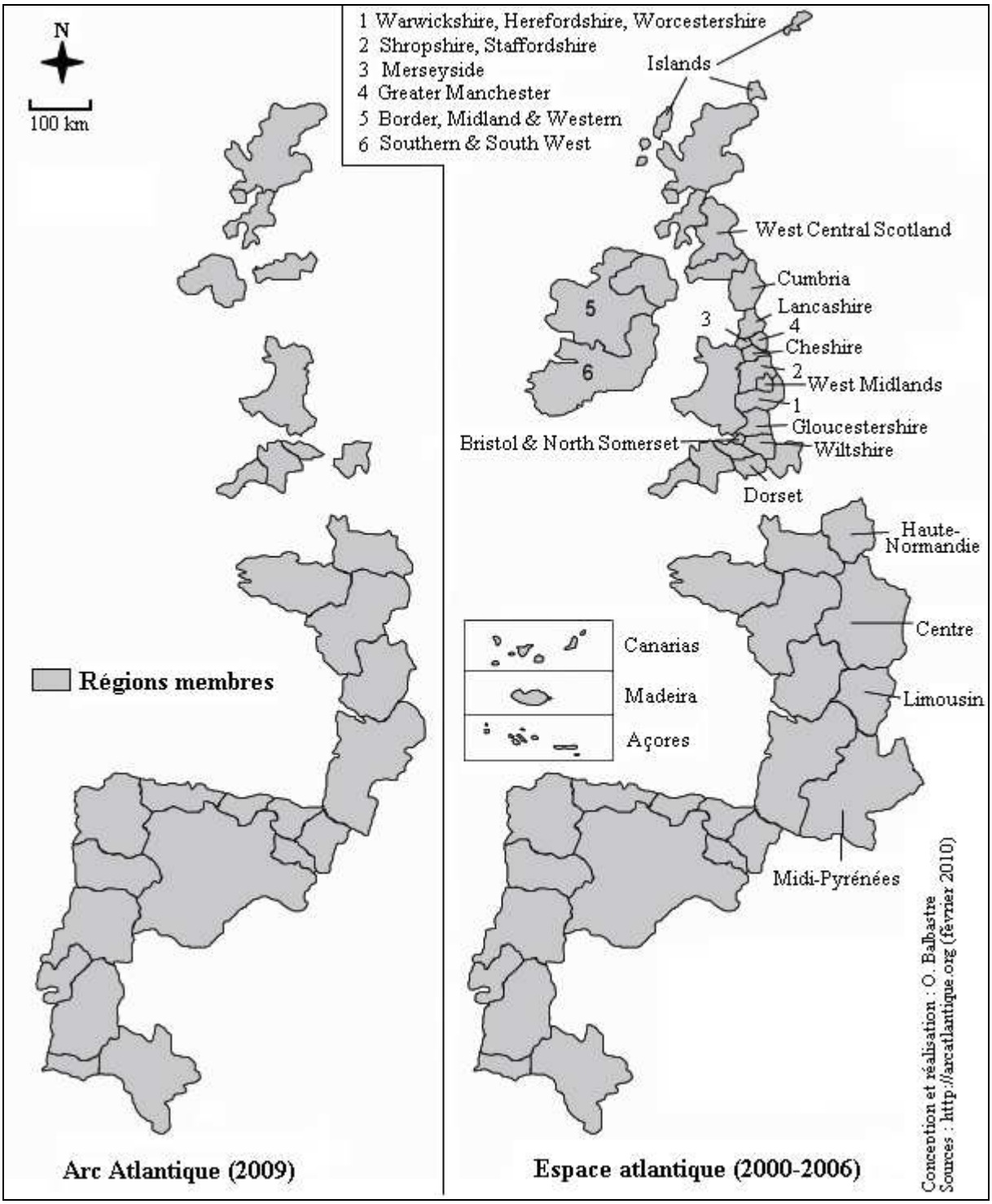


Figure 2 : L'Espace atlantique 2000-2006, territoire d'étude[7]

(figure 2), tout en la reliant avec des régions de l'arrière-pays. Si l'Arc Atlantique concède un fonctionnement en réseau, l'Espace atlantique est de substance territoriale, la reconnaissance de ce dernier étant antérieure à la création du premier.

[7] Les territoires de l'étude seront des espaces NUTS 2, sauf au Royaume-Uni où ils sont à l'échelle NUTS 3. Nous avons également choisi d'intégrer le Hampshire non compris dans l'Espace atlantique mais qui adhère à l'Arc atlantique.

La concordance entre les deux est une des clés de lecture de ce travail qui consiste à comprendre les rouages de la territorialisation en cours ou tout du moins esquissée et souhaitée. L'Arc Atlantique structure-t-il l'Espace atlantique ? L'Espace atlantique offre-t-il définitivement un statut communautaire à l'Arc Atlantique ? Existe-t-il des incohérences, des hiatus ou des indifférences entre les deux entités, interrogeant ainsi la dynamique elle-même à travers les acteurs, c'est-à-dire les régions membres ? Quelles sont les territoires véritables catalyseurs de l'action atlantique ? S'évertuent-ils à générer un simple discours lobbyiste de récolte de fonds à des fins particulières ou agissent-ils concrètement sur des projets de coopérations en adéquation avec les discours tenus ? Perçoit-on un double discours ou tout du moins une stratégie territoriale à plusieurs volets de lecture pour chacun de ces territoires et pour chacune des strates territoriales ? Toutes ces questions jalonneront ce travail qui souhaite s'insérer dans une démarche scientifique hypothético-déductive et d'un positionnement disciplinaire.

Espace atlantique, une approche géographique

L'entrée territoriale choisie pour appréhender notre objet d'étude nous place dans le champ de la géographie qui pose à la fois un regard spatial sur la société et un regard social sur l'espace, c'est-à-dire qui observe le rapport entre les rapports spatiaux et les rapports sociaux. De façon plus convenue, la géographie « science des territoires et des réseaux » (R. Brunet, 1995) s'intéresse à « l'organisation et à la différenciation » de l'espace (H. Gumuchian et *al*., 2000). Plus précisément, ce travail s'ancrera dans ce que Ferras (2004) nomme la nouvelle géographie régionale : penser la région comme un champ résultant d'interactions spatiales, comme idée variable selon la perception de ses habitants, comme changeant selon l'imbrication des échelles spatiales, comme entité reconnue et avérée institutionnellement bien qu'évolutive et perfectible et comme pouvant se révéler territoire. Il s'agit pour nous d'avoir modestement la volonté « de pouvoir expliquer des objets géographiques (territoires, villes, régions, réseaux, systèmes de villes) non plus par l'aboutissement d'un récit biographique mais comme l'une des issues possibles d'un ensemble de processus interactifs complexes. » (D. Pumain, 2003). La complexité veut que la réalité ne soit plus une suite de relations causales mais la résultante d'un faisceau d'interactions, d'une dialectique, entre plusieurs facteurs, selon des échelles spatiales et temporelles variées et variables. Denise Pumain confirme qu' « on se contente (…) souvent de travailler sur des entités agrégées, entre lesquelles existent des régularités empiriques fortes, qui justifient qu'on s'interroge : comment la diversité des intentions, des préférences et des actions, se laisse-t-elle enfermer dans cette dynamique collective si cohérente ? » (D. Pumain, ibid). Notre démarche est inverse car l'espace atlantique est hétérogène sans omettre toutefois l'idée qu'une hétérogénéité peut primer à une échelle et changer d'allure à une autre : « une réflexion sur le concept d'échelle permet de penser que tout espace géographique est homogène à une certaine

échelle et hétérogène à une autre » (H. Chamussy, 2003). Ainsi ce travail est axé non sur la recherche d'une homogénéité territoriale atlantique utopique mais sur l'appréhension d'éventuels processus en cours qui tendraient vers l'objectif initial de la dynamique atlantique, soit un espace-projet basé sur la maritimité. Autrement dit, il faudra souligner des aires et des territoires plus enclins à développer autour de l'atlanticité une stratégie territoriale centrée sur la façade maritime. Pour appréhender une telle complexité, l'apport pluridisciplinaire s'avère pertinent même si les échanges en géographie sont nombreux y compris en ce qui concerne la coopération interrégionale sur la façade maritime atlantique.

Contexte bibliographique

En France, l'appréhension du concept de maritimité est apparue au début des années 1990 avec le colloque de 1991 intitulé : « La maritimité en cette fin de XXème siècle. Quelle signification ? » (F. Péron, J. Rieucau, 1996). Á cette époque, le débat autour de la légitimité de l'Arc Atlantique a également été marqué entre ouvrages (R. Brunet, 1992, G. Baudelle et *al.*, 1993, J. Beauchard, 1993, C. Lacour, 1994, J.-P. Raffarin, 1994, X. Gizard, 1996, Y. Morvan, 1996, A. Poussard, 1997) et articles (collectif 1993, 1996). Anne Poussard (1996) a développé à Caen sa thèse de doctorat sur le sujet : « L'Arc Atlantique : du virtuel au réel ? Géographies d'un espace-projet ». Elle s'est attachée à comprendre les rouages de l'association Arc Atlantique dans son émergence, sa constitution ainsi que la « géométrie variable » des coopérations qui en ont découlé. Dès lors, il ne s'agit pas de réaliser une simple réactualisation de ce travail mais de s'appuyer sur les éléments élaborés autour de l'apparition de l'Arc Atlantique et le renforcement de la coopération interrégionale dans l'Union européenne.

Les derniers travaux prenant cas de l'Arc atlantique sont relatifs à la construction européenne (S. Virol, 2006) ou encore à la gestion intégrée du littoral (C. Choblet, 2005). On notera la thèse récente de Fabien Brulay (2008) qui s'est portée sur le jeu des acteurs dans le Champ atlantique français et la réutilisation de la ressource atlantique par les élus politiques pour obtenir une meilleure position dans ce Champ. On citera également la thèse de Brice Trouillet (2004) dont l'objet d'étude se consacre « d'Iroise à Finisterre » aux mers bordières dans leur territorialisation. Néanmoins, il est rare de trouver un article ou un ouvrage relatif à l'ensemble de l'espace atlantique européen tel que nous le souhaitons, hormis les travaux d'études européennes réalisés par l'Institut Atlantique d'Aménagement du Territoire (Atlas Atlantique Permanent, 2000), la CRPM et l'Arc Atlantique directement (études sur le développement des lignes aériennes atlantiques, des Réseaux de transport européen (RTE-T) pour l'Arc atlantique, SDEA, autoroutes de la mer, etc.) ou la Communauté européenne notamment à travers la politique maritime ou la politique régionale (1994). Á l'inverse, les études de géographie comparative fixées sur deux régions atlantiques européennes sont plus

importantes mais donc limitées territorialement. Enfin, l'Europe atlantique est également abordée à travers une thématique particulière qu'il s'agisse du monde rural (J. Soumagne, 2000), des marais maritimes (N. Baron-Yellès, L. Goeldner-Gianella, 2001), des moulins à marais (L. Ménanteau et *al*., 2005), de l'histoire des ports et littoraux (M. Bochaca, 2007) ou encore des villes maritimes[8].

Dans les autres pays concernés, on enregistre les travaux de Mark Wise (professeur à l'Université de Plymouth) sur les problématiques de la pêche communautaire ou sur le concept d'Arc Atlantique lui-même (1997, 2000, 2002). En Espagne et au Portugal, peu de travaux sont explicitement consacrés à l'Arc Atlantique même si certains axes de recherche peuvent y faire référence avec par exemple les écrits sur la frontière lusitano-espagnole de Lopez Trigal (et *al*., 1997) ou encore ceux du géographe irlandais Patrick O'Flanagan (professeur à l'université de Cork) sur l'Europe atlantique et plus particulièrement l'Ibérie atlantique (1992, 2008). La liste est non-exhaustive puisque nombre de problématiques (transports, agriculture, littoraux, ports, villes, pêche, etc.) pourraient conforter notre structure conceptuelle et méthodologique. Ainsi, il faudrait rajouter les études comparatives au niveau européen réalisées depuis les années 1990 comme celle présentée sur les villes européennes par Brunet (1989) constatant la périphéricité atlantique, étude réactualisée il y a quelques années (C. Rozenblat et *al*., 2003).

Éclectisme bibliographique, étendue de l'objet d'étude invoquant cinq pays aux découpages territoriaux différents, du centralisme portugais (pas de régions) aux autonomies des communautés espagnoles, multiplication des langues nationales et régionales, etc. marquent les balises de la difficulté d'un tel travail. Il faut également y ajouter les encombres rencontrés pour l'obtention de données statistiques qui ont souvent nécessité une adaptation soit des paramètres à retenir (absence de données, données incomplètes) soit de l'objet d'études (découpages territoriaux non harmonieux entre NUTS 2 et 3 selon le critère fixé), sans compter la prolifération des instituts statistiques (régionaux, nationaux et européens) qui oblige à multiplier les sources. Ainsi, si l'objet d'étude correspond au territoire du programme Interreg « Espace atlantique 2000-2006 », des ajustements (agrégation de certaines régions, ciselage d'autres) et des corrections (régions non conservées, d'autres ajoutées) ont dû parfois être obligatoires[9].

[8] Pour exemple, le colloque international et pluridisciplinaire « Identité maritime et évolution du cœur des villes atlantiques (16e-21e siècle) » organisé entre les 8 et 10 juin 2006 à Saint-Nazaire.

[9] C'est notamment le cas des îles concernées par l'Espace atlantique (Madeira, Canarias, Açores) dont les caractéristiques ultrapériphériques et insulaires rendent la méthode lors du diagnostic territorial utilisée inadaptée. Les régions britanniques sont également observées à l'échelle NUTS 2 ou 3 selon la disponibilité et la pertinence des paramètres. La nomenclature NUTS, si elle permet à Eurostat de fonctionner, peut être largement critiquée (comme tout découpage territorial cependant). Rey et Saint-Julien dénoncent « le handicap sérieux pour produire une statistique qui ait un sens [à certains échelons] » (2005, p.135).

La formation socio-spatiale, clé de décryptage des territoires

Espace et territoire sont des notions qui submergent la géographie et plus généralement l'actualité. L'espace se conjugue entre objection pure, cadre de perceptions et générateur de représentations, décor de la vie socialisé (G. Di Méo, 1998). Le territoire est aussi polymorphe. Ce terme « à la mode » est décliné en épithètes de maintes façons (« développement territorial », « « agent territorial », « marketing territorial », etc.) comme le dénonce Luc Bureau[10] « Lui [le territoire] qui était vide se remplit de mots ; on accole son nom aux choses les plus dépareillés » (F. Lasserre, A. Lechaume, 2003). La géographie s'est emparée récemment de cette notion puisque l'entrée « territoire » n'apparaît pas dans le Dictionnaire de géographie de Pierre George en 1974. Bernard Debarbieux (2003) rappelle qu'il ne faut pas être tenté d'en soumettre une seule et unique définition tandis que d'autres évoquent un flou conceptuel (M. Le Berre, 1995). Le territoire convoque plusieurs facteurs, plusieurs entrées, plusieurs strates. Il est tout autant idéel et matériel. Pour se plonger dans la compréhension de la genèse territoriale et plus généralement d'un territoire, il faut s'armer d'outils méthodologiques et conceptuels.

Une des grilles de lecture des territoires proposées est la formation socio-spatiale (FSS). Elle peut « modéliser des espaces d'échelle et de formes très variées » (G. Di Méo, 1998). Il existe une véritable géométrie variable dans l'objet étudié, loin des soucis d'échelles (grande échelle pour les communes, petite échelle pour un continent,…). Sa capacité s'étend donc à de nombreux territoires, d'une commune rurale aux fédérations de pays en passant par les régions délimitées administrativement par les états ou, à des territoires plus flous dans leur circonscription (communautés transnationales, associations,…). L'Arc Atlantique, espace transnational vaste, peut donc s'y inscrire. La formation socio-spatiale décrit également des territoires aux temporalités diverses qu'ils soient révolus ou disparus, héritages anciens dont la perception est quasi invisible ou contemporains notables. L'Arc Atlantique qui possède une temporalité jeune ne pose donc pas de souci. Guy Di Méo (*ibid*) note qu'une des rares conditions à son emploi est la dénomination d'un territoire caractéristique : « Ce qui compte le plus pour démarrer une analyse en utilisant l'outil FSS, c'est l'expression d'un nom localisé, d'une dénomination particulière des lieux, qui se donnent ainsi à voir, à paraître ». L'effervescence sociale donne sans cesse des noms aux lieux et aux espaces sur la scène publique, qu'ils soient discrets, fortement promus, qu'ils soient évoqués à travers la presse, des articles scientifiques, la publicité, le cinéma ou par des cartes. Á partir de la médiatisation d'un nom, d'un toponyme, l'outil de la FSS devient alors pertinent dans sa prise en compte. Ce critère n'est pas récusable à l'espace atlantique européen qui repose en grande partie

[10] En préface de l'ouvrage *Le territoire pensé* (F. Lasserre, A. Lechaume, 2003)

justement sur la terminologie du concept d'Arc Atlantique, repris à son avènement par les médias, les scientifiques, les politiques, et source de débats comme vu précédemment.

L'acte de nommer est tout autant une forme d'appropriation que porteur de signification. Le chercheur se doit alors d'explorer ce que représente réellement ce toponyme auprès des populations qui, si elles ne l'ont pas créé, l'ont absorbé dans leur langage au quotidien. Le concept d'« arc » porte d'ailleurs le sens et les valeurs souhaités consciemment ou inconsciemment par ses promoteurs. De plus, la FSS peut aussi servir à l'analyse de réseaux, bien que délicats, notamment les réseaux de villes. Or, la dynamique atlantique se fabrique au gré de la mise en place de réseaux, notamment la Commission des Villes de l'Arc Atlantique (CVAA). Pour tenter d'établir un degré de territorialité à un objet d'étude, Guy Di Méo se réfère à quatre instances : les instances géographique, économique, idéologique et politique. Cet outil qui s'applique donc à tous les types de territoires, idéels et réels, rêvés et concrets, institutionnels ou officieux, délimités ou flous, peut être appliqué à l'Espace atlantique. La dénomination, la conceptualisation, la revendication politique et les valeurs de maritimité octroyées par les acteurs de l'Arc Atlantique renforcent l'utilisation de la FSS dont nous développerons l'agencement ultérieurement.

La problématique générale de cette thèse est la genèse éventuelle du territoire atlantique européen dont trois hypothèses basiques découlent. Premièrement, l'Espace atlantique reste une utopie, un géographisme, une vue de l'esprit, renvoyant ces territoires à une périphérie de plus en plus dépendante et condamnant une vision territoriale inappropriée. Deuxièmement, il permet aux territoires atlantiques de faire perdurer une simple action de lobbying, la dynamique n'ayant lieu que sur quelques questions précises et singulières. L'hétérogénéité territoriale se répercute sur des stratégies individuelles qui se dissocient. Enfin troisièmement, l'Espace atlantique atteint le statut de territoire européen intégré, centré sur une façade maritime retrouvée, prétendant à devenir une Zone d'intégration économique mondiale (ZIEM) comme indiqué par le SDEA. L'amplitude assez radicale des trois hypothèses, qui balaye pourtant le spectre des possibilités d'une territorialisation en cours, laisse évidemment place à la nuance. Or en géographie le changement d'échelles ou d'angles d'approche, c'est-à-dire de perspectives (le centre devient périphérie, la stratégie d'une métropole diffère de celle d'une région, etc.), amende les conclusions y compris dans ce travail. Pour autant il faut s'appuyer sur les mots clés de la problématique succinctement déjà évoqués.

Procédé d'analyse territoriale de la façade atlantique européenne

La première partie est donc consacrée aux concepts fondamentaux d'espace et de territoire (chapitre 1) puisque avant de tenter de comprendre un territoire, il faut le définir. Le territoire est organisé, découpé et différencié. Le modèle centre/périphérie est une réponse à la

compréhension de ces phénomènes. L'Arc atlantique a d'ailleurs émergé en réplique à ce modèle existant en Europe. Cependant il existe des degrés de centralité comme de périphéricité, des seuils et des discontinuités. Le littoral constitue une discontinuité spatiale (terre-mer) autant qu'une spécificité des territoires atlantiques. Or justement, l'Espace atlantique revendique cette singularité pour réfléchir son développement en tant que façade maritime afin de réaliser une véritable intégration. Cette organisation spatiale caractéristique sera l'intérêt du second chapitre (ch. 2). Enfin, avant de se plonger dans l'étude elle-même, il faut revenir sur la grille de lecture qui structure nos travaux, la formation socio-spatiale, notamment comment a-t-elle été conçue (ch. 3).

La formation socio-spatiale indique quatre instances formant deux structures imbriquées. L'infrastructure qui consacre le substrat territorial visible est abordé pour l'Espace atlantique par un diagnostic territorial (partie 2). Ce dernier est élaboré afin dans un premier temps de se rendre compte de la périphéricité de cet ensemble, si celle-ci se résorbe, stagne ou empire, puis dans un second temps pour connaître les aires de centralité ou de périphéricité internes à l'espace atlantique, les lignes de force et de faiblesse. Le diagnostic territorial comporte un volet sur l'accessibilité et les flux d'échanges (ch. 4) et un autre sur la catégorisation des différentes régions selon de multiples critères (ch. 5), notamment un profil territorial maritime. Cette partie a nécessité un investissement particulier en raison de la volonté de parfaire une base de données statistiques personnelle ainsi que d'évoluer à une échelle géographique NUTS 3 dans un souci de meilleure précision d'analyse

La superstructure territoriale s'intéresse aux facteurs invisibles ou sous-jacents. L'instance idéologique (partie 3) qui gravite autour des représentations sur un tel territoire transnational est délicate à cerner. La maritimité des lieux apparaît une approche logique. Pourtant sa pluralité liée aux nombreux secteurs d'activité maritimes (pêche, plaisance, construction navale, etc.) était un poids pour son analyse et sa synthèse. Être atlantique ou être de l'Atlantique…il y aurait sans doute autant de réponses que de personnes ou d'objets interrogés. Pour transgresser les difficulté à analyser ces maritimités (qui se transforment en « atlanticités » en ce qui concerne l'Atlantique), l'idée est venue de la permanence du toponyme atlantique tant dans les institutions (Arc atlantique, Espace atlantique, Villes de l'Arc Atlantique, Réseau Universitaire de l'Ouest-Atlantique (RUOA), Association des Chambres d'Agriculture de l'Arc Atlantique (AC3A), Eixo Atlantico, etc.) que dans les études ou les projets de coopérations (SDEA, réseau transnational atlantique (RTA), Green Atlantic for Sustainable Development (GASD), etc.). Nous avons donc posé le postulat suivant : la présence du toponyme atlantique décrit en partie l'atlanticité, consciente ou non, d'un lieu. L'atlanticité objective se fera par la répartition du toponyme à travers l'outil démocratisé qu'est Internet (ch. 6) capable de recenser et d'englober toutes les manières de maritimité. Tandis qu'une atlanticité plus subjective impliquant la notion de marketing

territorial, c'est-à-dire l'utilisation à des fins promotionnels du nom « atlantique », sera développée par la suite (ch. 7 et 8).

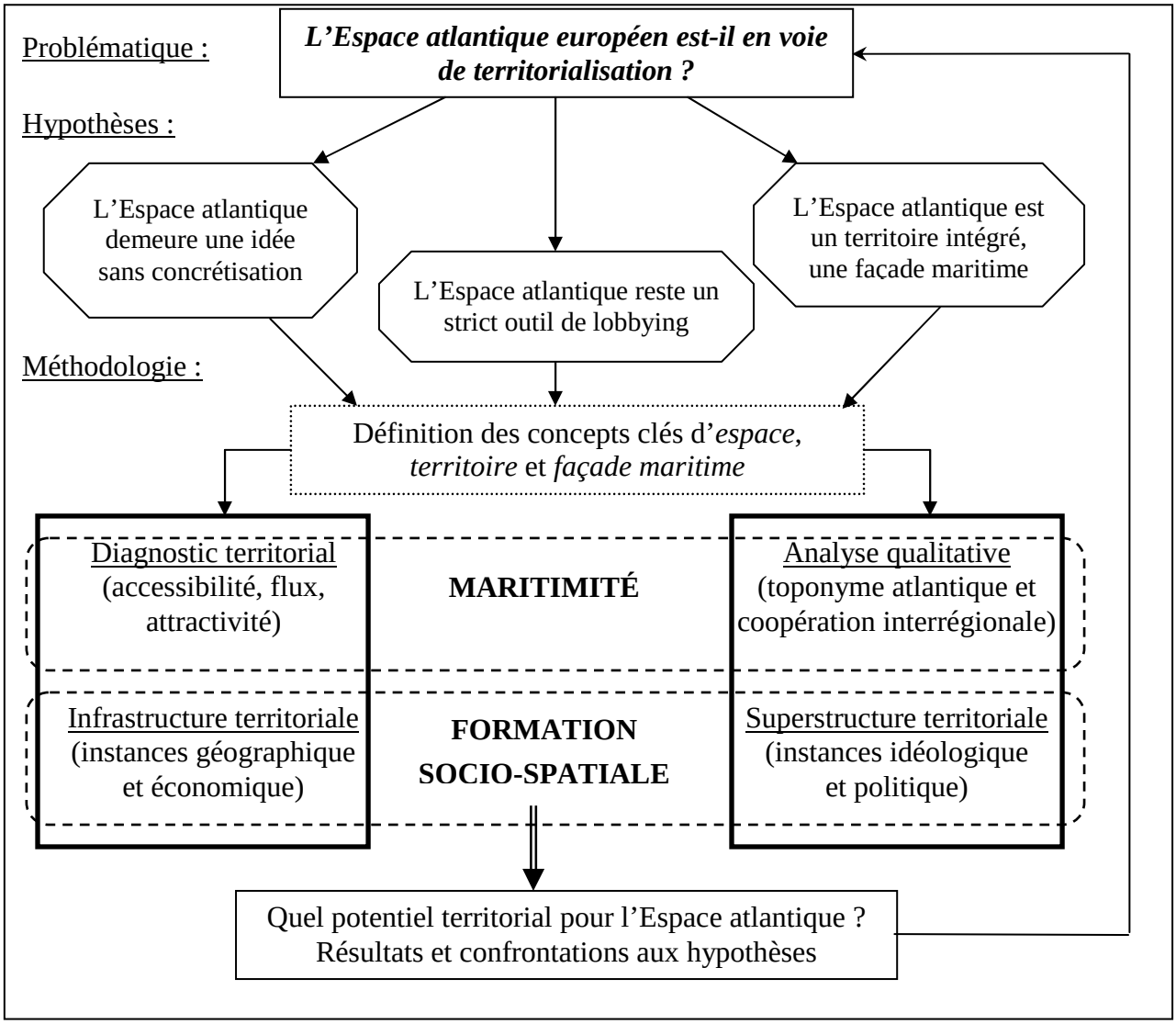


Figure 3 : Structure du plan de travail de thèse

L'observation de l'instance politique pour l'Espace atlantique se fera par le biais du concept de Champ issu de la sociologie (P. Bourdieu, 1979, 1980). Il sied à cette instance puisqu'il met à contribution des acteurs, des ressources et des enjeux. Ce Champ appelle à des luttes de positions, sous-entendu pour être le mieux placé possible. Par ce prisme, « l'océan Atlantique, à partir des multiples bénéfices qu'il est susceptible de générer, serait ainsi l'enjeu d'une dispute (symbolique) entre certains acteurs politiques des territoires littoraux océaniques. » (F. Brulay, 2008, p.13). Si Fabien Brulay se réfère à la presse territoriale pour en cerner les méandres, nous définissons deux enjeux distincts susceptibles de mettre à la fois en concurrence et en lien les territoires atlantiques. Le premier est la place de ces derniers au sein des institutions atlantiques (Arc Atlantique, Conférence des Villes de l'Arc Atlantique) dans la durée comme dans l'actualité, leurs différents rôles et fonctions, en gros leur implication

dans le Champ des institutions (ch. 9). On peut constater automatiquement l'intérêt d'avoir une position élevée pour une région au sein d'institutions jouant de leurs influences au niveau européen. Le second Champ nous ramène à la coopération interrégionale atlantique au sein du programme Interreg « Espace atlantique » avec pour enjeu les financements communautaires. L'investissement hétéroclite des territoires décrira les positions dans ce Champ de la coopération ainsi que l'influence des autres Champs de coopération auxquels sont soumis ces territoires (ch. 10). Il s'agira ainsi de poindre les stratégies territoriales de coopérations.

Les analyses quantitatives et qualitatives effectuées auront pour ciment la maritimité, dénominateur commun de cet espace et la formation socio-spatiale comme charpente (figure 3). Celle-ci, au-delà de servir d'outil méthodologique, est également un concept qui définit de façon utopique un territoire complet, intégré, sans lacune, un territoire où les quatre instances fonctionneraient vertueusement. Loin d'atteindre un tel degré d'intégration, l'Espace atlantique est d'abord une « combinaison socio-spatiale » (P. Buléon, 2002 ; O. Balbastre 2004) dont nous proposons ici d'appréhender la teneur.

PARTIE 1 : MÉTHODE ET CONCEPTS

Pour pouvoir tenter de répondre à la problématique initiale, il faut balayer le champ des définitions de plusieurs concepts. Notre travail s'intéressera aux notions d'espace et de territoire, entrées géographiques par excellence (ch.1). L'Espace atlantique convoque également les thématiques liées à l'organisation spatiale tant dans ses processus centre/périphérie, cause d'une prise de conscience atlantique, que dans ses découpages. La mobilisation des acteurs sur un projet territorial en tant que façade maritime oblige également à éclaircir cette notion en géographie. (ch. 2). Percevoir la territorialisation en cours ou encore des degrés de territorialité nécessitent une méthodologie qui se référera à l'outil de formation socio-spatiale. Enfin, pour aboutir à un espace-projet, l'Espace atlantique s'est emparé de la maritimité comme caractéristique unificatrice et de la coopération transnationale et interrégionale pour asseoir sa réalisation (ch. 3).

CHAPITRE 1 : DE L'ESPACE AU TERRITOIRE 35

1.1 : L'ESPACE ET SES DIFFERENTES DECLINAISONS CONCEPTUELLES 35
1.2 : DU PROJET AU TERRITOIRE 41

CHAPITRE 2 : QUELQUES APPORTS CONCEPTUELS 55

2.1 : LES APPORTS DE L'ORGANISATION SPATIALE 55
2.2 : DES DISCONTINUITES AUX INTERFACES 62
2.3 : FAÇADE MARITIME 66

CHAPITRE 3 : ÉLEMENTS THEORIQUES ET CONTEXTUELS 83

3.1 : LA FORMATION SOCIO-SPATIALE 83
3.2 : L'ESPACE ATLANTIQUE, UN TERRITOIRE DE COOPERATIONS BASE SUR LA MARITIMITE . 91

Chapitre 1 : De l'espace au territoire

Pour mieux percevoir le concept de territoire, clé de ce travail, et le définir d'une façon précise, le passage par le concept d'espace est obligatoire. Ce dernier a provoqué nombre d'ambiguïtés et d'hypothèses dans l'histoire des sciences humaines et sociales. Plusieurs questions surviennent sur sa nature réelle : est-il une forme strictement englobante, transcendantale, issue de l'esprit humain, une matrice mathématique purement quantifiable, ou une matérialité soumise uniquement aux phénomènes physiques gouvernant la planète ?

1.1 : L'espace et ses différentes déclinaisons conceptuelles

Dans sa définition la plus basique, l'espace de la géographie correspond à la surface terrestre. Celle-ci utilise trois dimensions que sont la longueur, la largeur et la hauteur. Pour Rougerie, l'espace se confond avec la biosphère, il est « une pellicule des êtres végétaux et animaux vivant actuellement sur Terre, mais [aussi] l'interface entre la planète et le milieu cosmique, une enveloppe spécifique pénétrée par la vie » (G. Rougerie, 1988). Néanmoins faut-il rappeler que l'Espace peut être assimilé à tout ce qui se situe hors de l'atmosphère terrestre ? On retrouve alors la dialectique Espace/Terre (-itoire), entre ce qui est lointain, inconnu et infini et ce qui est proche, connu et délimité. Guy Di Méo s'accorde à penser que quatre éléments « fondent l'espace géographique : la matière constituant toute chose, l'esprit qui lui attribue une signification, les trois dimensions des champs de la perception humaine, les groupes sociaux dont les logiques guident l'action individuelle » (G. Di Méo, 1996).

1.1.1 : L'espace, problème philosophique majeur

Auparavant, les philosophes percevaient cette notion comme l'espace dans lequel l'être humain évolue et perçoit les choses environnantes. Leurs réponses se résument alors en trois théories : le monisme matérialiste, le monisme spirituel et le dualisme.
Le monisme est une doctrine qui admet que les choses sont formées par l'existence d'une seule et unique substance. Le monisme est dit matérialiste lorsque l'origine de la matière est antécédente à l'esprit. Représentés par les philosophes de l'École de Milet, ces théories remontent à l'Antiquité. L'origine de toute chose, donc de l'espace et de toutes formes spatiales, dépendrait d'un seul et unique facteur (l'eau pour Thalès, l'air pour Anaximène, etc.). Retenons que ce courant moniste matérialiste définit un espace-matière incluant l'esprit, l'âme et les idées de l'Homme, le *logos*. Inversement, le monisme est dit spiritualiste si l'origine de l'espace et de la matière provient uniquement de l'esprit, du *logos*. Cette pensée, à laquelle s'associe le nom de Plotin (203-270), tente d'expliquer l'existence de cet espace-matière par le seul exercice de la raison. Elle considère donc le monde et les idées d'une

manière unitaire, fusionnant la raison et les sens dans une même expérience mystique. En quelque sorte, « tout est Dieu ». Plus tard convergeront vers ce type d'idéologie l'humanisme et la Renaissance (XVème et XVIème siècle), en plaçant Dieu au sein de la nature et témoignant d'une vision unitaire des réalités matérielles et idéelles sous l'autorité de l'esprit de Dieu, et le romantisme (XIXème siècle), qui refuse la distinction entre esprit et matière.
Le dualisme rationaliste s'oppose au monisme et sépare les idées de la réalité, celle-ci n'étant qu'un miroir flou de la première. Si la pensée de Socrate (470-399 avant JC) et de Platon (427-347 avant JC) a déjà mis en avant cette dissociation, Descartes (1596-1650) estime que la nature de la réalité extérieure diffère de celle qui caractérise la réalité de la pensée. Pour lui, deux domaines coexistent, celui de l'étendue, de l'espace et de la matière, et celui de la pensée et des idées. Il remet en cause la conception déterministe de l'espace par les idées. Mais cette théorie cartésienne délaisse l'influence des représentations mentales qui agissent en partie sur la matérialité du monde. Pour Kant (1724-1804), l'espace n'est pas une substance mais une forme pure qui précède la substance. Comme le souligne Michel Lussault (1996), « cet espace ne forme pas *a priori* un contenant des choses matérielles, mais une condition cognitive de réception des représentations ». Pour Kant, si l'espace géographique est accessible à l'être humain, c'est parce qu'il possède une aptitude innée de se le représenter. Il définit donc l'espace comme « une forme pure de notre intuition sensible », l'intuition sensible étant une connaissance acquise par les sens et la forme pure constituant une disposition mentale indépendante des sens. La conscience donne forme à tout ce qui est observé. L'espace devient à la fois représentation et propriété de la conscience qu'il intègre. Cette opposition entre les caractéristiques de la raison humaine, formes de la connaissance, et les phénomènes extérieurs, révélant les expériences, amène au dualisme complexe.

Les phénoménologues du XXème siècle, dont Heidegger (1886-1976), ressortiront l'idée kantienne d'un espace disposition mentale, forme et cadre de toute perception des objets et du monde par les sens. Même les critiques de la thèse kantienne ne parviendront pas à amoindrir l'intérêt porté à cette conception. Pour Durkheim, les représentations de l'espace varient d'une société et d'une culture à l'autre, donc « l'espace n'est pas ce milieu vague et indéterminé qu'avait imaginé E. Kant » (E. Durkheim, 1912). Mais la critique ne convient nullement sachant que l'espace kantien ne correspond qu'à la perception humaine la plus abstraite et que toute construction spatiale incluant des notions d'orientation ou de perspective, toute référence à des contenus spatiaux et à leurs représentations ne sont pas à prendre en compte dans la « forme pure de l'intention sensible ». Toujours selon Kant, c'est la pratique qui rend opératoire ce principe inné de lecture spatiale des objets et de leurs agencements. Les récents travaux de neurobiologistes abondent en ce sens en postulant que les capacités d'apprentissage, si elles n'étaient pas exploitées dans le cadre d'un processus social de formation et d'éducation, resteraient inertes.

Après avoir observé depuis l'Antiquité jusqu'à nos jours l'évolution des conceptions de l'espace, la question du déterminisme se pose. L'espace géographique, au sens physique du terme, détermine-t-il les représentations spatiales et les modes de vie ? Au contraire, le surplus d'objectivation et d'abstraction de l'espace par la conscience ne détachent-ils pas trop l'individu de son espace, son environnement, son quotidien ? Toutes les théories (monistes ou dualistes) qui assimilent volontairement l'espace, indépendamment de la matière ou non, à la conscience, à Dieu, à l'esprit, prennent le risque d'une dérive déterministe si celles-ci ne font pas la distinction entre espace, forme de conscience, et espace concret de la géographie. Par contre, les théories dualistes faisant la dissociation sont à l'abri bien qu'une rupture trop prononcée entre les deux entraîne une déviation inverse. Comme l'a avancé Durkheim, les représentations de l'espace géographique ont une origine sociale. Il faut donc trouver le positionnement le plus adéquat entre l'espace kantien, forme de toute sensibilité, et l'espace durkheimien, produit par les représentations et par l'action des Hommes. Régies par les lois de la nature, les sociétés inscrivent leurs actions dans cet « espace », le transforment dans le temps « en fonction des schèmes culturels, des pratiques économiques et du niveau technique des sociétés qui l'occupent » (G. Di Méo, 1998).

1.1.2 : Les modalités de l'espace géographique

Comme l'écrit Guy Di Méo, il s'agit de prendre en compte l'espace géographique sous différentes approches : « modalité de l'action pour l'espace produit par les sociétés, modalité de la connaissance ou de la cognition (faculté pour l'esprit humain d'enregistrer des informations) pour l'espace perçu et représenté, modalité de l'existence humaine pour l'espace vécu » (G. Di Méo, 1998). Ainsi, l'espace géographique semble se diviser en plusieurs catégories, elles-mêmes en connivence.

L'espace produit par l'action sociale peut désigner des réalités très concrètes telles que les chemins, les routes, les habitations,…des réalités ou des représentations immatérielles telles que le territoire (la commune, la région, la nation, etc.) ou des voies de communication non inscrites dans le paysage telles que les lignes aériennes ou maritimes. Aucun déterminisme naturel sur ce type d'espace ne transparaît car il naît de l'action des sociétés, il s'agit de productions sociales. Les espaces produits sont à l'image des sociétés qui les façonnent, véritables résultats d'un choix d'aménagement voulu. Il s'appuie sur divers paramètres que sont la culture, l'économie et le progrès technique. La combinaison de facteurs idéologiques et culturels (la religion, l'art, etc.), d'événements politiques (un coup d'État, une révolution, etc.), d'effets géographiques (la nature des sols, l'effet de situation, l'enclavement, les ressources naturelles en eau, en énergie, etc.), de rapports sociaux variés (les classes sociales, les lieux d'habitations, le niveau d'éducation, etc.), forge un système socio-spatial plus ou moins efficace. La clé de voûte de l'Espace atlantique provient justement de l'action volontariste des acteurs socio-économiques et politiques. Cette action continue d'évoluer à

travers les programmes de coopération s'opérant dans divers domaines. Celle-ci constitue la production sociale qui structure, organise et façonne l'espace atlantique, espace produit générant des réalités concrètes (réseau de villes, réseaux d'universités, etc.) et immatérielles (promotion du label atlantique, études prospectives, etc.). L'espace produit est donc lié au concept d'acteurs, eux-mêmes éprouvé par leurs sens. Si l'on se réfère à Kant, l'espace géographique n'existe que grâce aux perceptions et aux représentations humaines. La perception selon Antoine Bailly se définit par la « fonction par laquelle l'esprit se représente les objets en leur présence » (A. Bailly, 1986), stricte activité sensorielle. La notion de représentation est plus délicate à cerner. Pour Piaget (J. Piaget, 1976)[11], elle évoque des objets ou phénomènes en leur absence et enrichit la connaissance issue des perceptions par des considérations provenant de l'imaginaire. Ainsi définies, la perception, sensorielle, et la représentation, imaginaire, se complètent pour donner à l'espace une caractéristique mentale.

Que cette disposition soit consciente ou non, les promoteurs de l'Arc Atlantique n'omettent pas la caractéristique mentale. La référence à l'océan est d'ailleurs la justification majeure de ce regroupement d'entités régionales. Ce dénominateur commun, à travers les activités qu'il mobilise (la pêche, la plaisance, le surf, etc.) et les représentations qui s'en extraient, fait de l'Espace Atlantique un espace perçu et un espace représenté. Ces derniers « se chargent de valeurs. Il porte la marque des codes culturels, des idéologies » (A. Gilbert, 1986) correspondant aux groupes sociaux donnés. La maritimité, notion que nous développerons ultérieurement, pour chaque région atlantique partage des valeurs liées à l'océan, à un cadre environnemental, à des activités et à un style de vie. La production de la pensée finit toujours par livrer des représentations sociales (D. Jodelet, 1989). La matière même de ces représentations sociales se compose d'opinions, d'images, d'attitudes ou de préjugés que détiennent des groupes de population plus ou moins cohérents. L'Arc Atlantique est imprégné de représentations sociales autant par la controverse qu'il a déclenchée lors de son émergence que par la signification du terme « arc ». Ces représentations sociales sont essentielles à la constitution d'un territoire. L'Arc Atlantique s'est construit notamment en réaction à des représentations cartographiques, il s'est doté du concept d' « arc », empli de sens et qui par ailleurs a engendré plusieurs réactions fondées sur des représentations sociales singulières à chaque individu. Envahi de rapports sociaux et fort de la médiatisation qu'il subit et déclenche, l'espace est aussi sillonné et rêvé par les individus.

L'espace de vie et l'espace vécu sont deux notions liées. Ce lien est tout simplement le passage de la pratique concrète et quotidienne de l'espace terrestre à sa représentation et à son imaginaire. L'espace de vie (A. Frémont et *al.*, 1984) se confond pour chaque individu avec l'aire des pratiques sociales. Il s'agit de l'espace fréquenté en temps et en intensité, l'espace

[11] J. Piaget, 1976, La représentation du monde chez l'enfant, PUF, Paris,

parcouru, l'espace d'usages que peuvent être l'habitation, la mairie, l'église, la grande surface commerciale, le lieu de travail, le lieu de promenade,… Entre ces lieux, ces points, ces nœuds, se dressent des couloirs de circulation que certains nomment « non lieux » (M. Augé, 1992) tels que les axes de circulation, mais aussi où d'autres visualisent des espaces de liberté totale, des tiers-espaces nommés « entre-lieux » (L. Turgeon, 1998). Des pratiques découlent des expériences qui marquent la conscience. L'espace de vie est un pont entre société et espace.

Toute pratique humaine comporte une part d'imaginaire (F. Dumont, 1974). L'espace est donc criblé par les représentations qui le déforment, il se mue en espace vécu (A. Gilbert, 1986). Cet espace vécu ne se contente pas d'être l'espace concret des habitudes mais le dépasse de par les images, les souvenirs, les idées et les rêves de chacun. Pour Anne Gilbert, l'espace vécu naît de la « conceptualisation du rapport de représentation à une réalité qui fait partie des pratiques quotidiennes », ce qui signifie que chaque individu se représente son quotidien et ses pratiques en fonction de ses propres idées qu'il se fait vis-à-vis de son espace, sa territorialité. Au final, l'espace vécu, espace global, recoupe trois dimensions distinctes : l'ensemble des lieux fréquentés par l'individu, c'est-à-dire l'espace de vie, les interrelations sociales qui s'y nouent, l'espace social et les valeurs psychologiques qui s'y sont projetées et perçues (G. Di Méo, 1998). L'espace de vie plutôt individuel s'enrichit en permanence des rapports collectifs issus des échanges sociaux pour former l'espace social. On pressent que les craintes d'un espace atlantique limité en flux internes (ou que ceux-ci soient détournés de la façade maritime) par exemple entraîne un espace de vie réduit, ce qui altère forcément l'espace vécu ou freine son émergence.

La définition du terme espace social diffère selon la discipline scientifique malgré une terminologie analogue. Entre sociologues et anthropologues, deux conceptions se distinguent. Tout d'abord, la plupart des sociologues, dans la lignée de la « morphologie sociale » instaurée par Durkheim et Mauss, n'accordent qu'une place mineure dans l'explication des phénomènes sociaux à l'espace. Simple forme d'organisation de la société (M. Mauss, 2004), simple « façon dont les phénomènes sociaux se distribuent sur la carte et les contraintes qui ressortent de cette distribution » (C. Lévi-Strauss, 1996), simple « cadre du système social » (A. Leroi-Gourhan, 1974), le rôle de l'espace dans les rapports sociaux est minimisé. D'autres sociologues et anthropologues lui accordent un rôle bien plus important voire central pour l'étude des rapports sociaux. Condominas (G. Condominas, 2006) montre que la conception du monde de chaque société, ses mythes en particulier, s'inscrit dans son espace social. Pour Pierre Bourdieu, l'espace social constitue un ensemble organisé, un système de positions sociales qui se définissent les unes par rapport aux autres. Comme le souligne Anne Gilbert, « derrière le concept d'espace social se profilent les rapports sociaux, les pouvoirs qui les organisent » (A. Gilbert, 1986). Il est révélateur des tensions entre les différents acteurs. Ce

sont ces rapports Homme/espace géographique qui expliquent l'espace social vécu par chacun des individus du groupe concerné.

Pour les géographes, l'espace social correspond à l'imbrication des lieux et des rapports spatiaux, ce qu'Armand Frémont appelle « l'ensemble des interrelations sociales spatialisées » (A. Frémont et *al*., *ibid*). Il se déleste des facteurs idéologiques et imaginaires pour se tourner vers l'aspect concret de la vie en collectivité et les processus que celle-ci entraîne. Il sera donc nécessaire de délier ces aspects pour montrer à quel degré d'espace social l'Espace Atlantique peut prétendre, alors que sa structuration interne est soumise à interrogation, voire à pertinence. Néanmoins, les systèmes de coopérations interrégionaux qui sont en cours et qui marquent le développement de relations au sein de programmes définis

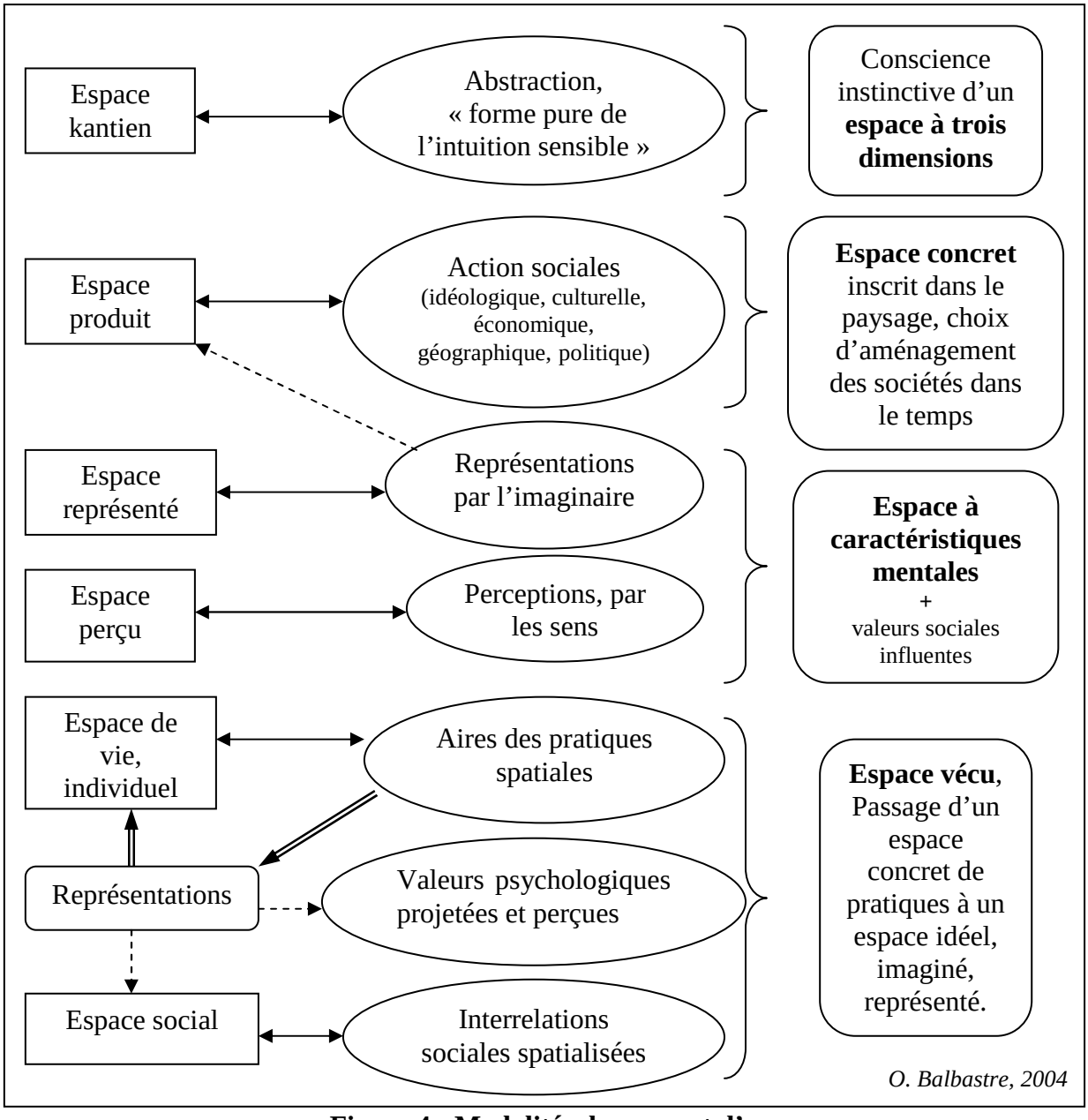


Figure 4 : Modalités du concept d'espace

sont des indices de l'espace social au moins en élaboration. La coopération met en jeu de multiples acteurs qui se rencontrent, qui font connaissance, qui échangent. Ils deviennent des partenaires de projets sur des sujets communs. Tous ces réseaux entre banques, chambres de commerce et d'industrie, universités, technopôles, ports,… tissent la trame de l'espace social atlantique. L'espace est un concept peu évident à cerner et dans cet objectif la remontée aux premières pensées philosophiques semblait nécessaire. Le constat des divergences de point de vue selon les époques et les ambiguïtés récurrentes parfois au sein d'une même discipline rendent prudent le travail à effectuer. Malgré les déclinaisons et les modalités multiples consacrées au concept d'espace (figure 4), soit dans sa forme la plus pure, soit dans sa forme la plus concrète, quelques hypothèses de définition peuvent être avancées. Trois composantes sont à mettre en avant pour définir la complexité de l'espace et des sociétés qui le vivent, l'habitent, se l'approprient, y échangent et le gèrent :

- une composante objective, faîte d'éléments concrets et matériels ;
- une composante sociale, l'ensemble des interrelations sociales fondées sur des règles communes, ce qui coïncide parfaitement avec l'espace social ;
- une composante subjective formée d'événements vécus, ressemblant de près à l'espace représenté ou à l'espace perçu.

L'agencement de ces trois composantes par une dialectique implicite semble essentiel. Comme l'appuie Guy Di Méo, « les trois concepts d'espace représenté, social et vécu, eux mêmes forgés par la rencontre de la forme spatiale et de l'espace produit, par celle du sujet vivant et des objets de sa conscience, ouvrent largement les voies du territoire » (*ibid*). L'Arc Atlantique s'appuie sur ses trois composantes, matériellement par la réalisation des projets de coopération interrégionale, socialement par le cadre fonctionnel et juridique qu'apporte la Commission de l'Arc Atlantique et les échanges qu'elle crée, et subjectivement autour de la notion de maritimité et les représentations qu'elle justifie et qu'elle fabrique. Un territoire européen atlantique est *a priori* envisageable.

1.2 : Du projet au territoire

La notion d'espace intègre nombre d'entités (représentations, acteurs, lieux, etc.) qui en réalité sont des éléments de sa territorialisation. Le concept de territoire répond donc aussi de la dialectique entre matériel et idéel. On cherchera à le définir à travers son évolution. Auparavant, un retour sur le regard que pose les sociétés sur leur espace paraît opportun afin de comprendre ce qu'est un espace-projet, étape nécessaire et obligatoire, bien qu'implicite, à la genèse du territoire particulièrement pour l'Espace atlantique. Il ne peut exister de projets sans présence humaine et donc sans société impliquée sur son espace. Au vu du paragraphe précédent, il s'agit de l'espace géographique, produit social et écosystème, où se font et se défont les rapports sociaux, où s'inscrivent, se révèlent et s'additionnent les représentations et

les rêves de chaque individu. Associant des projets à leur espace, les sociétés répondent certainement au désir de territoire ancré dans les idéologies depuis la nuit des temps, désireuses de subvenir à leurs besoins puis d'y prospérer en l'aménageant du mieux possible.

1.2.1 : Espace-projet, définition (s)

Si l'on se réfère au dictionnaire du Petit Larousse Illustré, le terme de « projet » se définit par « ce que l'on a l'intention de faire », c'est-à-dire ce que l'on prévoit dans l'avenir, ce que l'on envisage, ce que l'on dessine. Le projet est un dessein, une volonté ordonnée et organisée d'accomplir un acte. Accolé au concept d'espace, il expose le besoin d'un individu, ou plus exactement d'un groupe d'individus, de penser l'espace à moyen ou long terme. L'espace-projet est ainsi à la base de tout développement et donc de tout aménagement construit, établi, planifié. L'Arc Atlantique n'est pas autre chose.

Pour Joël Hébrard, l'espace-projet est indissociable des acteurs qui créent la dynamique d'actions : « la qualité des interventions est un élément important pour une nouvelle approche de l'aménagement du territoire, et la notion de « projet » considérée comme expression d'une capacité à agir d'une manière prospective rejoint le repérage de l'existence et l'identification des « acteurs » dans leur responsabilité de « porteurs de projet ». » (J. Hébrard, 1994). Ces acteurs sont perçus à toutes les échelles de la société quand ceux-ci trouvent leur compte dans la projection d'entreprises de toute sorte sur un espace précis. La fonctionnalité de l'espace se produit ainsi « au regard de la société, des activités qu'elle développe, des besoins et des attentes qu'elle ressent et exprime, des projets qu'elle construit. » (S. Lardon et *al*., 2001). Les fonctions engendrées par les projets des divers acteurs amènent forcément à privilégier des stratégies. Ces stratégies, parfois contradictoires selon les fonctions que l'on désire octroyer à l'espace, sont élaborées dans la plupart du temps pour lutter contre le déclin de certaines activités, comme le souligne Pierre Maurel quand il évoque les territoires à enjeux : « Ils [les territoires à enjeux] correspondent à l'aire géographique où une ou plusieurs fonctions sont remises en question : déprise, dégradation de la qualité de l'eau, de l'air, des paysages, des conditions de vie, de l'accueil, de la résidence. » (S. Lardon et *al*., *ibid*). Les projets sont donc établis au sein de stratégies afin de répondre aux enjeux et objectifs définis au départ. Ces enjeux proviennent de la volonté des sociétés à s'accomplir sur leur espace et les promoteurs de l'Arc Atlantique ont su trouver des motifs de mobilisation de la société atlantique. Les projets sont souvent soutenus par une volonté identitaire. Yves Lebahy, s'inspirant de la terminologie du sociologue américain Castells, parle « d'identité-projet » : « S'appuyant sur des solidarités sociales fortes à l'échelon local (…), apparaît bien (…) le passage d'une « identité-résistance » à une « identité-projet »… » (Y. Lebahy, 2001). Castells (1999) l'associe au couple espace global/espace local issu du processus de mondialisation pour la définir : « Loin d'uniformiser et de menacer l'existence du local, la mondialisation le fait ainsi renaître et re-considérer. Le niveau local doit être suffisamment identifié, c'est-à-dire, (…)

lorsqu'*une identité-résistance* (réaction à la mondialisation) peut évoluer vers *une identité-projet* (inscription conscientisée et différenciée du local dans le processus global) ».

Ce sentiment identitaire, très local, que développent les populations vis-à-vis de leur espace dans les projets qu'elles peuvent se fixer, fait sensiblement référence à l'Arc Atlantique. Les projets comme l'espace sont influencés sans cesse par la réalité concrète physique de l'espace, par les représentations que les populations lui vouent et par l'imaginaire propre que possède chaque individu pour le transformer en espace idéel et idéal. L'espace devient lentement un territoire où l'on se projette. Sylvie Lardon, Pierre Maurel et Vincent Piveteau (*ibid*) parlent de « territoire-projet », dont ils définissent la genèse ainsi : « Pour qu'il y ait l'émergence de *territoire-projet*, il doit y avoir « rencontre » entre un territoire-enjeu et des territoires d'activités. Cette rencontre désigne des acteurs, et suppose concertation et négociation sur la base des différentes stratégies territoriales. ». On retrouve les mots clefs autour de l'espace-projet : un enjeu, des acteurs intéressés de par leurs activités, l'élaboration de stratégies pour atteindre les objectifs souhaités. Il s'agit de mobiliser tous les acteurs concernés par l'espace en question et de développer des projets aussi bien économiques que sociaux ou culturels. Cette projection sur l'espace est tout simplement la base du développement territorial, « conçu sous une forme globale, horizontale, décloisonnée, et interactive » (Y. Lebahy, *ibid*). Au cours des années, les objectifs changent et les projets varient, ce qu'ajoute Yves Lebahy : l' « espace théoriquement approprié par une collectivité, en subit donc naturellement la mouvance, les évolutions d'objectifs et de projets ».
L'espace-projet s'imprègne des notions de projection, de porteurs de projets, de stratégies, et son implicite dynamique s'établit par la pluralité des groupes et des acteurs sociaux et par l'évolution des sociétés elles-mêmes, dans leurs mentalités, leurs représentations ou leurs besoins profonds de territorialité. L'étude du fonctionnement de l'Arc Atlantique dans sa formation, sa conceptualisation, son organisation et sa continuité démontre parfaitement l'adéquation entre la définition de l'espace-projet et le fonctionnement de l'Arc Atlantique. La prise de conscience des processus de périphérisation et de déclin économique de la façade atlantique européenne, soit « une nouvelle saisie de la réalité sociale et spatiale », une nouvelle perspective, une nouvelle temporalité, apparaît « absolument nécessaire pour permettre l'éclosion d'un territoire nouveau » avec pour corollaire un partage d'une même intention, à un moment donné, par les acteurs (Gumuchian et *al*., 2003).

1.2.2 : Territoire, identité et territorialité

Le territoire assimile deux éléments constitutifs majeurs. Tout d'abord, sa composante espace social qualifie « des lieux de la biosphère tissés par l'entrelacs des rapports sociaux et spatiaux », puis sa composante espace vécu exprime à l'inverse « le rapport existentiel, forcément subjectif, que l'individu socialisé (donc informé et influencé par la sphère sociale)

établit avec la Terre. Il s'imprègne de valeurs culturelles reflétant, pour chacun, l'appartenance à un groupe socialité » (G. Di Méo, 1998), passant par l'appréhension de représentations, de pratiques et d'imaginaire. Bien évidemment, chaque discipline a une définition différente du concept de territoire lui-même se fondant sur une perspective temporelle et historique, et sur une dépendance de facteurs sociaux.

La définition la plus primitive du territoire est issue de l'éthologie, science relative au comportement animal dans leur milieu naturel. Elle repose sur un fait avéré : tout animal, pour survivre, se dote d'un territoire, espace où il pourra subvenir à ses besoins. La définition qu'en fait le dictionnaire Littré (1971), par sa conception très juridique et politique, se rapproche de cette vision : « l'étendue de terre qui dépend d'un Empire, d'une province, d'une ville, d'une juridiction ». Le territoire est donc un espace approprié, ce qui le distingue de l'espace, dans lequel se joue la complexité des interactions entre la nature et la culture. Maryvonne Le Berre transpose le territoire de l'éthologie vers le territoire du géographe :

« Tout groupe social (au sens le plus large qui soit, y compris un groupe économique ou politique) a comme objectif général d'assurer sa reproduction au cours des temps. Pour ce faire, il s'approprie et façonne une portion plus ou moins étendue de la surface terrestre. Le territoire peut être défini comme la portion de la surface terrestre, appropriée par un groupe social pour assurer sa reproduction et la satisfaction de ses besoins vitaux. » (M. Le Berre, 1992)

Guy Di Méo complète à l'évidence : « l'éthologie fournit sans doute l'archétype essentiel de ce passage fondamental de l'individu au groupe, médiatisé par l'espace, qui fonde le territoire » (*ibid*). Mais il rajoute que l'éthologie ne met aucunement l'accent sur « la dimension culturelle, idéelle et symbolique », tout comme « la dimension vécue et politique ». Il ne pointe pas non plus la fonction de signifié et de signifiant qu'offre le territoire tant à l'observateur qu'à l'habitant. Pour Raffestin, « le territoire est une réordination de l'espace […] Il peut être considéré comme de l'espace informé par la sémiosphère. [ ] Les arrangements territoriaux constituent une sémiotisation de l'espace, espace progressivement "traduit" et transformé en territoire. » (C. Raffestin, 1986). Concept polymorphe, pluridisciplinaire et vulgarisé, le territoire est donc approprié, identifié et identifiable, réel et immatériel, symbolisé, signifié et signifiant. Di Méo apporte quatre précisions :

- le territoire montre le degré d'insertion d'un individu dans un groupe social, au terme « d'itinéraires personnels » au sein desquels se construisent les identités. Celles-ci marquent l'altérité, la différenciation que le territoire médiatise ;
- le territoire, dans sa dimension politique, traduit un mode de découpage, d'appropriation et de contrôle de l'espace. Il naît d'une volonté commune, partagée ;
- le territoire est également un champ symbolique ce que Maurice Halbwachs avait bien relevé : « [le territoire s'extériorise] dans des formes matérielles, de nature souvent symbolique ou emblématique » (M. Halbwachs, 1946). Ce que confirment Guy Di Méo et Yvette Veyret : « Aménagé par les sociétés qui l'ont successivement investi, le territoire constitue également un remarquable champ symbolique. » (G. Di Méo, Y. Veyret, 2002) ;

- le territoire s'inscrit aussi dans le temps et la durée, subit les aléas de l'évolution économique, technique, naturelle, culturelle. Ainsi, Michel Marié estime que « l'espace a besoin de l'épaisseur du temps, de répétitions silencieuses, de maturations lentes, du travail de l'imaginaire social et de la norme pour exister comme territoire. » (M. Marié, 1982).

S'identifier apparaît essentiel pour chaque individu en quête de sens, de compréhension et de reconnaissance. L'individu possède ou accède à une panoplie de paramètres qui vont incliner, nuancer, compléter ou révéler son identité (classe sociale, métier exercé, lieux pratiqués, style vestimentaire, capillaire, goûts musicaux, artistiques, etc.). Appartenir à un groupe, à un territoire, est un puissant vecteur identitaire structurant. On rejoint alors Bernard Leurquin qui déclare que le territoire découle en grande partie du sentiment identitaire, besoin fondamental de fabriquer des lieux ou des territoires à partir desquels il est plus facile de saisir qui on est, à quelle communauté on appartient, et à qui on s'oppose.

« L'espace de référence recherché est, avant tout, un territoire qui doit pouvoir être identifié. Pour le reconnaître il doit donc représenter les caractéristiques, repérables et identiques sur l'ensemble d'un périmètre, d'une étendue spatiale. Cette aire, cette superficie, constitue « un cadre de vie » pour une population, et le souhait du législateur est de pouvoir cerner les atouts comme les handicaps de cet espace habité, cadre d'un « vécu ». Les caractéristiques de ce territoire ne peuvent donc pas être uniquement « naturelles » ou géographiques. Elles seront aussi « humaines », les habitants, leur mode de vie, de penser, leur savoir-faire et leur savoir-vivre. En un mot : leur identité » (B. Leurquin, 1998)

L'individu puise ses références dans la société directement (sphères familiale, amicale, professionnelle, scolaire, religieuse, etc.) et indirectement (par les médias, *Internet*, les rencontres fortuites, les réseaux sociaux, etc.) souvent entremêlées. Ainsi, de façon similaire, le psyché individuel et le contexte social dans lequel baigne l'individu participent à l'identification et l'appropriation d'un territoire. Les représentations du territoire subissent et se forgent via plusieurs filtres de lecture provenant de la pluralité des référents dont le poids de la culture. Deux types de valeurs culturelles rentrent en compte dans la construction territoriale. L'une s'attache aux « grands systèmes idéologiques des sociétés territorialisés » (G. Di Méo, *ibid*), et regroupe les croyances (religieuses ou philosophiques), le droit, les arts et les sciences. Cette catégorie de valeurs culturelles est nommée culture idéelle. L'autre relève des mœurs, des habitudes, des traditions, des savoir-faire, des cercles d'amis, du voisinage, etc. Il s'agit selon Fernand Braudel de la culture matérielle. Forcément, ces deux ensembles sont actifs dans l'argumentaire de formation d'un territoire et dans la promotion d'une identité. Il est très délicat de délimiter le poids de chaque facteur dans la construction territoriale tant la résultante dérive de savants mélanges (« l'itinéraire personnel »). Il faut retenir que chacun y joue un rôle évident tant collectivement qu'isolément.

L'individu socialisé se réfère à l'espace géographique pour construire un rapport à la fois personnel et social au monde, c'est la territorialité. Pour Raffestin (*ibid*), la territorialité « reflète la multidimensionnalité du vécu territorial par les membres d'une collectivité, par les

sociétés en général ». La territorialité se réfère donc principalement à l'espace vécu du sujet socialisé que Di Méo et Buléon encadrent de trois séries de lois imbriquées et interdépendantes. La territorialité trouve d'abord son fondement dans « l'expérience existentielle » de chaque individu, divisée en deux représentations du monde, celui intime prolongeant extérieurement le moi profond et celui de l'étendue infinie (d'après la géographicité d'Éric Dardel). Elle puise ensuite de la contenance dans le rapport qu'opère l'individu avec la société (espace pratiqué et vécu) avant de se parfaire au contact de l'espace géographique objectivé, systématiquement réactualisé par les enjeux sociaux (G. Di Méo, P. Buléon, 2005). La multidimensionnalité détectée par Claude Raffestin resurgit à travers le jeu complexe de l'intériorité et de l'extériorité de Di Méo et Buléon, chapeauté par des « des référentiels représentés d'échelles multiples [qui sont] plus qu'[un simple] emboîtement impeccable de formes territoriales » (G. Di Méo, 2004). De cette dernière loi, Aldhuy (2006) en retire l'idée centrale de sa problématique, celle « d'une tension permanente entre territorialité et territoire » (J. Aldhuy, 2008). Di Méo et Buléon poursuivent en faisant fonctionner l'interaction de leurs trois lois imbriquées par la *praxis*, qui signifie à la fois la pratique, l'action et la réflexivité de l'individu. Elle est « à la fois moteur qui génère et le creuset qui transforme » (G. Di Méo, P. Buléon, *ibid*). De façon concrète, l'individu, se basant sur ses acquis, ses représentations, ses rêves, s'approprie son espace pour en faire un territoire, individualisé, sentimental. Pour bâtir la territorialité, Debarbieux et Vanier (2002) n'hésitent pas à parler de « butinage territorial » de la part de l'individu et de ses pratiques : « il parcourt des lieux non contigus (domicile, lieu de travail, lieux de loisirs, lieux familiaux et sociaux, etc.), y puise des ressources diverses (matérielles et symboliques) et sculpte ainsi sa propre territorialité ».

Deux habitants n'auront pas la même vision, le même ressenti, de leur territoire pourtant identique. Dès lors, à chaque individu sa territorialité, à chaque regard son territoire. Toutes les facettes de l'espace, social, vécu et représenté interagissent pour élaborer une territorialité. Or, rapports sociaux, acquis intellectualisés, représentations et rêves sont en constante re-construction ce qui déforme les territoires même de proximité, tantôt délaissés ou ignorés, tantôt sublimés ou exagérés. La territorialité à la fois fluctuante et diverse nécessite la prudence de l'observateur qui place son dévolu sur un territoire. Comme le dénonce Aldhuy, toute parcelle de l'espace géographique n'est pas territoire (lieux, réseaux, non-lieux, entre-lieux) et une territorialité ne recouvre pas forcément un territoire borné ou esquissé mais plusieurs. Par projection, si la maritimité est déjà admise comme vecteur commun de territorialité dans l'Espace atlantique, pourrait-on constater qu'au sein de sous-ensembles géographiques, la territorialité s'oriente vers d'autres sillons, délaissant la maritimité dans l'ombre (pyrénéité ?), en filigrane (celtitude ?) ou en position de concurrence (méditerranéité ?).

1.2.3 : Territoire, lieu et acteur

L'individu construit sa territorialité plus concrètement en fréquentant des lieux, en les pratiquant et, par la force du processus de répétition, ces lieux s'ancrent dans l'esprit, pour devenir représentations mais aussi sources d'intérêts. Michel Lussault (1996) remarque à juste titre que « le lieu constitue la plus petite unité spatiale complexe ». Le lieu (mairie, musée, école, place, etc.), à la différence du territoire, abolit les distances. Il se définit par sa brève continuité, par la contiguïté des points et des tissus qui le composent. Pourtant, le lieu se rapproche du territoire car il est porteur de sens pour les sociétés, de valeurs symboliques. Mieux, pour Debarbieux, le lieu est à la fois « symbole et figure de rhétorique du territoire » (B. Debarbieux, 1995). Guy Di Méo (1998) différencie le territoire, « abstrait, vécu et ressenti plus que visuellement repéré et circonscrit », des lieux « par leurs valeurs d'usage, par leur saisissante réalité ». Lazzarotti (2006) devise du lien entre les deux éléments autour de l'espace habité. S'il distingue le lieu relevant « d'une logique de l'immobilité, du confort des situations connues, nommées donc reconnues dans le monde » du territoire qui fait référence « à la mobilité, au déplacement comme franchissement des horizons locaux et à la circulation des hommes », il précise que « tout territoire existe dans l'investissement privilégié qu'il fait de certains lieux. Á sa manière, une part du territoire s'y incarne ». Chaque lieu peut signaler ou signifier le ou les territoires auxquels il s'incorpore. Le lieu est « d'une certaine part, un condensé et parfois un emblème [d'un territoire] ». Il apparaît singulier quand le territoire les relie. Néanmoins, Lazzarotti souhaite dépasser la dialectique admise et opte pour la dialogique[12] des relations lieux/territoires : les lieux et les territoires construisent un ensemble et le moindre changement sur l'un entraîne un changement sur l'autre. Ils sont alors les « mesures mesurées, les normes étalons » de l'espace habité. Le territoire regroupe et associe donc des lieux de toute sorte leur conférant un sens collectif particulier tout en organisant l'importance des lieux. Debarbieux groupe les lieux qui symbolisent le territoire :

- les lieux attributs cristallisent la notoriété d'un territoire. Représentations abstraites du territoire, ils en délivrent le signe (Tour Eiffel, le Mont Fujiyama, etc.) ;
- les lieux génériques sont déclinés en plusieurs endroits et moments, délimitent et identifient un territoire et sa population par leur récurrence emblématique qui souvent les rendent invisibles (les tulipes aux Pays-Bas, les vignobles du Beaujolais, etc.)
- les lieux de condensation sont les lieux symboliques les plus achevés. « Formes d'expression du système de valeurs que se donne une société par le biais de son territoire », ils sont des « cadres d'expériences individuelles qui procurent au sujet le sentiment d'agir sur la forme et participer activement à sa symbolisation » (B. Debarbieux, 1995). Di Méo

[12] Lazzarotti cite Edgar Morin à propos des relations de type dialogique : « Quand les complémentarités s'actualisent, les antagonismes se virtualisent , et *vice et versa*. » . E. Morin, 2001, La méthode. 5, L'humanité de l'humanité. L'identité humaine, Le Seuil, Paris, 300 pages.

(1992) parle de figures rhétoriques vérifiant « une double synecdoque, à la fois spatiale et sociale » et prend pour exemple le Panthéon.

Si pour construire une nation ou une nationalité, les États, les régions ou les provinces (France, Pays Basque, Bretagne, Vendée, etc.), ont usé de symboles, qu'en est-il de l'Espace Atlantique ? Possède-t-il des lieux pouvant être porteurs d'identité, de référent identitaire ? Les ports, les criques, les falaises, les îles, les phares peuvent-ils devenir ces lieux attributs, génériques ou de condensation présentés ? Et leur absence serait-elle préjudiciable ou rédhibitoire à la territorialisation de l'espace atlantique européen ?

Ainsi territorialiser revient pour les groupes d'individus, les sociétés ou les nations, à affirmer des lieux, à les connecter en réseau. En concurrence, réseau et territoire semblent avoir du mal à coexister et certains en concluent au déclin du territoire (B. Badie, 1995) au vu du développement contemporain des sociétés, avec notamment l'abolition des distances. La mondialisation, les délocalisations industrielles ou l'instantanéité possible des informations (entre autres) sont des facteurs et des marqueurs de déterritorialisation. Le débat opposant réseau et territoire ne sera pas évoqué ici mais sera amorcé lors de l'étude, l'Arc Atlantique étant un réseau de coopérations, l'Espace atlantique, un espace déterminé, borné, un territoire. Notons simplement que ce débat existe et qu'il fait figure d'arguments au sein de certaines hypothèses à la problématique.

Parcourant ces lieux et tissant la trame de son espace de vie, l'individu par ses initiatives, ses opinions, ses ambitions, devient acteur. L'individu possède donc une liberté d'entreprendre et demeure pétri d'intentionnalité. Ainsi, le territoire est « toujours la réalisation d'une intention et la territorialité l'expression de cette intention ». Un retour rapide sur la définition du terme « projet », ce que l'on a l'intention de faire, dénote une correspondance parfaite. Retranscrit, le territoire devient la réalisation d'un projet social et la territorialité, l'expression de ce projet réalisé. De plus, les rapports sociaux s'entrelacent sur le territoire, « en permanence co-construit, [le territoire] est un objet social » (H. Gumuchian et *al*., 2003). Si l'individu trouve dans l'appropriation de son espace un territoire sur lequel se projette en réalité un système de rapports complexes décrits précédemment, l'individu possède également la capacité de se regrouper pour peser sur des décisions collégiales ou démocratiques ou encore pour s'élever contre une institution. Cette liberté d'action le propulse d'une position d'intériorité vers celle de l'extériorité. Bardé de ses valeurs sociales personnelles, imagées, imaginées voire fantasmées, l'acteur s'accapare plus ou moins son territoire. Le territoire est donc un système espace-temps où il se meut, réfléchit, vote ou revendique. Le territoire « où chacun s'affaire s'appellerait plutôt un *espace d'action*. Ce territoire significatif est en fait une multilocalisation parfois éclatée, sans limite sinon celle d'un front, au long d'axes de déplacements quotidiens ou préférés, entrecoupés de lieux éphémères, de zones ignorées, de paysages occultés, de bruit. » (Y. Ferland, 2006). Reprenant la définition élaborée, l'acteur ou l'agent territorialisé correspond à « tout homme ou toute femme qui participe de façon

intentionnelle à un processus ayant des implications territoriales » (H. Gumuchian et *al*., 2003). Endogène, exogène, transactionnel (G. Di Méo, 1991 ; G. Di Méo, P. Buléon, *ibid*), acteurs, agents (H. Gumuchian, *ibid*) ou actants[13] (M. Lussault, 2003), l'individu est d'abord « compétent », « interactif » et capable de « réflexivité » (H. Gumuchian, *ibid*). Mieux, l'acteur exacerbant la portée symbolique de son territoire en fait source de revendication, de représentations, de médiatisation (B. Debarbieux, 2003). N'évoque-t-on pas ici le cas de la création de l'association Arc Atlantique ? Véhiculant un contexte négatif, les promoteurs atlantiques se sont fédérés autour de l'atout maritime. Un individu charismatique, Olivier Guichard, a enclenché le processus, aidé par la sphère politique et économique des régions de Bretagne et des Pays de la Loire. Symboles, images et discours ont accompagné l'élaboration d'une (nouvelle ?) territorialité permettant aux acteurs-promoteurs de rassembler une dynamique. Il faut alors distinguer le territoire du politique et le territoire du géographe.

Guy Di Méo et Yvette Veyret le certifient : « au contraire, le territoire géographique, plus large, plus vécu, plus existentiel, plus social et plus culturel, par conséquent plus labile que le territoire strictement politique, répugne au bornage. » (G. Di Méo, Y. Veyret, 2002). Le territoire politique est d'ailleurs remis en cause dans son fonctionnement et son appréhension par la complexification des échanges contemporains (périurbanisation, métropolisation, etc.). La logique de frontière entre entités territoriales laisse place à une logique de membrane. Les nouveaux outils institutionnels notamment au niveau européen, dont l'absence a longtemps était la principale source de ralentissement des coopérations interrégionales, tels que la création des GETC[14], actent ce passage. Reprenant le modèle territorial de Lussault (2003), le territoire du politique se veut plus être une éventualité souhaitée mais demeure une projection incertaine, la matrice historique se déplaçant de façon consubstantielle ne laissant jamais le temps au territoire du politique de se figer. Il ne peut que chercher à influer sur les dynamiques réelles pour tendre vers celles escomptées. Se situe ici aussi la distinction entre espace-projet et territoire. Les premiers créent uniquement l'appareil de la construction collective du second en tentant de restreindre les influences extérieures. Ainsi, l'espace-projet atlantique, par la force collective représentée par l'association Arc Atlantique, essaie de créer un développement endogène pour faire naître ou consolider un territoire atlantique. La lutte contre les influences externes (périphérisation, mondialisation, etc.) est cristallisée par les diverses études de prospective qui cherchent à solutionner ou à contrer ces éléments perturbateurs qui semblent condamner *a priori* l'espace-projet atlantique conçu par ses promoteurs. Enfin le discours apparaît être « l'outil privilégié de l'acteur territorialisé, que

[13] actants : réalités sociales humaines ou non-humaines dotées de capacité d'actions *in* J. Levy, M. Lussault, (dir).), 2003.

[14] GETC : Groupement européen de coopération transfrontalière. Le GECT a pour objectif de faciliter et promouvoir la coopération transfrontalière, transnationale et interrégionale entre ses membres. Le groupement est composé d'États membres, de collectivités régionales, de collectivités locales et / ou d'organismes de droit public à titre facultatif. (UE, Journal officiel L 210 du 31.7.2006).

celui-ci en soit le producteur, l'initiateur ou le pirate » (H. Gumuchian, 2003, *ibid*). Les mots donnent du sens à travers des discours plus ou moins spontanés, plus ou moins surimposées. L'analyse de discours devient une approche pertinente du jeu entre les acteurs divers et variés qui se trame sur les territoires.
Les lieux ou les acteurs sont donc indissociables du territoire puisque les uns peuvent le structurer alors que les autres l'imaginent, l'exploitent ou l'aménagent. Pour compléter la tentative de définition du concept complexe, l'autre consubstantialité qu'est le temps est incontournable. Ainsi, le territoire est formé d'une « épaisseur temporelle », objet et sujet de l'actualité et d'une mémoire collective.

1.2.4 : Territoire, temporalité et mémoire

Toute construction territoriale subit l'œuvre du temps. Paul Vidal de la Blache (1922) l'avait bien compris quand il décrétait, « lorsque nous essayons de comprendre les réalités très complexes qui s'offrent à notre analyse », de tenir compte « de conditions maintenant abolies mais dont les effets persistent à travers les temps ». Dès lors essayer d'approfondir les connaissances sur des rapports socio-spatiaux au sein d'un territoire en négligeant le facteur temps devient aberrant, une impasse scientifique. Le territoire soumis à l'observateur, au chercheur, appartient à un temps, celui de l'observation, et à une chronologie.
L'historicité du territoire selon des rythmes d'évolutions caractéristiques amène Jean-Luc Piveteau (1995) à s'interroger : « Quelle est l'épaisseur temporelle de notre aujourd'hui territorial ? ». Deux conceptions dessinent une esquisse de réponses. L'une prône l'espace géographique comme capable d'effacer les temps anciens tout en conservant en filigrane les traces du passé. L'autre interprétation compare le présent du territoire à un plan tranchant plusieurs axes de temporalité. Chaque axe porte sur une durée différente (multiséculaire pour les climats, deux siècles pour la révolution industrielle, quelques années pour l'ère néofordiste, etc.) et ne pèse pas forcément le même poids d'un lieu à un autre. On peut alors rapidement évoquer le concept d' « inflexivité du territoire » (J. Beauchard, 2002) qui correspond à « l'adaptabilité de la permanence » du territoire. Il s'agit du processus inhérent à chaque territoire de déconstruction puis de reconstruction à travers le prisme des époques. Le territoire conserverait une invariance au fil du temps tout en évoluant pour assurer sa continuité. Ainsi pour notre objet d'étude, la maritimité semble être cet invariant, évoluant au gré des contextes historiques, malléable, plurielle et multiple, mettant en avant certaines valeurs selon les époques (invasion, exploration, découverte du Nouveau Monde, esclavagisme, construction navale, bains de mer, nautisme, protection environnementale, etc.), s'appuyant sur la prédominance versatile due à l'interaction des acteurs (administrateurs, pirates, militaires, industriels, pêcheurs, touristes, plaisanciers, écologistes, etc.) pour mieux perdurer.

Les enjeux et les sociétés varient dans le temps et par effet dominos le territoire et la territorialité évoluent. Afin de consolider une identité collective très souvent territoriale, la construction d'une « mémoire collective », définie par Maurice Halbwachs (2002) comme une reconstruction du passé en fonction des besoins du présent, semble essentielle. La mise en valeur de certains monuments, de certains faits historiques, n'est pas faite au hasard et dessert une volonté territoriale. Ces mises en valeur de lieux correspondent à une résolution contemporaine, celui de la conservation du patrimoine qui s'inscrit pleinement dans la construction territoriale. Les deux concepts d'ailleurs de territoire et de patrimoine ont une double nature matérielle et idéelle (O. Söderström, 1992). Guy Di Méo (1998) semble en accord avec cette hypothèse : « L'inscription de la valeur, donc du sens, dans diverses formes matérielles, objets ou dispositifs spatiaux, tout le procès de « patrimonialisation » tend à se confondre avec celui de la territorialisation ». Il se distingue un véritable rapprochement car comme le territoire, « le patrimoine n'existe *a priori* pas » (J.-M. Leniaud, 1992). En revanche tout objet peut endosser une fonction patrimoniale et tout espace peut devenir territoire à la condition qu'ils soient, l'un et l'autre, « pris dans un rapport social de communication » (C. Raffestin, 1980). Le lieu apparaît bien être un condensé d'espace et de temps justement au service du territoire qu'il peut symboliser. Les lieux offrent du signifié autant que du signifiant selon leurs degrés respectifs. Un signe est dit symbolique lorsqu'il « établit un rapport non causal – à la différence de l'indice –, et non analogique – à la différence de l'icône – de reconnaissance, de rassemblement » (M. Bédard, 2002). Qu'ils soient donc « lieux de mémoire », « exemplaires » (B. Debarbieux, 1995, *ibid*) ou « du cœur » voire « géosymbole », lieux culturels porteurs d'identités, de sens et de mémoire (J. Bonnemaison, 1997 ; O. Goré, 2006), l'épaisseur du temps se modifie. Le territoire, source partielle de la mémoire collective, devient à son tour produit de la mémoire et du patrimoine. Mais cette production est en éternel changement. Un lieu symbolisant un territoire passe de période de résurgence en période d'ignorance, d'exacerbation en invention, de révélation en indifférence. Par le processus de patrimonialisation, la temporalité des lieux se révèle. Ainsi les lieux de mémoire réintroduisent du temps passé dans le présent, intègrent du temps long dans l'instant, alors que les lieux exemplaires réadaptent, agencent, reformulent, dans une option stratégique symbolique, pour « signifier la possibilité d'un avenir différent » (A. Micoud, 1991). Les exemples sont nombreux pour les villes portuaires de la façade atlantique qui réaménagent depuis quinze ans les friches portuaires en nouvelles zones d'attractivité, de cultures et de loisirs urbains (Bilbao, Lisboa, Nantes, Bordeaux, Cork, etc.).

Le territoire constitue donc le mouvement qui raccorde ces lieux, le mouvement qui par définition est relatif au temps mais aussi à la temporalité, c'est-à-dire la perception de l'individu ou d'une société de ce temps. La temporalité se réfère à des rythmes et des contextes qui peuvent être plus ou moins longs (structurels) ou plus ou moins courts (conjoncturels), plus ou moins continus, saccadés et bondissants. Le temps de l'individu ne

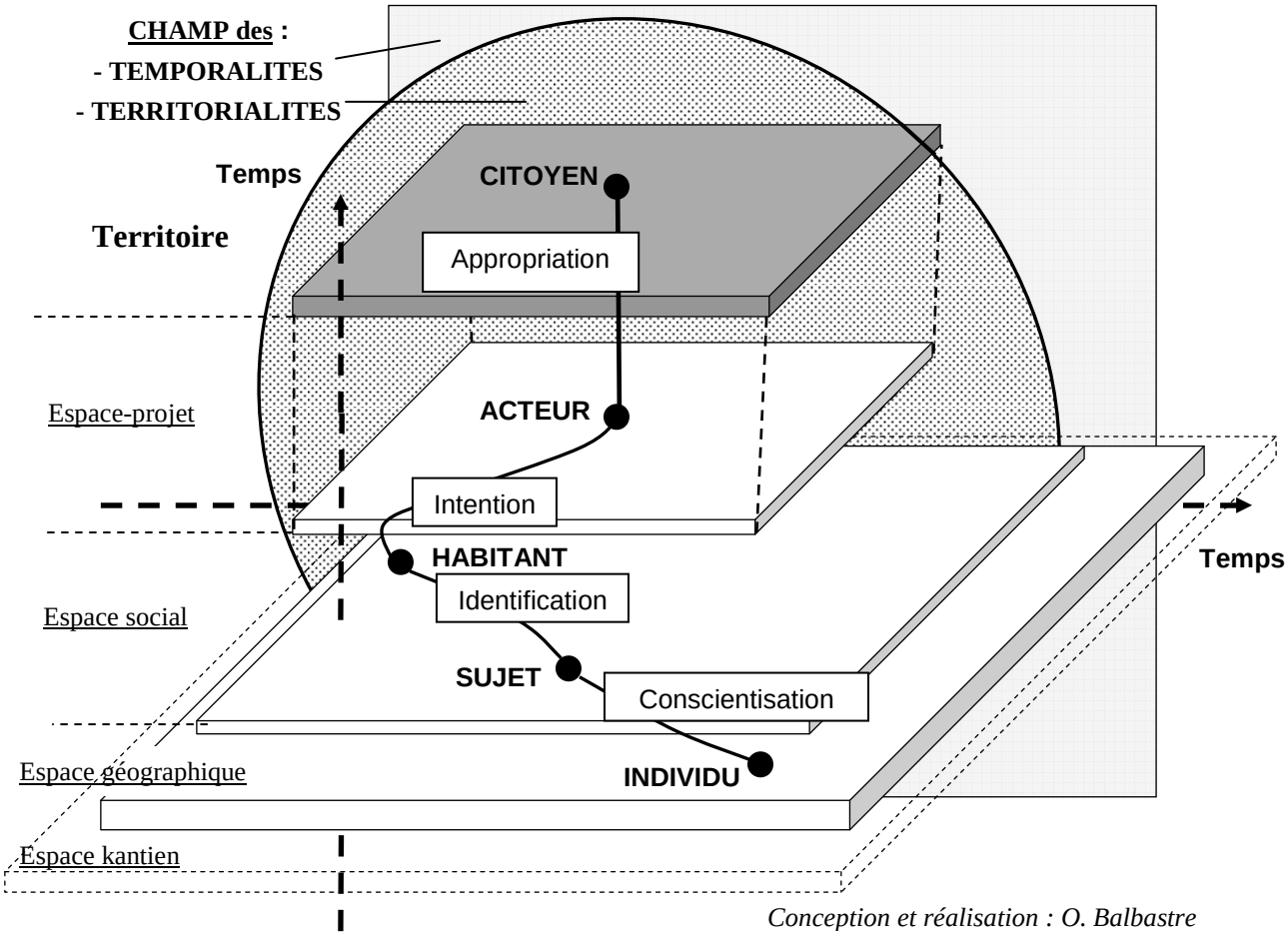


Figure 5 : Parcours d'un individu dans le complexe territorial

Le territoire est avant tout du temps et de l'espace. L'individu, au delà des trois dimensions spatiales de l'espace kantien, prend conscience de son espace géographique en devenant sujet. Les rapports d'intériorité et d'extériorité le mènent à l'espace social, aux rapports sociaux, l'altérité, qui font de lui un habitant. Cet habitant tisse des liens avec son espace, fabriquant ses représentations à travers son vécu. Il acquiert alors un bagage intellectuel qui l'entraîne vers l'intentionnalité orientée de ses actes. Il devient acteur et, par cette intention, transforme son espace social en espace-projet qu'il finit par s'approprier en usant de symboles et de stratégies singulières ou collectives. L'individu est alors citoyen, puisant dans sa territorialité enrichie à toutes les étapes de son parcours ainsi que dans sa propre temporalité mouvante ses ambitions.

sera pas en adéquation avec le temps universel ou le temps social. Ces différences de rythmes imprègnent le territoire, où les héritages du temps long interagissent avec les évènements et les émotions du quotidien. Di Méo et Buléon (*ibid*) préconisent la prise en compte de la « matrice historique et spatiale », c'est-à-dire observer les marques laissées sur le territoire par la « tendance profonde de l'époque » des événements, des découvertes, etc. Le questionnement de la maritimité relèvera d'ailleurs de ces changements de matrice historique. L'Arc Atlantique n'a-t-il pas vu le jour au moment d'événements historiques qui indirectement ont eu des effets de prise de conscience (mondialisation, chute du Mur de Berlin, refonte de la politique communautaire, lois de décentralisation en France) ? Indépendamment de l'Arc Atlantique, les villes atlantiques ne cherchent-elles pas à réorganiser leurs héritages issus d'un passé maritime révolu et de l'enrichissement du commerce triangulaire et de l'esclavagisme ?

L'origine de certains traits territoriaux identifiables sont à rechercher dans le passé tout en étant attentif à ce que ce passé ne soit pas réinterprété ou inventé, et si c'est le cas, à comprendre la genèse de cette transformation ou de cette mystification. L'observateur ne doit pas omettre cet élément sous peine de décrédibiliser cette recherche dès son édification. Comprendre un territoire, c'est intégrer dans les recherches autant les facteurs matériels de l'espace des pratiques sociales que les facteurs idéels de l'espace vécu. Observer et analyser les discours, les représentations et autres mythes, c'est accéder au champ des territorialités. L'individu, à travers les différentes étapes de sa vie, construit, enrichit et peaufine sa territorialité jusqu'à se sentir capable d'agir, il devient dès lors un citoyen (figure 5). La notion de citoyen entraîne vers la représentation du territoire du politique que l'on sait simple modalité du territoire du géographe. L'espace-projet s'apparente clairement au territoire du politique car il met en place des stratégies, participe au jeu des acteurs et se soumet à une certaine temporalité, soit autant de « puissants outils explicatifs de la construction des territoires » (H. Gumuchian et *al*.). Il projette un territoire virtuel plus que réel, incantatoire plus que concret et parfois même décalé plus qu'ambitieux. Malgré tout, comme le déclarent Bernard Debarbieux et Martin Vanier, « le génie du territoire s'impose comme l'art de faire l'unité à partir de la diversité, de l'hétérogénéité ». Alors si certains ont annoncé la « fin des territoires », ce diagnostic risque éventuellement de ne prévaloir que pour le volet matériel du territoire car son ancrage émotionnel et son contenu idéologique persistent plus que jamais. L'Arc Atlantique n'est-il pas plus porteur d'idéologie que d'une homogénéité matérielle ? Le « génie du territoire » peut-il aider l'Espace Atlantique dans sa territorialisation ? Pour essayer dans un premier temps d'identifier le processus de genèse territorial, observons les apports de l'organisation spatiale et la définition de ce qu'est une façade maritime.

Chapitre 2 : Quelques apports conceptuels

La Commission de l'Arc Atlantique est née d'une concordance de constats issus de la lecture de l'espace européen, concentration d'activités, de capitaux et d'hommes. Cette zone, dite centrale, est concrètement le moteur de l'Union européenne et rassemble les richesses. Cette différenciation entre les espaces tend à s'amplifier ce qui sera d'ailleurs à la base le critère déterminant de la mise en place de la politique régionale européenne et de ces objectifs. Le modèle centre/périphérie est donc indissociable à la compréhension du contexte spatial communautaire et à l'existence du regroupement de régions dites périphériques. Ce modèle ne s'applique pas uniquement à l'espace européen. Il est donc nécessaire d'en voir une définition précise sans toutefois tendre vers l'exhaustivité. Le véritable objectif se situe ici : les régions atlantiques, dont la périphéricité a augmenté avec l'élargissement européen, se veulent être une façade et non une limite, un espace d'interface et non un espace fini, bordé par l'océan, frontière de continuité et non de rupture. Il renvoie au sempiternel débat sur la logique à adopter pour l'Union européenne : continentale ou péninsulaire (donc maritime) ?

2.1 : Les apports de l'organisation spatiale

2.1.1 : Les conséquences des représentations du modèle centre/périphérie

Le centre, dans le langage courant (Larousse), est un point situé à égale distance de tous les points d'une circonférence, d'une sphère. Il s'agit aussi d'un point où convergent des actions diverses et où se produit un grand mouvement. Les centres commerciaux ou centres politiques en sont des exemples. Le centre est donc un espace différencié des autres par ses fonctions (administrative, politique, économique, culturel, etc.), qui semblent le qualifier et le valoriser. Ces centres sont en réalité non des points mais des lieux au sens géographique du terme, c'est à dire qu'ils ont une double fonction, pratique et symbolique. Ils tissent l'espace social : « L'espace social produit ainsi des lieux ou des territoires centrés (…) que séparent des discontinuités tant réelles que représentées, parfois purement imaginaires » (G. Di Méo, Y. Veyret, 2002). L'émergence de centres, inscrits dans l'espace, est donc due à l'action de l'homme, engendrant des dissemblances entre espaces, des discontinuités.

L'espace géographique est marqué par les déplacements, les « flux de personnes, de marchandises » qui s'établissent entre des lieux différents, qui le « construisent », « véhiculant » en même temps « des idées, de l'information, des pratiques culturelles,… qui donne sa forme à l'organisation de l'espace géographique » (D. Pumain, T. Saint-Julien, 2001). Le flux correspond aux « déplacements de personnes et de biens, mais aussi d'informations, de données, de valeurs monétaires entre des lieux différents, sans préjuger du

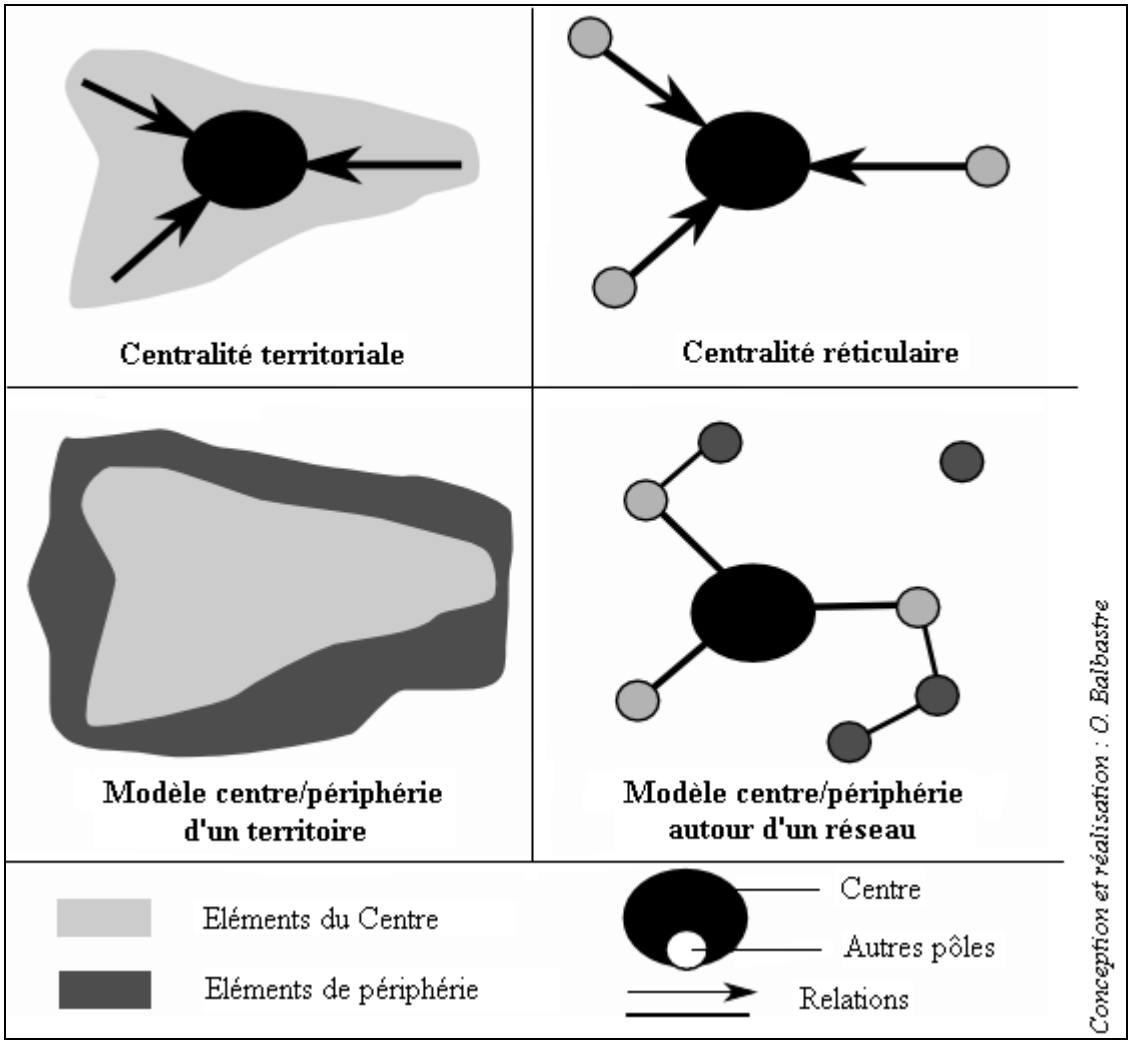


Figure 6 : Modèles centre/périphérie appliqués au territoire et au réseau

mode d'acheminement. Lorsque les flux sont acheminés par un mode de transport particulier, ils parcourent des réseaux. On emploie alors le terme de trafic (ferroviaire, téléphonique) » (J.-J. Bavoux et *al*., 2005). L'analyse des flux permet de comprendre les logiques d'échanges à l'intérieur d'un espace ou d'un territoire car « au sens premier, [ils sont l'] expression d'une circulation entre lieux sur une infrastructure. Par extension, déplacement de toute nature qui se caractérise par une origine, une destination et un trajet » (J. Levy, M. Lussault, *ibid*). Logiquement si des espaces concentrent les flux de richesses, d'hommes, d'idées…en réaction, ou en concordance, on constate l'existence d'espaces qui eux relèvent de processus inverses tels que la fuite ou le non captage des capitaux, des hommes et des idées. Liés indéniablement par le même phénomène (concentration/déconcentration), des espaces centraux apparaissent, dévoilant automatiquement des espaces non centraux, dits périphériques (figure 6). D'après le glossaire de Denise Pumain et Thérèse Saint-Julien (*ibid*), la centralité « est un degré de complexité fonctionnelle acquis par un centre, qui lui confère une puissance d'attraction sur une région » alors qu'une périphérie est « une zone polarisée par un centre, qui s'appauvrit tendanciellement par rapport au centre dans un rapport de

domination tout en bénéficiant de transformations impulsées ou diffusées par le centre ». L'interaction spatiale introduit donc de la complexité que la dialectique cherche à mettre en perspective. Le centre et sa périphérie ne sont pas une addition mais une entité centre/périphérie à part entière où les paramètres et leurs interactions sont nombreux à saisir. Néanmoins la définition d'un centre ou d'une périphérie se doit d'être relative car l'échelle d'observation joue un rôle prépondérant. En effet, un espace peut être central à l'échelle d'une nation et périphérique à l'échelle du continent, et inversement, mais leur apparition marque bien la différenciation de l'espace, loin d'une homogénéité, pure abstraction.

Un espace, produit de l'action de l'homme, n'apparaît donc pas « centre » ou « périphérie » par nature. Le processus qui conduit à ce type de différenciation et à ce type de rapports, d'interactions spatiales, n'est pas immédiat. Il s'amorce sous le poids de certaines tendances qui peuvent varier d'un centre à l'autre (présence de ressources naturelles, présence d'un fort potentiel de main d'œuvre, présence d'un environnement fécond, etc.). Une fois esquissé, ce processus de concentration s'auto-entretient de par l'énorme masse de flux en tout genre qu'il génère vers les centres, c'est la force de l'inertie. Ces flux se dirigent vers quelques espaces, délaissant de surcroît les périphéries. Une véritable dissymétrie entre la direction des flux dans l'espace se perçoit. L'accumulation aussi bien quantitative (hommes, biens, infrastructures, etc.) que qualitative (éducation, image de marque, richesse, etc.) peut alors difficilement s'enrayer. Il s'agit du processus de métropolisation, « défini comme le mouvement accusé de concentration de la population dans les métropoles, identifiable à l'échelle mondiale » (R. Brunet et *al.*, 1993). Pour le Dictionnaire de la Géographie et de l'espace des sociétés (J. Lévy, et *al.*, 2003), la métropolisation est une « concentration de valeur à l'intérieur et autour des villes les plus importantes ». Se projetant sur l'espace européen F. Ascher (1992) poursuit : « selon que l'on considère les proximités entre villes d'un strict point territorial ou qu'on les combine avec des métriques réticulaires, on obtiendra deux versions de la « dorsale » européenne : la première est limitée à l'axe Londres-Milan (...), la seconde s'étend jusqu'au Yorkshire, à Paris et à Berlin » (figure 7). Cette vision européenne fonde en grande partie la direction et le sens donnés aux politiques régionales communautaires, « the urban system of Europe has become polarised between 'winners' and 'losers', between 'core and periphery', north and south, east and west » (M. Wegener, 1995). Cette logique d'une périphérie perdante marquera pour longtemps les esprits et les représentations qui, de façon sous-jacente, percolent les politiques d'aménagement du territoire, européen certes, mais aussitôt récupéré par les pays. Or, la représentation issue *des* cartes devient gênante lorsque « son » territoire s'y trouve négativement dépeint. L'expression célèbre de l'ancien maire de La Rochelle Michel Crépeau « Á quoi sert l'Arc Atlantique ? Á tirer sur la Banane Bleue ! » illustre parfaitement ce fait. En réaction, une communauté de position (J. Beauchard, 2000) s'est offusquée puis solidarisée pour renverser cette situation toute subjective de 'loser'. Une carte, simple représentation subjective, a cristallisé le

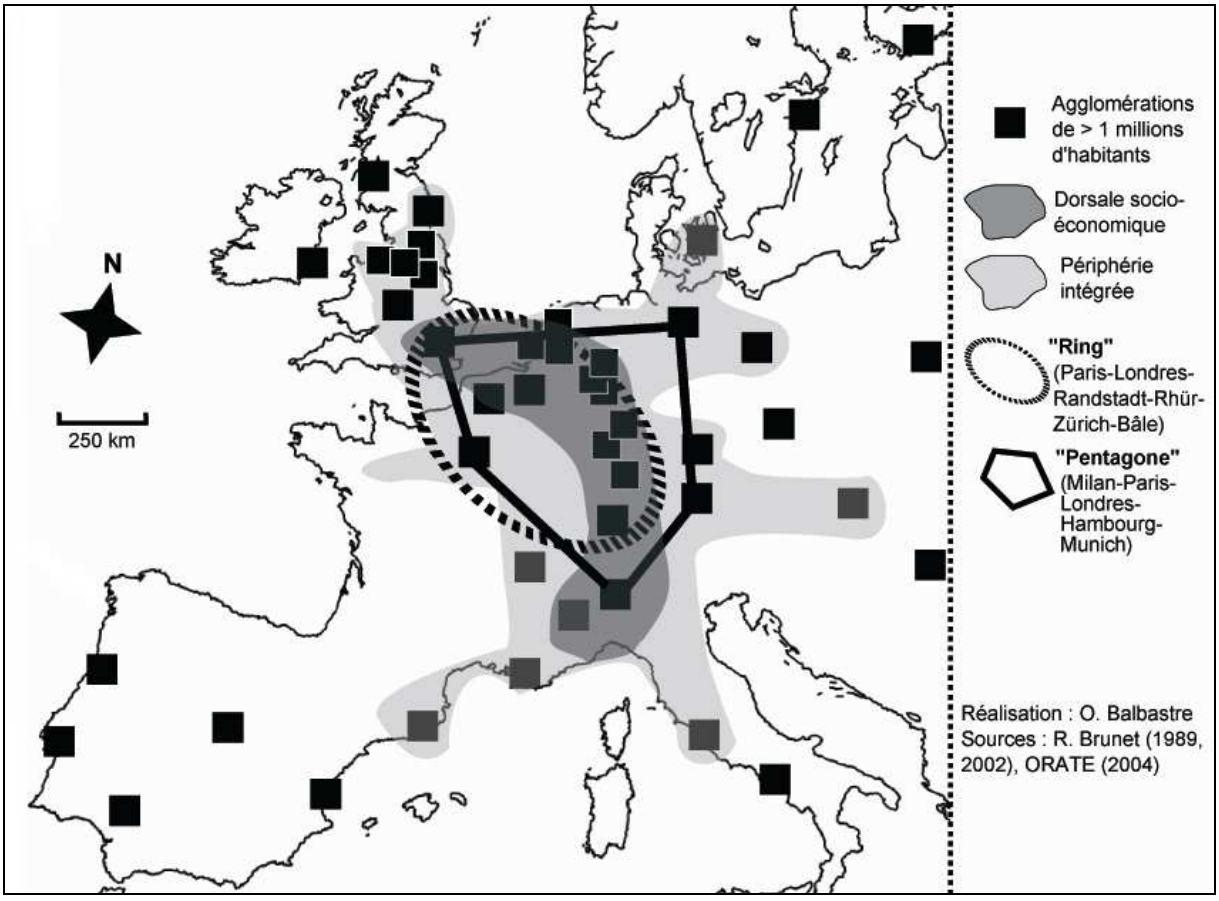


Figure 7 : Les modèles centre/périphérie issus de la métropolisation

ressentiment pour se transformer en espace-projet. J. B. Harley (1989) invitait déjà à lire « entre les lignes de la carte… pour découvrir les silences et les contradictions qui mettent en question l'apparente honnêteté de la carte » et dans cette lignée, des géographes s'efforcent de démontrer la fonction de *médiation symbolique* de la carte et d'en dévoiler les *fonctions secondes* (B. Debarbieux, 2002). Le blanc des cartes ou les zones d'ombres interpellent et assimilent ces territoires à des déserts, des bouts du monde. Vu d'une périphérie, Guy Baudelle (2005) pose donc fort logiquement les questions suivantes : « Compte tenu de l'influence des représentations spatiales sur le comportement des décideurs, comment faire en sorte que l'Europe ne soit pas seulement vue du cœur ? Comment représenter les espaces de moindre densité et les étendues maritimes ? ». Le modèle centre/périphérie nécessite une subjectivité dans l'analyse et dans sa représentation elle-même. Le regard porté sur ces représentations produit des comportements et la carte permet aussi d'avoir un pouvoir latent sur ceux qui la lisent avec leur propre grille de lecture, leur propre interprétation. Baudelle toujours évoque l'intérêt des images mentales qui ont « d'autant plus de sens que certaines représentations collectives *font* la géographie ». Les images peuvent en effet influencées la *métagéographie*, définie comme les « structures spatiales à travers lesquelles les gens organisent leur connaissance du monde » (M. Lewis et K. Wigen, 1997). Certaines représentations peuvent ainsi contribuer au développement par leur pouvoir de conviction (G.

Dematteis, 1996). Néanmoins, les figures représentant le modèle centre/périphérie ont cette capacité essentielle de faire réagir et de mobiliser les acteurs pour produire de l'espace (R. Brunet, 1990), dans une sorte de dialectique qui consacre par ailleurs l'histoire de la cartographie et des images promotionnelles.

Malgré tout, pour en revenir à la relativité de ce modèle, il peut exister, ou coexister, des périphéries dans les espaces centraux et de la centralité dans les périphéries, comme le précise Catherine Guy (2003), « il y a désormais des marges au cœur même de la centralité, et pas seulement de la centralité dans les marges », ce qui par conséquent remet en cause le modèle en lui-même. Denise Pumain et Thérèse Saint-Julien notent enfin que « (…) ces différences [centre/périphérie] ont été produites par l'action itérée de flux, elles ne se traduisent pratiquement jamais par une franche dichotomie et une délimitation claire entre deux types d'objets géographiques, mais toujours par des gradients, des modifications qui altèrent progressivement les indicateurs au fur et à mesure que l'on s'éloigne du centre pour aller vers la périphérie » (*ibid*). En effet, ce modèle centre/périphérie n'engendre jamais de coupures nettes entre les espaces différenciés. Il s'agit plutôt d'une évolution progressive d'un état vers un autre, selon évidemment le jeu des critères retenus. Ces gradients autorisent à penser la périphéricité comme hétérogène et plus complexe qu'il n'y paraît.

2.1.2 : Polycentrisme, nouveau paradigme

Apparue aux alentours des années 1930, la théorie des places centrales de Christaller (1980) provient de l'étude de la distribution spatiale des villes à partir du cas d'Allemagne du Sud. Reprise notamment par l'économie spatiale à travers les aires de chalandise, la comparaison de ce modèle de distribution des villes « idéal » à la réalité en a cerné les limites voire l'a raillé (figure 8). En effet, il n'est pas rare de voir calquer les divers niveaux d'hexagones, sur le territoire français par exemple, ce qui génère aux « marges » des anomalies vis-à-vis du modèle car cette théorie s'évertue à s'appliquer sur des espaces terrestres (S. Adam, Y. Guermond, 1989). Guy Baudelle (2005) va dans ce sens : « Dans certains cas, les façades maritimes paraissent si peu compter qu'elles sont tout simplement hors carte : avec les cartes, seul compte *l'atout cœur* ! ». J. Bird, s'appuyant sur des réflexions du contemporain de Christaller R.D. Mc Kenzie (1967), dénonce les distorsions du modèle : « *beaucoup d'études spécifiques du peuplement en géographie urbaine ne mentionnent pas du tout les ports (…) Dans beaucoup de textes sur les théories de la localisation les ports apparaissent comme des exceptions ou des distorsions* » (J. Bird, 1977). Le littoral implique une plus grande subtilité du modèle à concevoir comme l'a démontré pour l'arc méditerranéen français Laouhari Kaddouri (2000). Les ports deviennent des « centres excentrés » (J. Bird, *ibid*) par opposition ou dissemblance des « places centrales » théoriques. Le polycentrisme dérive de cette théorie. La concrétisation du polycentrisme, soit la polycentricité, présente

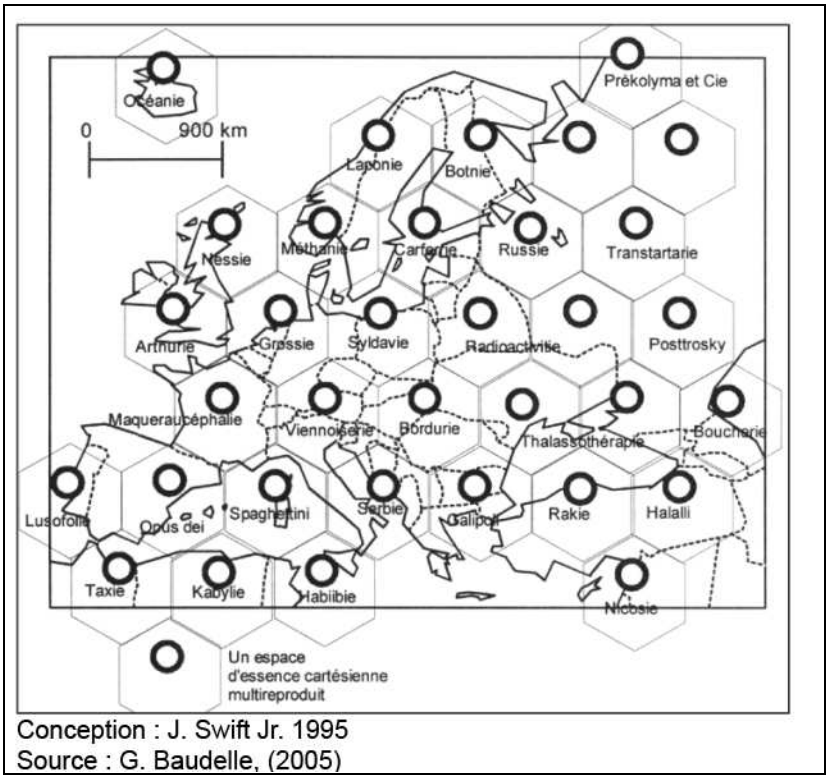


Figure 8 : Le modèle du polycentrisme européen des polygones raillé

« deux espaces complémentaires », le premier étant la « morphologie, soit la répartition des zones urbaines sur un territoire donné », le second se rapportant aux « relations entre zones urbaines », c'est-à-dire les réseaux et les flux (ORATE, 2004). La totalité réclame un certain type de gouvernance soit l'existence de dispositifs institutionnels qui permettent la mise en situation d'une coopération (d'un point de vue de l'organisation, des procédures et des instruments) sans qui laquelle le principe de concurrence affaiblirait l'agrégat, souvent métropolitain. Le polycentrisme prend donc en compte la taille des villes (dans le sens large du terme) et les relations entretenues entre elles. L'OCDE (2006) traduit alors la polycentricité comme « à la fois la morphologie des zones urbaines structurée autour de plusieurs nœuds urbains, et l'existence de relations fonctionnelles (en terme de flux de transports, de liens industriels et d'affaires, de formes de coopérations, ou par la division du travail) entre les villes de ces régions » (p.30).

Pour la géographie, le concept de polycentrisme est défini « comme une alternative aux tendances lourdes d'une métropolisation-concentration dont les conséquences territoriales néfastes deviennent de plus en plus évidentes. (…) [Le polycentrisme] est une voie vers l'équité territoriale… » (R. Allain, G. Baudelle, C. Guy, 2003). Le polycentrisme est un concept récent utilisé par des documents fondamentaux comme le SDEC en 1999 ou « Territoires 2020 » de la DATAR et devient incontournable pour la prospective territoriale (figure 9). Il répond à la logique de développement soutenable car il considère le développement d'un territoire de manière équilibrée à toutes les échelles. Il suppose

l'existence de centres complémentaires ou concurrents à tous niveaux d'organisation spatiale. Dans son cas, l'espace européen devrait donc coordonner des régions de résonance internationale, un maillage entre pôles régionaux uniforme et des relations villes-campagnes équilibrées par de solides réseaux urbains de base. Il s'oppose bien à la logique du modèle centre/périphérie et au processus de métropolisation/concentration même si certains tels que Laurent Devisme (2003) ne voient pas avec ce concept un principe novateur mais seulement une constatation d'une réalité déjà palpable : « Le principe [du polycentrisme] qui aurait le plus d'avenir serait celui qui rend compte de la réalité d'aujourd'hui. Ce pragmatisme réaliste bien vu par Scherrer est pour le moins paradoxal au regard de l'agir urbanistique : à quoi bon encore agir si l'idéal correspond à l'existant ? ». Toujours dans le contexte européen, la difficulté réside en ce que les espaces moteurs de l'Union européenne, la mégalopole ou « Ring » (R. Brunet, 2002), sont des espaces de dimension mondiale.

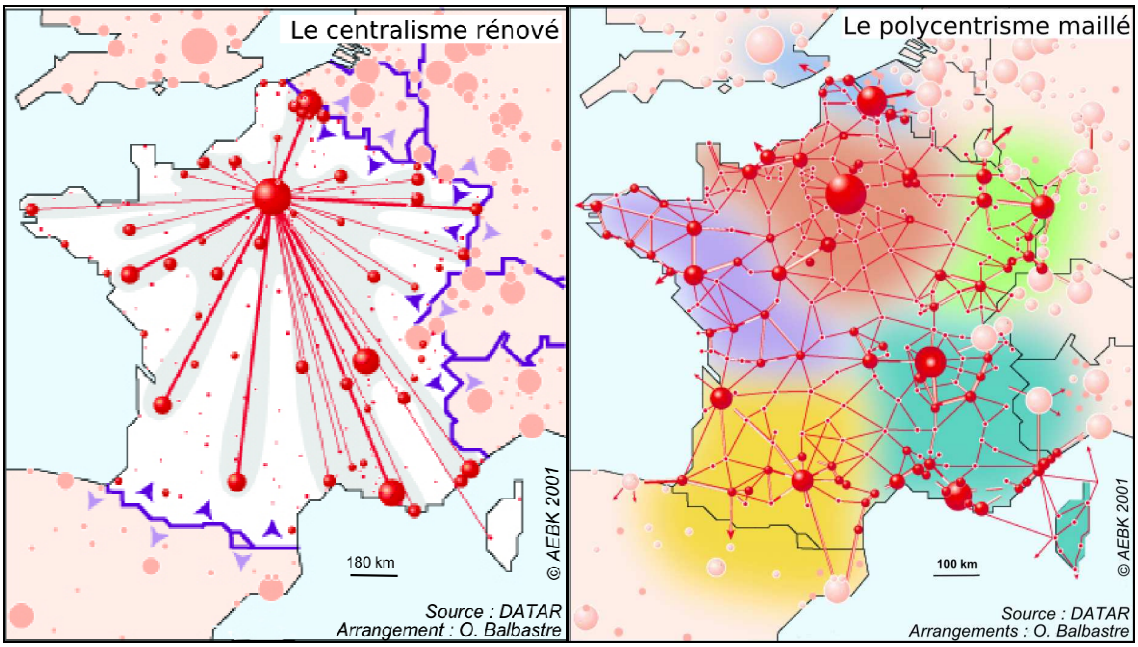


Figure 9 : Deux modèles à l'épreuve de la prospective territoriale française

Pour que ce principe de polycentrisme puisse s'appliquer, les autres régions doivent aussitôt « sauter » une étape pour atteindre des fonctions, des seuils et des visibilités de niveau mondial. La disparité socio-économique est telle entre centres et périphéries de l'Union qu'un polycentrisme « idéal » est peu envisageable à court et moyen terme. Le but suprême serait, comme le rappelle Jean-Paul Carrière (2003), « un développement spatial équilibré et durable du territoire de l'Union européenne grâce à un projet d'aménagement suffisamment volontariste pour s'opposer aux tendances lourdes de la métropolisation au profit de la dorsale européenne et des « *global cities* » de Paris et Londres ».

L'Espace atlantique peut servir en ce sens, dans l'optique de parvenir par l'intégration d'espaces transnationaux, à faire émerger une nouvelle zone d'importance mondiale. Á

l'heure actuelle, il apparaît plus comme une « articulation de territoire » (J.-P. Charrié, 2001) que comme une entité polycentrique. L'image prospective communautaire pose en effet le diagnostic d'additions de régions atlantiques qui partagent en dehors d'une maritimité commune le statut peu enviable d'espaces périphériques (R. Brunet, 1992), facteur de vulnérabilité tout comme le développement des liaisons en « doigts de gant » avec le Centre contribuant à accentuer les faiblesses des relations internes à l'espace atlantique lui-même. On peut s'interroger avec Jacques Guillaume (2003) : « Peut-on, à partir de l'hexagone parfait, imaginer une France européenne pétrie de polycentrisme et d'une gestion prudente et respectueuse de son patrimoine naturel et culturel ? ». Les acteurs atlantiques fondent néanmoins beaucoup d'espoir sur les volontés européennes de réaliser un espace communautaire plus polycentrique que concentrée même si la réflexion de la prise en compte de l'espace maritime est également en suspens alors que le littoral joue un rôle opposé selon la vision, terrestre ou maritime, d'un territoire que l'on opte.

2.2 : Des discontinuités aux interfaces

Le polycentrisme nécessite un degré important de coopérations organisées. Il doit passer outre les barrières afin d'optimiser son fonctionnement. Cependant, tout territoire admet par définition une finitude qui se saisit par une discontinuité, une frontière. Pour Raffestin (1986, *ibid*), la frontière demeure un invariant de la pensée humaine. Tout sujet intègre son espace euclidien en le découpant à des fins d'identification. La subjectivité du tracé de ces frontières, tout comme la subjectivité des paramètres retenus par l'observateur des discontinuités, sont à prendre en compte pour ne pas obscurcir la réflexion.

2.2.1 : Discontinuités, frontières

Tout comme pour la frontière (J. Gottmann, *ibid* ; C. Raffestin, *ibid* ; M. Foucher, 1987 ; etc.), la géographie a fait de la discontinuité un objet d'étude (R. Brunet, 1965 ; C. Grasland, 1997) autour de la question fondamentale du découpage de l'espace en grands ensembles homogènes. Ainsi, J.-P. Hubert (1993) fait de la discontinuité une connaissance d'ordre « transcendantal », condition « a priori de tout savoir géographique ». J.-C. Gay (1995) abonde : « L'agitation du monde produit continuellement des discontinuités ». Pour R. Brunet (et *al.*, 1997), « la continuité crée (…) la discontinuité » et par le principe de dialectique « la discontinuité réintroduit la continuité ». Une discontinuité implique donc une forme (échelle spatiale et « discontinuité statique ») et un processus (échelle temporelle et « discontinuité dynamique »). Il s'agit évidemment de comprendre les différences spatiales, pourquoi (genèse du système) et en quoi (forme de la structure) telle entité est différente d'une autre tout en ayant une proximité géographique.

Jean-Christophe François (2002) distingue deux types de discontinuités, « la discontinuité élémentaire, construite sur un indicateur unique, qui est un indice utile mais fragile, et la discontinuité structurelle, superposition de nombreuses discontinuités élémentaires convergentes mesurées à partir d'un ensemble cohérent d'indicateurs. Cette dernière peut être définie comme la forme spatiale de la transition entre deux systèmes voisins. ». La forme de ces discontinuités peut être linéaire, une frontière, comme aréolaire, une zone de transition, un écotone. Le seuil correspond au passage d'un système vers un autre à l'instar d'une porte. Il n'existe pas systématiquement une rupture mais plutôt des gradients de partition, c'est-à-dire une baisse d'intensité d'appartenance à un territoire que retranscrit la recherche des limites de zones d'influences comme pour les hinterlands portuaires par exemple. La discontinuité entre deux systèmes territoriaux peut être répulsive (zones désertiques, zones de guerres, etc.) autant qu'attractive (tropisme des littoraux, relations entre plaines et montagnes, etc.). Néanmoins la perception d'une discontinuité réclame de ne pas omettre le jeu de l'échelle géographique. Comme pour le modèle centre/périphérie, une discontinuité repérée à une échelle donnée n'empêche pas l'intégration dudit système socio-spatial dans un autre plus vaste, englobant, plus étendu, avec lequel il est en interactions. Une discontinuité peut apparaître ou disparaître selon la focale d'observation et selon l'échelle de temps. Mais « les discontinuités les plus intenses, les plus durables, les mieux organisées constituent soit des barrières filtrantes très peu perméables, soit des barrières dissuasives » (J.-C. François, *ibid*).

Même si dans son ouvrage *Géographie des frontières* (1938), le géographe Jacques Ancel définit la frontière comme « un « isobare politique » qui fixe, pour un temps, l'équilibre entre deux pressions, équilibre de masses, équilibre de force », la frontière politique, bien que brinqueballée au gré des histoires nationales, est un exemple relatif de la pérennité d'une discontinuité. Par une ligne tracée, elle matérialise l'opposition ou l'altérité de deux systèmes politiques qui diffèrent notamment juridiquement et constitutionnellement. Mais la frontière n'est pas que d'ordre politique ce qui renvoie à la double définition anglaise des termes *frontier* et *boundary* (*border*). La première coïncide avec une acceptation d'une frontière sociale et culturelle, plus floue, plus mobile, tandis que la seconde opterait pour la frontière politique. Une grande partie de la problématique concernant la dualité Espace atlantique/Arc Atlantique s'insinue dans cette double vision. L'Espace atlantique est défini dans ses frontières par la Commission européenne qui prend en compte les délimitations administratives respectives des pays (les régions dans le cas français), alors que l'Arc Atlantique se compose des régions volontaires, qui se veulent culturellement proches à travers leur lien avec l'Océan Atlantique. Si l'Espace atlantique est circonscrit par une « *boundary* », l'Arc Atlantique se prospecte à travers la notion de « *frontier* » (figure 10).

La frontière, sous toutes ses formes, cultive cependant les paradoxes. Elle est une fermeture autant qu'un catalyseur d'échanges, elle est une ligne autant qu'une zone, elle s'applique aussi à l'intérieur des pays entre les diverses entités administratives locales, régionales et

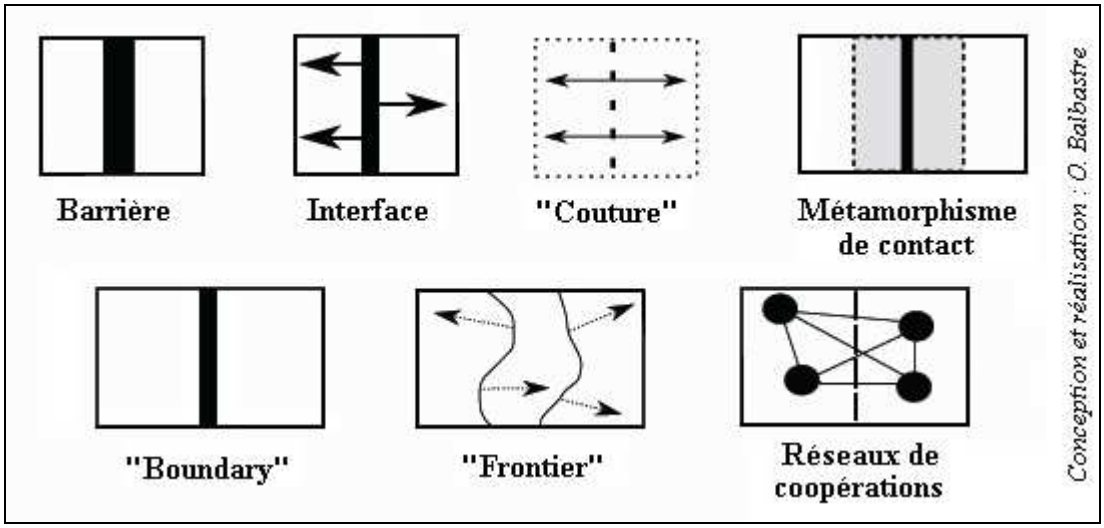


Figure 10 : Quelques figures du champ conceptuel de la discontinuité spatiale

nationales. Dans le cadre d'une frontière nationale, Claude Grasland (1997) opère donc une différence entre discontinuité spatiale qui correspond à « une baisse brutale des similarités des unités situées de part et d'autres » et barrière (ou effet de barrière) lorsque « la limite politique se traduit par une baisse brutale des flux entre les unités situées de part et d'autres ». La porosité de la frontière est un élément constitutif. Elle entraîne des relations, des échanges, qui évoluent selon le contexte historique. Ainsi, l'Union européenne est entrée dans une phase de « défonctionnalisation des frontières » (C. Raffestin, 1974) car ses frontières internes perdent leurs rôles de barrières (dans les secteurs économique, juridique, monétaire, des transports ou encore de l'énergie). L'initiative communautaire Interreg qui a consacré l'Espace Atlantique est un exemple concret de l'effacement des frontières intérieures. Pour autant, la fonction de l'État, et donc des frontières étatiques, reste très forte voire intrusive dans ces espaces de coopérations interrégionales transfrontalières. Mais l'Union européenne conditionne ses frontières (espaces frontaliers) à dépasser leur statut de coupure pour atteindre celui de couture (C. Courlet, 1988).

La frontière est également élément de cristallisation des représentations individuelles et collectives. Grégory Amez (2004), intégrant pour sa thèse pleinement le concept gottmannien d'« iconographie » comme « grande richesse heuristique », incorpore également la symbolique et les valeurs dans lesquelles se projettent et s'identifient une communauté : « du drapeau ou de la forme des clochers à la structure sociale acceptée, aux croyances religieuses, aux principes éducationnels. [L'iconographie] inclut les intérêts investis officiels comme les idées populaires sur ce que le groupe peut et doit faire de son milieu local » (J. Gottmann, 1966[15]). Il s'avère en de nombreux cas que la zone frontalière ait subi l'influence des deux systèmes territoriaux laissant lieu à ce que Jean-Pierre Renard nomme « métamorphisme de contact », zone où les interactions culturelles ont donné naissance à un entre-deux original et distinct. Au sein de l'espace atlantique, les frontières politiques n'ont pas aboli la volonté des

[15] citation p. 1763

communautés scindées en deux de se reconstituer au moins culturellement (Pays Basque espagnol et français, vallée française de l'Aspe et la Communauté de Navarre, la Celtitude, les liens entre Bretagne et Cornwall, Galicia et Minho portugais, etc.). Cependant, Grégory Amez (*ibid*) émet un bémol sur la stratégie communautaire en matière de coopérations transfrontalières qui « suppose que des acteurs situés de chaque côté de la ligne partagent suffisamment d'intérêts communs pour nouer un partenariat. Or, cela va à l'encontre de la façon habituelle de vivre la frontière, qui est de chercher ce qui est différent de l'autre côté. Les relations sont motivées par le différentiel. Le programme Interreg suppose que des relations s'établissent non plus sous le signe de la dissymétrie mais sous celui de la symétrie : trouver un partenaire similaire pour monter un projet commun ». Cette stratégie pourrait se retourner contre l'objectif de nouer ou de renforcer les liens de part et d'autre de la frontière. Si ce doute semble convenir pour un espace transfrontalier restreint, la nécessité d'un dénominateur commun pour des espaces transnationaux qui ne possèdent pas véritablement de frontières paraît essentielle, comme dans le cas de l'Espace atlantique. Il possède plusieurs frontières politiques et culturelles disposées de façon latitudinale mais côtoie également longitudinalement une frontière naturelle, à l'interface des espaces maritime et terrestre.

2.2.2 : Á l'interface terre/mer

Selon le petit Larousse l'interface est une « limite commune à deux systèmes permettant des échanges entre ceux-ci » ce qui enjoint la définition de Roger Brunet (et *al*., 2005) : « Plan ou ligne de contact entre deux systèmes ou deux ensembles distincts ». La frontière est apparentée, « à certains égards » comme ajoute Brunet, à une interface dont la porosité est avérée. Jacques Lévy (2003) reconnaît que la frontière entraîne justement trois types d'effets spatiaux dont celui de l'interface qui s'oppose à la barrière, les deux causant celui de territoire. L'interface filtre et canalise les relations qui existeraient de manière plus diffuse sans elle. La substantialité d'une façade maritime s'insère dans la volonté d'être interface plutôt que barrière. L'effet de barrière produit pour une façade maritime un effet de finisterre où les populations et les activités se détournent de l'espace maritime. Á l'inverse, être en posture d'interface pour une façade maritime équivaut bien à « filtrer et canaliser » les échanges entre l'espace maritime et l'arrière-pays. Cette posture permet au littoral d'obtenir une position centrale contrairement à l'effet de périphérisation lié à la posture de barrière. L'interface et la porosité requièrent des éléments de portes, d'ouvertures et de passages. Les ports, les villes-ports, les estuaires, et surtout l'intentionnalité des acteurs de ces lieux, sont indispensables à la posture d'interface, vecteur de dynamisme et de centralité.

Les relations d'interface favorisent les interrelations entre les deux systèmes qui influent l'un sur l'autre continuellement. Cette dialectique spatiale autour de l'interface, notamment l'interface terre/mer, comme les notions de frontières et de discontinuités, apparaît féconde pour le géographe qui se positionne sur le rapport entre les rapports spatiaux et les rapports

sociaux. Comme pour Gay (*op. cit.*), François (*op. cit.*) ou Trouillet (2004) il faut considérer que « les discontinuités séparent et unissent » des « lieux à la fois très proches et très dissemblables ». Ainsi, le littoral s'avère être une discontinuité entre un espace terrestre et un espace maritime plus qu'une frontière, mais l'intégration du concept d'interface, apportant une réalité d'échanges, est nécessaire au développement endogène de la façade maritime (figure 11). Si pour l'Espace atlantique la volonté des acteurs doit être de saisir ces concepts pour aboutir à l'espace-projet, l'intégration passe par une action ordonnée le long de la façade maritime atlantique.

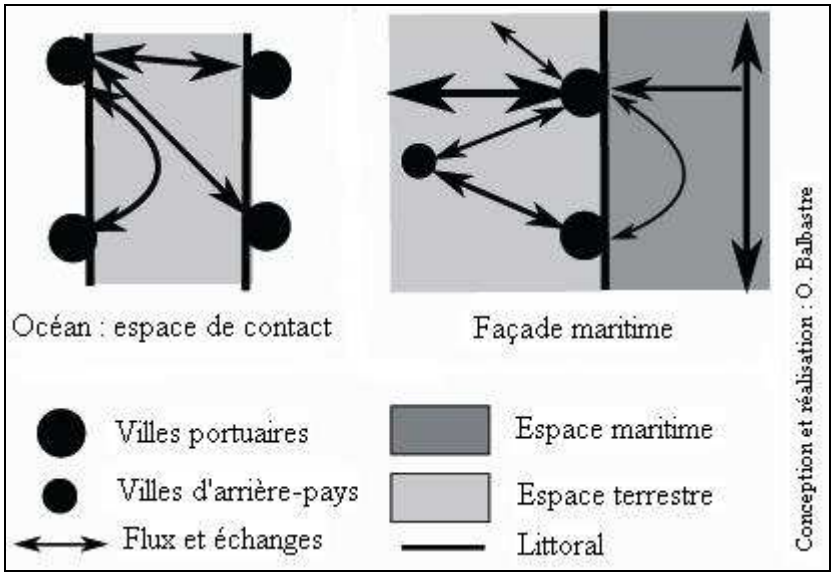


Figure 11 : Le littoral, un espace d'interface par définition

2.3 : Façade maritime

Une façade maritime est donc une interface qui « filtre et canalise » les nombreux flux qui parcourent les océans. La configuration littorale tout comme la volonté des acteurs locaux autour des estuaires et des villes portuaires sont les facteurs de l'organisation d'une façade maritime. Ces espaces sont autant de territoires à enjeux que des territoires qui fascinent.

2.3.1 : Ville-porte et estuaire

La ville-porte, en anglais *gateway* (J. Bird, 1977), donne la fonction à la ville concernée d'ouverture vers un territoire. Souvent elle qualifie positivement une ville qui s'en sert comme communication pour sa promotion : « Chambéry, ville-porte du Massif des Bauges et de la Chartreuse[16] », « Vernoux-en-Vivarais, ville porte du Parc Régional des Monts d'Ardèche »[17], « St Jean Bonnefonds, ville-porte du Pilat[18] », etc. Elle est donc un lieu

[16] http://www.chambery-promotion.com/
[17] http://www.vernoux-en-vivarais.fr/spip.php?article53

de passage qui permet d'entrer, de pénétrer sur un territoire. Cette fonction, qui s'avère indéniablement importante, est donc volontairement colportée pour l'image d'une ville et s'en trouve logiquement épaissie et sans doute amplifiée excessivement. La racine latine *porta* signifie justement le passage, l'entrée. Cette racine a donné lieu également à un autre terme *portus*, le port. Étymologiquement, un port définit un « enfoncement de la mer dans les terres offrant un abri aux bateaux » (*Alexis*, éd. Chr. Storey, 196) donc une échancrure, une ouverture de la côte et qui possède un passage pour les navires. Avec le temps, le port est devenu la «ville bâtie auprès d'un port » (*Roland*, éd. J.Bédier, 1429). L'économie de la ville était alors basée directement ou indirectement aux activités portuaires. Puis au fur et à mesure de l'histoire, un glissement sémantique accompagne le glissement de dénomination. L'influence du port sur les activités de la ville diminue et le port devient ville portuaire.

La ville portuaire se détache de la ville-port à tel point que parfois les deux entités au sein de la même ville se séparent : la ville-port devient un quartier de la ville portuaire. Le concept de « ville portuaire » serait ainsi apparu au Japon dans un contexte mêlant étroitement activité portuaire et industrielle, centres multimodaux et centres d'affaires (D. Schirmann-Duclos et *al*., 1999). Néanmoins, la ville portuaire ne semble pas être concept : « La question d'une véritable définition de la ville portuaire reste posée, ou, du moins, celle de la définition d'une méthodologie permettant de l'appréhender » (M. Morvan, 1999). Longtemps la géographie et les autres sciences ont étudié séparément ville et port, « soit des travaux sur les ports sans aucune référence aux villes qui leur sont liées, soit des travaux sur des villes portuaires qui ne tiennent pas compte de leurs fonctions maritimes ni de l'influence de celles-ci sur l'évolution spatiale et sociale de la ville » (P. Reeves et *al*., 1989). Souffrant de cette césure inopportune, André Vigarié (1979), impulsant le courant de géographie du littoral et de géographie maritime, exhorte les études à se pencher sur les relations qu'entretiennent ville et port : « la recherche des formes et des principes dominant ces liaisons est un chapitre nouveau et riche de la géographie littorale, rarement prospecté ». Ainsi la ville portuaire devient un territoire où s'affrontent deux logiques d'acteurs mais surtout « un nœud de circulation à l'interface des réseaux maritimes et terrestres » (M. Brocard, 1994). Olivier Ratouis (2001) conforte cette idée : « l'une des caractéristiques fondamentales des villes portuaires » est issue de leur implication dans « différents systèmes : système des échanges et du transport international (chaîne logistique), système portuaire proprement dit (le port comme nœud d'un réseau de ports), système territorial d'aménagement et de gouvernement ». La ville portuaire devient donc un point important du réseau de transport et même un espace de rupture de charge entre terre et mer, renvoyant à l'image d'une synapse, étymologiquement, un lieu de jonction. Á la croisée des routes, maritime et terrestre, la ville-port est un carrefour, devient un pôle d'attraction même si certains facteurs engendrent une différenciation entre les villes-ports

[18] http://www.ville-st-jean-bonnefonds.fr/Saint-Jean-Bonnefonds-ville-porte.html

(ensablement, connections à l'arrière-pays, potentialités d'extension, impulsion politique, etc.). On rappellera que les « voies, par les carrefours de leurs nœuds, créent des centralités spatiales » (P. et G. Pinchemel, 1997). Le littoral pour être qualifié de façade maritime se doit de posséder des portes d'entrée lesquelles s'avèrent être les villes-port ou villes portuaires. Elles sont des éléments de centralité, situées à des endroits stratégiques repérables que l'espace atlantique doit valoriser et exploiter.

Pour autant, les villes-ports ne se ressemblent pas car leur développement a trait à de nombreux facteurs. Les géographes, entre autres, dans un souci de classification ont tenté de les catégoriser ce qui a donné lieu à plusieurs typologies (A. Vigarié, 1979 ; K. O'Connor, 1989 ; J. Marcadon, 1997, etc.). César Ducruet (2004, 2007) en fait une synthèse pour nous proposer une typologie graphique, chorématique, qui démontre l'éventail des possibilités de configuration pour une ville-port (figure 12). Il fait varier sur deux axes le trafic portuaire et la taille urbaine. Ainsi du village côtier à la métropole portuaire, une panoplie d'autres cas existent. La ville-port représente le modèle médian alors que le hub (D.K. Fleming, Y. Hayuth, 1994) concède un déséquilibre en faveur de l'activité portuaire, à l'inverse de la ville globale dont le poids de la dynamique portuaire est relativement faible. La façade atlantique se compose en effet de ces différents éléments.

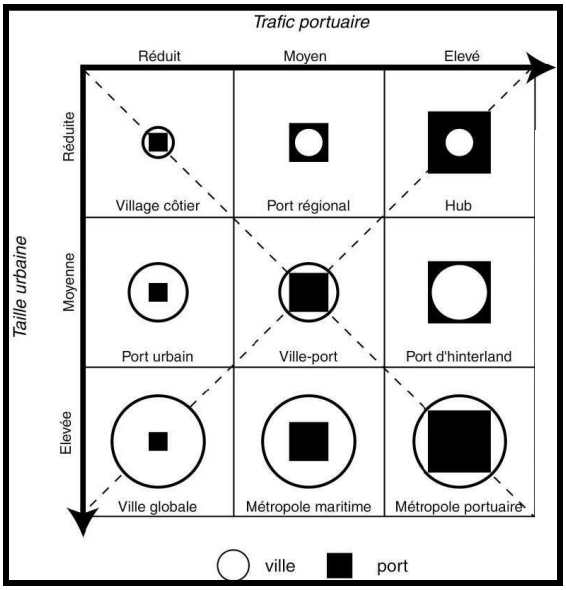


Figure 12 : Typologie spatio-temporelle des villes-ports (Ducruet, 2004)

Frémont (et *al*., 2004) apporte son écot pour compléter certaines définitions comme le *hub de transbordement* qui demeure la localisation optimale pour l'attraction des flux conteneurisés, le hub tirant son existence de la concentration des flux le long de grands couloirs maritimes, et se situant hors des espaces urbanisés (Algeciras, Sines). Le *port d'hinterland* se consacre plus spécifiquement à un marché (ou une capitale) de dimension continentale, qui centralise les équipements et les flux sur une façade maritime et connaît une coexistence relativement équilibrée des fonctions centrales et de réseau (Le Havre, Southampton). Enfin la *métropole*

maritime est un centre tertiaire et un cœur économique de la mondialisation, au rôle stratégique dominant par rapport à un rôle technique en déclin du fait de la congestion spatiale (Lisboa, Dublin). De la disparité de situations résultent des façades maritimes hétérogènes, évoluant au gré des fluctuations commerciales, techniques et technologiques.

L'histoire des villes portuaires a montré que la présence d'un axe fluvial vers l'intérieur des terres et donc d'un estuaire propre à la navigation était déterminant. L'estuaire est à la fois un objet d'études consacré et aussi un objet géographique marquant par excellence l'interface entre la terre et la mer. Il est défini classiquement par « une embouchure d'un fleuve sur une mer ouverte et où se font sentir les marées » (Larousse, 2009) qui coïncide avec une définition plus ancienne : « partie terminale d'un organisme fluvial, où la marée et les courants se font sentir » (A. Guilcher, 1954), même si l'ambivalence entre estuaire et milieu marin a été soulevée avec l'exemple des lagunes (G. H. Lauff, 1967). En réalité, une quarantaine de définitions relate l'estuaire (K. Dyer, 1997). Pinot (1998) insère la configuration de l'estuaire entre celle de ria, « qui serait dépourvue de forme d'accumulations », et celle de delta, « terme ultime de l'évolution d'une embouchure » (P. Durand et *al*., 2005). Nous n'avons pas ici le souci d'une interprétation géomorphologique mais les estuaires sont avant tout des traits d'union qui caractérisent les façades maritimes même si parfois l'entaille du trait côtier peut freiner la circulation littorale d'où l'importance des ponts, ouvrages conséquents qui peuvent apparaître symboliques recouvrant ainsi la double fonction des lieux en géographie. Au delà de l'intervention humaine sur ces milieux ou de leurs diversités (F. Verger et *al*., 2005), l'estuaire demeure un territoire qui s'accapare de centralité lorsque celui ci combine plusieurs éléments permettant de valoriser au mieux ce nœud d'interface terre/mer.

« Estuaires (…) où les bateaux semblent pris comme des mouches tant ils avancent lentement dans l'étendue infinie et contre l'invisible courant [eau et bateaux] qui font tellement corps avec les terres basses, semées d'étangs et où les bœufs ont les pieds dans l'eau et sans ligne de frontière avec le fleuve […], soit qu'on unit ensemble cette moitié de rivière et ces terres, soit que ce soit la rivière qui tire l'eau à elle et la fasse eau, soit que ce soit la terre qui fasse champ cette eau. » (Marcel Proust[19]).

Ainsi comme pour les « villes-portes », des « villes-estuaires » apparaissent (Pont-Audemer[20], Le Havre[21], etc.) revendiquant cette spécificité comme un atout à la fois réticulaire (connexions notamment de transport terre/mer) et territorial (zones de protection environnementale). L'estuaire est donc au centre de toutes les attentions. L'organisation spatiale de l'estuaire varie selon la configuration mais en prenant en compte les travaux sur les chorotypes de Brunet (1990) et de Brocard (M. Brocard et *al*., 1995), on peut reconstituer

[19] M. Proust, Á la recherche du temps perdu, *À la recherche du temps perdu*, éd. Jean-Yves Tadié *et alii*, Gallimard, « Pléiade », 1987-1989, 4 vol.
[20] Plan Local d'Urbanisme (http://www.ville-pont-audemer.fr/realize/plu.php#partie4)
[21] Territoire et Stratégie, Feuille de route 2008-2015
(http://www.havre -developpement.com/upload/TERRITOIRESTRATEGIE2008.pdf)

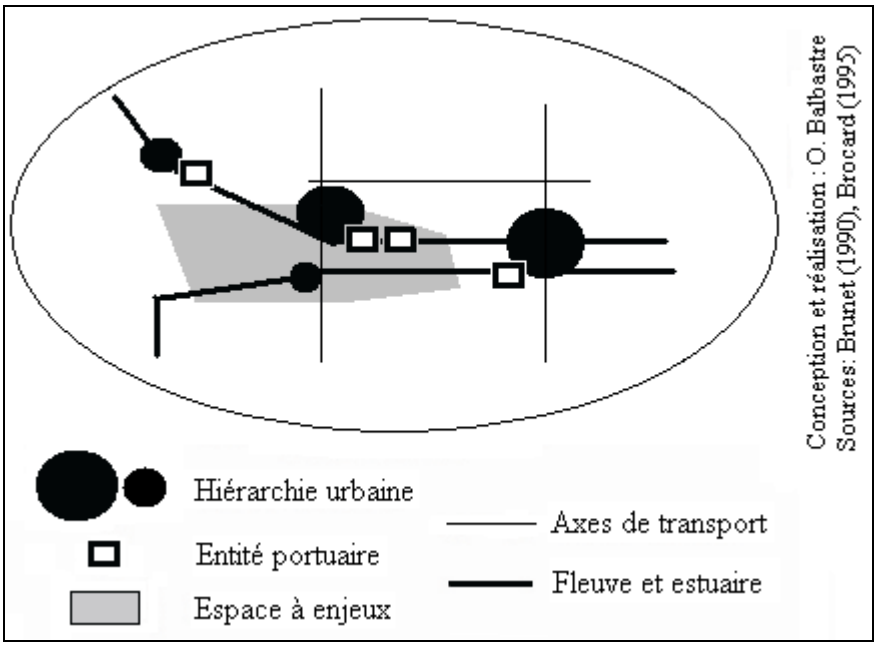


Figure 13 : Le complexe estuarien

une organisation spatiale estuarienne large (figure 13). Pour autant, les deux visions ne sont pas identiques. Ainsi, pour Brunet, la métropole de fond d'estuaire domine l'espace estuarien en aval. Elle crée des avant-ports qui sont limités en fonctionnalités et donc dominés. Brocard relativise la domination de la métropole de fond d'estuaire et divise l'ensemble en deux parties. La première englobe la métropole aux fonctions multiples qui centralisent le réseau de transport et s'affichent en capitale régionale. La seconde partie est construite autour de la ville-port qui organise son territoire entre les deux rives à l'image des ponts les reliant. Dans ce cas, la ville-port n'est plus simplement dépendante. Le mouvement de métropolisation peut réunir ses deux sous-ensembles déterminés au sein du complexe estuaire permettant de prendre en compte tous les paramètres de cet espace à fort enjeu, soumis à des pressions diverses et des implications nombreuses d'acteurs générant des conflits d'intérêts.

2.3.2 : Finisterre, une réalité souvent fantasmée

Sans être opposés aux estuaires, les finisterres ou les espaces marginalisés intègrent également la constitution d'une façade maritime. Cependant, ces « fins de terres » ou « bouts du monde » sont tout aussi recherchés actuellement pour leur quiétude dans un contexte de fuite de l'urbain qu'autrefois par les émotions et les peurs qu'ils déclenchaient chez les individus. Á travers le regard et les mots d'artistes, anciens ou contemporains, le terme finisterre et surtout ses représentations ont été utilisés pour la transcription d'impressions tourmentées, servant de métaphore aux élans artistiques. Quelques finisterres au sein de l'espace atlantique relevés esquisseront ces espaces vécus mieux qu'une définition lapidaire.

Eugenio Montale (1896-1981), poète italien, intitule la première section de son recueil *La Bufera* (La tempête), *Finisterre*. L'analogie entre le chaos de la guerre (recueil rédigé au cours de la Seconde Guerre mondiale) et le tumulte de la rencontre de la mer et de la terre au Cap Finisterre, n'est pas anodine. Jean Gonin précise : « Désormais le « mal du monde » évoqué dans *Ossi di seppia* (E. Montale, 1987) débouche sur le spectacle cauchemardesque de l'horreur répercutée et amplifiée dans une atmosphère de fin du monde, comme le suggère la mention conjointement géographique et symbolique de la région du Finistère (ou, ce qui revient au même, du Cap Finisterre dans la Péninsule ibérique). » (J. Gonin, 1998[22])

[…] L'onda, vuota
Si rompe sulla punta, a Finisterre[23]. (E. Montale, 1966)

L'exemple de la métaphore, figure incontournable usitée dans la littérature, montre ici à quel point le ressenti de ce lieu géographique, le finisterre, peut inspirer. Eugenio Montale nomme ce recueil qu'il décrit comme une « toile de fond d'une guerre cosmique et terrestre, privée de but et de raison » (P. Degott, P. Garrigues, 2006)[24]. La relation entre ce lieu géographique si particulier et les artistes se réfère à un décor, à une ambiance, une atmosphère, aux vagues qui percutent les rochers, à la houle dangereuse, aux brumes et brouillards inquiétants, aux vents balayant, à la végétation rase, etc. Ainsi, Rivas (1999) écrit à propos de la ville de La Corogne « (…) une péninsule, comme installée sur un grand rocher atlantique. C'est peut-être pour cette raison que Picasso, qui y passa deux années de son adolescence, l'appela *« la cité des courants d'air »,* celle dont toutes les portes sont ouvertes aux quatre vents ». Si la Galicia est marquée au fer rouge par son Cap Finisterre, le Portugal en souffre dans sa globalité. Lorsque l'on recherche la caractéristique d'un finisterre pour le Portugal, les mots de Sá-Carneiro (1890-1916) résonnent : « un recoin amer et oublié de l'Europe ». Le pays tout entier se situe au bout de l'Europe ce qui ne l'a pas empêché d'être au final un grand empire. Pour suivre Ana Paula Coutinho Mendes (2007), « il semble indiscutable que le Portugal a été au cours du XVème et du XVIème siècle, non point le bout et la queue de l'Europe, mais le début ou la genèse de sa liaison définitive au Nouveau-Monde ». Le Portugal plus précisément souffre de son enjambement atlantique. José Éduardo Agualusa (1998) évoque une « nation créole », européenne et transatlantique, « de pouvoir et de soumission ». La revue portugaise de géographique traitant de thématiques de géographie physique liées au littoral, *Finisterra*, reliée au centre d'études géographiques de l'Université de Lisboa[25], conforte une certaine vision du Portugal revendiquée et relayée également par le milieu universitaire. Cependant, un changement d'échelle fait basculer la notion de finisterre. Au Portugal, la région littorale est la plus dynamique et ne s'assimile pas véritablement à la notion de finisterre : l'axe entre

[22] citation p.180
[23] […] Le flot vide, se brise sur la pointe, au Finisterre. Poème rédigé entre 1940-1942. E. Montale, 1957, *Su una lettera non scritta, La Bufera el altro*., p.91
[24] citation p. 329
[25] http://www.ceg.ul.pt/finisterra/

Lisboa et Porto est un axe majeur de la Péninsule ibérique. Néanmoins, une zone s'est révélée, à travers un auteur, sans pour autant porter un toponyme l'y assimilant.

Finisterra (C. de Oliveira, 2003) est un ouvrage de l'écrivain et poète portugais Carlos de Oliveira (1921-1981) qui relate les souvenirs de son enfance passée dans le district de Beira Litoral, proche de la ville de Figueira da Foz (région du Centro). Succinctement, l'histoire raconte le dialogue entre l'homme devenu et l'enfant d'antan, une vie normale dont néanmoins certains signes sont annonciateurs d'une dégradation. Or ces signes se trouvent dans l'environnement âpre justement côtoyé. Les dunes instables, le vent, l'érosion, la végétation envahissante, le brouillard et la brume sont des éléments à la fois marquant et qui relaient la menace en la faveur d'une métaphore du paysage. La fantasmagorie de la narration prend le pas sur la rationalité, ce bout de terre devient alors fantasme de toutes les peurs.

« Les gouttes tintent : comment enregistrer ce son ? et le murmure des meubles, que la brume menaçante absorbe jusqu'à vider la maison (intimité tissée des petites rumeurs), sans qu'on sache si elle est capable de l'écraser ? Pas longtemps, il suffit d'ajouter à la brume un second danger, tout aussi obsédant : la boue des gisandras tamponnant ses fondements tout l'hiver. Dehors, le halo protecteur se ravive. Mais je peux me tromper. Ce sont peut-être les nodules de la vitre qui le concentrent. Ou seulement la nuit qui tombe et exacerbe son rayonnement. » (p. 43)

Sur la quatrième de page, l'éditeur invite à la lecture : « La transparence sibylline de son écriture nous laisse entrapercevoir les confins d'une terre où l'imagination et la création sont les racines vivantes d'un sol ameubli, porteur de tous les devenirs possibles ». De la sorte, la rugosité de ces terres et de ces climats de « bouts du monde » nécessiterait l'imagination et la création comme clés de survie. L'auteur a déclaré d'ailleurs qu'il ne pouvait « concevoir une littérature intemporelle en dehors d'un espace géographique, social et linguistique donné » (C. de Oliveira, 1995). En agrandissant le champ littéraire de cet auteur, on se rend compte que la Gândara est le décor de toute son œuvre, un décor qu'il dépeint de façon très rude. La Gândara correspond à la campagne s'étendant entre les villes de Figueira da Foz, au sud, et d'Aveiro, au nord[26], contenue à l'est par la région de Bairrada, terre viticole (AOC existant) plus riche, et enfin limitée à l'ouest par les dunes littorales (Dunas de Quiaios, Dunas de Catanhede). La description de la Gândara, que l'auteur finira par déclamer Finisterre et que retranscrit José Manuel Da Costa Esteves (2008), est pour le moins évocatrice : « un sol sablonneux, sec, stérile, inconsistant, parsemé de petites lagunes marécageuses, de mares, de dunes instables, précaires, qui se font et se défont comme la vie des hommes qui essaient de s'y fixer avec leurs champs de maïs, de pinèdes et de pommes de terre. Les maisons sont isolées, construites avec des matériaux pauvres, insalubres, qui durent le temps de la vie d'un homme. C'est un espace d'isolement, de solitude, de silence, seulement interrompu par le croassement monotone des grenouilles ; un univers de désolation, de pauvreté et de misère, où pullulent la maladie et où la mort rôde à chaque pas »[27]. Si à l'évidence le contexte portugais

[26] http://www.gandarez.com/
[27] citation p. 36

des années 1970 est dépassé, les landes de la Gândara demeurent un finisterre dans l'imaginaire et la littérature. Toutefois, on notera que si l'océan acclimate cet hostile environnement, il n'intègre pas la Gândara mais l'influence. Tout juste, le cordon dunaire comme une frontière indique que, par delà, l'océan apparaît comme une finitude.

Le Royaume-Uni et l'Irlande se parent également du toponyme de finisterre, avec l'emblématique pointe des Cornouailles et son Land's End.

« Le Land's End est un des sites les plus imposants que l'on rencontre sur les côtes d'Angleterre. Là, sur une pierre qu'on montre encore au voyageur, le pieux docteur John Wesley a écrit un hymne ; là aussi Turner, le peintre des horizons désolés, a célébré Dieu sous une autre forme en dessinant ces lignes d'eau, de ciel et de rochers. Le spectacle est en effet religieux et sublime. (…) on n'aperçoit que le morne désert des vagues soulevées au dessus desquelles flotte la toison dispersée des nuages. Il faut un ciel gris à ces perspectives fuyantes de la mer, à cette saisissante mélancolie de l'immensité. Et pourtant le nom de Land's End est un mensonge géographique ; derrière cette pointe de terre qui finit, une autre terre recommence ; on a devant soi l'Amérique. » (A. Esquiros, 1869)

Par une rapide digression, survolons l'œuvre du peintre anglais Turner (1775-1851) qui s'est nourri de beaucoup de voyages et qui s'est inspiré notamment de son séjour en Cornouailles visitée dans sa prime jeunesse. La rencontre entre terre et mer entretiendra le lyrisme emphatique de ses œuvres picturales, « (…) dans une logique épique, où l'homme prend conscience à chaque instant à la fois de sa précarité (face au déchaînement de la nature) et de sa puissance (qui est sensible en tant que résistance et courage) » (F.X. Ajavon, 2001). Turner, comme les poètes et écrivains précédemment cités, puisent en ce lieu géographique de fin du monde, une double lecture personnelle et philosophique (document 1) qui mêlent danger et mort entre tempêtes et déferlantes. Le cadre du Finisterre scénarise le trépas de l'homme devant ses faiblesses contre la grandeur océanique et ses périls avérés.

L'Écosse est une terre de refuge et aussi un finisterre par excellence, avec ses fameuses Hautes-Terres. La description faite par la « voix off » du synopsis d'un sujet d'une émission télévisuelle, intitulé « Écosse, vers le cap de la colère[28] », discourant sur une musique de cornemuses, par dessus des images aériennes sur le port d'Oban, en est presque caricaturale : « (…) raconte tout un pays où la nature et les tempéraments semblent plus forts, plus sauvages, plus extrêmes que partout ailleurs. Alors on va y aller tout doucement, avec des pincettes, on va même commencer par une ville, Oban, dans le Sud, çà devrait bien se passer. (…) ». Le résumé écrit évoque une « lisière du monde humain : l'Écosse à l'état brut[29] ». Dans cette même émission, le Pays de Galles est également croqué (« questions de grands espaces, on ne peut pas dire que les Gallois aient à se plaindre », « il y a bien quelques villes çà et là », « les journées de soleil on ne veut pas laisser passer çà »), illustrant un

[28] Thalassa, émissions diffusées le 10 et 17 juillet 2009, reportages réalisés par Yannick Charles, Coproduction France 3 Thalassa – Gédéon Programme.
[29] http://www.thalassa.france3.fr/index-fr.php?page=emission&id_rubrique=185 (consultée en août 2009).

parcours à la pointe Sud-Ouest, de Tenby à la baie de Cardigan, jusqu'à l'île d'Anglesey[30]. Par ailleurs, un autre reportage nous ramène au Portugal, proche du Cap Saint-Vincent, en racontant la journée de pêcheurs traquant sur les falaises et dans les rochers des pousse-pieds : « Á la pointe de l'Europe, les hommes bravent la violence de l'océan et les abruptes des falaises. (…) ce ne sont que falaises et îlots, un lieu chéri des habitants du coin. (…) sur la côte vincentine, on part donc pêcher comme on part en randonnée »[31]). Ces sujets, dont la présentation peut apparaître caricaturale voire frisant le déterminisme géographique mais qui sied souvent à ce type d'espaces, découvrent d'autres régions auxquelles l'attribution de stigmates de « fins de terre » est réelle : dangerosité de la pêche à pied, zone désertique, peu peuplée, rurale, météo locale difficile, etc. Ils sont à la « lisière », à la « pointe », à l'interface terre/mer, transformant même la pêche en élément de randonnée.

Document 1 : «Pêcheurs en mer» (1796) et «Le château de Tintagel», Cornouailles (1818)

Toujours dans cette même veine, Jeanette Winterson (2006) met en valeur le phare écossais du Cap Wrath, où l'histoire de son roman *Garder la Flamme* se déroule. Quelques scènes décrivent très bien cette « fin de terre » où l'interface mer/terre devient une coupure nette entre la vie sur terre et la mort en mer :

« En quelques secondes elle m'avait dépassée, et je suis restée cramponnée à l'un de nos épineux, un escallonia je crois, un buisson salé, solide devant mer et rafales. J'ai senti ses racines se soulever lentement, comme s'ouvrirait une pierre tombale. J'ai enfoncé d'un coup de pied la pointe de mes chaussures dans la berge sablonneuse, mais n'y ai pas trouvé d'appui. Nous allions tomber toutes deux de la falaise dans un monde d'obscurité. » (p.2).

L'auteur décrit également, Le Tournant, vaste espace des Hautes-Terres à l'orientation littorale latitudinale, bien que fortement entaillée, que le phare du Cap Wrath est censé protéger des assaillants éventuels.

« À l'extrémité nord-ouest de l'Écosse continentale se trouve un endroit sauvage et désert, appelé en gaélique Am Parbh – le Tournant. Ce vers quoi il tourne, ou de quoi il se détourne, reste flou ; et

[30] « Royaume-Uni : Interveilles au Pays de Galles », *ibid*.
[31] « Au péril des falaises », *ibid*

contient peut-être beaucoup de choses, y compris la destinée d'un homme. L'estuaire de Pentland et la Minch s'y rencontrent, et l'on peut voir l'île de Lewis à l'ouest, et les Orcades à l'est. Au nord, seulement l'océan Atlantique. Je dis seulement, mais qu'est-ce que cela signifie ? Beaucoup de choses, peut-être, y compris la destinée d'un homme. » (p.4)

Achevé en 1828, le phare du Cap Wrath n'a pas empêché le déclin du port de pêche raconté par l'auteur, devenu l'image d'un territoire délaissé, abandonné à la rigueur océanique :

« Salines n'était plus depuis longtemps un port de pêche, avec ses bateaux, ses matelots venus à terre chercher du feu, de la nourriture et de la compagnie. Salines était devenue une ville creuse, dépecée de sa vie. Elle avait ses rituels, ses coutumes, son histoire, mais rien de ce qui restait n'était plus vivant. »

La description lugubre faite par l'auteur correspond à la réalité et à la conception d'une représentation d'un finisterre, celle d'une région en déclin démographique, incapable d'attirer de nouvelles populations et de retenir sa jeunesse, frappée par la déchéance de la pêche et figée dans ses coutumes, risquant de s'enfermer dans un processus de « folklorisation et d'acculturation » (B. Debarbieux, 2001). Le finisterre concorde dans ce cas avec le concept de périphérie dans sa forme extrême de dépendances voire d'oublis vis-à-vis des centres lointains. Enfin, renouant avec l'image de l'océan inquiétant et sournois, l'auteur conclut son premier chapitre par deux phrases sibyllines qui renvoient aux doutes de l'Homme face à son devenir obscur, l'Atlantique acheminant l'image du trouble et du chaos intérieurs : « Il y avait deux Atlantiques ; l'un devant le phare, l'autre en moi-même. Aucune chaîne de lumières ne tenait lieu de guide dans le mien. » (p.7)

Á nouveau, ces quelques phrases éclairent le finisterre comme espace dangereux, austère et source de paraboles littéraires. Seulement, au delà du lyrisme suscité et représenté par la rencontre de l'homme et de ses finisterres, le « mensonge géographique » d'Esquiros s'avère judicieux. L'Atlantique est surtout un fleuve Océan (*Okeanos*). Il réunit deux rives et non le néant. Il a généré de multiples relations avec d'une part les liens historiques au sein de l'espace atlantique (le monde celtique). D'autre part, il a permis la communication entre les deux rives du fleuve Océan, d'Irlande (notamment avec les îles Blasket, au large de la péninsule de Dingal[32], tout comme la péninsule de Mizen Head, ancien lieu d'important mouillage au départ des Antilles où s'érige le fameux phare de Fasnet) ou de Bretagne (entre autres vers le Québec) vers l'Amérique du Nord, du Portugal ou de Galicia vers l'Amérique du Sud (Rivas (*ibid*) n'hésitant pas à déclarer que Buenos Aeres ou La Havane sont les deux plus grandes villes galiciennes), sans oublier les exils vers des continents plus lointains encore. Malgré cet exode massif, les « bouts de terre » sont également le limon d'une tradition culturelle protégée bien qu'assaillie (la langue Celte ou le Cornique (langue des Cornouailles), la musique, la littérature, etc.) et la mer, par la vie développée sur les bateaux de pêche notamment, aura été finalement un repère, une enclave et un prolongement de cette terre,

[32] Thalassa, 2009, *L'archipel oublié*, reportage de Herlé Jouon et Jean-Christophe Chénon, diffusée sur France 3 le 17-07.

souvent malmenée par l'assimilation venues d'autres cultures (jadis Saxes, Normands, etc.). Les îles, séparées du continent par des bras de mer plus ou moins larges, illustrent ces refuges (l'île de Tory citadelle du gaélique, l'île de Sein où « on croisera encore quelques femmes portant le "jibilinenn", coiffe noire de deuil adoptée en 1886 lors de la dernière épidémie de choléra[33] », etc.). Ce sont bien à partir de ces foyers que tentent de renaître ces cultures qui, par éloignement, en sont demeurés bastions. Á cela s'ajoute un regain de tropisme car ces espaces sont prisés par les touristes en quête de dépaysement, de solitude, de pèlerinage, d'excursion, de naturalité. Approcher le front de terre butant contre l'immensité océanique, si possible avec le temps en furie, bravant le danger afin de ressentir l'originelle sensation de ce genre de lieux, figer la scène par quelques clichés et se sentir usé par les vents, la pluie et le bruit des vagues heurtant les rochers ou les falaises, restent exaltants. Mélange de fascination et de fantasmes, les finisterres puisent leurs représentations dans l'imaginaire des havres sauvages contrastant le monde urbain rutilant, quotidien et routinier.

Plus conceptuellement parlant, le concept de finisterre se rapproche de celui d'œcoumène, soit le monde connu, habité mais surtout l'espace humanisé (A. Berque, 2000). Par ailleurs, la nuit urbaine « est longtemps restée une inconnue, un « *finisterre* » contre lequel sont venues buter les ambitions des hommes, un espace temps en friche qui suscite aujourd'hui quelques appétits » (L. Gwiazdzinski, 2000). L'œcoumène se change alors en écoumène pour mieux englober le monde comme perception, humanité et façon d'habiter. Or, la mer, notamment à travers l'exemple de la cartographie, a longtemps été *Terra-Incognita* en quelque sorte, vaste zone bleutée ignorée ou plus exactement inexplorée voire inexploitée encore de nos jours (les fonds marins sont les rares espaces à résister à la connaissance de l'homme sur cette planète). Les littoraux deviennent des lignes de démarcation où les hommes s'agglutinent. Ils deviennent alors espaces d'affrontements « entre les éléments et les peuplements qui ont réduit cet entre-deux à l'état d'un espace toujours plus étroit, convoité et exploité » (J.-R. Vanney, 2002).

Si les finisterres sont des marges (figure 14), catalyseurs passés et contemporains de représentations, les estuaires sont des réceptacles de densité humaine et territoires d'activités diverses. Les littoraux alternent donc entre estuaires et finisterres, pleins et vides, centres et marges, tout en étant l'objet de sollicitations anthropiques fortes. Souvent, ce sont les mers bordières, à la fois atouts et inconvénients, qui sont impactées par les représentations qu'elles suscitent, par la vie économique qu'elle génère, par l'environnement contextuel qu'elles affirment, par les loisirs qu'elles rendent possibles. La question de la mer côtière, objet de la thèse de Brice Trouillet (2004), nuance donc cet effet de vide lorsque « la terre finit ». Déjà André Vigarié (1995) avait établi le concept de « maritimisation » à propos de l'économie

[33] http://www.pennarbed.fr/sein.php

Figure 14 : Quelques Finisterres atlantiques

mondiale qui s'est positionnée le plus souvent sur les littoraux de tous les continents mais aussi le concept de « marinisation », définissant l'exploitation des ressources maritimes. La mondialisation a conforté le mouvement de centralisation de ces anciennes marges (J.-P. Corlay, 1998). Brice Trouillet (*ibid*) définit les mers côtières comme des espaces marins « dans lesquels le processus de socialisation se montre à la fois le plus soutenu et le plus abouti ». Il mesure le processus de socialisation des espaces marin côtiers à travers les contraintes naturelles, réglementaires, biologiques, écologiques, etc. Avec son lot d'enjeux, la mer côtière devient un territoire :

« La « mer côtière » doit être approchée comme une notion fondée sur les rapports entre espace et société : la « mer côtière » est un ensemble composé d'espaces marins globalement situés dans une

frange côtière (pour différentes raisons d'ordre technique, juridique, éco-géographique) qui sont au stade le plus avancé de la dynamique de socialisation, c'est-à-dire en cours de territorialisation. À l'image de la notion de marche composée « d'espaces tenus mais non encore incorporés » (Brunet et al., 1993), la « mer côtière » doit s'étudier en tant que structure (territoriale) et sous l'angle des dynamiques (de construction). » (B. Trouillet, *ibid*).

Les mers bordières sont en quelque sorte des prolongements territoriaux ce qui questionne la composition d'une façade maritime, à la fois, terrestre et maritime, littéralement un espace terraqué (J.-P. Renard, 2003). Estuaires, finisterres ou mers bordières incorporent une épaisseur aux villes-ports et aux ports pour mieux les relier, les connecter mais aussi développer une concurrence sur des espaces à enjeux tant maritimes que d'arrière-pays.

2.3.3 : Du triptyque portuaire aux réseaux maritimes

Le modèle classique d'une façade maritime et d'une région portuaire est façonné par le triptyque élaboré par Vigarié (1979) : un arrière-pays terrestre desservi, un avant-pays maritime parcouru et un espace portuaire qui fait le lien entre les deux premiers espaces. L'arrière-pays (figure 15) correspond à l'aire de desserte portuaire, où se situent les clients du port (aire de chalandise). Son extension est variable et subit la présence ou non d'infrastructures de transports conséquentes, à la concurrence des ports voisins, à la spécialisation des produits acheminés, etc. La façade atlantique européenne souffre d'un arrière-pays traversé par la « diagonale du vide » (faible densité de population, infrastructures moins performantes, reliefs montagneux, etc.). L'aire de l'hinterland évolue selon la marchandise transportée. L'espace portuaire réalise son rôle d'interface, générant une certaine centralité. Celle-ci dépend de la position au sein du système portuaire. L'avant pays-maritime coïncide avec les trajectoires et les trajets, les « sillons et les sillages » (J. Guillaume, 2008), laissés par les navires. Ce sont les routes maritimes qui fondent cet avant-pays maritime. Or, pour capter les routes maritimes vers eux, et donc étoffer leur avant-pays, les ports doivent être attractifs. Les stratégies portuaires autant que les politiques maritimes nationales sont des éléments indissociables de l'avant-pays maritime.

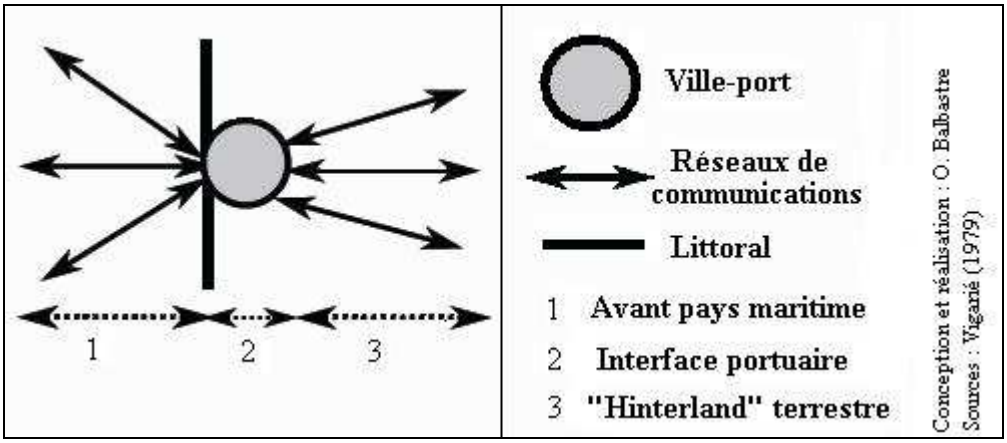


Figure 15 : Triptyque d'une région portuaire

Le terme d'hinterland est décrié comme « un mot allemand signifiant exactement arrière-pays, et donc inutile en français » (R. Brunet et *al.*, 1994). Il appartient dans un premier temps au champ lexical des juristes avant de passer dans la géographie colonialiste de la fin du XIXème siècle. Les synonymes apparaissent nombreux : sphère d'influence, zone d'influence, zone de pénétration, sphère d'actions, sphère d'intérêts. Le contexte évoluera pour considérer l'interaction économique entre un port et son arrière-pays. Pour Nordman (1997), l'hinterland est « à la fois une frontière, voire le contraire d'une frontière, en voie de constitution et une région sans calibre, indécise, qui grandit de cette indécision même. Il n'est exactement ni une catégorie de l'espace ni une catégorie du territoire. Ou, mieux, par sa genèse, il est un hybride, en ce qu'il retient du territoire le fait de l'appropriation (…) et éventuellement une assignation toponymique – en quelque sorte différée puisque l'hinterland n'est que l'hinterland d'un pays ou d'une ville -, mais que, de l'espace, il retient des possibilités, jadis si redoutables, d'extension et de fluctuations indéfinies ». Ainsi, caractéristique d'une région portuaire, l'hinterland varie selon la focale d'observations. Néanmoins, il est une indication du poids du port dans un réseau concurrentiel plus vaste.

L'avant-pays maritime se définit selon deux logiques, celle de la position d'un port au sein du réseau de transport maritime et celle de l'économie maritime. Il existe trois grandes routes maritimes mondiales (celle du Pacifique, entre Extrême-Orient et la côte Ouest de l'Amérique du Nord ; celle de Méditerranée et de l'Océan Indien, entre Europe et Asie ; celle de l'Atlantique Nord, entre la façade ouest de l'Europe et la côte est de l'Amérique du Nord) et les ports se positionnent plus ou moins sur ses routes. Le désavantage de la façade maritime de l'espace atlantique est la centralisation des flux maritimes sur la Rangée Nord, qui maintient les ports de l'espace atlantique à l'écart. Cela influe fortement sur le choix de l'armateur, qui pour des coûts de rentabilité choisira les ports les mieux accessibles et les mieux desservis pour transporter ses marchandises. Ainsi, le port du Havre premier touché (et dernier touché également lors des départs) possède une rente de situation fort positive. Mais le réseau de transport maritime demeure un vaste système où le moindre changement peut avoir une influence sur d'autres éléments en place. Après avoir rationalisé les dessertes et s'être groupés en *consortia* (1960-1990), les armateurs s'allient ou fusionnent dans des méga-alliances, élaborant de véritables stratégies mondiales empruntant les trois axes majeurs ou se reportant sur une unique route maritime circumterrestre par les détroits de Malacca et de Gibraltar et les canaux transocéaniques de Suez et de Panama. Dans des soucis de rentabilité exacerbée, les armateurs délaissent les grands ports qui ne se situent pas sur cette route. L'Europe souffre alors de sa géographie torturée et péninsulaire au contraire de l'Amérique du Nord ou de l'Asie. Les armateurs poussent à la création de ports qui s'inscrivent directement sur la route, sans détours (Algeciras à Gibraltar, Gioia Tauro en Italie du Sud, Marsaxlokk à Malte). Si les ports de la Rangée Nord peuvent s'appuyer sur les liens historiques bicontinentaux pour continuer de subsister, on ne voit pas dans cette logique économique des armateurs comment les ports de l'espace atlantique européen pourraient

émerger. Ainsi, l'organisation des transferts de conteneurs des navires mères aux navires navettes ou aux navires ravitailleurs (*feeders*) se fait dans ces ports de transbordement. Ainsi, la capacité à nouer des lignes régulières avec d'autres ports du réseau mondial détermine la position dudit port au sein du système. Celle des ports de l'espace atlantique européen apparaît sans aucun doute fragilisée sans une intervention politique européenne ou une mobilisation des acteurs concernés en la matière forte.

L'espace portuaire doit aussi son positionnement à l'échelle mondiale ou européenne grâce à son potentiel. Celui-ci se mesure à travers les infrastructures et les équipements. Il ne faut également pas omettre la question des prestations de services proposés, de la potentialité d'extension future du port ou, encore, de la configuration géophysique de l'accès à la mer. Beaucoup de paramètres dépendent de la volonté des acteurs, notamment des acteurs politiques. En France, la politique maritime au niveau national s'avère peu ambitieuse, appuyant alors le questionnement ou l'affirmation d'un article du Monde[34], « Réveiller les ambitions maritimes ». Les acteurs de l'espace atlantique ont d'ailleurs cerné cette « apathie » et voulu, avec la CRPM, ranimer les consciences même si un rapport de la Cour des Comptes (1999) stigmatise « l'absence de politique portuaire nationale » (p. 32) et « l'absence de politique globale de transports » (p. 41). Lasserre (2003) interroge alors les représentations des Français : « Les Français auraient-ils du mal à se projeter hors de l'Hexagone ? ». Ils dénoncent la réalité mythique de cette figure géométrique qui génère une « représentation dichotomique de l'espace [qui] assimile les façades maritimes aux frontières continentales : toutes sont des fins au delà desquelles on ne se sent pas chez nous (..) ». Á l'inverse, les autres pays européens, notamment ceux intégrant la dorsale européenne, n'ont jamais eu de scrupules à établir un arrière-pays hors de leurs frontières.

Par ces propos, l'espace portuaire doit combiner avec un système mondial d'avant-pays maritime, un hinterland mouvant et concurrencé, et une volonté politique locale et nationale, prenant en compte et dépassant les représentations parfois surannées. Néanmoins, le rôle des opérateurs maritimes n'est pas anodin dans l'organisation des réseaux et donc des centralités sur une façade maritime. L'augmentation du trafic et les problèmes de congestion, l'émergence de nouveaux ports issus des pays émergents, les évolutions technologiques ou les futures contraintes environnementales obligent les ports à investir dans de nouvelles infrastructures sous peine de se voir délester de son activité et les armateurs à ne pas jeter leur dévolu sur un unique port d'une façade maritime. Outre le positionnement sur les grands axes maritimes, le choix de la localisation de ses activités d'un opérateur est déterminé en grande partie par les écarts au niveau des infrastructures (terminaux, quais, réseaux de transports, etc.). Si l'opérateur est important, le trafic et l'activité du port choisi s'en trouvent modifiées. Il prend de l'ampleur et attire à lui d'autres investisseurs. Il agit donc sur l'ensemble du

[34] F. Grosrichard, 2002, « Réveiller les ambitions maritimes », Le Monde, 4 avril 2002, p.19.

triptyque portuaire d'une région sans occulter l'arrière-pays. Pour exemple, le premier opérateur mondial dans le secteur du transport maritime, Mærsk, participe de l'exposé d'une redistribution des rôles des ports sur une façade maritime. En favorisant la construction de portes-conteneurs d'une capacité de 15 000 EVP[35], l'opérateur réalise une économie d'échelle, réduisant forcément le nombre de ports qu'il desservait. Ces navires à forte capacité réorganisent le réseau portuaire d'une façade maritime touchée, en valorisant les hubs maritimes à partir desquels des lignes de feeders se déploient (« *hub and spokes* »).
Pour l'espace atlantique, l'incidence d'une telle stratégie de la part de Mærsk concerne le hub d'Algeciras, pour lequel il possède la quasi-majorité des activités. Il est en effet plus simple pour Mærsk d'investir initialement sur un port secondaire afin d'avoir un meilleur contrôle des coûts et des infrastructures plutôt que sur un port principal, soumis à la concurrence d'autres opérateurs, à une forte présence de l'autorité autonome portuaire ou encore au poids des manutentionnaires en place (A. Frémont, 2008). Néanmoins, la corrélation entre création d'un hub de transbordement *ex-nihilo* et développement économique local n'est pas assurée (H. Bakis, 1993 ; H.A. Van Klink et *al*., 1998) alors que dans certains pays, en Asie notamment, les hubs sont incorporés à la ville ou amenés à devenir des villes. Ducruet (*ibid*) met en garde également contre le lien entre hubs et métropole d'intérieur donc les flux d'échanges pourraient éviter et contourner les villes portuaires, traditionnellement lieux d'interfaces entre ces métropoles et l'exportation de marchandises (figure 16) : « Les villes-ports ont donc un double enjeu de résistance à la fuite des services vers les métropoles intérieures, d'une part, et à la fuite des équipements portuaires et logistiques vers des hubs isolés, d'autre part. ».

L'organisation d'une façade maritime s'érige en autant de configurations spatiales possibles que de façades maritimes existantes. Tantôt décrié comme fin de terre, tantôt visée d'un tropisme intense, le littoral est à la fois refuge et nœuds, portes d'entrées et points d'exode. La mondialisation et la globalisation des échanges ont modifié le système maritime mondial offert aux grands opérateurs qui, dans un souci de rentabilité marchand, décident en partie de l'attractivité des ports. La poussée actuelle de ce modèle atteint la volonté d'une route circumterrestre sur lequel sont disposés des hubs de transbordement qui font fi du triptyque portuaire. Aussi volatils que puissants, les investissements des armateurs entretiennent une concurrence féroce. Celle-ci se répercute sur les hinterlands portuaires nécessitant une action politique portuaire globale et coordonnée. Les acteurs de l'espace atlantique européen se sont saisis depuis le départ de ces problématiques (cabotage, sécurité maritime, autoroute des mers, etc.). L'avenir de leur projet passe par cette action de lobbying en faveur d'une politique maritime européenne.

[35] EVP=Équivalent Vingt Pieds. Unité de mesure du transport par conteneurs, correspondant à un conteneur standard de 28/8/8,5 pieds (soit environ 36 mètres cubes).

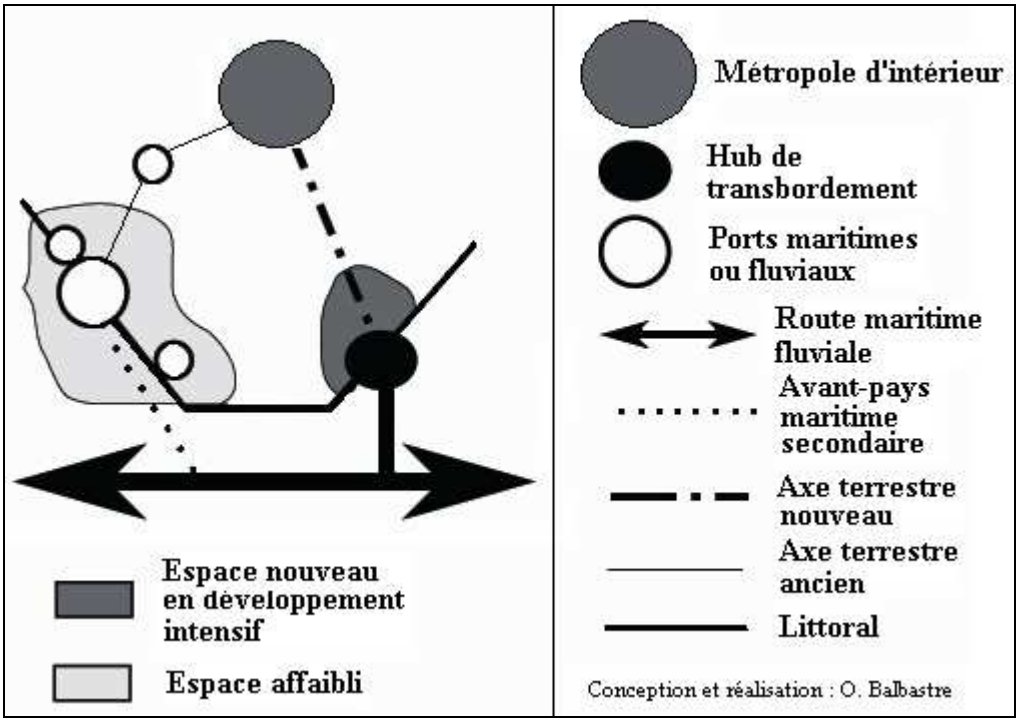


Figure 16 : Organisation spatiale d'une façade maritime après création d'un hub de transbordement

Les « pays maritimes » constituent pour Yves Lebahy (2001) « un superbe moyen de gérer ce territoire complexe en l'abordant dans sa globalité ». Le géographe invoque même la possibilité pour la façade maritime atlantique de se construire autour du couple ville-port/pays maritime. Le pays, « produit de l'interaction des flux et des lieux, produit du territoire-étendue et du territoire-réseau à l'articulation entre le local et le global » (F. Gourlay, 2001), tend à représenter une homogénéité tant géographique, qu'économique, politique ou culturelle. Sur cette façade maritime, la « ville-pays » (J. Beauchard, 1996), ville centrale, au sens dynamique du terme, est une ville-port. Elle est l'objet géopolitique issu de l'ensemble « des réseaux de toute nature tissés à tous les niveaux qui a forgé une identité de pays et qui permet aujourd'hui de créer une dynamique endogène » (G. Baudelle, 1998). L'espace-projet atlantique, à travers sa façade maritime composée en grande partie par ces « pays maritimes » à la fois hétérogènes mais soumis à des problématiques communes, développe une stratégie territoriale et « la mer revient involontairement au centre des préoccupations d'aménagement » (Y. Lebahy, *ibid*). Cependant, laissées en dehors du système maritime mondial, ces villes-ports, ces estuaires, ces pays maritimes doivent favoriser l'émergence de synergie et de coopération ce qui implique une prise de conscience et une intentionnalité des acteurs concernés. L'outil de formation socio-spatiale doit nous permettre d'en mesurer les avancées et les interrelations.

Chapitre 3 : Éléments théoriques et contextuels

L'objectif de ce travail consiste à tenter d'évaluer le degré de territorialité de l'Espace atlantique. La complexité à définir les différents concepts précédents oblige à conserver une certaine modestie dans l'entreprise à effectuer. Identifier un territoire n'est pas chose aisée, il faut donc se munir d'outils les plus adéquats possibles sans omettre une part ou une autre de l'entité du territoire. Il est nécessaire aussi de s'appuyer sur tout un recueil disciplinaire à l'intérieur de la géographie et de son épistémologie. Cette partie décrira ensuite la méthode initiée par Di Méo (1991) : la formation socio-spatiale. Cet outil sera employé par la suite pour parfaire la vision de l'Espace atlantique en tant que territoire réel, idéel ou inexistant.

3.1 : La formation socio-spatiale

3.1.1 : Formation socio-spatiale : les fondements théoriques

Les géographes, longtemps étrangers à toute forme de théorisation venue d'autres sciences, ont depuis quelques décennies franchi la frontière qui les séparait des autres disciplines. Écoutant plus facilement les théories variées, scientifiques ou philosophiques, la géographie s'est à son tour évertuée à construire des modèles d'interprétation de l'espace géographique. Deux voies ont inspiré Di Méo dans son analyse territoriale et dans l'élaboration de son outil de la formation socio-spatiale : celle empruntant concepts et théories de la géographie sociale, l'autre employant ceux de la géographie économique. Issue de la géographie sociale, la méthode hypothético-déductive, privilégiée ici, s'est construite sur trois *corpus* théoriques : les démarches « structuralo-dialectique »[36] (P. Claval, 1998), du structuralisme génétique et de l'humanisme phénoménologique. Le crédit accordé à la pensée dialectique provient de quatre principes méthodologiques :

- l'intégration du temps fléché dans les modèles territoriaux ;
- l'utilisation de l'action humaine comme départ de toute réflexion ;
- le rôle moteur voué aux rapports sociaux d'exploitation (économique) et de domination (politique) ;
- l'emploi d'une « critique logique » (H. Marcuse, 1968) révélant des significations cachées par le « sens commun ».

Tous ces principes renvoient à la définition avancée du territoire, tenant compte de l'historicité du territoire, des rapports sociaux primant, sans oublier les volets économiques et politiques d'un territoire, le dernier principe permettant de ne pas tomber dans des travers d'affirmation fondées sur le « sens commun », souvent subjectif et biaisant les interprétations.

[36] citation : p. 414-415

En cherchant avant tout à argumenter sur « la dialectique en tant que procédure d'investigation d'une pensée complexe [qui] permet de proposer une lecture intelligible et non réductrice de l'articulation des spatialités et des temporalités » (P. Buléon, 2002), Pascal Buléon note que l'apport de la dialectique s'avère précieux dans l'étude des relations Espace/Société. Elle permet de « rendre compte de l'interaction et de la contradiction comme productrice d'une nouvelle situation », c'est le triptyque thèse/antithèse/synthèse. Enfin, il précise que la dialectique offre un regard sur le mouvement provenant justement de l'interaction et de la contradiction. On peut ajouter la rétroaction, la composition ou encore l'itération. Le territoire où le jeu de lutte d'influence entre les acteurs concernés ainsi que les mouvements de toute sorte créés peut donc trouver une entrée par cette méthode dialectique.
Concernant le territoire, la dialectique repose surtout sur deux formes de rapports réciproques. Le premier type de rapport s'instaure entre l'idéel et le matériel. Il s'agit des « déterminations et des relations de causalité qui s'exercent entre infrastructure géo-économique des espaces sociaux (leur substrat matériel) et leur superstructure idéologique et politique (…) La prise en compte de la dimension idéelle des phénomènes géographiques participe aussi du refus de réduire l'espace à une réalité purement objective. Elle conduit à porter une attention grandissante aux espaces perçus, représentés, vécus » (G. Di Méo, 1998). Le second type de rapports dialectiques retient le dépassement des formes apparentes de certains faits, en quelque sorte de tirer le maximum d'informations entre deux thèses opposées en théorie mais permettant d'explorer l'objet concerné sous des angles différents. Di Méo émet cependant deux réserves, une vision trop économiste des recompositions des territoires et une prise en compte de situations qualifiées d'objectives alors que le vécu et les représentations des phénomènes par les individus jouent sensiblement un rôle dans la production du territoire. Au-delà de l'étude de sa forme, comprendre une structure territoriale, c'est comprendre les processus en cours et donc les dialectiques en jeu.

Le structuralisme repose sur un paradigme : des schèmes ancrés dans l'esprit humain imposent des formes à un contenu. Inspiré du modèle linguistique construit par Ferdinand de Saussure (1972) qui propose d'appréhender toute langue comme un *système* dans lequel chacun des éléments n'est définissable que par les relations d'équivalence ou d'opposition qu'il entretient avec les autres, le structuralisme cherche à expliquer un phénomène à travers sa position au sein du système, c'est-à-dire selon les lois régissant ce système (association, dissociation, etc.). Plus tard, le terme de système sera remplacé par celui de structures. Une structure est « un système de transformations, qui comporte des lois en tant que système (…) et qui se conserve ou s'enrichit par le jeu même de ces transformations » (J. Piaget, 1968). Piaget poursuit en considérant que le « structuralisme opératoire » prend pour éléments essentiels d'intérêt non un élément, non un tout globalisant, mais les « relations entre les éléments (…) procédés et processus et de composition ». La structure n'est donc pas une « forme statique quelconque » mais bien un « système de transformations » qui s'autorégule,

c'est-à-dire qui développe un certain conservatisme et une fermeture. Les éléments créés demeurent au sein de la structure et ne peuvent en aucun cas en sortir. Á leur tour ils agissent au sein du système en place permettant même l'apparition de sous-structures au cœur de la structure principale. Claude Lévi-Strauss (1996) a montré que les espaces, tout comme l'univers idéologique (religion, culture, mythe), sont structurés « par ces systèmes de schèmes conceptuels ». L'homme, être social, communiquant, devient un objet de science dont il faut déceler les « structures inconscientes ». Di Méo précise les apports du structuralisme à son essai méthodologique : « les rapports, les pratiques, les représentations et les enjeux tant sociaux que spatiaux qui en font la matière vivante se caractérisent aussi par la manifestation de réalités et de valeurs universelles, assimilables à d'immuables structures. Il s'agit là de traits tout à fait essentiels pour la compréhension, y compris par la phénoménologie de la perception, des faits géographiques. Ces réalités, universelles et intemporelles, sont celles de la domination, de l'exploitation et de l'hégémonie dont usent aux dépens des autres, à toutes les échelles, les sociétés ou les individus armés de la puissance et du pouvoir qu'elle confère. Ces valeurs universelles, ce sont celles de la justice, de la liberté et de la raison, de la tolérance et du respect d'autrui, de l'aspiration commune au bien-être, tant physique que moral, à la santé, à la solidarité, etc. » (G. Di Méo, 2008).

Pourtant, cette démarche structuraliste employée à l'excès débouche sur une stricte objectivité de la réalité comme si l'individu et une société n'avaient aucune emprise possible sur son devenir, postulat que le rôle essentiel des représentations met à défaut. Ainsi Jean Piaget pense qu'il « n'existe pas de structure sans une construction, ou abstraite ou génétique » (*ibid*). Pierre Bourdieu (1979, 1980) ouvre des horizons méthodologiques mieux axés. Il ne considère l'Homme ni comme un objet inerte, ni comme un sujet pur échappant aux lois sociales. Il reproche au structuralisme de faire des hommes, c'est-à-dire des acteurs, « simples épiphénomènes de la structure ». Bourdieu (1987) élabore un structuralisme génétique : « l'analyse des différents champs est inséparable de l'analyse de la genèse au sein des individus biologiques des structures mentales qui sont pour une part le produit de l'incorporation des structures sociales et de l'analyse de la genèse de ces structures sociales elles mêmes : l'espace social, et les groupes qui s'y distribuent, sont le produit de luttes historiques dans lesquelles les agents s'engagent en fonction de leur position dans l'espace social et des structures mentales à travers lesquelles ils appréhendent cet espace » (p. 24). Autrement dit, il admet que nous puissions reproduire la structure sociale dont nous sommes issus tout en introduisant le fait que certains agents puissent orienter et changer leur trajectoire dans un champ (économique, culturel, artistique, sportif, religieux, etc.), espace social de position ne cantonnant pas ainsi les conflits au seul niveau des luttes sociales propres au courant marxiste. Pour lui, il existe une dialectique entre les structures sociales qui conditionnent les structures de la subjectivité, elles-mêmes s'autonomisant, créant ainsi la variété, et agissant par rétroaction sur les structures sociales (G. Di Méo, 1996). Ces structures ne sont pas

immuables et évoluent dans l'espace et dans le temps. Comme Piaget qui a « mis en lumière (...) les opérations de l'intelligence dont résultent les représentations du monde », Bourdieu instaure des ponts entre structuralisme et constructivisme que Besnier (2005) désigne comme « la théorie issue de Kant selon laquelle la connaissance des phénomènes résulte d'une construction effectuée par le sujet ». En géographie, le courant constructiviste que l'on met volontiers en opposition avec le courant réaliste se développe dans les années 1990 autour du concept de territoire (genèse territoriale, jeux des acteurs, etc.) et notre travail s'y insère.

Un problème majeur persiste pourtant au regard de ces deux méthodes : la société et l'Homme restent sujet et objet. L'humanisme phénoménologique permet de se pencher sur cet obstacle. Pour ce courant de pensée, le monde vécu s'inscrit dans la conscience humaine dont il forme une sorte d'extension (E. Husserl, 1971). Comme pour le constructivisme phénoménologique de Schütz (1987), objet d'études et observateurs ne peuvent se distancier : « les objets de pensée construits par les chercheurs en sciences sociales se fondent sur les objets de pensée construits par la pensée courante de l'homme menant sa vie quotidienne parmi ses semblables et s'y référant. Ainsi, les constructions utilisées par les chercheurs en sciences sociales sont, pour ainsi dire, des constructions au deuxième degré, notamment des constructions de constructions édifiées par les acteurs sur la scène sociale dont l'homme de science observe le comportement et essaie de l'expliquer tout en respectant les règles de procédure de sa science » (P. Corcuff, 1995)[37]. Le constructivisme phénoménologique découle des individus et de leurs interactions se détachant ainsi du constructivisme structuraliste dont les référents sont les structures sociales (R. Wittorski, 2007)[38]. La phénoménologie propose de repérer, après avoir éliminé les caractères superflus de l'objet d'étude, l'invariant existant, c'est-à-dire l'essence de la chose ou de l'espace vécu. Il s'agit de localiser au préalable le sens signifié par le sujet et le sens révélé par les choses, les objets signifiants, pour permettre une meilleure objectivité dans les réponses à tenir (G. Di Méo, *ibid*). Jean-Marie Vaysse (2005) éclaire les charpentes de cette méthode. Un phénomène est « ce qui se montre en lui-même » et la phénoménologie « consiste à faire voir à partir de lui-même ce qui se montre tel qu'il se montre à partir de lui même ». Ce que révèle la phénoménologie est « ce qui, de prime abord et le plus souvent, ne se montre justement pas, ce qui, par rapport à ce qui se montre de prime abord et le plus souvent, est en retrait, mais qui en même temps appartient essentiellement, en lui procurant sens et fondement, à ce qui se montre de prime abord et le plus souvent » (M. Heidegger, 1985)[39]. Cette entité est l'essence, soit l'invariant d'un être ou d'un phénomène malgré les modifications perpétrées par des accidents. L'apport principal pour la géographie se porte « sur l'appréhension et la conception de la relation de l'homme à son espace » (A.-F. Hoyaux, 2009). La phénoménologie et le courant humaniste en géographie se sont développés

[37] Citation p.57
[38] Citation p.65
[39] Citation p.34-35

en réaction au contexte épistémologique des années 1960 et 1970 fondé par le positivisme des modèles quantitatifs et la géographie marxiste, observant l'espace à travers la focale trop spécifique des luttes de classes et des luttes sociales. Si le structuralisme génétique concède le fait que l'homme soit confronté à la force de l'inertie des champs sociaux, la phénoménologie réintroduit la liberté de choix d'un individu. En géographie, elle apporte une rigueur qui « réfère à la fidélité à l'essence profonde de la condition humaine, autrement dit à l'expérience vécue de l'homme en tant qu'être-au-monde, être-en-situation ; on pourrait traduire par l'être dans son apport au monde. » (C. Morissonneau, D. Sirois, 1985). Pour les auteurs, « il apparaît que la phénoménologie, en géographie, servira [de façon primordiale] à aborder d'une façon plus sensible les hommes et les choses ». Ainsi, la sensibilité ou la perception d'un individu peuvent arriver à modifier même subtilement la structure établie. Il sera donc fondamental « pour comprendre les fondements de la construction territoriale de coupler la sélection «*de» l'acte perceptif* (conditionné par les représentations) et la configuration «*par» l'acte d'imagination* (conditionnant une présentification). Ce sont à partir de ces deux actes (autant par la projection elle-même que par les significations que l'être lui donne), celui de perception et celui d'imagination, que l'être-là qui est au-monde prend *chair*. En prenant chair, l'être-là produit en fait les signes distinctifs, pour lui-même et pour les autres, de sa construction territoriale. Celle-ci *re*-configure à tout instant le monde de l'habitant et transforme peu ou prou ses territorialités, c'est-à-dire ses manières d'être, de faire, de penser, d'interpréter ce monde. » (A.-F. Hoyaux, 2002). Dans sa thèse, André-Frédéric Hoyaux se soumet à deux objectifs, celui de montrer la dialectique de « mise à proximité *versus* mise à distance du monde (spatial et social) » et celui de « montrer que cette construction ne découle pas uniquement d'influx provenant du contexte environnemental ou d'habitus socio-spatiaux et/ou culturels, mais aussi de l'intentionnalité de chaque habitant. » (A.-F. Hoyaux, 2000). L'acteur, l'agent, le citoyen ou plus simplement l'individu sont autant de portes d'entrées de l'espace et donc du territoire dont les rencontres fortuites, les regrets ou encore les lubies sont autant d'éléments de l'intentionnalité qui agissent dans une dialectique sur sa territorialité. Mais l'entrée spatiale pour comprendre les acteurs du territoire perdure à travers les perceptions et les représentations qu'il entraîne et dont l'impact est difficilement mesurable mais pourtant subtil et indéniable.

La territorialité et la maritimité, axes majeurs de notre travail, trouvent donc leurs fondations dans les représentations et les imaginaires tant individuelles que collectives. Mais l'apport de la phénoménologie doit servir à mettre en garde le géographe contre deux oublis. Celui-ci d'une part, en étudiant les discours et les représentations socio-spatiales, « ne trouve jamais que le reflet de ce que la personne qu'il appréhende veut bien lui montrer, et d'autre part que la découverte qu'il tente d'exprimer n'est que le reflet de l'interprétation qu'il fait de ce qu'il cherche par le biais de ce qu'il est en partie lui-même. » (A.F. Hoyaux, 2009)[40].

[40] citation p. 4

La géographie sociale, bien que tautologie pour certains (J. Lévy et M. Lussault, 2003) étant donné que toute géographie est sociale, a su s'emparer durant les différentes matrices temporelles épistémologiques des avancées des courants des sciences sociales. Elle a puisé dans les hypothèses sur la dialectique idéel/réel, sur le rôle des représentations et de l'action sociale, sur la construction territoriale et sur des outils regroupant les schèmes structurels et d'autres plus systémiques englobant l'espace vécu individuel (R. Seychet, V. Veschambre, 2006). Autre source d'inspirations pour Guy Di Méo, la géographie économique connaît des transformations issues tout simplement de son objet d'étude (I. Géneau de Lamarlière, J. F. Staszak, 2000). La remise en cause des règles de l'organisation classique de l'espace économique conteste les thèses évoquant le modèle unique des réseaux hiérarchisés. Ainsi, les thèses néofordistes décrivent de nouveaux rapports spatiaux. S'affrontent deux logiques qui ont forcément des conséquences sur l'organisation et la formation territoriales. L'une prévoit un retour à l'enracinement territorial des entreprises, notamment la maison-mère, malgré la mondialisation et la mobilité incessante. L'autre prétend toujours que la mobilité restant active, tout comme la constance des facteurs de localisation d'entreprise, amène sans cesse à une rupture avec le territoire. De ces théories et principes de la géographie économique, Di Méo retient deux outils méthodologiques : celui du réseau en rhizome, alternative au réseau hiérarchisé, et celui du système, en prenant pour exemple le dynamisme régional ou local autour de certaines activités.

D'après ces rapports théoriques et conceptuels de la géographie sociale et de la géographie économique, Guy Di Méo a su construire l'outil de formation socio-spatiale pour identifier les territoires, s'appuyant sur le vécu et les représentations sociales de l'approche phénoménologique, sur les schèmes des sphères sociale et spatiale du structuralisme génétique, sur la dialectique entre entités matérielles et instance idéelle et sur le fonctionnement systématique de certains espaces économiques de type régional.

3.1.2 : Un outil, un modèle d'analyse territoriale : la formation socio-spatiale

La formation socio-spatiale a été édifiée pour essayer de comprendre la formation d'un territoire, de différencier les facteurs de la genèse, de décomposer les entités unifiant une population à son espace de vie vécue, de déchiffrer les rouages de la machine « territoire ». Pour confirmer ou infirmer les hypothèses de départ de ce travail, la formation socio-spatiale, à la fois méthode et outil de travail, prend donc tout son intérêt. Elle permet d'évaluer le degré de territorialité d'un espace et de déterminer les lacunes de sa territorialisation, ce que nous allons appliquer de façon somme toute modeste, au territoire formé par les régions de l'Arc Atlantique, dans les parties suivantes. Il s'agit d'un outil flexible et d'un modèle bien défini.

Guy Di Méo (1998) définit la formation socio-spatiale ainsi : « le modèle de la FSS repose sur l'articulation sociale de quatre instances, même si dans la réalité il s'agit d'un tout, c'est-à-dire de quatre ensembles de structure, de quatre systèmes offrant chacun des liaisons internes

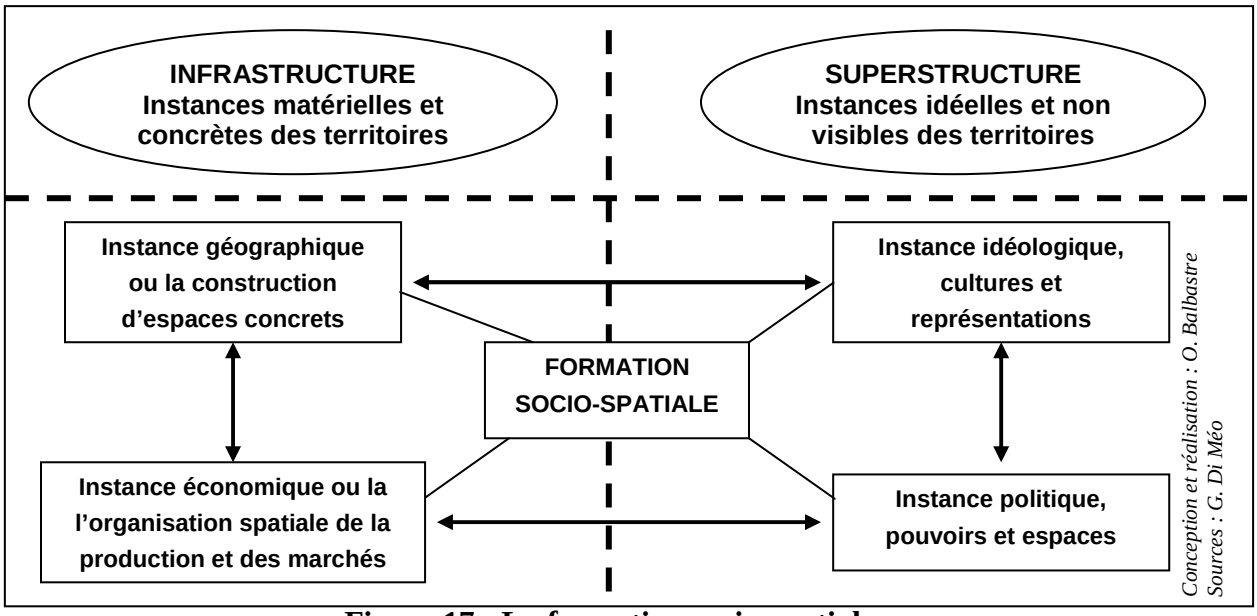


Figure 17 : La formation socio-spatiale

solidaires entre leurs éléments, entretenant aussi, de l'un à l'autre, de solides interrelations d'interdépendance. Les quatre instances se soudent en deux couples, de manière à camper une infrastructure et une superstructure. ». Évidemment, le territoire en réalité reste insécable mais cette décomposition permet de faciliter ce type d'approche (figure 17). L'infrastructure est composée de deux instances, elle représente l'aspect matériel du territoire. Il s'agit de l'instance géographique et de l'instance économique. L'instance géographique est l'aperçu des rapports que l'Homme possède avec son espace, la façon de l'habiter, de le gérer, de le transformer et de l'organiser. L'instance économique montre le développement et l'impact des systèmes économiques de travail, de contrôle et d'exploitations. Ces deux instances se traduisent dans les paysages, c'est-à-dire la partie visible des rapports socio-spatiaux. Elles sont à la base de la transformation de l'espace par l'Homme. La superstructure indique l'ensemble des valeurs idéologiques et culturelles, qui circulent dans une société (croyances, mythes, représentations, images, idées,…), l'instance idéologique, et l'ensemble des pouvoirs, l'instance politique, (politique, religieux, financier, économique, etc.) qui s'exercent à partir ou sur un lieu ou un espace.

La relation entre instances de l'infrastructure et instances de la superstructure est évidente et multiple. Une véritable dialectique s'instaure entre les deux structures. L'infrastructure est quasi-invisible, elle est ancrée dans la conscience et l'inconscience des schèmes qui charpentent les rapports avec l'espace car tout espace territorial se traduit dans l'esprit des Hommes qui le construisent par ces formes abstraites, ces schèmes. Entre ces deux structures se situent le langage et la communication. Le facteur temps non cité ne peut être une critique de poids puisque le temps est consubstantiel de tout territoire, il fait partie intégrante de chaque instance, et c'est au chercheur de trouver son rôle au sein de celles-ci. De même, il

faut rappeler que chaque instance ne se complet pas au bornage du territoire étudié. Chaque instance déborde du territoire car celui-ci est fortement influencé par des facteurs exogènes venant prouver qu'un territoire global n'existe qu'en théorie. En effet, les lois étatiques agissent sur le fonctionnement de territoires intraétatiques tout comme les organismes supranationaux le font sur l'état, aussi bien en politique que dans le domaine de l'économie. L'Arc Atlantique est ainsi influencé par les directives communautaires et les fonds budgétaires, par les lois étatiques, les découpages administratifs infranationaux, etc. Si « l'idéal-type » de territoire n'est qu'utopie, il sert malgré tout de référence. Pour Guy Di Méo, le territoire semble naître de trois situations, sur lesquelles l'outil FSS pourrait rendre la plénitude de son apport :

- soit d'une infrastructure géo-économique très prégnante ;
- soit d'une volonté politique affichée ;
- soit de l'apparition et de l'enracinement d'une idéologie territoriale forte de formes culturelles et des rapports spatiaux voire des genres de vie et surtout des représentations spatiales qu'elle induit.

L'Arc Atlantique répond de la seconde situation, ce qui renforce parfaitement l'utilisation de la FSS pour percevoir le degré de territorialisation de cet espace, l'évaluer et repérer les lacunes. Cette méthode permet aussi de constater les stratégies des acteurs et les tensions qui en découlent. Elle révèle les champs symboliques qui structurent l'idéologie des territoires. Elle identifie les réalités géo-économiques qui marquent les représentations et n'oublie aucunement le poids de l'histoire où culture et patrimoine puisent leurs essences. L'interaction de quatre instances définies précédemment façonne la FSS, soit la construction sociale du territoire simultanée par l'espace géographique et par ses paysages, par les réalités économiques, les pratiques et les contraintes qu'elles imposent, par les représentations idéologiques, mais aussi par les stratégies, les actes et les discours du pouvoir, des pouvoirs qui se glissent dans toute institution et dans tout rapport social.

L'Arc Atlantique retient quelques conditions nécessaires à l'emploi de cette méthode, ce qui permet de maintenir l'hypothèse qu'il pourrait se concevoir comme un territoire. Il possède tout d'abord un nom « Arc Atlantique », reconnu à la fois par les instances institutionnelles européennes, par les élus locaux, par les médias. Il est surtout issu d'une des conditions possibles, selon Guy Di Méo, à l'émergence d'un territoire : l'Arc Atlantique a été produit et véhiculé par une « volonté politique affichée ». Ces deux derniers éléments confortent l'idée sur la méthode à appliquer pour tenter de répondre à la problématique de départ s'interrogeant sur le statut concret de l'Arc Atlantique entre espace-projet et territoire. Après avoir défini des concepts fondamentaux à l'avancée de l'étude que sont l'espace et le territoire, après s'être confronté aux différents courants théoriques, et de la géographie, et d'autres disciplines, et après avoir décrit l'outil à appréhender, c'est-à-dire la formation socio-spatiale, à travers sa

conception et ses fondements issus du structuralisme, de la dialectique et de la phénoménologie, il nous faut nous pencher sur l'objet d'étude.

3.2 : L'Espace atlantique, un territoire de coopérations basé sur la maritimité

3.2.1 : Le dénominateur commun : la maritimité

La maritimité est au cœur de la thématique scientifique lors du colloque pluridisciplinaire de novembre 1991 sous la problématique : *La maritimité de cette fin du vingtième siècle, quelle signification ?* La réflexion abordée, et peu observée jusqu'alors, se porte sur les liens, leur nature et leur historicité, qui unissent les sociétés humaines et leur espace maritime et littoral. Le constat d'un changement dans les relations homme/milieu maritime soulève les interrogations qui génèrent un nouvel angle d'approche pour les étudier. Ainsi, Françoise Péron (F. Péron, J. Rieucau, 1996) convient d'appeler maritimité « la diversité et la richesse des représentations du maritime qui conditionnent partiellement les actions des hommes par rapport à ce milieu ». Plus loin, elle note que le vocable de maritimité est « commode pour désigner la variété des façons de s'approprier la mer, en insistant sur celles qui s'inscrivent dans le registre des préférences, des images, des représentations collectives ». On retrouve ici toute la complexe systémique de la formation socio-spatiale, entre sphère idéologique soutenue par les représentations, sphères politique et économique de l'action collective stratégique et sphère géographique du milieu littoral et maritime. Il paraît alors évident, à l'observateur comme aux acteurs initiaux qui ont impulsé la dynamique atlantique, de positionner la maritimité au cœur de la stratégie. Par ce fait, l'acteur politique, en retournant l'idée négative de finistère en une idée positive de façade, cherche à influer sur les représentations du milieu maritime en cours à l'époque. En se réunissant au sein de l'association Arc Atlantique, ils provoquent un changement dans la façon de se penser atlantique. La maritimité périphérisante change, elle bascule vers une maritimité intégrante. La première étape, la mise en branle de la dynamique atlantique, a été effectuée par l'infléchissement de cette maritimité qui, accolée à l'espace atlantique, peut se transformer en atlanticité, pour ensuite mieux façonner et coordonner les actions et aboutir alors à un espace-projet. La fonction de l'image même d'un arc n'a-t-elle pas engendré nombre de réflexions, parfois contradictoires ? Le logo dessinant cet arc tendu vers le Centre européen est sans doute la première pièce à conviction à placer dans le dossier du développement d'une nouvelle maritimité souhaitée et invoquée par les acteurs politiques concernés.

Françoise Péron fait aussi la différence entre les deux termes de maritimisation, qu'André Vigarié définit comme un processus visant les activités économiques se réunissant sur les littoraux, et de maritimité, appréhension par le sensible et le symbolique de la mer. Elle poursuit en insistant sur le « rôle primordial des déterminants socioculturels dans toute action

menée sur le milieu littoral ». En effet, la maritimité n'est pas uniforme mais évolue selon les groupes d'individus, les sociétés mais également selon le temps. La façon de percevoir la mer, cet espace vécu, intériorisé individuellement et médiatisé socialement, n'a pas toujours été identique et un rapide regard le fait remarquer. Avant l'ère industrielle, la mer est considérée à l'instar du milieu montagnard comme un espace hostile, mystique ou infini, même si l'exemple de la culture hellénique d'une mer ouverte sur le monde (G. Prévélakis, 1996) démontre les différences socioculturelles réelles. L'époque des Grandes Découvertes amoindrit cette perception et laisse place à l'attrait du rivage qui devient séduisant. Cet élément passe tour à tour de fonctions économique (pêche), militaire (défense), portuaire (commerce), sanitaire (vertu des bains de mer) et contemplative (promenade). Au dix-neuvième siècle, le regard des Romantiques infléchit les impressions en réinventant le regard sur ce rivage. La notion de finistère développée précédemment l'a démontré. Le « filtre déformant de leurs [celui des populations citadines arrivantes] désirs et de leurs besoins du moment » (F. Péron, 2002) structure également les caractéristiques des gens de la mer, dans un processus de folklorisation toujours en cours de nos jours. Volontiers, ces populations valorisées assimilent ces images que l'on projette d'eux et par la suite, par un double phénomène de maritimisation puis de démaritimisation (déclin des activités économiques maritimes), en soustrayant leur revendication identitaire. Ce processus aboutit à l'édification d'un patrimoine maritime, celui d'une « reconstruction d'un monde maritime édulcoré, lissé, policé qui mettra en scène le "décor maritime" que l'on souhaite » (F. Péron, *ibid*). Aujourd'hui, le développement du tourisme, la multiplicité des loisirs, le déclin des activités maritimes, l'urbanisation généralisée des côtes, la valorisation d'une image littorale mondialisée, la mobilisation accrue, la recherche d'un espace encore sauvage ou les prééminences des problématiques environnementales, façonnent donc une nouvelle maritimité. Ce constat se lit à travers le patrimoine maritime que constituent les monuments (portuaires, militaires, etc.), les objets (bateaux, phares, etc.), les gens de la mer (les pêcheurs, les paludiers, etc.), les paysages (côtes sauvages, points de vue remarquable, etc.) et la dimension écologique (fonds marins, zones naturelles protégées, etc.). Ce patrimoine est par ailleurs supporté par des populations diverses qui habitent ou qui côtoient les milieux maritimes ou littoraux. Bien souvent, ce sont des populations immigrantes qui valorisent une certaine maritimité prédominante bien que les professionnels de la mer aient compris les avantages à mettre en avant leur histoire ou leur travail (musées, visites guidées, produits locaux, fermes d'hôtes, etc.), diversifiant au passage leur revenu. Ils développent leur propre maritimité qui diffère, parfois s'oppose, à celle des associations écologistes, des plaisanciers, des *kytesurfeurs* ou encore des communes.

Il faut alors interroger ce patrimoine et ces acteurs pour comprendre leur maritimité. Á l'échelle atlantique, de l'Écosse à l'Andalousie, il faut grouper les points communs et saisir les divergences.

3.2.2 : La notion de coopération, clé de voûte de la construction européenne

Selon le dictionnaire Le Petit Larousse illustré (1998), le terme « coopérer » est renvoyé à celui de « collaborer », défini par la formule « travailler avec d'autres à une œuvre commune ». La coopération territoriale est donc une mise en commun de compétences et de moyens autour d'un objectif ou d'un projet partagé qu'est le territoire. Il existe différents degrés de coopérations entre deux ou plusieurs entités, de l'alliance à la coopération ponctuelle. Une forme poussée de coopérations entre deux territoires renvoie à la définition de l'espace-projet. Néanmoins, il est évident que chaque partie prenante à la coopération voit en premier son intérêt particulier. L'intérêt commun « n'est pas la somme des intérêts particuliers mais plutôt l'intérêt de la majorité des acteurs » (J. Cristescu, 2004). Plus les coopérants sont nombreux, plus la difficulté est importante de mettre en harmonie la stratégie. Le danger est de transformer une volonté de coopérations en une lutte fratricide en quelque sorte qui se traduit souvent par une concurrence destructrice, paralysante ou annihilante. L'équilibre apparaît instable d'autant que la concurrence entre territoires est double : interne au groupe de coopérants et externe par le biais d'autres sphères de coopérations. Le jeu des acteurs est conséquent au sein d'une coopération multipartite et la réussite de cette dernière dépend de l'équité et des rôles définis dans le contrat de projet. C'est dans cette optique que la notion de Champ développée par Pierre Bourdieu en sociologie (1979, 1980) est apparue pertinente pour montrer les processus à l'œuvre au sein des coopérations interterritoriales au niveau communautaire qui touchent l'Espace atlantique.

Dans le cadre de notre objet d'études, il faut distinguer l'Arc Atlantique de l'Espace atlantique par l'entrée de cette notion de coopération. La première entité réunit des régions autour d'un même objectif, à long terme, celui de faire d'un désavantage un atout, d'une périphérie un centre : « Le but de ce rassemblement de régions est de lutter contre les effets de leur périphéricité par rapport au reste de l'Europe » (CE, 1994)[41]. L'Espace atlantique est un espace de programmation défini par un acteur extérieur (Commission européenne). Les projets autour de thématiques nécessitent l'implication de quelques acteurs et sont soumis à l'appréciation des États qui continuent de gérer l'aspect financier. La coopération semble plus ponctuelle et disséminée. Elle peut même apparaître orientée et d'intensité différente. Cependant, la stratégie territoriale englobant les deux types de coopérations, plus ou moins complémentaires, recherche à impulser le développement socio-économique autour de la façade maritime et à infléchir sur la politique d'actions à mener à tous les niveaux (communautaire, national, régional, local).
L'histoire des coopérations entre pays européens démarre après la Seconde Guerre mondiale avec la mise en place du Plan Marshall et l'Organisation européenne de coopération (OECE)

[41] Citation p.224 – CE (1994), Rapport Europe 2000 +.

qui deviendra en 1961, l'Organisation de coopération et de développement économique (OCDE). Avant le traité de Rome en 1957, instaurant la Communauté économique européenne (CEE), la Communauté européenne du charbon et de l'acier (CECA) avait vu le jour dès 1951 par le Traité de Paris sous l'impulsion de Robert Schuman. Ce type de coopération concerne avant tout certains secteurs économiques et uniquement les acteurs des gouvernements respectifs. Au fur et à mesure, la coopération européenne se dote d'outils financiers, les fonds structurels : Fonds social européen (FSE) en 1958, Fonds européen d'orientation et de garantie agricole (FEOGA) en 1962, puis le Fonds européen de développement régional (FEDER) en 1975. L'année 1986, avec l'entrée de l'Espagne et du Portugal dans l'Union, l'adoption du Marché Unique et l'Acte Unique, déclenche en 1988 l'adoption du premier règlement d'intégration des Fonds structurels dans le cadre de la politique de cohésion. La lutte en faveur de la réduction socio-économique apparue à travers l'échelle régionale est incarnée par Jacques Delors dont la déclaration suivante annonce l'objectif de la politique communautaire :

« L'Europe voit son avenir en trouvant un équilibre entre concurrence et coopération, en essayant de maîtriser collectivement le destin des hommes et des femmes qui y vivent. Est-ce facile à faire? Non. Les forces du marché sont puissantes. Si on laissait faire les choses par elles-mêmes, l'industrie serait concentrée dans le Nord et les activités de loisirs dans le Sud. Mais ces forces du marché, aussi puissantes qu'elles puissent sembler, ne tirent pas toujours dans la même direction. L'aspiration politique et la volonté de l'homme sont d'essayer de développer un territoire équilibré ».

Jacques Delors, Président de la Commission européenne 1985-1995[42]

La coopération est au cœur de la stratégie politique envisagée. Le Traité de Maastricht, établissant l'Union européenne à partir de 1993, s'ancre sur les deux piliers d'intégration et de coopération. Le Traité acte la création d'un nouvel instrument, le Fonds de cohésion, et d'une nouvelle institution, le Comité des Régions. Il pose les bases d'un nouveau principe au côté de ceux déjà existant de concentration, de programmation, de partenariat et d'additionnalité, celui de subsidiarité :

« La Communauté agit dans les limites des compétences qui lui sont conférées et des objectifs qui lui sont assignés par le présent traité. Dans les domaines qui ne relèvent pas de sa compétence exclusive, la Communauté n'intervient, conformément au principe de subsidiarité, que si et dans la mesure où les objectifs de l'action envisagée ne peuvent pas être réalisés de manière suffisante par les Etats membres et peuvent donc, en raison *des dimensions ou des effets de l'action envisagée*, être mieux réalisés au niveau communautaire »[43].

La « coopération interterritoriale » (J. Cristescu, *ibid*) devient alors un « outil de mise en œuvre des politiques » instauré par la Commission Européenne, relayée par les Directions générales, principalement au sein de la DG « politique régionale et cohésion » (nommée auparavant DG « Regio »), créé en 1968. Si l'idée de projets transnationaux, qui met en relation plusieurs régions issus de différents pays, se diffuse avec en 1991 le schéma Europe

[42] http://ec.europa.eu/regional_policy/policy/history/index2_fr.htm
[43] Article 5 - § 1 et 2 - du Traité instituant la Communauté Européenne

2000 (CE, 1991) suite à la demande de la DG Politique Régionale (qui sera actualisé par le document Europe 2000+), la coopération interterritoriale émerge donc véritablement après la réforme des fonds structurels de 1988. Elle trouve alors racine dans les Programmes d'Intérêt Communautaire (PIC) et les Initiatives Communautaires (IC). Cette conjoncture permet à l'Arc Atlantique, parmi les 14 projets pilotes retenus, de trouver une ouverture pour accéder à une visibilité, même si la plupart des échanges entre pays se déroule au niveau communautaire lors des comités interministériels.

Malgré l'élaboration du SDEC et la désignation de projets prioritaires pour le renforcement du réseau de transports transeuropéen (RTE-T), la Commission ne possède aujourd'hui toujours pas de prérogative en matière de politique d'aménagement du territoire et les découpages transnationaux adoptés ne sont que des hypothèses de travail qui « ont pour objet de faciliter l'analyse de la situation actuelle de chaque ensemble transrégional et de mettre en évidence l'importance des dynamiques transnationales qui feront évoluer la configuration du territoire de l'Union. Il n'entre pas dans l'intention de la Commission de suggérer la création de super régions européennes » (CE, 1994). L'Union européenne cherche prioritairement à réduire les écarts socio-économiques régionaux en prônant les principes d'intégration et de cohésion. Surtout élaborée pour le domaine économique, l'intégration territoriale est définie par Roger Brunet (1997) ainsi : « On dira [du territoire] qu'il est « bien intégré » lorsque tous ses lieux sont commodément reliés les uns aux autres, et aux centres du pouvoir ; que toutes les parties du territoire sont correctement irriguées en services, en biens, en informations, en moyens de travail, et que leurs produits de toutes natures sont efficacement drainés et redistribués. ». Cette intégration passe en grande partie par une coopération transfrontalière dynamique valorisant le rôle des acteurs régionaux et locaux. La cohésion, « Propriété d'un ensemble dont toutes les parties sont intimement unies » (Petit Larousse, 2009), est systématiquement liée à celle de convergence socio-économique, à celle de solidarité. La politique régionale est inclue dans cette politique de cohésion (D. Charles-Le Bihan, 2005), sillon de l'objectif d'une intégration européenne territoriale à réaliser. Elle incite à contrebalancer le modèle centre/périphérie révélé pour diriger les diverses politiques communautaires vers le concept de polycentrisme consacré par le SDEC. La volonté de la rédaction de ce document devait être ascendante, afin de contenir ou de répondre aux doléances des acteurs régionaux. Mais le SDEC, outre son contenu, demeurera un document issu des bureaux ministériels, l'Espagne le refusant carrément (J. Cristescu, *ibid*). Néanmoins, le SDEC est un document d'orientations politiques qui préconise l'expérimentation de ces coopérations déjà impliquées dans l'Initiative Communautaire Interreg. Son objectif est de rechercher un « développement plus équilibré et durable du territoire européen » et souhaite coordonner toutes les politiques qui impactent le territoire européen dans son organisation et son aménagement. Interreg se doit d'être l'outil qui appliquera cette volonté inscrite dans le SDEC dont la première mouture a

été présentée à Noordwijk en 1997, puis signé en 1999 à Potsdam lors d'une réunion de la Conférence européenne des ministres responsables à l'aménagement du territoire (CEMAT).

Reprenant les mots de Jacques Delors, « entre compétition et concurrence », l'Europe doit manœuvrer. Si la compétition recherche l'émulation, la coopération permet la mise en commun de savoir-faire et d'expériences pour que les territoires les plus défavorisés atteignent justement un niveau leur permettant de rentrer dans le champ de la compétitivité interterritoriale. Les périphéries, européennes ou nationales, sont donc les premières visées par la coopération pour tendre vers une cohésion territoriale dont l'organisation souhaitée tendrait vers un espace polycentrique au sein duquel de grands ensembles, nés d'une collaboration intense et positive, parviendraient à s'élever au statut d'espace mondial, statut actuellement conféré territorialement à la dorsale européenne et réticulairement à la figure du Pentagone européen. Les acteurs de la Dynamique Atlantique, après une prise de conscience d'une périphéricité géographique qui se renforce avec l'élargissement de l'Union et la mise en compétition accrue des territoires du monde entier, défendent leurs intérêts et leur espace-projet autour d'un territoire centré sur la façade maritime. Ainsi, le SDEA est très explicite quand il énonce l'objectif des territoires atlantiques : celui de former une Zone d'intégration économique mondiale (ZIEM). Si la solution envisagée pour atteindre cet objectif passe sans doute par un renforcement des échanges au sein d'un processus de territorialisation en phase avec la constitution d'une façade maritime atlantique européenne, qu'en est-il aujourd'hui de cette 'périphérie atlantique' ?

PARTIE 2 : L'ESPACE ATLANTIQUE, TERRITOIRE DE FAÇADE ?

Dès 1989, un schéma d'une Europe s'organisant selon un Centre et des périphéries plus ou moins intégrées était mis en avant, projetant l'espace atlantique, nommé Arc Atlantique, comme périphérie. Il existe de nombreux paramètres qui peuvent se conjuguer pour établir un indice de périphéricité. La plupart du temps, ces données socio-économiques sont croisées pour obtenir un niveau comparatif entre régions d'une dépendance éventuelle à un centre. Si nous ne remettons pas en cause la périphéricité, cause même du lobbying atlantiste en Europe, l'hypothèse défendue dans cette partie est la définition d'un degré de périphéricité selon les régions. La méthode s'axera sur l'accessibilité des régions à travers les infrastructures de transports, couplée dans un second temps avec l'état socio-économique des régions (Ch.4). Cette méthode sera diachronique afin de détecter les évolutions et de mieux comprendre la dynamique atlantique dans son infrastructure géographique et économique. Ces résultats seront confrontés aux concepts développés en première partie expliquant l'objet façade atlantique, notamment les réseaux portuaires et leur déclinaison. Enfin, pour réactualiser l'organisation spatiale de la façade atlantique, une typologie selon les profils territoriaux tentera de qualifier ces entités atlantiques dans leur structuration et leur articulation (Ch.5).

CHAPITRE 4 : ACCESSIBILITE DE L'ESPACE ATLANTIQUE 101

4.1 : INFRASTRUCTURES ET RESEAUX DE TRANSPORT 101
4.1.1 : Distance, accessibilité et effet structurant 101
4.1.2 : L'espace atlantique au sein de l'Union européenne 104
4.1.3 : Typologie territoriale selon l'accessibilité par modes de transports 110
4.1.3.1 : Approche zonale et disparités régionales 111
4.1.3.2 : Approche réticulaire par mode de transports 115
a. le mode aérien 115
b. les modes routier et maritime 124
c. le mode ferroviaire 132
4.1.4 : Synthèse et structuration de l'espace atlantique des transports 135
4.2. PORTES D'ENTREE ET DE SORTIE : LES RESEAUX PORTUAIRES 139
4.2.1. La situation européenne 139
4.2.2 : Le réseau portuaire atlantique, une façade ? 142
4.3 : FLUX ET ECHANGES INTERREGIONAUX DE MARCHANDISES : VERS UNE INTEGRATION ? 150
4.3.1. : L'Espace atlantique dans les contexte nationaux 151
4.3.1.1 : L'espace atlantique français 151
4.3.1.2 : L'espace atlantique espagnol 159
4.3.1.3 : D'autres contextes nationaux 163
4.3.1.4 : Les espaces de transit 170
4.3.2. : L'espace atlantique français dans le contexte communautaire 172
4.3.2.1 : Les flux en volume 172
4.3.2.2 : Les flux en valeurs 177

CHAPITRE 5 : CATEGORISATION DES PROFILS REGIONAUX 185

5.1 : ÉVOLUTION DES FACTEURS PERIPHERIQUES 185
5.1.1 : Un dynamisme fluctuant 185
5.1.2 : Trajectoires socio-économiques régionales 186
5.2 : QUALITE ACTUELLE DES ENTITES CONSTITUANT LA FAÇADE MARITIME ATLANTIQUE 195
5.2.1 : L'analyse synchronique 195
5.2.2 : Quels espaces moteurs pour l'espace atlantique aujourd'hui ? 197
5.2.3 : Diversité des profils maritimes régionaux 211

CONCLUSION 219

Chapitre 4 : Accessibilité de l'espace atlantique

Le statut de périphérie, à connotation négative, ne s'est pas avéré dévastateur pour l'espace atlantique mais a été déclencheur d'une prise de conscience. L'objectif est clairement exprimé : « les Régions de l'Arc Atlantique souffrent de leur situation géographique à la périphérie Ouest d'une Europe dont le centre de gravité se déplace vers l'Est. L'accessibilité au « centre » de l'Europe et aux grandes places décisionnelles est donc un des enjeux majeurs du développement de ces Régions » (site Internet de la Commission Arc Atlantique). L'accessibilité, donc les transports et l'importance des trafics (flux de personnes ou de marchandises), se positionne au cœur des débats atlantiques mais aussi européen. Il s'agira donc de traiter la périphéricité de l'espace atlantique sous l'angle des transports, puis de s'intéresser aux réseaux portuaires et aux échanges propres aux territoires atlantiques.

4.1 : Infrastructures et réseaux de transport

4.1.1 : Distance, accessibilité et effet structurant

Tout lieu est séparé d'un autre par une distance. Cette séparation métrique définit le parcours à réaliser pour joindre deux lieux. L'appréhension de la mesure d'une distance varie selon les critères : distance physique et kilométrique (à vol d'oiseau), distance-coût (plus le coût d'une destination est élevée, moins cela la rend accessible), distance-temps (plus le trajet dure, plus son éloignement augmente). L'espace géographique n'est pas isotrope et la distance doit être saisie par la notion d'accessibilité, « capacité [d']un endroit à être atteint par une clientèle, un message et un service. Elle dépend de l'état des moyens de transport et représente un coût » (R. Brunet et *al.*, 1994). Cette notion repose sur l'inégalité à atteindre un lieu d'un autre. L'accessibilité questionne surtout la notion de pénibilité définie comme « la facilité avec lequel on peut (…) atteindre » un lieu (A. Bailly, 2001). Elle se qualifie aussi par « l'offre de mobilité, ensemble des possibilités effectives pour relier deux lieux par un déplacement » (J. Lévy, M. Lussault., 2003). Deux lieux reliés par plusieurs modes de transport et en plusieurs horaires dans la journée ou la semaine auront un potentiel d'accès meilleur que deux lieux desservis uniquement par le train une fois par semaine.

D'autres définitions s'y réfèrent notamment pour les géographes spécialisés dans les transports qui parlent d'une « plus ou moins grande facilité avec laquelle un lieu ou une fonction économique attractive (emplois, commerces, services…) peut être atteint à partir d'un ou de plusieurs autres lieux, à l'aide de tout ou partie des moyens de transport existants » (J.-J. Bavoux et *al.*, 2005). Dans le même ouvrage, les auteurs précisent que « l'accessibilité est le reflet de la performance des systèmes de transport desservant un territoire et donc de la qualité du service offert ». Dans *The Dictionary of Human Geography*, les auteurs abordent la

façon de calculer l'accessibilité. L'accent est mis sur la localisation géographique de la zone d'étude, la localisation des activités auxquelles la mesure se réalise et la forme du système de transport et son organisation :

"It may be measured in terms of geodetic distance, topological distance, journey distance, journey time or monetary cost. [...] accessibility is seen to combine at least three elements: the location of a place within a study region, the location within the study region of the activities to which access is being measured, and the form of the transport and communication system" (R. Johnston et *al*., 2009).

Les systèmes de transport, « ensemble constitué par les véhicules, l'infrastructure, les techniques d'exploitation et l'organisation institutionnelle qui le régit. » (A. Bailly, *ibid*) portent matériellement les divers flux. Or, la relativité des lieux se mesure souvent par la position d'une zone en rapport avec ces supports, les infrastructures de transport, « ensemble des équipements économiques ou techniques » (A. Rey, 1989). Rapporté aux transports, une infrastructure est l'ensemble des équipements formant les réseaux où circulent les divers flux. Pour le mode terrestre, il s'agit de l'ensemble des routes, des autoroutes, des voies ferrées et des voies fluviales. Le mode maritime se cantonne aux infrastructures portuaires de tout type alors que le mode aérien considère comme infrastructures uniquement les aéroports. Ces infrastructures peuvent être détaillées de façon plus exhaustive : autoroutes et péages, ports, digues et capitaineries, aéroports, pistes et terminaux, etc. Il en découle que la configuration et la capacité des infrastructures de transport sont deux éléments significatifs dans la détermination de l'accessibilité.

La question des infrastructures de transports est d'ailleurs au cœur de la problématique de périphéricité se matérialisant notamment par une faiblesse du potentiel des réseaux de transports, « ensemble de voies de transport interconnectées, (…) défini par ses composantes, c'est-à-dire des lieux et par les liaisons les joignant pour un mode de transport donné » (A. Bailly, *ibid*). Par extension et comparativement, un réseau de transport défaillant génère automatiquement une moindre accessibilité. Or, comme le déclare Jacques Barrot, ancien vice-président de la Commission européenne en charge des transports, « il n'existe pas d'économie moderne créatrice de richesses et d'emplois sans réseau de transport performant » (CE, 2005). Pour autant, un axe de transport entraîne-t-il une moindre périphéricité d'un territoire ? La différence entre un axe qui joint deux points et un axe qui traverse un espace sans le desservir intervient déjà sur la qualité de sa répercussion. Offner (1993) dénonce le « mythe politique » et la « mystification » de l'effet structurant lié à la construction d'un axe de transport. Ce « déterminisme des rapports entre réseaux de transport et structures urbaines » évoqué par « les notions d'impact, d'effet » est gênant car sa véracité est contestable empiriquement, méthodologiquement et conceptuellement. Le paradigme défendant l'idée qu'un axe de transport engendre une évolution socio-économique positive est toujours présente mais tend à être nuancée car la causalité linéaire, provenant des sciences

dites dures, conduit souvent les sciences humaines à des apories. Pourtant, l'homme politique, en s'appuyant sur des études basées sur ce paradigme, encensera les effets structurants sur son territoire que lui apporteront ces nouvelles infrastructures de transport. Il est nécessaire de faire attention à ne pas tomber dans ce déterminisme ancré dans les consciences des décideurs. Ainsi le postulat déclarant que la façade atlantique dotée d'un bon niveau de transports connaîtra obligatoirement un développement territorial positif est incertain.

Ce déterminisme signalé, il ne faut pas écarter forcément tout lien entre développement territorial et forte accessibilité. Celui-ci est soit atténué, soit éliminé. Claisse et Duchier (1993) développent la première option en conditionnant les effets structurants par le contexte économique d'une part et la stratégie des acteurs d'autre part. Cette position n'est pas étrangère de celle portée par la formation socio-spatiale. L'effet structurant est produit sur un territoire qui répond aux quatre structures : géographique (topographie des lieux, etc.), économique (réduction des coûts liés au distances, etc.), politique (volonté de désenclavement, etc.) et idéologique (protection de l'environnement, etc.). L'effet structurant dépend bien des instances qui tissent, par leurs interrelations, le territoire. La recherche d'une harmonisation globale n'est pas inévitable mais certaines réticences ou contradictions, provenant d'une des quatre instances, peuvent bloquer, à défaut de générer, un effet positif. Offner abandonne tout effet déterministe et toutes références en termes d'effet ou d'impact et propose une logique de congruence[44], qu'il définit « comme une adaptation réciproque » (*ibid*), repris par Courcier (2002) comme « concordance entre deux éléments ». La définition donnée par le Larousse (1996) apporte un autre élément puisqu'elle évoque « une articulation dont les deux parties s'adaptent parfaitement ». La congruence entraîne donc deux structures en interrelations (pour exemples : TGV/technopôles, transports collectifs/centres urbains, etc.) à se développer en parallèle sans pour autant que l'une produise l'autre. Par la suite, pour se soustraire d'une logique de cause à effet et laisser place à une adaptation réciproque de façon moins complexe que la congruence, Offner adopte l'idée de cooccurrence (J.M. Offner, 1995). L'application à l'échelle européenne pour le RTE-T de cette idée de cooccurrence réside dans un double objectif : un projet de réseau de transport multimodal pour améliorer les liens entre les différentes régions européennes et un projet territorial se référençant à l'idée de développement durable et à la notion de polycentrisme. Il existe bien une cooccurrence entre la volonté de solliciter un développement intermodale pour les réseaux de transport et le concept de polycentrisme, ou encore entre le concept de polycentrisme et l'idée répandue dans l'opinion de développement durable.

[44] La notion de congruence a été utilisée une première fois par Jean-Marc Offner en novembre 1980 : "L'évaluation des investissements de transport : effets ou congruence", colloque du GRECO CNRS Transport et Espace sur le thème *Etudes de suivi et processus de décision*. Pierre Merlin y fait allusion en 1991 dans son ouvrage *Géographie, économie et planification des transports* (PUF). En 1992, Patrick H Bonnel, au LET, la réutilise pour un projet d'étude de suivi de la ligne D du métro lyonnais.

Le contexte de l'aménagement du territoire européen incluant le concept de polycentrisme concorde parfaitement avec la stratégie des acteurs atlantiques de désenclavement et de la fonctionnalité de façade maritime. Le Réseau Transnational Atlantique et le SDEA façonnent la stratégie atlantique dans le domaine des transports et en arrière plan celui de la construction d'un ensemble territorial plus homogène et moins périphérique. Sans omettre de considérer la structure de transport non comme une simple chose fixée au sol, inerte, mais comme un support d'actions, il s'agit ici d'observer le potentiel des différentes régions atlantiques pour infirmer ou confirmer leur périphéricité de ce point de vue sans forcément s'en contenter. Ce potentiel constitue un élément du faisceau soutenant le caractère périphérique d'un espace.

4.1.2 : L'espace atlantique au sein de l'Union européenne

En se focalisant sur le paramètre des transports, il est apparu évident que l'arc atlantique concédait un certain retard. L'entrée conjuguée de l'Irlande, de l'Espagne et du Portugal permit de visualiser ce retard que les lourds crédits de financement devaient en partie combler. Quinze ans après ce constat, les figures suivantes, extraites de documents officiels contemporains, relatant les divers modes de transports, saisissent les avancées en la matière.
En 2001, l'indice d'accessibilité routière (figure 18) rappelle le même constat : un centre (Allemagne de l'Ouest, Benelux, Est de la France) et de façon aréolaire des périphéries plus ou moins intégrées. La façade atlantique se situe exclusivement au dessous de la moyenne communautaire, en position inférieure à l'Allemagne de l'Est, le nord de la France, la région parisienne et son axe dérivant vers la vallée du Rhône, une grande partie de l'Angleterre, notamment autour de Londres, le nord de l'Italie, la Suisse, l'Autriche et les zones frontalières germano-hongroise et germano-tchèque. Les situations de l'Irlande, l'Écosse, la pointe de la Bretagne, le Portugal et une grande partie de l'Espagne atlantique sont considérées comme des périphéries marquées à l'instar de la Scandinavie, des îles grecques ou italiennes. Elles correspondent sensiblement aux finisterres atlantiques retranscrivant le degré de périphéricité de l'espace atlantique.
La variation de l'accessibilité potentielle entre 1998 et 2003 des régions européennes (figure 19 - CE, 2007, p.67) indique de fortes évolutions positives pour la Péninsule ibérique. Un net rattrapage se produit entre les périphéries et le Centre dont l'évolution est quasiment à l'arrêt. L'objectif de cohésion territoriale semble se concrétiser. L'Ouest Français est également concerné tandis que le point d'interrogation se porte sur les îles britanniques à l'écart de ce mouvement. Le constat est même négatif pour l'Irlande qui progresse comparativement moins vite que l'Allemagne de l'Est au potentiel d'accessibilité brute portant supérieur. Le constat s'aggrave aussi pour le Royaume-Uni atlantique (SWE, Wales), l'amélioration la plus forte se distinguant dans le sud-est anglais pourtant inclu dans la dorsale européenne.

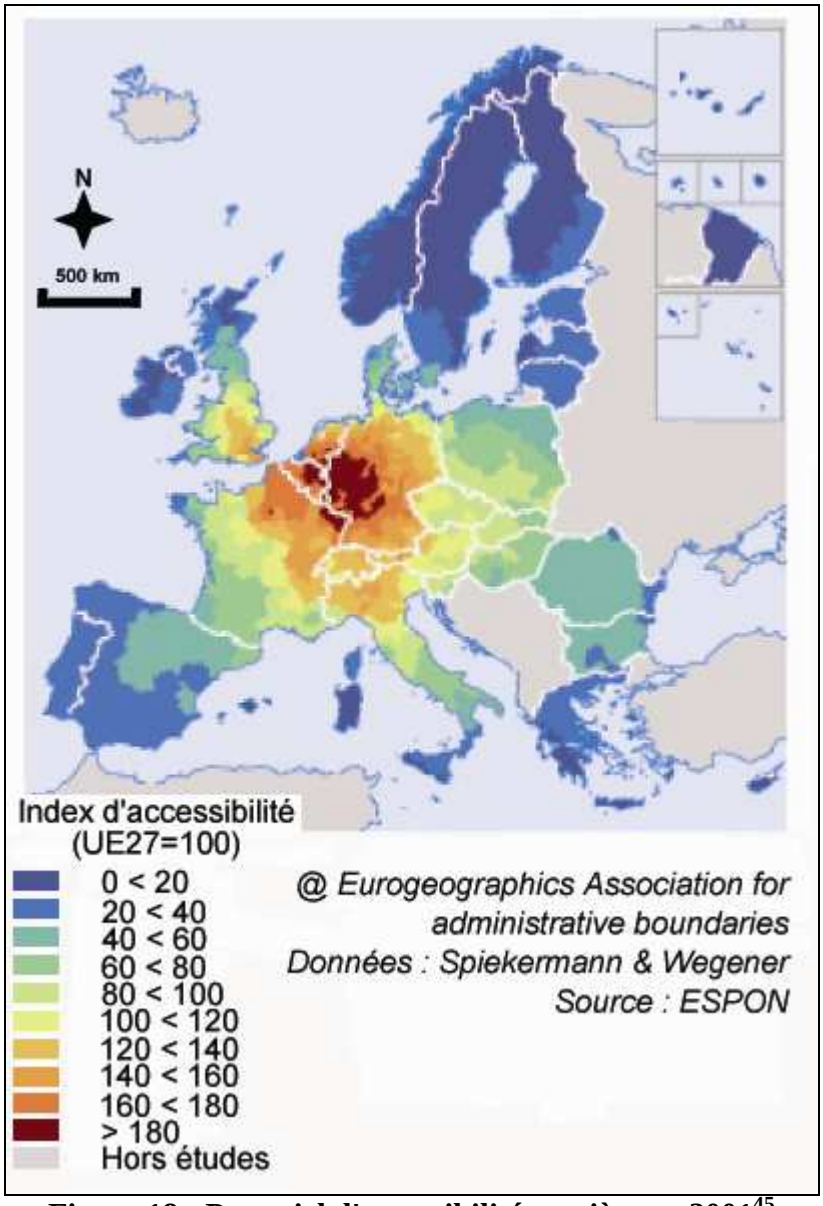


Figure 18 : Potentiel d'accessibilité routière en 2001[45]

Le réseau ferré européen (figure 20) apparaît très dense dans les régions centrales (Benelux, Allemagne, Autriche, République Tchèque) et en Angleterre mais reste plus lâche pour la Péninsule ibérique, l'Irlande ou l'Italie quand il n'est pas absent (Scandinavie, traversée pyrénéenne). Les lignes à grande vitesse sont concentrées en France autour de l'étoile parisienne ainsi que de Marseille, Londres et Bruxelles via Lille. D'autres segments performants sont notés en Baltique, dans le sillon de la Rühr, en Italie et en Espagne. La façade atlantique connaît quelques discontinuités (corniche cantabrique, Scotland, Wales,

[45] Projet ORATE 1.2.1. (2003), page 166, carte 44 "Potential accessibility by road, 2001". L'indice est construit selon deux paramètres, la population et les infrastructures routières existantes (autoroutes, routes, etc.). La formule est la suivante : $A_i = \Sigma_j g(W_j) f(C_{ij})$ où A_i est l'accessibilité de la zone *i*, W_j est la population susceptible d'atteindre la zone *j*, et C_{ij} est le coût global du transport de *i* vers *j*. Les fonctions $g(W_j)$ et $f(C_{ij})$ sont appelées respectivement fonctions d'activité et fonctions d'impédance. Ainsi, la meilleure accessibilité est donnée par la rencontre de l'entité la plus peuplée (*j*) ayant accès le plus facilement à l'entité *i*. Le territoire européen est découpé en 70 000 cellules de 10 kms de côté, à partir des centroïdes des entités NUTS 3.

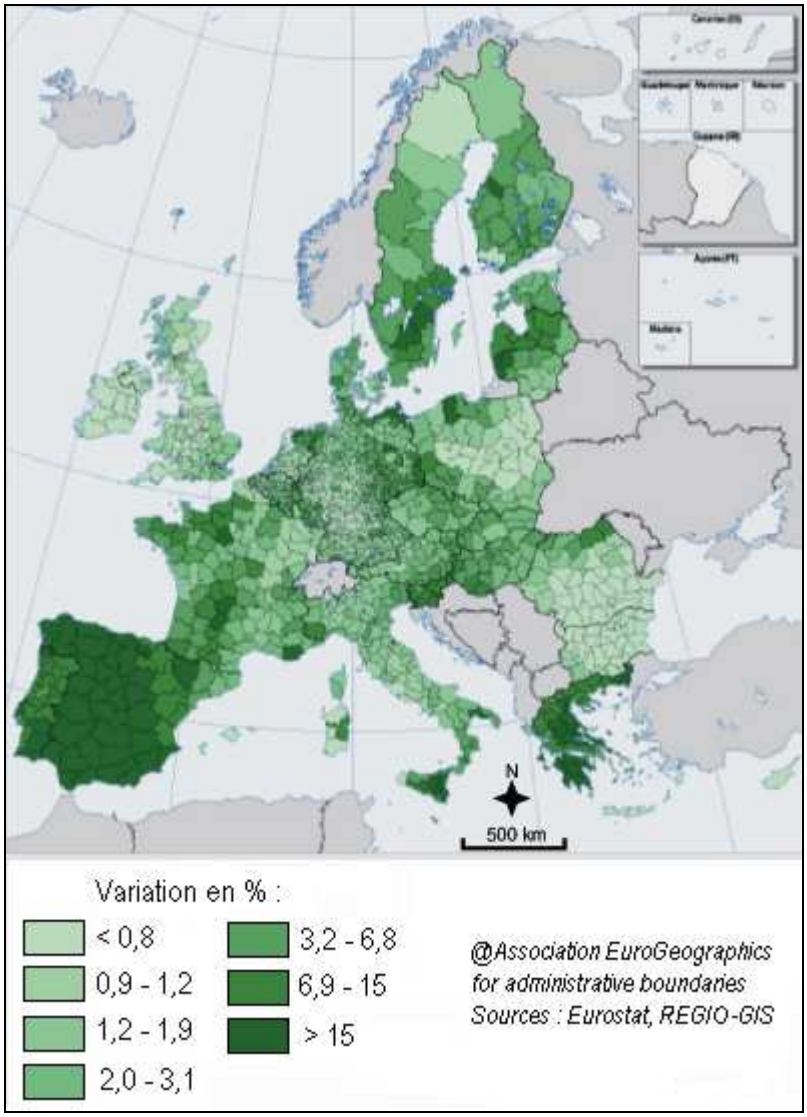


Figure 19 : Variation de l'accessibilité potentielle (en voiture), 1998-2003

traversée pyrénéenne) notamment à cause d'incompatibilités techniques entre les différents réseaux nationaux. Comme pour le mode routier, le potentiel d'accessibilité est plus élevé (figure 21) dans le Centre (Allemagne, Benelux, France, Sud-Est anglais). Le long de la façade atlantique, les régions en difficulté restent les finisterres déjà soulignés : l'Irlande (dont la situation d'insularité biaise la comparaison à l'ensemble), les Highlands en Écosse, le Portugal. En Espagne, la ligne rapide entre Sevilla et Madrid profite aux territoires traversés. Les axes orientés vers l'intérieur freinent généralement l'accessibilité des territoires littoraux sauf ceux à proximité de la frontière française (Pais Vasco et Navarra notamment).

Entre 1996 et 2001, l'évolution du réseau ferré européen (période qui offre trop peu de latitudes à l'analyse diachronique) pour le réseau à grande vitesse, le constat est cinglant pour la façade atlantique (figure 22). Le réseau britannique n'a pas évolué à l'instar du réseau ibérique alors qu'en France, seul le prolongement jusque Marseille de la ligne TGV Paris-

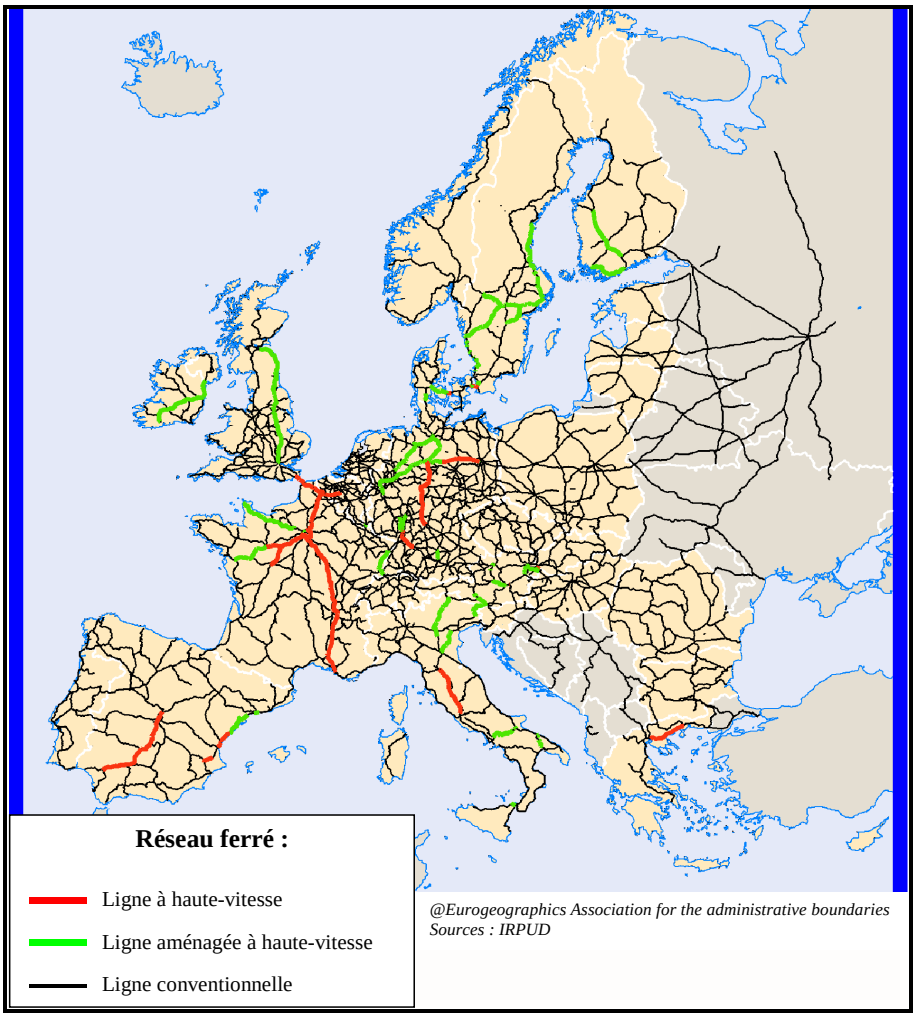


Figure 20 : Le réseau ferré européen en 2004 (p.83, ORATE (2003))

Lyon a été effectué. Les autres travaux touchent au raccordement de Berlin à l'Allemagne de l'Ouest ou l'axe Rome-Italie du Nord. Évidemment depuis 2001[46], quelques projets se sont concrétisés mais ceux-ci ont surtout affecté la jonction des grandes capitales européennes ou par exemple en France, le TVG Est reliant Paris à Strasbourg. La façade atlantique s'octroie quelques projets en cours de réalisation cependant loin d'être aboutis. Cet examen en rapport avec le reste de l'Union européenne démontre l'inertie dans ce domaine pour la façade atlantique malgré certaines potentialités remarquées (France, Royaume-Uni, Pais Vasco). La périphéricité atlantique au sein du mode ferroviaire, moins avérée globalement que pour le mode routier, se caractérise par une dépendance envers les capitales à partir desquelles le réseau ferré s'oriente, soulevant la question de l'existence d'un réseau ferré atlantique.

[46] Sources : Transport Infrastructure Costs and Investments between 1996 and 2010 on the Trans-European Transport Network and its Connection to Neighbouring Regions, including an Inventory of the Technical Status of the Transport-European Transport Network for the Year 2000. Final report by Planto consulting GmbH, Essen, Germany, 113 p.

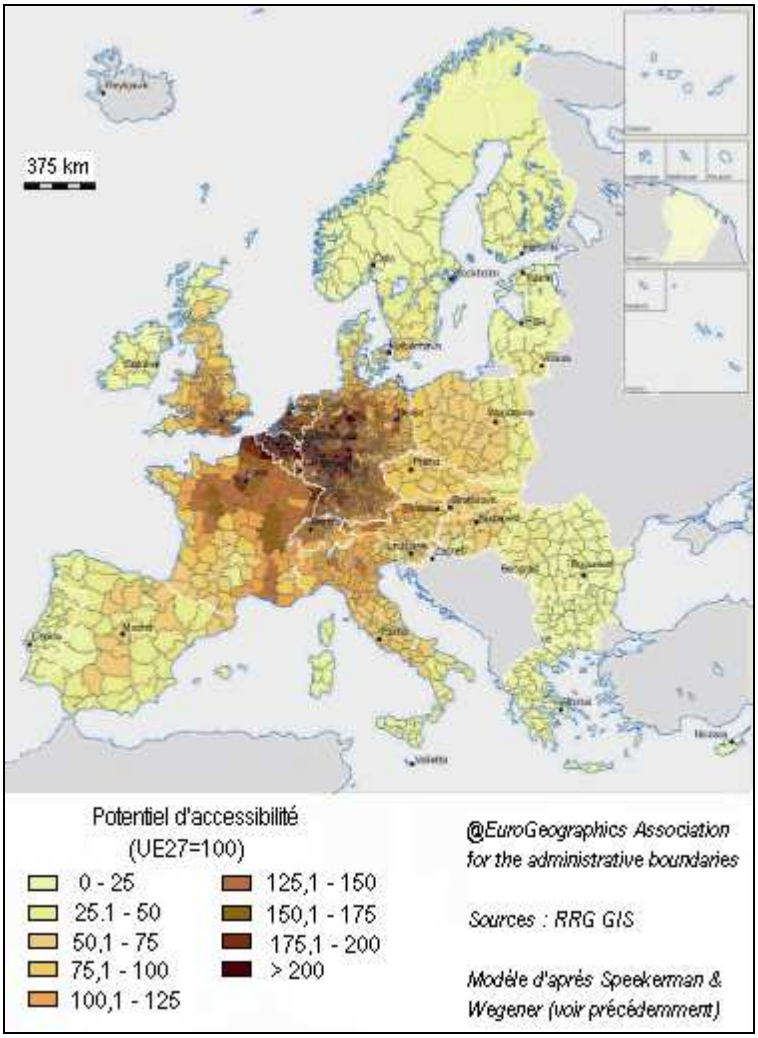


Figure 21 : Potentiel d'accessibilité selon le mode ferroviaire (ORATE, 2003)

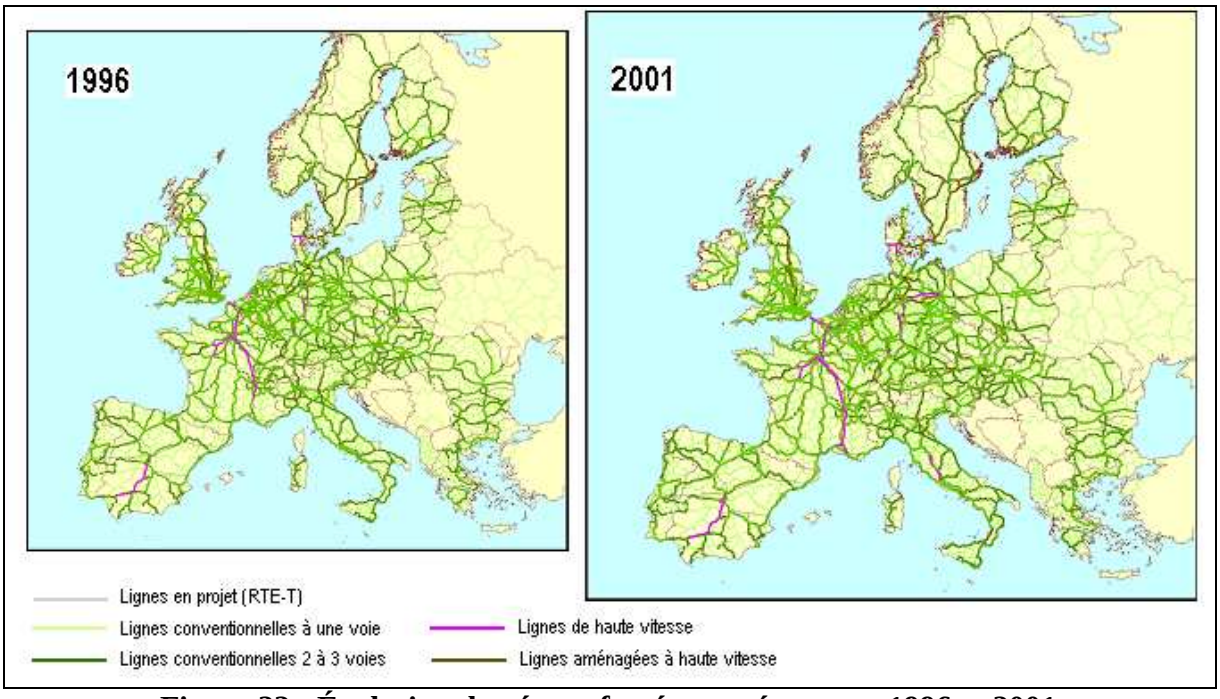


Figure 22 : Évolution du réseau ferré européen entre 1996 et 2001

Au niveau du transport aérien, le réseau atlantique existe par la présence de nombreux aéroports qui, bénéficiant de la distance au Centre, peuvent se pérenniser. La distance devient ici un atout. Cependant, les aéroports internationaux à forte capacité intermodale se situent hors de l'espace atlantique sauf exception anglaise. L'analyse du nombre journalier de vols passagers (figure 23) met en valeur le fort potentiel de la zone Londres-Paris-Benelux-

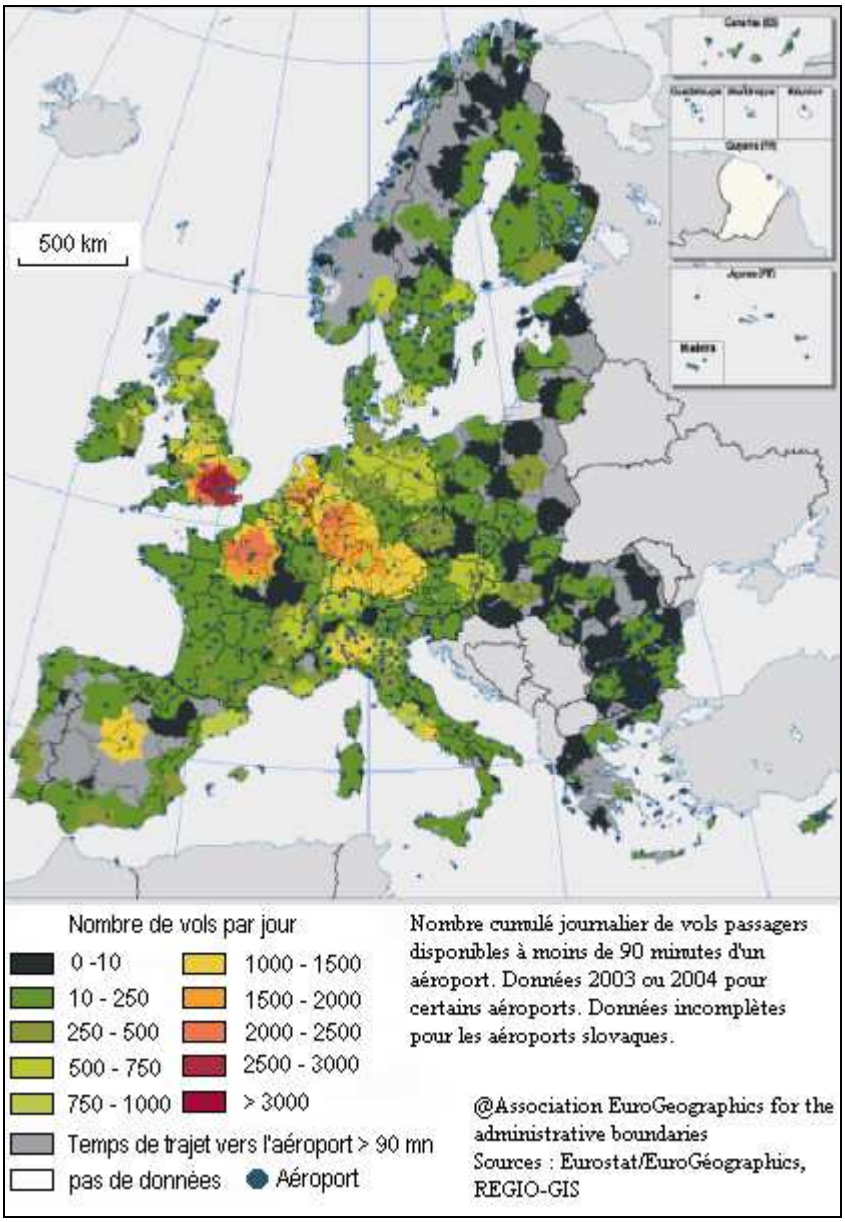


Figure 23 : L'accès au vol passagers en 2005 (CE, 2007, p.63)

Allemagne. D'autres aires plus restreintes autour d'aéroports importants (Madrid, Rome, Milan, Prague) drainent une zone polarisée. L'effet d'insularité favorise l'Irlande et le Royaume-Uni, exceptés une fois encore les finisterres : Sud-Est anglais, Highlands, Wales, l'ouest de l'Irlande. Les écarts peuvent parfois être importants entre deux zones de distance proche. En France, la façade atlantique ne possède pas de grands aéroports ce qui laisse une accessibilité réduite pour les passagers obligés de se tourner vers Paris. Pour la Péninsule

ibérique, la fonction de Madrid est similaire à celle de Paris. Malgré le foisonnement d'aéroports modestes, l'activité n'est pas intense. L'accessibilité se réduit même à néant pour l'intérieur du Portugal et de l'Espagne (accès à un aéroport supérieur à 90 minutes). L'arc méditerranéen est mieux loti grâce notamment à la présence d'aéroports comme Barcelone, Nice, Milan ou Rome. L'arc atlantique souffre de la comparaison et semble en grande partie mis à l'écart du réseau aérien européen et donc international. Dans l'optique de devenir une Zone d'intégration économique mondiale (ZIEM), cet écart le conforte dans sa périphéricité.

Par l'approche cartographique des différents modes de transport, la périphéricité atlantique est criante. L'aveu d'hier, reconnu durant les années 1980 amenant la prise de conscience politique au début des années 1990, demeure le constat d'aujourd'hui. L'espace atlantique se positionne encore en périphérie d'une dorsale européenne encadrée par les villes de Londres, Paris, Amsterdam, Francfort, Munich voire Milan. La comparaison à d'autres espaces transnationaux remarquables comme l'arc méditerranéen ou l'arc baltique révèle un retard grandissant. La variation du degré de périphéricité renforce l'espace atlantique dans son hétérogénéité. L'Angleterre devient accessible et proche de la dorsale européenne via la porte londonienne alors qu'à l'inverse les déserts des finisterres s'entretiennent scindant l'Irlande en deux, repoussant la pointe anglaise des Cornwall et du Devon ainsi que le Wales. En France, certaines régions atlantiques sont également bien reliées notamment grâce au réseau autoroutier et ferré mais l'exemple du domaine aérien est révélateur d'une dépendance vers la capitale autour de laquelle se constituent les réseaux. Enfin la façade atlantique de la Péninsule ibérique, malgré un certain rattrapage, reste très en retrait. Afin de repérer avec plus d'exactitude ces nuances internes, il faut borner l'observation au territoire atlantique.

4.1.3 : Typologie territoriale selon l'accessibilité par modes de transports

La méthodologie, loin d'être novatrice, repose sur la typologie, outil facilitant « l'analyse d'une réalité complexe et la classification » (Micro Robert, 1989) ou encore, le « traitement de données qui vise à regrouper les individus étudiés en fonction de leur proximité sur un ensemble de variables »[47]. Cette typologie des régions atlantiques européennes se concentre non sur les flux de personnes ou de marchandises mais sur le potentiel de chaque zone délimitée. Une synthèse aboutit à une spatialisation des résultats. Les figures suivantes représentent la performance des régions atlantiques selon leurs infrastructures de transport. La délimitation des régions a été calquée sur la nomenclature statistique européenne NUTS 3 dans un souci de visualiser plus précisément les faits. Cependant des régions britanniques, espagnoles et portugaises ont été regroupées (soit selon NUTS 2, soit par addition de NUTS 3) pour avoir une meilleure vision de la potentialité des

[47] http://www.definitions-marketing.com/popup.php3?id_article=459

transports en amenuisant l'effet d'échelle. Les régions correspondant aux grandes agglomérations ont été conservées afin de ne pas diluer l'information vis-à-vis des régions voisines sur le seul poids de ces dernières (Glasgow, Manchester, Liverpool ou Birmingham). Il faut noter l'agrégation de régions conservant une cohérence territoriale existante comme pour le Pais Vasco littoral espagnol (Viscaya-Guipuzcoa) ou le sud gallois industriel (de Newport à Swansea) voire entre régions moins urbanisées en Écosse (Ayrshire, Lanarkshire), au Pays de Galles (North West Wales, Gwyneed & Isle of Anglesey) ou au Portugal (Pinhal Litoral et Oeste, Minho Lima et Cavado, etc.). Ce découpage statistique est loin d'être satisfaisant vu l'hétérogénéité des cas de figure. Les différences de superficie, de densité, de pays, de recueil et de disponibilité des données, restent un poids pour l'analyse, ces facteurs influant directement sur cette dernière.

4.1.3.1 : Approche zonale et disparités régionales

Dans un premier temps et dans un souci de regrouper les données sur les transports, quatre modalités ont été déclinées au niveau NUTS 3 soit une échelle la plus grande possible : le routier, le ferré, l'aéroportuaire et le portuaire. Les diverses sources (instituts statistiques européens et nationaux, recherche personnelle) ont permis de rassembler les données nécessaires pour construire une typologie. Il a fallu chiffrer le nombre de kilomètres d'autoroutes, de routes principales, de voies ferrées et de longueur de pistes bitumées aéroportuaires. On a ajouté le nombre de gares et de ports sans différencier leur nature (petites gares aux gares TGV, petits ports de pêche ou de plaisance aux ports industriels). Le critère de la densité de population, caractéristique déterminante de chaque région, a été pris en compte pour éviter les biais fâcheux. Les performances du réseau de transport dépendent autant de la quantité que de la qualité. Si cette dernière n'est pas mise en avant, elle n'a été écartée que par des effets de corrélation statistiques vérifiés, notamment entre longueur d'autoroutes et échangeurs ou entre gares desservies par des lignes électrifiées ou non. Une première typologie épurée conduit à la première figure qui projette le résultat en six classes du « très performant » au « très faible » (figure 24).

Globalement, la synthèse relève des régions françaises et anglaises performantes avec en tête celles possédant des métropoles européennes. Le Wales, les îles écossaises et le cœur de l'Irlande sont peu compétitifs au niveau des infrastructures de transports mais la zone contiguë la plus faiblement dotée sur l'arc atlantique reste l'intérieur du Portugal alors que quelques enclaves en Espagne, France et Royaume-Uni existent également. L'axe reliant les régions de Londres et de Glasgow est très performant dans son ensemble d'autant qu'il traverse le double pôle Greater Manchester/Merseyside et West Midlands englobant les principales métropoles anglaises. Londres possède un autre rayon de raccordement en direction du sud-est vers le Somerset (Bristol) et le sud gallois. En Irlande, la région capitale

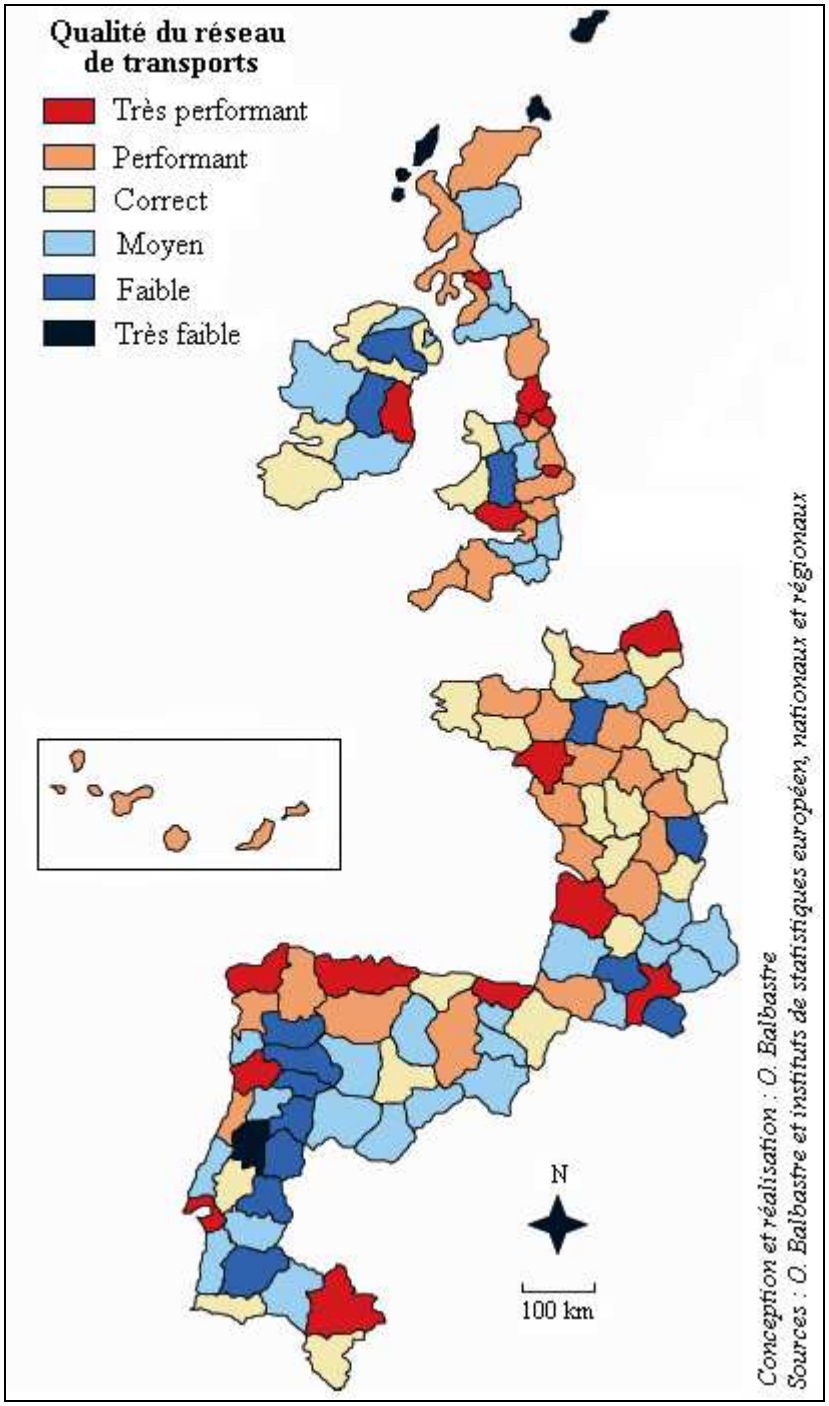


Figure 24 : Typologie des régions atlantiques selon la qualité du réseau de transports[48]

Dublin, très performante, manque cruellement de liens avec le reste du pays laissant présager une dichotomie de l'espace irlandais. En France, la Seine Maritime, ouverture sur la mer de Paris, concentre les infrastructures à l'instar de la Loire-Atlantique, la Gironde et la Haute-Garonne, toutes trois pourvues d'une métropole française de dimension européenne. Les exceptions en France se situent dans l'arrière pays du Sud-Ouest, en Mayenne, Orne et Corrèze. Si le littoral est bien doté en matière de transports ces données ne révèlent pas les

[48] variables prises en compte : densité de population, longueur d'autoroutes, des routes principales et des voies ferrées, nombre de gares, longueur de pistes aéroportuaires bitumées et nombre de ports

connexions réelles entre régions côtières. L'Espagne confirme ce fait, du Pais Vasco jusque la Galicia. L'hinterland lointain constitué par les provinces de Castilla y León n'est guère performant. De plus, l'arrière-pays portugais marque un clivage important avec le Portugal côtier où se situent les aires les plus riches et les plus peuplées de Lisboa et Porto. Mais l'homogénéité du littoral portugais n'existe pas à l'instar de la province frontalière de Huelva moyennement performante, malgré la présence voisine de Sevilla.

Les points noirs restent donc la liaison avec l'arrière pays gênant l'essor des ports atlantiques qui s'appuie justement sur un hinterland peu accessible. Cette conclusion est corroborée par le manque de métropoles européennes de premier plan dans l'arrière-pays car dès qu'elles existent (Paris, Londres), la logistique nécessaire aux transports est présente, visible clairement sur la carte entre Londres et Glasgow ou Paris et les territoires de Seine Maritime, Loire-Atlantique et Gironde. Une conclusion s'impose : l'espace atlantique est hétérogène, dépendant des Centres mais surtout morcelé par divers degrés de périphéricité qu'il nous faut approcher. Cependant, cette première typologie exhaustive engendre deux biais conséquents. On constate clairement une exagération des effets de superficie et de littoralité. Ainsi les Highlands ont une grande superficie ce qui augmente le kilométrage de leurs infrastructures et donc leur position excessive. Ce territoire possède également une côte très découpée ce qui engendre une forte présence de petits ports, autre élément important de la typologie. Pour corriger en partie ces biais, la suppression du facteur « nombre de ports » ainsi que l'ajout des densités d'infrastructures ont été nécessaires. En effet, si l'activité portuaire est réelle même faible comparativement, le phénomène de littoralité s'en trouve trop renforcée. Pour ne pas omettre la question du transport maritime, celui-ci sera traité spécifiquement ultérieurement.

Évidemment, l'implication des densités de transport bénéficient aux régions urbaines telles que Glasgow et Manchester (figure 25). D'autres régions très urbanisées et peuplées (Lisboa, West Midlands, Viscaya/Guipuzcoa) ont un profil similaire. Pour les régions de plus grande superficie, seule la Seine-Maritime parvient à conserver un haut niveau de performance malgré la perte de l'effet de littoralité. Cela met en valeur le poids de la proximité (inclusion ?) de la métropole parisienne. Les régions littorales (Loire-Atlantique, Gironde, Haute-Garonne, A Corũna, Porto, Newport-Swansea et Cheshire) qui étaient bien classées subissent un logique recul. Le constat de territoires performants isolés se révèlent, entravant l'éclosion de zones fortes d'accessibilité ce qui engendre des discontinuités. Inversement, des régions, essentiellement quelques régions françaises non littorales, obtiennent un meilleur classement. Enfin des régions de moindre densité de population (Charente-Maritime, Calvados, Avon, etc.) bénéficient également d'un niveau de performances autant élevé que des régions métropolitaines (Sevilla, Dublin) laissant présager pour ces dernières des insuffisances relatives à leur statut de métropoles.

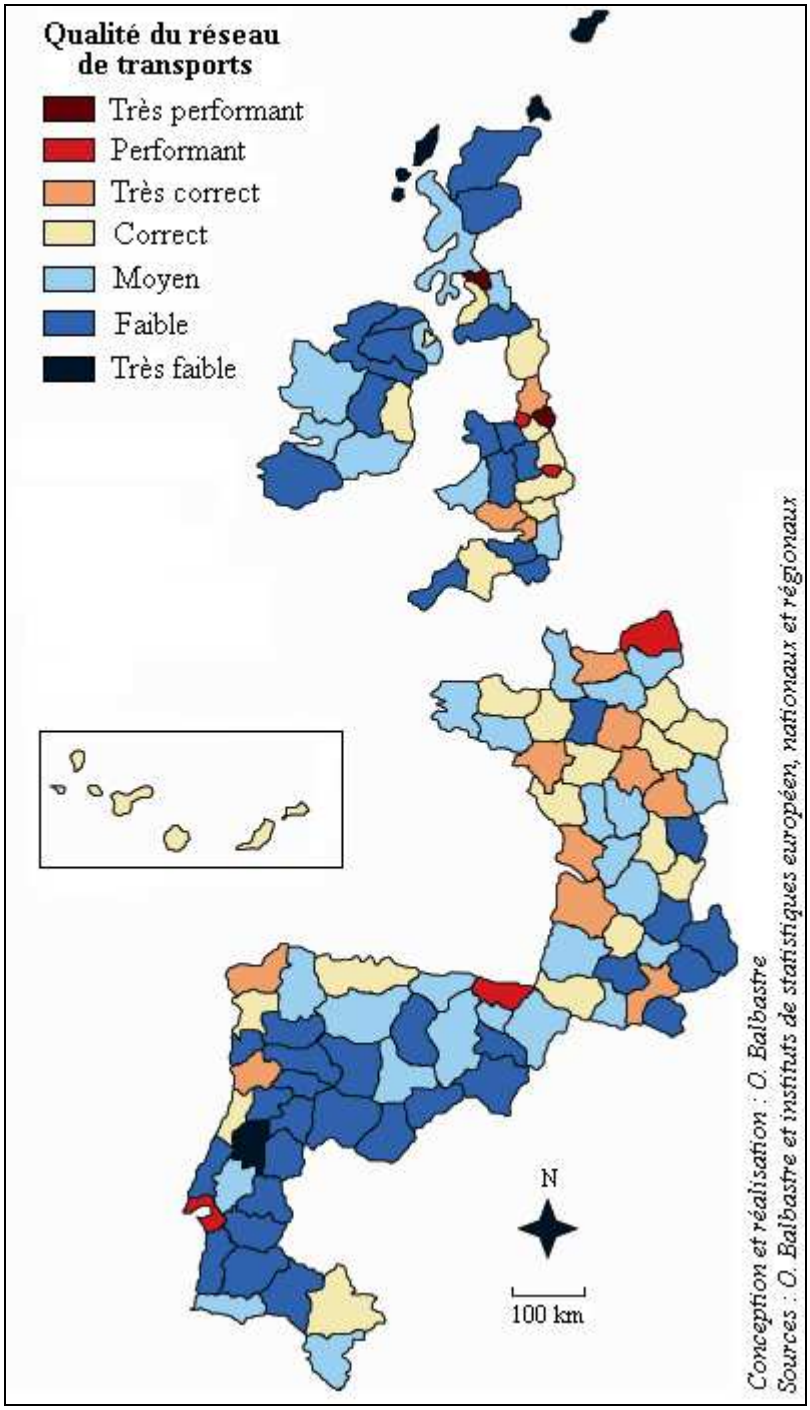


Figure 25 : Typologie remaniée des régions atlantiques selon la qualité du réseau de transports[49]

La Péninsule ibérique atlantique ne possède plus que huit régions (16%, deux fois moins que sur la typologie précédente) au potentiel d'infrastructures de transports jugé au minimum correct. Des régions reculent encore plus fortement à l'image de Sevilla (grande superficie), Asturias (nombre élevé de ports exagérant ses performances générales). Le niveau des littoraux du Wales, de l'Irlande et d'autres régions françaises (Morbihan, Vendée, Pyrénées-

[49] Variables identiques en éliminant le nombre de port et en ajoutant les densités d'infrastructures

Atlantiques, etc.) s'abaisse, l'exemple le plus parlant étant celui des Highlands qui récupèrent un statut plus conforme à leur réalité, de performant à faible.
Au final, les axes forts sont celui de Londres-Cheshire qui se prolonge jusqu'à l'isolat Glasgow avec une ramification vers l'estuaire de la Severn, ceux reliant Paris à Nantes et Paris à Bordeaux, celui de Galicia-Lisboa. Ce dernier est entrecoupé par des zones moins bien équipées même si la coupure principale persiste avec l'arrière-pays totalement dépourvu de bonnes infrastructures. Cette coupure est renforcée par la faiblesse équivalente côté espagnol (Huelva et Castilla y León). Enfin on note quelques isolats accessibles : Haute-Garonne et l'aire basque. Les contrastes sont donc multiples entre : Ibérie et régions britanniques ; régions littorales et arrière-pays ; régions possédant une métropole de premier ordre ou non.

4.1.3.2 : Approche réticulaire par mode de transports

L'approche zonale cède la place à une approche réticulaire en basculant sur les capitales territoriales (NUTS 2) et les divers modes de transport. La méthodologie s'attache dès lors à éprouver l'accessibilité de ces capitales entre elles.

a. le mode aérien

Le transport aérien s'est fortement démocratisé. De ce fait, il est devenu un paramètre pesant de plus en plus lors de l'évaluation de l'accessibilité des territoires. Il permet surtout à deux régions géographiquement éloignées d'être connectées en réduisant fortement la notion de distance-temps. Il est donc intéressant de se pencher sur une telle analyse d'autant que pour notre objet d'étude l'aspect maritime engendre des discontinuités. Or l'élément « eau » ne rentre pas en compte dans la perspective de connexions aériennes d'autant plus que les îles sont nombreuses et que le transport aérien n'a pas d'autres équivalents pour les desservir. Économiquement parlant, le transport aérien parvient à être rentable sur des trajets de certaines distances qui correspondent aussi à l'échelle de l'espace atlantique.
D'un point de vue spatial, à l'aéroport s'ajoutent les pistes d'atterrissage, les infrastructures de transit ou les aérogares. Ce point nodal dans l'espace irradie une zone environnante qui transforme un lieu en un pôle générant un trafic, des flux de passagers et de marchandises. Il se positionne comme un nœud du réseau global des transports avec une aire d'attraction qui dépasse sa zone de localisation. Plusieurs déclinaisons sont envisageables pour accomplir une telle analyse. Certes, le trafic annuel en nombre de passagers est un indice important de la vitalité d'un aéroport et de sa place dans le réseau. Notre travail[50], outre de repérer dans un premier temps les aéroports atlantiques, se concentrera sur leur desserte et leur activité. La desserte est ici définie par le nombre de villes atteintes à partir d'un aéroport. Il s'agit de noter

[50] La recherche s'est réalisée en 2006. Il s'agit donc d'une focale d'observation brève mais globale dans le sens où tous les vols prévus ont été observés à une date précise du calendrier située hors vacances.

la diversité des destinations d'un aéroport, en quelque sorte la qualité de sa nodalité. Plus l'aéroport dessert d'autres aéroports, plus son insertion au sein du réseau est importante. L'activité est observée par le nombre de trajets ou liaisons effectués en une semaine. Plus le nombre de liaisons - et donc l'offre – est élevé, plus le pôle est dynamique et attractif. En questionnant ces deux paramètres, il s'agira de définir un éventuel réseau aérien atlantique, des pôles aux ramifications, tout en jaugeant la dépendance centre/périphérie à l'échelle européenne. Pour ce faire, une partie de l'analyse englobera six métropoles d'importance (Londres, Paris, Madrid, Barcelone, Bruxelles et Francfort) dont la fonction de nœud dans le réseau aéroportuaire mondial est connue (figure 23).

Le premier constat est la situation littorale de la majorité des aéroports de l'Espace atlantique (figure 26). Les « vides » du Portugal, d'Espagne et de France, en termes de population, happés par les pôles madrilène et parisien, sont privés d'aéroports tandis que l'insularité britannique et irlandaise multiplie ces derniers. Cette distribution est fortement liée avec la problématique de la concurrence des moyens de transport, plus les distances étant longues, plus l'avion est opérationnel. Or les principales villes continentales atlantiques se situent sur la façade maritime éloignée du Centre. L'axe fort entrevu Londres / Birmingham / Manchester est l'exception d'un développement de sites aéroportuaires non littoraux. Ce fait est exacerbé lorsque l'on supprime les six grandes métropoles citées précédemment puisque les aéroports d'intérieur deviennent quasiment insignifiants ou disparaissent notamment en France et en Espagne (figure 27). Le phénomène de littoralisation est lié à la répartition des densités humaines. Les aéroports cherchent logiquement rentabilité et viabilité économiques dans des zones à forte potentialité de voyageurs, donc les zones densément peuplées. Ainsi, les capitales « de l'intérieur » (Paris et Madrid) repoussent en marge de leur zone d'influence les aéroports en instaurant un désert d'infrastructures aéroportuaires (même si leur localisation tend actuellement, au vu des nuisances générées, à s'ériger hors de l'aire urbaine se raccordant à elle via un puissant réseau autoroutier et ferré). La compétitivité des aéroports atlantiques subsiste dans la distance aux aéroports des grandes capitales. Pourtant, dans un souci de concurrence, les aéroports des grandes capitales drainent aussi des populations atlantiques par leur qualité de réseau supérieure.

L'intervention des six métropoles européennes dans le transport aérien atlantique est évidente avec la prédominance du bipôle Londres-Paris tant en intensité (respectivement 2153 et 1862 liaisons/semaine), qu'en diversité (respectivement 44 et 43 aéroports desservis). Ces aéroports profitent de l'atout majeur d'être reliés aux espaces-mondes. Elles sont de véritables plaques tournantes du trafic international et sont les portes d'entrée et de sortie de l'Europe, lieux de passage, de redistribution. Elles jouent aussi cette même fonction pour l'aire atlantique au niveau mondial et la soumettant indéniablement à la dépendance. La bipolarisation de la

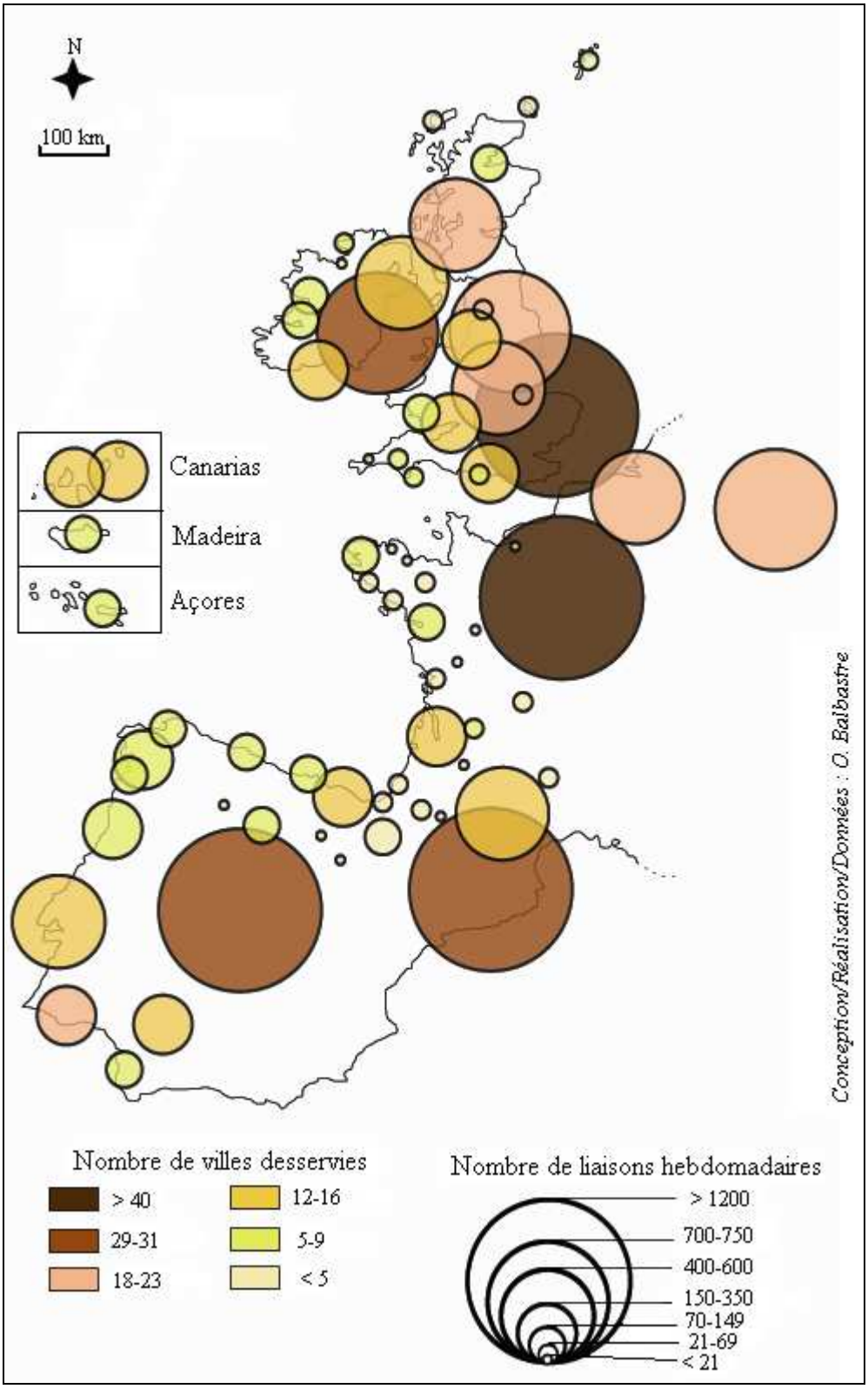


Figure 26 : Liaisons et dessertes des aéroports des grandes métropoles et des villes atlantiques

Péninsule ibérique autour de Madrid et de Barcelone agit à un degré moindre de la même manière même si la capitale catalane, plus éloignée, possède une influence inférieure surtout en intensité. Malgré une distance prononcée, les métropoles de Bruxelles et Francfort,

appartenant au Centre européen, sont également influentes. Leurs aéroports s'identifient aux aéroports atlantiques de second rang (Bristol, Lisboa ou Sevilla). Ainsi, repoussés sur le littoral, les nœuds aéroportuaires atlantiques n'en sont pas moins concurrencés par leurs homologues du Centre et seul l'aéroport de Dublin soutient la comparaison.

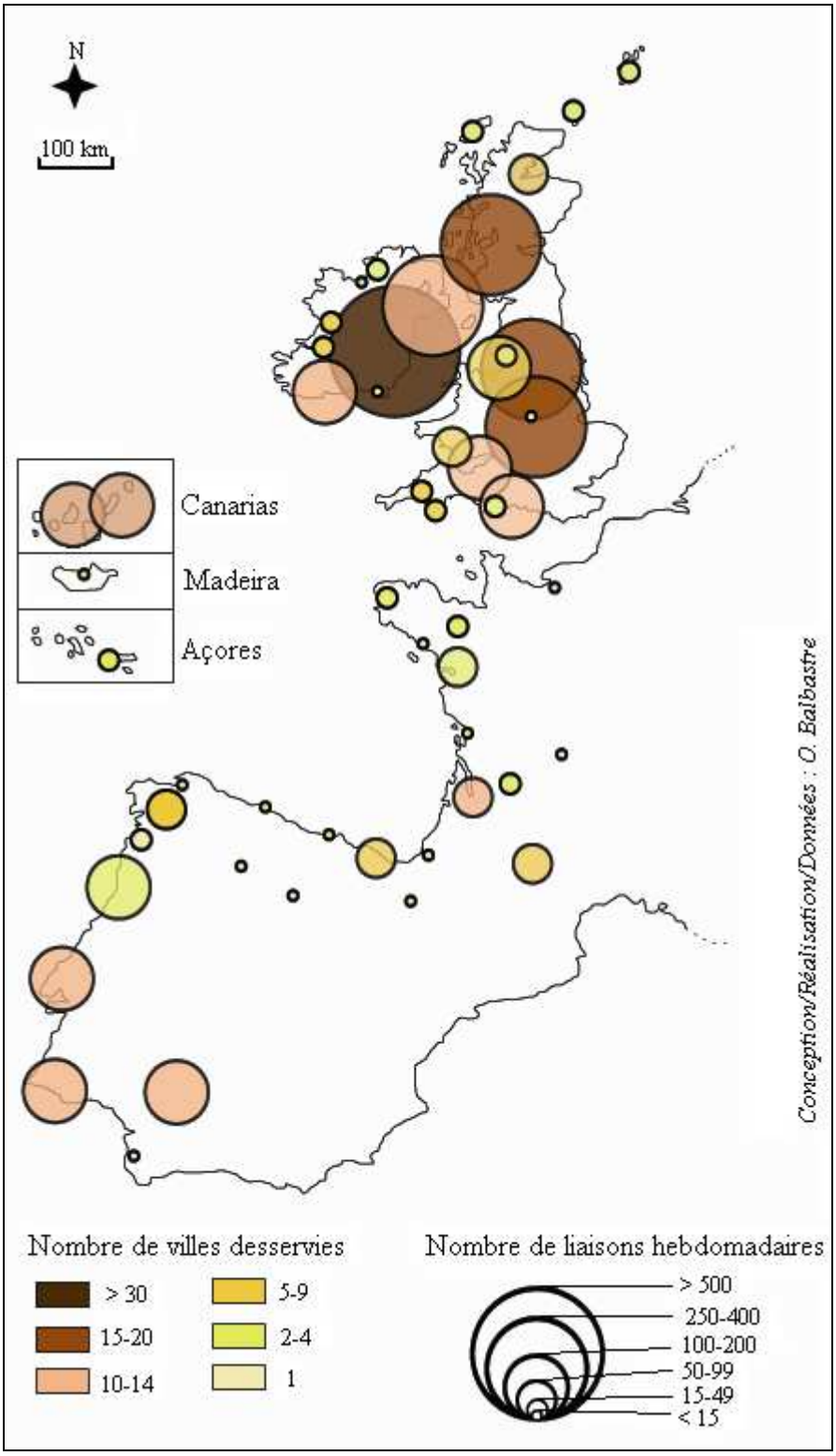


Figure 27 : Liaisons et dessertes entre aéroports des villes atlantiques

La classification des aéroports atlantiques se base sur le nombre de vols proposé en contenant puis en excluant les métropoles qui a permis d'établir un nombre de rangs. Le 7ème et dernier rang concerne les aéroports desservant uniquement une métropole européenne expliquant l'absence de ces aéroports sur la carte qui discerne les flux aériens entre aéroports atlantiques (figure 28). La seconde étape passe par une synthèse développant la structure du réseau aérien atlantique et les diverses positions des nœuds (figure 29). Un aéroport sera qualifié de nœud « polarisé » en cas de prédominance des vols et des dessertes vers les six métropoles européennes. Il sera dit nœud « local » si son rôle est restreint à une aire de proximité (aire britannique, aire française, aire ibérique). Il sera désigné « atlantique » si une propension à desservir l'Espace atlantique apparaît. Enfin, il sera « européen » si un équilibre est perçu entre métropoles, aire locale et Espace atlantique.

Dublin est indéniablement un pôle aéroportuaire européen puisqu'il soutient la comparaison avec les aéroports des grandes métropoles. Son rôle en tant que pôle atlantique d'impulsion est supérieur à ceux de Bruxelles, Francfort ou Barcelone et équivalent à Madrid tant en diversité qu'en intensité. Avec vingt-trois dessertes et plus de cinq cents liaisons hebdomadaires centrées sur l'Espace atlantique, l'aéroport de Dublin en est un nœud prépondérant. Sa fonction d'aéroport international ainsi que l'intensité tissée avec les grandes métropoles renforcent sa position au sein du réseau européen et mondial. Malgré une primauté des liaisons aériennes irlandaises avec cinq aéroports desservis, Dublin est reliée à toute la façade atlantique (Royaume-Uni, Sud-Ouest français, Portugal, principales métropoles espagnoles dont Bilbao ou Sevilla).

Trois aéroports de premier niveau se détachent ensuite : Manchester, dont les relations avec les métropoles sont de même intensité que celles du pôle dublinois, Glasgow et Birmingham. Ils profitent de fortes densités de population. Pourtant la concurrence entre Birmingham et Manchester avec douze destinations communes sur dix-sept proposées et une proximité géographique certaine empêche un pôle d'émerger. Le nombre important d'aéroports dans ces régions West Midlands et NWE alimente ce processus, Manchester devant lutter avec la présence de Liverpool et de Blackpool et Birmingham avec Coventry, même si ces deux derniers semblent bien plus complémentaires. Plus excentrée, Glasgow se cantonne à un rôle anglo-saxon, ce qui en fait un pôle régional plus qu'atlantique. Bien connectée aux métropoles européennes, son trafic est exclusivement (98%) orienté vers les aéroports britanniques. Manchester fait partie intégrante du réseau aérien européen grâce à de nombreuses liaisons avec les métropoles européennes et locales, il joue aussi un rôle au sein du réseau atlantique avec six villes desservies. Birmingham se différencie par une meilleure connectivité à l'Espace atlantique avec des liens vers le Portugal et le Sud-Ouest français. L'aéroport de Belfast aurait pu s'inscrire dans cette lignée car il possède une forte intensité de trafic en termes de liaisons proposées. Cependant, à l'instar de Glasgow, la capitale de l'Irlande du Nord se focalise vers les îles britanniques et délaisse en grande partie la sphère atlantique. La

concurrence avec le proche Dublin affecte certainement son rôle et par polarisation amoindrit ses perspectives, la diversité des villes atteintes étant moyenne en rapport à sa population.

Le groupe des aéroports de second rang est hétéroclite. Lisboa connaît de fortes relations avec les grandes métropoles mais n'a pas de rôle premier au niveau atlantique. La faiblesse voire l'absence de destinations vers le Royaume-Uni, Londres semblant être l'unique point d'accroche, nuit à sa participation comme pôle moteur. La capitale lusitanienne est un nœud du réseau européen au même niveau que les aéroports de villes plus modestes telles que Cork, Faro, les deux aéroports des Canarias ainsi que les métropoles régionales de Bristol, Southampton ou Liverpool. En Algarve, Faro dessert onze villes hors de l'aire ibérique alors que Bristol et Southampton sont reliées notamment avec des villes françaises telles que Bordeaux, Toulouse, Bergerac ou La Rochelle. Ces jonctions forment la véritable trame du réseau aérien atlantique. Á l'image de Glasgow ou Belfast, Cork et Liverpool bénéficient surtout à leur aire locale. Enfin, les deux aéroports des Canarias diffèrent : Santa Cruz de Tenerife fonctionne de façon plus intégrée au réseau européen, Las Palmas se fixe sur la Péninsule ibérique. Éloignées, les deux villes nécessitent des pôles importants de raccord au continent et de ce fait très peu atlantiques.

Les aéroports de troisième ordre sont logiquement plus nombreux avec des caractéristiques moyennes. Malgré de faibles intensités, Toulouse concède une réelle desserte atlantique ce qui tend à l'insérer dans le réseau atlantique aérien. Pourtant, Toulouse conserve une connexion bien supérieure avec les grandes capitales lorsque ces dernières sont comptabilisées, se situant au niveau de Lisboa ou de Belfast (figure 26). Au sein de l'Espace atlantique, Toulouse redevient un aéroport quelconque, proche d'aéroports régionaux comme Cardiff ou Inverness dont le trafic est axé vers le local. La prédominance du trafic vers les métropoles européennes fait de Toulouse un nœud du réseau européen comme Porto, Bilbao ou Sevilla. Ces dernières possèdent des caractéristiques identiques entre de fortes relations vers les métropoles, vers leurs réseaux locaux et une desserte faible mais diversifiée hors Ibérie. Enfin Bordeaux se construit comme hub atlantique aérien qu'il déclare vouloir être, une Porte Atlantique désignée pour faire le lien entre le nord et le sud de l'aire atlantique. Ce fait n'est pas usurpé puisque dix de ses destinations sont réparties dans les cinq pays atlantiques. Pourtant, une faible intensité de vols hebdomadaires réduit sa visibilité malgré des liaisons hebdomadaires avec les autres nœuds atlantiques (Birmingham, Southampton) et européens (Porto, Lisboa, Manchester). L'évolution de ce hub atlantique semble pourtant être la clef de la concrétisation du réseau atlantique aérien.

Par la suite, la performance des autres aéroports devient anecdotique même s'il faut souligner l'activité d'aéroports modestes assez dynamiques pour se rendre visibles. Malgré une faiblesse d'intensité, certains participent à la lisibilité de l'Espace atlantique via des lignes

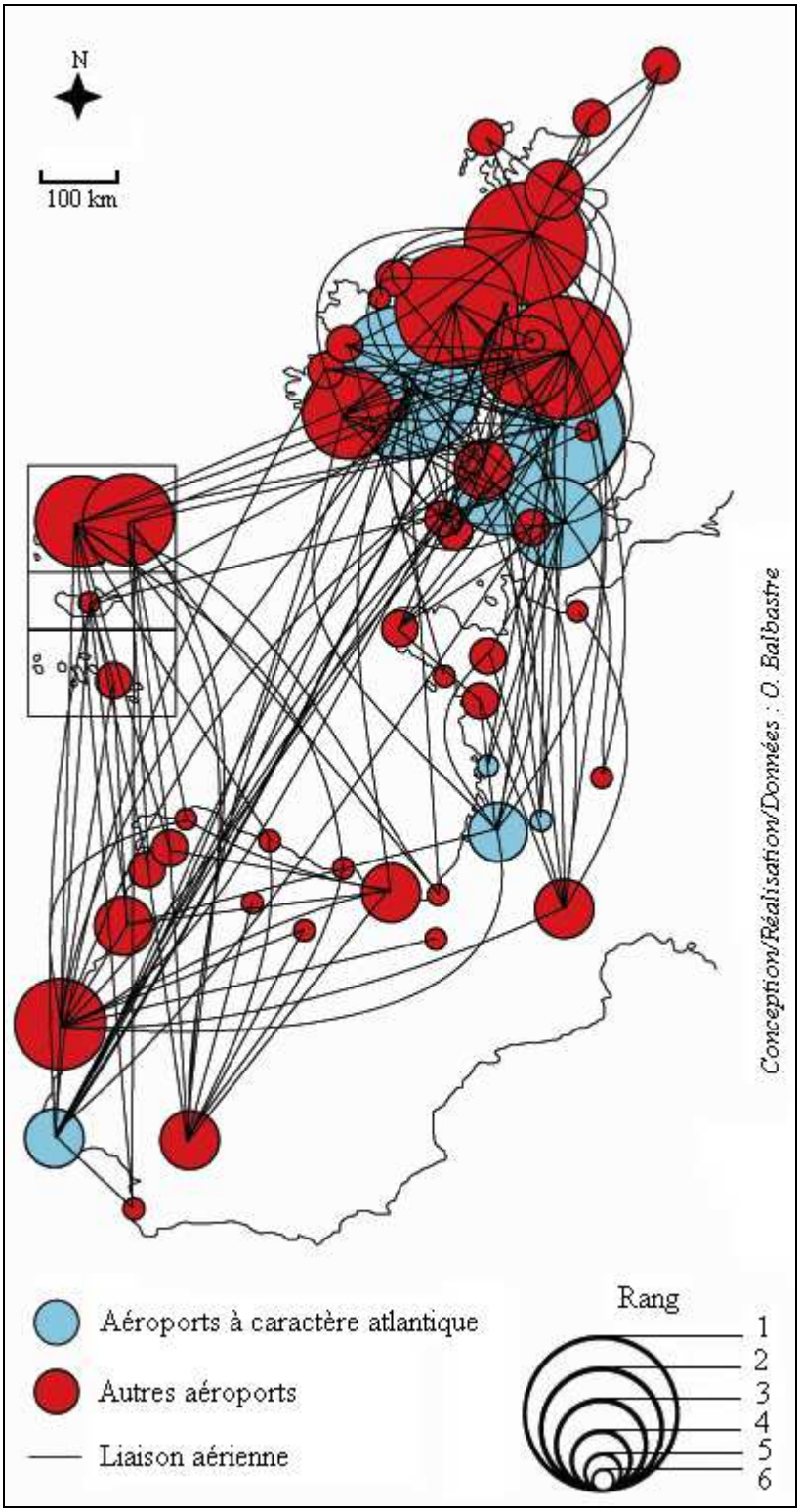


Figure 28 : Liaisons aériennes tissant le réseau atlantique

transmanches : Galway, Londonderry, Exeter, Plymouth, Bournemouth, Brest, Rennes. Les îles écossaises participent à ce groupe même si leur réseau se borne à Glasgow. Limerick constitue l'exception irlandaise provenant de la relative faiblesse de ces liens vers les métropoles lui conférant un aspect plus intégré au réseau européen que localement. Á l'opposé, lorsque l'on retire les connexions avec les métropoles, Nantes est reliée uniquement

au réseau français. Elle devient alors un nœud local de même niveau que Rennes. Enfin, grâce au nombre de leurs connexions, apparaissent les aéroports de Brest, Vigo et Santiago de Compostela. Bien qu'il existe quelques dessertes tierces, la dépendance prononcée vis-à-vis des métropoles européennes, dont les liaisons correspondent respectivement à 73, 79 et 84% des vols hebdomadaires, démontre une polarisation évidente. Ils font la transition avec les autres aéroports encore plus dépendants (supérieur à 86%). En effet, beaucoup d'aéroports atlantiques modestes (rang 7) ne doivent leur existence que grâce aux grandes métropoles : Vitoria, San Sebastián, Logroño, Pau, Tarbes, Agen, Rodez, Poitiers, Tours, Quimper, Lannion, Saint-Malo ou Truro. Cette exclusivité évince ces aéroports du réseau atlantique et réaffirme l'influence des grands centres européens.
D'autres aéroports modestes (rang 6) ont cependant le mérite de se maintenir lorsque le facteur « grandes métropoles » est écarté. Si ceux de Donegal, Blackpool et Le Havre s'expriment comme des nœuds du réseau local, les autres sont polarisés. Quelques aéroports (La Rochelle, Bergerac) se distinguent puisqu'ils sont connectés spécifiquement avec les Îles Britanniques les intégrant au réseau atlantique. Enfin, Funchal et Coventry s'intègrent au réseau européen grâce à une desserte diversifiée mais limitée tant vers les métropoles que vers le local et la zone atlantique même si la relativité est de mise au vu de la faiblesse du trafic.

Le constat est limpide : l'Espace atlantique des transports aériens dépend des grands pôles. Si les Îles Britanniques possèdent un réseau organisé et hiérarchisé vers l'Europe et accessoirement l'Espace atlantique, le grand nombre d'aéroports entretient toutefois une concurrence sensible. En France, la façade atlantique ne possède guère de nœud important. Si le rôle atlantique de Toulouse existe, la compétition avec Bordeaux nuit au décollage du hub atlantique girondin. Au nord, l'aire atlantique subit pleinement l'attraction des aéroports parisiens. Le projet aéroportuaire de Notre Dame des Landes, à vocation européenne, situé entre Rennes et Nantes, pourrait remédier à cette dépendance en créant un pôle atlantique structurant le Nord-Ouest français. Cependant, ne doit-on pas y déceler un acte de concurrence au hub bordelais qui a déjà du mal à se révéler ? L'Ouest français profite cependant de l'intérêt des Anglais pour ces territoires (Bretagne, Bordelais, Dordogne) pour faire vivre des aéroports modestes impactant le réseau aérien atlantique. Ainsi se sont développées des lignes transmanches entre Angleterre et France ou Irlande et France via les compagnies à bas prix (« low-cost ») qui ont l'avantage de créer des portes d'entrée au sein d'espaces moins densément peuplés (La Rochelle et Biarritz) mais surtout de l'arrière-pays (Bergerac, Limoges), souvent délaissé au profit du littoral. En perdurant, ce phénomène pourrait engager un processus de moindre dépendance de l'Espace atlantique français vis-à-vis des pôles majeurs que sont Paris voire Londres et Madrid. En Espagne, ni Bilbao au nord, ni Santiago de Compostela à l'Ouest, ni Sevilla au sud ne développent de liaisons propres à l'aire atlantique, délaissant ce marché à Madrid. Au Portugal, les principales villes ne consacrent que peu de liaisons à l'aire atlantique (Lisboa 5%, Porto 2%). Seule la ville

méridionale de Faro joue un vrai rôle dans le réseau atlantique. Un effort de coopération entre les aéroports atlantiques, notamment en matière de destinations, serait utile à une véritable structuration pertinente et efficace du transport aérien atlantique.

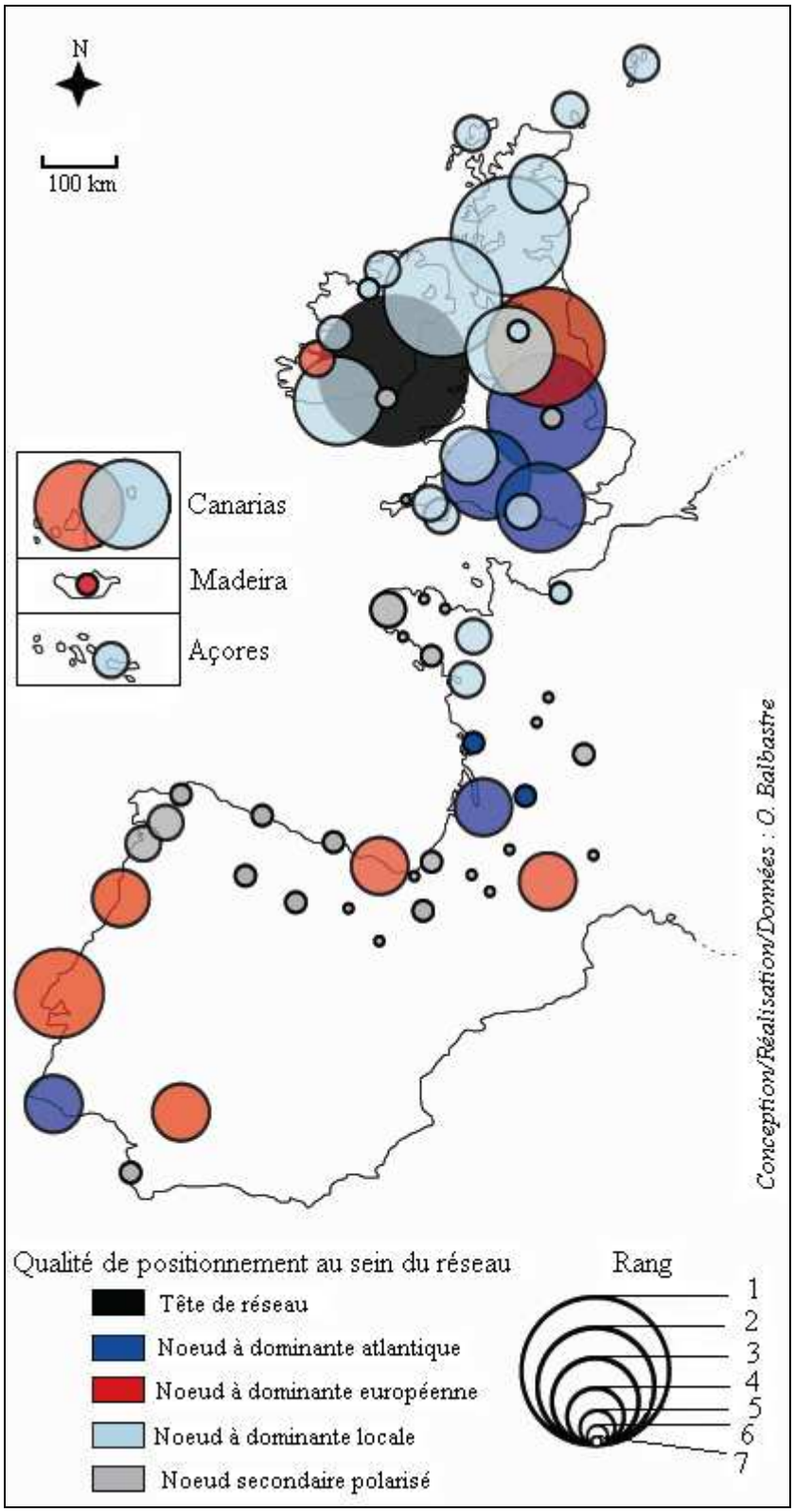


Figure 29 : Structure du réseau aérien atlantique

Cette structure admet un véritable hub aéroportuaire qu'est Dublin. La suite du réseau se repose sur des villes qui, à défaut de développer prioritairement des connexions atlantiques, se positionnent en intermédiaire entre métropoles, aire régionale et Espace atlantique (Manchester, Lisboa, Toulouse, Bilbao, etc.). Mais leurs stratégies semblent se façonner en direction des pôles du réseau mondial plus que vers l'Espace atlantique puisque la part du trafic atlantique est faible (autour de 5 à 8 %). Toutefois, quelques aéroports ont développé un trafic plus conséquent (16 à 42%) sur les liaisons atlantiques et forment les ramifications du réseau atlantique aérien (Birmingham, Bristol, Southampton, Faro, Bordeaux). L'intensité des liaisons hebdomadaires reste relativement basse mais a le mérite d'exister. La stratégie de l'aéroport de Bordeaux se voulant être une porte atlantique représente parfaitement la volonté des acteurs atlantiques locaux de créer un réseau via des carrefours des flux intra-atlantiques. De plus, l'offre et la demande étant réel, le potentiel existe. Malheureusement, la concurrence économique intramodal (entre aéroports) et intermodal (entre modes de transport) freine l'établissement d'un réseau aérien atlantique structuré. Trop nombreux, les aéroports britanniques ont souvent simple fonction de desserte locale. Á l'inverse, la Péninsule ibérique et la France concentrent de petits aéroports polarisés, véritables bouts de chaîne. Les métropoles régionales françaises, espagnoles et portugaises favorisent la connexion au Centre sans laisser grande place à une accessibilité atlantique. Ce réseau est donc incomplet dans sa nodalité au nord (Glasgow ?), au sud (Lisboa ? Sevilla ? Bilbao ?), au centre (Nantes ? Rennes ?), redondant à cause de la concurrence (West Midlands, Sud de l'Angleterre, Galicia/Nord Portugal), voire inexistant dans les zones désertes ou ultra-polarisées (quart nord-ouest français, intérieur ibérique). Afin de confirmer ou d'infirmer ces tendances, l'accessibilité aérienne doit être couplée à d'autres moyens de transport.

b. les modes routier et maritime

Par les infrastructures routières transite la majeure partie des personnes, des biens et des marchandises notamment depuis la démocratisation de la voiture et le foisonnement des camions. Plus la route est équipée en voies rapides, plus elle offre à la ville et à sa zone d'influence de meilleures chances de bien s'intégrer au sein du réseau global. L'immensité de l'aire atlantique octroie aux liaisons routières une capacité à la structurer. L'Espace atlantique est marqué par la présence de discontinuités représentées par les mers (Golfe de Gascogne, Mer d'Irlande, Manche). Pour gommer ou pour prouver l'impact de ces discontinuités, l'étude a placé le transport routier et le transport maritime dans les mêmes conditions. L'accessibilité sera alors calculée par le nombre de villes atteintes sur la journée (le pas de temps est de 6 heures) ou en aller-retour sur la journée (le pas de temps est défini à 200 minutes). Quatre grandes métropoles (Londres, Paris, Madrid et Barcelone) ont été ajoutées au tableau regroupant les capitales atlantiques des entités NUTS 2 ainsi que les agglomérations de plus de 200 000 habitants afin de prendre en compte leur influence. Enfin pour mieux comprendre

la qualité du réseau routier, le critère de pourcentage de voies rapides entre deux villes a été retenu c'est-à-dire celles qui offrent une vitesse supérieure à 110 km/h. L'objectif est de repérer la structure du réseau routier atlantique par ses points forts et ses points faibles. Par inadéquation, les îles (Madeira, Canarias, Açores) sont écartées.

En termes d'accessibilité à la journée, la ville de Londres peut être atteinte par au moins vingt-deux villes (figure 30). Son influence sur le réseau atlantique s'étend de la frontière écossaise, au Wales, à l'extrême sud-ouest anglais, au sud anglais, débordant même en France (Rouen, Le Havre, Caen, Paris). Ce fait n'est pas dû aux lignes maritimes transmanches mais grâce au tunnel sous la Manche, placé pourtant hors de la zone atlantique, et que nous considérons comme élément du réseau routier européen malgré son caractère ferroviaire. Le même phénomène est remarqué pour Paris qui incorpore Londres et Portsmouth à son aire d'influence. La capitale française possède une vaste zone d'accessibilité sur la journée incluant toutes les villes atlantiques françaises se trouvent à l'exception de Toulouse. Ces régions françaises et britanniques forment donc une aire accessible en voiture, une véritable périphérie intégrée.
L'influence des métropoles espagnoles, Madrid et Barcelone, est largement inférieure à celle développée par leurs homologues parisienne et londonienne. L'explication de la distance pour Barcelone prévaut tandis que pour Madrid elle reste floue. Son accessibilité est deux fois moindre que pour Londres. Trois causes opèrent : l'absence de villes de proximité importantes, la distance (Galicia), l'association des facteurs de distance et d'une plus faible connexion (Andalucia). Ainsi, n'a-t-on que 83% de voies rapides entre Madrid et Sevilla (figure 31). L'aire madrilène se borne aux côtes atlantiques du Pais Vasco (Vitoria, Bilbao, San Sebastián), Cantabria (Santander) et Asturias (Gijón-Oviedo) ainsi qu'aux régions autonomes de Navarra (Pamplona) et Rioja (Logroño). Un autre axe se dégage pourtant avec la présence de la cité portugaise d'Evora qui esquisse l'axe Madrid-Lisboa au pourcentage de voies rapides atteignant 97%. Le reste du Portugal est par contre inatteignable en six heures de la capitale espagnole. Enfin la lutte d'influence que se livrent Madrid et Barcelone se matérialise aussi sur l'espace atlantique ibérique. Par exemple, la ville de Pamplona est en distance brute plus proche de Madrid mais en distance-temps elle l'est de Barcelone. L'influence barcelonaise sur une ville de l'Espace atlantique, bien que non littoral, n'est donc pas incongrue. Deux autres villes entrent dans sa zone d'influence: San Sebastián et Logroño (plus de 89% de voies rapides). L'action polarisante de Barcelone s'étend même au-delà de la frontière pyrénéenne Toulouse se plaçant également dans son orbite.

En réduisant le pas de temps, les zones d'accessibilité de Londres et de Paris se restreignent mais demeurent conséquentes. Un aller-retour avec Londres (figure 32) est toujours envisageable pour plusieurs villes (Bournemouth, Portsmouth, Stoke-On-Trent, Coventry, Cardiff, etc.). Le pourcentage des voies rapides adhère avec ses résultats puisqu'il

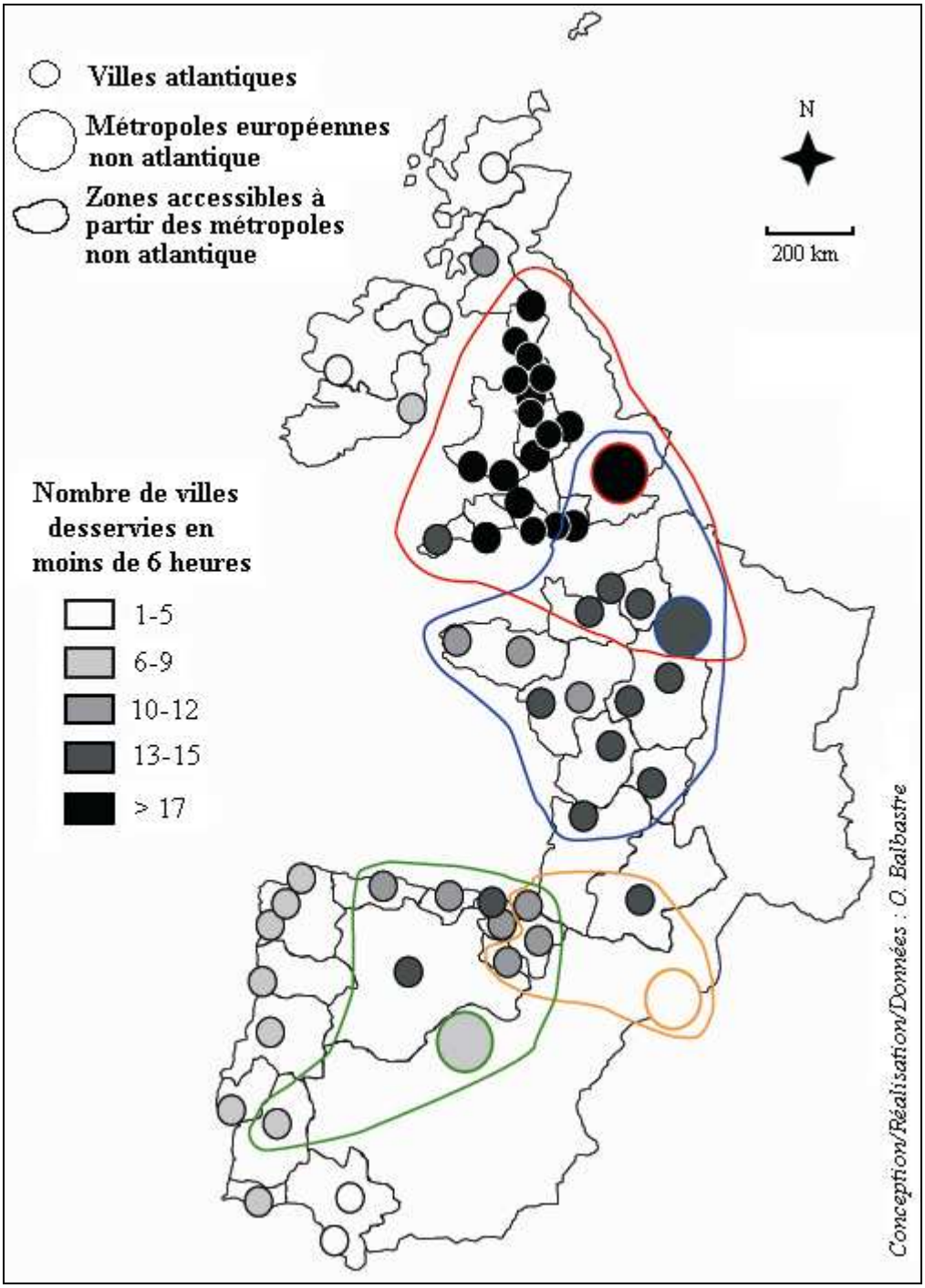


Figure 30 : Accessibilité routière et maritime des villes atlantiques et influence des métropoles européennes (6 heures)

est supérieur à 89% vers Birmingham, Bristol mais aussi vers Bournemouth ou Portsmouth où il est estimé entre 75 et 89%. Vers le nord, les voies rapides sont nombreuses mais le facteur distance entraîne une diminution de l'accès. Par contre la faiblesse d'infrastructures routières rapides est la cause affectant la pointe sud-est (entre 45 à 75% de voies rapides entre Londres et Plymouth). Le profil de Paris est similaire, sa zone d'accessibilité se réduisant à la Normandie (75 à 89% vers Rouen, plus de 89% vers Caen) et au Centre (plus de 89 % vers Orléans et Tours). D'autres axes pénétrants sont visibles : celui traversant les Pays de la Loire

(plus de 89% de voies rapides entre Paris et Angers) et celui en direction d'Orléans, Tours et Poitiers. L'aire dessinée correspond à la sphère d'influence parisienne dans l'Ouest français. Pour continuer la comparaison avec Londres, des zones exclues se dévoilent : la Bretagne, le Limousin et le grand Sud-Ouest français. La principale cause est la distance qui agit comme facteur limitant (Brest, Bordeaux, Toulouse).
Pour Barcelone, son influence se dissout par la distance. La présence du mur pyrénéen est un facteur non négligeable (45% de voies rapides entre Barcelone et Toulouse par le franchissement pyrénéen). L'aire madrilène se réduit exclusivement à la ville de Valladolid. Des régions pourtant proches en distance brute (Rioja) sont exclues. Le terrain accidenté de la région basque qui engendre des routes tortueuses et ajoute de surcroît de la distance, la relative faiblesse de voies rapides vers Logroño (86%) ou Santander (73%), et la distance vers Evora ou Gijón, malgré de bonnes infrastructures, sont autant de facteurs. Le tableau peut être complété par les faiblesses observées entre Madrid et Sevilla ou vers le Portugal (hormis Lisboa) comme vers Coimbra ou Porto (50% de voies rapides).

Au niveau des villes atlantiques, il est évident que plus les points à relier sont nombreux et proches, plus le nombre de villes atteintes sera important. Cette logique s'applique au niveau britannique où le recensement au départ est élevé (22 contre 15 en Espagne, 14 en France, 5 au Portugal et 2 en Irlande). Au Royaume-Uni, seules les villes excentrées de Truro, Glasgow et Inverness sont en marge. La relative faiblesse du réseau de voies rapides le long du littoral sud atlantique de l'Angleterre (30% de voies rapide entre Truro et Plymouth) explique en partie ce fait. Néanmoins, Truro s'établit au même niveau que la plupart des villes françaises et espagnoles (entre 13 et 15 villes accessibles). Pour ces dernières, un tel score est réalisé grâce à une position géographique centrale, une rente de situation (Poitiers, Nantes, Orléans, Tours et Valladolid), à la proximité d'une frontière (Bordeaux, Toulouse, Limoges et San Sebastián) ou à l'influence du Tunnel sous la Manche voire du transport maritime transmanche (Rouen, Caen, Le Havre). Ces éléments de centralité font la différence avec d'autres villes de la catégorie inférieure. L'effet de la distance œuvre pour des villes totalement inaccessibles par leurs homologues atlantiques : Inverness, Brest, Sevilla, Limerick, Dublin. Si les villes irlandaises connaissent une situation particulière liée à leur insularité, les autres dévoilent leur périphéricité au sein même de cette périphérie atlantique. Le réseau de voies rapides est directement concerné puisqu'il se situe en-dessous de la moyenne : Tours-Rennes (puis Brest) 72%, Belfast-Dublin 50%, Inverness-Glasgow 22%, Belfast-Galway 12% et Galway-Dublin 7%. Ce sont les segments les plus faibles si on ajoute donc le littoral sud-atlantique anglais (Plymouth-Bournemouth 34%, Bournemouth-Southampton 61%). Identiquement, la Péninsule ibérique endure un réseau global plus lâche le long du littoral (Gijón-A Coruña 25%) ce qui isole la Galicia du reste de l'Espagne. Les connexions rapides n'ont lieu que vers le Nord du Portugal. Deux axes maintiennent une accessibilité convenable (Madrid-France, Madrid-Lisboa) pour le Pais Vasco et la Castilla y

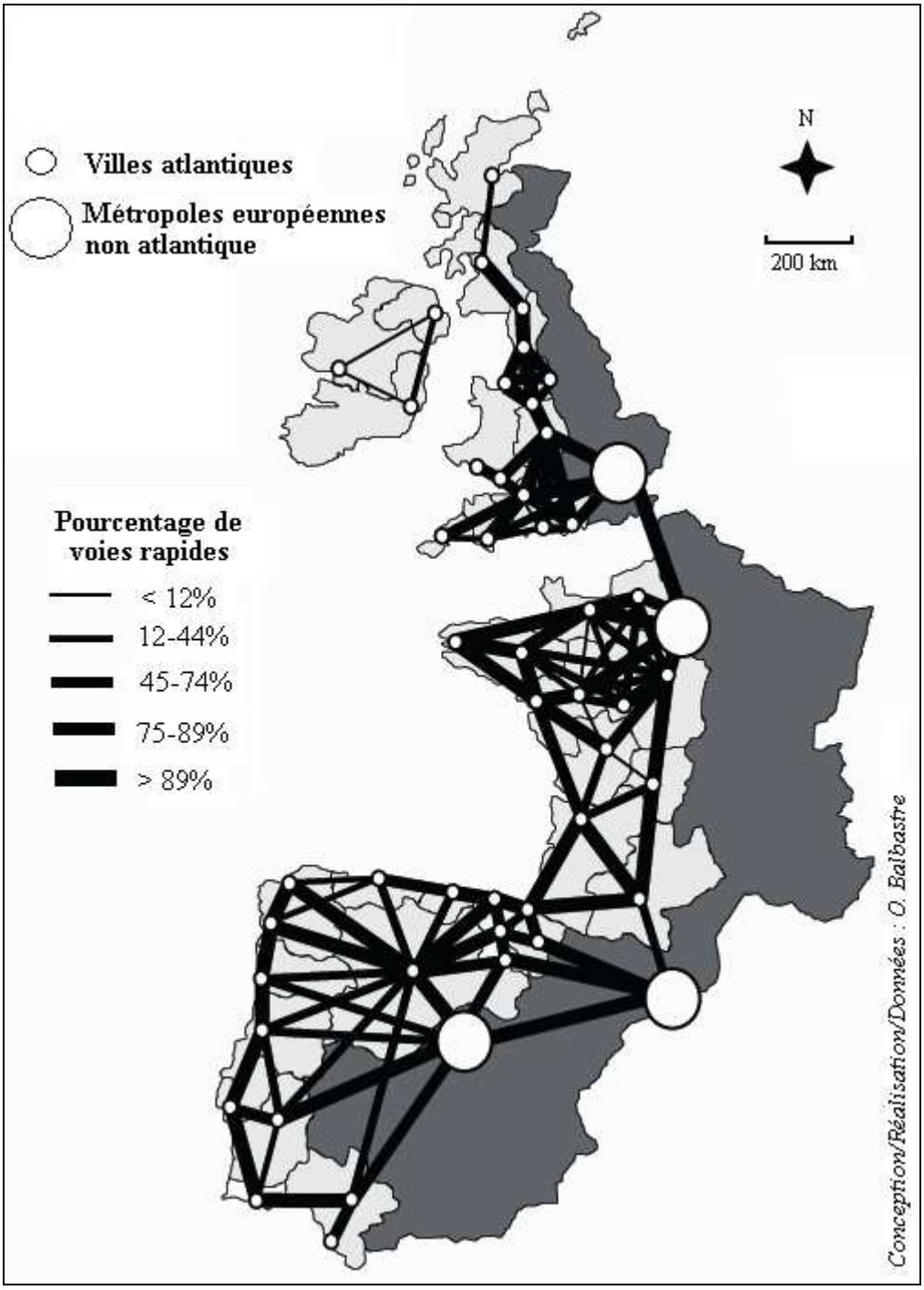


Figure 31 : Voies routières rapides dans l'espace atlantique

León. Pourtant, l'aller-retour à partir de Valladolid n'est possible que vers quatre villes en 200 minutes alors qu'en six heures celle-ci en atteignait treize. Le pourcentage de voies rapides empêche un meilleur rayonnement (vers Santander (51%), Gijón (59%), Coimbra (63%) ou Porto (71%), Evora (72%), Sevilla (52%)). L'Andalucia (Cadiz et Sevilla) n'est même pas reliée par la route en moins de six heures à sa capitale et la faible présence de villes portugaises ou la non prise en compte au nord de la région espagnole d'Extremadura l'isolent fortement. Certaines villes ibériques se situent d'ailleurs au niveau de Dublin signifiant un degré de périphéricité aussi soutenu que si elles avaient à pâtir d'insularité.

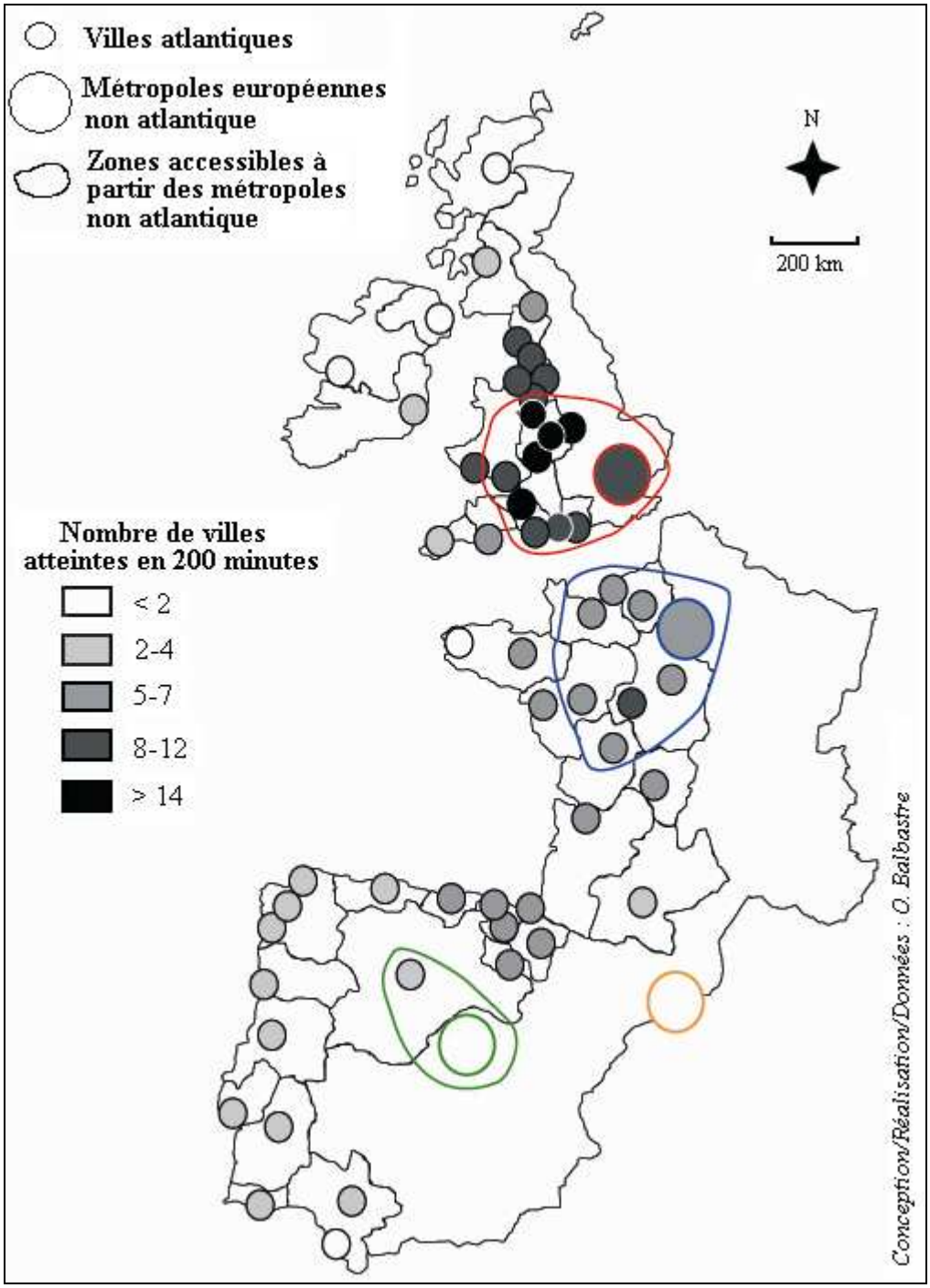


Figure 32 : Accessibilité routière et maritime des villes atlantiques et influence des métropoles européennes (200 minutes)

La réduction du pas de temps révèle les véritables faiblesses et forces du réseau routier. Les grandes tendances aperçues ne varient guère. Les villes de Birmingham et Bristol sont fortement accessibles (15 et 16 villes à portée d'un aller-retour dans la journée respectivement) prolongeant les axes londoniens respectivement au nord et à l'ouest. Les segments Birmingham-Manchester/Liverpool, Birmingham-Bristol-Plymouth, Southampton-Birmingham et Southampton-Bristol-Cardiff, au fort pourcentage de voies rapides, démontrent que, nonobstant la présence envahissante de la métropole londonienne, l'Espace

atlantique britannique est organisé. Les aires écossaises et galloises peu urbanisées, pour lesquelles l'absence de villes prises en compte dans l'étude ne doit pas cacher une qualité moindre de desserte routière, sont à l'inverse des zones faibles. Les liaisons maritimes pour l'Irlande, mais aussi entre Îles Britanniques et France, sont insignifiantes, l'élément eau agissant bien comme discontinuité. Acquis dans la conscience collective, cet élément doit malgré tout être souligné.

En France, le nœud parisien reste le centre névralgique incontournable ébauchant les axes forts : Paris-Bordeaux, Paris-Nantes, Paris-Toulouse ou Paris-Caen. En s'éloignant de ces axes et en écartant les possibilités de passage via Paris, le réseau perd de son intensité : Tours-Rouen[51] 35%, Tours-Caen 38%, Tours-Angers 65% et Tours-Rennes 72%. En réalité, deux axes parallèles de voies rapides se développent. Le premier longe le littoral normand et traverse une partie de la Bretagne (Rouen, Caen, Rennes, Nantes avec 93% de voies rapides). Il s'agit de l'autoroute des estuaires récemment mise en service. Le second, moins performant et plus sinueux, passe par Orléans, Tours et Angers, même si le barreau Tours-Angers est défaillant (65%). Les raccords, coupant l'axe Paris-Nantes et joignant des points des deux axes, sont pauvrement dotés : Orléans-Caen (69%), Orléans-Rennes (52%), Angers-Caen (7%), Angers-Rouen (55%) ou Angers-Rennes (17%). Toutefois, les récents travaux entre Angers et Tours (mise en service en 2006 d'une liaison autoroutière complète et donc non prise en compte dans notre étude) et la mise en service du tronçon autoroutier Caen-Alençon-Le Mans-Tours pallient à cette faiblesse. Au Sud-Ouest, les deux axes Paris-Toulouse (via Limoges) et Paris-Bordeaux (via Tours et Poitiers) se dégagent mais la même difficulté de connexion entre les deux axes persiste : Poitiers-Limoges 2%, Poitiers-Angers 7%. De plus, ces axes s'organisent loin du littoral en parallèle de ce dernier. Seuls les tronçons situés sur les axes parisiens sont privilégiés : Tours-Poitiers 92%, Orléans-Limoges-Toulouse 96%. Finalement, la métropole bordelaise possède un meilleur réseau de voies rapides vers l'Espagne ou vers la Méditerranée via Toulouse que vers le reste de l'Espace atlantique (Limoges, Poitiers ou Nantes). La ville de Tours, située en position intermédiaire entre Paris et l'Ouest ou entre nord et sud de la France atlantique, obtient la plus forte accessibilité à hauteur de villes britanniques pourtant moins distantes.

En Espagne, l'axe européen majeur entre Paris et Madrid bénéficie donc aux trois villes basques : San Sebastián, Bilbao et Vitoria. Néanmoins, le pourcentage de voies rapides diminue pour certains segments : San Sebastián-Pamplona 76%, San Sebastián-Vitoria 52% ou Vitoria-Logroño 78%. Il devient même nul entre Logroño et Pamplona pourtant séparées à peine de quelques dizaines de kilomètres. L'accessibilité se réduit ensuite en direction de Valladolid puis sur le littoral à cause d'un réseau de voies rapides plus lâche à partir de Santander. Le littoral portugais, où se positionnent les densités de population (Faro, Lisboa,

[51] Cette faiblesse du réseau atlantique français a été en partie comblée par la finalisation du segment autoroutier reliant Rouen au Mans de même qu'entre Tours et Angers. Les pourcentages ont été relevés avant la mise en service.

Coimbra ou Porto), forme avec la Galicia un segment fort. Ce réseau est cependant peu connecté aux autres hormis entre Faro et l'Andalucia (Sevilla-Cadiz) et au nord, entre la Galicia et la direction de Valladolid-Madrid. La partie occidentale andalouse n'est pas correctement connectée à Valladolid ou même Madrid et se tourne vers le littoral méditerranéen. L'intérieur portugais laisse un vide malgré l'axe Lisboa-Madrid. Le Centre et le Nord du Portugal ont des axes vers l'intérieur restreints.

Ainsi, l'Espace atlantique reste influencé par des axes majeurs européens, initiés par les capitales étatiques : Londres-Bristol-Cardiff, Londres-Manchester-Glasgow, Paris-Nantes, Paris-Bordeaux-Madrid ou Madrid-Lisboa. Cela ne signale pas pour autant une influence néfaste puisque au contraire il faut s'appuyer sur eux pour structurer le réseau de voies rapides soit en développant des axes secondaires perpendiculaires, soit en construisant des axes indépendants propres à la zone atlantique comme a été conçue l'autoroute des estuaires. Excepté le cas à part irlandais ou peut-être le désertique nord écossais, aucune ville n'est délaissée par les voies rapides. Il n'existe pas non plus de situation d'enclavement. Pourtant, la difficulté lié aux discontinuités terre/mer (Mer d'Irlande, Manche, Pyrénées, Monts Cantabriques) n'est pas surmonté, les quelques lignes maritimes existantes étant souvent bien plus lentes et délicates en terme de rentabilité économique. Les défenseurs du cabotage se retranchent derrière un coût de transport peu élevé et moins polluant mais le temps de transport et l'investissement nécessaire pour le transbordement pèsent dans les décisions des entrepreneurs. La mise en place des Autoroutes des Mer instaurant des liaisons quotidiennes rapides entre deux ports peuvent changer la donne. Les points de faiblesse émanent de la polarisation des flux par certains axes : Wales, SWE, traversée de l'axe Paris-Nantes/Rennes (qui tend toutefois à se réduire grâce aux volontés politiques régionales), Poitou-Charentes, nord-ouest espagnol, intérieurs portugais et espagnol, liaisons vers l'Andalucia. L'Espace atlantique possède quelques atouts avec de réelles têtes de réseau grâce à une position géographique avantageuse (Birmingham, Bristol, Tours, Pais Vasco) et des segments solides plus ou moins étendus (Londres/Glasgow, Lisboa/Porto/Galicia). Il faut donc parfaire certains tronçons comme les travaux entrepris le laissent déjà entrevoir avec les constructions d'autoroutes Bordeaux / Clermont-Ferrand, Caen / Tours, Angers / Tours / Vierzon ou Sevilla / Valladolid. Il faut également compléter les connexions vers l'extérieur de l'aire atlantique afin d'éviter les nœuds des grandes métropoles et se rapprocher d'autres régions dynamiques comme Rhône-Alpes ou la Catalunya respectivement par le franchissement du Massif Central et des Pyrénées. Enfin, le retard de la Péninsule ibérique tend à être comblé comme on l'a vu. Les efforts doivent se porter sur l'exploitation de l'axe Lisboa-Madrid dont l'espace atlantique pourrait tirer pleinement profit en développant des axes orthogonaux et sur l'amélioration et le renforcement de l'axe Madrid-Paris par le littoral.

c. le mode ferroviaire

Si le transport routier contient une part importante du trafic, les dégâts qu'il provoque en terme de nuisances, pollutions et congestion poussent la société a envisagé d'autres modes alternatifs tel que le transport ferroviaire. Ce mode de transport reste moins important que celui de la route mais complète l'indication sur les nœuds d'accessibilité. Il fait aussi concurrence au transport aérien par des coûts moins élevés surtout pour des distances moyennes telles que l'Espace atlantique en propose. Évidemment, comme tout transport au « sol », il se retrouve bloqué par l'aspect maritime bien que le Tunnel sous la Manche ait rompu ce fait. L'appréhension du réseau ferroviaire atlantique se décline en deux temps. Il faut percevoir les relations existantes avec les grandes métropoles puis plus spécifiquement sur l'aire atlantique pour en dégager les forces et les faiblesses. Pour ce faire, notre intérêt s'est porté sur la desserte ferroviaire tant dans sa qualité (nombre de villes atteintes) que dans sa quantité (nombre d'aller-retour possible entre deux villes). La problématique est la suivante : quelles sont les liaisons qui permettent de se rendre d'une ville A à une ville B en moins de trois heures, et qui permettent de revenir, toujours en moins de trois heures, dans la même journée, après avoir pu réaliser une activité (réunions, achat, visites, etc.) dans la ville B pendant au moins trois heures ? La condition de ne pouvoir changer qu'une seule fois de train a été retenue. Les horaires sont donc des paramètres primordiaux. Le jour désigné est resté identique et a été choisi hors vacance scolaire et week-end. Enfin, les villes retenues sont uniquement les capitales NUTS 2.

Les relations ferroviaires entre les villes atlantiques avec Londres et Paris sont flagrantes (figure 33). Londres est accessible par le train à la quasi-totalité des villes anglaises et galloises tout comme Paris avec les villes françaises. L'intensité, c'est-à-dire le nombre d'aller-retour réalisable, est cependant plus forte à destination ou en provenance de Londres : Manchester 19, Cardiff 21, Exeter 24, Birmingham 31, Bristol 32, Bournemouth 33 ou Southampton 48. Seul le Nord de l'Angleterre, l'Écosse et la pointe sud-ouest sont hors d'atteinte. En France, Paris domine le réseau ferroviaire et rayonne notamment pour les lignes à grande vitesse. Á l'ouest, la ligne TGV s'étend jusque Tours et permet à une ville comme Bordeaux d'être accessible en moins de trois heures. Seule Toulouse, à cause de la distance mais surtout d'une faiblesse dans le réseau grande vitesse passant par le centre de la France, n'est pas accessible dans ce laps de temps. Le tronçon entre Paris et Rouen, ville kilométriquement la plus proche (attraction des services plus diversifiés à Paris, migration pendulaire journalière de travail), est le plus usité avec 23 possibilités d'aller-retour. Le reste des villes a un accès à la capitale française équivalent grâce notamment à la ligne TGV, axe structurant, vers le Sud-Ouest. Le réseau ferroviaire ibérique concède un retard évident sur ses homologues européens. Il se trouve complètement dispersé voire illusoire. Quatre villes uniquement sont accessibles depuis Madrid et aucune depuis Barcelone. La très faible

intensité vers les rares villes accessibles (un seul aller-retour) telles que Logroño ou Pamplona révèle déjà des défaillances vers le nord de l'Espagne. La position de carrefour de Valladolid déjà citée lui accorde une meilleure connexion avec Madrid et le nord du pays. Un axe fort se dégage aussi vers le Sud puisque Sevilla se place à moins de trois heures de Madrid.

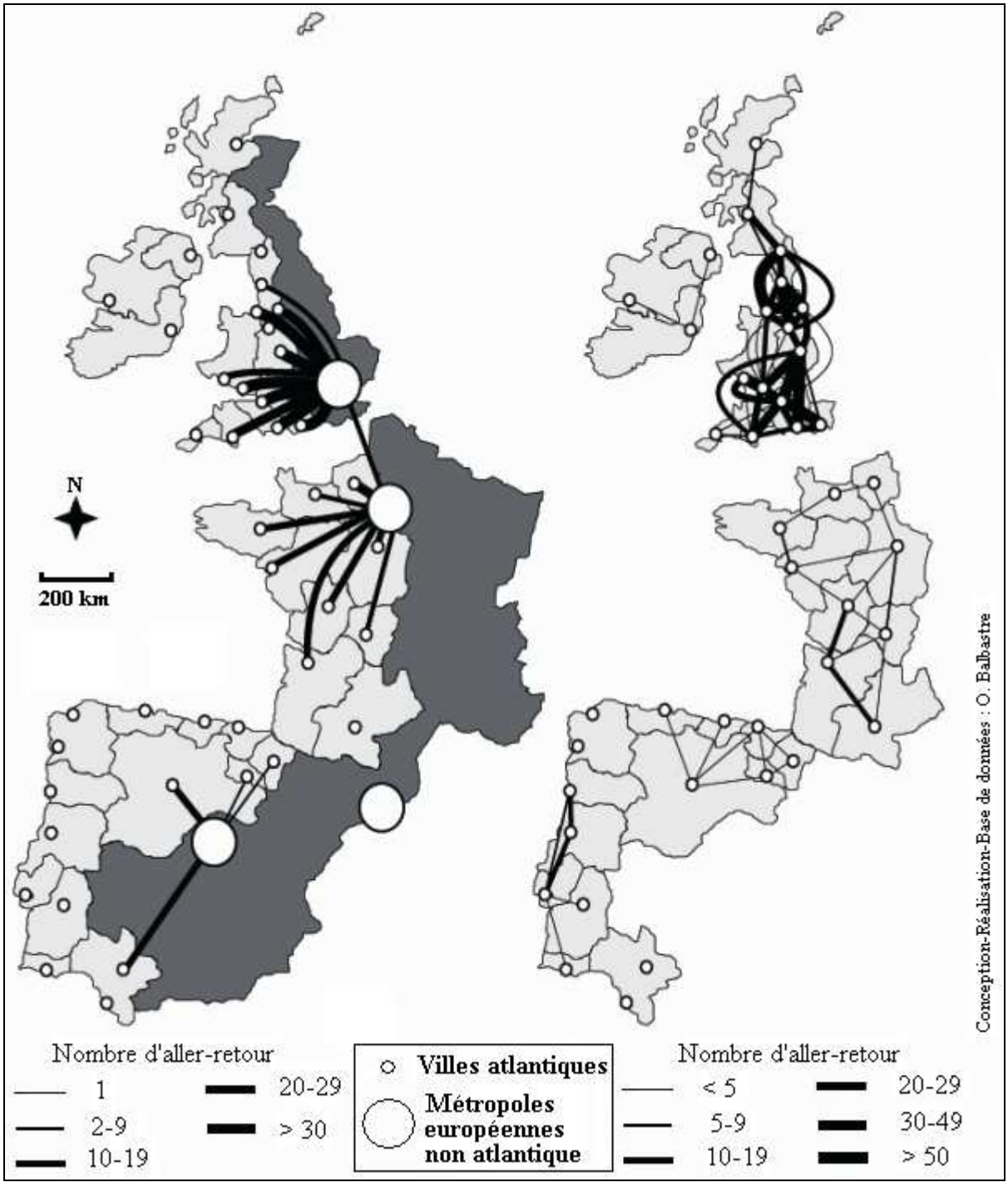


Figure 33 : Nombre d'aller-retour en train dans l'espace atlantique

En optant pour un découpage de l'Espace atlantique en zones NUTS 2, il est évident que le biais, dû au nombre important de celles-ci en Angleterre, persiste encore. Ainsi, la distance

reste le facteur explicatif. Toutefois, le réseau britannique est assez dense et bien construit pour le qualifier de polycentrique. En effet, les relations entre villes atlantiques y sont conséquentes notamment en intensité. Géographiquement se détache une zone où l'accessibilité ferroviaire frôle l'excellence. Elle se définit entre la région NWE (Blackpool, Liverpool, Manchester et Chester) et celle des West Midlands à laquelle s'additionnent les villes de Bristol, Cardiff et Swansea. Les villes proches en distance développent une intensité extrême d'accessibilité et Manchester fait figure de tête de réseau en terme d'aller-retour envisageable : vers Liverpool 55, Stoke-on-Trent 49, Birmingham 37 et Glasgow 20. Á l'instar de Londres, Birmingham est accessible à toutes les villes britanniques exceptées Truro, Glasgow et Inverness tout comme Bristol. Quelques segments de fort potentiel se révèlent également : Carlisle-Glasgow (19), Bristol-Cardiff (43), Bristol-Exeter (25), Swansea-Cardiff (30), Southampton-Bournemouth (45). Glasgow en apparence marginalisée est en réalité fortement connectée avec le territoire britannique via Carlisle. Par contre, Inverness est isolée tant en terme d'accessibilité (seule la ville de Glasgow est à moins de trois heures) et surtout en terme d'intensité (cinq aller-retour dans la journée). Mais paradoxalement, comparativement aux autres zones nationales de l'Espace atlantique elle s'avère bien reliée. Ce résultat démontre la relativité de l'exercice d'interprétation et la prudence à pointer des conclusions. Le cas de Truro est similaire à cause d'une faiblesse en direction de Bristol. La direction littorale vers Exeter apparaît comme l'axe majeur même si le réseau littoral n'est pas aussi bien développé que le reste du réseau britannique.

L'accessibilité par le réseau interne à la zone atlantique française est de plus faible qualité que son homologue britannique. Les relations sont plus lâches. Quelques segments ressortent à partir de Bordeaux vers Toulouse ou Poitiers mais le réseau est partiellement incomplet. La distance peut jouer un rôle dans certaines insuffisances tout comme le choix des villes prises dans l'étude. La différence entre les relations intra-atlantiques et celles vers Paris est flagrante. La ligne à grande vitesse s'arrêtant à Tours, l'Ouest français subit une desserte très faible avec un accès inexistant entre le Nord et le Sud de la Loire (Orléans/Caen ou Nantes/Caen). La rupture entre Bordeaux et l'Espagne s'explique par la présence de la barrière pyrénéenne, obstacle au développement de lignes ferroviaires en termes de tracés et de coûts, mais surtout à cause de l'incompatibilité des infrastructures franco-espagnoles dans ce domaine (écartement des voies). Cela provoque l'isolement de Toulouse. La faiblesse du réseau ibérique s'affiche encore plus nettement lorsque la capitale madrilène n'apparaît plus. Sevilla se retrouve alors coupée du reste de l'Espagne atlantique et du Portugal à cause des faiblesses transfrontalières. Au nord, le réseau est très lâche et concède de nombreuses disjonctions le long du littoral (Vitoria-Santander ou Santander-Gijón) ou vers Santiago de Compostela. Seule Valladolid reste un nœud accessible malgré une intensité très faible d'aller-retour. La capitale galicienne se positionne en marge d'autant plus qu'elle est coupée du réseau portugais, centré autour du tronçon Lisboa-Porto. Le littoral et le Sud portugais sont

bien desservis mais la linéarité du réseau, malgré quelques voies de pénétration, réaffirme l'isolement de l'arrière pays. Ainsi l'accès à la ville d'Evora en provenance de Faro ou de Coimbra n'est pas envisageable dans le laps de temps choisi car le nœud lisboète polarise le réseau et redistribue les flux vers les destinations intérieures ce qui augmente le temps de trajet. Le réseau irlandais rejoint son homologue ibérique, incomplet et faiblement organisé.

Des pays comme l'Irlande, l'Espagne ou le Portugal ont été bénéficiaires des aides financières européennes de l'Objectif 1 car leurs régions étaient considérées comme relativement pauvres. L'une des priorités aura été de mettre en place des infrastructures de transport plus solides afin de rendre accessibles ces territoires et ainsi de les rendre concurrentielles. Comme pour la route, si la faiblesse du réseau ferroviaire s'amenuise, le travail à réaliser est encore conséquent tant les liaisons sont peu nombreuses en termes de possibilité d'aller-retour. De plus, la priorité de la politique d'aménagement du territoire en matière de transport pour ces pays semble s'être portée sur les routes, le secteur ferroviaire restant donc à la traîne. Ainsi, la différence avec la France ou la Grande Bretagne est très importante. La qualité et l'offre pour ces deux pays rendent leur réseau ferroviaire atlantique complet. Mais si l'on peut admettre volontiers que le réseau britannique est polycentrique, le réseau français reste encore perturbé par la priorité vouée à Paris. Les liaisons transversales sont très insuffisantes. Pour rallier la zone atlantique française au couloir rhodanien, la porte parisienne ou la voie méditerranéenne restent encore de meilleures solutions au niveau du temps de trajet. Enfin, aucun aller-retour dans nos conditions n'est faisable entre les pays continentaux atlantiques !

4.1.4 : Synthèse et structuration de l'espace atlantique des transports

Les études des moyens de transport aérien, routier, maritime et ferroviaire, permettent par recoupements et synthèse de cerner un pan des caractéristiques usitées pour démarquer une périphérie d'un centre. Notre travail a mis en parallèle systématiquement dans le diagnostic l'effet centre/périphérie (rôle des métropoles hors espace atlantique) et l'organisation d'un éventuel espace-projet atlantique. Le premier raccorde l'aire atlantique à l'extérieur, l'autre développe les relations internes possibles. Le dosage de ces deux éléments instaure les potentialités des différentes régions atlantiques. Les forces et les faiblesses accompagnent le souhait de déterminer un degré de périphéricité aperçu dès l'étude de situation par rapport à l'ensemble de l'espace communautaire lors de la partie précédente.

Indéniablement les pôles européens de Londres et de Paris ont une forte influence sur l'aire atlantique dans les divers réseaux de transports et sont incontournables pour comprendre la structure des réseaux atlantiques. Dans tous les secteurs de transport, elles les centralisent ce qui bénéficient aux territoires voisins par effet de contiguïté. L'aire atlantique britannique apparaît comme une zone forte (figure 34), structurée autour de l'axe s'étirant jusque

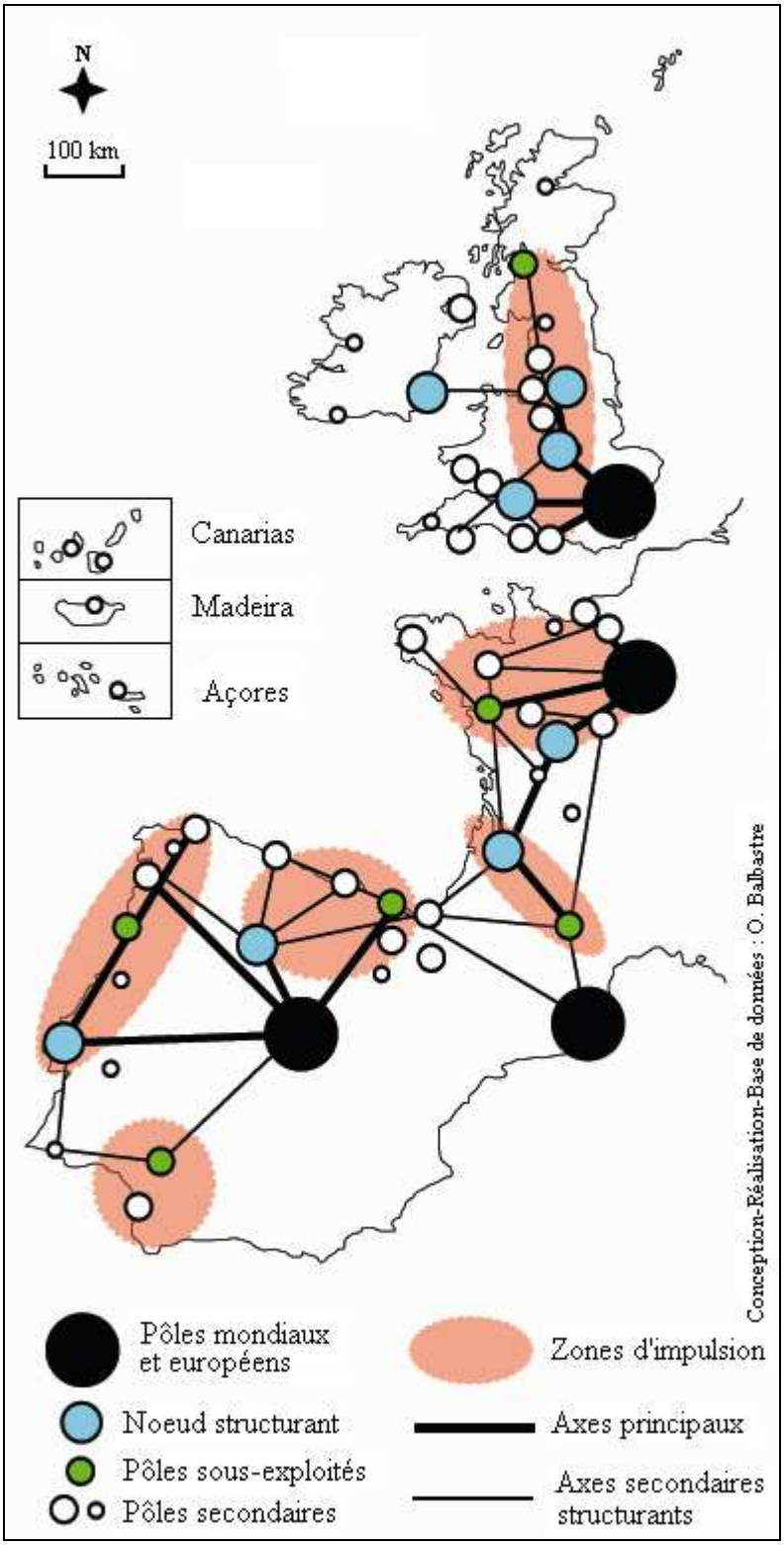


Figure 34 : Lignes de force de la structure spatiale de l'espace atlantique selon l'accessibilité des villes par tous les types de transport

Glasgow et, dans une moindre mesure, celui se dirigeant vers le sud gallois. Les estuaires de la Mersey, la Clyde et la Severn, jadis zones de projection de la conquête britannique vers les Nouveaux Mondes restent parfaitement connectées. Bien structurée autour de trois pôles (Manchester, Birmingham, Bristol, trois anciens bastions industriels) qui sont de véritables

nœuds de connexion entre différents axes, cette zone peut être qualifiée de périphérie intégrée au Centre européen via Londres. Forte connexion par voies rapides routières et ferrées, elle profite aussi de nombreux aéroports dont certains impulsent le réseau atlantique. Pour autant, il est difficile d'évoquer une zone polycentrique tant les métropoles règnent sur leur propre périphérie comme Londres avec l'Angleterre. Le Nord-Ouest français dégage aussi une zone performante mais ses qualités se révèlent plus diluées. Il s'agit d'une aire vaste où un pôle unique n'émerge pas. Au contraire de la zone britannique concentrée, la multitude de pôles, moins forts mais se complétant, permet à celle-ci d'être intégrée favorisée par les liaisons orientées vers Paris des axes ferroviaires et autoroutiers. Située en position de carrefour, la ville de Tours s'érige comme un nœud qui pourrait structurer cette portion de l'espace atlantique. Il manque malgré tout un pôle aéroportuaire fort, Nantes semblant sous-exploité. Le futur projet de Notre Dame des Landes est intéressant en ce sens. Une autre zone française se détache sous l'impulsion déterminante des deux villes que sont Bordeaux et Toulouse. La puissance économique et technologique de ces deux villes génère de nombreux flux entre elles. Mais cette zone regroupe deux pôles différents par rapport à l'espace atlantique : Bordeaux se veut être un hub, une plaque tournante entre France et Espagne et donc un nœud structurant de l'espace atlantique alors que Toulouse, moins atlanticisée, plus en marge, à mi-chemin entre Atlantique et Méditerranée, est moins exploitée et semble plus vouée à rejoindre l'aire méditerranéenne et transpyrénéenne.
En Espagne, si Barcelone n'a qu'une influence minime mais non négligeable pour l'appréhension de la structuration spatiale de l'espace atlantique, Madrid est moins accessible que Londres ou Paris. L'éventuel espace de liberté ainsi offert à l'aire atlantique pour développer des relations internes est un leurre. Fort de son identité culturelle, le Pais Vasco, frontalier de la France, à la fois proche de Madrid et de Barcelone, constitue une position pertinente du réseau atlantique. Il faut lui adjoindre une partie de la Castilla y León jusque Valladolid et la voisine Cantabria pour lui permettre d'accéder à un degré sérieux de visibilité. Malgré son potentiel économique et sa position sur la façade maritime, Bilbao apparaît comme un pôle structurant. Comme Tours, Valladolid est un pivot dans le réseau entre le Pais Vasco et le reste du pays sans passer par Madrid. Enfin, la région regroupant le littoral portugais et galicien possède un réel potentiel car son réseau est fortement organisé le long du littoral avec pour nœud structurant la capitale portugaise. L'accessibilité par la route ou le chemin de fer est importante mais reste coupée vers l'arrière pays et entre les pays.

En citant ces zones plus ou moins fortement accessibles, on cite par omission celles qui le sont beaucoup moins. Or, celles-ci sont présentes dans toutes les zones de la façade atlantique et peuvent parfois atteindre la définition d'un finistère. Ainsi, le Nord de l'Écosse est très peu accessible même si la proche présence de Glasgow atténue ce constat. Celle-ci possède un potentiel pour être un nœud structurant du réseau de transport atlantique mais trop septentrionale, elle peine à trouver sa place du fait que les Highlands et Islands n'ont pas de

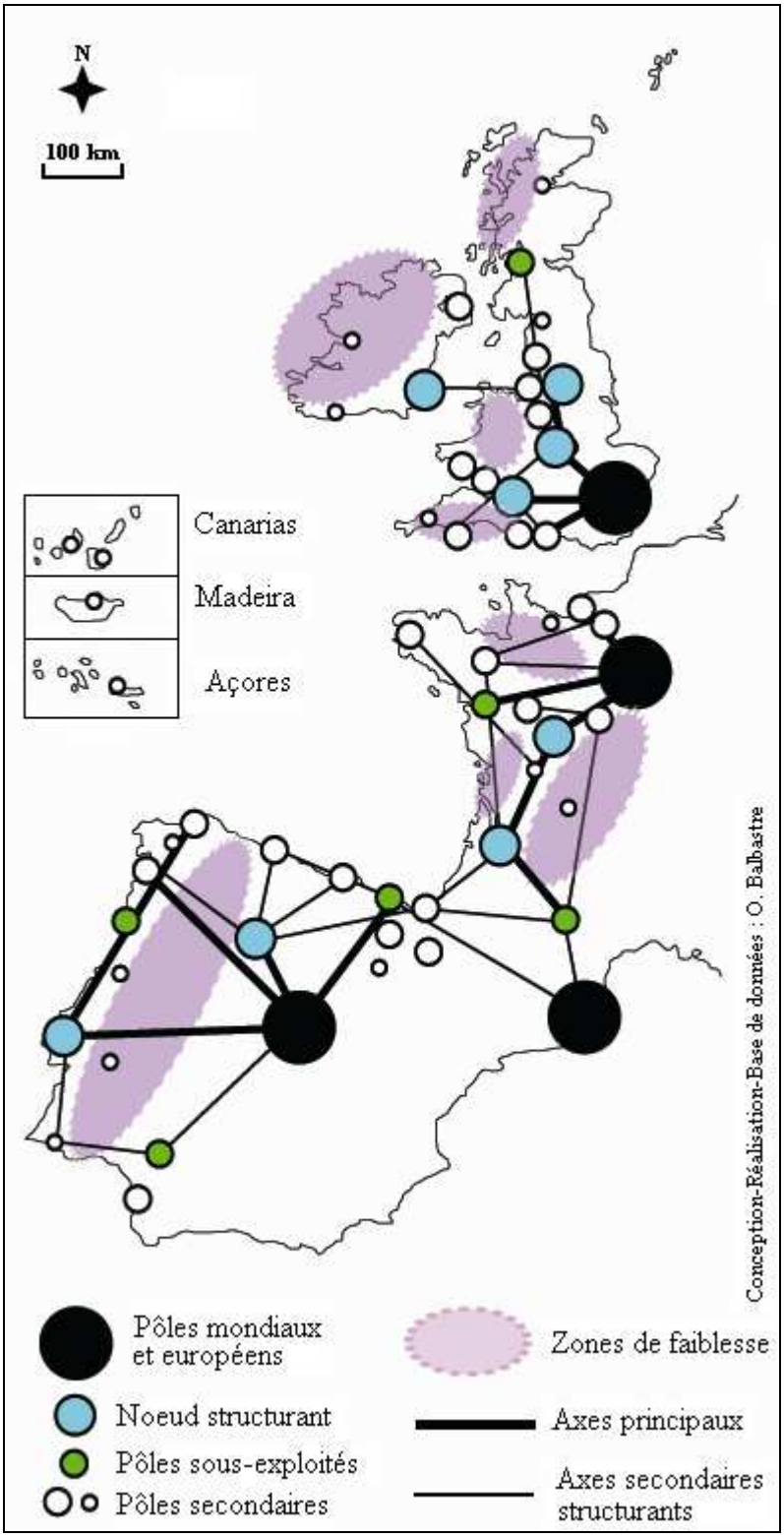


Figure 35 : Lignes de faiblesse de la structure spatiale de l'espace atlantique selon l'accessibilité des villes par tous les types de transports

réelles capacités de captation des flux. Glasgow pourrait être comparée à une impasse, rayonnant sur une zone désertique. En Irlande, le phénomène est similaire pour Dublin. Isolée, la capitale irlandaise concentre son développement sur les côtes de la Mer d'Irlande. Malgré tout, sa capacité aérienne lui confère une posture de nœud structurant du réseau atlantique.

Son accessibilité augmente de Belfast à Cork délaissant la partie occidentale de l'île en situation de finistère. La capitale irlandaise pourrait trouver son salut dans les liaisons maritimes avec le Pays de Galles mais celui-ci, interface géographique entre Irlande et Angleterre, lui propose une façade faiblement accessible, dépourvue de villes importantes. De fait, cette accessibilité réduite nuit à la continuité atlantique anglo-saxonne. Celle-ci se prolonge même avec la région du Sud-Ouest anglais, ni vraiment enclavée, ni nettement intégrée, mais qui pèche en matière de transport le long du littoral.
En France, deux zones plus faiblement accessibles se remarquent. Le Nord-Ouest, qualifiée de forte grâce à son polycentrisme et ses liaisons, souffre cependant d'un manque dans les relations entre les pôles disposés de part et d'autre de l'axe ligérien, notamment par le chemin de fer. Pour proposer clairement une alternative et une continuité atlantique, cette zone est gênée par l'influence de Paris. Il existe également une dichotomie spatiale de l'accessibilité entre Nord-Ouest et Sud-Ouest qui casse les liaisons secondaires possibles entre les deux ensembles. Ce dernier est en partie victime de la métropolisation hégémonique de Bordeaux et de Toulouse qui annihile le développement de pôles secondaires, espaces périphériques fragilisés. Enfin, la Péninsule ibérique offre entre ses deux zones fortes, une région faiblement accessible qui englobe l'arrière-pays portugais et le Centre-Ouest espagnol. L'absence de population ou de villes importantes ne peut masquer les carences d'infrastructures routières et ferroviaires entre l'Espagne et le littoral lusitano-galicien. Les communications ne sont que trop partielles et incomplètes entre Nord et Sud ainsi qu'entre littoral et hinterland. De plus, l'axe Madrid-Lisboa est sous-exploité. La solution passe par son développement puis par la jonction des deux zones fortes via le littoral. Enfin, l'émergence d'un axe intérieur longitudinal permettant de désenclaver l'arrière-pays portugais et espagnol.

L'espace atlantique accueille des régions métropolitaines, polycentriques, vides, plus ou moins intégrées, plus ou moins structurées, plus ou moins isolées. L'espace atlantique se façonne donc en une succession de périphéries intégrées et de finistères répondant souvent à une histoire nationale de l'aménagement du territoire. Mais n'est ce pas dans une vision plus maritime que les acteurs de l'Arc Atlantique, par un glissement de centralité notamment dans l'organisation des réseaux de transport, grâce à cette spécificité de façade, ont voulu ancrer leurs perspectives et pallier à un retard dans ces domaines ?

4.2. Portes d'entrée et de sortie : les réseaux portuaires

4.2.1. La situation européenne

Á l'échelle mondiale, la mer est un *rimland* et l'Europe une péninsule eurasienne. Or, pour suivre Yves Lebahy (1996), « la réalité continentale de l'Europe constitue la donnée majeure à prendre en considération avant tout approche » mais dénonce l'occultation qui en

est déduit, celle « d'un foyer majeur (…) de l'économie-monde [qui] dépend de la mer pour environ 85% de ces échanges ». L'Europe constitue avec le Sud-Est Asiatique et l'Amérique du Nord, les trois grands pôles maritimes qui ont vu leur développement accéléré par la mondialisation et l'adaptation des modes de transport. Les axes transatlantique, transpacifique et Europe/Extrême-Orient sont devenus les routes maritimes tissant la trame du réseau mondial. Les grandes compagnies de transport se sont d'ailleurs focalisées sur ces dernières et par effet d'association ont formé des alliances globales. Ces routes aboutissent évidement à des points, des nœuds : les ports. Ils constituent les portes d'entrées et de sorties des échanges de marchandises. Leur existence cristallise la fonctionnalité de façade maritime.

La façade atlantique, malgré son passé dynamique, apparaît en retrait vis-à-vis de la Méditerranée ou de la Baltique dans de nombreux domaines. Malgré cela, André Vigarié (2004) déclare que les « marges atlantiques sont une incitation permanente aux échanges par mer ». Il rappelle tour à tour la navigation « millénaire » de « cap à cap » marquée par le transport des vins entre l'Aquitaine, la région du Douro (Porto) et le Royaume-Uni, le commerce du sel vers les pays nordiques ou encore l'approvisionnement en charbon anglais lors de la révolution industrielle le long du littoral atlantique. Cependant, le modèle économique, emprunt à dégager de nouvelles rentabilités pour pouvoir lutter dans le concert de la compétitivité entre modes de transport, a provoqué un glissement des activités portuaires vers de nouveaux processus logistiques. Il a pour fondement « la massification du transport maritime, de la manutention portuaire et de la desserte ferroviaire » (P. Tourret, R. Lacoste, 2004). Ainsi, se sont édifiées de véritables plaques tournantes de la trame maritime de transport. Les grands armateurs, après s'être rassemblés au sein d'alliances globales, ont choisi de s'appuyer sur quelques nœuds du réseau pour décharger, recharger, stocker et redistribuer leurs marchandises. Ces ports de transbordement appelés « hubs » se situent sur les liaisons océaniques (*deep sea*) citées précédemment. Les interconnexions (*short sea*) se réalisent grâce à des navires de petites tailles (*feeder*) plus adaptés à la rentabilité de redistribution liée à la conteneurisation. Cette conteneurisation des marchandises concourt à la logique de massification qui réduit le nombre d'escales. Or, dans une concurrence accrue, chaque port parfait ses atouts pour attirer les armateurs. Les ports de la Rangée Nord européenne (du Havre à Hambourg) ont profité de la présence d'un vaste hinterland à fortes capacités économiques pour jouer cette fonction de nœud multipolaire du réseau maritime mondial (l'Allemagne est par exemple un des plus grands pays exportateurs au monde). En 2006, le transit du port de Rotterdam était supérieur à 370 millions de tonnes de marchandises (dont plus de 9 millions d'EVP[52]), Anvers plus de 160 millions (dont 6 millions d'EVP), Hambourg plus de 125 millions (dont 8,1 millions d'EVP). Á titre de comparaison, au niveau mondial, les ports de Shangaï et de Singapour, en 2006, atteignaient respectivement 443 et

[52] EVP, Équivalent Vingt Pieds, unité de compte pour les conteneurs

423 millions de tonnes de marchandises (pour 18,1 et 23,2 millions d'EVP). Au niveau de la façade atlantique, le faible nombre de ports déteint sur ses performances, si on excepte les ports du Havre (75 millions de tonnes dont 2,1 millions d'EVP) et d'Algeciras (68 millions de tonnes dont 3,2 millions d'EVP) situés aux extrémités de l'espace atlantique. Pour le tonnage en 2006, le port de Milford Haven (Wales) était le leader avec 37,5 millions de tonnes de marchandises, soit dix fois moins que celui de Rotterdam (figure 36). Le port de Liverpool maintient sa première place atlantique sur le trafic des conteneurs avec 612 milliers d'EVP pour un score dix fois inférieur à celui d'Anvers. Positionné entre la puissante Rangée Nord et la Méditerranée, zone dans laquelle des ports de transbordement comme Algeciras (Andalucia), Gioia Tauro et Tarente en Italie du Sud ou Malte se sont érigés en grands ports de transbordement sur la route maritime Est-Ouest, la façade atlantique se retrouve marginalisée. Néanmoins, André Vigarié perçoit une certaine vitalité du transport maritime atlantique à travers les lignes feeder de redistribution (le cabotage), les lignes historiques toujours actives et la présence de niches liées à la multiplicité des arrière-pays atlantiques dégageant des spécificités.

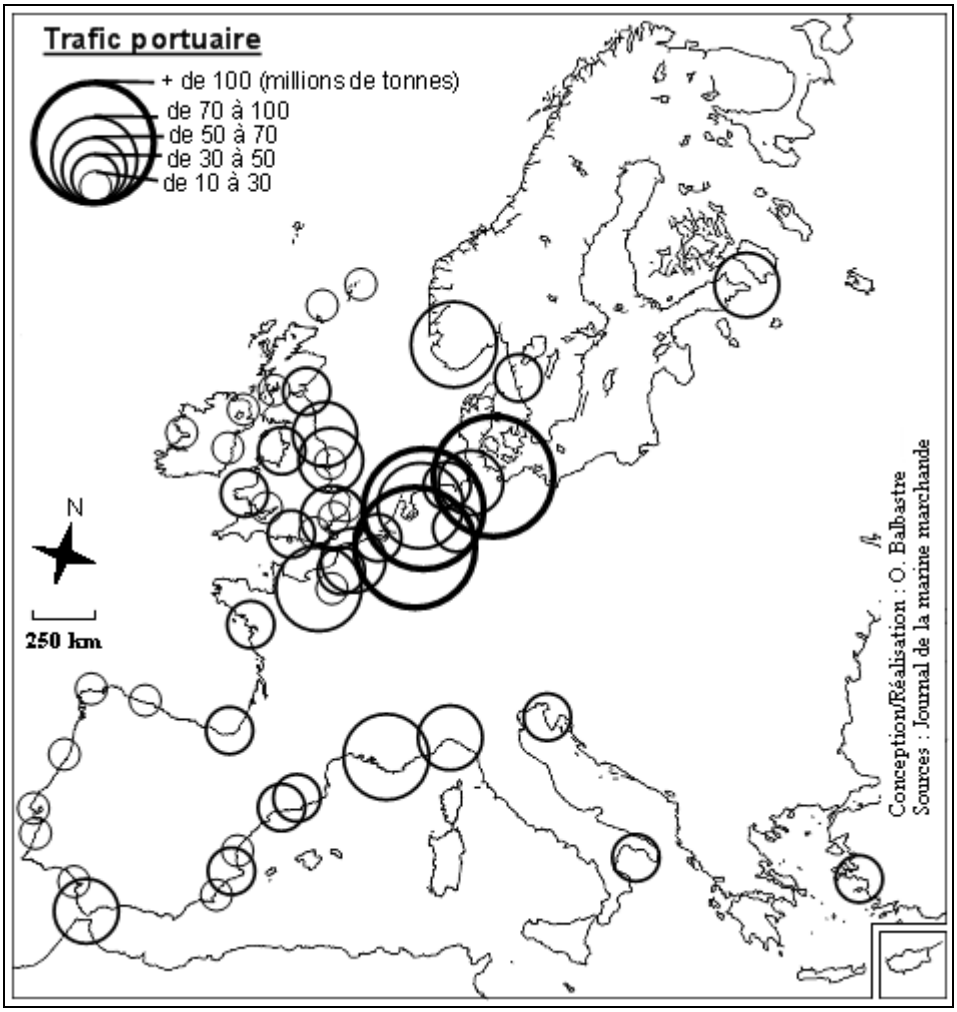


Figure 36 : Trafic total de marchandises en 2006 dans les principaux ports européens et atlantiques

4.2.2 : Le réseau portuaire atlantique, une façade ?

Il faut une fois de plus reconsidérer l'objet d'étude à travers cette fois le prisme du réseau portuaire européen. Pour conséquences, les ports d'Algeciras, du Havre (Haute-Normandie) et de Southampton (Hampshire) sont considérés comme ports atlantiques. Toutefois, dans nombre d'études, Algeciras appartient au littoral méditerranéen, ce que justifie sa position de carrefour des routes Nord/Sud et Est/Ouest que parcourent les flux méditerranéens. Si le port du Havre est englobé dans la Rangée Nord, celui de Southampton, à l'instar de Felixtowe, tend à y être inclus dans les analyses comme celle effectuée par Tourret et Lacoste pour l'ISEMAR et l'IAAT à propos de « l'état et contexte des trafics des ports atlantiques » (2004). En les réintégrant au sein du trafic atlantique, ces trois ports demeurent les plus dynamiques et forment les têtes de pont du réseau atlantique portuaire (figure 37)).

Le port du Havre (et de Rouen) profite évidemment de la présence du bassin parisien connecté à lui via la Seine. Le Havre est un cas exemplaire d'ambitions portuaires pour rester compétitifs vis-à-vis de la concurrence. En ce sens, le vaste projet d'aménagement « Port 2000 », une fois parachevé, aura permis de tripler les capacités d'accueil notamment du trafic conteneurisé. La construction des deux nouveaux terminaux successivement en 2006 et 2007 (Terminal de France et Terminal Porte Océane) se traduit déjà en termes d'augmentation pour l'année 2007 : +6,6% en tonnage total et +25,3% en EVP. Cette politique volontariste d'investissements (1,3 milliard d'euros pour 1400 mètres de quais) est la résultante d'une vive concurrence au sein des ports de la Rangée Nord. Pourtant, le port normand possède un arrière-pays de dimension européenne relié par le réseau autoroutier, fluvial ou encore ferroviaire, avec des plates-formes logistiques acheminant plus de 100 000 EVP[53], en provenance d'Italie du Nord (Novare/Turin), d'Allemagne (Mannheim) et de France (Dourges, Paris-Valenton, Strasbourg, Lyon, Marseille, etc.). D'autres étaient en projet pour 2008 (Bâle, Duisbourg, Angers). La réouverture d'une liaison de fret ferroviaire entre la plate-forme de Cognac (Charente) et du Havre symbolise et résume toute la complexité du transport maritime (lire encadré[54]). Outre la concurrence que l'on a pu saisir précédemment entre les modes routier et ferroviaire, l'organisation du transport de spiritueux (Cognac et vodka) souligne l'invisibilité de la façade atlantique, pourtant kilométriquement proche, au profit des véritables portes de sortie et d'entrée sur le marché mondial, situées sur la Rangée Nord entre Seine et Elbe. Le port de La Rochelle est délaissé (1h18 par route pour 109 km) tout comme celui de Bordeaux (1h30 pour 130 km), ville vers laquelle se dirigeaient les camions auparavant avant de…rejoindre Le Havre par voie ferrée ! L'exportation de spiritueux démontre toute l'incongruité des logiques de transports de marchandises (notamment de la prédominance du tout-camion) tout comme l'influence et la concurrence qu'opère

[53] Données chiffrées provenant de la brochure éditée par le Port Autonome du Havre (janvier 2008)
[54] http://supeco.charentelibre.com

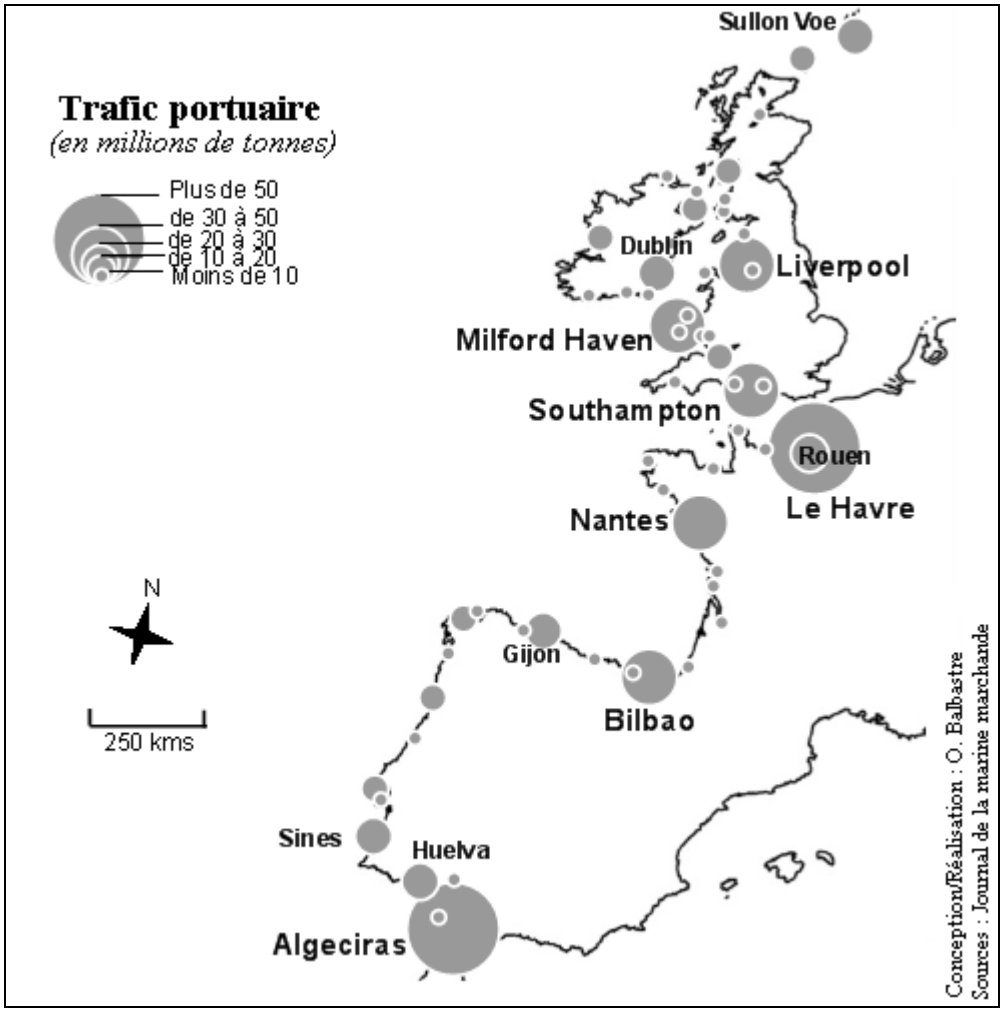


Figure 37 : Trafic portuaire en 2006 sur la façade atlantique

(…) Chaque mardi et jeudi, un train d'une contenance de 30 containers part de la gare de Cognac, direction Le Havre. « Un train de containers, c'est 40 à 50 poids lourds en moins sur les routes », assure Pierre Duprat, le directeur général de Naviland Cargo [l'affréteur]. Dans le sens montant, les containers sont essentiellement chargés en spiritueux. Dans l'autre sens, ce sont des bois pour la tonnellerie, des produits manufacturés et du carrelage chinois qui sont déchargés à Cognac. Á lui seul, Henessy utilise dix wagons par voyage. Chez le leader du cognac, la logistique, c'est l'affaire de Jean de Miranda. Chaque année, il expédie près de 1 ,5 million de caisse vers l'Asie, [soit] l'équivalent de 1000 wagons. Le fret ferroviaire ne couvre évidemment pas tous les trajets en camion. Des caisses conditionnées dans un container partent en poids-lourds depuis les sites de production vers la gare de Cognac, (…) direction Le Havre, où il [ndlr : le container] est chargé dans un porte containers qui file ensuite vers la plate-forme de Singapour. « Après tout est dispatché vers les marchés asiatiques, explique Jean de Miranda. Avant la remise en service de Cognac-le Havre, nous allions en camion jusqu'à Bordeaux, puis par le train jusqu'au Havre. Vu de Cognac, une ligne de fret jusqu'au Havre, c'est bien. Jusqu'à Anvers, c'est mieux ». Jean de Miranda l'avoue sans détour : « Si une ligne de fret nous reliait à Anvers [port d'où partent les expéditions maritimes vers les Etats-Unis, principal marché du cognac], on l'utiliserait c'est sûr. Nous avons du mal à trouver des transporteurs belges. En général, ils sont obligés de descendre à vide. Ils n'aiment pas trop ».

Pour Naviland Cargo, le marché apparaît alléchant. Les Etats-Unis, ce sont 4,5 millions de caisses par an pour la catégorie cognac, soit un potentiel de 3000 wagons annuels. Olivier Marembaud [ndlr : directeur général délégué du fret SNCF] déclare : « Ouvrir une ligne jusqu'à Anvers, c'est imaginable. S'il y a une vraie demande, nous l'étudierons, d'autant que nous avons une ligne Hendaye-Anvers. Nous pourrions réfléchir à son raccordement à Cognac. » (…)

Karroum I., (1er octobre 2007), « Le fret ferroviaire pour désengager les routes », Charente Libre.

le port du Havre sur l'arrière-pays atlantique. Or, lui-même demeure en sursis au profit du port d'Anvers, porte de sortie vers l'Amérique du Nord. Enfin, les acteurs du réseau portuaire atlantique doivent travailler à exploiter les avantages que lui offre son arrière-pays dont on a vu la moindre accessibilité. Cette désaffection prouve que les grandes lignes maritimes mondiales excluent la façade atlantique qui finalement pour 2004 ne couvrait que 9% du commerce par la mer de l'Union européenne des 15. Pour André Vigarié, ces chiffres « révèlent déjà un mélange de forces et de faiblesses ».

En réalité, les ports atlantiques s'appuient essentiellement sur un arrière-pays national. Comme le souligne Tourret (2004), à « (….) la différence du reste du continent, la dimension plurinationale des hinterlands des ports de l'extrême Ouest européen est quasi nulle ». En 2004 et en 2007, seuls quatre ports, en termes de trafics globaux, dépassent 30 millions de tonnes (Milford Haven, Bilbao, Nantes-St Nazaire, Liverpool). En Grande-Bretagne, Milford Haven traite essentiellement des produits pétroliers mais semble stagner. Le port de Liverpool conserve son marché vers l'Amérique du Nord mais endure le délicat rétablissement de son arrière-pays touché par le déclin. Cette régionalité de la façade atlantique britannique diffère des autres façades notamment pour Southampton, classé ici en Manche, ou en mer du Nord (Felixtowe, Londres, Hull, etc.), qui traitent « les hydrocarbures des plates-formes, les importants flux rouliers (voitures neuves, camions) et conteneurs » (P. Tourret, 2005) en provenance de la mer du Nord ce qui explique également le tonnage développé par Sullon Voe. En Irlande, l'évolution du port de Dublin est fortement attachée au dynamisme du pays. Or, celui-ci semble ralentir et malgré une position de porte d'entrée insulaire, son rang reste secondaire au sein du réseau atlantique. Positionnés sur des secteurs spécifiques, les ports de Shannon (charbon) et Cork (pétrole) se rendent visibles alors que Rosslare ou Waterford privilégient les trafics passagers. En Irlande du Nord, Belfast concentre les trafics, Larne et Warrenpoint complétant la façade intérieure de la Mer d'Irlande, au final bien pourvue en sites portuaires. Au Portugal, le port principalement vraquier de Sines progresse de 20% en fréquentations entre 2003 et 2006 ce qui est considérable à l'échelle atlantique. L'investissement dans la construction du Terminal pour traiter le Gaz Naturel Liquide y a contribué (figure 38). Néanmoins, le port souffre d'une desserte routière et ferroviaire réduite. Les autres ports de premier ordre au Portugal sont ceux de Lisboa et de Porto (Leixoes) mais restent discrets sur la façade atlantique, Lisboa stagnant entre 2003 et 2006. Ils demeurent actifs sur certaines liaisons à travers des services Nord-Sud (Afrique de l'Ouest, Amérique du Sud) ou par des feeders vers l'Europe du Nord. Setubal et Aveiro se hissent également au sein du réseau portuaire portugais. Comme pour l'Irlande actuellement, le Portugal a souffert d'un ralentissement de la croissance économique dès 2002 se répercutant sur le trafic portuaire. En Espagne, la « masse épaisse ibérique » selon les propos d'André Vigarié « n'est pas toujours favorable à la circulation maritime ». L'éloignement de la région madrilène n'a pas incité au développement portuaire atlantique. La façade dynamique espagnole est d'ailleurs

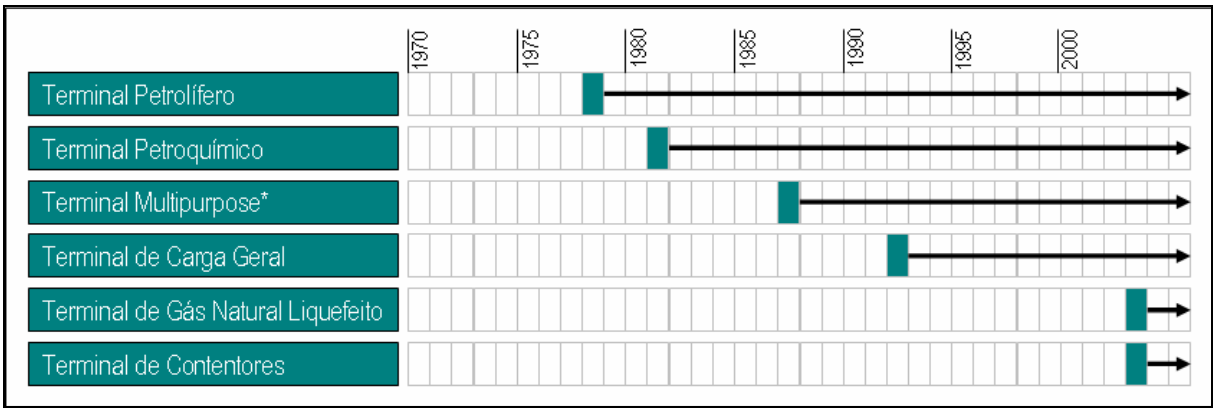


Figure 38 : Évolution de l'infrastructure portuaire de Sines (R. Macário, 2006)

méditerranéenne. Cependant, Bilbao tire profit de sa fonction de porte d'entrée pour le trafic des conteneurs notamment. Le port est en constante augmentation avec pour 50% de trafics vers l'Europe du Nord. Le port sidérurgique de Gijón (charbon, fer) et le port énergétique et chimique de Huelva connaissent la stabilité. Les ports espagnols (Ferrol, A Coruña, Santander, Avilés) ont bénéficié de l'explosion de la demande chinoise en matière de produits sidérurgiques et continuent de faire vivre la façade maritime nord espagnole mais reste dangereusement dépendants de leur spécificité et de la situation internationale. En France, Nantes-St Nazaire se hisse en troisième position du réseau atlantique et en première pour la partie française. Ce résultat doit être relativisé par le fait que ce port ne représente qu'un tiers du trafic des ports du Havre/Rouen et de Marseille. Nantes se positionne encore sur des liaisons Nord-Sud notamment vers les Antilles Françaises, l'Afrique de l'Ouest ou l'Océan Indien. Les autres ports français sont cantonnés vers une sphère régionale courtisée et stagnent dangereusement. Nantes, La Rochelle et Bordeaux se retrouvent directement en concurrence sur les mêmes services. En Aquitaine, le port de Bayonne continue de subsister face à Bordeaux. En Bretagne, la coexistence oblige à se situer sur des niches de marchandises : produits frais et viandes pour Brest, agroalimentaires pour Lorient, etc.

L'intérêt de différencier le trafic vraquier au trafic « divers » est l'écart en termes de valeur ajoutée. En effet, le trafic vraquier se partage en deux catégories, les vracs liquides (pétrole brut, produits pétroliers raffinés et des gaz) et les vracs secs (minerai de fer, charbon et céréales). Comme le précise Paul Tourret, « ces marchandises [ne possèdent pas] de forte valeur unitaire à la tonne et supportent mal les coûts de transport terrestre ». Les conséquences sur l'utilisation du réseau portuaire en découlent avec une proximité des zones où les marchandises sont extraites (région agricole, bassin sidérurgique, complexe énergétique) avec les ports vraquiers. Ces derniers constituent des niches où la concurrence est réduite car dépendante de l'arrière-pays. Ainsi, le port de Milford Haven prend son importance dans sa spécialisation sur la façade maritime britannique atlantique par le traitement du trafic pétrolier : en 2006, pour 36,5 millions de tonnes traitées, 97% étaient des

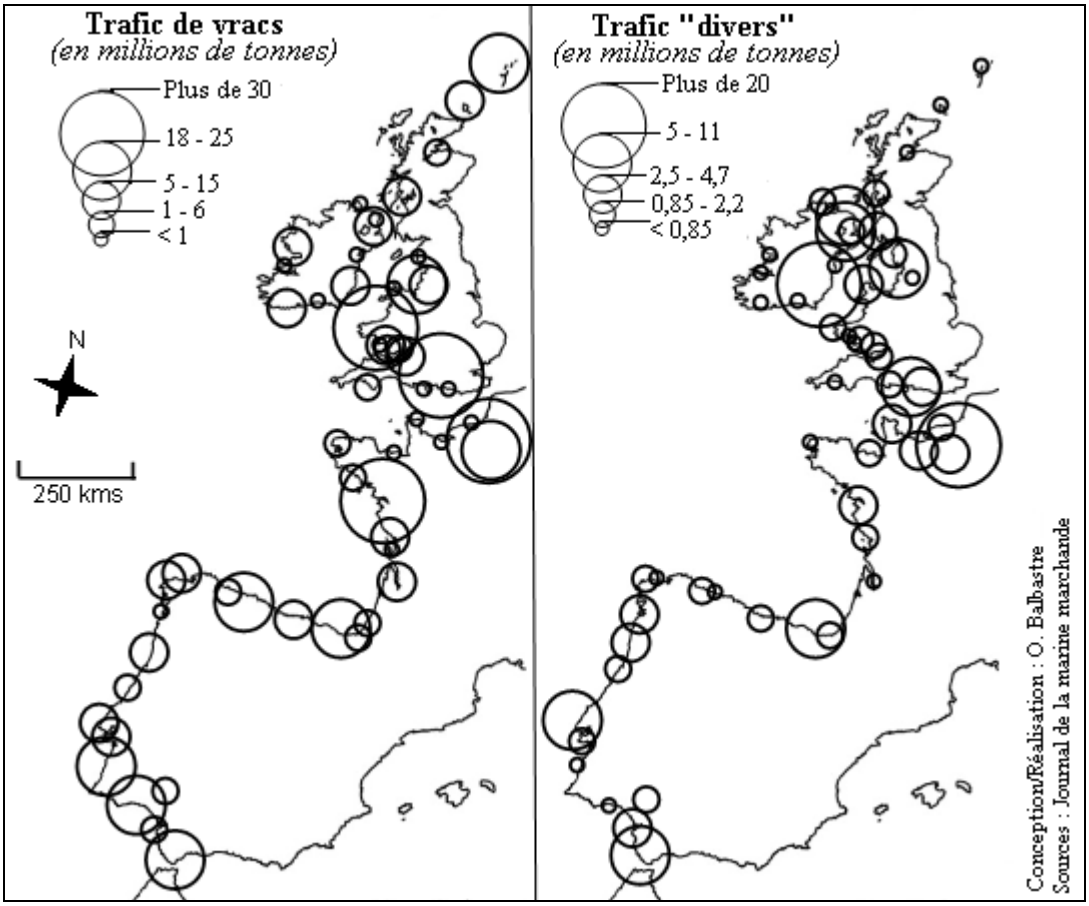


Figure 39 : Répartition des trafics de marchandises pour les ports atlantiques en 2006

vracs liquides (figure 39). D'autres ports apparaissent dans ce sillage avec des caractéristiques similaires : Nantes-St Nazaire, Sines, Sullon Voe ou Orkney. En Écosse, nombreux sont les ports tournés vers les gisements pétrolifères de la mer du Nord le long de la façade orientale. Le port de Nantes-St Nazaire possède sur le site de Montoir le seul terminal méthanier de la façade maritime, permettant de lui adjoindre une position majeure dans le secteur énergétique en Europe. Pour Sines, l'aménagement du terminal GNL a été déterminant. Mais ces deux ports se reportent également sur le secteur des vracs secs (exportation de blé) complétant leur panel et les rendant plus généralistes. D'autres ports atteignent un trafic vraquier conséquent (supérieur à 20 millions de tonnes) mais sont plus généralistes et moins dépendants des produits vraquiers : Le Havre, Algeciras, Southampton, Bilbao ou Liverpool (figure 40). En 2006, le poids de ce type de trafic oscille entre 35% (Algeciras) et 76% (Southampton). Là encore, les vracs liquides, notamment les produits pétroliers, sont présents pour les ports de Southampton et Bilbao, portes d'entrée dans ce domaine pour le sud de l'Angleterre et le nord de l'Espagne. Paul Tourret dénonce malgré tout une « dualité effacée, entre un port dominant les trafics pétroliers et un port secondaire qui fut autrefois rival ». Il s'agit pour la France de Nantes et Bordeaux, pour le Royaume-Uni de Milford Haven et du couple Manchester/Liverpool, pour l'Espagne de Bilbao avec A Coruña, pour le Portugal de Sines avec Leixoes et même en Irlande où le port de Cork domine celui de Dublin.

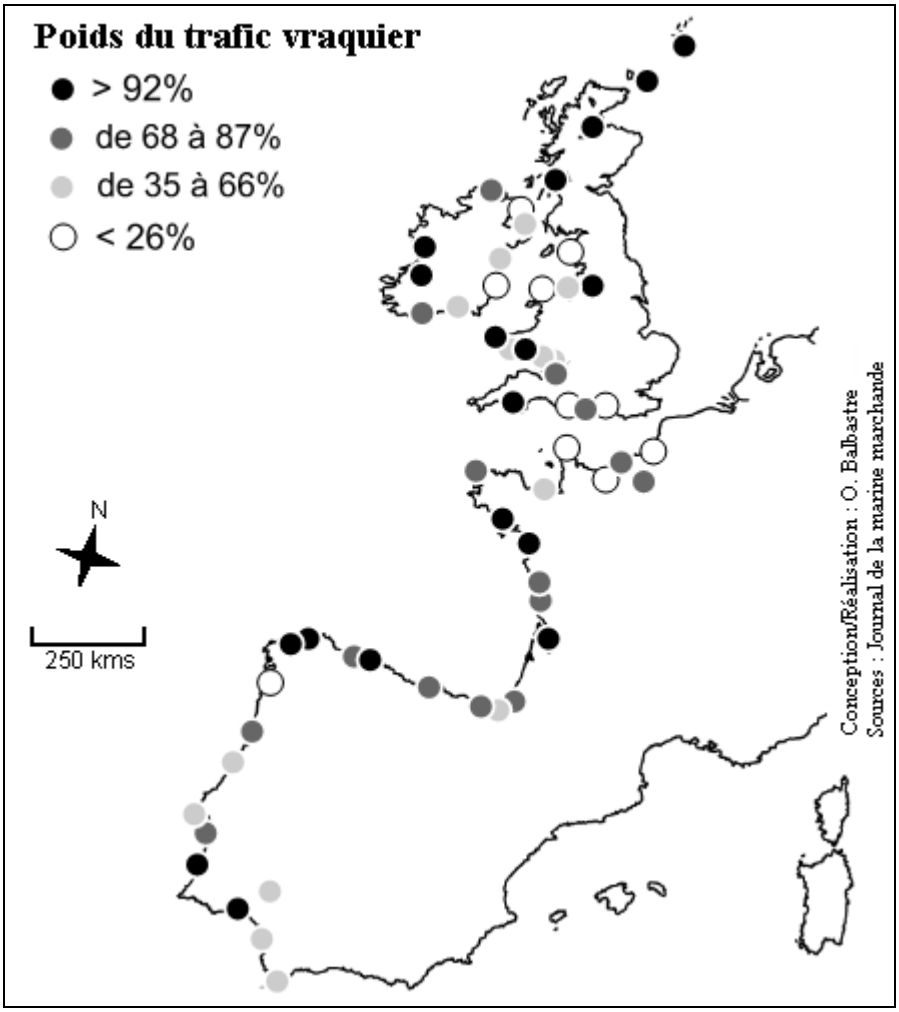


Figure 40 : Poids du trafic vraquier dans les ports atlantiques en 2006

Les autres ports qui transparaissent au niveau atlantique se reportent sur un trafic de vracs secs et se spécialisent sur le créneau des produits sidérurgiques. Ainsi, les ports de Gijón (19,6 millions de tonnes de vracs secs) et de Port Talbot (8,6) sont à la pointe de la sidérurgie en Europe. Leur situation géographique, sur les flancs de la chaîne cantabrique pour le premier, à l'extrémité des Midlands de tradition minière pour le second, a installé et concentré l'exploitation sidérurgique dont les ports font office de portes d'entrée. Dans ce secteur, on retrouve les ports de Nantes/St Nazaire (unité de fabrication d'acier plat et de bobines) et de Ferrol (fabrication d'aluminium générant l'importation de bauxite et d'alumine). Enfin le secteur agro-alimentaire en France notamment entraîne l'activité de ports spécialisés comme Rouen, La Rochelle ou Nantes (marché du blé), Bordeaux ou Bayonne (maïs), Lorient (tourteaux de soja), Brest (volailles). Dans le reste de la façade atlantique, les autres ports (Santander, Shannon, Glensada, Setubal, Aviles, etc.) disparaissent sur le marché des produits divers de plus forte valeur ajoutée. On s'aperçoit nettement d'une spécialisation du trafic de vraquier autour du Golfe de Gascogne. Les grands ports (Le Havre, Southampton, Algeciras) intégrés au réseau mondial sont plus diversifiés mais surtout portés vers la conteneurisation, modèle en cours de transport de marchandises de forte valeur ajoutée. Ce système profite aux

grands ports même si les ports de Liverpool, Dublin, Lisboa, Bilbao ou Leixoes parviennent à émerger. Le maintien de lignes historiques Nord-Sud ou la connexion par feedering aux lignes principales est indispensable à cette survie.

La disparition d'un grand nombre de port sur la conteneurisation est signe de non intégration au réseau mondial. Certains ports se rattrapent sur le trafic roulier qui repose en grande partie par la présence d'îles et les flux liées à l'industrie automobile intra-européenne (figure 41). Ce type de trafic se localise à proximité des lieux de production : Dublin et Cork en Irlande, Bristol et Southampton en Angleterre, Setubal au Portugal, Vigo, Santander, Bilbao et Pasajes en Espagne, Le Havre et Nantes/St Nazaire en France. Le fret de passages et de véhicules offre également aux ports une activité certaine. Les liaisons de type car-ferry sont présentes exclusivement en Mer d'Irlande et en Manche. Les ports d'interface en Mer d'Irlande sont Dublin (20 millions de tonnes en trafic RoRo dont 1,2 millions de passagers), Larne (5,4 dont 0,9 millions de passagers), Liverpool (11,1 dont 0,6 millions de passagers), Belfast (1,4 millions de passagers), Holyhead (2,1) ou Stranaer (1,2). En Manche, on trouve Portsmouth (2,7), St Malo (1,1), Cherbourg (0,8), Roscoff (0,7) ou Plymouth (0,6). On voit alors s'ériger un réseau intra-atlantique, certes discret (faible connexion entre le Sud et le Nord), mais réel où se mêlent lignes de cabotage passager, lignes feeder et liaisons maritimes mondiales.

L'existence d'un réseau portuaire se définit donc par le dynamisme de ces nœuds, ces ports, et les liens entre eux. Il est cependant délicat de fixer sur une carte les liaisons maritimes tant celles-ci s'esquissent, naissent et meurent au gré des opportunités, des velléités des amateurs et des politiques portuaires. Pour les passagers, si la saisonnalité peut primer, on note plusieurs lignes comme constaté à partir des îles britanniques. La compagnie P&O et sa filiale Irish Ferries assure au départ de Larne (Irlande du Nord) des liaisons vers Troon et Cairnryan (Écosse) ainsi qu'une liaison entre Dublin et Liverpool. Les ports gallois de Holyhead et de Swansea sont également reliés et complètent la desserte de l'Irlande (Dublin, Dun Laoghaire, Cork). Sous l'impulsion de Brittany Ferries, compagnie très impliquée dans la reconnaissance d'un espace atlantique, des liens entre les îles britanniques et la France se sont créés et perdurent : Roscoff-Cork, Roscoff-Plymouth, Caen-Portsmouth, Cherbourg-Portsmouth, Saint-Malô-Portsmouth, Cherbourg-Poole. La compagnie P&O propose également : Le Havre-Portsmouth, Cherbourg-Rosslare. Malheureusement, ces lignes restent circonscrites autour de la Grande-Bretagne malgré l'existence des lignes Bilbao-Portsmouth et Santander-Plymouth. Néanmoins, le trafic passager constitue une part infime comme on a pu le voir de l'activité portuaire.

Les lignes de cabotage parcourant l'espace atlantique sont nombreuses. Si on observe les principaux acteurs des trafics maritimes internationaux, notamment de conteneurs, on ne trouve guère de lignes intra-atlantiques. Maersk Line propose néanmoins la ligne feeder entre Greenock-Southampton-Dublin-Belfast (BGF FEEDER) et positionne quelques ports sur des

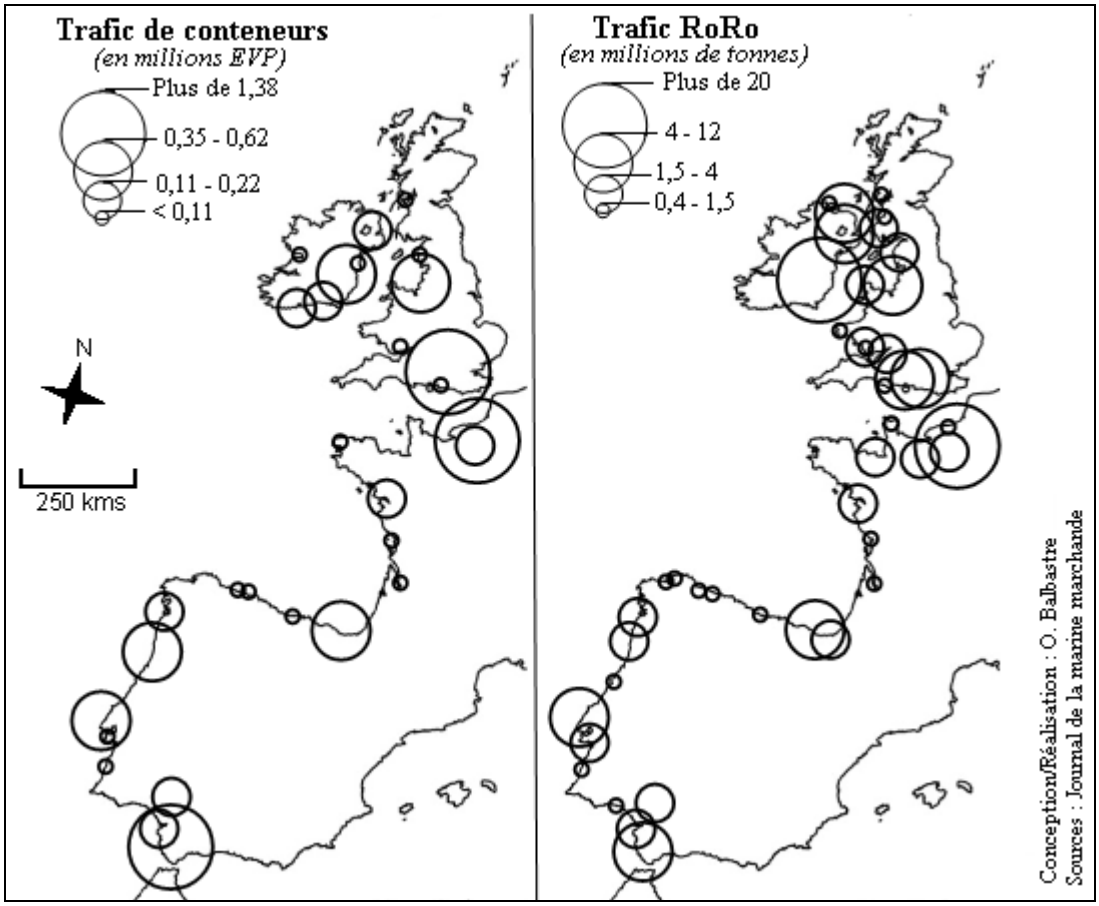


Figure 41 : Importance des trafics conteneurs et RoRo sur la façade atlantique en 2006

lignes Est-Ouest comportant les barreaux en provenance ou à destination d'Algeciras, suivant : Le Havre (CECILIE MAERSK), Bilbao (NIEVES B. et MONTSERRAT B.), Vigo (KINGBRASIL), Leixoes (SAFMARINE ILLOVO) ou Lisboa (FELICITAS) voire entre Le Havre et Lisboa (MAERSK VIGO). D'autres dessertes correspondent à des lignes de cabotage : Greenock-Belfast, Dublin-Cork, Montoir-Vigo, Gijón-Bilbao. Les autres groupes fonctionnent à l'identique. Le groupe MSC propose le Biscay Relay Service qui fait escale à Bilbao, Le Verdon et Montoir, remplaçant les escales de la ligne directe vers l'Océan Indien supprimées. Le Montreal Express relie Le Havre à Liverpool avant de voguer vers l'Amérique du Nord, preuve que Liverpool conserve sa position historique vers ce continent. D'autres lignes ibériques raccordent les ports de Vigo, Leixoes, Sines et Cadiz. La CMA-CGM prend part également au trafic intra-atlantique avec le feeder Arc Atlantique entre Le Verdon, Montoir, Brest et la Rangée Nord (Le Havre et Anvers). Des lignes entre Le Havre et Portsmouth et Liverpool-Belfast-Dublin-Le Havre existent également. Pour compléter le rôle joué par les opérateurs *feeder global carriers,* la compagnie Hapag Lloyd ajoute quelques escales : Algeciras-Cadiz, Belfast-Greenock, Belfast-Southampton, Bilbao-Le Havre, Bilbao-Liverpool, etc. Toutes ces liaisons sont intégrées aux services du réseau mondial, finalement peu présent mais nécessaire à la façade atlantique pour être connectée à celui-ci. Il faut observer les opérateurs *feeder hors global carrier* pour percevoir des dessertes plus

spécialisées. L'armement britannique MacAndrews met aussi en œuvre des services intra atlantiques : Dublin-Bristol-Montoir-Bilbao et Bilbao-Liverpool-Greenock.

Malgré un littoral prononcé, le dynamisme portuaire européen et mondial se situe hors de l'aire atlantique. Les grandes routes maritimes la délaissent pour mieux se concentrer dans la Manche, voie maritime la plus empruntée au Monde. Un contraste intra-atlantique semble évident entre les îles britanniques et le reste de la façade. Néanmoins, de la congestion du trafic maritime naît l'espoir d'une nouvelle répartition plus favorable à la façade atlantique.

4.3 : Flux et échanges interrégionaux de marchandises : vers une intégration ?

Une façade, maritime ou non, offre comme principale propriété une certaine porosité qui se traduit par des flux qu'elle impulse ou qu'elle laisse traverser. Les approches zonale ou réticulaire n'ont jusqu'à présent montré que des potentialités, des zones fortes et des zones faibles. Or posséder des infrastructures performantes ne sert pas si elles ne sont pas empruntées. L'association potentialité forte et échange interne élevé détermine le degré d'intégration d'un territoire entre ces sous-espaces. L'intérêt se focalise donc sur les flux. De toute nature (humains, financiers, etc.), ils prennent ancrage sur le sol au sein d'un réseau.
L'Union européenne par le Traité de Maastricht a entériné la fin des frontières étatiques qui agissaient justement sur les flux. Mais l'espace parcouru n'est pas uniformisé en la matière puisque de nombreuses différences se créent, s'auto-entretiennent ou disparaissent. La simple vision d'une carte, celle du trafic routier journalier, le démontre (figure 42). Des écarts spatiaux conséquents sont mis en évidence. Certains axes structurent l'espace dépassant même l'effet barrière de l'eau, puisque dans la Baltique, en Mer d'Irlande et dans la Manche, des voies apparaissent, démontrant par ailleurs que les éléments naturels tels que l'« eau » ne sont pas un obstacle aux flux ou aux échanges. En comparaison l'espace atlantique génère moins de flux routiers avec des pénétrantes fluviales moins marquées où seule la région anglaise semble intégrer la dorsale socio-économique. D'autres secteurs s'apparentent à la définition de « diagonale du vide ». Ainsi, la coupure nette entre Espagne et Portugal, marquée par des liaisons plus lâches, catégorise cette zone de l'arrière-pays atlantique parmi les moins dynamiques telles que l'Europe de l'Est ou les confins scandinaves. L'Écosse et l'Irlande intègrent cette catégorie. Contrairement aux Alpes traversées par des couloirs de communication, les Pyrénées demeurent une zone « blanche », une chaîne barrière. Les territoires atlantiques sont bien parcourus par des flux générant des échanges.
Pour autant, des questions se posent : quelles sont les régions qui échangent ? Quel est le degré de participation ? Ces flux ne sont-ils que transitoires ou intra-atlantiques ? Pour y répondre, de nombreuses possibilités d'analyse sont envisageables. Pour des raisons de commodité et de constitution de données exploitables, l'exemple se portera dans un premier temps sur les régions administratives françaises. L'analyse se construira sur les échanges de

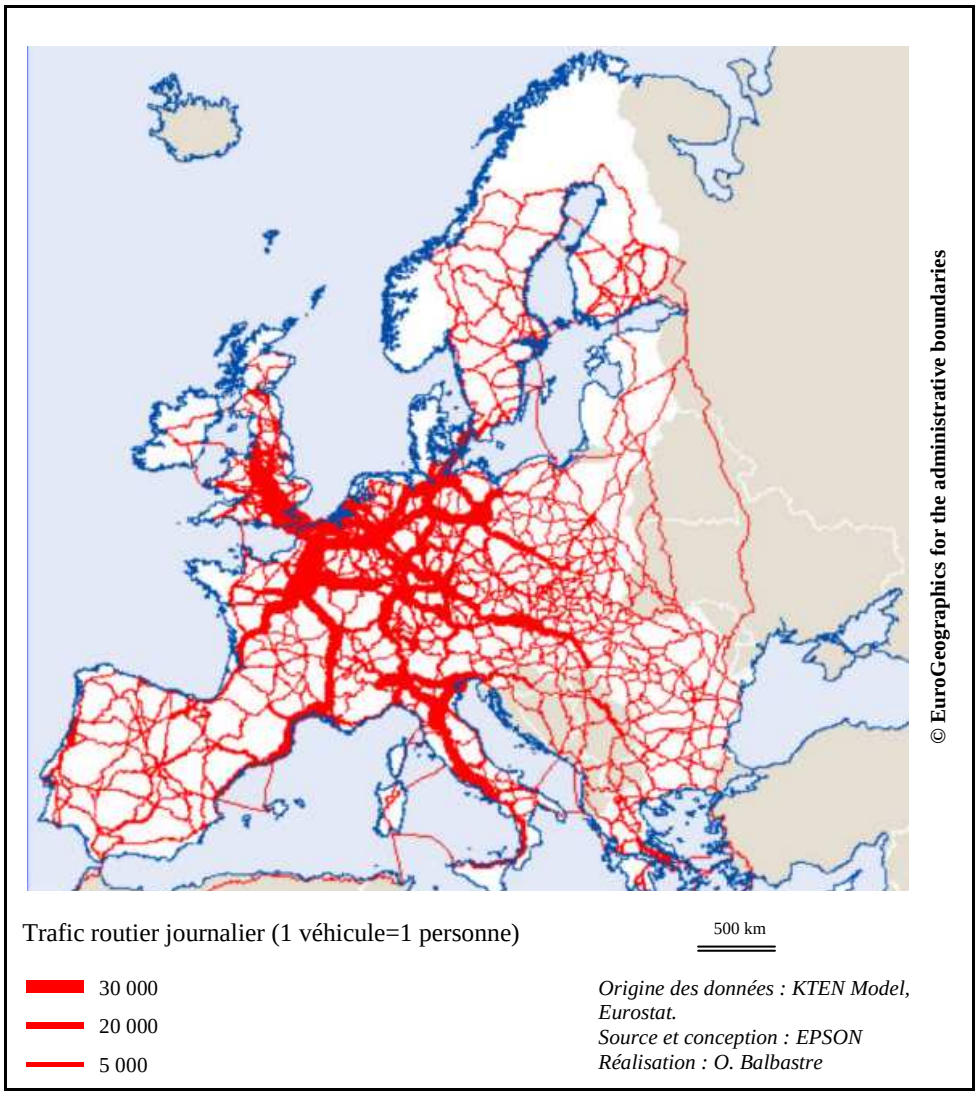


Figure 42 : Les flux routiers principaux dans l'espace européen

marchandises internes (entrées/sorties) aux échelons nationaux puis extrapolera au niveau européen puis mondial (importations-exportations) afin de tenter de comprendre le mécanisme, s'il a lieu d'être, des provenances et des destinations des flux.

4.3.1. : L'Espace atlantique dans les contextes nationaux

4.3.1.1 : L'espace atlantique français

Le pays est divisé en deux aires : l'espace atlantique et le reste du territoire. Pour l'analyse, le paramètre de la répartition des flux est le plus intéressant mais celui du volume des échanges donne une indication qui contextualise la répartition. Ainsi, un quart environ des échanges des régions non atlantiques se réalise à partir ou en direction de l'espace atlantique français. Or, en termes de superficie, l'espace atlantique français s'étend sur plus d'un quart du territoire métropolitain français ce qui sous-entend que l'espace atlantique n'est pas assez

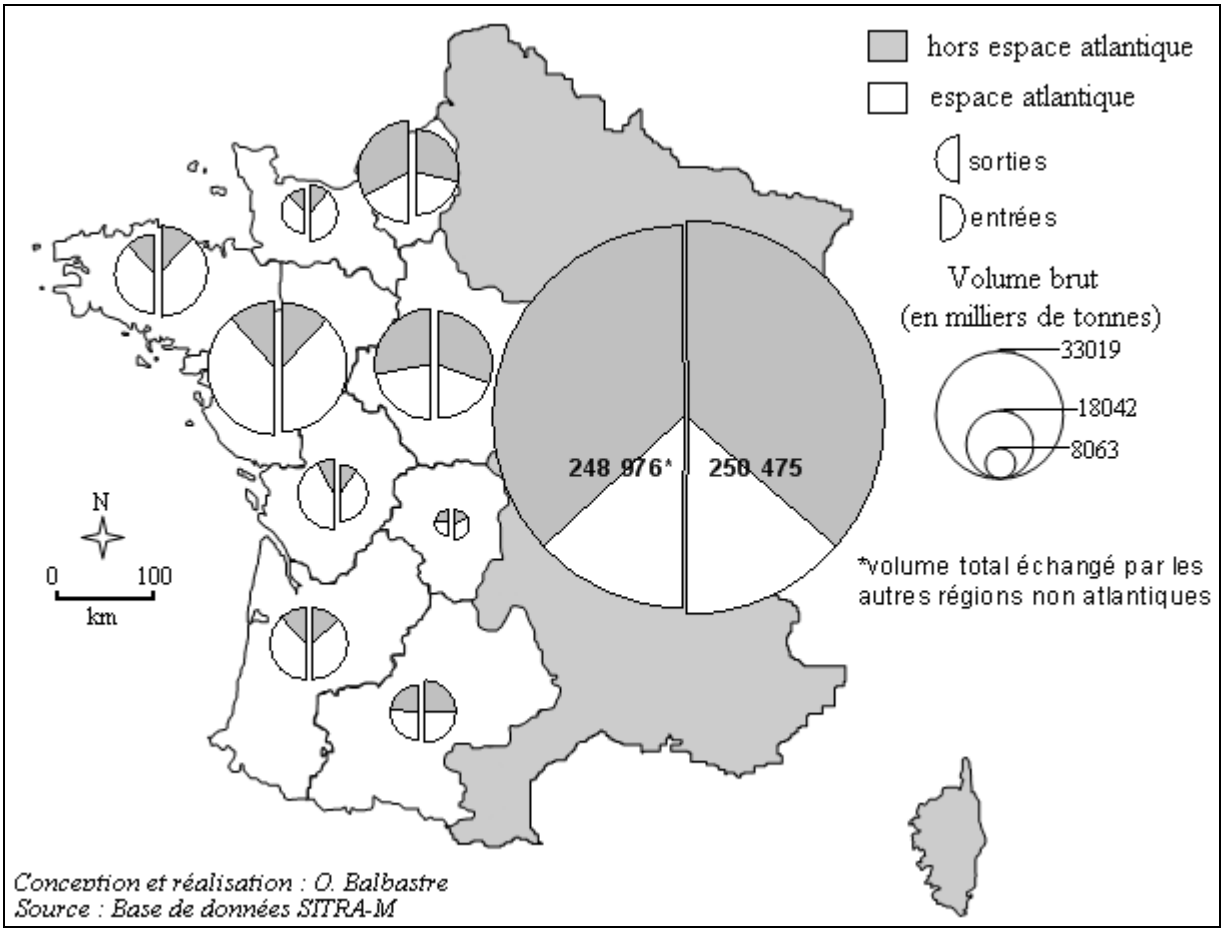


Figure 43 : Volume et pourcentage de produits sortant ou entrant vers et hors de l'Espace Atlantique par la route en 2003, en France

dynamique en fonction de sa superficie. Les quatre régions atlantiques les plus actives sont les Pays de la Loire, la Bretagne, la Haute Normandie et le Centre. Les deux dernières échangent moins avec le reste de l'espace atlantique qu'avec le reste du pays (figure 43). Par contre, les entrées de la Haute-Normandie en rapport de ses sorties sont plus « atlantiques » (43% contre 34%) contrairement au Centre dont les produits entrants sont moins accentués que les sortants (39% contre 44%). Ce fait interroge leur rôle « atlantique » le long de la façade maritime. Les autres régions commercent plus avec l'espace atlantique qu'avec le reste du pays, de façon significative pour les régions Pays de la Loire, Bretagne, Poitou-Charentes et Basse-Normandie. Trois-quarts de leurs relations s'accomplissent à l'intérieur de l'espace atlantique tant pour les entrées que pour les sorties. La région Aquitaine répond de cette même tendance à un degré moindre, contrairement à la région Midi-Pyrénées partagée entre les deux zones. Elle apparaît en situation intermédiaire comme le Limousin, comparativement peu actif. Le découpage en grandes zones de l'espace non atlantique français permet de mieux cerner les influences extérieures en la matière (figure 44).

Ainsi, la région Île de France oriente indéniablement les échanges du Centre et de la Haute-Normandie. Ces régions sont marquées par un effet polarisateur. Celui-ci se renforce aussi avec la relative importance des échanges avec la zone représentant la Grande Couronne

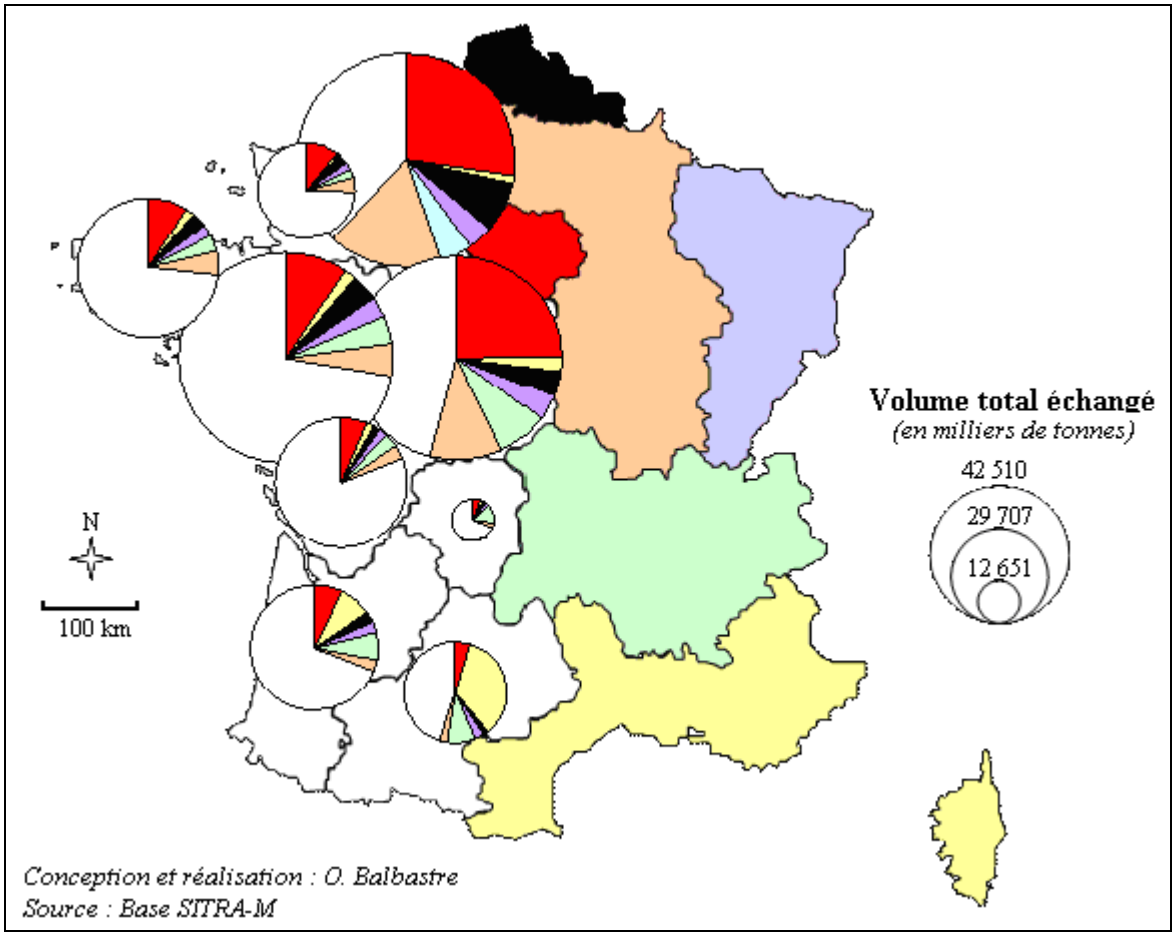


Figure 44 : Répartition des volumes échangés entre les régions atlantiques et le reste du pays par grandes zones en 2003

Parisienne (Picardie, Champagne-Ardenne, Bourgogne) à laquelle appartiennent d'ailleurs la Haute-Normandie et le Centre dans le découpage NUTS 1. La région Nord-Pas-de-Calais capte également les flux haute-normands formant un bloc distinct comprenant les régions Centre et Haute-Normandie à l'intérieur de la zone d'interaction francilienne. L'influence de la région parisienne se ressent dans tout l'espace atlantique. Au sud, Midi-Pyrénées possède une dynamique aussi importante avec le Grand-Sud (PACA, Corse, Languedoc-Roussillon) qu'avec l'espace atlantique. Á des degrés moins élevés, l'Aquitaine ou le Limousin concèdent aussi une influence des zones du Grand-Sud et du Centre-Est.

Si l'activité de flux interne à l'espace atlantique existe réellement au point d'évoquer des interrelations, une attractivité tierce se dénote. L'étude des régions Haute-Normandie, Centre et Midi-Pyrénées laisse présager une priorité d'échange dirigée hors de l'espace atlantique. Elles se parent de fonctionnalités de relais et de prolongement vers le Centre ou de frontières, de césure entre espace atlantique et arrière-pays lointain. Ces deux hypothèses soulèvent explicitement la question de l'appartenance à l'espace-projet atlantique pour ces régions, la première étant positive (« frontière couture »), la seconde négative (« frontière coupure »).

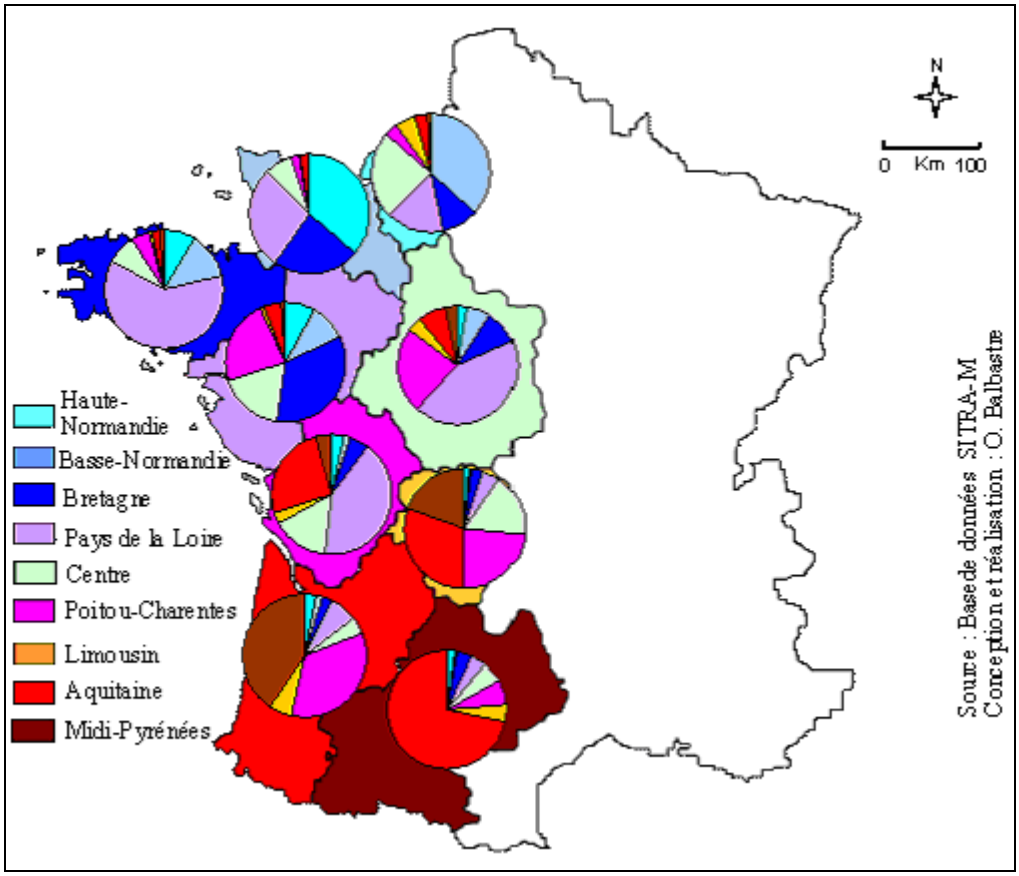


Figure 45 : Origines des importations intra-atlantiques

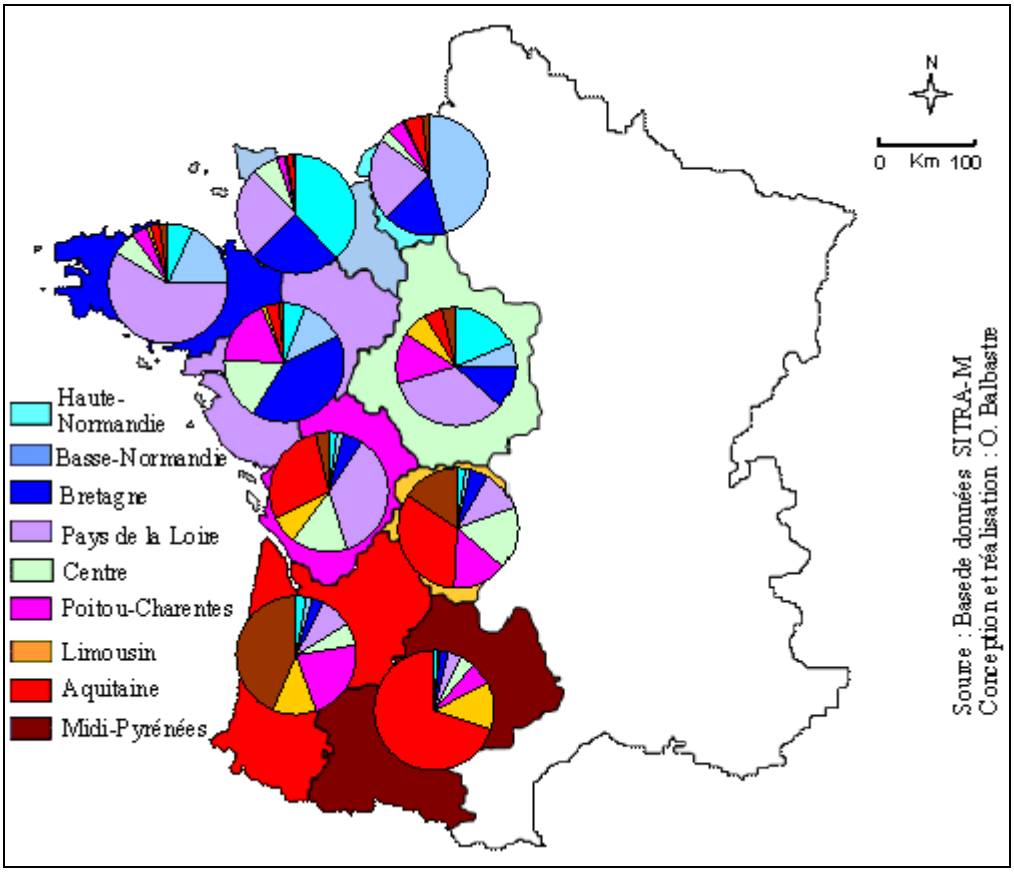


Figure 46 : Origines des exportations intra-atlantiques

Les deux cartes précédentes (figures 45 et 46), établies sur les mêmes données statistiques, font état sur l'année 2003 des flux nationaux internes à l'espace atlantique, dits intra-atlantiques. L'effet de voisinage se manifeste clairement. Ainsi, Midi-Pyrénées échange en priorité avec l'Aquitaine. L'interrelation est aussi avérée côté aquitain même si la primatie des flux est plus diluée car la relation avec le Poitou-Charentes est bien développée. D'une relation exclusive, on passe à une relation bipolaire. Cependant, Midi-Pyrénées signe la coupure des relations Nord-Sud sur la façade atlantique française. L'Aquitaine développe des échanges dans deux directions et se positionne en zone de carrefour. L'effet de voisinage joue en faveur de la diversité des relations pour les régions occupant une position géographique plus centrale : Poitou-Charentes, Pays de la Loire et Limousin. Au nord, la Bretagne entretient des échanges forts avec les Pays de la Loire dans une relation prédominante tandis que la Basse-Normandie occupe une position intermédiaire, recentrée sur ses voisines. Le Centre et la Haute-Normandie possèdent des caractéristiques particulières observées précédemment. La position centrale du Centre, qui s'affuble ici pertinemment, lui octroie un rôle de distribution de marchandises très divers alors que paradoxalement l'origine des marchandises en provenance de l'espace atlantique pour cette entité découle sensiblement de deux axes (Poitou-Charentes, Pays de la Loire). Ce déséquilibre se perçoit avec la région Haute-Normandie. Leur relation ne semble s'établir que dans un sens du Centre vers la Haute-Normandie. Ce phénomène est véhicule par le port du Havre, sortie des exportations internationales des régions françaises. Il tendrait à démontrer que la région Centre fait partie intégrante de l'arrière-pays Haut-Normand et renforce l'idée émise auparavant que ces deux régions, étroitement liées, appartiennent à un bloc gravitant autour du pôle Île de France.

Les graphiques suivants (47 et 48) illustrent le degré de primatie des échanges intra-atlantiques. Il s'agit de prendre en compte le pourcentage des volumes échangés selon plusieurs modes de transports (routier, ferré, fluvial) sur une durée de trois ans (2001-2002-2003), permettant une meilleure pertinence de l'analyse, l'effet conjoncturel étant ainsi abaissé. Plusieurs cas de figure composent le réseau intra-atlantique d'échanges des marchandises : la primatie, la bipolarisation, la tripolarisation et la diversité. Tout d'abord, au niveau des marchandises entrantes, le Midi-Pyrénées, le Centre et la Haute-Normandie confirment le pourcentage élevé d'échanges avec la zone non atlantique française ($x = 1$). Par la suite, l'effet de primatie est établi lorsque l'ajout du volume provenant d'une région atlantique à celui du volume provenant de l'espace non atlantique infléchit fortement la pente de la courbe. La primatie est avérée pour deux régions : Midi-Pyrénées et Bretagne. Les liaisons prioritaires des Pays de la Loire vers la Bretagne et de l'Aquitaine vers le Midi-Pyrénées sont détectées comme prépondérantes à l'espace atlantique (tableau 1). La signification n'est pas identique pour les deux régions. En effet, la région Midi-Pyrénées est en retrait du réseau atlantique des flux de marchandises qui se structure entre l'Aquitaine et le Grand-Sud français. La région Bretagne participe pleinement à ce réseau atlantique mais

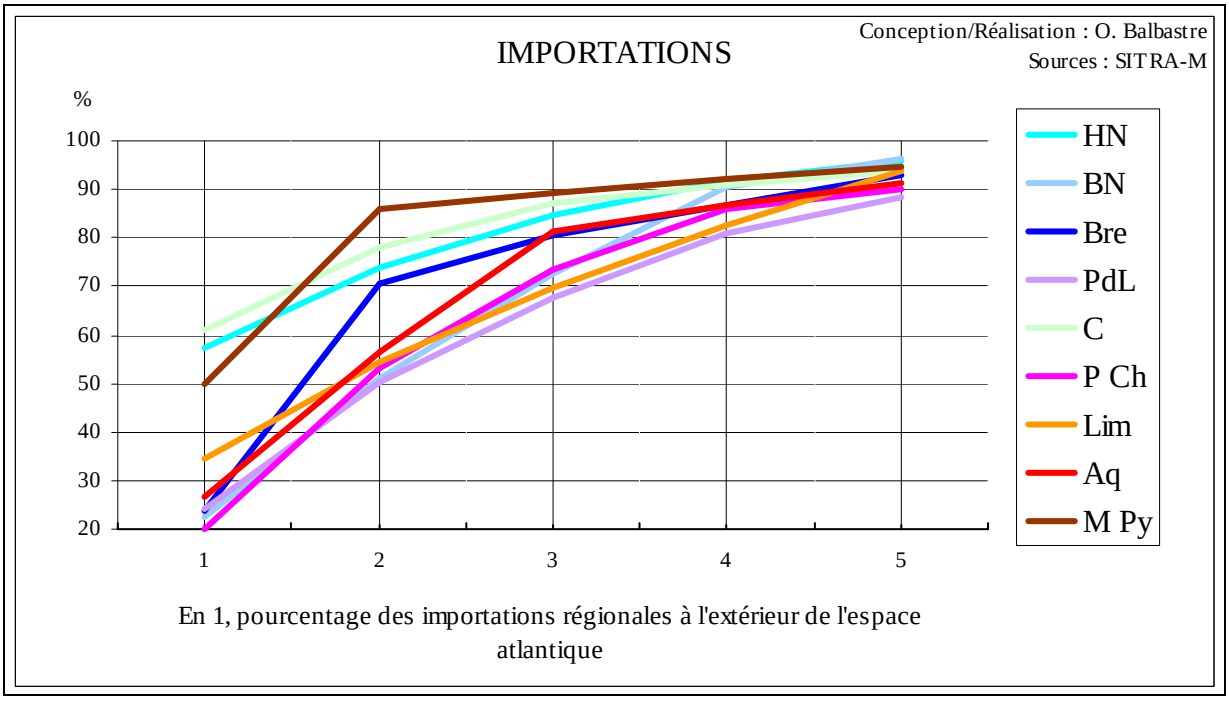


Figure 47 : Courbes cumulées des importations intra-atlantiques (2001-2003)

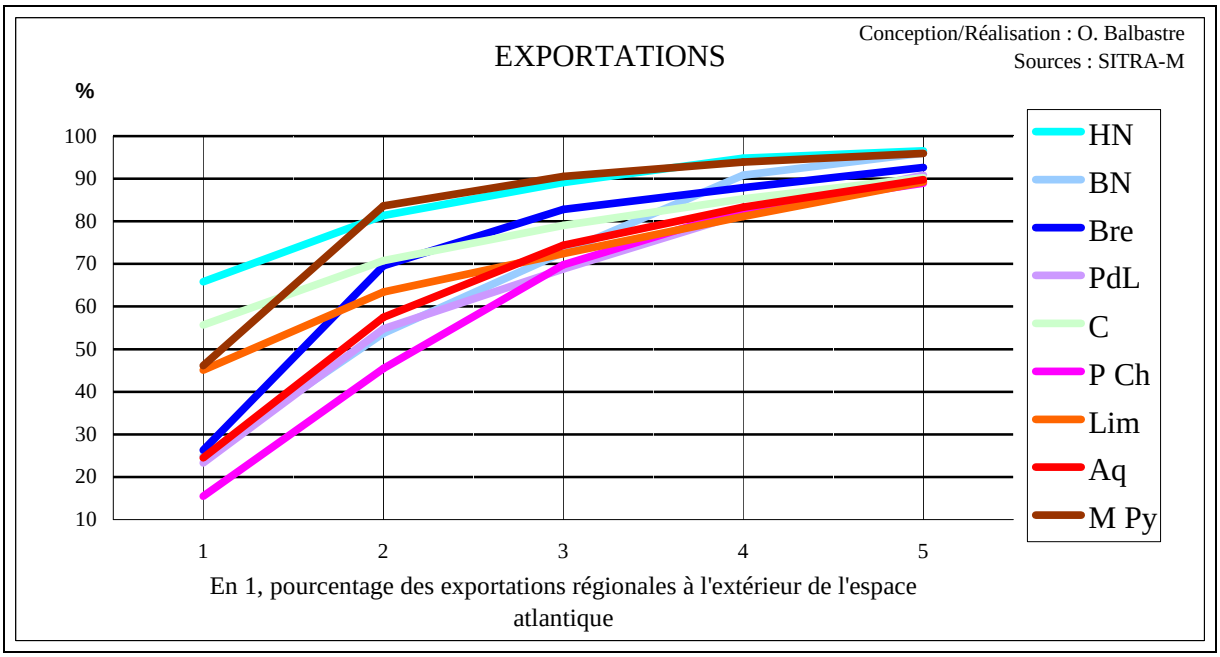


Figure 48 : Courbes cumulées des exportations intra-atlantiques (2001-2003)

s'associe très fortement aux Pays de la Loire, la courbe par la suite épousant un aspect plus quelconque indiquant une diversification des flux. La bipolarisation, marquée par l'allure de la courbe entre x=2 et x=3, caractérise le mieux l'Aquitaine. Elle consolide la liaison Midi-Pyrénées/Aquitaine qui devient réciproque, donc interrelation. La seconde liaison esquissée est celle entre Poitou-Charentes et Aquitaine. Cette dernière équivaut également à une interrelation mais sa portée semble plus diluée pour la région picto-charentaise. Enfin dans un troisième temps (entre x=3 et x=4), la Basse-Normandie se démarque en développant trois

liaisons majeures. Malgré cette diversité de la provenance des flux, il existe une concentration puisque 70% des échanges se réalisent avec une des régions suivantes : Haute-Normandie, Bretagne et Pays de la Loire. Les régions restantes, géographiquement plus centrales, accèdent à un réel niveau de diversité même si 90% des importations s'opèrent avec quatre régions.

Le graphique des marchandises sorties accompagne les premières conclusions tirées de celui des entrées. Des légères différences se dévoilent néanmoins. La Haute-Normandie exporte ses marchandises majoritairement hors de l'espace atlantique (plus des deux tiers) alors que le Centre, aux propriétés proches, se démarque moins. Á l'opposé, le Poitou-Charentes ne dirige ses produits hors de la zone atlantique qu'à hauteur de 15%. Le Midi-Pyrénées et la Bretagne conservent les caractéristiques relatant une primatie dans leurs échanges avec respectivement l'Aquitaine et les Pays de la Loire. Cette dernière associée au Poitou-Charentes et au Limousin suit une trajectoire parallèle quasi similaire tandis que l'Aquitaine et la Basse-Normandie se distinguent par une relation moins diversifiée, orientée respectivement et principalement vers deux (Midi-Pyrénées, Poitou-Charentes) et trois régions (Haute-Normandie, Pays de la Loire, Bretagne).

Régions	HN	BN	Bre	PdL	C	PCh	Lim	Aq	MPy	Total importations
HN	-	4192	1011	1896	3136	859	99	617	105	11 915
BN	4209	-	2447	2785	867	238	53	191	46	10 836
Bre	1602	2447	-	10297	2506	1007	112	462	178	18 611
PdL	2047	2393	8054	-	4304	6043	295	1119	337	24 592
C	2155	656	956	5015	-	3690	491	778	302	14 043
PCh	517	357	691	5316	2037	-	639	3050	494	13 101
Lim	442	46	133	292	942	1379	-	1639	825	5 698
Aq	648	189	441	1110	743	6108	858	-	5170	15 267
Mpy	234	50	323	360	549	687	614	5618	-	8435
Total exportations	11854	10330	14056	27071	15084	20011	3161	13474	7457	122 498

Tableau 1 : Volume moyen de marchandises (en milliers de tonnes) échangé par les régions atlantiques entre 2001 et 2003, par modes routier, ferré et fluvial

Les Pays de la Loire apparaissent nettement comme le principal moteur des échanges effectués au sein de l'espace atlantique. Malgré une liaison très prégnante avec la Bretagne, ce que l'on appelé « primatie des échanges », une réelle diversité subsiste, des régions normandes à l'Aquitaine. Seuls le Limousin et le Midi-Pyrénées ne rentrent pas dans le réseau développé. Les échanges sont également plus vigoureux avec le Poitou-Charentes qui émerge quasiment en seconde position du réseau d'échanges intra-atlantiques notamment pour les sorties (20 011 milliers de tonnes). Son réseau est moins étendu et plus concentré (Pays de la

Loire et Centre) avec pour les produits entrants un réel flux provenant de l'Aquitaine (un tiers environ). Au final, le réseau picto-charentais ne possède qu'une réelle faiblesse : la liaison plus lointaine avec la Basse-Normandie.

L'effet de voisinage reste dominateur le long de la façade atlantique française (figure 49). Les régions Aquitaine, Bretagne et Centre ont des motifs de comparaison car leur volume de marchandises échangé est presque identique. Or, les trois profils diffèrent puisque règnent la primatie des échanges pour la Bretagne, une bipolarisation pour l'Aquitaine et un système plus intégré pour le Centre notamment dans ses destinations, avec cependant une hiérarchie développée. On évoque à nouveau l'influence d'un port comme Le Havre et l'appartenance en filigrane de la Haute-Normandie et du Centre au bloc constitué autour de Paris et sa Grande Couronne Parisienne. Elles ne font cependant pas office de coupure avec les autres régions atlantiques puisqu'elles participent pleinement au réseau. Enfin, les deux régions les moins dynamiques sont aussi les moins impliquées. Le Midi-Pyrénées se contente d'une relation de primatie exclusive avec son homologue aquitain et en se tournant vers le réseau du Grand-Sud alors que le Limousin, trop effacé malgré son emplacement géographique central, reste isolé.

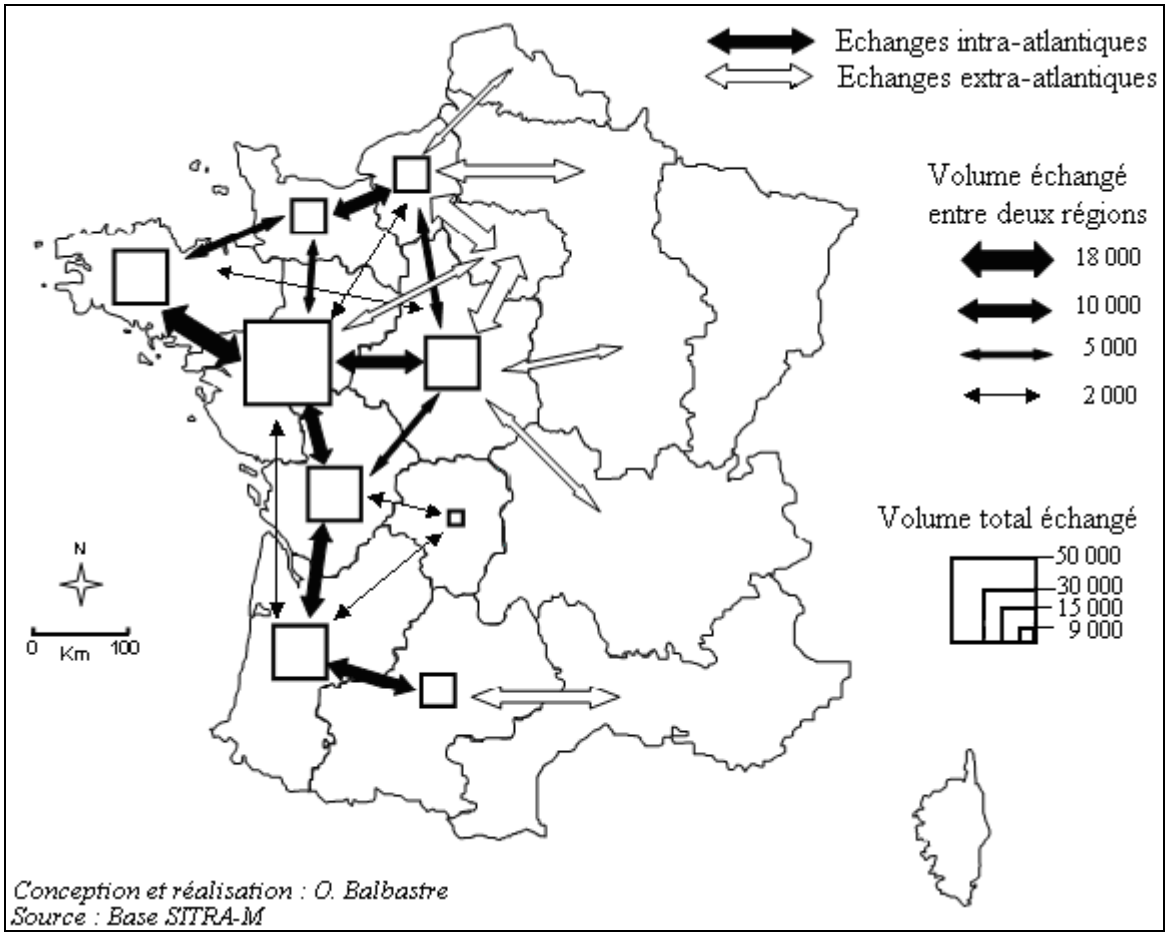


Figure 49 : Le réseau de flux de marchandises de la façade atlantique française dans le contexte national

Si la moitié septentrionale de la façade atlantique apparaît connectée avec en fond l'influence parisienne, la moitié méridionale en partie à cause de la faiblesse du Limousin et de la vision méditerranéenne de Midi-Pyrénées freine la constitution d'un espace-projet atlantique.

4.3.1.2 : L'espace atlantique espagnol

Le même traitement a pu être appliqué à l'espace atlantique espagnol. Les figures suivantes relatent la part totale des flux de marchandises échangées avec la zone atlantique et celle non-atlantique détaillée par la suite dans une seconde carte (figures 50 et 51).
La Castilla y León est la région atlantique la plus dynamique devant l'Andalucia et le Pais Vasco de superficie pourtant largement moindre. Les cinq autres régions développent des flux routiers de marchandises moins importants. L'Andalucia, véritable enclave atlantique sur le territoire espagnol, se singularise par la faiblesse des flux dirigés vers ou de l'Espace atlantique. L'effet de voisinage et la forte polarisation exercée par la capitale madrilène et la côte méditerranéenne proche, notamment les provinces de Valencia et de Murcia voire de la Catalunya, sont les explications. Il est clairement visible que l'Andalucia n'appartient pas au réseau atlantique espagnol qui se situe dans la partie Nord et Nord-Ouest du pays. Les régions Asturias et Cantabria sollicitent l'Espace atlantique mais si l'on compare avec l'analyse des flux intra-atlantiques en France, cette « atlanticité » des flux de marchandises n'est pas extraordinaire. Elle est même bien moins marquée pour la plupart malgré certaine position géographique pouvant jouer (Galicia). La Galicia est d'ailleurs influencée par toutes les autres grandes zones espagnoles, démontrant son intégration à l'espace national. On retrouve logiquement cette caractéristique identique pour la Castilla y León en position centrale. Si en France, l'Île de France était l'aimant principal, la capitale espagnole pratique une même influence mais elle est concurrencée par une seconde zone formée de la Catalunya et de l'Aragón. Celle-ci est très présente au sein des régions de la façade atlantique espagnole jusqu'en Asturias. Ainsi, le Pais Vasco, la Navarra et la Rioja se tournent vers la zone méditerranéenne même si l'attrait atlantique domine. Enfin une coupure existe dans les relations Nord-Sud, avec les provinces d'Extremadura et de Castilla La Mancha, ce qui provoque un renforcement de l'éloignement de l'Andalucia par rapport au reste de la zone atlantique. La faiblesse des réseaux de transport entre Nord et Sud déjà constatée reste problématique et freine les flux de marchandises intra-atlantiques. Cela remet en cause la délimitation de l'Espace atlantique, soit par la présence de la région andalouse – dont on rappelle qu'il n'y a véritablement que trois province inclues -, soit par l'inclusion nécessaire de la région d'Extremadura (ce qui était le cas lors de la période 1997-1999) qui développe des liens tant avec le Portugal qu'avec ses deux régions voisines, atlantiques elles.

Pour prolonger le parallèle avec l'espace français, l'étude s'intéresse au caractère des relations entre les régions atlantiques. La figure 52 utilise les données insérées (tableau 2) pour montrer

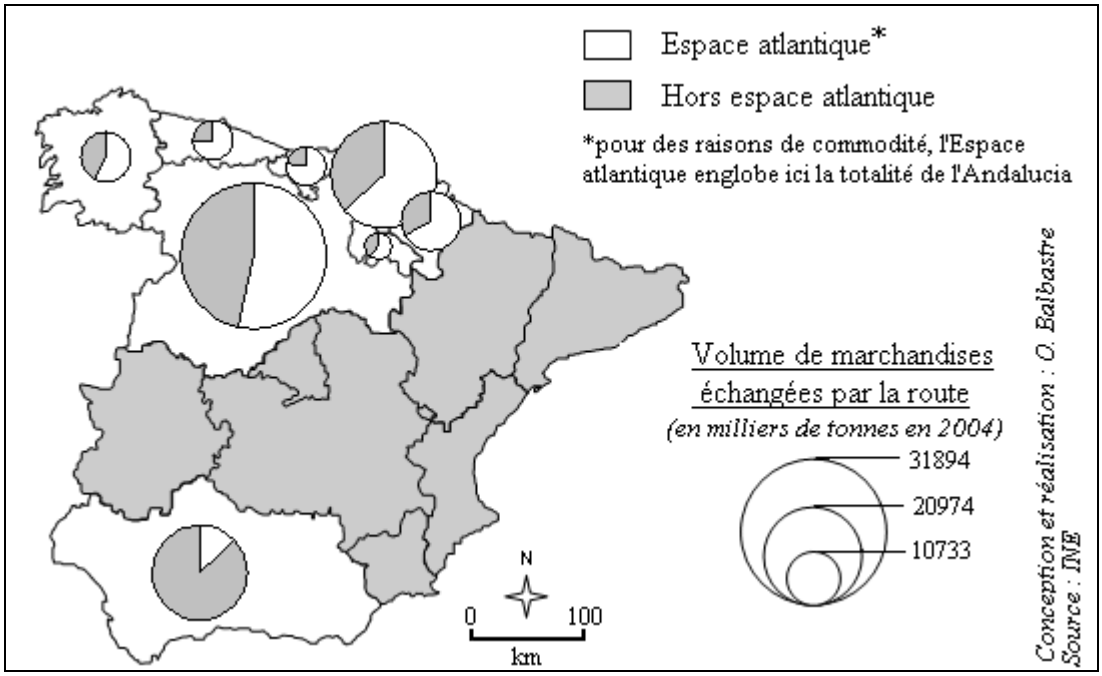


Figure 50 : Répartition des produits en Espagne Atlantique

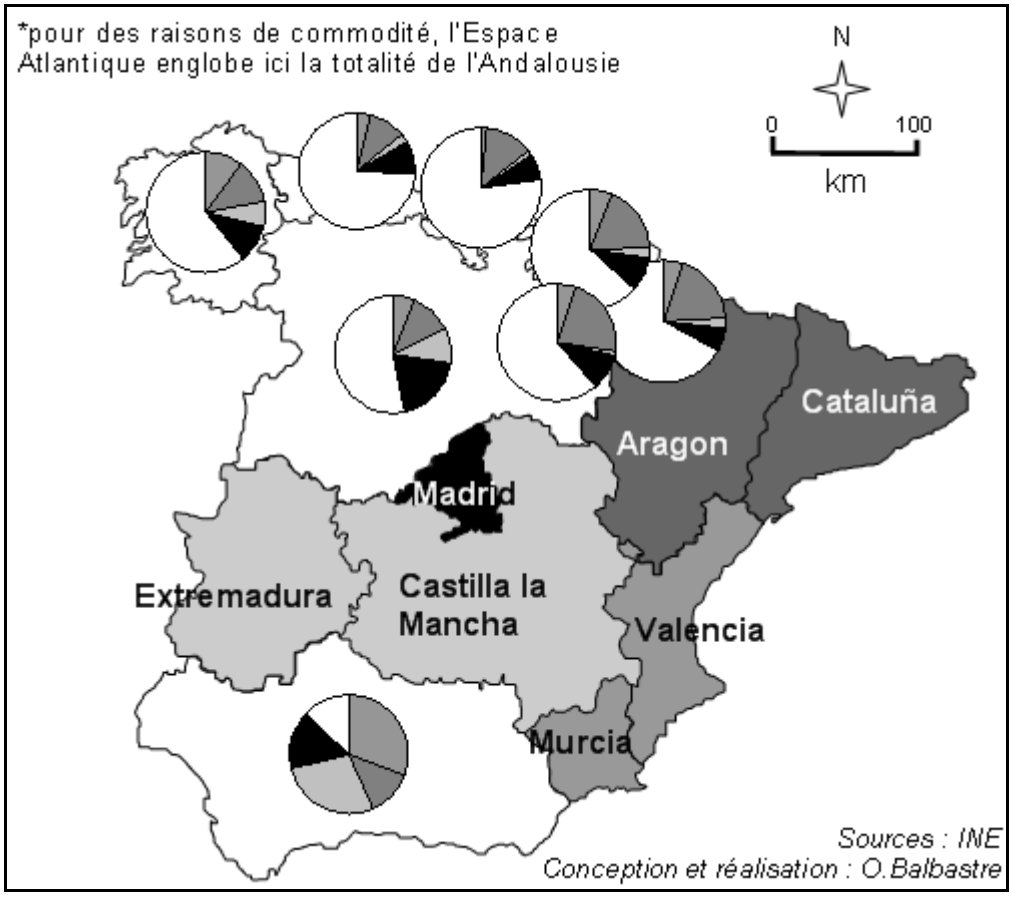


Figure 51 : Influence des autres zones espagnoles sur l'aire atlantique en termes de flux de marchandises

le jeu de primatie dans les échanges. La première région comptabilisée reste la zone Hors Espace atlantique. Le cas particulier andalou ressort car cette province connaît des flux de

marchandises avec la zone non atlantique à hauteur de 90%. Ce cas est unique puisqu'en France la région Haute-Normandie dans cette même position s'octroyait des échanges avec la

Régions d'origine	Régions d'arrivée									
	Galicia	Asturias	Cantabria	Pais Vasco	Navarra	Rioja	Castilla y León	Andalucia	Autres	Total
Galicia	-	1745	147	1 054	87	32	2 171	923	4 574	10 733
Asturias	1 065	-	676	1 066	254	93	3 075	237	2 271	8 737
Cantabria	275	701	-	2 473	185	60	2 996	138	2 018	8 846
Pais Vasco	979	826	1 841	-	3 731	1 242	4 949	899	8 385	22 852
Navarra	186	204	169	5 366	-	1 269	1 103	375	4 306	12 978
Rioja	137	112	232	1 545	931	-	602	158	2 342	6 059
Castilla y León	3 176	2 247	2 158	6 408	1 124	494	-	1 406	14 881	31 894
Andalucia	293	232	100	477	249	73	1 299	-	18 251	20 974

Tableau 2 : Répartition des marchandises sortant d'une région atlantique espagnole par la route en 2004 (milliers de tonnes[55])

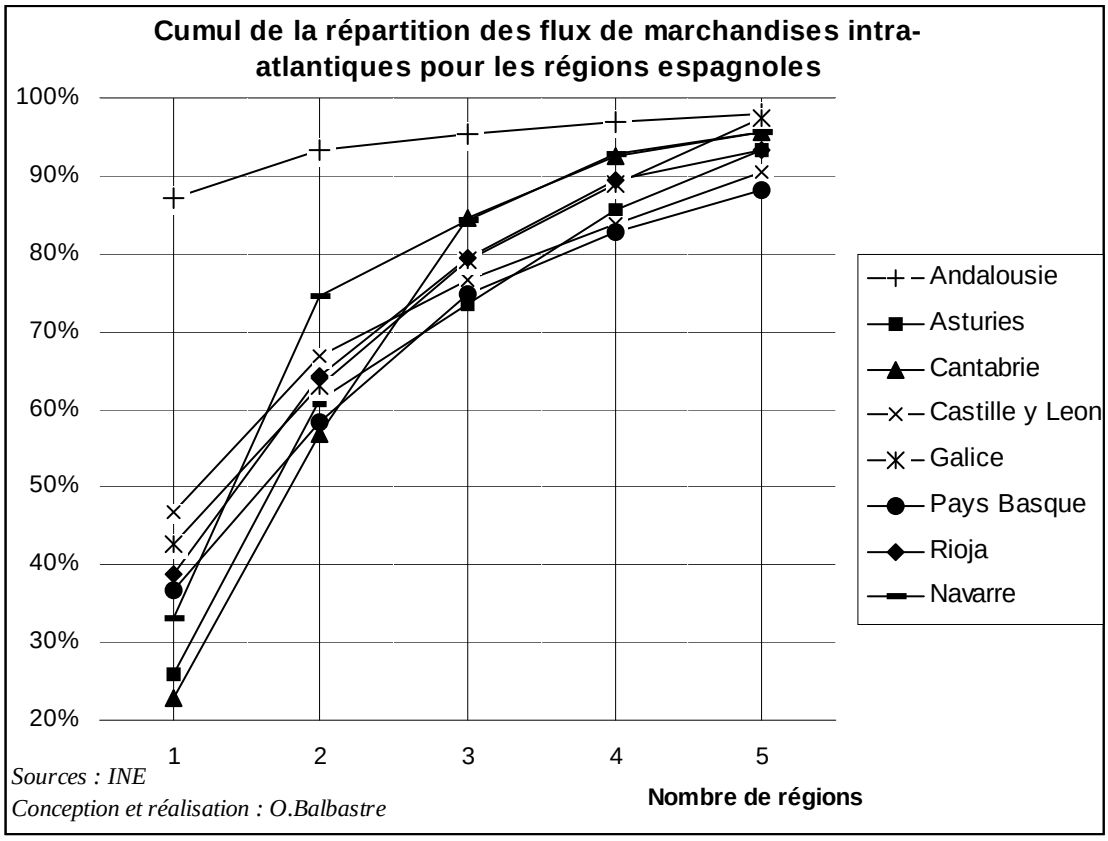


Figure 52 : Visualisation de la concentration des flux de marchandises (2004)

[55] *Sources : INE – Conception : O. Balbastre*

partie française non atlantique à hauteur de 60%…seulement. Quelques écarts apparaissent au départ (entre 20 et 50%) mais le cumul dégage des cas singuliers. Les trois régions qui échangent le moins avec l'espace non atlantique se distinguent par une relation de primatie avérée et comblent voire dépassent le retard. La Castilla y León est impliquée directement avec le Pais Vasco ou indirectement avec les Asturias et la Cantabria. Dans un second temps (x=3), toutes les régions s'accordent la même trajectoire sauf la Cantabria qui souligne ainsi une forte relation avec le Pais Vasco. Elle développe une bipolarisation autour du binôme cité précédemment et qui apparaît sur la carte comme le moteur espagnol du réseau atlantique.
À l'inverse, le réseau manque doublement de continuité avec l'Andalucia et dans ses relations littorales au nord (Galicia, Asturias, Cantabria). Cela souligne clairement ce que nous avons pu observer avec les réseaux de transport qui raccordent l'Andalucia à Madrid puis au Pais Vasco et la frontière française d'une part, et les axes orthogonaux du littoral vers l'arrière-pays castillan d'autre part. On remarque également quelques points de comparaison avec le réseau français. Ainsi, le Pais Vasco et la Castilla y León jouent respectivement le rôle de la Haute-Normandie et du Centre en canalisant nombre de flux, tout en étant parfaitement

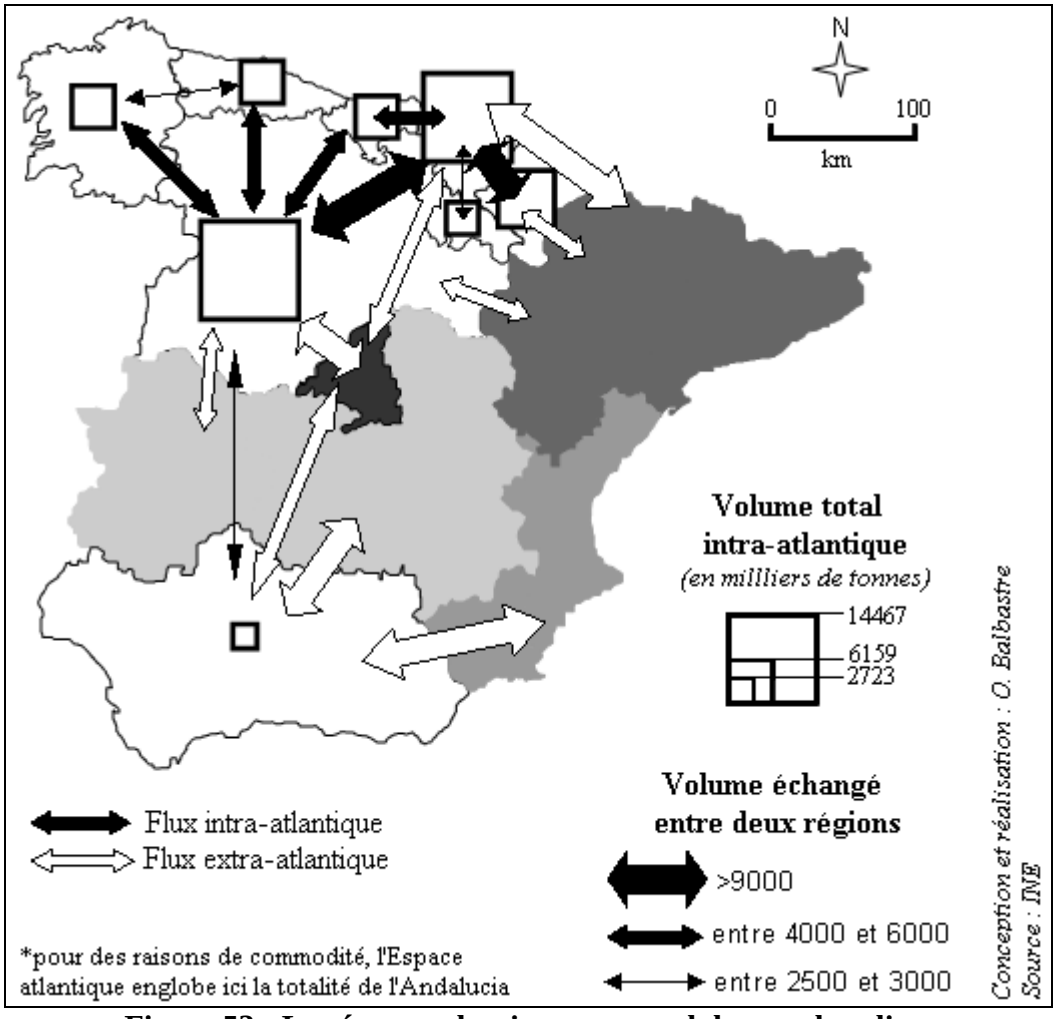


Figure 53 : Le réseau atlantique espagnol de marchandises

intégré au réseau national vers la capitale et l'aire méditerranéenne. Le complexe industrialo-portuaire de Bilbao ressemble à celui du Havre notamment par leur fonction de portes d'entrée et/ou de sorties vers les capitales étatiques, tandis que la Castilla y León, de grande superficie, se situe à un carrefour entre littoral atlantique et capitale, comme la région Centre en France. Pour prolonger le rapprochement, il s'agit des deux régions les plus dynamiques même si en France d'autres parviennent à soutenir la comparaison. Enfin, le cas de l'Andalucia, tournée en partie vers la côte méditerranéenne participe au parallèle franco-espagnol des zones atlantiques puisque la région Midi-Pyrénées, certes mieux reliée, participe plus fortement à un réseau du Grand-Sud français. On voit poindre à nouveau l'influence méditerranéenne sur l'Espace atlantique. Bien qu'il existe matière à comparaison entre les deux pays, une grande différence apparaît le long du littoral (figure 53).
Si en France, un développement des flux littoraux (Nord-Sud) apparaît grâce à des régions métropolitaines dynamiques, le pendant espagnol (Ouest-Est) reste très en retrait, contrariant fortement l'intégration de l'espace-projet. Ce défaut majeur alimente la fragmentation et la dépendance des relations littoral/arrière-pays vers la Castilla y León puis Madrid malgré la présence d'un pôle basque polarisant (Navarra, Rioja, Cantabria).

4.3.1.3 : D'autres contextes nationaux

On réitère l'opération pour l'Irlande avec une variante évidente puisqu'il s'agit d'un pays atlantique dans sa totalité. Il existe pourtant une particularité réelle qui mérite attention : une frontière étatique. L'île irlandaise concède deux césures en termes d'échanges de marchandises par la route. La première équivaut à l'effet frontière. Elle pèse sur les relations avec l'Irlande du Nord, régie par le Royaume-Uni et source de tensions. Seule la région frontalière des Border admet des relations avec l'Irlande du Nord (figure 54). Pour les autres régions y compris pour Dublin les flux sont minimes. La seconde césure survient par la prédominance du rôle des régions de Dublin et de Mid-East dont l'association est inéluctable au vu des faibles distances les séparant, la région Mid-East étant la banlieue directe de la capitale irlandaise. Les sorties de marchandises sont plus importantes pour cette région qui distribue au reste du pays même si la même fonction, toute proportion gardée, peut qualifier également la région des Mid-West. L'éloignement kilométrique est en corrélation avec une moindre présence de Dublin sur toute la façade occidentale même s'il s'agit de la seule région irlandaise en relation avec toutes les autres (figure 55). La région de Dublin est présente tant dans la quantité des flux générés qu'en valeur relative. Seules les régions du Sud atteignent des valeurs comparables et forment un triangle actif : Mid-West, South-West et South-East. Ces dernières se démarquent également par la faiblesse des échanges avec le reste de l'Irlande. Le réseau irlandais se compose d'un centre d'impulsion (Dublin et Mid-East), d'un pôle Sud-Ouest entreprenant et d'une zone Centre et Nord sous dépendance du centre. Par

analogie, il se constitue tel deux bassins versants, séparés par une ligne de crête entre Mid-West et West, qui se rejoignent à l'embouchure du Grand-Dublin, laissant transparaître un finisterre (West) et un espace plus intégré (South-West, South-East, Mid-West).

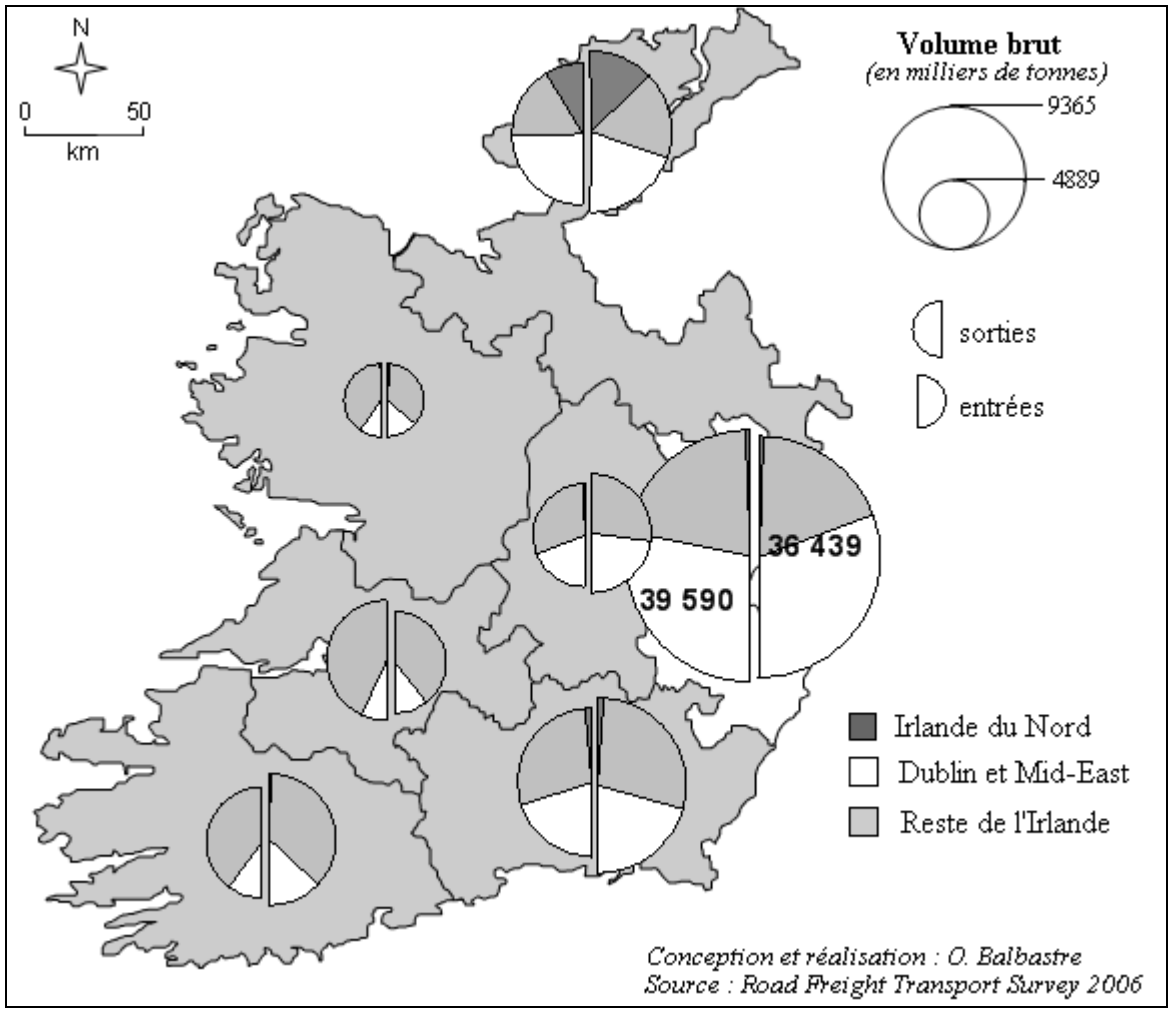


Figure 54 : Volume de marchandises échangé en Irlande par la route en 2006

Au Royaume-Uni, l'Écosse se situe aux confins septentrionaux mais n'est pas entièrement « atlantique ». Son contexte national trouve son intérêt par l'aspect complémentaire et concurrentiel que se livre le double pôle d'Édimbourg et de Glasgow, trait d'union entre façade atlantique et façade de la Mer du Nord. L'étude des flux de marchandises routiers démontre le dynamisme sans équivalent du centre de l'Écosse entre la région de Strathclyde (Glasgow) et de Lothian (Édimbourg). La zone atlantique comprend les aires les plus animées du pays ce qui change des cas français et espagnols dont la zone atlantique n'englobe pas les régions d'impulsion. Néanmoins, la zone non-atlantique apparaît plus équilibrée et plus fournie dans ce domaine. On constate également que la balance des flux de marchandises penche nettement en faveur des flux sortant pour les moteurs du territoire écossais (annexe 3). L'activité de la région industrialo-portuaire le long de l'estuaire de la Clyde est une explication à l'instar de ce qui a été invoquée pour les régions de Haute-

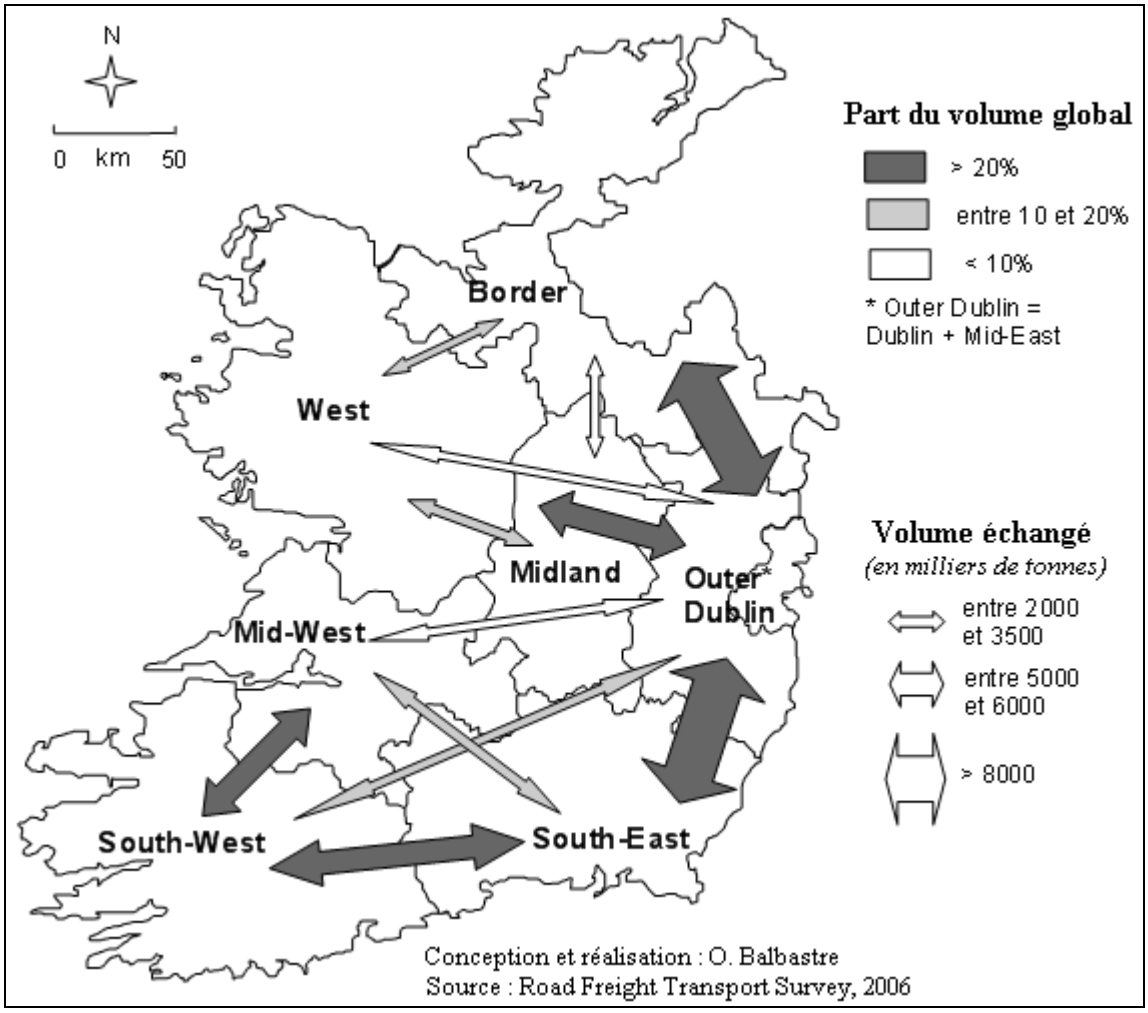


Figure 55 : Flux interrégionaux de marchandises en Irlande

Normandie ou du Pais Vasco en Espagne. Á l'extrémité nord, par leur insularité, la région des Islands apparaît quasiment coupée du reste du pays. Á ce fait géographique s'ajoute l'effet négatif de voisinage dû à la région des Highlands faiblement peuplée. Malgré une superficie imposante, elle peine à s'aligner sur les autres régions se situant derrière les régions frontalières au Sud. L'atlanticité des flux de marchandises apparaît diffuse et peu évidente. Trois régions écossaises développent l'essentiel de leurs échanges avec la zone atlantique : Dumfries and Galloway, Lothian et Grampian. Paradoxalement, si la première appartient à l'Espace atlantique, les deux autres représentent l'espace non-atlantique. Le trouble s'opère à cause de la présence du double pôle moteur des flux que sont les régions de Strathclyde et du Central. Il faut noter que cette région du Center n'existe pas dans le découpage NUTS et donc par extension n'appartient pas à l'Espace atlantique. Elle se décompose en deux entités (West Central et East Central), mais les données récoltées les réunissant, il faut composer avec ce léger biais d'autant qu'il semble que la région East Central, non atlantique, soit plus dynamique que son pendant occidental. Il n'y a donc pas de logique de bloc atlantique contre bloc non atlantique. La région des Highlands échange de façon plus marquée avec la zone non atlantique. Cependant, les deux régions au Sud de l'Écosse respectent leur appartenance

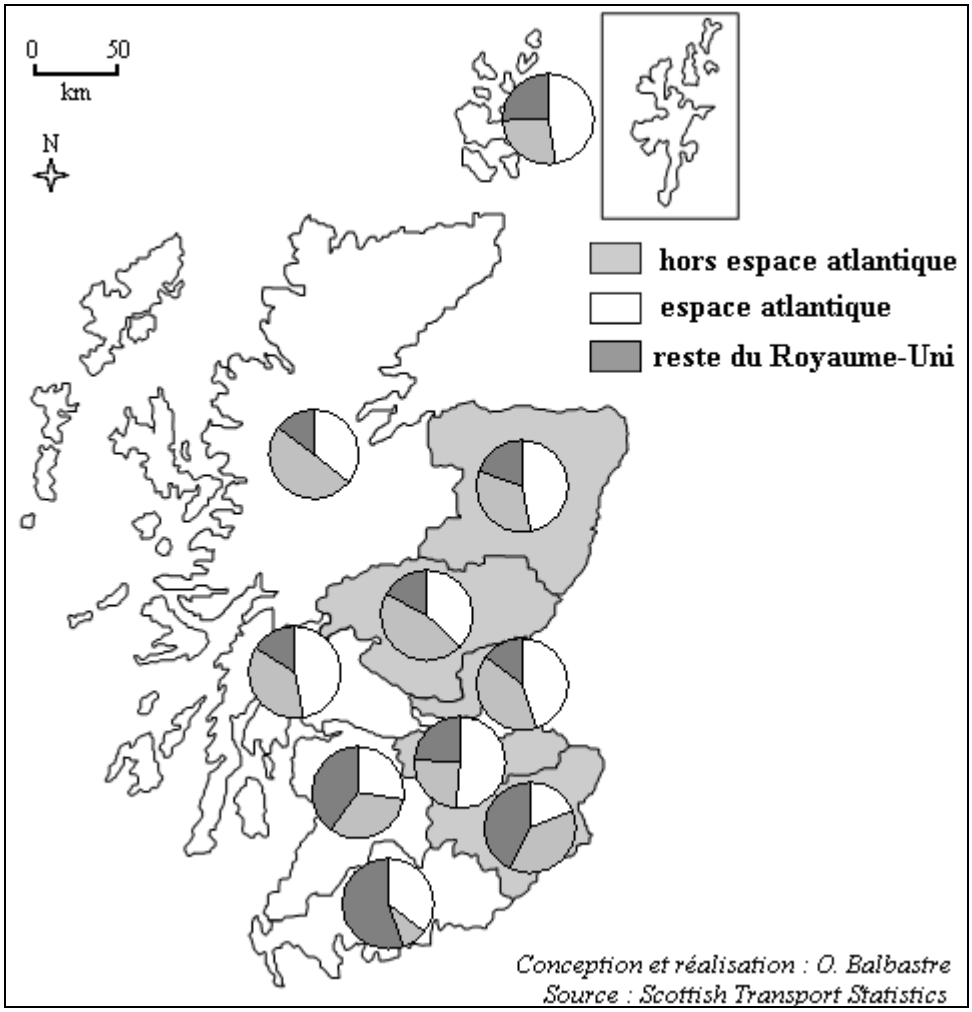


Figure 56 : Influence du reste du Royaume-Uni sur les flux écossais de marchandises

Dumfries and Galloway plébiscitant l'aire atlantique, les Borders son homologue. Il est délicat d'y voir autre chose qu'un effet de voisinage d'autant que ces régions ne sont pas très dynamiques et subissent pleinement l'attraction du reste du Royaume-Uni et notamment des régions du Nord de l'Angleterre (figure 56). Cette influence est réelle jusque la région des Islands même si elle diminue avec la distance. Le reste du Royaume-Uni constitue la zone d'échanges privilégiée pour la région la plus dynamique des Strathclyde, largement devant la zone atlantique écossaise (tableau 3).

L'aperçu schématique de cette rapide analyse met en valeur l'influence des régions du Nord de l'Angleterre sur la partie Sud de l'Écosse (figure 57). Celle-ci ne laisse transparaître aucun espace-projet tournée sur la façade atlantique mais révèle clairement une relation forte au niveau central. La région des Highlands et plus encore celle des Islands se signalent comme des finistères coupés de l'activité du pays. Au-delà de la réalité de finisterres, les deux régions des Highlands & Islands semblent aussi bien s'orienter vers la zone atlantique que vers celle de la Mer du Nord où se développe une certaine attractivité même si celle-ci apparaît de façon encore limitée. La présence de la région des Grampian en tant que région frontalière des

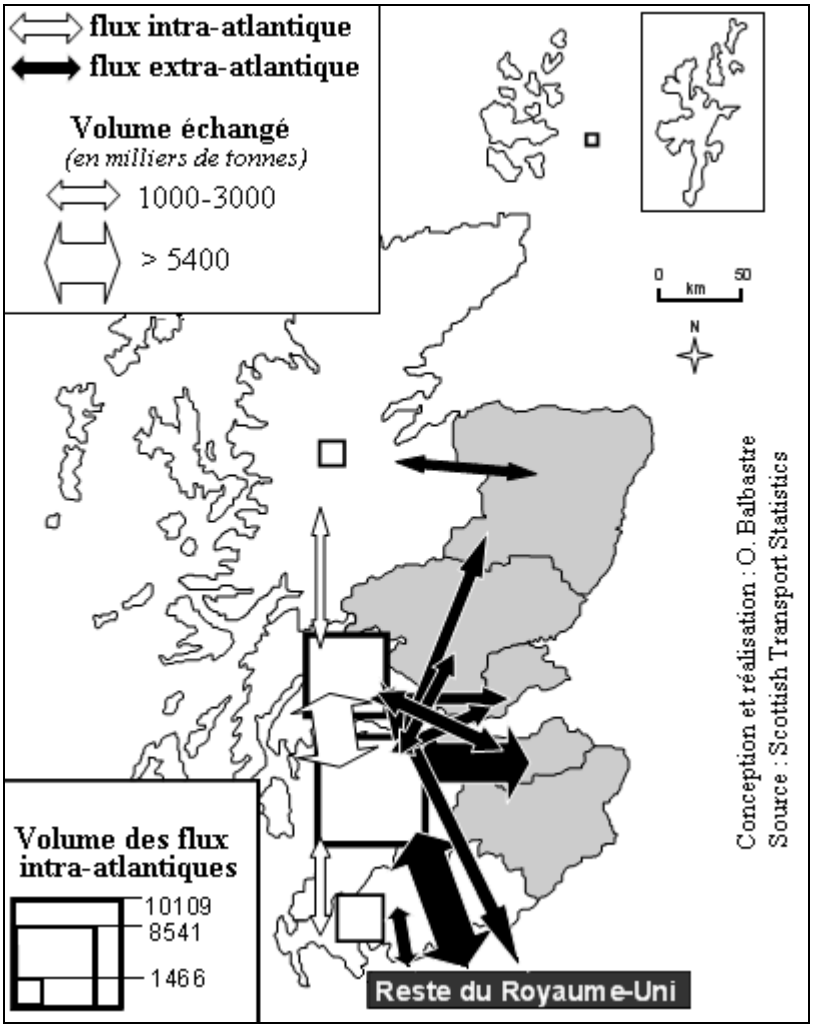


Figure 57 : Synthèse du réseau de flux routiers de marchandises en Écosse

Highlands et en tant que point de départ de lignes maritimes (Aberdeen notamment) vers les archipels des Orkneys ou des Shetlands est un facteur explicatif d'une possible fragmentation. Il existe donc un recentrage de l'Atlantique vers la Mer du Nord qui possède des zones, des activités et des problématiques plus proches (Scandinavie, Islande, Îles Féroés).

La région NWE s'affirme comme le principal pôle d'échange avec l'Écosse. Cette région fortement urbanisée en sa moitié Sud possède des infrastructures de transport solides qui la relie jusqu'au cœur économique de l'Écosse, la région de Strathclyde. Mais si les flux atlantiques entre Angleterre et Écosse semblent avérés, il en est de même sur l'autre façade. Si la frontière entre les deux pays est orientée Est-Ouest, une frontière plus naturelle crée une rupture de façon longitudinale. Ainsi, les deux autres régions du Nord de l'Angleterre (North East et Yorkshire & Humber) apportent autant que la région North West. Il n'est pas certain que les deux axes suivent un parallélisme strict sans liaison le long des littoraux mais la structure du réseau routier laisse présager un tel fonctionnement. La région de Dumfries & Galloway favorise nettement les flux intra-atlantiques alors que la région des Borders privilégie les flux hors atlantique.

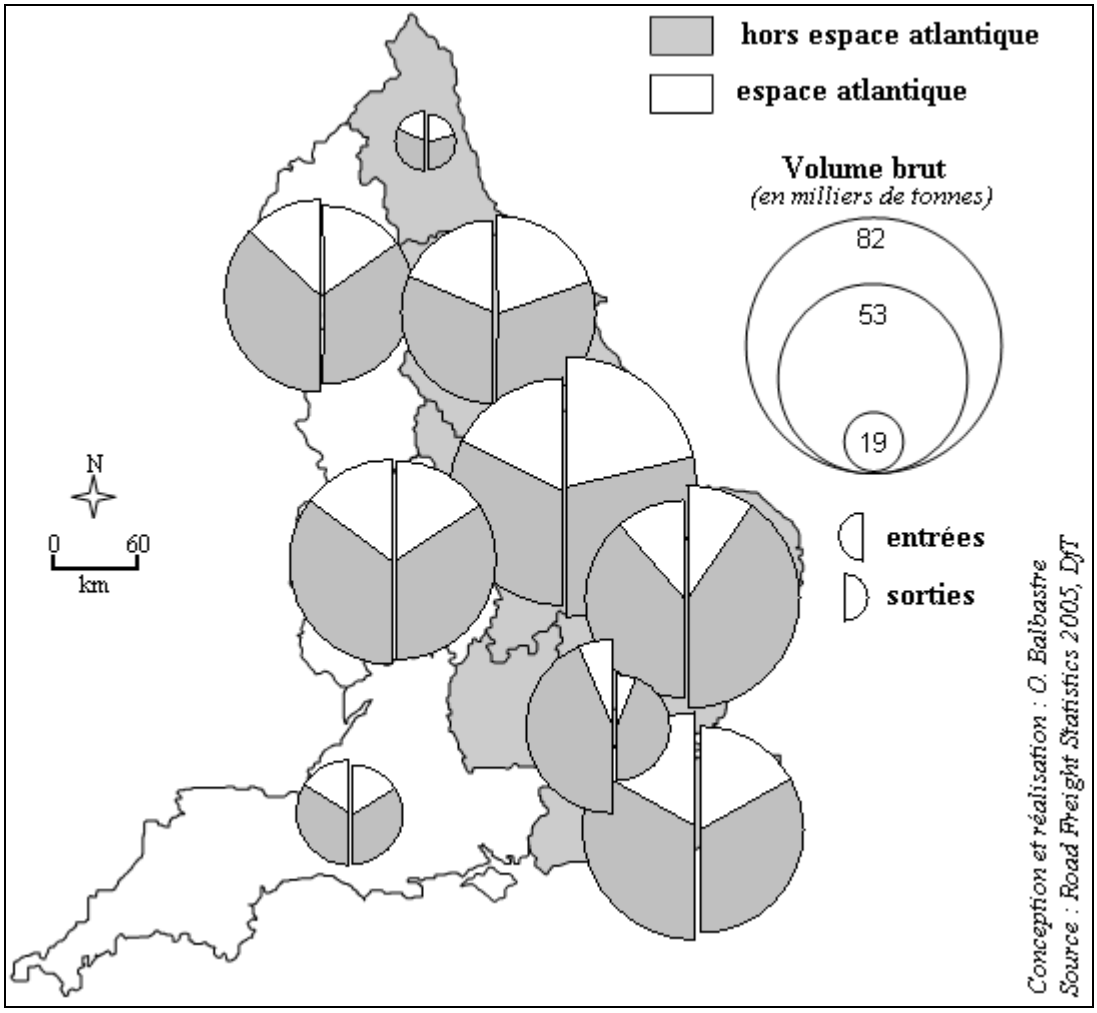


Figure 58 : Flux routiers régionaux de marchandises en Angleterre

*milliers de tonnes	Écosse		Pays de Galles	
RÉGIONS	Volume*	%	Volume	%
North East	5520	18,47	510	0,84
North West	10471	35,03	16242	26,90
Yorkshire & Humberside	5243	17,54	3828	6,34
East Midlands	2063	6,90	4104	6,80
West Midlands	1691	5,66	14140	23,42
East	1484	4,97	2927	4,85
London	556	1,86	1129	1,87
South East	1151	3,85	5314	8,80
South West	544	1,82	11392	18,87
Écosse	-	-	702	1,16
Pays de Galles	702	2,35	-	-
Irlande du Nord	463	1,55	97	0,16
Aire atlantique	13871	46,41	42573	70,51

Source : Road Freight Statistics 2005, DfT
Conception et réalisation : O.Balbastre

Tableau 3 : Les flux routiers de marchandises (2005) des régions britanniques

On peut donc penser qu'il existe une meilleure connexion le long de la façade entre les régions North West et Strathclyde, passant par la région des Dumfries & Galloway, avant que l'atlanticité de ces flux comme on l'a vu se trouble dans la zone centrale et plus active de

l'Écosse. Le cas du Pays de Galles est tout autre parce qu'il s'agit d'une enclave atlantique à l'intérieur de l'Espace atlantique, c'est-à-dire qu'il n'est entouré que d'autres régions de l'aire atlantique. Il échange donc à hauteur de 70% de ces marchandises par la route notamment avec les trois régions anglaises : North West, West Midlands et South West. L'effet de voisinage joue pleinement surtout que l'on relève la faiblesse du lien avec les autres pays celtiques de la couronne britannique. Si la distance associée à des régions puissantes environnantes sont les causes majeures de cette faiblesse avec l'Écosse, le manque criant de dynamisme de la part de l'Irlande du Nord ajouté au paramètre du mode routier composent les

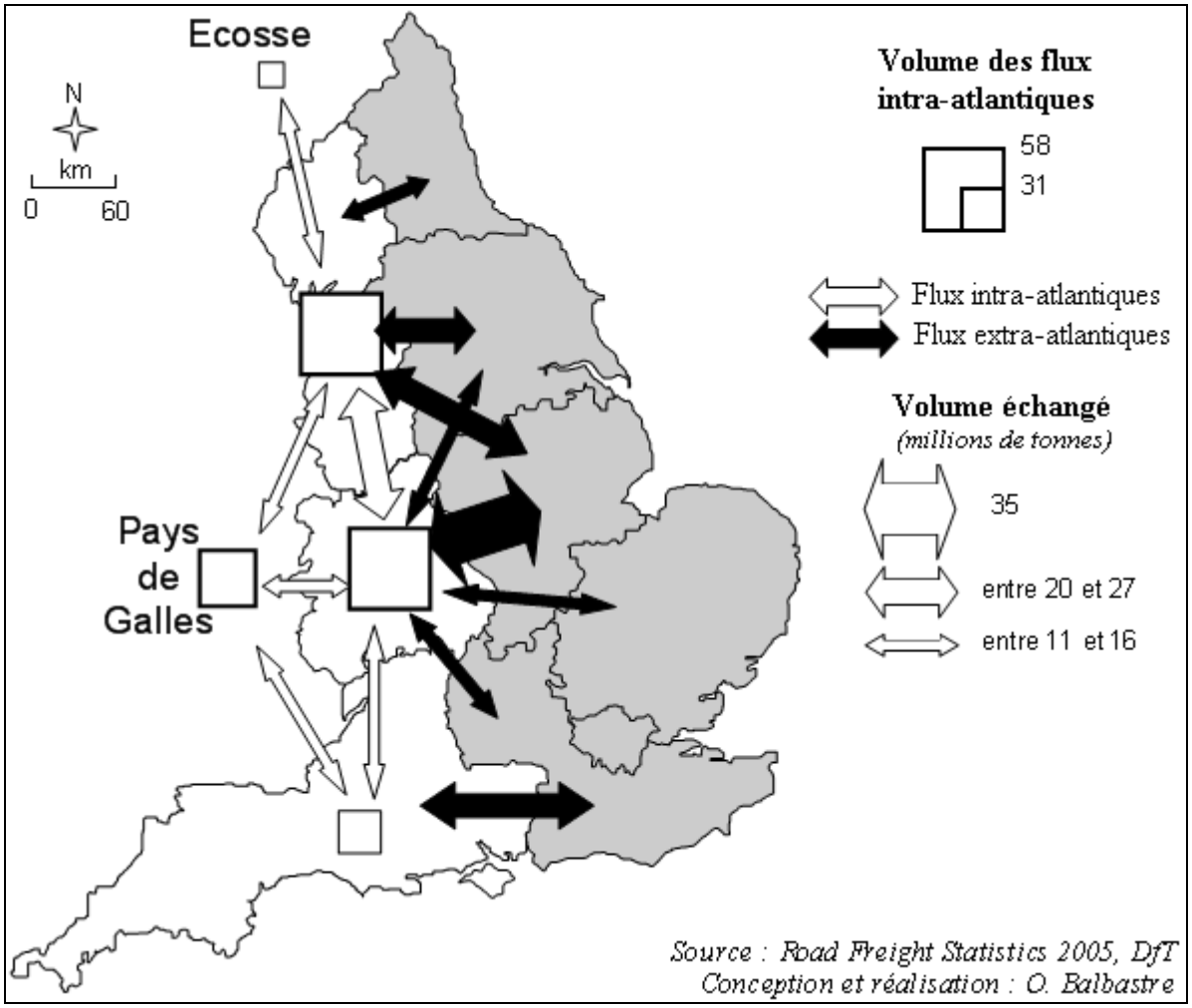


Figure 59 : Organisation des flux routiers de marchandises en Grande-Bretagne

facteurs principaux. Si on observe à présent le contexte anglais (figures 58 et 59), on perçoit rapidement que les régions les plus actives se situent hors de l'Espace atlantique notamment pour les flux de sorties de marchandises (East Midlands, East England). La région-capitale de Londres capte beaucoup plus de flux de marchandises qu'elle n'en génère. L'arrière-pays londonien se dessine donc plutôt à l'Est avec pour le reste du pays une tendance à une balance entrées/sorties neutre voire légèrement favorable aux entrées. Les régions les moins dynamiques sont le South West et le North East. La région atlantique anglaise bénéficie

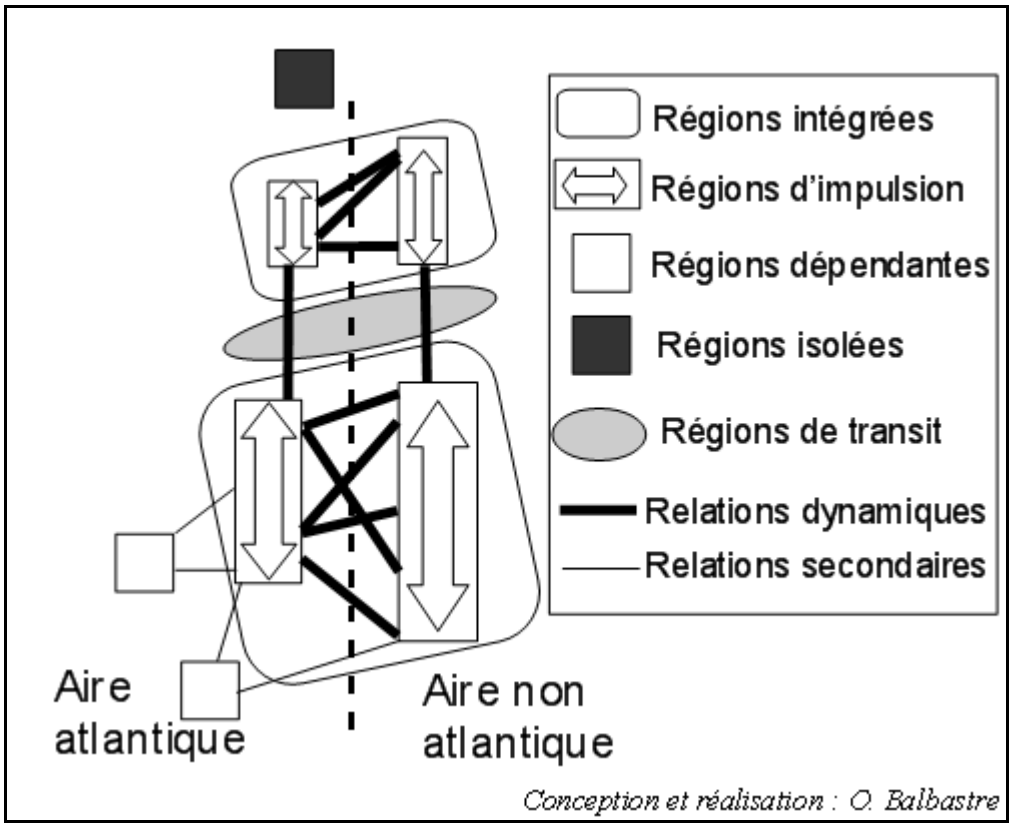


Figure 60 : Schéma de l'organisation britannique des flux routiers de marchandises

pourtant d'une superficie conséquente mais semble bien loin des pôles importants frontaliers. Les flux sont tournés majoritairement vers la région du South East ce qui freine la constitution d'un axe atlantique de flux de marchandises. L'effet de distance gêne l'installation de celui-ci à cause de l'aspect longitudinal de l'île. Au contraire, les relations Est-Ouest son favorisées par ces distances courtes. On retrouve le schéma de l'Écosse avec une zone centrale fortement connectée (West Midlands, North West, Yorkshire & Humber, East Midlands) et des périphéries plus ou moins isolées (Pays de Galles, South West, North East). La région de Londres se joint également à ce réseau mais son aire restreinte empêche sa visibilité La Grande-Bretagne atlantique apparaît à travers les flux routiers de marchandises comme divisées entre de fortes zones d'activité, fortement reliées aux régions composant l'autre façade maritime mais aussi entre elles, et des zones intermédiaires beaucoup plus en retrait, marquées par l'isolement (Irlande du Nord, Islands, Highlands), par le caractère de transit surimposé (Dumfries & Galloway) ou par une forme de dépendance (South East, Wales) autour de quelques connexions (figure 60).

4.3.1.4 : Les espaces de transit

Le transport routier de marchandises crée de véritables couloirs dessinant un réseau avec ses connexions et sa toile visualisée sur la première carte. Il existe en réalité trois types de mouvements sur ce réseau. Les mouvements intra-régionaux, que nous venons grandement

d'étudier par extrapolation avec les mouvements intra-atlantiques, concernent les flux à l'intérieur d'une même entité. Les mouvements extra-régionaux, dont nous avons abordé certains aspects en divisant les espaces nationaux en deux parties qualifiées d'atlantique ou non, représentent les flux d'entrées et de sorties pour une entité donnée. Enfin, le troisième cas de figure correspond aux mouvements de transit. Ce sont les flux qui traversent une entité sans s'y arrêter. Une région peut donc connaître une grande activité routière sans pour autant en profiter car le transit peut induire l'effet TGV, le territoire parcouru ne reste qu'un espace-temps. L'exemple du Sud de l'Écosse intègre pleinement cette catégorie de régions de transit. Elle connaît un faible dynamisme et se situe entre deux pôles actifs qui connaissent une interaction importante. Ainsi, nous nous focaliserons sur l'information au trafic de camions en transit chaque jour pour les régions dont les données sont disponibles[56] et qui concernent les pays atlantiques ainsi que certaines régions européennes remarquables (voir annexe 2).

Les territoires atlantiques se retrouvent logiquement en position très en retrait. Le Nord-Pas-de-Calais et la Picardie relient l'Île de France avec les autres grandes régions européennes qui forment le Pentagone européen. Les forts pourcentages des flux de transit pour ces deux régions, situées entre Londres, Paris et le Benelux, les assimilent nettement à des espaces de passage par excellence. Le contingent des régions françaises est d'ailleurs imposant avec les profils similaires d'espace transitoire que ce soit à l'Est (Alsace, Lorraine, Champagne-Ardenne) ou au Sud (Bourgogne). La première région atlantique (Centre) est l'exemple typique de zone transitoire. Elle se situe sur l'axe reliant le Pentagone européen, notamment la capitale française, vers la Péninsule ibérique. Si l'on observe les mouvements quotidiens de camions dans la région Centre, elle apparaît la plus active de l'Espace atlantique. Mais lorsque la focale se dirige plus précisément, on perçoit en réalité que le Centre est surtout un espace de passage et qui en terme d'attractivité rentre dans le rang derrière l'Aquitaine, les Pays de la Loire et même le Wales. Elle appartient à la catégorie des régions du Grand Bassin parisien, bien que celui-ci concède également un taux de camions en transit important (56,09%). L'autre axe sinuant la vallée du Rhône et le pourtour méditerranéen, met également en exergue le même type de régions (PACA, Languedoc-Roussillon). Coté atlantique, les régions Poitou-Charentes, Pais Vasco, Cantabria et Rioja connaissent le même sort avec un taux de trafic transitoire dépassant les 58%, la faute aux nombreux camions circulant sur l'axe Paris-Madrid et l'axe ralliant la Catalunya à la zone atlantique. Néanmoins certaines régions situées sur ces grands axes résistent mieux (Aquitaine, Castilla y León) même si leur superficie imposante joue.

Pour l'Espace atlantique, ce sont les régions anglaises qui se positionnent comme intégrées, subissant un effet de transit raisonnable en comparaison de leur dynamisme propre. On peut ajouter à ce groupe la Haute-Normandie, les Pays de la Loire, l'Aquitaine, le Midi-Pyrénées et

[56] Pas de données disponibles pour les régions NUTS2 : Lisboa e Vale do Tejo, Alentejo, Centro et North West England

la Castilla y León. Ces régions ne se situent pas entre deux pôles forts. Si les West Midlands possèdent l'avantage de liens puissants avec ses voisines, le SWE n'est traversé qu'en son extrême Nord par l'axe reliant la région de Londres avec le sud du Wales. L'équivalence se produit pour les régions françaises assez grandes pour relier deux zones attractives et assez dynamiques pour attirer elles-mêmes leur flux. Ce double avantage garantit une position d'intégration au sein du réseau. Á l'inverse, le Pays de Galles possède une particularité exclusive : celle de ne pas connaître de flux transitoires. La circulation du Nord au Sud de l'Angleterre se réalise par voies rapides à travers les West Midlands jusque celle du SWE. Cette singularité, toute relative si les flux maritimes de marchandises avaient été décomptés, la place en situation d'enclave. Cependant, outre le fait qu'elle se situe sur l'axe entre l'Irlande et l'Angleterre, l'activité galloise existe ce qui empêche d'associer le terme d'enclave à celui d'isolement. Le cas similaire d'Algarve semble mieux correspondre à cette définition d'entité isolée car non seulement le trafic transitoire est quasiment inexistant mais son activité est basse. Ce cas provoque la question de l'axe entre Andalucia et Lisboa par exemple pouvant éventuellement emprunter le réseau de l'Algarve…

L'enclavement reste le principal facteur d'un mauvais taux de trafic transitoire. Comme pour le Pays de Galles, l'Écosse et les territoires d'Andalucia, Asturias, Galicia, Bretagne, Basse-Normandie ou Norte (en omettant volontairement le cas de l'Irlande et de l'Irlande du Nord qui à l'image de la Corse endurent clairement leur insularité) ne sont pas des espaces de transit. Elles sont en position de finisterres telle que définit géographiquement. Cette pauvreté associée à une activité moyenne dénonce le manque de liaisons que par exemple pourraient entretenir l'Algarve et la Méditerranée via l'Andalucia, les Asturias avec le Norte portugais via la Galicia ou encore la Basse-Normandie et les Pays de la Loire par l'autoroute des estuaires via la Bretagne. Ces questions font évidemment référence à l'espace-projet atlantique et à sa territorialisation par certains flux entre régions littorales. Il s'agit d'une organisation à la chaîne insufflée grâce à l'effet de voisinage mais qui, lorsqu'un des maillons se relâche ou casse, fait éclore le danger soulevé par le processus de fragmentation. S'il est difficile d'admettre que l'Espace atlantique est un espace intégré, il n'est pas un simple espace de transit. Il possède autant de lacunes (dépendance au Centre, enclaves) que d'atouts (régions métropolitaines d'impulsion, pôles intermédiaires, sous-ensembles articulés) qu'il faut l'appréhender dans un contexte plus global.

4.3.2. : L'espace atlantique français dans le contexte communautaire

4.3.2.1 : Les flux en volume

Le travail réintègre dans le contexte communautaire les flux intracommunautaires d'importations et d'exportations des régions françaises, soit le volume moyen (entre 2001 et 2003) des marchandises exportées et importées. Pour des raisons de commodité, le Royaume-

Uni et l'Irlande ainsi que l'Espagne et le Portugal ont été regroupés. Il faut préciser que l'Espagne et le Royaume-Uni imposent un biais dans la destination et la provenance des flux dits atlantiques puisqu'une partie seulement de leur territoire est compris dans l'Espace atlantique. Enfin le choix de la Scandinavie (Danemark, Suède, Finlande et Norvège) et de la Pologne (pris ici comme exemple des nouveaux pays entrant de l'Est) a été fait par souci de comparaison. Ainsi le total des volumes échangés ne correspond pas au total réel tout pays confondus réalisé par les régions françaises mais uniquement à ceux retenus par l'étude. L'observation des volumes échangés tant vers l'exportation que pour l'importation scinde en trois les régions atlantiques françaises.

L'Aquitaine est un pôle actif contrairement aux régions Poitou-Charentes, Basse-Normandie et surtout Limousin (figure 61). Les autres se positionnent en situation intermédiaire avec cependant un pic de vitalité pour la Haute-Normandie en ce qui concerne les exportations. L'explication s'enracine en grande partie par le rôle d'avant-pays maritime de la capitale parisienne joué par le port du Havre. Les aires scandinave ou polonaise n'ont que peu d'incidence sur les flux de marchandises pour la façade atlantique. Si l'aire britannique prend part aux échanges avec les régions de la moitié Nord, la Péninsule ibérique est aussi très présente au Sud : 67% en Aquitaine, 76% en Midi-Pyrénées pour les exportations, 62 et 65% pour les importations. Au final, seules les trois régions bordant la Manche possèdent des flux en quantité supérieure avec l'aire britannique qu'avec la Péninsule ibérique. Mais on note surtout la prégnance de deux autres zones situées hors de l'espace atlantique et dont l'influence est très forte sur l'activité des régions françaises atlantique. Par exemple, la moitié Nord entretient avec l'Allemagne pour plus d'un quart de ces échanges et entre 30 et 50% avec le Benelux, regroupant les pays du Luxembourg, de Belgique et des Pays-Bas. Les exportations sont d'ailleurs très élevées ce qui renvoie au phénomène de porte de sortie de l'Europe vers le Monde (comme pour Le Havre) que représente la zone de la Randstat dont l'arrière-pays s'étend jusqu'à la façade atlantique française. Le Sud de celle-ci semble moins relié même si les exportations là encore se hissent à hauteur de 20% du volume échangé par l'Aquitaine et le Midi-Pyrénées, soit dix fois plus qu'avec l'aire britannique.
Les deux seuls pays à la caractéristique atlantique dans leur globalité territoriale sont le Portugal et l'Irlande. Or, ces deux pays ne fédèrent pas plus de 2% des flux français. Cette faiblesse se formalise par l'absence de flux avec le Limousin, certes la moins active en la matière. Il faut ajouter que ces pays n'ont pas une réserve de population nécessaire pour peut-être animer des flux. L'éloignement du Portugal aux confins du Sud-Ouest de l'Europe et l'insularité de l'Irlande sont des facteurs explicatifs. Néanmoins, les flux concernant ces deux pays sont équivalents à ceux de Scandinavie ou de Pologne. On précise qu'à partir du postulat imposé par la disponibilité des données, nous nous garderons bien de tirer des conclusions hâtives sur la structuration d'un réseau atlantique dans lequel seraient intégrées des régions

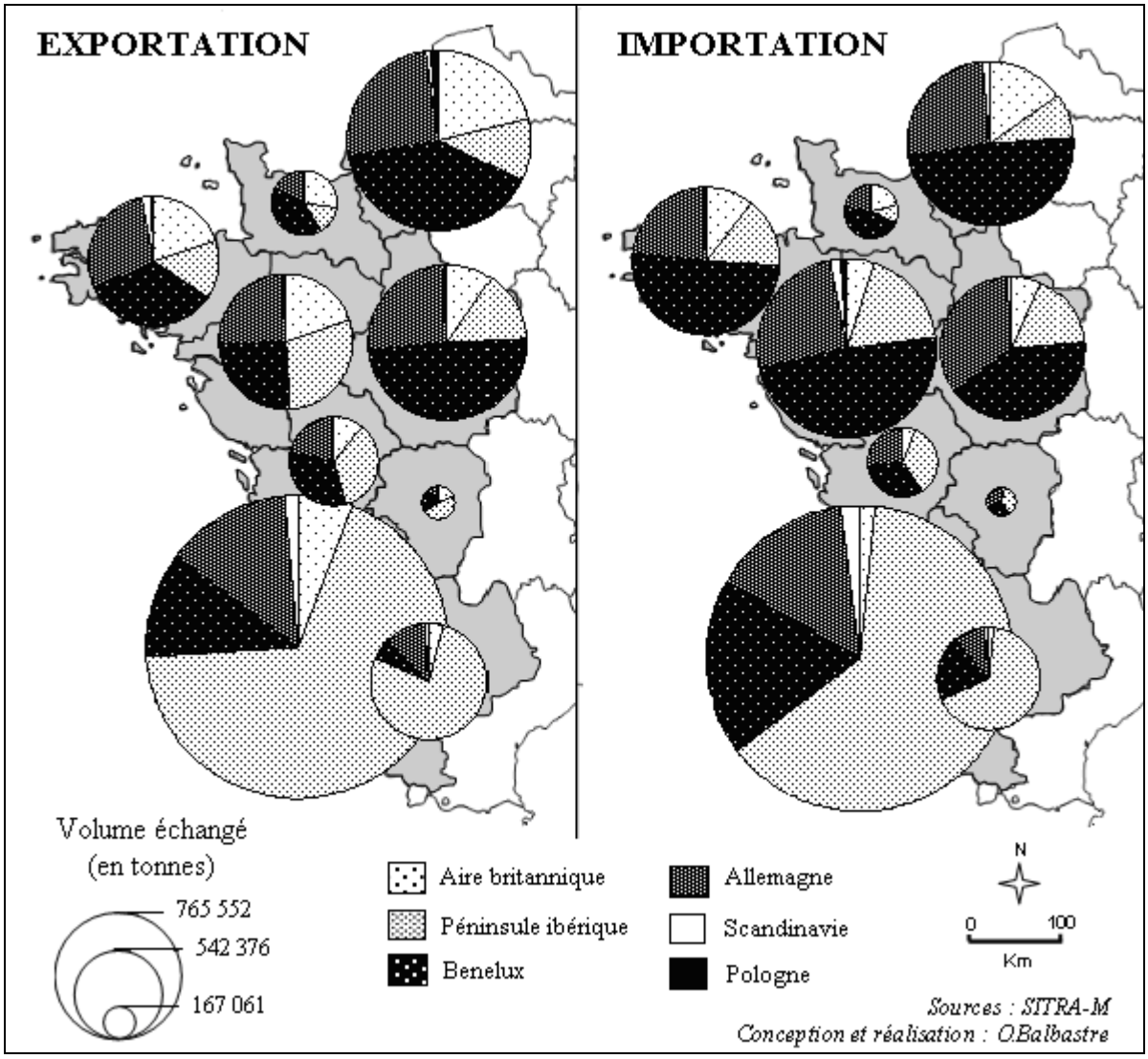


Figure 61 : Moyenne des flux de marchandises atlantiques dans l'Union européenne (2001-2003)

métropolitaines (Londres, Madrid, Catalunya, SWE) non atlantiques. Néanmoins, les échanges instaurés avec l'Espagne, plus qu'avec le Royaume-Uni, comptent nettement notamment pour le Sud atlantique français. Enfin, il est évident que l'influence de la « Banane Bleue », matérialisée par l'Allemagne et le Benelux, est forte sur la façade atlantique française alors que les pays atlantiques (Portugal et Irlande) ne récoltent que peu d'attrait.

La focale se fixe ensuite sur les départements français (NUTS 3). Les données étant toujours très compliquées à obtenir, l'analyse délaisse le paramètre des volumes de marchandises échangées sur une année pour intégrer celui de la valeur des échanges effectués en milliers d'euros sur quatre trimestres de 2003 et 2004 (annexes 4 et 5). La répartition de la valeur des flux de marchandises s'établit tout d'abord en trois grandes aires : l'aire atlantique qui agrège Péninsule ibérique et Grande-Bretagne, l'aire européenne qui correspond au reste de l'Union européenne et de la Suisse, et l'aire mondiale qui assimile l'aspect international des échanges

des départements français. La première opération consiste à classer par ordre décroissant les départements français pour mieux situer leur poids dans ces échanges (annexes).
Le constat est un classement sensiblement identique tant pour les exportations que pour les importations même s'il existe des décrochages (Charente, Dordogne) ou à l'opposé des progressions (Loire-Atlantique). En tête, deux départements se détachent clairement : la Seine-Maritime et la Haute-Garonne. Sans entrer dans le détail des profils sociaux-économiques des départements français, l'accent du rôle joué par les ports de Rouen et du Havre doit être à nouveau souligné alors que la Haute-Garonne s'appuie sur ses produits de haute technologie, à forte valeur ajoutée. L'aperçu de l'organisation métropolitaine de cette région est visible avec la position en fin de graphique des autres départements la constituant (Lot, Gers, Hautes-Pyrénées, etc.). Une telle hégémonie ne se retrouve nulle part mais démontre que le changement d'échelle proposé amène un autre regard sur l'espace atlantique français, indéniablement sous influence des métropoles. L'exemple toulousain est typique. Cette métropole s'érige comme un pôle dont la répartition des flux atteint le chiffre de 12,49% en faveur de la zone atlantique européenne pour les exportations, les importations s'élevant à 20,56%, soit dans la moyenne. Les autres régions métropolitaines ressortent également ensuite (Bordeaux, Nantes, Orléans, Rennes, Angers, Tours) en démontrant l'appui nécessaire dévolu et obligatoire pour la façade atlantique de passer par ces métropoles pour impulser l'espace-projet. En fin de classement, se trouvent les départements aux caractéristiques opposées de leurs pendants métropolitains.

Les tableaux suivants (4 et 5) repèrent les positions les plus éloignées de la moyenne après traitement statistique. L'analyse se réfère aux trois grandes aires définies, les signes (+) et (–) soulignent les cas extrêmes en rapport à la moyenne. L'hypothèse d'un déficit des relations Aire Atlantique (aire atlantique (-)) pour la Haute-Garonne ne doit pas omettre les chiffres qui la placent en seconde position derrière la Seine-Maritime. Ainsi, la Haute-Garonne échange plus en valeur absolue que la majorité des autres départements mais affiche, pour une part relative, soit un certain manque, soit d'autres priorités vis-à-vis de l'aire atlantique. Le double pôle, Haute-Garonne et Seine-Maritime, constitue des nœuds intégrés à l'espace atlantique, avec une teinte plus internationale pour la Haute-Garonne (Monde +), teinte reprise pour les importations par la Seine-Maritime. Cependant, cette caractéristique commune entraîne une différence majeure car si la Seine-Maritime agit bien comme une porte d'entrée de l'espace atlantique, la conclusion pour la région toulousaine n'est pas la même. Il faut alors se souvenir que la région Midi-Pyrénées opte pour le Grand-Sud français dans ses échanges plutôt que la façade atlantique. La Haute-Garonne reste un pôle du réseau international déconnecté et détourné de l'espace atlantique, agissant au niveau régional.
Les régions qui suivent les deux moteurs forment un groupe d'identité métropolitaine. On retrouve trois départements en bordure de région parisienne (Loiret, Eure, Eure-et-Loir) tandis que les autres comprennent une métropole française d'envergure (Loire-Atlantique, Gironde,

Export[57]	Aire Europe -			Aire Europe ~			Aire Europe +		
	Monde			Monde			Monde		
Aire atlantique	-	~	+	-	~	+	-	~	+
-			-Haute Garonne -Charente -Hautes-Pyrénées			-Lot	-Aveyron -Indre et Loire		
~			-Gironde -Tarn -Finistère -Eure - Seine-Maritime		**Les Autres**		-Creuse -Orne		
+	-Gers -Pyrénées Atlantique		-Loire-Atlantique -Charente-Maritime -Ille et Vilaine		-Tarn et Garonne -Landes -Loir et Cher				

Tableau 4 : Tendances de la répartition des exportations des départements français atlantiques selon trois grandes zones

Import	Aire Europe -			Aire Europe ~			Aire Europe +		
	Monde			Monde			Monde		
Aire atlantique	-	~	+	-	~	+	-	~	+
-			-Loire-Atlantique -Seine Maritime			-Corrèze -Morbihan -Indre -Ille et Vilaine -Maine et Loire	-Haute-Vienne -Cher -Orne -Creuse	-Eure et Loir	
~			-Mayenne		**Les Autres**		-Côtes d'Armor -Deux Sèvres -Aveyron		
+	-Indre et Loire	-Hautes-Pyrénées -Landes		-Ariège -Loir et Cher			-Charente		

Tableau 5 : Tendances de la répartition des importations des départements français atlantiques selon trois grandes zones

Ille-et-Vilaine, Maine-et-Loire, Indre-et-Loire). Elles forment avec la Seine-Maritime et la Haute-Garonne, les départements dynamiques de la façade atlantique. Certaines entités se singularisent de le moyenne pour des raisons différentes mais possèdent quasiment toutes une propension à valoriser l'international pour les exportations (Gironde, Eure, Loire-Atlantique, Ille-et-Vilaine) ou pour les importations (Loire-Atlantique, Ille-et-Vilaine, Maine-et-Loire). Pour la Loire-Atlantique, à l'instar de la Seine-Maritime et du Havre, le port de Nantes-Saint-Nazaire semble avoir le rôle de porte d'entrée de l'international vers l'arrière-pays de ce département. D'autres départements de cette catégorie privilégient plutôt l'aire européenne (Eure-et-Loir, Loiret). Le cas de l'Indre-et-Loire est contrarié par une erreur dans les données pour ses importations, faisant exploser ambigument ses relations en la matière avec l'aire atlantique. Néanmoins, au regard des exportations, l'Indre-et-Loire favorise l'aire européenne

[57] Les classes sont obtenues par classification ascendante hiérarchique.

également. Il est à noter que ces régions ne délaissent pas obligatoirement l'aire atlantique, au contraire (Loire-Atlantique, Ille-et-Vilaine), ce qui accordent à ces pôles, une fonction à la fois de moteur mais aussi de relais entre les trois aires définies.
Par la suite, certains profils ne paraissent pas s'orienter vers la zone « atlantique » (moins de 20%). Ce déficit pour les exportations avantage prioritairement les flux « européens » (Aveyron, Haute-Vienne, Cher, Orne, Creuse) ou internationaux (Hautes-Pyrénées, Charente, Lot, Corrèze, Morbihan, Indre). Á l'inverse, des entités se constituent *a priori* des niches prioritaires. Ainsi, autour de 40% des flux sont labellisés « atlantique » pour les Pyrénées-Atlantiques, le Loir-et-Cher, le Gers, le Tarn-et-Garonne ou les Landes. Certains départements optent pour l'international (Tarn, Finistère, Mayenne) ou l'Europe (Côtes d'Armor, Deux-Sèvres, Charente). Bien que ses préférences se perçoivent, il est difficile d'en tirer de conclusions tant le paramètre choisi n'est qu'un parmi d'autres en matière d'échanges de marchandises, et surtout, que la tendance est versatile dans certains cas, selon que l'on se fixe sur les exportations ou les importations, d'où l'intérêt certain de dissocier les deux.

4.3.2.2 : Les flux en valeurs

Au sein de l'aire européenne, les figures indiquent que l'Allemagne et le Benelux sont à l'origine ou à la réception de nombreux flux. Cette zone centrale en Europe représente plus de la moitié des flux européens, réunissant pourtant tous les autres pays de l'Union européenne (hormis évidemment ceux de l'aire atlantique). Trois départements français sur dix exportent plus avec cette zone qu'avec l'aire atlantique et ce chiffre grimpe à sept sur dix pour la valeur des importations (figure 62).
L'hégémonie des relations avec le Centre, la Randstat en particulier, est essentielle pour les importations ce qui amoindrit l'ambition d'un espace-projet atlantique et le replace en situation de dépendance. La moitié Nord évolue sous cette coupe alors qu'au Sud, la frange littorale et quelques départements de Midi-Pyrénées dont on n'a déjà pu constater une propension plus forte à échanger avec la zone méditerranéenne résistent. Néanmoins, celle-ci n'est pas totale puisque soumise à mixité, elle signifie qu'un partage des priorités se fait entre les deux zones soit par les importations, soit par les exportations. Finalement, les départements du Loir-et-Cher (avec l'aire britannique) et du Tarn-et-Garonne (avec l'aire ibérique) représentent l'exception atlantique. Les quelques départements qui parviennent à contrebalancer cette forte présence dans les importations possèdent une relation puissante au sein de l'aire atlantique, souvent grâce à l'effet de voisinage. Outre le cas de l'Indre-et-Loire à délaisser pour les raisons invoquées précédemment, on le perçoit pour le Loir-et-Cher qui a établi avec l'aire britannique un flux d'importation conséquent, les Landes, l'Ariège, le Tarn-et-Garonne ou les Hautes-Pyrénées avec la Péninsule ibérique. Il s'agit de départements plutôt ruraux, avec des activités plus spécialisées, situés en position moyenne voire en fin de classement. Le phénomène apparaît moins vigoureusement et de façon plus diffus pour les

exportations. L'effet de voisinage joue donc un rôle essentiel mais il est nuancé en faveur de la Péninsule ibérique (figure 63), qui devance l'aire britannique pour 60% des départements français. Des singularités tournées vers l'aire britannique existent : Seine-Maritime, Loire-Atlantique, Eure, Eure-et-Loir, Charente, Loir-et-Cher, Côtes d'Armor. Plutôt actifs, ils se situent tous dans le secteur nord de la façade atlantique française. Cependant, occuper une position plus méridionale n'entraîne pas automatiquement un meilleur lien avec la Péninsule ibérique avec pour preuves la Dordogne (importations) ou la Haute-Garonne (exportations).

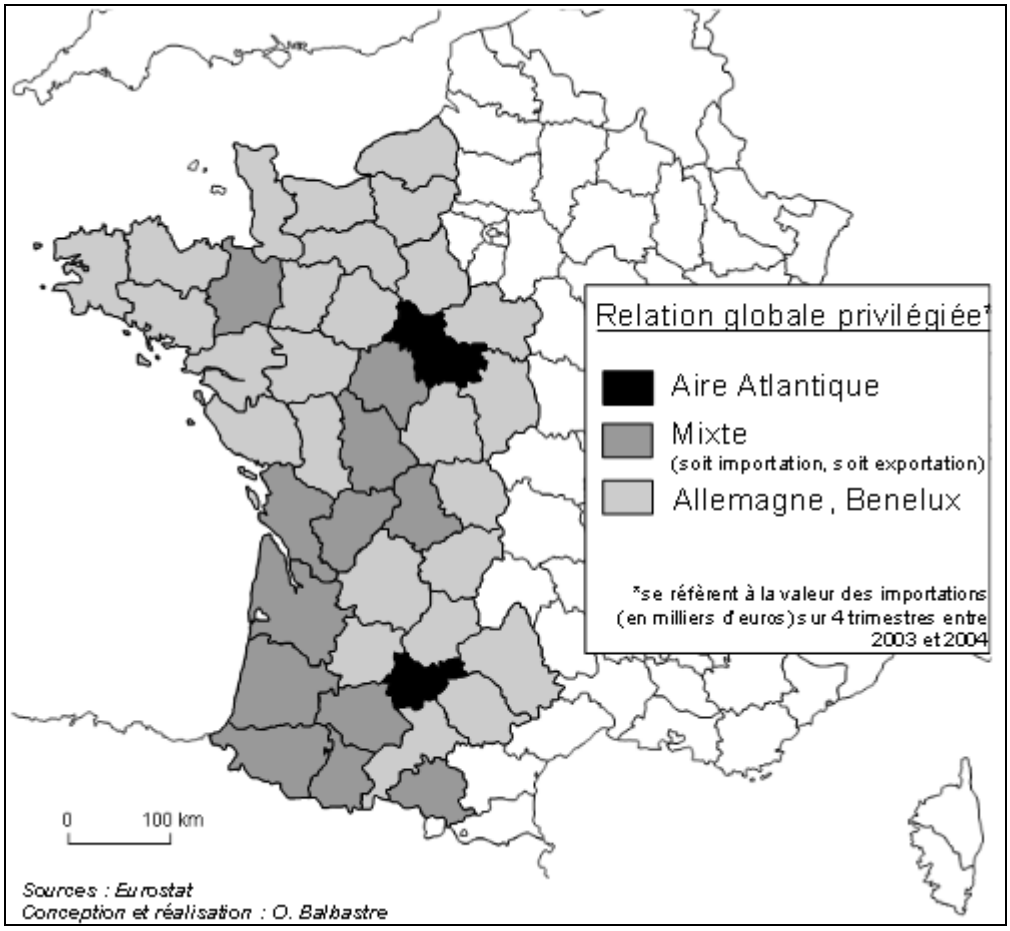


Figure 62 : Influence de la zone centrale européenne sur les échanges atlantiques

L'effet de voisinage est fortement ressenti par les départements les moins dynamiques appartenant à une région frontalière comme ceux composant le Midi-Pyrénées ou l'Aquitaine. Si on extrapole au total de la valeur des flux échangés, certaines carences inquiétantes pour la formation d'un réseau d'échanges atlantique résultent. Ainsi, l'Eure-et-Loir, la Loire-Atlantique, la Seine-Maritime importent moins de 4% de la valeur de leurs marchandises de l'aire atlantique, ceux d'Aveyron, Indre-et-Loire et Haute-Garonne en exportant moins de 7%. L'aire britannique subit le même sort avec pour les importations une faiblesse plus généralisée malgré quelques pics (Loir-et-Cher, à hauteur de 35%) et pour les exportations moins de 7% d'échanges avec la Creuse, les Hautes-Pyrénées, l'Ariège, l'Aveyron et la Haute-Garonne. Ces lacunes sont plus préoccupantes pour les entités les moins dynamiques qui sous le joug de

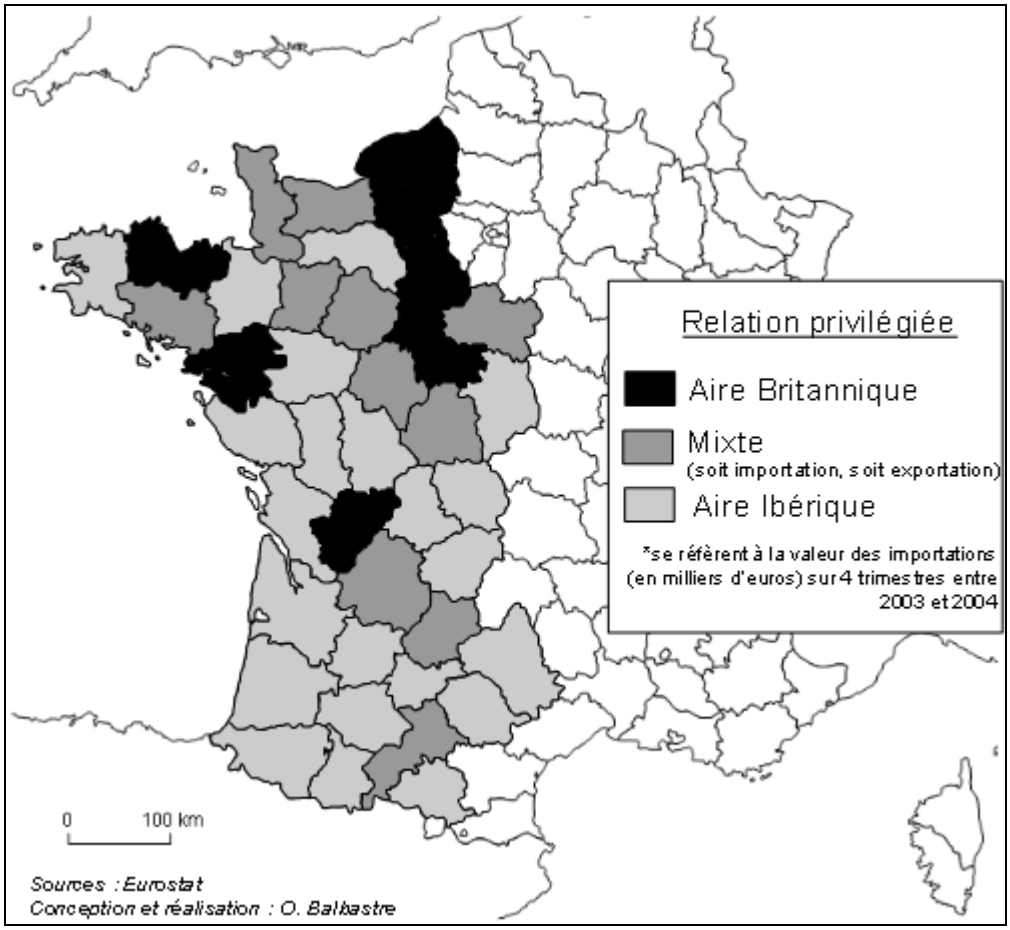


Figure 63 : Organisation des échanges de marchandises au sein de l'aire atlantique

l'effet de voisinage semblent polarisées à l'intérieur même de l'Espace atlantique. C'est le cas notamment de la prédominance des liens avec l'Espagne pour les départements du Sud qui engendre deux réactions : positive une organisation propre à l'espace atlantique s'installe en filigrane, négative elle évoque le danger d'une fragmentation. Le manque de détails des données empêche de voir comment s'organisent les échanges avec l'Espagne (vers Madrid, Barcelone, Valladolid, Bilbao ?).

Malgré tout, en se focalisant sur le poids des flux entre l'Irlande et le Portugal, pays entièrement atlantiques par rapport à ceux britanniques et espagnols (figure 64), s'ébauche un véritable réseau de prééminence atlantique. Avec plus de 20% de la valeur des flux échangés avec ces pays atlantiques par rapport au Royaume-Uni et à l'Espagne, certains départements démontrent que l'espace atlantique peut s'appuyer sur des flux qui lui sont propres (Ariège, Finistère, Haute-Vienne, Lot-et-Garonne, Charente-Maritime, Mayenne, etc.) et dont le poids réel de la valeur de ces échanges dépassent les 3,9%[58]. Les moteurs de la Dynamique atlantique sont en retrait (Seine-Maritime, Loire-Atlantique, Haute-Garonne, Gironde) à cause uniquement de l'ensemble conséquent des flux qu'ils impulsent car en valeur absolue ils dominent largement et demeurent les principaux pôles d'échanges pour ces deux pays. Pour

[58] Voir annexe

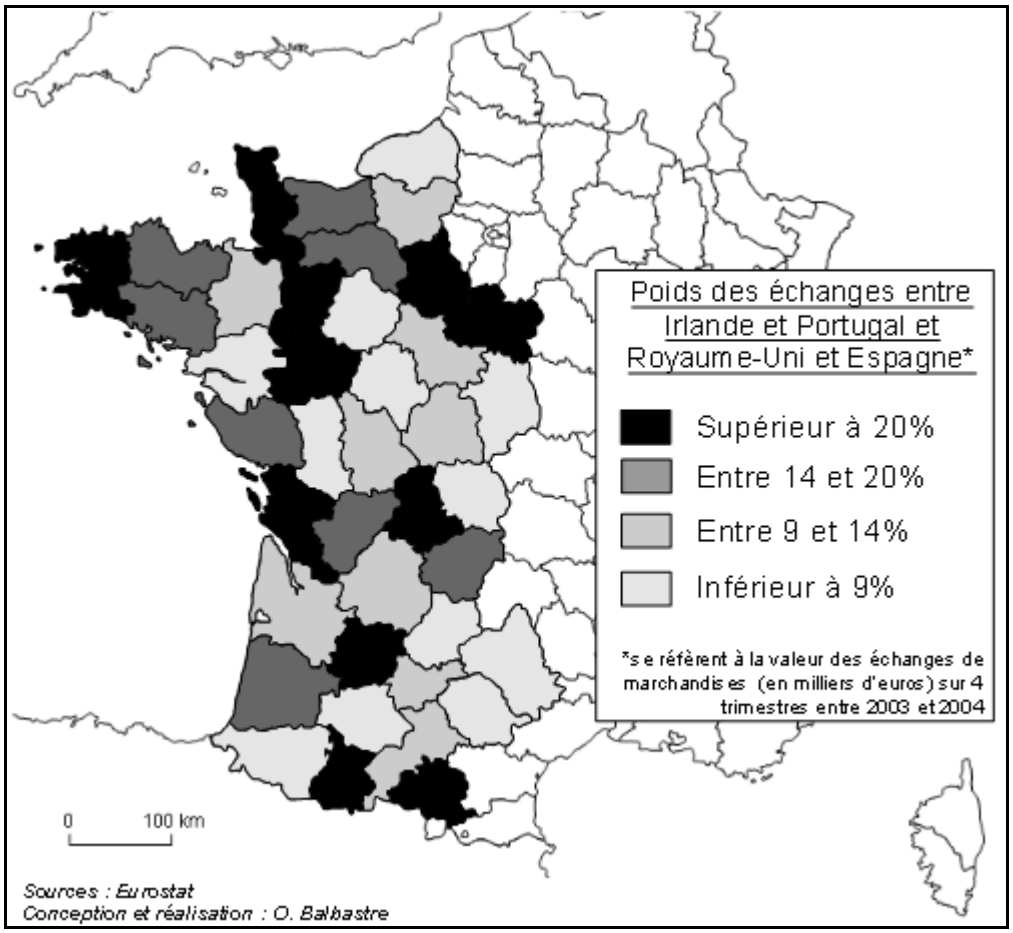


Figure 64 : importance des flux lusitano-irlandais sur les flux intra-atlantiques

autant, les cas du Loir-et-Cher, Loiret et Maine-et-Loire démontrent que la corrélation n'est pas à certifier et que ces entités s'impliquent davantage avec ces pays. Á l'inverse, les entités moins énergiques (Creuse, Aveyron, Tarn, Gers, Deux-Sèvres, Cher, Lot) se coupent des deux pays atlantiques, laissant présager une participation faible à l'espace-projet atlantique. Ils consentent un faible échange avec l'Irlande et le Portugal aux dépens de celui accordé au Royaume-Uni et à l'Espagne alors que la valeur totale des flux vers ces deux pays atlantiques n'excède pas les 2% de la totalité des valeurs échangées par ces entités.

Au final, il est difficile de trouver des départements à la répartition de flux d'exportations et d'importations bien diversifiée et équilibrée. Les régions d'impulsion (Seine-Maritime, Haute-Garonne, Loire-Atlantique, Gironde, Loiret) s'orientent vers des espaces extérieurs (dorsale socio-économique européenne, Europe, Monde). Les facteurs d'explications sont triples : l'influence des grands ports français ouvert sur le monde (Le Havre, Nantes/Saint-Nazaire), le phénomène de métropolisation de certaines départements français (Toulouse, Bordeaux, Tours, Rennes, Angers) et le diffus mais proche bassin parisien (Eure-et-Loir, Eure, Loiret). Le niveau élevé des flux générés par ces entités leur permet de prétendre jouer un rôle de moteurs et ancrent l'espace atlantique au sein du réseau européen et international. Ces pôles métropolitains correspondent aux véritables portes d'entrée de la façade maritime

atlantique, aux métropoles européennes dynamiques et aux points de relais vers le Centre. Certains peuvent aspirer à jouer la double voire la triple fonction pour l'espace atlantique français en irriguant le reste d'un éventuel territoire atlantique malgré le bémol émis pour la Haute-Garonne. La présence conjuguée de pôles forts tournés vers l'extérieur mais de façon non exclusive pour ne pas s'isoler et de l'effet de voisinage, réel mais non omniprésent, plaide en faveur d'un espace-projet atlantique tangible même si l'influence du Centre européen reste très envahissante (figure 65). Certains départements peuvent briguer un statut de relais intermédiaires en orientant des liens avec l'aire atlantique de façon marquée comme le font le Maine-et-Loire, la Charente-Maritime ou le Finistère concernant les échanges avec le Portugal ou l'Irlande.

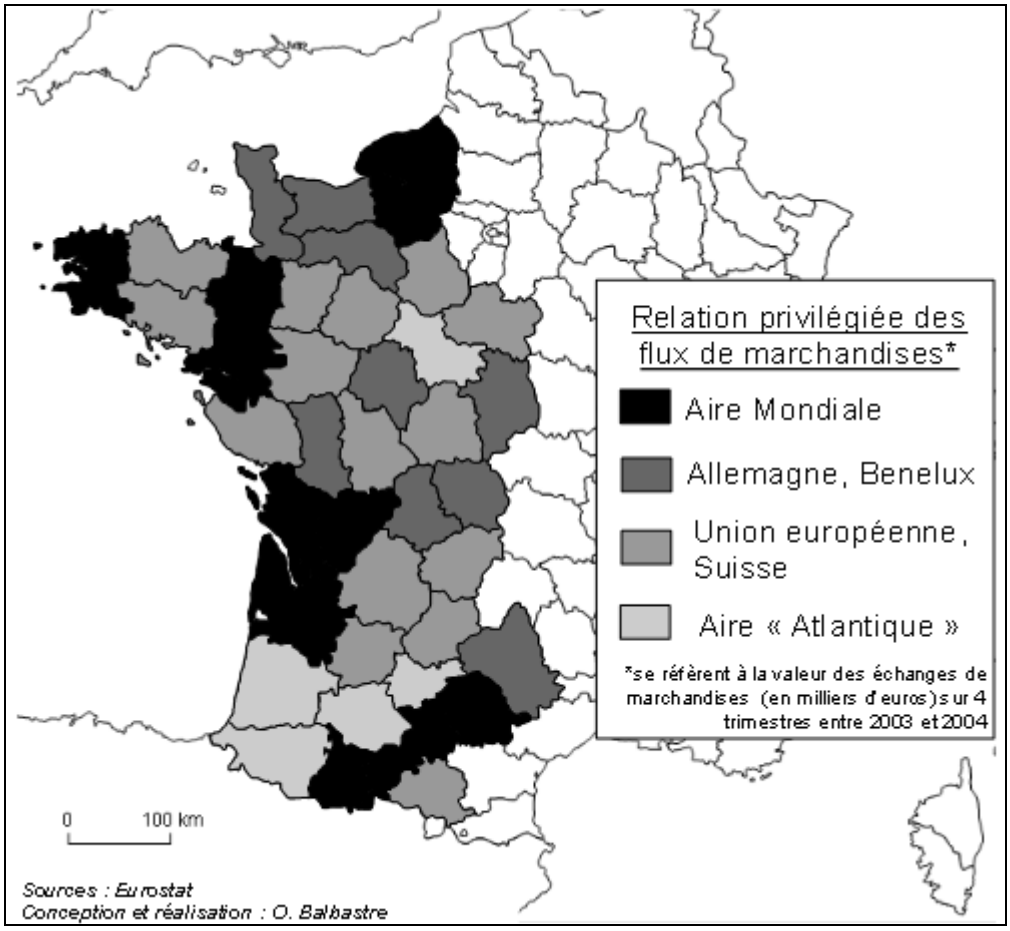


Figure 65 : Synthèse de l'organisation des flux de marchandises pour les départements français de la façade atlantique

D'une manière plus générale, il s'avère que la valeur des importations vers les pays « atlantiques » est nettement moindre que celle de ses exportations ce qui renvoie à un effet de dépendance vis-à-vis de l'extérieur, qu'il s'agisse des capitales mondiales, de la Banane Bleue ou du monde. Les départements, tournés de façon relative vers l'aire atlantique, sont de dynamique moyenne en valeur totale brute et demeurent peu nombreux : Ariège, Tarn-et-Garonne, Landes, Loir-et-Cher ou Pyrénées-Atlantiques. Néanmoins, ils activent

principalement l'effet de voisinage au sein de l'aire atlantique, avec pour ceux du Sud, des échanges favorisés avec la Péninsule ibérique, à l'intérieur même de laquelle le rôle du Portugal est minime. Cela pourrait signifier une mise à l'écart au sein même de l'Espace atlantique de certains départements ou une césure de celui-ci, divisé en sous-ensembles plus cohérents. Enfin, et surtout, on perçoit les luttes d'influence des différentes sphères territoriales sur les flux de marchandises, de l'effet de mondialisation à celui de métropolisation avec lesquelles les acteurs atlantiques, français ou non, doivent composer et combiner en trouvant l'équilibre viable pour continuer espérer devenir un espace mondial intégré et non décliner vers un espace transitoire.

Lorsque l'on observe les échanges des autres territoires atlantiques nationaux, on constate les mêmes phénomènes. Les régions portugaises exportent entre 40 et 60% de la valeur de leurs marchandises vers l'aire atlantique, essentiellement avec l'Espagne et dans une moindre mesure la France. Il est toutefois difficile de savoir si ces échanges ont lieu vers ou à partir de régions de l'Espace atlantique au sein de ces pays. Cette donne diminue pour les régions les plus dynamiques (régions de Lisboa et Norte) plus enclines à échanger avec l'aire mondiale mais aussi avec l'Allemagne et le Benelux. La propension des régions actives à se connecter entre elles est évidente alors que celles moins entreprenantes se tournent vers une sphère de relation plus localisée. Ainsi, l'aire anglo-saxonne, aussi éloignée que le Benelux ou l'Allemagne, échange deux à trois fois moins avec le Portugal. Ce fait se réitère en Irlande où les valeurs échangées avec l'aire mondiale s'élèvent à 38%, devant l'Allemagne et le Benelux pour les exportations et la Grande-Bretagne pour les importations. L'Irlande ne possède pas d'emprise atlantique réelle et réalise ses échanges entre aire internationale, européenne et locale. Le cas du Pays de Galles est similaire même si comme l'Écosse il favorise l'Allemagne et le Benelux (30%). L'aire britannique délaisse la Péninsule ibérique au moins de façon relative dans une exacte réciprocité à cause de la distance mais aussi du faible développement du cabotage maritime européen. En Espagne, les provinces développent prioritairement des échanges avec l'aire mondiale grâce à l'assise industrialo-portuaire : Viscaya, Cadiz, Huelva, A Coruña tandis que d'autres se concentrent sur l'aire atlantique (Sevilla, Cantabria, Asturias). Certaines (Navarra, Rioja, Segovia, Soria) privilégient le Centre européen à l'aire mondiale tout en n'occultant aucunement l'aire atlantique locale. Ce sont des régions non littorales situées sur l'axe Lisboa-Madrid-France. Les provinces qui s'orientent vers l'aire atlantique dénotent l'effet de voisinage (Valladolid, Palencia). Les autres territoires, issus principalement de Castilla y León et de Galicia, concèdent une distribution équilibrée ce qui tend à les installer dans la catégorie de relais intermédiaires.

Le cas de la France est particulier au sein de l'espace-projet atlantique à cause de sa position centrale, à la fois proche du Centre, de l'aire anglo-saxonne et de l'aire ibérique. Le constat de l'influence de ce Centre s'est trouvé conforté et renforcé sur l'Espace atlantique en général.

Les entités britanniques mais aussi des entités portugaises et espagnoles se tournent vers les pôles majeurs tout comme certaines favorisent les relations avec d'autres aires mondiales (Amérique du Sud, Afrique, etc.). Cette double influence des pôles intracommunautaires et extracommunautaires, conjuguée à l'attractivité de pôles issus des contextes nationaux, marquent sensiblement la structuration des flux atlantiques de marchandises, tant dans leur quantité que dans leur valeur. La distance entre l'aire britannique et ibérique empêche la continuité de ce réseau. Ce dernier possède en de nombreux points des connexions avec les zones de niveau mondial (Irlande, Wales, Haute-Normandie, Loire-Atlantique, Aquitaine, Viscaya, A Coruña, Norte, Lisboa, Sevilla). L'espace-projet atlantique pour devenir une ZIEM doit chercher à se fédérer autour de ces pôles intégrés. Cette action est d'autant plus intéressante que des entités de relais, tournées vers le local ou branchées sur le Centre et les capitales étatiques, existent (Castilla y León, Navarra, Centre, Poitou-Charentes). Néanmoins, certains problèmes persistent. Ainsi le rôle des régions dynamiques anglaises et écossaises reste flou alors que certaines restent en marge (Highlands, Islands, Northern Ireland) ou dépendantes (SWE). Cette mise à l'écart remet au jour la problématique de la délimitation de l'Espace atlantique en ses extrémités (Andalucia, Algarve, Nord de l'Écosse) mais aussi à ses abords (Limousin, Midi-Pyrénées).

L'hétérogénéité de l'accessibilité, des routes maritimes qui se détournent d'une façade atlantique sous-exploitée et des flux orientés et impulsés par les pôles mondiaux dessinent un territoire atlantique entre structuration positive et aspect fragmenté, tentation ou réalité négative causée par l'attractivité d'autres aires ou pire encore par une posture d'inertie dans l'isolement comme le montre par exemple les lacunes des réseaux de transport entre façade et arrière-pays.

Chapitre 5 : Catégorisation des profils régionaux

5.1 : Évolution des facteurs périphériques

5.1.1 : Un dynamisme fluctuant

Toujours dans la volonté de comprendre la périphéricité atlantique, nous faisons l'hypothèse que les trajectoires territoriales sont variées. Il faut alors les définir pour mieux classer les régions selon leur parcours. Si une périphérie combine de multiples facteurs explicatifs, les données socio-économiques semblent les plus communes mais aussi les plus pertinentes. Cependant, avant de se projeter sur l'évolution des facteurs périphériques, il faut en fixer la réalité passée et actuelle. Les paramètres ont été choisis selon les critères qui, en 1989, avaient exposé la périphéricité des régions atlantiques, principalement le niveau de richesse et le chômage (annexe 19). L'analyse première retiendra donc le PIB/hab. en SPA (avec l'indice UE15=100) et le taux de chômage. Ces deux arguments sont révélateurs de la santé socio-économique de façon plus globale. D'ailleurs, les sommes allouées à l'Objectif 1 de la politique régionale européenne, caractérisant les régions en retard socio-économique, ne reposent sur le calcul du simple PIB/hab. en fonction de la moyenne communautaire (le seuil admis étant 75%). L'année initiale prise en compte est arrêtée en fonction de la disponibilité des données (1995). L'opération se réitère pour connaître la situation finale (2005). La dernière étape consiste à pointer les « sauts de classes » réalisés par certaines régions pour visualiser le rattrapage (ou le décrochage) accompli. Notons que les régions insulaires des Açores, Madeira et Canarias sont exclues.

Les quarante-deux entités sont réparties en cinq classes distinctes (tableau 6), la première classe représentant les régions riches, à faible taux de chômage. Les classes qui s'ensuivent proviennent de la dégradation de ces deux caractères. Le tableau croisé des effectifs (tableau 7) montre qu'entre 1995 et 2005, des sauts de classes sont effectués. Vingt régions (cases grisées) n'en changent pas, soit 48% des individus. Cette stabilisation de la situation à une dizaine d'années près ne signifie pas forcément qu'il n'y ait pas d'évolution. En effet, les bornes des classes montrent une évolution des valeurs délimitant les classes. Ainsi, la classe 1 des régions les plus riches et les moins affectées par le chômage passent d'une position moyenne au PIB/hab. plus élevée et à un taux de chômage plus bas. Il est donc fort probable pour cinq des six régions concernées que leur situation générale se soit améliorée. On remarque ensuite que le pas de franchissement d'une classe à une autre ne dépasse guère la valeur 1. Seules quatre régions (9,5% des individus) augmentent ou baissent dans la hiérarchie établie. Ces changements prouvent une différence de dynamisme socio-économique qui nuance le qualificatif de périphérie octroyée à l'espace atlantique dans sa globalité.

	Valeurs des bornes en 1995		Valeurs des bornes en 2005	
CLASSES	**PIB/hab. en SPA**	**Taux de chômage**	**PIB/hab. En SPA**	**Taux de chômage**
1	92,7% à 111,7%	4,4% à 5,1%	96,6% à 140,3%	3,3% à 4,6%
2	92,3% à 101,7%	6% à 10,9%	91,2% à 116,1%	3,5% à 5,7%
3	77,4% à 93,0%	4,4% à 9,7%	86,1% à 99,7%	3,3% à 7,8%
4	57,2% à 93,3%	3,4% à 18,8%	56,6% à 89,3%	2,7% à 7,6%
5	58% à 89,9%	8,1% à 29%	53,1% à 80%	7,5% à 16,8%
CLASSES	Position moyenne supprimant les extrêmes			
1	99,4%	5,0%	112,0%	3,8%
2	96,5%	9,2%	95,7%	4,6%
3	86,3%	7,6%	89,8%	6,3%
4	67,6%	6,8%	78,1%	4,9%
5	68,2%	14,3%	70,8%	7,8%

Tableau 6 : Description des classes socio-économiques

Années	2005/2006						
	CLASSES	**1**	**2**	**3**	**4**	**5**	**TOTAL**
1995	**1**	5	0	0	**1**	0	**6**
	2	2	1	3	0	0	**6**
	3	0	2	5	7	0	**14**
	4	0	1	1	4	1	**7**
	5	0	**2**	**1**	1	5	**9**
	Total	**7**	**6**	**10**	**13**	**6**	**42**

Tableau 7 : Croisement des effectifs

5.1.2 : Trajectoires socio-économiques régionales

Selon la disponibilité des données, soumise à la variabilité des années de collecte, aux découpages transnationaux et infranationaux des objets étudiés, ou encore à des facteurs analysés variables selon les bases de données consultées, la durée de l'analyse s'étendra entre 1993 et 2006 (tableau 8). Cet intervalle d'étude permet d'ailleurs de couvrir les évolutions des régions atlantiques durant les différentes périodes de programmation communautaire marquant la reconnaissance de l'échelon interrégional atlantique (1994-1999 et 2000-2006). Pour étudier la périphéricité éventuelle, on s'intéresse toujours à la richesse des régions perçue ici via le PIB ramené à la population. La parité de pouvoir d'achat permet d'intégrer le contexte national du coût de la vie qui diffère selon les pays. Cet indicateur clé de la politique régionale européenne fera référence à l'Union européenne à quinze États-membres afin d'éviter le biais lié à l'entrée de douze nouveaux adhérents plus pauvres (UE 15=100). Il paraît logique de resituer les régions atlantiques, qualifiées de périphériques en 1989, dans ce contexte afin de visualiser leur dynamique. La prise en compte du PIB/hab. en SPA en 2005 (valeur brute) est ajoutée à la sélection. Il permet ainsi un réajustement dans l'interprétation de l'évolution de ce paramètre, les indices les plus bas en 1995 étant logiquement plus à même de progresser fortement que ceux plus élevés initialement. Il ne faudrait alors pas en tirer de conclusions erronées dans un sens comme dans l'autre.

Indicateurs socio-économiques	Dynamique	État
- Population totale - Apport migratoire	Entre 1993 et 2005	2005
PIB/hab. en SPA (UE 15=100)	Entre 1995 et 2005	2005
- Taux de chômage - Nombre de chômeurs - Population active - Emplois tertiaires	Entre 1995 et 2006	2006
- Population de moins de 20 ans - Part de moins de 20 ans dans la population totale	Entre 1995 et 2006	2006

Tableau 8 : Indicateurs socio-économiques pris en compte

ÉvPop : évolution de la population ; **AppMig** : apport migratoire ; **Pop05** : population en 2005 ; **ÉvPop<20** : évolution de la population des personnes âgées de moins de 20 ans ; **Pop<20_06** : population âgée de moins de 20 ans en 2006 ;**ÉvPIB** : évolution du Produit Intérieur Brut ; **PIB05** : Produit Intérieur Brut en 2005 ; **ÉvChom** : évolution du nombre de chômeurs ; **TxChom06** : taux de chômage en 2006 ; **ÉvPopAct** : évolution de la population active ; **PopAct06** : population active en 2006 ; **ÉvTer** : évolution du nombre d'emplois dans le secteur tertiaire ; **%PopTer06** : part de l'emploi tertiaire en 2006. Données en annexe 6.

Le taux de chômage et le nombre de chômeurs intègrent très souvent les analyses socio-économiques territoriales. Souvent touchées par le déclin, les régions atlantiques ont souffert d'une recrudescence du chômage. Il est intéressant d'en noter la progression en tenant compte de la variation de la population active ainsi que celle du nombre d'actifs sans emploi. Le critère de la population totale est retenu car il met en exergue le dynamisme, naturel ou migratoire, d'une région. Á l'instar du taux de chômage, la variation de la population se calcule grâce à deux facteurs additionnés : les soldes migratoire et naturel. Une région peut se définir également à travers sa pyramide des âges. Ainsi, la part de la population de moins de vingt ans est intégrée à l'analyse. Se soustraient de cette catégorie, des caractéristiques de vitalité et/ou d'attractivité régionales. Enfin, les régions atlantiques sont aussi désignées par une surreprésentation des secteurs primaires et secondaires dans l'emploi. Il s'est révélé judicieux d'ajouter l'évolution de la part de l'emploi tertiaire pour constater ou non un rattrapage dans ce domaine. Après analyse statistique, trois groupes de régions sont dégagés (voir annexe 6). Les entités régionales qui évoluent positivement dans nombre de domaines sont dites « dynamiques ». Une seconde classe regroupe les régions dites « attractives », critères allant à l'encontre des prérequis périphériques. Enfin la troisième classe est plus hétéroclite et rassemble des régions « fragiles », en difficulté plus ou moins marquées.

Les régions dynamiques sont :

- les deux régions irlandaises qui connaissent une forte hausse de leur population grâce à un apport migratoire, notamment de jeunes travailleurs, dû à des conditions attractives (nombreux emplois créés, avantages fiscaux pour les entreprises, émergence du Celtic Tiger, etc.), couplé au solde naturel le plus fort de l'UE. Le niveau de richesse a considérablement augmenté et l'Irlande est citée comme une réussite communautaire du rattrapage socio-économique. L'Irlande a bénéficié de sommes financières allouées par

l'Objectif 1 dès 1989. Elles sont donc les régions les plus dynamiques au sein de l'espace atlantique d'autant qu'elles maintiennent une part de population âgée de moins de 20 ans élevée, tout en ayant accompli une tertiarisation des emplois ;

- un groupe plus conséquent qui rassemble les entités anglaises et françaises de cette catégorie. Le dynamisme est indéniable pour des régions comme le Gloucestershire ou le Cheshire qui attirent des populations tout en résorbant leur chômage (baisse du nombre de chômeurs) et en améliorant le niveau de richesse qui culmine parmi les meilleurs de l'espace atlantique. Plus globalement, ces régions profitent de l'exode urbain qui opère dans les grandes régions-métropoles anglaises à proximité. On note cependant quelques discordances dans ce dynamisme avec un niveau de richesse toujours très bas pour la région de Cornwall (PIB/hab.=68,7) malgré une hausse de 11%, un niveau de richesse stagnant (Shropshire, Lancashire), une population active en recul due à un vieillissement perceptible de la population (Cornwall, Devon) facilitant ainsi une forte baisse du nombre de chômeurs, ou encore une faible tertiarisation des emplois (Herefordshire) voire une hausse du nombre de chômeurs (Lancashire). Les régions françaises des Pays de la Loire et de Bretagne ont des profils proches malgré un taux de chômage toujours élevé comparativement. Mais elles s'arriment à cette classe car elles se différencient de leurs homologues nationaux par une population plus jeune et par un niveau de richesse qui s'est maintenu sur ses dix dernières années. Ces indices altèrent la caractéristique « dynamique » pour certains individus;
- la région Lisboa qui se démarque par son statut de grande région capitale et urbaine mais aussi, à l'intérieur de cette classe, par une hausse de son taux de chômage. Pourtant, le nombre de chômeurs diminue ce qui coïncide avec le vieillissement de la population. Néanmoins, l'apport migratoire semble être le facteur entraînant une hausse du chômage. Cette région n'est donc pas déclinante malgré les facteurs « périphérisant » lisibles (taux de chômage, vieillissement de la population). Elle reste la motrice de la dynamique portugaise (PIB/hab.=94,3) tout en portant certains symptômes négatifs;
- les régions espagnoles (Rioja, Navarra et Cantabria) qui étaient éligibles à l'Objectif 1 en 1989 comme le reste de la Péninsule ibérique. Le rattrapage économique est réel pour ces entités qui parviennent à augmenter leur population contrairement à leurs homologues hispaniques. Il se réalise avec la création d'emplois générant un cercle vertueux. Ainsi, la Navarra atteint un PIB largement au-dessus de la moyenne communautaire (114,6) la propulsant au 5ème rang atlantique. Néanmoins, un vieillissement de la population s'opère ce qui interroge le futur de cette dynamique marquée également par une tertiarisation des emplois insuffisante (70%) mais en cours de rattrapage (+50% en termes d'emplois dans ce secteur) et une faible population en valeur absolue.

Les régions attractives sont :

- l'Algarve qui bénéficie d'un attrait touristique lié à sa façade maritime qui génère un véritable développement de cette zone du Portugal (effet « Sun-Belt » de marinas à l'échelle

portugaise). Celui-ci se répercute dans le transfert d'emplois vers le secteur tertiaire (78,82% des emplois, deuxième région portugaise derrière Lisboa) mais également dans l'attractivité de cette région. Le développement économique se perçoit aussi à travers le PIB/hab. lorsque celui-ci est retranscrit dans le giron national. Cependant, l'Algarve est frappée par le processus de vieillissement contrairement à la région Midi-Pyrénées, la seule à subir une hausse de sa population jeune. L'arrivée de population active est un autre atout positif même si ce dernier engendre un désavantage sur les chiffres du chômage, processus connu pour les régions du sud de la France (cas du Languedoc-Roussillon). Il faut également distinguer la métropole toulousaine qui concentre l'apport migratoire voire des emplois et le reste des départements constituant Midi-Pyrénées, plus ruraux (Ariège, Gers, Tarn, etc.), qui sont plus facilement impactés par le déclin ;

- les régions françaises Aquitaine, Poitou-Charentes et Centre qui, à l'image de l'Ouest français, attirent de nouvelle population mais le niveau de richesse de ces régions a tendance à diminuer depuis dix ans (-7,47% pour la région Centre pour un PIB/hab. de 89,2) ce qui empêche leur classement en tant que régions dynamiques malgré de nombreux facteurs intéressants (baisse du chômage et part de population jeune correcte) ;
- l'Andalucia qui possède également plusieurs facteurs de bonne dynamique : réduction du chômage spectaculaire (-20,80% de chômeurs en moins), tertiarisation des emplois (+63,26%), hausse du PIB/hab. de 63,26%, plus fort apport migratoire en valeur absolue de l'espace atlantique (589 200 arrivants). Malgré ce spectaculaire redressement, l'Andalucia possède le niveau de richesse le plus bas de l'Espagne atlantique et le taux de chômage le plus élevé de l'espace atlantique (16,2). Bien que l'évolution de la population active soit forte (+40%), l'apport migratoire agit encore comme un frein à la réduction du chômage. Comme toute la Péninsule, le vieillissement de sa population est fortement marqué ;
- le cas des régions portugaises du Centro et du Norte qui est plus inquiétant car la relative attractivité accordée au crédit de ces régions, grâce à un apport migratoire conséquent, s'ajoute à la crise que connaît le marché de l'emploi avec un taux de chômage en forte hausse et un nombre de chômeurs qui a explosé (de + 72 à + 97 % de chômeurs supplémentaires). Pire, la région Norte connaît une forte baisse de son niveau de richesse (-11,5% !) malgré la présence d'une métropole comme Porto qui capte des populations environnantes soumises à l'exode rural. Le niveau de richesse est le plus bas de l'espace atlantique et celui de tertiarisation des emplois n'est qu'autour de 50% ! Ces régions sont certes attractives mais demeurent en grande difficulté structurelle sur les dix dernières années, pauvres, attirant des actifs sans emploi (Norte), rurale et vieillissante (Centro). Ces cas relativisent l'aspect positif du qualificatif « attractif » pour une région.

Les régions fragiles :

- les régions suivantes (Hampshire, Haute-Normandie, East Wales et Northern Ireland) qui connaissent un apport migratoire négatif voire fortement négatif (East Wales). Néanmoins,

ce processus est compensé en partie par une natalité évidente (part de la population des moins de 20 ans). Malgré certains indicateurs négatifs (hausse du nombre de chômeurs pour l'Hampshire, baisse de la population active pour la région galloise, diminution du niveau de richesse pour la Haute-Normandie), ces régions, fragilisées par un solde migratoire négatif, parviennent à se maintenir à leur niveau depuis dix ans ;

- les régions de South Western Scotland, Greater Manchester, Merseyside et West Midlands qui possèdent des caractéristiques communes : régions densément peuplées, urbanisées, avec une grande métropole européenne (Glasgow, Manchester, Liverpool, Birmingham). Elles subissent l'exode urbain indiqué par un apport migratoire fortement négatif qui entraîne une perte de population. Cependant, elles conservent un niveau de richesse proche de la moyenne communautaire (excepté Merseyside) avec une population jeune égale. La région écossaise se démarque par un chômage en net recul même si ce côté positif est surtout associé à une perte de population active. Á l'inverse, la région des West Midlands concède le taux de chômage le plus élevé de l'Angleterre atlantique. Comme toutes les grandes métropoles, l'emploi s'avère être un facteur fragilisant à terme ;
- les régions suivantes (Basse-Normandie, Limousin, Highlands & Islands, Cumbria, West Wales & The Valleys) qui sont marquées par une population stagnante, obtenue en partie par un solde migratoire positif, mais surtout par un recul cinglant de leur niveau de richesse. Cette baisse s'additionne avec un PIB/hab. assez bas depuis dix ans dans l'Union européenne des 15 mais aussi au sein de l'espace atlantique. Ainsi le PIB/hab. du Cumbria a baissé de plus de 18% et atteint le score de 80, celui des Highlands de 8,66% pour un PIB/hab. équivalent à 70,7 alors que la Haute-Normandie a perdu 7,05% pour un résultat de 83,1. La faible tertiarisation démontre le retard toujours en cours dans la répartition des emplois. Ces régions à dominante rurale sont donc fortement fragilisées devant ce bilan, amplifié par exemple pour le West Wales par une baisse de la population active ;
- les autres régions qui, malgré un profil régional très différent (notamment en termes de population et de niveau de richesse), connaissent une trajectoire parallèle. Leur population n'évolue pas en dix ans grâce à un apport migratoire masquant les déficits de natalité. Malgré cela, le vieillissement de la population est patent et accentue les difficultés. La part de la population âgée de moins de 20 ans ne s'élève plus qu'à 14,34% pour la région des Asturias ! Même la région basque, structurellement mieux armée (moins de chômeurs et l'un des PIB/hab. les plus forts de l'espace atlantique) est fragilisée à terme par ce vieillissement. Les provinces de Galicia, Asturias et Castilla y León perdent de la population tout en conservant un taux de chômage élevé. De plus, ces régions connaissent la plus faible tertiarisation de l'emploi avec pour figure de proue, la Castilla y León qui perd 13,81% de ses emplois tertiaires pour une part évaluée à 65%. Enfin, l'Alentejo se démarque par une hausse de son nombre de chômeurs à l'instar de la trajectoire nationale portugaise. Ces régions sont donc structurellement affectées et rendues vulnérables par des indicateurs qui démontrent une certaine périphéricité ibérique.

Les trajectoires territoriales indiquent un différentiel évident de dynamisme. Ce dernier se définit par une population active occupée, une vitalité à travers une population jeune, une richesse, et donc un niveau de vie, en perpétuelle progression, ce qui a pour conséquence d'attirer de nouvelles populations en difficultés dans d'autres secteurs : les périphéries. Cette analyse aboutit à démontrer que depuis une douzaine d'années, certaines régions se sont comportées comme des entités motrices alors que d'autres connaissent des difficultés dans certains domaines empêchant le cercle vertueux décrit ci-dessus de fonctionner. Alors l'espace atlantique concentrerait-il de la périphérie dans un Centre européen distendu, quelques vides dans un plein, ou hébergerait-il plusieurs Centres dans sa périphéricité, des pleins dans un vide ? En tout cas, les diverses trajectoires laissent penser à une fragmentation de cet espace toujours hétérogène. Mais au sein de cette analyse, un élément ressort : la prégnance du contexte national. On note un regroupement des régions issues d'un même pays en termes de dynamisme. Le rattrapage socio-économique réalisé par les anciens pays pauvres de l'Union européenne qui ont connu une forte croissance économique et un développement social important (Irlande, Espagne, Portugal) n'y est pas étranger. Le vieillissement de la population touche fortement la Péninsule ibérique alors que les régions françaises ont vu leur niveau de richesse diminuer comparativement à l'ensemble européen des quinze.

La démarche logique consiste alors à croiser les positions statiques de départ et d'arrivée avec la courbe tendancielle soulignée précédemment. Ainsi, les régions stagnantes anglaises ou françaises ne possèdent-elles pas une trajectoire moins vaillante à cause d'une position élevée au départ ? L'effet du rattrapage économique est un élément de réponse.
De manière générale, on perçoit un tassement des positions des régions atlantiques en dix ans. Ce phénomène est lié aux trajectoires divergentes des réalités socio-économiques régionales même si l'évolution des bornes des classes est un facteur non négligeable. Les régions dynamiques observées sont au nombre de 16 et se répartissent de façon équilibrée dans les différentes classes en 1995 (tableau 9). Sur dix ans, on passe de 37,5% de régions dynamiques à 56% qui se positionnent dans les deux premières classes. On perçoit nettement un effet d'aspiration vers le haut puisque les régions dynamiques sortent des régions les plus mal classées (classe 5). Certaines se signalent dans le tableau relatant les sauts de classes. Cela prouve que le dynamisme de ces régions les place en meilleure situation socio-économique qu'il y a dix ans au sein de l'espace atlantique mais aussi au niveau du PIB relatif à l'Europe des Quinze. Á l'inverse, les régions attractives et fragiles confirment leur disposition avec un effritement de leur position dans les classes. Le cas des régions s'appauvrissant au regard du PIB/hab. est plus clair : un recul évident dans la hiérarchie. Elles correspondent aux régions essentiellement attractives et n'apparaissent plus dans les classes 1 et 2 alors qu'elles se situent pour 75% dans les classes 4 et 5. Le poids du paramètre du PIB/hab. dans la classification joue ici un rôle indéniable d'aspiration par le bas des régions attractives. Paradoxalement, les régions fragiles évoluent moins car beaucoup sont en réalité stagnantes

passant tout de même à 56% en 2005 dans les deux dernières classes alors qu'elles n'étaient que 44% dans ces catégories en 1995.

Régions	Dynamiques	Attractives	Fragiles	Total
en 1995				
Classe 1	3	0	3	**6**
Classe 2	3	1	2	**6**
Classe 3	6	3	5	**14**
Classe 4	1	3	3	**7**
Classe 5	3	1	5	**9**
Total	**16**	**8**	**18**	**42**

Tableau 9 : Croisement des effectifs réels reprenant la double classification pour 1995

Régions	Dynamiques	Attractives	Fragiles	Total
en 2005				
Classe 1	5	0	2	**7**
Classe 2	4	0	3	**7**
Classe 3	4	2	3	**9**
Classe 4	3	4	6	**13**
Classe 5	0	2	4	**6**
Total	**16**	**8**	**18**	**42**

Tableau 10 : **Croisement des effectifs réels reprenant la double classification pour 2005**

Le tableau 11 reprend les différentes étapes de l'analyse détaillée. Les cases grisées représentent les régions qui réalisent un saut de classes positif, les cases noircies reprenant les sauts de classes négatifs. Les premières sont très présentes pour les régions dynamiques ce qui conforte la pertinence des résultats. Les régions Border, Midland & Western, La Rioja et Cantabria accomplissent la plus forte progression. Ces régions à forte dynamique partaient de très bas en 1995 pour atteindre en 2005 des positions excellentes. Elles sont donc des régions exemplaires en la matière. La vitalité des régions dynamiques, affaiblies dans certains domaines, ne perturbe par leur classement car soit elles progressent (Dorset, Somerset, Navarra, S&E Ireland), soit elles restent en classe 1 (Gloucestershire, etc., Cheshire, Herefordshire, etc.).

De manière générale, comme le visualise la carte suivante (figure 66), on perçoit au sein des contextes nationaux, sans doute plus éloquent, des différences, hormis l'Irlande. Pour le Royaume-Uni, si certaines régions retardataires en 1995 sont sur une bonne dynamique (SWE, West Midlands), d'autres sont toujours en marge (Highlands & Islands, Cumbria, East Wales). En France, les régions sont attractives mais aucune ne se hissent dans les deux premières classes socio-économiques de l'espace atlantique. La fragilité de la Haute-Normandie, de la Basse-Normandie et du Limousin engendre un différentiel de vigueur inquiétant pour le mouvement atlantique. Enfin, la Péninsule ibérique connaît deux pôles dynamiques avec au nord, autour du Pais Vasco, un territoire qui a su combler en partie son retard sur l'Union européenne et sur l'Espace atlantique, et au Portugal, l'isolée région capitale de Lisboa. Á l'opposé, le reste de l'Espagne et du Portugal conserve un retard comparatif certain. Ces régions ne connaissent pas de trajectoire fortement positive (Castilla y

León), contrastant avec leurs homologues britanniques, voire négative (Norte). Elles s'imprègnent pleinement des caractéristiques périphériques dénoncées en 1989. Du statut de « fragiles » au statut de « en crise », la frontière est alors ténue. La carte les repère en bleu clair (auquel on ajoute les autres bleus et les jaunes clairs) comme autant de traces des espaces faibles confortant l'hypothèse de l'hétérogénéité socio-économique atlantique.

Positions	Régions	État en 1995	État en 2005
Dynamiques	South & East Ireland	2	1
	Border, Midland & Western	5	2
	Gloucestershire, etc.	1	1
	Dorset, Somerset	3	2
	Cheshire	1	1
	Herefordshire, etc.	1	1
	Devon	3	4
	Cornwall & Isle of Scilly	4	4
	Shropshire, etc.	3	4
	Lancashire	3	3
	Pays de la Loire	3	3
	Bretagne	3	3
	Lisboa e Vale do Tejo	2	2
	Navarra	2	1
	La Rioja	5	2
	Cantabria	5	3
Attractives	Algarve	4	4
	Midi-Pyrénées	3	4
	Aquitaine	3	3
	Centre	2	3
	Poitou-Charentes	3	4
	Andalucia	5	5
	Centro	4	4
	Norte	4	5
Fragiles	Northern Ireland	4	3
	East Wales	1	1
	Haute-Normandie	2	3
	Hampshire	1	1
	South Western Scotland	2	2
	West Midlands	3	3
	Greater Manchester	3	2
	Merseyside	5	5
	Basse-Normandie	3	4
	Cumbria	1	4
	Limousin	3	4
	Highlands & Islands	3	4
	West Wales & The Valleys	4	4
	Pais Vasco	4	2
	Alentejo	5	5
	Galicia	5	5
	Castilla y León	5	4
	Asturias	5	5

Tableau 11 : Résultats sur la dynamique socio-économique des régions atlantiques

Des régions irlandaises et britanniques fortes aux régions portugaises en difficulté, la diversité dans la périphérie atlantique est indéniable. Des centralités naissent, d'autres demeurent, se renforcent ou se fragilisent alors que des périphéries émergent ou s'enferrent. Cependant avec les sommets de Lisbonne et de Göteborg, les attentes européennes en matière de territorialité ont évolué. Les seuls critères du PIB/habitant, de population ou de chômage ne font plus office d'uniques références à la santé régionale. Les idées véhiculées par le développement durable à propos de la qualité environnementale ou encore d'une nécessité de stopper la concentration des activités dans un Centre macrophage sont apparues. Elles tendent à diriger les politiques entreprises. Si certaines données notamment économiques affirmaient l'espace atlantique comme périphérique, ses acteurs ont fait de ces faiblesses de possibles atouts pour répondre aux nouvelles problématiques (polycentrisme, fin du tout-camion, qualité de vie, innovation, nouvelle société d'information, etc.) que le diagnostic ne doit pas délaisser

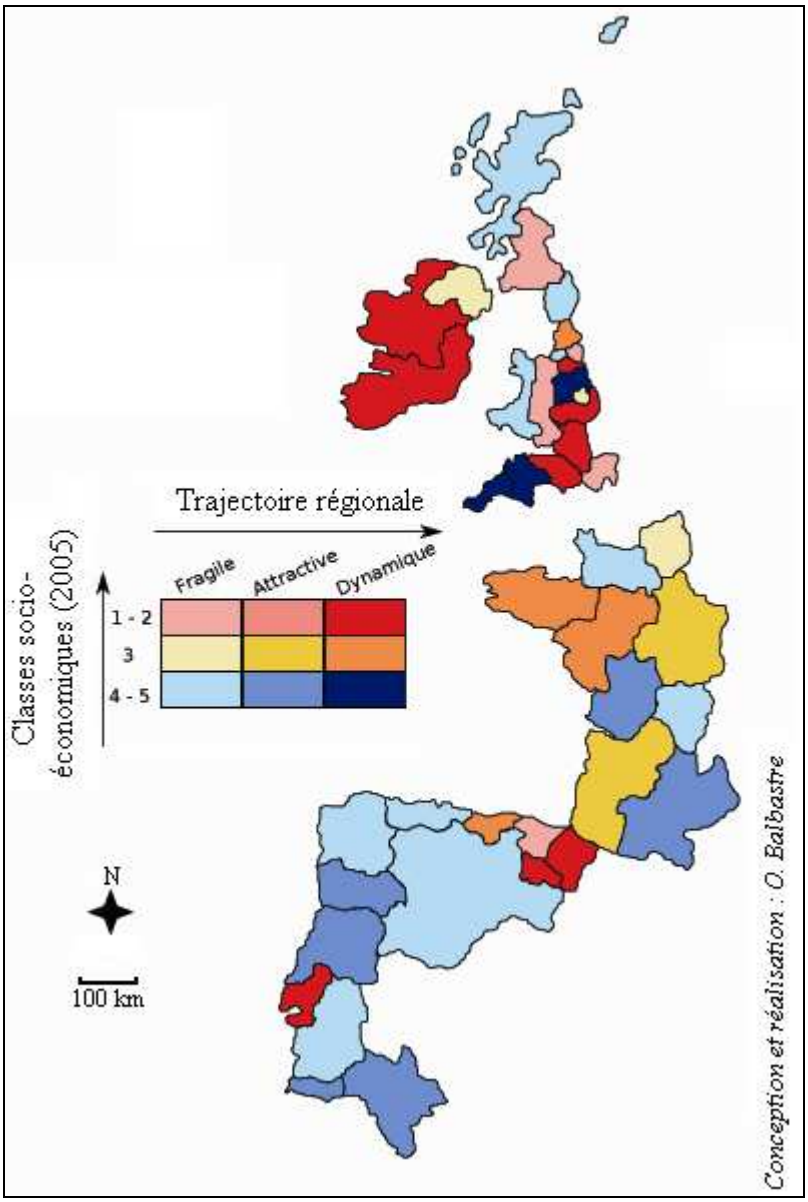


Figure 66 : Dynamique socio-économique de l'espace atlantique

5.2 : Qualité actuelle des entités constituant la façade maritime atlantique

Afin d'élargir le diagnostic territorial, il faut élaborer une grille de lecture précise qui étayera ou infirmera les premiers résultats. L'objectif demeure le repérage d'espaces dynamiques et la définition de profils régionaux. L'option prise aborde six thématiques : accessibilité, démographie, niveau socio-économique, compétitivité, environnement et structuration urbaine. Á l'intérieur de chacune d'elles seront déclinées plusieurs séries de données. Les limites restent axées sur l'accès aux données selon les pays et les découpages territoriaux. La méthodologie employée sera l'analyse synchronique (annexe 19) qui inscrit les objets d'étude dans un temps donné que nous voulons ici le plus contemporain possible.

5.2.1 : L'analyse synchronique

Le profil de l'accessibilité s'élabore via deux domaines : les infrastructures de transport et la connectivité. Les modes de transport routier (autoroutes, routes nationales), ferré, aérien et maritime sont analysés sous l'angle de la longueur des infrastructures et de leur densité. L'option portuaire prend en compte le volume de tonnage de marchandises et celui-ci ramené à la longueur du littoral. La connectivité s'intéresse aux nombres de gares, aéroports et ports principaux issus de l'analyse du chapitre précédent. Les classifications obtenues pour ces deux domaines sont ensuite croisées afin d'obtenir une typologie par profil d'accessibilité des objets d'étude (figures 69, 70 et 71).

Le profil environnemental s'est construit en fonction de l'environnement naturel et des zones naturelles protégées. L'environnement naturel est perçu à travers deux éléments : la longueur de la ligne littorale et la surface boisée en rapport à la superficie régionale. Il faut préciser ici la difficulté de calculer la longueur du littoral car, comme l'a démontré Mandelbrot à travers sa théorie des fractales justement réalisée par la volonté de chiffrer la longueur des côtes britanniques, le résultat tend vers l'infini. Il suffit d'ailleurs de noter l'écart des chiffres données pour les côtes bretonnes selon les sources : entre 800 et 1400 kilomètres. Notre travail s'est contenté de définir son propre protocole de récolte de ce type de données grâce au logiciel Google Earth[59] transformé pour l'occasion en outil. Les zones naturelles protégées correspondent à la superficie des zones habitats du programme communautaire Natura 2000, ainsi que le référencement des parcs nationaux et régionaux selon les législations nationales (figure 72).

Le profil de compétitivité se scinde en trois axes. L'investissement est la clé de voûte d'une politique volontariste. Il est étudié à travers les sommes dépensées dans le domaine de la recherche et du développement, mais aussi avec les effectifs du personnel dédiés à ce secteur d'activité. Le savoir-faire, second axe, est établi grâce aux brevets déposés dans leur totalité

[59] Explications détaillées en annexe 7

puis dans le secteur des haute-technologies plus représentatives de la compétitivité. Enfin, l'innovation complète le tableau via l'Indice Régional Révélé de l'Innovation, emprunté aux analyses de CORDIS, qui a pris en compte plusieurs paramètres pour constituer un classement des régions européennes en la matière. Il nous a fallu relever le rang et l'indice des régions atlantiques pour parachever le triptyque investissement/savoir-faire/innovation (figure 73).
Le profil de la démographie régionale est lu à travers la structure de la population et les flux. La structure de la population repose sur le nombre d'habitants, la densité de population, le poids des moins de 25 ans et des + de 60 ans au sein de la population totale ainsi que le rapport des moins de 25 ans et des plus de 60 ans (indice de jeunesse). Les flux de population sont référencés avec l'évolution de la population, le solde naturel et les apports migratoires. Les deux paramètres sont croisés pour former le profil de dynamisme démographique (figures 74, 75 et 76).
Le profil socio-économique se reporte sur cinq axes (figure 77). Si la richesse (PIB, PIB/hab., PIB en SPA, etc.) ou l'emploi (nombre de chômeurs, d'emplois, taux de chômage) sont des composantes évidentes, le travail diversifie l'angle d'approche avec l'analyse des secteurs d'activité (primaire – secondaire - tertiaire), touristique (nombre d'hôtels et d'hébergements et nombre de nuitées) et de santé (nombre de lits disponibles, de médecins).
Le profil dit de structure urbaine cherche à comprendre la composition et la hiérarchisation urbaine régionale. L'objectif est double : noter les régions ayant une ville ou agglomération principale forte au niveau européen, ce qui amène notre étude à emprunter également les résultats provenant de l'analyse comparative des villes européennes de Rozenblat (2003), mais également de favoriser les régions au polycentrisme développé, ce concept étant largement mis en avant par le SDEC. Les données sur la densité de population, le poids de la ville et de l'agglomération principale ainsi que des trois premières villes par rapport à la population totale, ont été mises en avant. Le polycentrisme est abordé grâce aux divers indices liés à la Loi Rang-Taille développé par Zipf (indice de Jefferson, de Stewart) ainsi que le degré de primatie via le rang de macrocéphalie. Si dans un premier temps, la primatie est valorisée sur le graphe en radars, le polycentrisme est inversement favorisé dans notre étude synthétique globale (figure 78).

Comme explicité (figure 67), pour chaque région et pour chaque profil s'établit un graphique en « radars ». Chaque axe du radar concède une échelle de 0 à 4 et représente un paramètre du profil. Pour chaque paramètre constitutif des différents profils, cinq classes de régions sont définies. Elles correspondent à la distribution de points suivante : la classe 1 obtenant 4 points, la classe 2 en recevant 3 points, etc. Ces barèmes se projettent sur les axes du radar pour chaque région. L'addition des points de chaque paramètre détermine la classification dans un profil. La même opération est réalisée une fois tous les profils régionaux découverts afin de dégager les régions, espace-moteurs.

Lorsque l'on observe la matrice des corrélations (tableau 12) entre les classes de profil, on s'aperçoit qu'il n'y pas de fortes corrélations. On devine malgré tout des accointances entre compétitivité et aspect socio-économique (0,77) d'une part, et accessibilité (0,65) d'autre part. On peut ajouter le lien entre démographie et aspect socio-économique (0,64). Á l'inverse, la typologie selon le profil environnemental s'écarte des autres typologies de profils régionaux voire très fortement avec l'urbanité (0,14) !

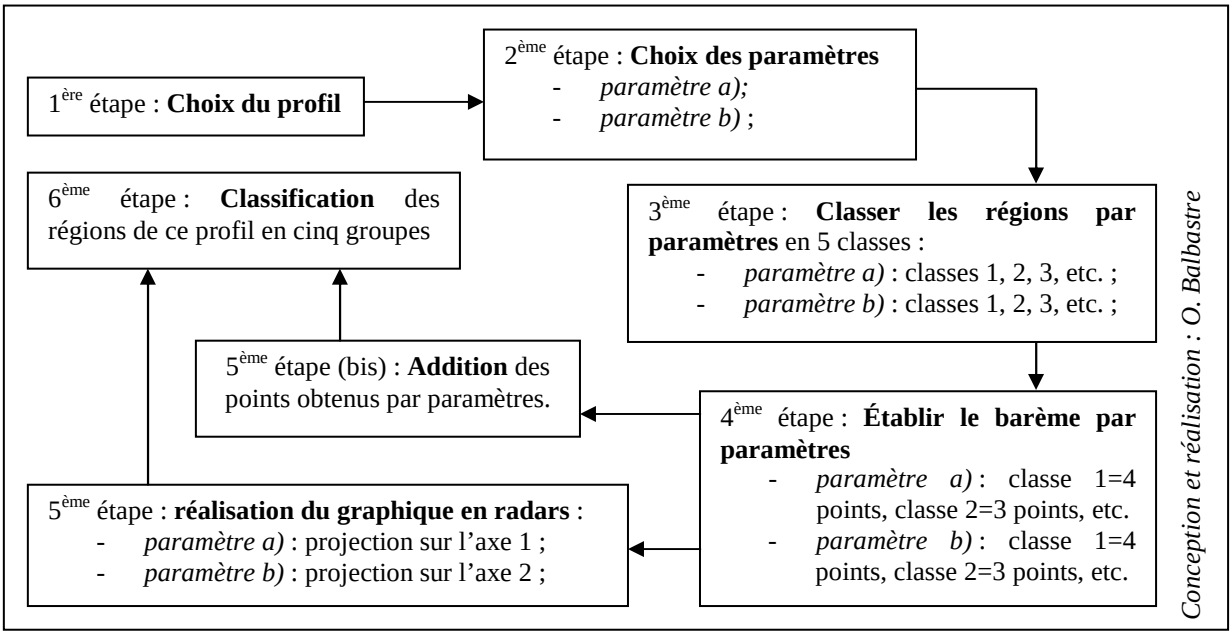


Figure 67 : Les étapes de la construction d'un profil régional

PROFILS	Socio-économique	Démographie	Environnement	Compétitivité	Urbain
Accessibilité	0,505538625	0,395588346	0,240077758	0,648843509	0,408691355
Socio-économique		0,641224877	-0,305600793	0,770486209	0,518353026
Démographie			-0,262165188	0,515531542	0,408950267
Environnement				-0,24220218	-0,139547836
Compétitivité					0,596689031

Tableau 12 : Matrice de corrélation des types de profils par classes de régions obtenues

5.2.2 : Quels espaces moteurs pour l'espace atlantique aujourd'hui ?

La typologie scinde volontairement les régions atlantiques en cinq classes (figure 78 et tableau 13) dont la première regroupe les entités les plus complètes. Les régions NWE et SWE sont les moteurs de l'espace atlantique tant elles dominent les principaux secteurs (compétitivité, socio-économique et accessibilité). Densément peuplées, fortement connectées, elles possèdent des agglomérations de dimension européenne, dynamiques. Les régions anglaises de façon plus générale sont les plus performantes dans tous les domaines. Seule l'absence de littoralité des West Midlands empêche la troisième région anglaise d'accéder à ce rang. Néanmoins, la forte densité urbaine en Angleterre freine la qualité

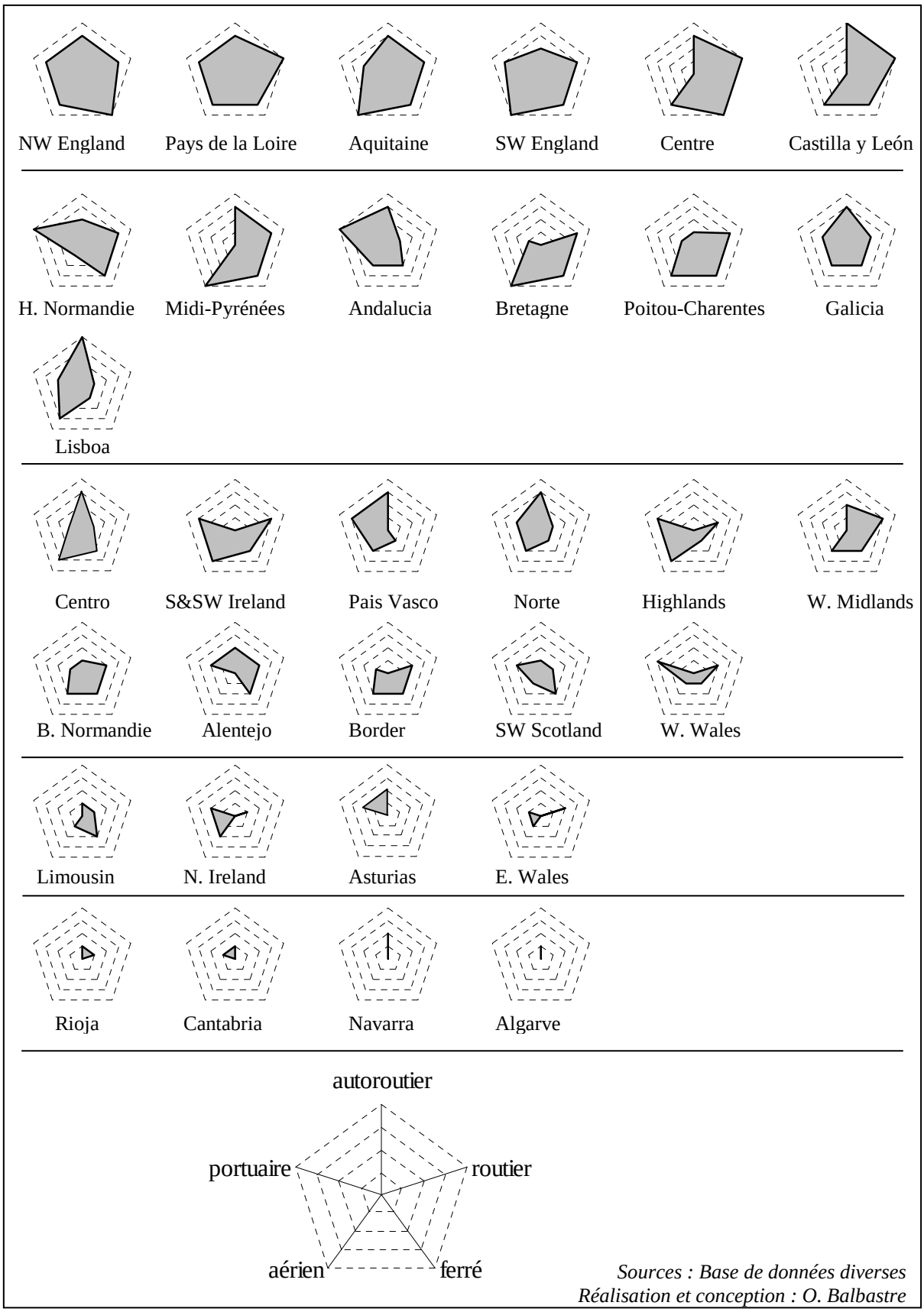


Figure 68 : Typologie des régions atlantiques selon les infrastructures de transports

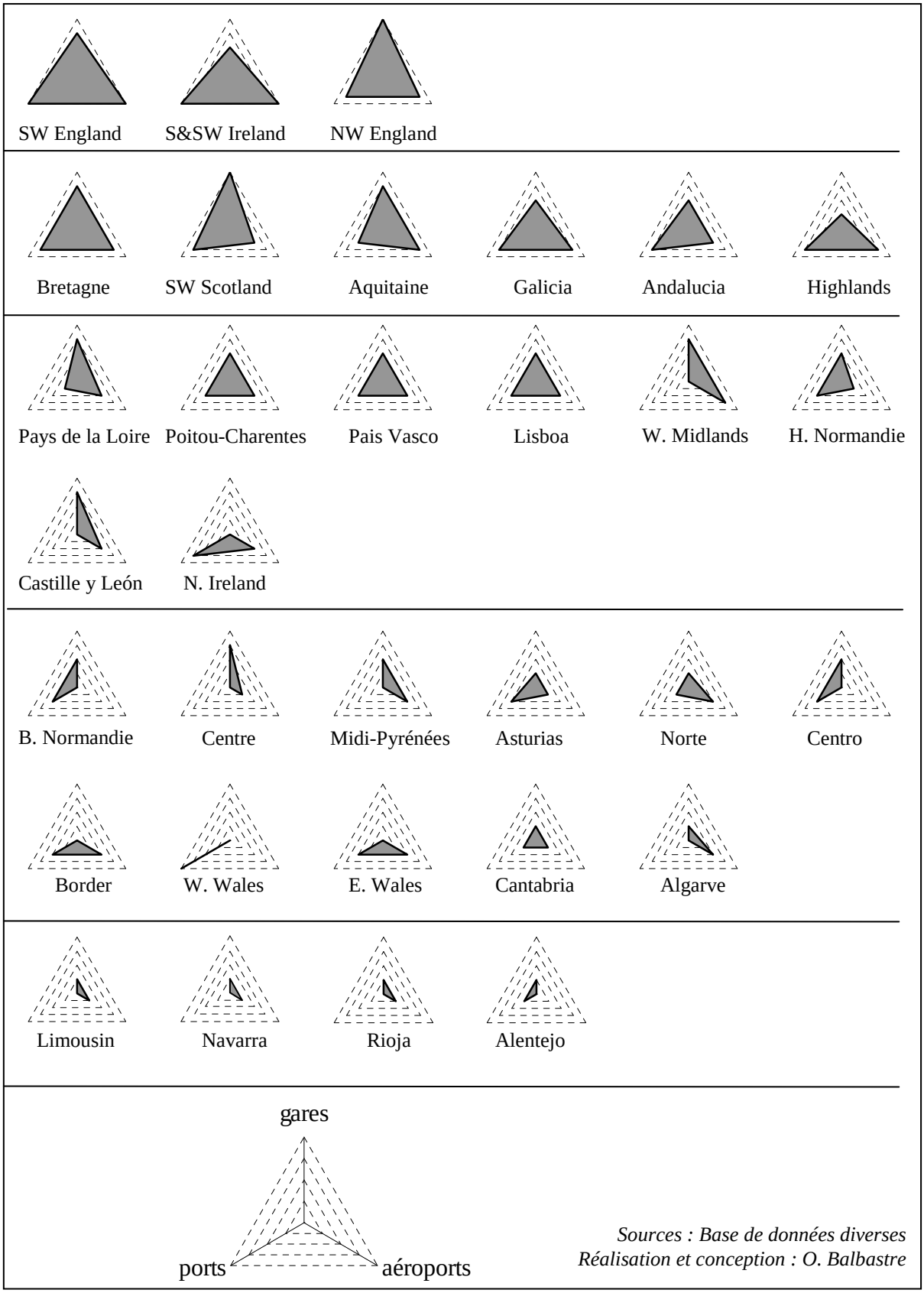


Figure 69 : Typologie des régions atlantiques selon leur connectivité aux réseaux de transports

Classification	Régions
Classe 1	North West England South West England Aquitaine
Classe 2	Pays de la Loire Bretagne South & Eastern Ireland Galicia Castilla y León Andalucia
Classe 3	Haute-Normandie Centre Poitou-Charentes Midi-Pyrénées Lisboa e Vale do Tejo South Western Scotland Highlands & Islands Pais Vasco West Midlands
Classe 4	Centro Norte Basse-Normandie Border, Midland & Western West Wales Northern Ireland Alentejo Asturias East Wales
Classe 5	Limousin Cantabria Algarve Navarra La Rioja

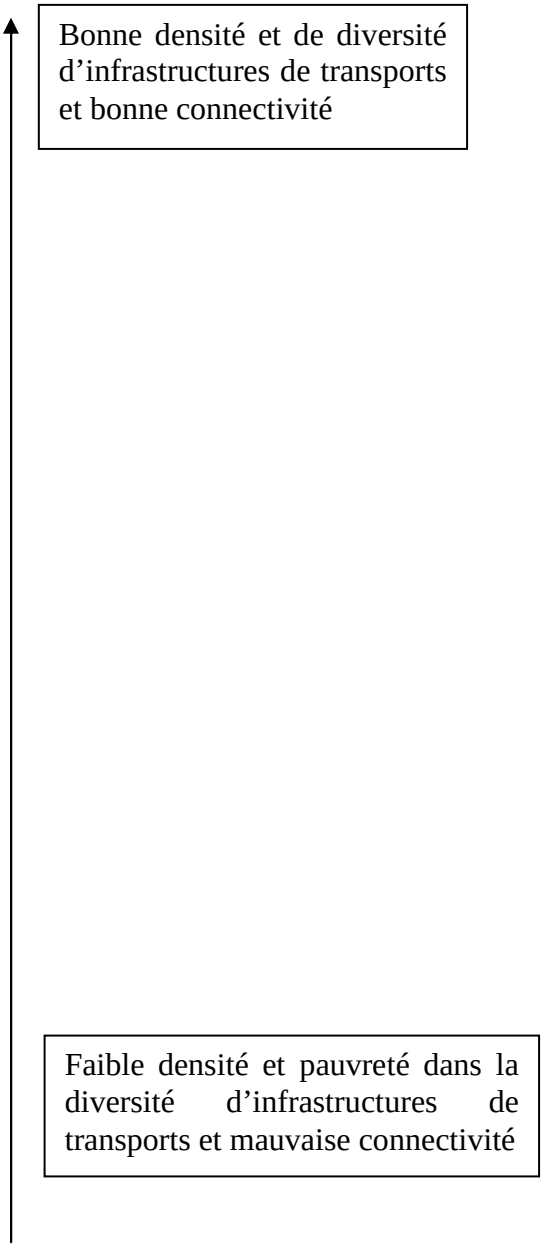


Figure 70 : Classification des régions atlantiques selon leur profil de l'accessibilité

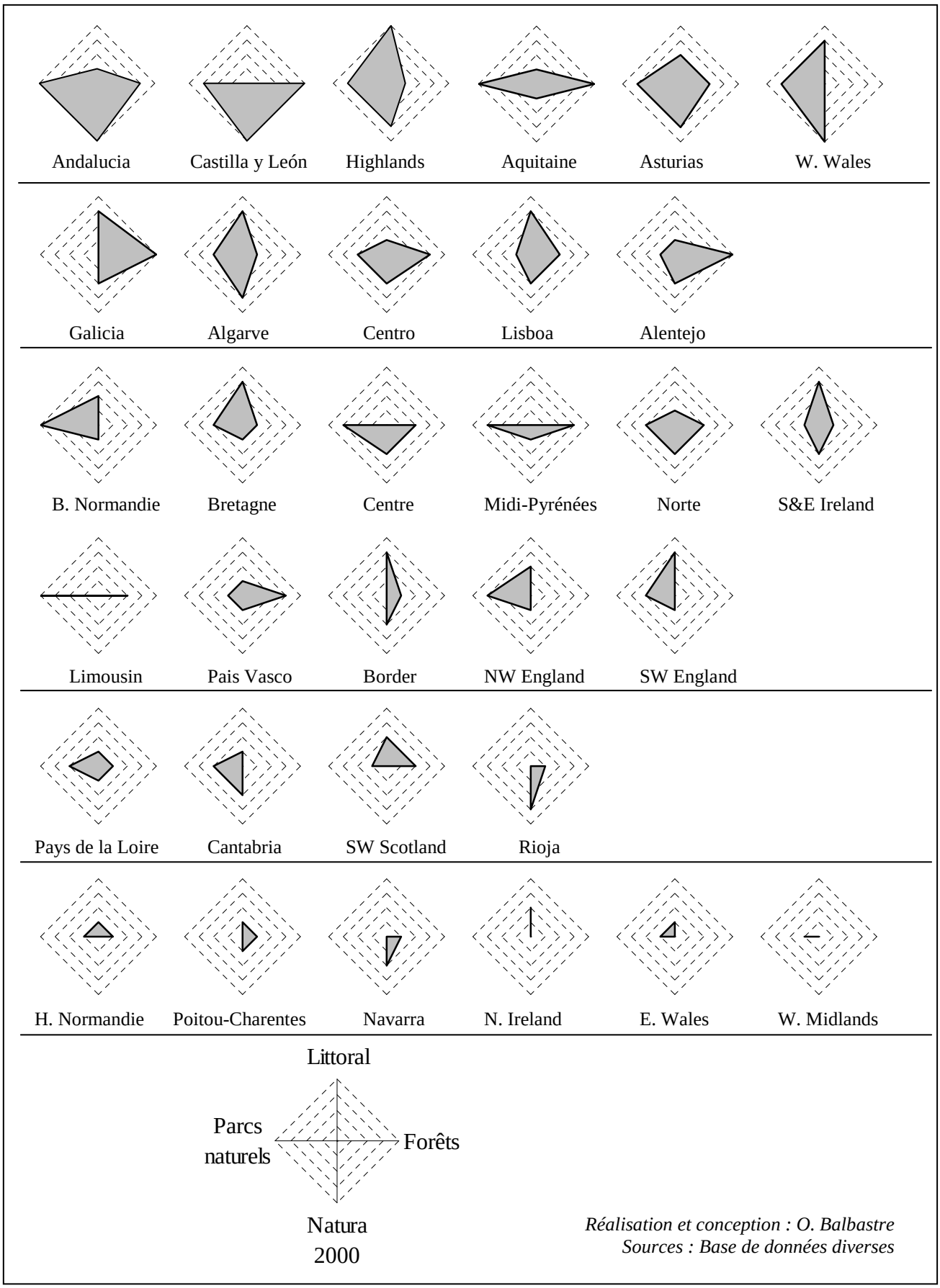


Figure 71 : Typologie des régions atlantiques selon leur profil environnemental

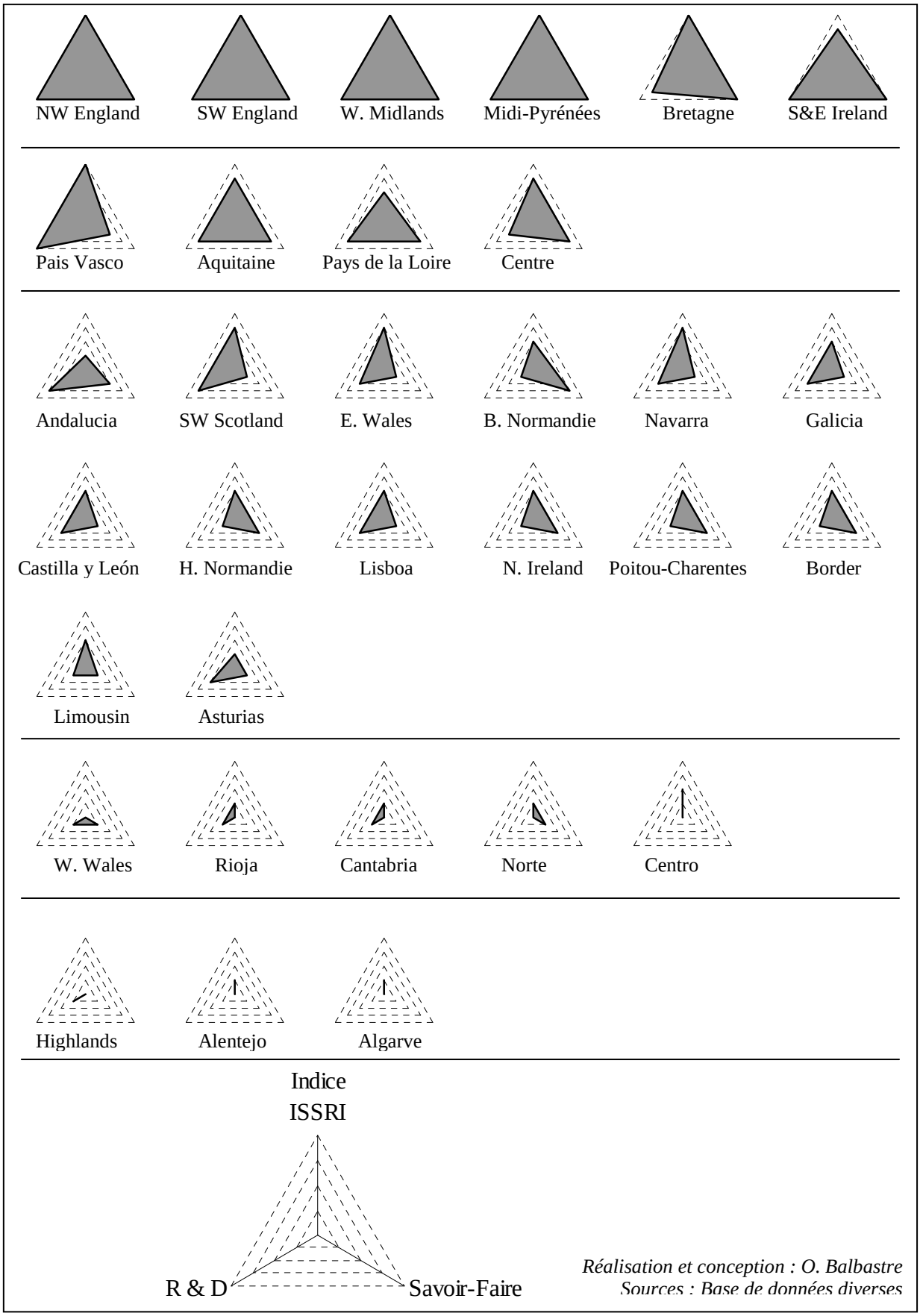


Figure 72 : Typologie des régions atlantiques selon leur profil de compétitivité

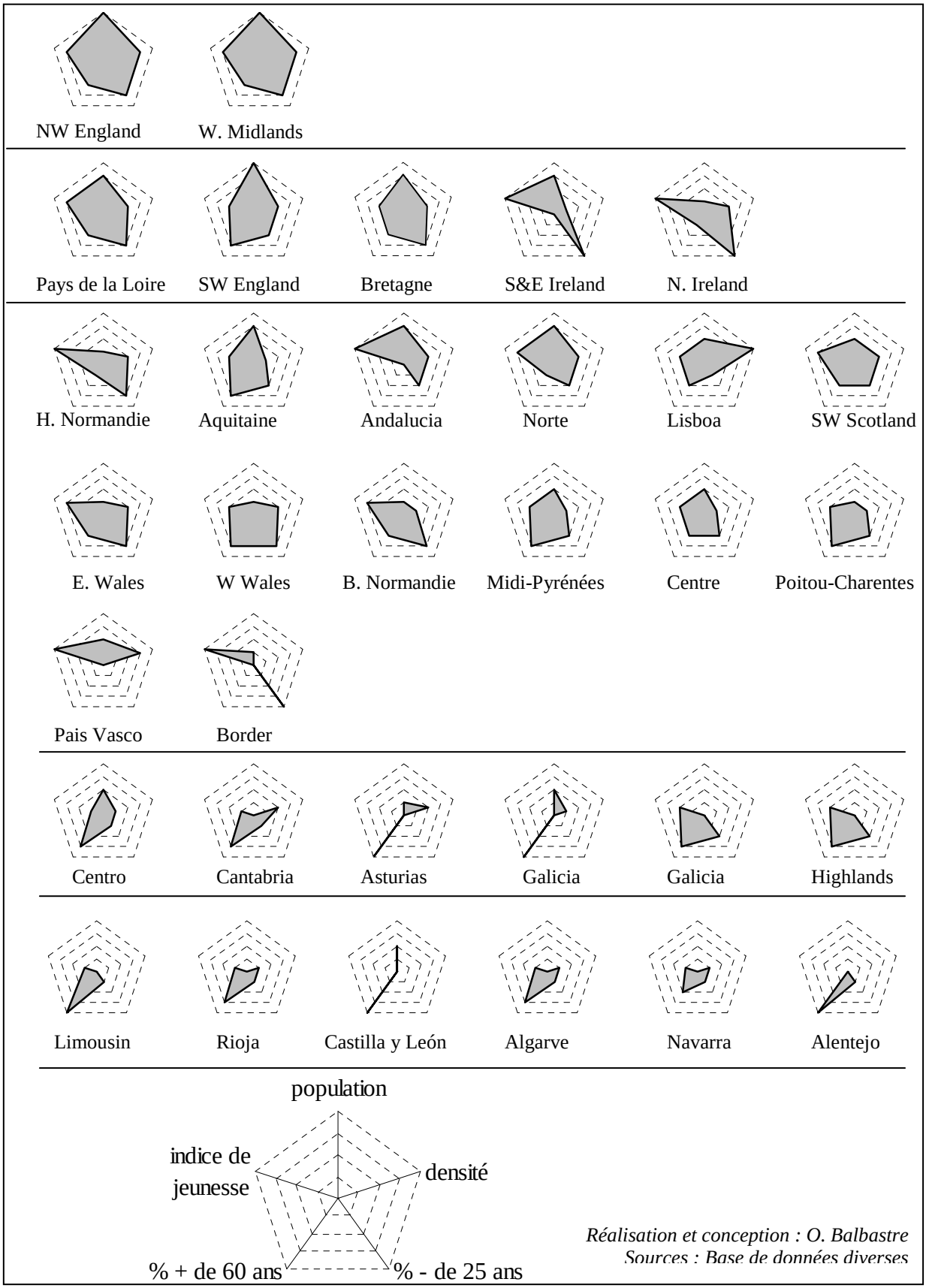


Figure 73 : Typologie des régions atlantiques selon leur structure de population

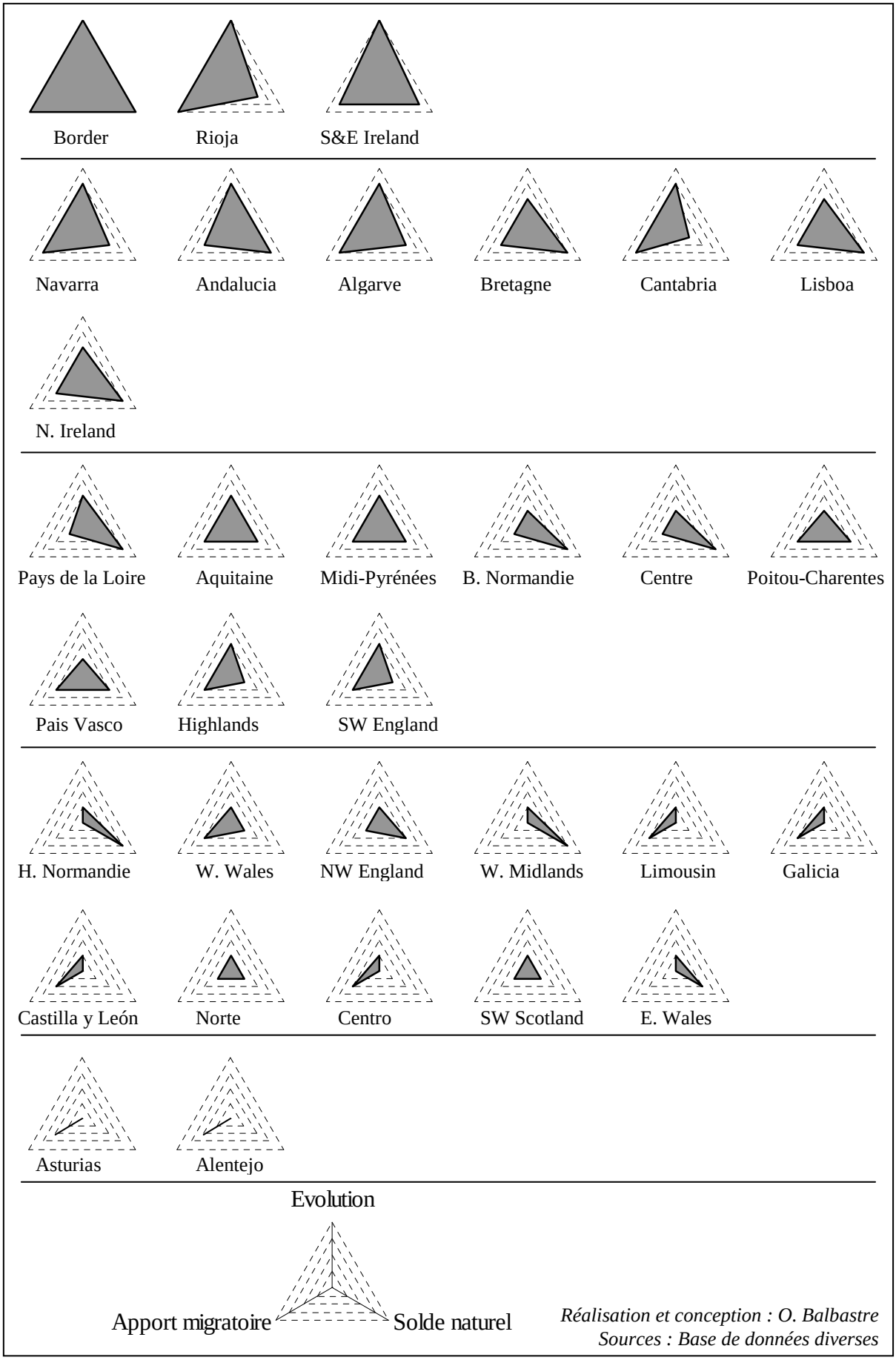


Figure 74 : Typologie des régions atlantiques selon les divers flux de population

Classification	Régions
Classe 1	South & Eastern Ireland Border, Midland & Western
Classe 2	Bretagne Pays de la Loire Andalucia Northern Ireland North West England West Midlands Lisboa e Vale do Tejo South West England Aquitaine
Classe 3	Midi-Pyrénées La Rioja Haute-Normandie Basse-Normandie West Wales Centre Poitou-Charentes Pais Vasco Cantabria Norte Algarve South Western Scotland East Wales
Classe 4	Navarra Highlands & Islands Centro Galicia
Classe 5	Limousin Asturias Castilla y León Alentejo

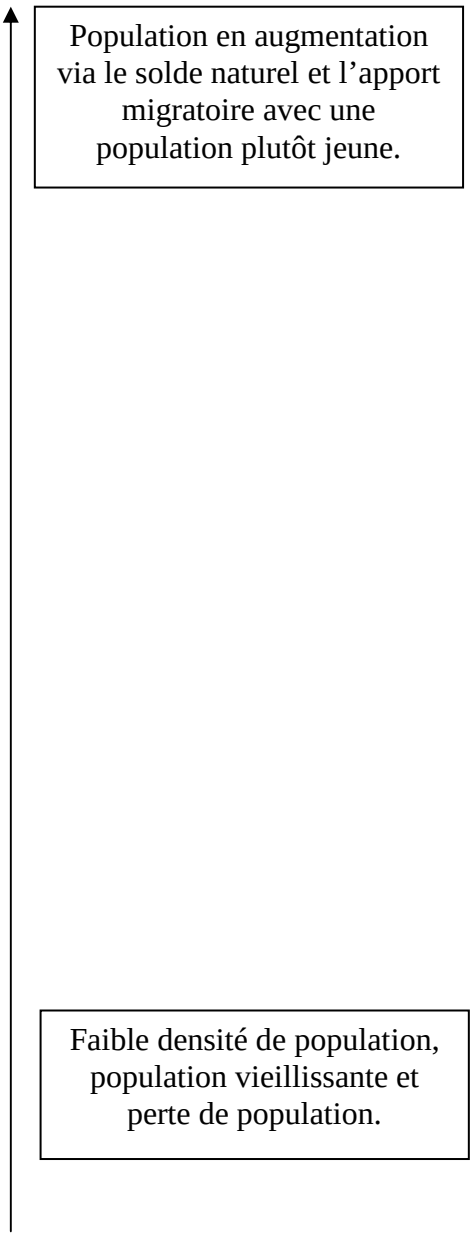


Figure 75 : Classification des régions atlantiques selon leur profil démographique

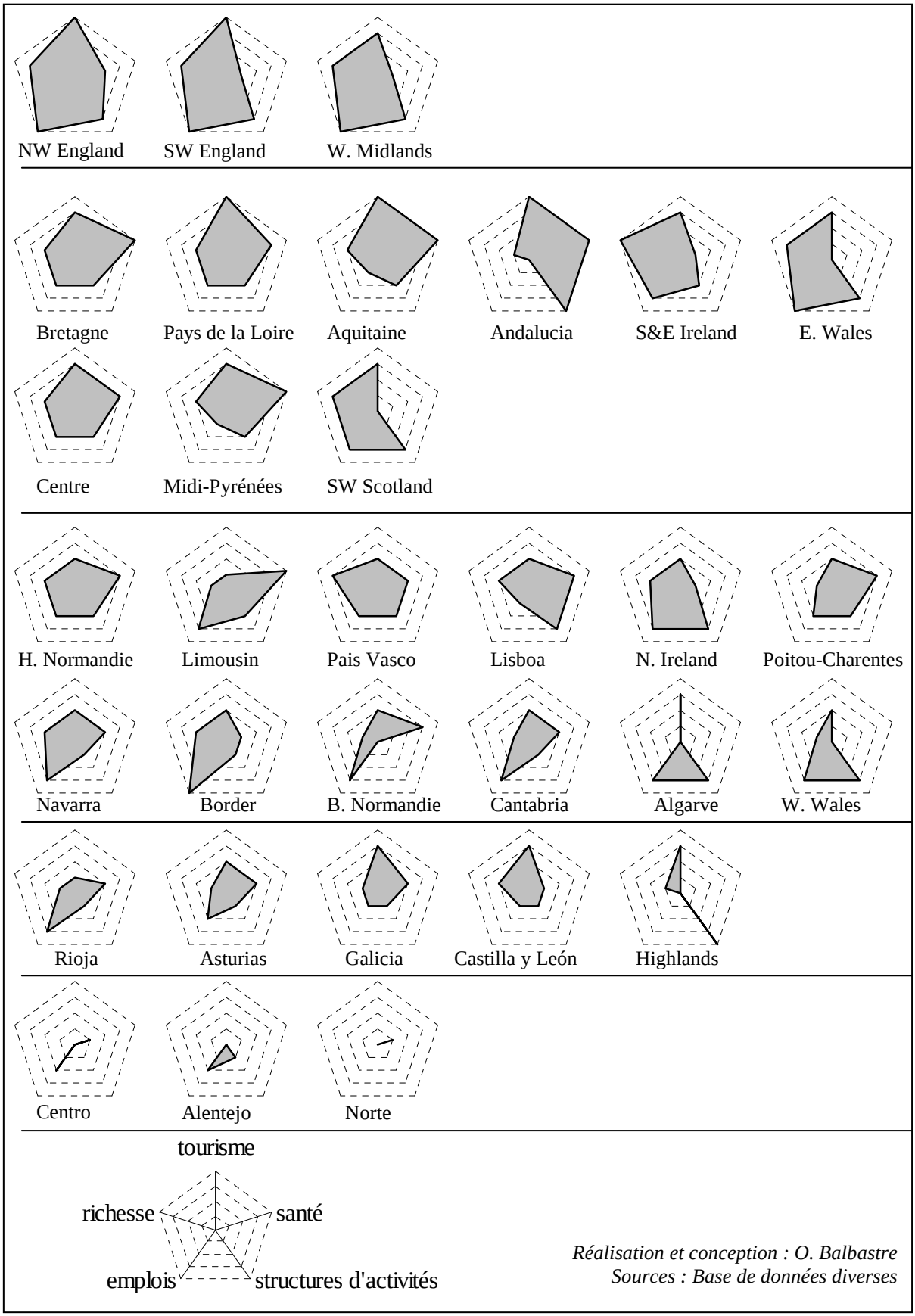


Figure 76 : Typologie des régions atlantiques selon leur profil socio-économique

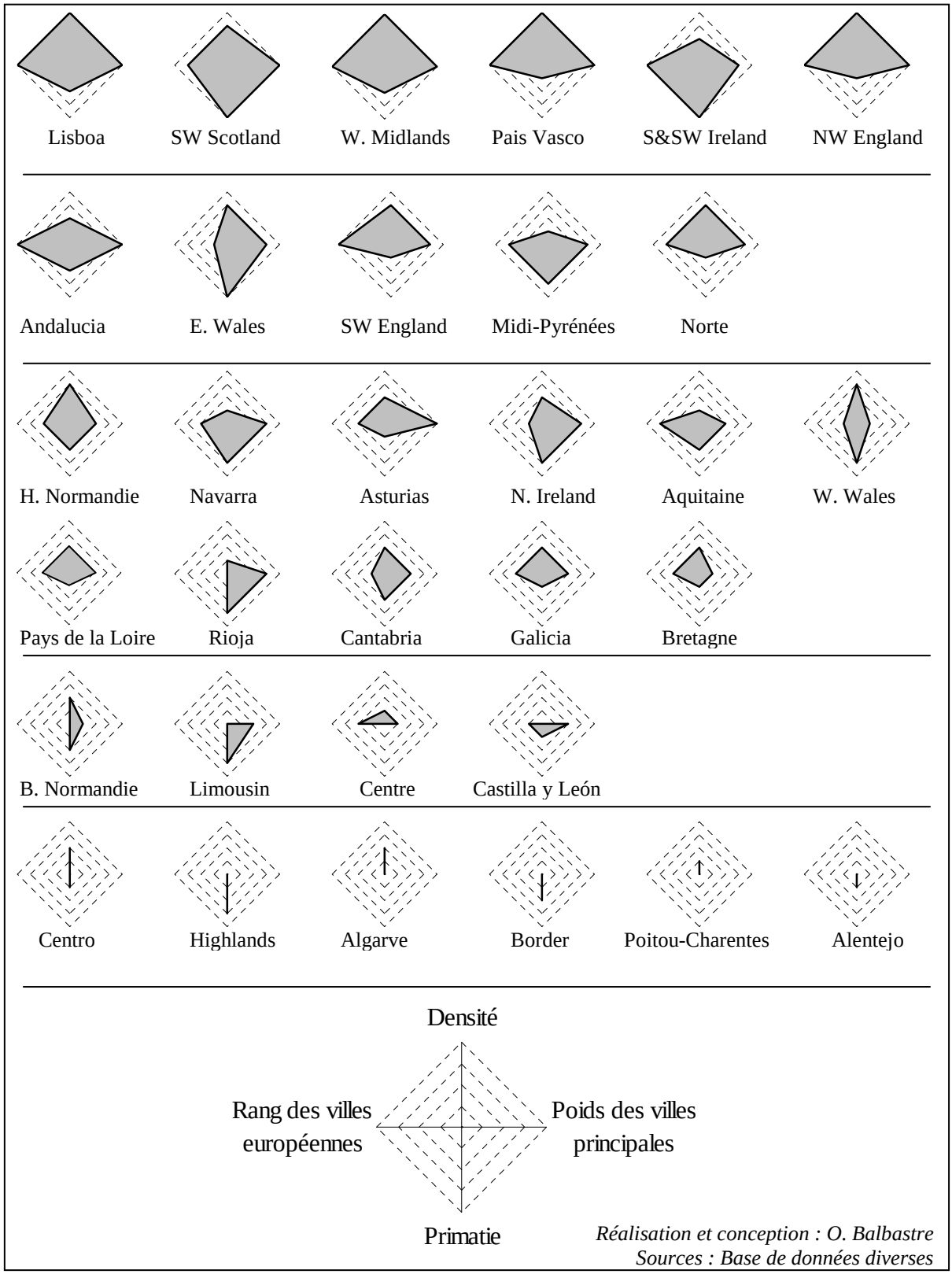


Figure 77 : Typologie des régions atlantiques selon leur profil urbain structurel

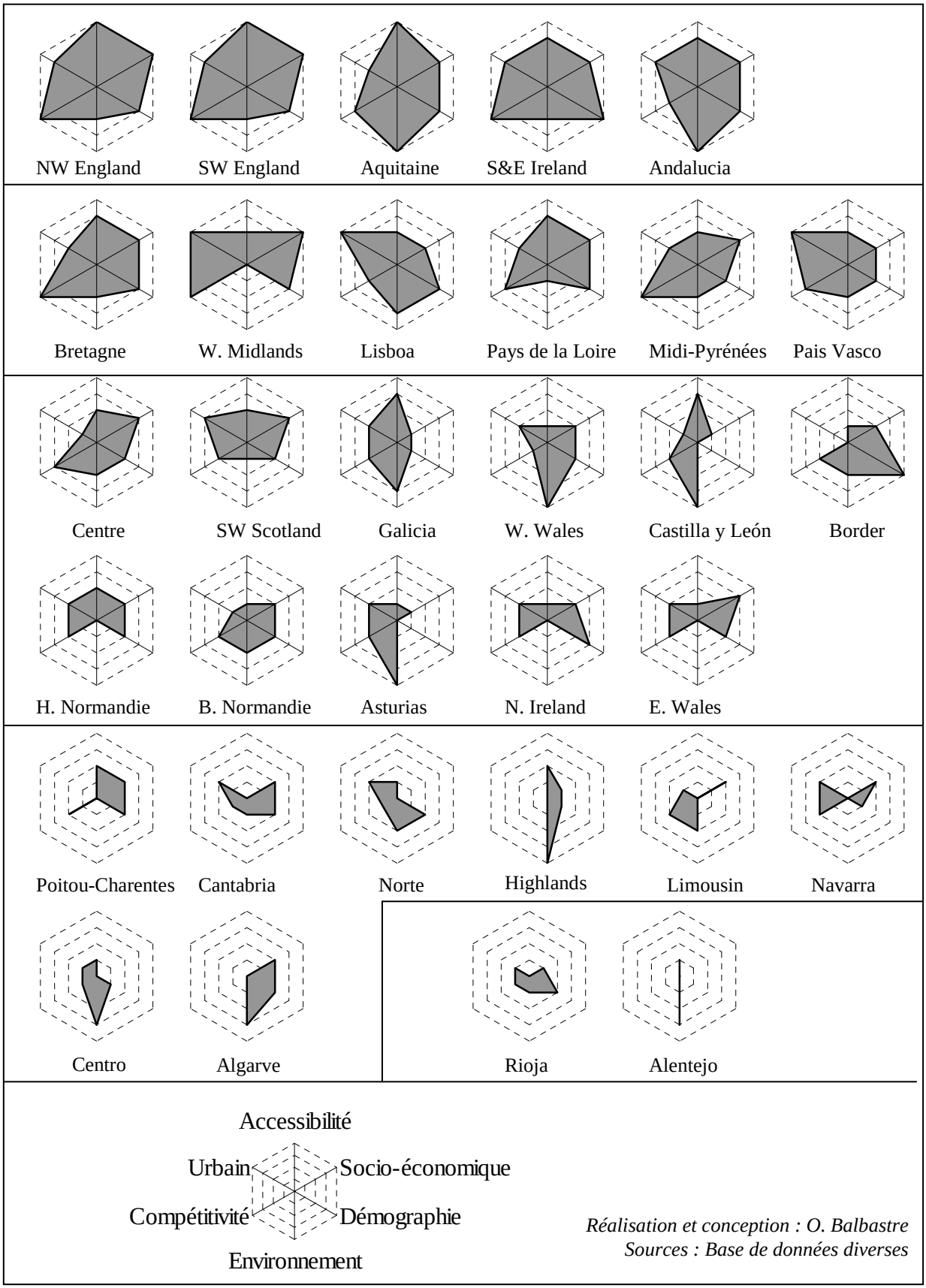


Figure 78 : Typologie des régions atlantiques selon leurs profils divers

	PROFIL					
Régions	***Accessibilité***	***Socio-économique***	***Démographie***	***Environnement***	***Compétitivité***	***Urbain***
North West England	4	4	3	2	4	3
South West England	4	4	3	2	4	3
Aquitaine	4	3	3	4	3	2
Southern & Eastern Ireland	3	3	4	2	4	3
Andalucia	3	3	3	4	2	3
Bretagne	3	3	3	2	4	2
West Midlands	2	4	3	0	4	4
Lisboa e Vale do Tejo	2	2	3	3	2	4
Pays de la Loire	3	3	3	1	3	2
Midi-Pyrénées	2	3	2	2	4	2
Pais Vasco	2	2	2	2	3	4
Centre	2	3	2	2	3	1
South Western Scotland	2	3	2	1	2	3
Galicia	3	1	1	3	2	2
West Wales	1	2	2	4	1	2
Castilla y León	3	1	0	4	2	1
Border, Midland & Western	1	2	4	2	2	0
Haute-Normandie	2	2	2	0	2	2
Basse-Normandie	1	2	2	2	2	1
Asturias	1	1	0	4	2	2
Northern Ireland	1	2	3	0	2	2
East Wales	1	3	2	0	2	2
Poitou-Charentes	2	2	2	0	2	0
Cantabria	0	2	2	1	1	2
Norte	1	0	2	2	1	2
Highlands & Islands	2	1	1	4	0	0
Limousin	0	2	0	2	2	1
Navarra	0	2	1	0	2	2
Centro	1	0	1	3	1	1
Algarve	0	2	2	3	0	0
La Rioja	0	1	2	1	1	1
Alentejo	1	0	0	3	0	0

Tableau 13 : Récapitulatif des classes de régions atlantiques

environnementale avec une faiblesse dans l'étendue des zones Natura 2000 par exemple. La région du South & East Ireland dominée par Dublin se situe dans le même sillon que ses homologues anglaises tant les ressemblances existent (compétitivité, environnement, socio-économique). L'effet de l'insularité n'influe guère sur la connectivité alors que les réseaux ferré et autoroutier signalent les insuffisances éventuelles. La région de l'Aquitaine rattrape certaines lacunes vis-à-vis des régions britanniques citées justement à travers la qualité environnementale proposée, notamment avec l'étendue de la forêt des Landes ou encore des parcs pyrénéens.

Á l'image de la France, la hiérarchisation urbaine n'est pas maximisée puisque si l'agglomération bordelaise pèse sur la population régionale, elle émerge difficilement au niveau européen (39ème position) tout en étouffant les villes secondaires. La région andalouse complète cette première classe dans la lignée de l'Aquitaine. L'aspect environnemental prédomine grâce aux vastes superficies de zones protégées et aux nombreux parcs naturels. La

structuration et la hiérarchisation urbaine s'organisent autour de Sevilla (39ème rang européen) mais la région souffre d'un savoir-faire limité (faible nombre de brevets), d'un faible indice d'innovation, associés à un taux de chômage conséquent et d'un indice européen en PIB/habitant en SPA assez bas (79,8) comme le constat de l'analyse diachronique l'annonçait. La bonne tenue des paramètres de santé et de tourisme ainsi qu'un secteur tertiaire bien développé permet néanmoins d'afficher cette partie de région andalouse parmi les meilleurs éléments de l'espace atlantique. Il faut alors rappeler que le changement de paramétrage limité strictement à l'emploi et au PIB/habitant a déclassé cette région (voir 5.1.2).
La seconde classe se différencie de la première par une moindre performance dans les profils socio-économique, d'accessibilité et démographique. Sans revenir sur le cas des West Midlands, on retrouve les régions françaises de Bretagne, Pays de la Loire et Midi-Pyrénées qui souffrent comparativement au niveau de la hiérarchisation urbaine, contrairement aux régions de Lisboa et du Pais Vasco, aux profils urbains très prononcés, mais qui connaissent respectivement un retard de compétitivité et un fort vieillissement de population.

La troisième classe est plus hétéroclite mais concède des performances moindres dans plusieurs secteurs tels que la compétitivité mais aussi la structuration urbaine. Les régions plus vastes et moins densément peuplées profitent également du facteur environnemental qui compensent certaines carences en matière socio-économique (indice PIB/hab. en SPA de Galicia vaut 81 ; faible tertiarisation (environ 60%) pour la Castilla y León), d'accessibilité (faible densité de réseau de transport pour la région West Wales) ou démographique (perte de population pour les provinces espagnoles d'Asturias, Galicia ou Castilla y Léon). Á l'opposé, la faiblesse du profil environnemental est contrebalancée par un meilleur profil de structuration urbaine (poids de Glasgow et des villes agglomérées pour la région de South Western Scotland), de compétitivité (en terme de brevets déposés ou des dépenses investies dans la recherche et le développement pour le Centre), démographique (taux de natalité très fort permettant un apport naturel dans la population (Northern Ireland) couplée avec un fort apport migratoire (Border, Midlands & Western)) ou socio-économique (forte tertiarisation, faible nombre de chômeurs et indice en SPA/hab. valant 122,9 pour East Wales). D'autres sont en position moyenne au sein de l'espace atlantique dans tous les domaines (Haute et Basse-Normandie).

Les deux dernières classes intègrent les régions les moins bien loties. Certaines sont marquées par une faible population, une faible densité démographique et des villes incapables d'atteindre une lisibilité européenne (Highlands & Islands, Poitou-Charentes, Algarve). On retrouve les régions les moins riches (Indice SPA/hab. de 58,8 pour le Norte et l'Algarve, 64,3 pour le Centro) et/ou les moins accessibles (le Limousin et la Navarra souffrent de leur position géographique non littorale associée à un manque en termes de connectivité ferroviaire et aérienne). La chose prévaut également pour la région de Cantabria, faiblement

pourvue en voies ferrées et en routes principales et qui subit la topographie régionale (Monts Cantabriques). De façon plus globale, ces régions possèdent une position basse au sein de l'espace atlantique au regard de la majorité des profils sauf pour celui de l'environnement. Ainsi la région des Highlands & Islands (9 hab./km²) profite de ces étendues désertes pour disposer plus aisément de grandes superficies de zones protégées avec un découpage littoral ciselé qui génère une longueur de côtes très conséquente. Les régions portugaises du Centro et d'Algarve profitent d'une qualité environnementale liée à la présence du littoral qui reste un attrait touristique indéniable pour l'économie locale. La région de l'Alentejo rassemble ses atouts mais n'a pas développé d'intenses activités touristiques. Les conséquences en matière démographique (émigration) en découlent tout comme l'absence de villes importantes (la population de la ville principale Évora atteint 44806 habitants) qui empêche toute compétitivité à l'échelle européenne évidemment, mais dans notre étude au sein même de l'espace atlantique. Enfin La Rioja, qui peut compter sur l'atout d'un apport migratoire précieux, affiche trop de faiblesses notamment au niveau de l'accessibilité. Cette région qui capte pourtant sur son territoire un axe européen majeur (Madrid-Paris) endure une faible connectivité (éloignement de la capitale régionale de Logroño de cet axe) engendrant l'effet transit qui renvoie à la partie consacrée aux flux de marchandises (chapitre 4.3).

L'analyse synchronique a dégagé des trajectoires. Ces valeurs relatives ont été accompagnées au préalable et complétées par un état des lieux en 1995 et en 2005 afin de restituer le contexte. On visualise donc l'espace moteur en matière socio-économique au sein de l'espace atlantique en percevant leurs évolutions. On en déduit les degrés de périphéricité astreints au volet socio-économique par la mise en place de la politique régionale européenne lors de la réforme des fonds structurels en 1989 de l'espace atlantique. L'analyse synchronique élargit la palette des données en prenant en compte les idées directrices des politiques communautaires telles que le développement durable ou le polycentrisme, qui étend les modalités de définition de la périphéricité. Cette opération débouche sur une typologie des régions atlantiques. Avant de croiser les effets d'entraînement exprimés par les trajectoires socio-économiques avec la qualité des interfaces affirmée par les profils en radars, il faut compléter ces derniers. En effet, il serait osé et approximatif de parler d'interfaces pour les régions atlantiques sans faire ressortir la caractéristique littorale incontournable et constitutive d'une façade maritime, de façon distincte.

5.2.3 : Diversité des profils maritimes régionaux

Le profil maritime des régions déplace la focale sur les activités liées à l'atout maritime. Dans le sillage de l'analyse réalisée de façon plus globale, le profil maritime se construit et se décline sous plusieurs angles, non exhaustifs cependant (figure 79, tableau 14). L'approche environnementale repose sur les données similaires exploitées précédemment, soit

la longueur du littoral et de façon plus spécifique sur la superficie maritime ou littorale des zones protégées par la Directive Habitat du programme Natura 2000. La conjugaison de deux facteurs détermine l'aspect maritime des régions. On remarque immédiatement et par définition que les régions concernées non littorales sont exclues de l'analyse. Par défaut, elles seront notées comme classe la plus basse. Il a fallu également prendre en compte l'occupation urbaine du littoral. En effet, il s'agit de distinguer une organisation urbaine d'arrière-pays, de celle ancrée sur ses côtes. Le facteur le plus lisible est le recensement des villes importantes et de leur répartition géographique régionale. L'option a été prise de considérer le poids des trois premières villes littorales en terme de population par rapport à la population régionale totale.

L'intérêt se porte logiquement par la suite sur les activités liées à la mer. L'étude s'est rapprochée d'une analyse communautaire du secteur de la pêche dont l'indice de dépendance à cette activité a été mis en avant. L'emploi total du secteur de la pêche (pêche, industrie de transformation et aquaculture) et sa part dans l'activité totale régionale a été pris en compte pour souligner le degré d'importance de ce secteur. Il est intéressant de noter que l'Union européenne est divisée en grandes zones auxquelles chaque région est rattachée. Ainsi la zone atlantique (« Atlantic Area ») ne couvre pas entièrement l'Espace atlantique puisque les régions composant la région du SWE sont intégrées à la zone de la mer du Nord (« North Sea Area »). Á l'inverse, certaines entités (Picardie et Nord-Pas-de-Calais) font partie de l'aire atlantique de pêche ce qui soulève à nouveau le questionnement percolant à chaque composante abordée de la délimitation de l'espace atlantique. Dans un second temps, ce secteur d'emploi a été envisagé sous l'angle de la ressource débarquée dans les ports de pêche de chaque région, complété par le nombre de bateaux de pêches immatriculés. Un autre paramètre est conçu autour des ports de commerce à travers essentiellement le tonnage, toutes marchandises confondues. Les ports de pêche et les ports de commerce forment les points d'ancrage d'une façade maritime. Il a fallu ensuite répertorier chaque ligne de passagers en comptabilisant le point de départ et le point d'arrivée. Ainsi associés tous ces facteurs esquissent un profil maritime des régions atlantiques basé sur l'environnement, l'occupation humaine, les activités et les dessertes. Comparés, ces profils établissent un degré de maritimité, dégagée ici de toute représentation, entre les régions atlantiques.

Le premier groupe de régions se détache nettement du reste par de fortes dispositions dans tous les paramètres pris en compte. Les performances sont les meilleures dans le secteur de la pêche tant en terme d'emplois que d'activité mais également en terme d'environnement maritime. Au niveau européen, les régions de Galicia et Bretagne possèdent le degré de dépendance le plus fort vis-à-vis de ce secteur d'activités tant dans sa globalité que spécifiquement dans l'activité de pêche. Avec 45 487 emplois dont 20 725 pêcheurs, la Galicia connaît un taux de dépendance de 4,1%. La région espagnole affiche également les effectifs les plus importants en aval dans l'industrie de transformation et dans l'aquaculture.

La Bretagne arrive au second rang des emplois dans ce secteur dans sa globalité (18 502) pour la zone atlantique pour un taux de dépendance évalué à 1,5%. Une différence se perçoit néanmoins entre les deux régions à propos de la répartition de population sur le littoral. Le poids des trois principales villes littorales de Galicia (Vigo, A Coruña, Pontevedra) s'élève à 23% contrairement à la Bretagne à la répartition plus prononcée, soit 8,5%, que l'on peut considérer comme un type de polycentrisme littoral. Á l'inverse, la Bretagne par sa situation géographique a connu le développement de liaisons maritimes vers l'Angleterre et l'Irlande, grâce à la compagnie Britanny Ferries soutenue par la région. La Galicia ne connaît guère que la liaison Vigo-St Nazaire dévolue au trafic d'automobiles. Mais la région au profil maritime le plus exprimé est Southern & Eastern Ireland. Outre un linéaire côtier conséquent, les liaisons maritimes au départ de Dublin, Cork ou Rosslare à destination du Pays de Galles (Holyhead, Port Talbot, etc.), de l'Angleterre (Liverpool, Heysham, etc.) ou de France (Roscoff, Cherbourg) sont multiples. Ces portes d'entrées portuaires se rendent visibles également à travers le tonnage en marchandises (Dublin par exemple avec 26,923 millions de tonnes de marchandises). La situation insulaire est une explication incontournable. Le secteur de la pêche semble en retrait mais la forte diversité des activités de cette région puissante en dilue la dépendance. Enfin, la région des Highlands & Islands complète cette première classe de régions. Son profil maritime existe par définition avec la présence des îles des Shetlands, Orkney ou les Western Isles avec de nombreuses liaisons maritimes locales ou intrarégionales mais aussi interrégionales, seules comptabilisées dans l'analyse, entre la région de South Western Scotland et les îles voisines (Arran Islands). Les ports de marchandises et de pêche sont multiples et divers (Kirkwall, Stornoway, Stranaer). Ils génèrent un trafic diffus mais réel en marchandises (43,849 millions de tonnes) ainsi qu'une dépendance vis-à-vis du secteur de pêche (1,8%). La faible densité de population n'empêche pas cette région de s'organiser principalement sur son littoral délaissant un arrière-pays vide. Le relatif faible poids des trois premières villes littorales (16,6%) est dans cet exemple issu essentiellement de la multiplicité de petites villes autour de 5000 habitants. Pour conclure, on note que ce sont des régions situées aux confins de leurs pays respectifs (Espagne, France, Royaume-Uni) exceptée la spécificité irlandaise qui malgré tout, en changeant d'échelles, se positionne aux confins de l'Europe. L'hypothèse serait donc d'évoquer la corrélation entre profil maritime prononcé et périphéries géographiques.

La classe 2 regroupe plusieurs régions aux caractéristiques diversifiées. L'Andalucia est freinée par des liaisons maritimes inexistantes. Il faut préciser que seules les liaisons entre régions atlantiques ont été comptabilisées tout en ayant écarté les îles Canarias de l'étude également. Mais cette région dans sa réalité propose des liaisons maritimes avec le continent africain par exemple. Par ailleurs, la région connaît un secteur de pêche fort et une activité de ses ports de commerce importante, notamment le hub d'Algeciras, complété par les ports de Huelva ou de Cadiz. On retrouve un profil semblable pour le Pais Vasco avec un linéaire

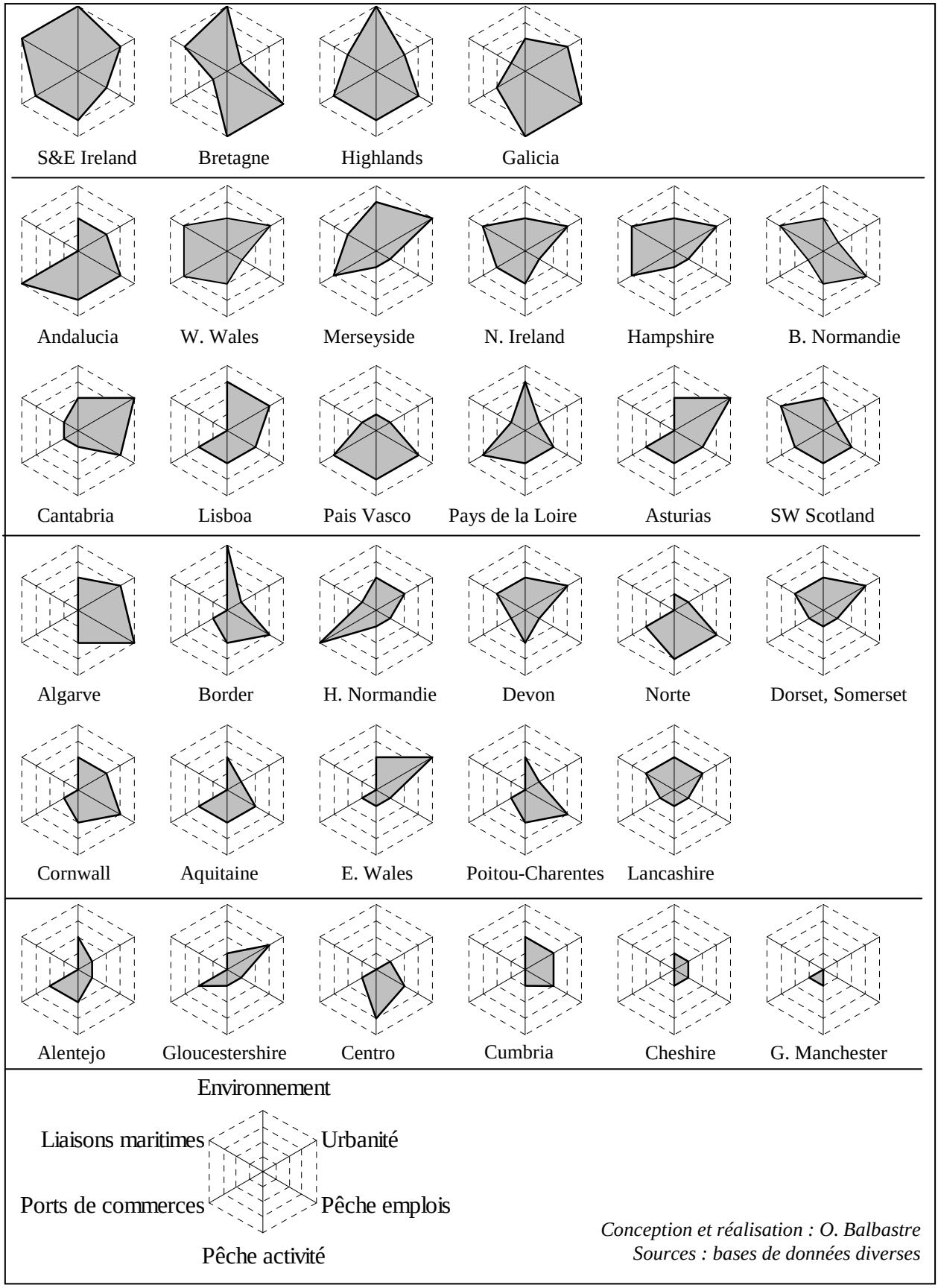


Figure 79 : Profil maritime des régions atlantiques

	PROFIL					
Régions	Environnement	Urbanité	Pêche emplois	Pêche activité	Ports de commerce	Liaisons maritimes
Southern & Eastern Ireland	4	3	2	3	3	4
Bretagne	4	1	4	4	1	3
Highlands & Islands	4	2	3	3	3	2
Galicia	2	3	4	4	2	1
Andalucia	2	2	3	3	4	0
West Wales	2	3	1	2	3	3
Merseyside	3	4	1	1	3	2
Northern Ireland	2	3	1	2	2	3
Hampshire	2	3	1	1	3	3
Basse-Normandie	2	1	3	2	1	3
Cantabria	2	4	3	1	1	1
Lisboa e Vale do Tejo	3	3	2	2	2	0
Pais Vasco	1	1	3	3	3	1
Pays de la Loire	3	1	2	2	3	1
Asturias	2	4	2	2	2	0
South Western Scotland	2	1	2	2	2	3
Algarve	2	3	4	2	0	0
Border, Midland & Western	4	1	3	2	1	0
Haute-Normandie	2	2	1	1	4	1
Devon	2	3	1	2	1	2
Norte	1	1	3	3	2	0
Dorset, Somerset	2	3	1	1	1	2
Cornwall	2	2	3	2	1	0
Aquitaine	2	1	2	2	2	0
East Wales	2	4	1	1	1	0
Poitou-Charentes	2	1	3	2	1	0
Lancashire	2	2	1	1	1	2
Alentejo	2	1	1	2	2	0
Gloucestershire, etc.	1	3	1	1	2	0
Centro	0	1	2	3	1	0
Cumbria	2	2	2	1	0	0
Cheshire	1	1	1	1	0	0
Greater Manchester	0	0	0	1	1	0
Castilla y León	0	0	0	0	0	0
Centre	0	0	0	0	0	0
Navarra	0	0	0	0	0	0
La Rioja	0	0	0	0	0	0
Limousin	0	0	0	0	0	0
Midi-Pyrénées	0	0	0	0	0	0
Herefordshire, etc.	0	0	0	0	0	0
West Midlands	0	0	0	0	0	0
Shropshire, etc.	0	0	0	0	0	0

Tableau 14 : Classification des régions atlantiques

côtier pourtant moins grand et une topographie plus accidentée. D'autres régions se dégagent par une dépendance au secteur de pêche plus faible (West Wales, Merseyside, Northern Ireland, Hampshire). Cependant, ces régions sont ouvertes vers le maritime avec leurs principales villes situées sur le littoral (Swansea, Liverpool, Belfast, Southampton,

Portsmouth). Ces capitales régionales cumulent aussi le statut des ports de commerce de rang européen et de portes d'entrée de liaisons maritimes entre Irlande du Nord et Angleterre ou Pays de Galles ou encore Angleterre et France. Les régions Lisboa, Pays de la Loire, Cantabria et Asturias combinent de faibles liaisons maritimes mais une activité de ports de commerce ou/et de pêche réelle. La Cantabria a un taux de dépendance au secteur global de la pêche de 1,9%, supérieur à celui de la région des Highlands & Islands. Le poids important de la population des trois villes littorales est un indice d'une région tournée vers la mer : Cantabria (41,4%), Asturias (35%), Lisboa (27,5%). Les Pays de la Loire s'opposent à ce schéma puisque la région est construite avec cinq départements dont deux uniquement sont littoraux (Loire-Atlantique, Vendée). Leur capitale administrative, Nantes et La Roche-sur-Yon, se situent même en arrière-pays. Malgré tout, le développement touristique des cités côtières et des îles vendéennes et le passé nantais maritime couplé à la métropole Nantes-St Nazaire sont indéniables. Ce sont les autres départements (Mayenne, Sarthe, Maine-et-Loire) qui atténuent fortement le profil maritime de la région. La région South Western Scotland polarisée autour de l'estuaire de la Clyde fonctionne à l'identique avec un profil littoral plus marqué. Elle rejoint la Basse-Normandie qui ne possède pas de port de niveau européen comme Glasgow peut y prétendre mais profite de sa situation géographique pour développer des liaisons maritimes significatives avec l'Angleterre ou l'Irlande (Caen-Portsmouth, Cherbourg-Rosslare, etc.). Sa dépendance au secteur de pêche s'élève à 1,1% ce qui la situe en haut de classement européen, avec en aval une moindre emprise. Cette seconde classe rassemble donc des régions possédant de grands ports européens (Merseyside, Hampshire, Northern Ireland) mais dont l'activité de pêche est diluée, des régions alliant activités de marchandises et de pêche (Pais Vasco, Lisboa, Pays de la Loire), des régions organisées sur leur littoral (Cantabria, Asturias) à faible liaisons maritimes et leurs opposées (Basse-Normandie, South West Scotland).

La troisième classe incorpore les régions anglaises du Devon, Dorset/Somerset et Lancashire qui se distinguent de leurs compatriotes par l'existence de liaisons maritimes, principalement avec la France et l'Irlande. Le secteur de la pêche y est très peu développé : 1296 pêcheurs recensés pour le Devon, 672 pour le Lancashire et 452 pour Dorset/Somerset. Enfin, les ports de commerce n'atteignent pas de rang de visibilité, ni au niveau européen, ni au niveau atlantique. La seule région possédant un port de commerce important est la Haute-Normandie (Le Havre). Le profil maritime de cette région souffre d'un manque de liens avec l'Angleterre atlantique et d'une grande partie de son territoire éloignée des préoccupations maritimes (département de l'Eure, vallée de la Seine). Le reste des régions se caractérise par des liaisons maritimes inexistantes, malgré la présence de quelques ports de commerce comme Bordeaux ou Porto. Certaines régions ont parfois une activité du secteur de la pêche qui alimente leur profil maritime. Ainsi, le Poitou-Charentes apparaît dépendante de ce secteur à hauteur de 1,3% (notamment par l'emploi issu de l'aquaculture évalué à 7879, soit le deuxième rang atlantique derrière la Galicia, 9000 emplois) et la région irlandaise septentrionale des Border

de 1,1%. Cette région subit une configuration géographique continentale (un seul département sur quatre (Charente-Maritime) est côtier). La région des Cornwall, entité anglaise la plus dépendante du secteur de la pêche, se situe également dans cette catégorie. L'Algarve détient, avec 9754 emplois concernés, le taux de dépendance le plus élevé de la zone atlantique : 5,1%. Malgré un score conséquent, l'inexistence de liaison maritime et de port de commerce renforce un profil maritime dépendant de la pêche. Enfin, la région East Wales se positionne dans cette classe uniquement par sa configuration littorale où se trouvent les principales villes (Cardiff, Newport). Avec sept bateaux de pêche recensés et soixante-six employés dans ce secteur, son profil maritime apparaît bien fade.
La classe 4 réunit des régions qui ne possèdent aucune liaison maritime. La région de Greater Manchester, pourtant non littorale, reste un cas à part et ne doit sa présence qu'à ses quelques activités de pêche et de son port de marchandises (7,222 millions de tonnes). Certaines régions concèdent une faible littoralité. Le Cheshire ou l'Alentejo se sont développés à l'écart de leur zone littorale, tandis que le Centro ajoute à ce trait, une faible surface maritime protégée. Malgré la présence du port de Bristol (11,206 millions de tonnes), la région du Gloucestershire n'est guère tournée vers la pêche ou le développement de liaisons maritimes. Enfin, la région Cumbria ne possède pas de ports de marchandises alors que son secteur de pêche qui emploie 1433 personnes pour un taux de dépendance de 0,6% souffre d'un petit nombre de bateaux et d'un faible tonnage.

Si la première classe regroupe des espaces périphériques actifs dans leur maritimité, la seconde classe est plus disparate dans sa configuration. On retrouve des régions atlantiques polarisées par une métropole européenne, littorale ou non : Liverpool, Glasgow, Belfast, Séville, Southampton, Bilbao, Lisbonne, Nantes. Ces régions ont été par le passé des portes de cette façade maritime atlantique et maintiennent ce lien par quelques activités portuaires, des liaisons qui en découlent, et un processus de patrimonialisation. Les autres régions (Basse-Normandie, Asturias, West Wales, Cantabria) comblent ce déficit en termes de métropole par une vitalité dans le secteur de la pêche et par une répartition littorale de leur population qui leur confère un profil maritime moins concentré, à l'image des régions de la première classe comme la Bretagne ou la Galicia. La troisième classe positionne des régions avec un paramètre unique fort, le port du Havre pour la Haute-Normandie, l'emprise du secteur de la pêche (Poitou-Charentes, Border, Midlands & West, Norte), la desserte maritime (Lancashire, Devon, Dorset/Somerset), l'attractivité due au maintien d'une qualité environnementale (Aquitaine) ou une forte urbanisation littorale (East Wales). La quatrième classe regroupe les régions littorales, portugaises ou anglaises, au profil maritime effacé en partie à cause de liens distendus avec leur littoral (faible secteur de pêche, absence de desserte maritime, de ports de marchandises, développement détourné du littoral). Il faut noter que le déclin du secteur de pêche pourrait à terme ternir la valeur de certains profils régionaux maritimes fortement dépendant (Algarve, Galicia, Bretagne, Highlands & Islands, Cantabria).

Conclusion

La synthèse des résultats indique nettement qu’une seule région est à la fois socio-économiquement forte, globalement complète, avec une trajectoire dynamique et dont le profil maritime est réel : Southern & Eastern Ireland (figure 80). Il existe un écart, et parfois même un gouffre, entre cette région et le reste de l’espace atlantique. Ses atouts sont nombreux : des ports actifs la reliant au continent, une capitale économique de plus haut rang européen à l’image du statut de son aéroport qui la connecte aux principales métropoles européennes et mondiales. Elle n’est pas démographiquement surpeuplée et peut se targuer d’une qualité environnementale, notamment littorale, attractive. Elle s’affiche indéniablement comme un Centre sans renier sa fonction de façade, même si la position insulaire de l’Irlande ne lui offre comme véritable arrière-pays que la région des Border, Midlands & West. Cette dernière connaît une trajectoire similaire mais plus rurale, moins riche, avec un profil maritime faible à cause du manque voire de l'absence de liaisons maritimes. L’Irlande cultive le paradoxe d’une région centre d’impulsion et d’une région, périphérie dépendante. L’Irlande du Nord constitue une périphérie tierce, connectée mais toutefois plus émancipée à cause de la frontière étatique, point géopolitique historiquement chaud. Le développement des axes de communication entre Dublin et Belfast, projets prioritaires communautaires, est l’exemple le plus évocateur des liens renoués.

Les régions suivantes alternent leur position selon la focale des profils dévolus, prouvant une fois de plus une hétérogénéité de l’espace atlantique. En réunissant plusieurs profils dont certains n’avaient rien à voir en commun, ce diagnostic territorial prend le risque d’établir une hiérarchie atlantique basée sur la somme de performances, avec certains critères de référence : accessibilité, polycentrisme, qualité environnementale, etc. L’aspect national ressort souvent lorsque l’on use de ce type de comparaison transnationale et interrégionale. Ainsi, si les régions anglaises sont des pôles évidents autour de leur métropole européenne à l’instar de Dublin, elles connaissent une dynamique stagnante pour la plupart et concentrent sur quelques pôles uniquement leur maritimité (Merseyside, Hampshire, South Western Scotland). Á l’inverse, les régions au profil maritime prononcé affichent des indices de fragilité (Galicia, Highlands). Un processus d’émigration pèse sur la Galicia et les Highlands & Islands. Elles coïncident avec des périphéries géographiques, parfois des marges, au sein de leur pays comme à l’échelle européenne. Cette double propriété conjuguée à une forte ruralité, un vieillissement de la population et une spécialisation d’activités fortement dépendantes (agroalimentaire, sidérurgie) restent handicapant dans le marché concurrentiel. La myriade de petites villes et de petits ports ne tendent pas non plus vers une organisation spatiale et urbaine structurée comme le concept de polycentrisme l’appelle. On retrouve les mêmes

caractéristiques pour d'autres régions le long de la façade atlantique : Asturias, Cantabria, West Wales, Basse-Normandie, etc.

L'absence de métropole de rang européen est un inconvénient certain pour la façade atlantique. Les villes de Nantes et Bordeaux ont eu cette position mais restent peu visibles à l'instar de leurs ports écartés des grandes routes maritimes hormis quelques axes historiques vers les Antilles françaises ou l'Afrique de l'Ouest. Elles souffrent pour les Pays de la Loire de l'attractivité parisienne et de sa continentalité, et pour l'Aquitaine, d'une absence de meilleure structuration urbaine. De plus, les régions voisines d'arrière-pays se tournent vers d'autres espaces : Méditerranée pour Midi-Pyrénées, Massif Central pour le Limousin, région parisienne pour le Centre. En Espagne, le phénomène resurgit pour la Castille-y-Léon et dans une moindre mesure la Navarra. Plus généralement, le retard socio-économique de la

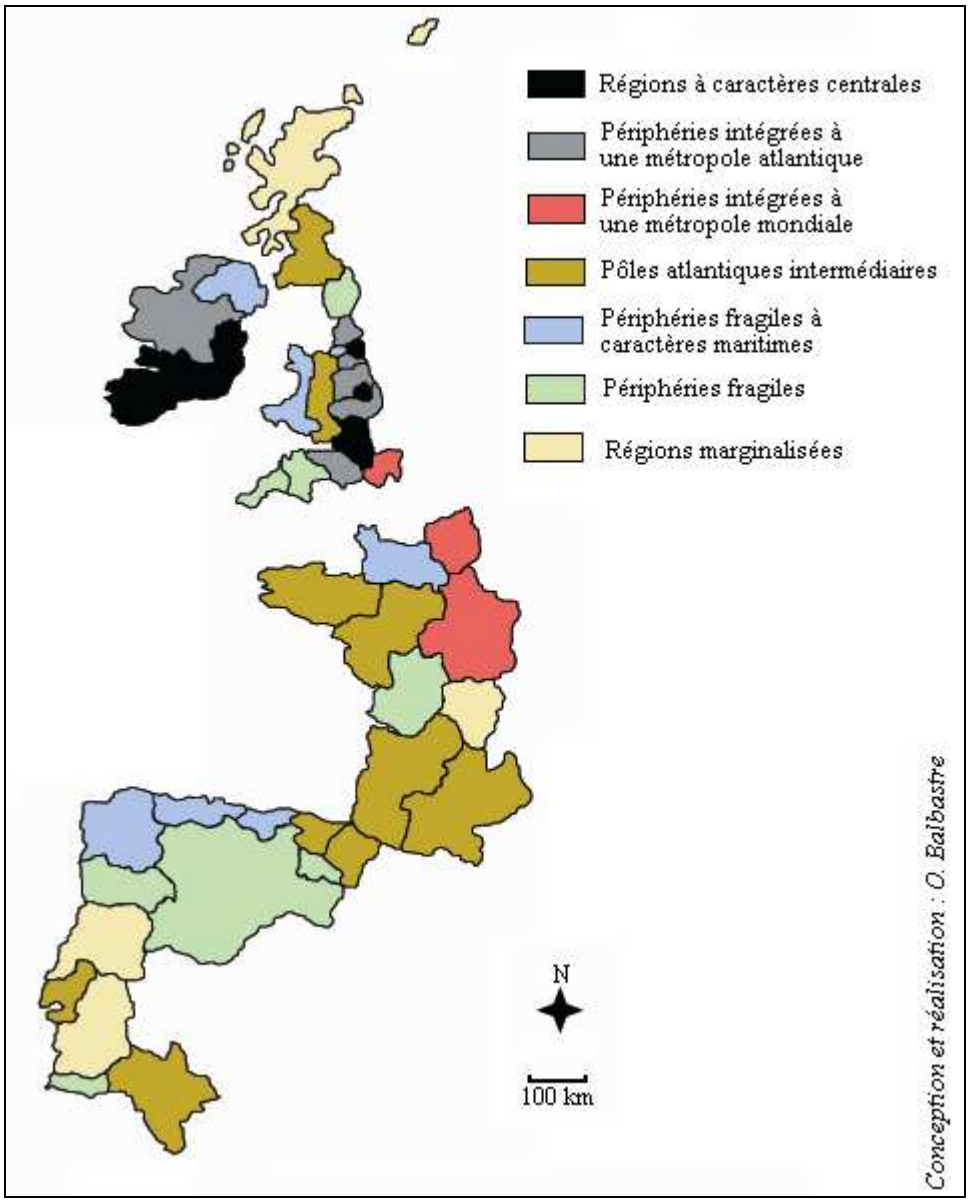


Figure 80 : L'espace atlantique, entre éléments de centralité et degrés de périphéries

Péninsule ibérique a en partie été gommé mais demeure criant pour d'autres, particulièrement sur la façade atlantique (Andalucia, régions portugaises).

Le constat est évident : il existe des régions maritimes fragilisées, des régions non maritimes fortes et inversement. Au sud, les véritables interfaces maritimes se corrélant avec une dynamique socio-économique et un diagnostic global satisfaisant seraient le Pays Vasco et la région de Lisboa. Les provinces de Huelva, Sevilla et Cadiz, pourraient y prétendre sans le poids du niveau socio-économique, qui malgré un dynamisme entraperçu, est largement en dessous de la moyenne communautaire. Au nord, accompagnant la région exemplaire de Dublin, les régions proches de la Rangée Nord et des bassins londonien (Hampshire) et parisien (Haute-Normandie) font partie de cette catégorie de Centre dont l'atout maritime est partie intégrante. Elles sont les pôles d'impulsion de l'activité maritime marchande dans l'espace atlantique tout en étant pleinement intégrées au réseau mondial. Elles bénéficient du poids immense des deux villes mondiales. Dans ce cas précis, les pôles d'impulsion atlantiques désignés ne sont en réalité qu'un prolongement du Pentagone Européen. Ces Centres perçus au sein de l'Espace atlantique (Hampshire, Haute-Normandie voire West Midlands et la région mancunienne) ne sont que des périphéries qui tendent à être pleinement intégrées et absorbées par la Banane Bleue. L'espace atlantique dans son hétérogénéité contient des éléments qui agissent comme des Centres et non comme des périphéries même s'il reste difficile de démontrer leur impact sur l'organisation atlantique.

Pour conclure, la centralité atlantique se réalise systématiquement à travers la notion d'interface : porte d'entrée pour un pays (Dublin pour l'Irlande, Lisboa pour le Portugal), porte de sortie pour des villes mondiales (Hampshire, Haute-Normandie) ou capitales (Andalucia, Pais Vasco). Il existe bien de la centralité disposant de fonction d'interface dans cette périphérie géographique atlantique plus ou moins dépendante, plus ou moins marginalisée qui nécessite l'intégration entre le littoral et l'arrière-pays.

PARTIE 3 : MARITIMITÉ, PROMOTION, IDENTITÉ

La formation ou l'existence d'un territoire ne peuvent être si une base commune aux personnes s'identifiant à ce dernier n'existe pas. Celui-ci se réfère à des valeurs reconnues par la majorité comme celles qui représentent le mieux leur quotidien, leur représentation, leur idéologie, leur histoire, leur aspiration, leur projet. Le fondement initial reste l'acte de dénomination derrière lequel se regroupent les partisans du territoire. Guy Di Méo l'a d'ailleurs exprimé de façon très juste lorsqu'il a « conçu » son outil et concept de formation socio-spatiale. La FSS évalue la territorialité d'un espace par de multiples entrées mais le définit à sa source grâce à un nom. L'atlanticité est le vecteur qui a poussé certains élus et certains acteurs économiques à se réunir pour se démarquer des autres régions européennes. Pourtant, le scepticisme sur la réalité d'une identité atlantique pèse encore. Existe-t-il une réalité dans les représentations territoriales des habitants de cet espace atlantique ou les lobbyistes ne fabriquent-ils pas ce dénominateur commun ? Quelle est donc la part de maritimité spontanée ?

Il n'est pas facile d'appréhender cette dernière question. L'option prise est de cerner cette identité atlantique en se rapprochant de l'espace perçu par les habitants. La démarche se résume alors à cette question : comment percevoir, au sein des régions atlantiques, un sentiment d'appartenance, un trait commun identitaire? Car si le ressenti de cette identité peut être évident sur des territoires de grande échelle, un espace transnational, aux latitudes et habitudes diverses est moins aisé à saisir. Le choix opéré se concentre sur le toponyme « atlantique » omniprésent. Il s'agira de repérer la présence de cette « étiquette » à travers le renvoi qu'en font les moteurs de recherche Internet (ch.6) puis plus spécifiquement dans le réseau de voirie en tant qu'odonyme (ch.7). La visibilité de ce toponyme est une sorte de balise qui permet d'investir l'influence atlantique dans l'espace vécu des populations. Enfin le champ d'observation sera ouvert aux noms d'entreprises qui appellera à dépasser la stricte maritimité spontanée vers une maritimité surimposée par le discours porteur de sens : le marketing territorial (ch.8).

CHAPITRE 6 : LA PLACE DU TOPONYME ATLANTIQUE 227

6.1 : LA DISTRIBUTION GEOGRAPHIQUE VIRTUELLE DU TOPONYME ATLANTIQUE 227
6.1.1 : Méthodologie et premières applications 228
6.1.2 : Une nouvelle forme d'hétérogénéité atlantique 230
6.1.3 : Les premiers résultats au tamis des échelles spatiales 234
6.2 : LA MARITIMITE APPARENTE DES VILLES SUR INTERNET 239
6.2.1 : Une atlanticité des villes peu marquée 239
6.2.2 : Des influences tierces dans des contextes nationaux 244
6.3 : UNE ATLANTICITE QUI SE DESSINE 247

CHAPITRE 7 : L'ODONYME, SYMBOLE IDENTITAIRE 253

7.1 : UNE APPROCHE GLOBALE 253
7.2 : DU TOPONYME A L'ODONYME : L'EXEMPLE DE LA FRANCE 257
7.2.1 : Un pôle centre-ouest prédominant 257
7.2.2 : L'échelon infra-départemental, une autre perception 259
7.2.3 : La place accordée à la rue « atlantique » dans le réseau local 261
7.3 : L'ODONYME « ATLANTIQUE », SYMBOLE DE PROJETS TERRITORIAUX 268
7.3.1 : « Atlantic Drive » en Irlande 268
7.3.2 : « Atlantic Highway » au Royaume-Uni 270
7.3.3 : « Autopista del Atlántico » en Espagne 275
7.3.4 : « AutoEstrada Atlântica » au Portugal 277

CHAPITRE 8 : LA GRIFFE « ATLANTIQUE » AU CŒUR DU MARKETING TERRITORIAL 281

8.1. : DES ENTREPRISES ESTAMPILLEES « ATLANTIQUES » 281
8.2 : LES SECTEURS DE LA BANQUE ET DES ASSURANCES 289
8.3 : DES SECTEURS DES MEDIAS AU TOURISME 295
8.3.1 : Les médias français 295
8.3.2 : Des acteurs du tourisme 300

Chapitre 6 : La place du toponyme atlantique

Le terme « atlantique » est omniprésent dans les institutions (Arc Atlantique, CVAA) et dans les projets de coopération (Espace atlantique, SDEA, RTA, etc.). Or, un territoire est avant tout un nom (l'Europe, la France, la Corse, etc.), quelles que soient sa taille ou sa plus ou moins forte délimitation. Le fondement identitaire repose sur le regard extérieur et le vécu intérieur, entre l'autre et le semblable. Bien qu'une double étude soit nécessaire, le travail se dirigera vers l'identité conçue de l'intérieur par les membres de ce territoire et sa retranscription plus ou moins consciente et médiatisée. Le postulat adopté est de se concentrer sur le toponyme « atlantique » qui canalise la pertinence de l'existence de ce territoire. Il véhicule nombre de représentations mentales. L'objectif est d'observer la place de ce toponyme *stricto sensu* et sa distribution géographique Sa présence œuvre comme une étiquette qui appelle et rappelle la localisation du lieu que l'on côtoie et les valeurs qui en découlent, en quelque sorte de l'explicite et de l'implicite. Pour illustrer cette pensée, il faut se souvenir que lorsque l'on quitte le territoire français, le premier signalement correspond au changement de langue sur les panneaux indiquant la route à suivre et rarement par une variation radicale du paysage, du faciès des gens ou encore des activités. On quitte un territoire pour aller chez l'autre avec tout ce qu'il représente. Le poids des mots est donc important car ce sont des marqueurs territoriaux déterminant par la langue mais aussi par l'emploi de mots identitaires. Ainsi lorsque l'on peut lire sur un panneau ou une devanture le terme « atlantique », on pénètre dans un espace où les habitants concèdent (d'après les « autres ») ou revendiquent (d'après les « siens ») appartenir à un territoire qui se veut « atlantique ». Même si cette construction paraît minime ou bénigne, la référence est là.

6.1 : La distribution géographique virtuelle du toponyme atlantique

Si Internet apparaît clairement comme un outil d'informations pour le chercheur (F. Madoré, 2004), il admet aussi de la désinformation. Cette interface est dorénavant majoritairement usitée par nombre d'acteurs. Qualifié avec justesse de fourre-tout, cet outil peut paraître incompatible avec une démarche scientifique. Pourtant, l'apport des moteurs de recherche ouvre des voies d'accès à l'information ciblée. Au moment où nos travaux cherchent à cerner la maritimité spontanée de l'espace atlantique européen, les moteurs de recherche Internet se révèlent intéressants, une fois la naïveté écartée et le fonctionnement compris. Il est évident que le *web* recèle d'éléments plus ou moins justes et actifs, du site professionnel à la page personnelle, du site officiel aux nombreux sites officieux, du blog communautaire ou blog familial, etc. Mais l'intérêt réside justement dans cette multiplicité d'informations disponibles couplée à la démocratisation de son emploi. Il s'agit de toucher un éventail plus large en termes d'individus que le réseau habituel d'acteurs institutionnels

parfois médiatiquement trop envahissant. Évidemment, cet outil n'a pas la qualité statistique sur laquelle s'appuient les enquêtes de terrain ou les questionnaires d'opinion. Néanmoins, les moteurs de recherche, même s'ils sont très loin de rendre compte de façon exhaustive de cette réalité virtuelle, sont une aide indispensable pour trouver une adresse dans le dédale de la toile. L'idée est alors simple : vers combien de réponses un moteur de recherche nous dirigera-t-il si nous lançons une requête associant une entité quelconque (Bordeaux, Limousin, Hampshire, etc.) et le terme « océan atlantique » ? Existe-t-il des différences notoires entre les résultats selon l'entité choisie ? Peut-on en déduire un degré de maritimité dans l'espace atlantique européen, problématique de départ ? Le lien effectif sur Internet entre un « nom d'entité spatiale » et un « nom dérivé du terme central de maritimité » se traduit par le postulat suivant : plus le nombre de pages référencées réunissant entité et maritimité est important, plus le caractère maritime de cette entité sur Internet est avéré. L'idée est de voir à travers le prisme d'Internet une certaine représentation de la réalité maritime atlantique.

6.1.1 : Méthodologie et premières applications

Dans notre chapitre se pose la question de la définition d'une maritimité spontanée par rapport à celle surimposée par un discours. Nous prenons sciemment le parti dans un premier temps de ne pas différencier les discours, c'est-à-dire de ne pas distinguer la forme (la page contient le nom d'une entité spatiale et le terme « maritime ») du fond (la signification, l'intention, le sens qui font que ces deux termes se retrouvent sur cette page Internet). Seule l'existence de la page importe. Ainsi, nous répondons partiellement à une deuxième objection, celle de l'indifférence de l'identité de l'auteur-rédacteur de la page Internet. Une page personnelle comptabilisée vaudra autant qu'une page officielle d'une administration publique par exemple. Un autre biais est celui de la redondance des pages référencées, c'est-à-dire qu'une adresse est comptabilisée plusieurs fois ou que le lien renvoie à un document apparaissant sur plusieurs sites. Si la première formule est quasiment impossible à éviter mais relativement homogène quel que soit l'objet recherché atténuant le biais, la seconde ne pose pas de problème puisque la présence d'un document sur plusieurs sites participe, malgré la redondance, au poids virtuel entre entité et maritimité. Il paraît donc logique d'en tenir compte. Le discours officiel est donc mêlé au discours ambiant trouvé sur Internet, qui plus est dans sa forme uniquement.

Enfin, et de façon évidente, le réseau Internet n'est pas ici considéré comme la réalité mais comme une vision de cette réalité[60]. Or une vision de la réalité est une représentation avec son lot d'implicites. Cet outil intègre le faisceau des représentations projetées sur un nouveau support. L'outil Internet possède l'avantage de pouvoir accéder à un panel d'acteurs, du public au privé, du professionnel particulier, de l'individu au collectif, du site au trafic

[60] Notre travail s'est concentrée sur les termes donc les mots. Les images référencées de la même manière peuvent être une autre voie d'approche bien qu'apparemment moins aisée donc moins pertinente.

conséquent à celui plus confidentiel, du document administratif à l'avis associatif, du ton vindicatif au contemplatif. Qu'il s'agisse d'un discours politique ou scientifique, d'un récit de voyage ou d'une description même lacunaire, il importe justement de dissimuler à la vue des représentations quelles qu'elles soient de tout comptabiliser et par cet acte lier une entité avec un toponyme et par combinaisons détacher des groupes d'individus.

L'usage des moteurs de recherche Internet demande une connaissance minimale surtout si on les emploie de façon plus large qu'à l'accoutumée, c'est-à-dire la stricte recherche d'une adresse Internet. Il faut alors bien définir les mots recherchés, à placer entre guillemets pour ne pas avoir de déviation surprenante du terme souhaité sur les pages trouvées. Parfois, il est nécessaire de légèrement modifier les noms pour trouver des réponses pertinentes voire de délaisser certains dont l'information acquise devient inexploitable (ex. : les régions « Centre » en France ou « Centro » au Portugal). D'autres fois, il faut trier, retrancher ou exclure des réponses en sachant par exemple qu'en tapant « maritime », le moteur de recherche y agrège aussi bien le pluriel « maritime**s** » que des mots composés tels que « **Charente**-Maritime ». Pour illustrer à nouveau ce propos, on peut ajouter que les villes, comtés ou districts anglais ont souvent leurs pendants américains, les provinces espagnoles leurs sud-américains, ou que lancer la requête « Faro » débouche autant sur la panoplie des phares en langue portugaise que sur la ville de l'Algarve. Associer deux termes multiplie donc les risques d'incohérence et le devoir méthodologique de vigilance est toujours recommandé. Néanmoins, sans prétendre dénombrer l'exact reflet du monde virtuel de la maritimité de l'espace atlantique européen, un certain ordre quantitatif de cette représentation s'érige de façon assez pertinente pour en faire un élément dans l'avancée de nos travaux.

La méthodologie exploite deux éléments : le nom d'entités à échelle variable et le champ lexical restreint, dérivé de la maritimité. Le premier élément décline les échelles spatiales du pays jusqu'aux villes en passant par la délimitation européenne des NUTS de niveau 2 et 3. Après avoir effectué un premier tri dans le champ lexical de maritimité, le second élément se reporte sur le terme « maritime », celui de « maritimité » étant cantonné dans la sphère scientifique pour l'heure donc peu répandu. Puis l'évaluation se porte évidemment sur le terme d'« Océan Atlantique » avant de le confronter aux autres aires maritimes pouvant contrarier son hypothétique hégémonie auprès des entités de l'espace atlantique : « Irish Sea », « Mer d'Iroise », « Mar Cantabrica », etc. Afin de limiter les biais quantitatifs, les moteurs de recherche usités sont au nombre de trois[61] (Google, Yahoo et KartoO) et la moyenne des trois résultats obtenus dresse un pourcentage. Ainsi, pour chaque entité spatiale, un moteur de recherche affiche le nombre total de pages référencées (a). Toujours pour

61 D'autres moteurs retenus (Live Search ou Altavista) se sont révélés peu productifs, le dernier étant même racheté par Google et avance les mêmes résultats. Notons que le moteur de recherche KartoO trouve ses informations dans les autres moteurs de recherche Internet avec la volonté d'éliminer la redondance.

exemple, en l'associant avec le terme « maritime », le nombre de pages alors relevé (b) est rapporté à la totalité (b/a). Les résultats relatifs sont transcrits en pourcentage et affichent un classement entre les unités. Précisons que ce sont les langues nationales qui ont été prises en compte (« océan atlantique », « atlantic ocean », « océano atlántico », « oceano atlântico »), resserrant ainsi la pertinence des résultats. Il a fallu adapter à la langue les mots clés, le terme « maritime » se dédoublant en « marítimo » ou « marítima » en portugais et en espagnol.

6.1.2 : Une nouvelle forme d'hétérogénéité atlantique

Les tableaux suivants classent les résultats obtenus selon la méthode décrite : « nom NUTS 2 » + « océan atlantique » puis « nom NUTS 2 » + « maritime ». Les deux tableaux ne représentent pas exactement les mêmes régions pour des raisons de commodité. Ainsi, la région française « Centre » est absente du premier tableau et se retrouve pour ne pas l'occulter totalement, éclatée en trois anciennes provinces dans le tableau suivant (Orléanais, Berry, Touraine). De même, l'option prise pour l'Irlande se réfère aux quatre provinces historiques de l'île qui ne correspondent pas au découpage NUTS : Munster, Ulster, Leinster, Connacht. Enfin, les régions portugaises « Norte » et « Centro » ont été redéfinies. La première se scinde dans le tableau 15 en « Tras-os-Montes » et « Minho » et, dans le tableau 16, se reformule en « Porto e Norte ». La seconde se renomme « Beiras », ce qui correspond également au nom de cette ancienne province. De même, pour ne pas confondre la région de « Lisboa e Vale do Tejo » avec la ville de Lisboa, le choix de l'« Estremadura », effectif sur certaines cartes du pays, a été entériné. Enfin, les îles Canarias, Açores et Madeira ont été ajoutées à la liste du tableau 1 à des fins de repères.

De manière générale, les régions écossaises, irlandaises et portugaises sont le plus associées à l'Océan Atlantique à l'inverse de l'Espagne. Le score des Canarias (0,96%) démontre un manque criant envers le toponyme « océano atlántico » pour l'Espagne péninsulaire, la région Galicia (0,16%) arrivant en seconde partie de classement. Une césure se perçoit entre les régions espagnoles, les régions non côtières (Limousin, East Wales, West Midlands) et la moyenne dont les régions françaises et britanniques ne s'éloignent guère. La comparaison entre les régions d'un même pays apporte une lecture complémentaire. La province irlandaise du Munster occupe le premier rang de façon dominante (1,30%). Elle représente peu ou prou le quart Sud-Ouest de l'île. Or, la configuration irlandaise est telle que l'Océan Atlantique se situe à l'Ouest de l'île et en partie au nord, l'Océan bordant le sud et surtout l'est irlandais étant considéré comme une mer bordière presque intérieure entre Royaume-Uni et Irlande, la Mer d'Irlande. Il est logique alors de retrouver en seconde position la province du Connacht (Nord-Ouest) puis celle de l'Ulster (Irlande du Nord) et enfin du Leinster (façade Est). Il existe donc des degrés d'appartenance ou de référence à l'Océan Atlantique en Irlande.

Régions	*%*	*Régions*	*%*
Munster	1,30	Pays de la Loire	0,21
Highland & Islands	1,00	Poitou-Charentes	0,19
Canarias	0,93	North West England	0,19
Connacht	0,64	Basse-Normandie	0,18
Estremadura	0,61	Haute-Normandie	0,18
South West England	0,58	Midi-Pyrénées	0,16
Beiras	0,52	Galicia	0,16
Tras-os-Montes	0,46	Pais Vasco	0,15
Ulster	0,44	Limousin	0,13
Alentejo	0,43	Castilla y Leon	0,13
Minho	0,39	Andalucia	0,12
Leinster	0,38	East Wales	0,11
Azores	0,37	West Midlands	0,10
South West Scotland	0,37	La Rioja	0,10
Algarve	0,32	Asturias	0,09
Aquitaine	0,30	Cantabria	0,08
Madeira	0,30	Navarra	0,05
Bretagne	0,27		
West Wales	0,27		

Tableau 15 : Lien NUTS 2 « océan atlantique »

NUTS 2	*%*	*NUTS 2*	*%*
Algarve	1,08	La Rioja	0,35
Porto e Norte	1,04	Leinster	0,34
Highland & Islands	1,03	Orléanais	0,33
Alentejo	0,95	Touraine	0,32
Aquitaine	0,88	Midi-Pyrénées	0,31
Ulster	0,72	West Midlands	0,30
Connacht	0,66	Limousin	0,30
Estremadura	0,64	West Wales	0,29
Bretagne	0,62	Pais Vasco	0,29
Pays de la Loire	0,60	Haute-Normandie	0,26
Cantabria	0,54	Basse-Normandie	0,24
Beiras	0,53	Berry	0,22
South West England	0,51	Andalucia	0,22
Poitou-Charentes	0,48	North West England	0,20
Asturias	0,47	Navarra	0,19
Galicia	0,39	East Wales	0,13
South West Scotland	0,37	Castilla y Leon	0,10
Munster	0,36		

Tableau 16 : Lien NUTS 2 « maritime »

La configuration du Portugal n'est évidemment pas la même puisque ce pays ne connaît qu'une façade maritime. Celle-ci longe du Nord au Sud le pays, marque les régions littorales et les scores sont équivalents à ceux réalisés par les provinces irlandaises. La région d'Estremadura devance celle de Beiras alors que l'Algarve, région à forte connotation maritime, reste la moins associée relativement à « Océan Atlantique ». Mais cette région littorale orientée Ouest-Est contrairement au reste du pays diffère également par un climat méditerranéen intrusif marqué, ce qui pourrait jouer dans la relative faiblesse de l'association repérée sur Internet. En France, les pourcentages sont proches et il est délicat de parler de degré de lien avec l'élément atlantique. On note juste un écart en faveur de l'Aquitaine (0,30%) et de la Bretagne (0,27%) ce qui annonce peut-être un attrait plus fort. Si le Limousin, très en retrait, ou le Midi-Pyrénées sont classés logiquement derrière, les régions normandes dévoilent un certain détachement d'un océan sans doute lointain malgré leur littoralité. Enfin, les Pays de la Loire et le Poitou-Charentes subissent leur configuration géographique continentale (Mayenne, Sarthe, Maine-et-Loire, Charente, Deux-Sèvres, Vienne) ce qui devrait se renforcer avec le découpage de niveau inférieur. Enfin, le Royaume-Uni détache nettement deux régions, les plus extrêmes et les plus proches de cet Océan Atlantique. La région des Highlands & Islands (1,00%) et la région SWE (0,58%) profitent également de leur configuration spatiale liée au trait de côte et aux liens avec les îles pour la première, et au profil plongeant dans la mer de la seconde. Les autres régions britanniques endurent à l'instar de la province irlandaise du Leinster la présence d'une mer intérieure plus qu'un bras d'Océan qu'est la Mer d'Irlande.

Ainsi, hormis le Royaume-Uni, les variations intra-nationales (figure 81) ne sont pas conséquentes mais supposent déjà une plus ou moins forte implication. Il s'agit sans doute du degré de proximité puisqu'un gradient littoral/arrière-pays se perçoit. Il s'agit également de la façon de nommer les mers bordières. On se rend compte que l'Océan Atlantique ne touche finalement qu'une partie réelle du littoral des pays souvent minoritaire. Á l'Océan Atlantique se substitue donc des mers intérieures (Mer Cantabrique (Espagne), Golfe de Gascogne (France, Espagne), Mer d'Iroise (France), Mer Celtique et d'Irlande (Irlande, Royaume-Uni)) ou des mers extérieures (Manche ou English Channel (France, Royaume-Uni), mer du Nord (Royaume-Uni, France) ou Mer Méditerranée (Espagne, Portugal, France)). Autant de termes diluent l'emprise concrète de l'Océan Atlantique dans les espaces vécus et dans les représentations des individus ou d'une société. L'idée d'un espace atlantique peut être freinée par ce morcellement des dénominations affaiblissant la visibilité du dénominateur commun.

L'association avec le terme « maritime » entraîne quelques changements car il évoque plus globalement l'idée de maritimité, de travail (pêches, activités portuaires, etc.) ou de loisirs (musées, plages, sports, etc.). Le Portugal réunit justement ces deux maritimités car sa façade maritime est le lieu du développement socio-économique mais également un élément déterminant de son attractivité touristique. Ainsi, l'Algarve arrive en tête (1,08%) juste devant la région de Porto (1,04%). Les régions portugaises y sont associées puisqu'elles trustent cinq des douze premiers rangs. On distingue ensuite un palier entre Asturias (0,47%) et Galicia (0,39%). Dans la partie haute, on s'aperçoit qu'à l'intérieur d'un pays et au sein même de leur espace atlantique, les positions entre association « Océan Atlantique » et « maritime » ne sont plus aussi homogènes. Quelques permanences se retrouvent (Highlands & Islands, SWE), d'autres s'épaississent (Aquitaine, Ulster, Connacht, Bretagne) et d'autres émergent (Pays de la Loire, Cantabria, Poitou-Charentes, Asturias). Il n'est pas anodin de retrouver dans cette situation des régions dont les représentations dans la société sont teintées de maritimité. Et inversement, les régions peu associées à l'Océan Atlantique ne le sont comparativement pas plus avec le toponyme « maritime » (Castilla y León, East Wales, Navarra, West Midlands, etc.). On en déduit que ces régions n'ont pas vocation à posséder un trait identitaire maritime même si des relations existent avec les façades maritimes. D'autres régions possèdent un littoral mais l'aspect maritime n'est pas mis en avant, tout du moins via les moteurs de recherche Internet. Ces régions n'ont sans doute pas développé de liens spécifiques ou conséquents avec leur littoral ou alors ceux-ci ne sont qu'une partie mineure de l'identité régionale. En tout cas, elles (Andalucia, NWE, régions normandes, Pais Vasco, West Wales) arrivent parfois derrière des régions non littorales (Rioja, Midi-Pyrénées, Orléanais, Touraine) dont le degré de maritimité est logiquement faible, du moins dans l'image que nos représentations ont d'elles notamment à cause de l'éloignement kilométrique. On peut se questionner sur leur véritable maritimité retranscrite par Internet. Les cas intermédiaires de Galicia, SW Scotland et Munster voire Leinster, provinces irlandaises très en retrait par

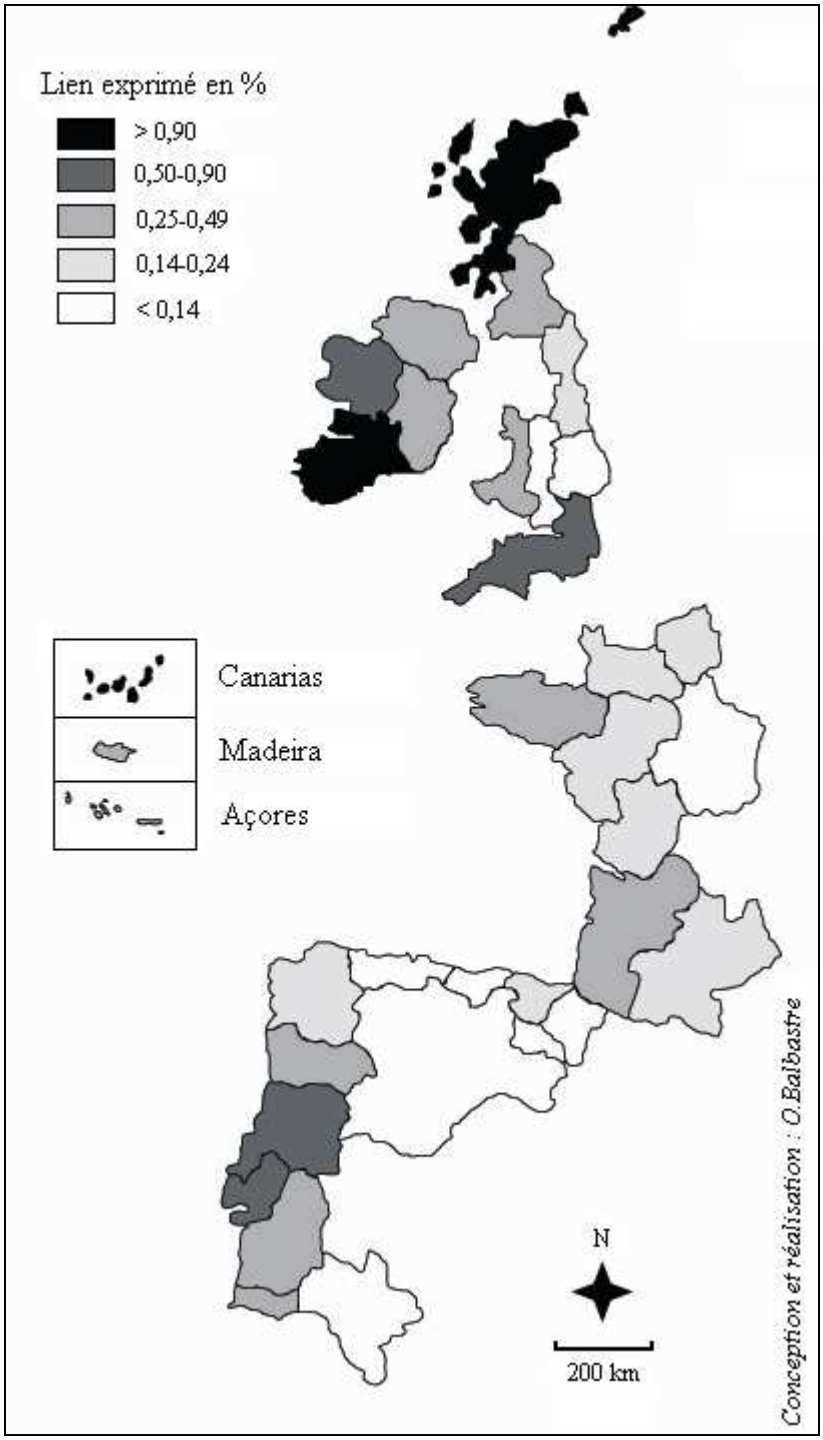


Figure 81 : Lien entre les régions NUTS 2 atlantiques et le terme « Océan Atlantique » sur Internet

rapport au terme précédent, auraient plutôt tendance à intégrer le premier groupe de régions.

Les résultats synthétisés aboutissent aux hypothèses suivantes d'une hétérogénéité avec :

- des régions maritimes se réclamant de l'Océan Atlantique : Porto, Estremadura, Alentejo, Beiras, Ulster, Connacht, Munster, Highland & Islands, South West England, Aquitaine, Bretagne ;

- des régions maritimes dont la revendication locale pourrait supplanter celle de l'Océan Atlantique : Algarve, Pays de la Loire, Poitou-Charentes, Leinster, Cantabria, Asturias, Galicia, South West Scotland, West Wales ;
- des régions littorales à la maritimité neutre : Andalucia, North West England, Pais Vasco, East Wales, Haute-Normandie, Basse-Normandie ;
- des régions non littorales avec un lien maritime plus ou moins distant (sans pour autant être celui avec l'Océan Atlantique) : La Rioja, Centre, Midi-Pyrénées, Limousin ;
- des régions non littorales sans maritimité apparente : Castilla y León, Navarra.

6.1.3 : Les premiers résultats au tamis des échelles spatiales

Pour affiner et valider ces hypothèses, le jeu d'échelle se poursuit et se cale désormais sur le niveau NUTS 3 correspondant pour la France aux départements. La technique étant identique, il est inutile de rentrer dans les détails des cas particuliers à cause de noms ambigus ou multiples pour le modeste moteur de recherche employé. Le tableau 17 classe 170 individus en fonction de leur association avec le terme « Océan Atlantique ». Il faut préciser que certaines entités ont été agrégées lors de l'étape de projection cartographique (Royaume-Uni, Irlande). Les résultats (figure 82) démarquent la Péninsule ibérique occidentale, la façade maritime française du sud-Bretagne à la frontière espagnole et l'Irlande. Ce découpage met en valeur notamment la Galicia et l'Aquitaine qui ne ressortaient pas explicitement au niveau NUTS 2. Si les quatre provinces galiciennes sont présentes, deux départements aquitains (Pyrénées-Atlantiques, Landes) se distancient du reste de la région.

Ces deux entités peuvent être englobés dans une chaîne plus importantes, l'une associant les provinces galiciennes et le Portugal littoral, l'autre du Morbihan à la Gironde. Si la première avait déjà été identifiée lors de la précédente analyse, l'éclairage sur la perception d'un degré littoral/arrière-pays est évident. En France atlantique, si la Bretagne et l'Aquitaine se dissociaient légèrement des autres régions, les départements littoraux des Pays de la Loire et de Poitou-Charentes (Charente-Maritime (2,29), Vendée (1,39), Loire-Atlantique (1,28)), par un effet d'échelle se révèlent ancrés sur l'Océan Atlantique contrairement à une appartenance régionale plus continentale. On retrouve la même tendance pour l'Andalucia. La région espagnole prise dans son ensemble précédemment laisse moins de place à l'Océan Atlantique puisque située à cheval de Gibraltar entre Atlantique et Méditerranée. Á l'inverse Internet exprime un lien plus conséquent pour les provinces engagées dans l'Espace atlantique, dans un sens arrière-pays vers littoral puis Méditerranée vers Atlantique : Sevilla (0,61), Cadiz (1,52) et Huelva (1,94). La cohérence entre NUTS 2 et NUTS 3 persiste également en France et en Espagne pour le reste des entités. On note une différenciation interne pour la Bretagne et le Pais Vasco avec pour la première le département des Côtes d'Armor (0,65) moins relié au terme choisi et pour la seconde une distinction s'effectuant entre les provinces littorales de Vizcaya (1,05) et du Guipúzcoa (0,80) face à celle d'Alava (0,53).

NUTS 3	*%*	*NUTS 3*	*%*	*NUTS 3*	*%*	*NUTS 3*	*%*
Lugo	4,39	Porto	0,80	Creuse	0,49	Devon	0,16
Pontevedra	3,91	Haute-Garonne	0,80	Kilkenny	0,48	Monmouthshire	0,16
Pyrénées-Atlantiques	2,97	Western Isles	0,79	Asturias	0,47	Conwy	0,15
Landes	2,88	Dordogne	0,79	Highland	0,47	Greater Manchester	0,15
Ourense	2,70	Shetland Islands	0,78	Orne	0,46	Merseyside	0,15
Charente-Maritime	2,29	Ariège	0,78	Tyrone	0,45	Loir-et-Cher	0,15
A Coruña	2,26	Vila real	0,77	Wexford	0,45	East Dunbartonshire	0,14
Kerry	2,19	Fermanagh	0,70	Mayenne	0,44	Ceredigion	0,13
Donegal	1,95	Waterford	0,70	Léon	0,43	Isle of Anglesey	0,13
Huelva	1,94	Manche	0,70	Loiret	0,43	Wiltshire	0,13
Galway	1,78	Limerick	0,69	Calvados	0,42	Bridgend	0,12
Beja	1,73	Offaly	0,69	Palencia	0,40	Pembrokeshire	0,12
Braga	1,73	Westmeath	0,69	Vale of Glamorgan	0,40	Rhondda Cynon Taff	0,12
Gironde	1,62	Somerset	0,68	Salamanca	0,38	Cumbria	0,11
Viseu	1,61	Haute-Vienne	0,68	Indre	0,38	East Ayrshire	0,11
Cadiz	1,52	Bristol	0,67	Swansea	0,36	Gloucestershire	0,11
Coimbra	1,45	Cavan	0,67	Valladolid	0,36	Gwynedd	0,11
Morbihan	1,44	Tarn	0,67	Lot	0,35	Lancashire	0,11
Vendée	1,39	Longford	0,66	Rioja	0,35	Shropshire	0,11
Santarem	1,35	Meath	0,66	Kildare	0,34	Herefordshire	0,10
Sligo	1,29	Côtes d'Armor	0,65	Aveyron	0,34	North Lanarkshire	0,10
Loire-Atlantique	1,28	Carlow	0,64	Corrèze	0,33	Powys	0,10
Finistère	1,26	Portalegre	0,63	Eure	0,32	South Lanarkshire	0,10
Aveiro	1,24	Castelo Branco	0,62	Antrim	0,31	Torfaen	0,10
Cork	1,17	Sevilla	0,61	Indre-et-Loire	0,31	Wrexham	0,10
Viana do Castelo	1,15	Deux-Sèvres	0,60	Maine-et-Loire	0,30	West Dunbartonshire	0,09
Clare	1,11	Vienne	0,60	Burgos	0,29	Worcestershire	0,09
Glasgow City	1,08	Lot-et-Garonne	0,59	Roscommon	0,29	Caerphilly	0,08
Cher	1,08	Evora	0,58	North Ayrshire	0,27	Carmarthenshire	0,08
Lisboa	1,06	Seine-Maritime	0,58	Avila	0,25	East Renfrewshire	0,08
Vizcaya	1,05	Tipperary	0,57	Armagh	0,24	Flintshire	0,08
Orkney Islands	1,01	Bragança	0,56	Chester	0,24	Blaenau Gwent	0,07
Leiria	1,01	Dublin	0,55	Inverclyde	0,24	Neath Port Talbot	0,07
Wicklow	0,98	Laois	0,55	Londonderry	0,23	Renfrewshire	0,07
Gers	0,97	Soria	0,55	Newport	0,23	Staffordshire	0,07
Mayo	0,95	Cantabria	0,54	Tarn-et-Garonne	0,23	Denbighshire	0,04
Setubal	0,92	Alava	0,53	Hampshire	0,22	Merthyr Tydfil	0,04
Charente	0,90	Louth	0,53	South Ayrshire	0,22	Warwickshire	0,03
Hautes-Pyrénées	0,88	Argyll and Bute	0,52	Cornwall	0,21		
Ille-et-Vilaine	0,86	Guarda	0,52	Dorset	0,19		
Leitrim	0,84	Zamora	0,51	Dumfries and Galloway	0,19		
Monaghan	0,81	Sarthe	0,50	Navarra	0,19		
Guipúzcoa	0,80	Down	0,49	Eure-et-Loir	0,19		
Faro	0,80	Segovia	0,49	Cardiff	0,18		

Tableau 17 : Part des pages Internet d'une région associées au terme "océan atlantique"

L'Irlande demeure une tête de pont européenne vers l'Atlantique. Trois régions (Kerry, Donegal, Galway) se situent dans les onze premiers rangs. La figure suivante, qui ne représente que les entités irlandaises NUTS 2 pour des questions de commodité cartographique, dilue ces résultats en associant les diverses NUTS 3 constituant les NUTS 2. On relève néanmoins deux types de gradient : visible, occidentale/orientale, masqué,

littoral/arrière pays. Le premier retrouve les conclusions précédentes issues du lien entre « Océan Atlantique » et provinces du Leinster et de l'Ulster, tournées vers la Mer d'Irlande. Ainsi, les dernières entités irlandaises du tableau précédent composent ces provinces : pour

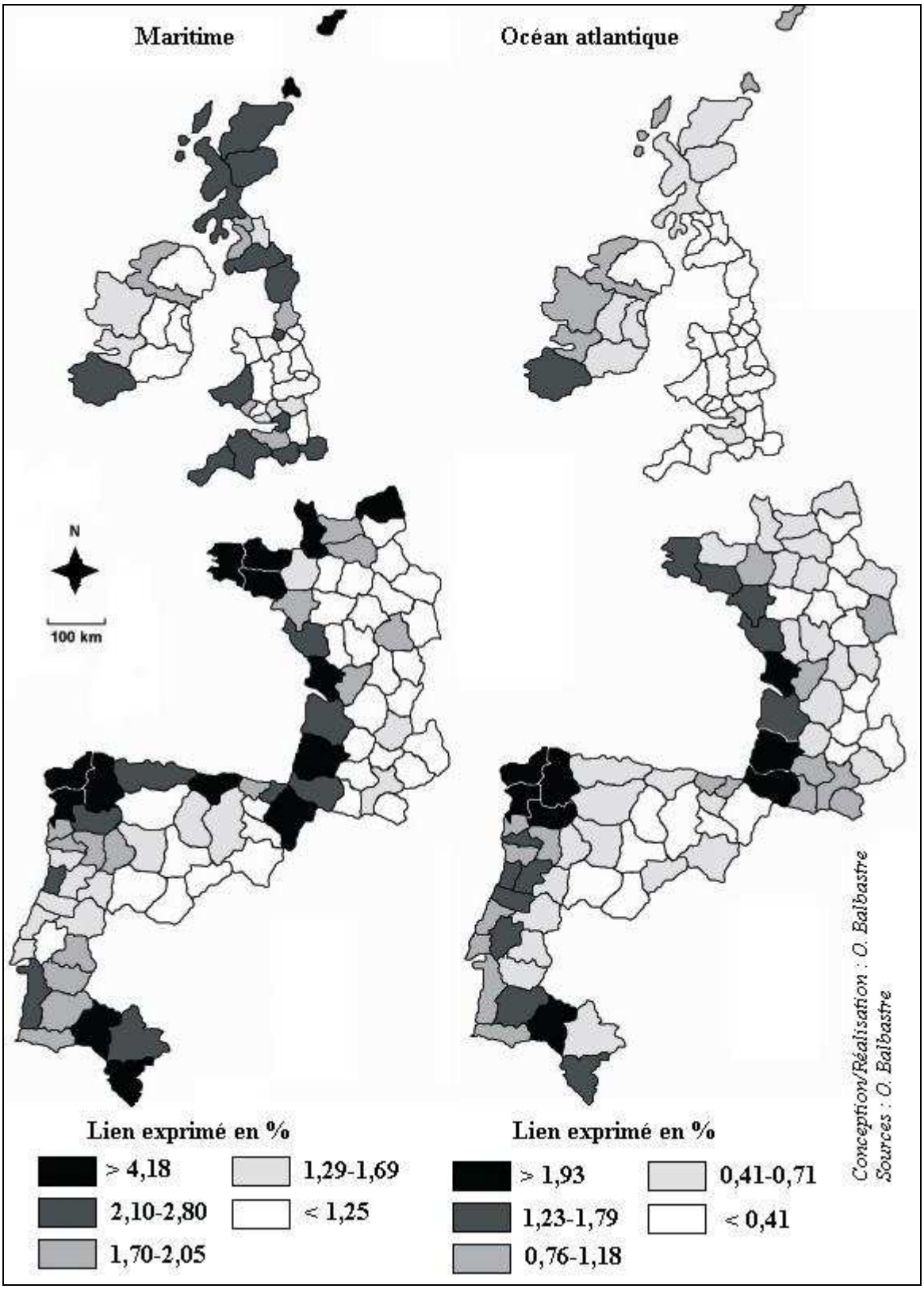


Figure 82 : Liens sur Internet entre territoires et toponymes

l'Ulster avec Londonderry (0,23) ou Armagh (0,24), pour le Leinster avec Kildare (0,34) ou Wexford (0,45). Le second illustre également le fait que, même sur un espace insulaire, l'arrière-pays et le littoral n'ont pas les mêmes références. Ainsi, l'entité Roscommon, partie intégrante de la région du Connacht, ne récolte qu'un résultat minimal (0,29) contrastant avec les scores dans cette même province de Galway (1,78) et de Sligo (1,29) et à un degré moindre de Mayo (0,95) et du Leitrim (0,84). Enfin le cas britannique est édifiant dans le sens où la déshérence de l'association avec le terme « Océan Atlantique » est criante. Tout juste peut-on signaler les scores des îles écossaises (Orkney (1,01), Western Isles (0,79), Shetlands (0,78)) qui relativisent le résultat obtenu par la région des Highlands & Islands. Les estuaires de la Clyde (Glasgow City) et de la Severn (Somerset, Bristol) échappent à cette pénurie. Les absences des régions de Cornwall ou du Devon apparaissent surprenantes lorsque l'on connaît le score précédent de la région du SWE. Les entités britanniques se cantonnent aux dernières positions au sein de l'espace atlantique mais la distinction du lien avec le terme « maritime » peut comme on l'a vu précédemment subsister.

La première réflexion repose sur le fait que le terme « maritime » est beaucoup plus associé aux régions NUTS 3 que le terme « Océan Atlantique » (tableau 18). La seconde porte sur deux entités françaises qui récoltent un score de 100% du fait que ces deux départements (Charente-Maritime et Seine-Maritime) comportent le terme même recherché, ce qui n'a pas toujours été le cas. Pour la classification, il a été préféré leur attribuer ce score plutôt que de les retirer de l'étude. De plus, le nom même d'une entité a un sens, une intentionnalité qu'il serait malencontreux de délaisser. On retrouve par la suite l'analogie entre entité littorale et arrière-pays. Toutefois, par rapport au terme « Océan Atlantique », l'association forte se situe de façon continue sur les littoraux français et espagnoles, gommant ainsi la différenciation apparue pour les départements de Seine-Maritime (100%), Manche (6,76), Côtes d'Armor (4,44), la province autonome de Cantabria (5,70) ou la principauté des Asturias (2,88). La conséquence est la césure plus importante qui s'opère entre littoral et arrière-pays (Castilla y León, Centre, Limousin, etc.). Le Portugal demeure homogène et plus en retrait même si certains districts (Beja, Aveiro, Setubal) réalisent un bon score. L'Irlande perd à l'inverse son homogénéité en faveur d'une coupure longitudinale. La région South West composée des *counties* de Cork (2,89) et de Kerry (1,64) devance leurs homologues des Mid West, West et Border. Á l'intérieur de ces entités, les *counties* Donegal (3,30), Mayo (2,02) ou Limerick (1,98), les plus peuplés de l'Ouest irlandais, se mettent en valeur, rappelant qu'il faut distancier les *counties* littoraux des autres. Il est intéressant de voir la faible association relative pour l'Irlande autour de la Mer d'Irlande qui s'ajoute à la faiblesse équivalente côté britannique, notamment le nord du Pays de Galles (hormis l'île d'Anglesey). Le changement notable entre les deux termes vaut surtout pour le Royaume-Uni. Les comtés de la région de SWE (Cornwall, Devon, Dorset) forment avec l'Hampshire et la zone de l'estuaire de la Severn (Bristol, Gloucestershire, Newport, Monmoutshire, Cardiff, Vale of Glamorgan), un

bloc associé au terme « maritime » bien plus qu'à celui d' « Océan Atlantique ». La recherche de termes concomitants (Irish Sea et English Channel notamment) pourrait apporter un éclaircissement. Si la région des West Midlands est occultée, la région du NWE émerge en partie avec les régions Cumbria (2,26) et Merseyside (2,11). Le degré d'association se poursuit jusqu'aux confins écossais en passant par les Dumfries & Galloway, Inverclydeshire,

NUTS 3	*%*	*NUTS 3*	*%*	*NUTS 3*	*%*	*NUTS 3*	*%*
Seine-Maritime	-	Loire-Atlantique	2,03	Torfaen	1,46	Armagh	1,02
Charente-Maritime	-	Mayo	2,02	Ille-et-Vilaine	1,44	Merthyr Tydfil	1,01
Finistère	8,20	Blaenau Gwent	2,00	Bridgend	1,44	Caerphilly	1,00
Landes	7,84	Vizcaya	1,99	Cardiff	1,44	Greater Manchester	1,00
Manche	6,76	Limerick	1,98	North Lanarkshire	1,43	Offaly	0,99
Pontevedra	5,98	Vila Real	1,96	Rhondda Cynon Taff	1,42	Deux-Sèvres	0,97
Cantabria	5,70	Faro	1,94	Cavan	1,37	Tarn	0,96
Orkney Islands	5,63	Bragança	1,93	Wicklow	1,35	Westmeath	0,96
Morbihan	5,62	Somerset	1,90	Porto	1,34	Vienne	0,95
Shetland Islands	5,60	Wexford	1,88	Monaghan	1,34	Dublin	0,95
A Coruña	5,58	Isle of Anglesey	1,86	Viseu	1,33	Warwickshire	0,95
Cadiz	5,39	Calvados	1,85	Herefordshire	1,33	Aveyron	0,94
Côtes d'Armor	4,44	Clare	1,82	Renfrewshire	1,29	Londonderry	0,93
Navarra	4,28	Lancashire	1,81	Haute-Garonne	1,28	Mayenne	0,92
Huelva	4,23	Evora	1,80	Down	1,26	Soria	0,90
Lugo	4,18	Viana do Castelo	1,79	Denbighshire	1,23	Corrèze	0,89
Western Isles	3,79	Indre	1,78	South Ayrshire	1,22	Hautes-Pyrénées	0,88
Dorset	3,53	Fermanagh	1,78	Powys	1,22	Longford	0,88
Devon	3,40	Portalegre	1,76	East Renfrewshire	1,21	Haute-Vienne	0,87
Donegal	3,30	Braga	1,76	Léon	1,19	Creuse	0,87
Inverclyde	3,19	Orne	1,75	Neath Port Talbot	1,19	Wiltshire	0,87
Gironde	2,95	Galway	1,73	Flintshire	1,19	Salamanca	0,86
Highland	2,91	Glasgow City	1,73	Dordogne	1,18	Shropshire	0,85
Cork	2,89	Charente	1,72	Alava	1,17	Sarthe	0,82
Asturias	2,88	Carmarthenshire	1,68	Meath	1,17	Ariège	0,79
Bristol	2,84	Kerry	1,64	Cheshire	1,17	Laois	0,78
Beja	2,79	Guarda	1,61	Lot-et-Garonne	1,16	Roscommon	0,78
Ourense	2,64	Sligo	1,59	Waterford	1,16	Leitrim	0,77
Swansea	2,61	Vale of Glamorgan	1,59	Santarem	1,14	Conwy	0,77
North Ayrshire	2,60	Monmouthshire	1,59	Loiret	1,14	Gwynedd	0,77
Pembrokeshire	2,58	Castelo Branco	1,56	Avila	1,14	Indre-et-Loire	0,74
Hampshire	2,40	Louth	1,56	Carlow	1,13	Tyrone	0,74
Argyll and Bute	2,38	Lisboa	1,55	Tipperary	1,13	Loir-et-Cher	0,70
Cornwall	2,38	Zamora	1,55	South Lanarkshire	1,11	Kildare	0,69
Ceredigion	2,34	East Ayrshire	1,54	Maine-et-Loire	1,09	Staffordshire	0,62
Vendée	2,31	Leiria	1,53	Gers	1,08	Valladolid	0,59
Dumfries and Galloway	2,29	Palencia	1,53	Wrexham	1,08	Eure-et-Loir	0,58
Aveiro	2,28	Burgos	1,52	Antrim	1,07	Kilkenny	0,58
Cumbria	2,26	Newport	1,52	Tarn-et-Garonne	1,06		
Pyrénées-Atlantiques	2,20	Lot	1,51	Segovia	1,06		
Guipúzcoa	2,19	Coimbra	1,49	Worcestershire	1,06		
Setubal	2,16	Gloucestershire	1,48	Cher	1,04		
Sevilla	2,16	East Dunbartonshire	1,47	Eure	1,03		
Merseyside	2,11	West Dunbartonshire	1,46	La Rioja	1,03		

Tableau 18 : Part des pages Internet d'une région associées au terme "maritime"

Argyll & Bute et les Highlands. Les îles Shetlands (5,60) et Orkneys (5,63) réalisent les meilleurs scores.

L'hétérogénéité de la maritimité et par extension de l'atlanticité est multiple au sein de l'espace atlantique. Il existe clairement un gradient littoral/arrière-pays qui a été exposé dès le découpage NUTS 2 puis affiné avec le découpage NUTS 3. Ce gradient est interrégional (régions littorales ou non) et intrarégional (sous-divisions non littorales d'une entité littorale). Il apparaît également un hiatus sur la valorisation possible de l'élément maritime selon l'échelle administrative qui peut engendrer une différence perceptible. Enfin, toutes les entités littorales ne possèdent pas le même lien avec les deux termes et pour une même entité les deux scores sont parfois divergents. Les nuances observées sont causées par la configuration géographique d'un territoire soumis à plusieurs pôles d'attraction, tant continentaux que maritimes, dont il faudra appréhender les champs. Le changement de focale dirigé sur les villes doit aider à mieux dessiner l'aire atlantique.

6.2 : La maritimité apparente des villes sur Internet

L'analyse se porte tout d'abord de façon classique sur le lien via les moteurs de recherche Internet que possède les villes et les deux termes, « maritime » puis « Océan Atlantique ». Le parallèle avec les unités NUTS 3 sera effectué. Puis il s'agira de connaître l'influence d'autres aires maritimes présentes que sont la mer du Nord et la Mer Méditerranée.

6.2.1 : Une atlanticité des villes peu marquée

La carte 4 montre les résultats du lien entre le terme « maritime » et le nom des villes atlantiques (tableau 19). L'analyse privilégie non plus les valeurs absolues mais les valeurs relatives. Ainsi, les villes noircies correspondent aux villes les plus associées relativement au terme « maritime ». Les villes en blanc ont des valeurs sous-représentées par rapport à la moyenne autour de laquelle sont les villes dites « médianes » (figure 83).
Se détachent nettement des villes moyennes, dont l'effet de taille a pu être avantageux, soit à proximité du littoral (Leiria, Santarem, Redondela, Castro Urdiales, etc.), soit directement sur le littoral. On retrouve nombre de ports atlantiques (Setubal, Milford Haven, Saint-Nazaire, Saint-Malo, Avonmouth, etc.) et de ports îliens (Holyhead, Stornoway, Lerwick). Plus globalement, la répartition de ces villes coïncident avec les lignes de force repérées précédemment : l'estuaire du Tage, la Galicia, la côte Cantabrique, la Bretagne, la Normandie, le bassin de la Mer d'Irlande, le Sud-Ouest anglais et l'Écosse. Deux zones semblent en retrait de cette corrélation : le Sud-Ouest français qui se situe dans la moyenne et surtout l'Irlande où nombre de villes ont un lien sous-représenté. En réalité, il était déjà apparu précédemment un certain retrait vis-à-vis du terme « maritime » qui est clairement mis

Villes	%	Villes	%	Villes	%	Villes	%
Setubal	8,82	Kirkwall	2,37	Rodez	1,75	Galway	1,33
Milford Haven	8,13	San Sebastian	2,36	Châteauroux	1,75	Chartres	1,33
Leiria	6,23	Zarautz	2,35	Ebbw Vale	1,74	Weston super Mare	1,32
Avonmouth	5,99	Oviedo	2,35	Limoges	1,74	Longford	1,31
Castro Urdiales	5,93	Omagh	2,34	Nairn	1,73	Downpatrick	1,30
Redondela	5,28	Dos Hermanas	2,34	Tudela	1,73	Coventry	1,30
Holyhead	5,10	A Estrada	2,29	Glasgow	1,72	Palencia	1,30
Saint-Nazaire	4,57	Lorient	2,29	Exeter	1,71	Pau	1,29
Lerwick	4,34	Saint-Lô	2,29	Ruthin	1,71	Shrewsbury	1,29
Saint-Malo	4,23	Pamplona	2,28	Carlow	1,70	Ayr	1,29
Ferrol	4,19	Sines	2,23	Nantes	1,70	Segovia	1,27
Santarem	4,04	Santiago de Compostela	2,16	Tralee	1,70	Tullamore	1,27
Cherbourg	4,03	Santander	2,14	Salamanca	1,69	Cahors	1,27
Stornoway	3,85	Huelva	2,14	Colwyn	1,68	Vitoria	1,27
Birkenhead	3,79	Newquay	2,13	Tavira	1,67	Toulouse	1,27
Matosinhos	3,74	Medina del Campo	2,12	Cardiff	1,66	Angoulême	1,25
Fort William	3,69	Bragança	2,10	Londonderry	1,64	Guéret	1,24
Torbay	3,68	Bristol	2,09	Waterford	1,63	Armagh	1,22
Algéciras	3,48	Salisbury	2,08	Mold	1,62	Drogheda	1,21
Gosport	3,46	Ullapool	2,07	Agen	1,62	Aljezur	1,18
Fishguard	3,45	Aviles	2,05	Clonmel	1,61	Ennis	1,18
Brest	3,38	Mullingar	2,01	Miranda de Ebro	1,60	Biarritz	1,18
Quimper	3,30	Coimbra	2,01	Bordeaux	1,60	Avila	1,17
Larne	3,22	Chester	1,99	Ciudad Rodrigo	1,59	Zamora	1,16
La Rochelle	3,17	Barnstaple	1,98	Logrono	1,59	Bromsgrove	1,15
Torrelavega	3,15	Aranda de Duero	1,98	Neath	1,59	Warrington	1,15
Dun Laoghaire	3,10	Tours	1,98	Poitiers	1,59	Périgueux	1,14
Gijón	3,07	Cork	1,97	Rennes	1,58	Stratford upon Avon	1,14
Le Havre	3,05	Castelo Branco	1,96	Dublin	1,57	Auch	1,09
Olhao	3,04	Port Talbot	1,95	Swindon	1,57	Preston	1,08
Southport	3,02	Blois	1,94	Alençon	1,56	Albi	1,07
Newport	3,00	Irun	1,93	Kyle of Lochalsh	1,55	Brive	1,05
Portalegre	2,97	Workington	1,93	Limerick	1,53	Serpa	1,03
Saint-Brieuc	2,94	Lugo	1,93	Wexford	1,53	Montemor-o-Novo	1,02
Viana do Castelo	2,85	Vila Real	1,93	Dundalk	1,51	Pontypool	1,01
Penzance	2,83	Aveiro	1,93	Lamego	1,50	Stoke on Trent	1,00
Ponferrada	2,78	Enniskillen	1,91	Athlone	1,49	Blackpool	1,00
Bayonne	2,73	Newry	1,90	Sevilla	1,48	Cheltenham	0,97
Barrow in Furness	2,72	Bourges	1,90	Worcester	1,47	Crewe	0,95
Plymouth	2,71	Stranraer	1,88	Thurso	1,47	Portimao	0,94
Cookstown	2,56	A Coruna	1,87	Swansea	1,46	Kilkenny	0,93
Vigo	2,54	La Roche-sur-Yon	1,86	Montauban	1,46	Hereford	0,93
Braga	2,53	Bilbao	1,84	Angers	1,45	Liverpool	0,90
Rouen	2,53	Viseu	1,81	Penrith	1,45	Bournemouth	0,88
Getxo	2,25	Burgos	1,81	Caen	1,41	Miranda do Douro	0,83
Cadiz	2,50	Manchester	1,79	Lisboa	1,39	Evreux	0,76
Southampton	2,49	Aberystwyth	1,79	Soria	1,38	Laguna de Duero	0,75
Swanage	2,48	Belfast	1,78	Niort	1,38	Tulle	0,72
Tarbes	2,45	Mont-de-Marsan	1,78	Llandrindod Wells	1,38	Kilmarnock	0,72
Vannes	2,44	Lochgilphead	1,77	Wicklow	1,37	Wolverhampton	0,70
Ourense	2,44	Jerez de la Frontera	1,77	Sligo	1,34	Le Mans	0,69
Eibar	2,43	Calahorra	1,77	Birmingham	1,33	San Andres del Rabanedo	0,69

Tableau 19 : Part des pages Internet d'une ville associées au terme "maritime"

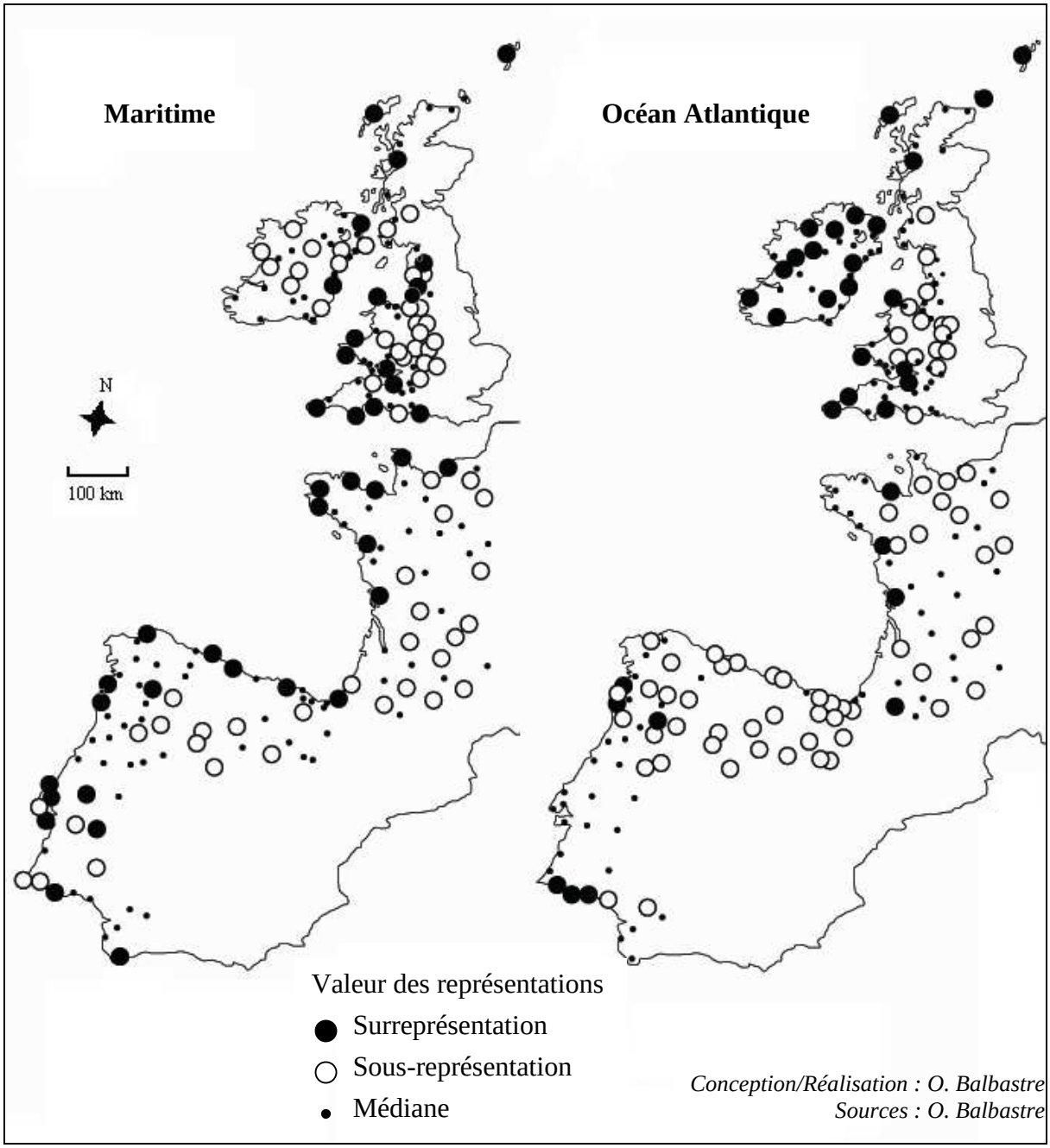


Figure 83 : Villes et les toponymes « océan atlantique » et « maritime »

en évidence ici (Galway, Sligo, Drogheda, etc.). Par effet de logique, si les lignes de force se retrouvent, les zones aux liens plus distants se répercutent. La césure entre littoral et arrière-pays ressort à nouveau dans la majorité des pays hormis peut-être le Portugal. Le phénomène est fort en Angleterre où la région des West Midlands est bien représentée (nombreuses villes importantes en terme de population) dans l'étude ce qui donne cette surimpression cartographique. Cependant, la faiblesse de l'association de ces villes et du terme « maritime » est bien réelle (Wolverhampton, Hereford, Crewe, Stoke-on-Trent, etc.). On retrouve ce même phénomène en France (Tulle, Brive, Albi, Auch, etc.) ou en Espagne (Laguna de Duero, Zamora, Avila, etc.). Enfin, certaines villes sont en retrait par rapport à leur potentiel

maritime avec des valeurs « moyennes » : en Andalucia (Huelva, Cadiz), Algarve (Portimao, Aljezur), Pais Vasco (Bilbao, Irun) ou South Wales (Neath, Cardiff).

Il faut ensuite réitérer l'étude avec le terme « Océan Atlantique » tout en continuant le parallèle avec les régions NUTS 3 et ces premières constatations (tableau 20). On note aussitôt un changement de perspective pour les villes irlandaises. Ces dernières étaient largement déficitaires comparativement à propos du lien entretenu sur Internet avec le terme « maritime ». Avec « Océan Atlantique », le changement est radical puisque douze des trente-deux premières villes se situent sur l'île irlandaise. La ville de Tralee avec le meilleur score (1,54%) est la plus occidentale de ces villes. Avec la ville de Cork, la région du Sud-Ouest irlandais conforte ce qui était évoqué. Les deux extrémités du Royaume-Uni ressortent également avec au Nord de l'Écosse, les villes de Lerwick, Stornoway et Fort William et à la pointe Sud-Ouest de l'Angleterre, les villes de Penzance, Newquay ou Torbay. Ailleurs, le paysage des villes au lien surreprésenté est clairsemé. On note la présence des villes-ports françaises de La Rochelle, Saint-Malo et Saint-Nazaire et des villes littorales ou à proximité moins peuplées (Viana do Castelo, A Estrada) voire à dominante touristique pour l'Algarve (Tavira, Olhao, Portimao). La corrélation entre les zones de faiblesse se prolonge toujours autour du degré d'éloignement des villes au littoral : West Midlands (Bromsgrove, Wolverhampton, Coventry, etc.), Limousin (Tulle, Brive), Centre (Châteauroux, Chartres, etc.), Castilla y León (Laguna de Duero, Segovia, Soria, etc.), Rioja (Logroño, Calahorra,), Navarra (Pamplona, Tudela).
Trois types de décalages surviennent comparativement au zonage NUTS 3. Le premier se localise autour du Pais Vasco et de Galicia avec de nombreuses villes soumises à l'étude dont le lien avec le terme « Océan Atlantique » est faible : Eibar, Getxo, Irun, Vitoria, Zarautz, Ourense, Lugo. Le second interpelle certaines métropoles qui souffrent d'un éventuel biais dû à l'effet de taille (Bilbao, Vigo, A Coruña, Bordeaux, Nantes, Rennes, Sevilla, Huelva, etc.). Enfin, un décalage existe également au Portugal où les scores des villes restent dans la norme.

La mise en perspective des scores des villes en association avec les deux termes débouche sur une différenciation entre « être maritime » et « être atlantique ». Celle-ci est identique à celle répertoriés pour les autres échelons administratifs. Au final, peu de villes ont un lien fort avec les deux termes et, par extension, peu d'aires se dessinent. On citera néanmoins la région des Highlands & Islands en Écosse autour de Lerwick, Stornoway ou Fort William et la région du SWE, avec les villes de Penzance ou Torbay. Les villes de Larne et Holyhead, qui sont des ports de liaisons maritimes, les ports britanniques plus importants situés autour de la Mer d'Irlande (Milford Haven ou Dun Laoghaire, au Sud de Dublin) ou autour de l'estuaire de la Severn (Avonmouth, Newport) complètent le contingent des villes assimilables à l'atlanticité. En France, c'est la pénurie puisque seules les villes de Saint-Malo, Saint-Nazaire et La Rochelle possèdent ces caractéristiques. Ce sont des villes portuaires par excellence à l'instar

Villes	%	Villes	%	Villes	%	Villes	%
Tralee	1,54	Aveiro	0,43	Evreux	0,24	Bordeaux	0,11
Fort William	1,21	Newry	0,43	Ferrol	0,23	Rennes	0,11
Penzance	1,13	Mont-de-Marsan	0,43	Chester	0,22	Birmingham	0,11
Milford Haven	0,99	Bayonne	0,42	Ayr	0,22	Toulouse	0,11
Lerwick	0,88	Shrewsbury	0,42	Stratford upon Avon	0,22	Huelva	0,10
Portimao	0,88	Biarritz	0,41	Redondela	0,21	Châteauroux	0,10
Cork	0,87	Birkenhead	0,40	Saint-Brieuc	0,21	Mold	0,10
Stornoway	0,86	Belfast	0,40	Barrow in Furness	0,21	Pontypool	0,10
Olhao	0,86	Dublin	0,40	Cadiz	0,21	Kilmarnock	0,10
Miranda do Douro	0,83	Kyle of Lochalsh	0,40	Swindon	0,21	San Andres del Rabanedo	0,10
Tavira	0,82	Ennis	0,40	Hereford	0,21	Ponferrada	0,09
Newquay	0,79	Setubal	0,39	Brest	0,20	San Sebastian	0,09
La Rochelle	0,78	Vannes	0,39	Jerez de la Frontera	0,20	Oviedo	0,09
Enniskillen	0,73	Portalegre	0,37	Worcester	0,20	Brive	0,09
Dun Laoghaire	0,71	Dundalk	0,37	Penrith	0,20	Ourense	0,08
Holyhead	0,70	Downpatrick	0,36	Niort	0,20	Pamplona	0,08
Viana do Castelo	0,70	Tarbes	0,35	Angoulême	0,20	Santander	0,08
Larne	0,69	Bristol	0,35	Preston	0,20	Aviles	0,08
A Estrada	0,69	Waterford	0,35	Limoges	0,19	Aranda de Duero	0,08
Saint-Malo	0,61	Nairn	0,34	Cahors	0,19	Lugo	0,08
Athlone	0,60	Sines	0,33	Auch	0,18	Bilbao	0,08
Kirkwall	0,59	Bragança	0,33	Serpa	0,18	Ebbw Vale	0,08
Sligo	0,58	Salisbury	0,33	Blackpool	0,18	Miranda de Ebro	0,08
Avonmouth	0,56	Lamego	0,33	Castro Urdiales	0,17	Logrono	0,08
Carlow	0,56	Southampton	0,32	Weston super Mare	0,17	Sevilla	0,08
Saint-Nazaire	0,53	Castelo Branco	0,32	Guéret	0,17	Caen	0,08
Torbay	0,53	Swansea	0,32	Rouen	0,16	Llandrindod Wells	0,08
Galway	0,53	Vila Real	0,31	Port Talbot	0,16	Coventry	0,08
Newport	0,52	Tullamore	0,30	Montauban	0,16	Avila	0,08
Mullingar	0,52	Lorient	0,29	Liverpool	0,16	Cheltenham	0,08
Londonderry	0,51	Exeter	0,29	Dos Hermanas	0,15	Gijón	0,07
Drogheda	0,51	Ruthin	0,29	Blois	0,15	Southport	0,07
Pau	0,50	La Roche-sur-Yon	0,28	Rodez	0,15	Burgos	0,07
Fishguard	0,49	Viseu	0,28	Warrington	0,15	Calahorra	0,07
Plymouth	0,49	Lochgilphead	0,28	Braga	0,14	Tudela	0,07
Clonmel	0,49	Cardiff	0,28	Saint-Lô	0,14	Salamanca	0,07
Aljezur	0,49	Neath	0,28	A Coruna	0,14	Palencia	0,07
Santarem	0,48	Montemor-o-Novo	0,28	Colwyn	0,14	Zamora	0,07
Manchester	0,48	Gosport	0,27	Bournemouth	0,14	Albi	0,07
Longford	0,48	Barnstaple	0,27	Le Havre	0,13	Wolverhampton	0,07
Kilkenny	0,47	Périgueux	0,27	Medina del Campo	0,13	Torrelavega	0,06
Ullapool	0,46	Cherbourg	0,26	Nantes	0,13	Zarautz	0,06
Limerick	0,46	Aberystwyth	0,26	Vigo	0,12	Soria	0,06
Wicklow	0,46	Lisboa	0,26	Workington	0,12	Segovia	0,06
Quimper	0,45	Leiria	0,25	Bourges	0,12	Bromsgrove	0,06
Armagh	0,45	Santiago de Compostela	0,25	Agen	0,12	Laguna de Duero	0,06
Cookstown	0,44	Coimbra	0,25	Ciudad Rodrigo	0,12	Le Mans	0,06
Swanage	0,44	Tours	0,25	Alençon	0,12	Irun	0,05
Omagh	0,44	Algeciras	0,24	Angers	0,12	Vitoria	0,05
Wexford	0,44	Stranraer	0,24	Chartres	0,12	Tulle	0,05
Thurso	0,44	Glasgow	0,24	Stoke on Trent	0,12	Getxo	0,04
Matosinhos	0,43	Poitiers	0,24	Crewe	0,12	Eibar	0,04

Tableau 20 : Part des pages Internet d'une ville associées au terme "océan atlantique"

de Milford Haven, Avonmouth ou Newport. Les zones portuaires, imposantes dans le plan d'occupation des sols d'une ville, génèrent cette maritimité dite d'activité qui déteint sur l'atlanticité. Les moteurs de recherche Internet le mettent en évidence. Ce sont essentiellement des villes qui se sont bâties autour de ce port ou dont l'expansion de la ville a été facilitée et reliée à l'extension de son activité. Hormis en Algarve, on peut s'étonner que le développement touristique, la maritimité de loisirs, ne promeut pas d'autres villes correspondant à cette caractéristique. Le choix des villes étudiées explique en partie ce fait car les stations balnéaires n'atteignent pas de réelle visibilité en termes de population résidente à l'année.

6.2.2 : Des influences tierces dans des contextes nationaux

En modifiant l'échelle, les valeurs comparatives changent de références. Le contexte national permet de préciser les aires d'influence et les réelles survalorisations du lien avec les termes choisis selon les villes. L'intérêt est donc double : visualiser l'influence du giron atlantique dans un contexte national intégrant des villes non inclues dans l'espace atlantique et noter l'influence des autres aires d'influence maritime.

En Espagne, l'espace atlantique couvre quasiment une moitié du pays. Le constat d'une double influence, externe méditerranéenne et interne de la Mar Cantabrico, est repris des parties précédentes et appliqué aux villes espagnoles. On a enregistré précédemment que le lien entre les villes atlantiques et le terme « maritime » était conséquent au sein des provinces littorales. Á l'inverse, le lien avec le terme « Océan Atlantique » est minime. La figure 84 appuie l'hypothèse d'une maritimité de ces villes entérinée au préalable mais peu dépendante envers l'Océan Atlantique. La zone cantabrique couple sa maritimité au terme de « Mar Cantabrico » dont la surreprésentation établit clairement la zone d'influence. Néanmoins, ce terme local est considéré comme participant à l'atlanticité. Celle-ci est d'ailleurs présente pour les villes galiciennes et andalouses ainsi que sur certaines villes de Castilla y León (Zamora, Palencia) voire hors de l'espace atlantique (Caceres ou Cordoba). Un cas très précis et exemplaire marque la coupure entre les aires d'influence atlantique et méditerranéenne : Algeciras. Situé à la jonction entre deux espaces maritimes, on constate que le lien avec l'Océan Atlantique est deux fois moins important qu'avec celui de la Mer Méditerranée. Sans pour autant atteindre les scores de villes comme Alicante ou Malaga, Algeciras appartient incontestablement à l'aire méditerranéenne. Sur ce simple aspect, la partition de l'Andalucia au sein même du programme Espace atlantique apparaît pertinente puisque les autres villes andalouses participent à l'aire d'influence méditerranéenne. Celle-ci s'allonge également au centre de l'Espagne. Ainsi, deux zones distinctes, atlantique et méditerranéenne, partagent l'Espagne avec une zone intermédiaire où les villes sont peu marquées par les sphères maritimes environnantes (« neutralité »).

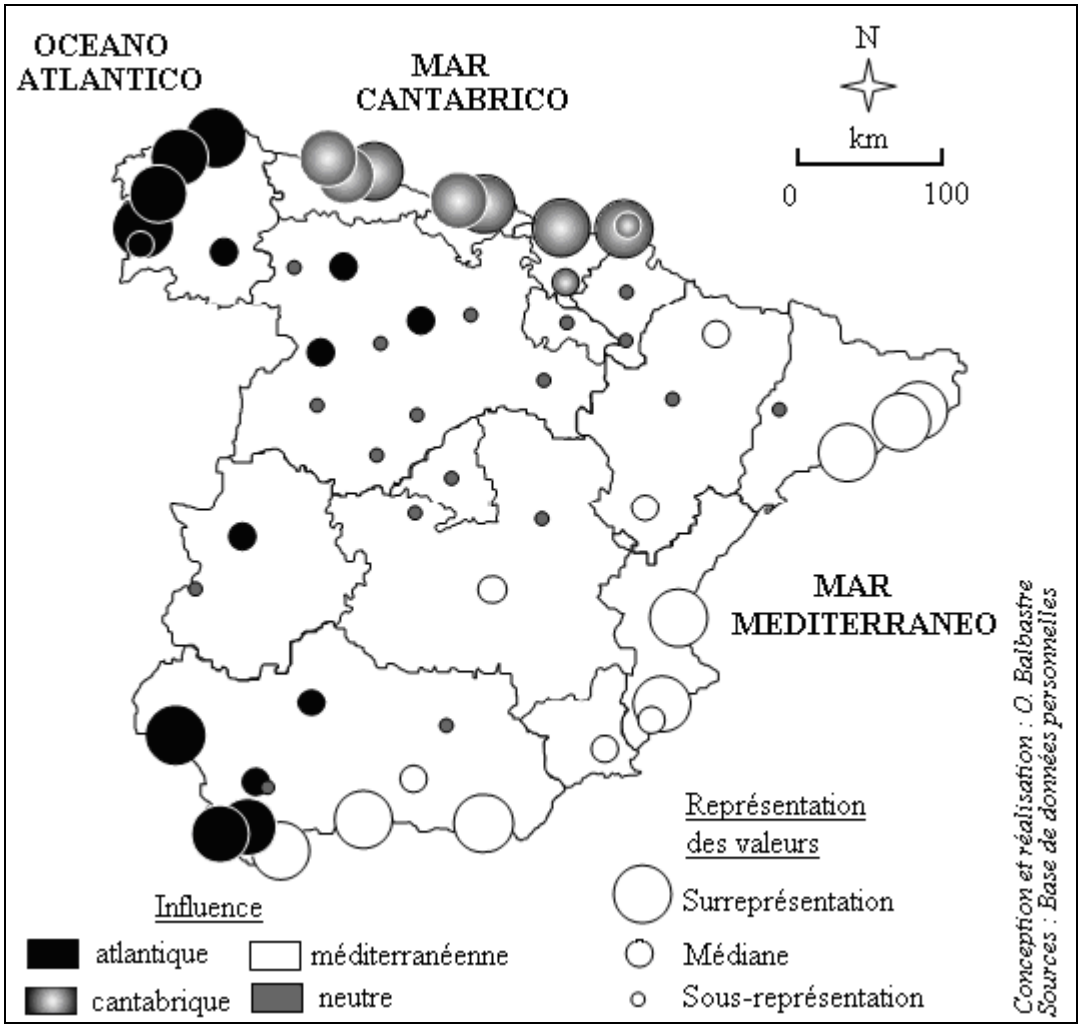


Figure 84 : Villes espagnoles et leurs liens avec les aires maritimes

L'exemple combiné du Royaume-Uni et de l'Irlande ressemble au départ à l'exemple espagnol avec des influences parasites externe (North Sea) et interne (Irish Sea). Néanmoins, quelques villes groupées (Irlande, Sud-Ouest anglais, Nord de l'Écosse) établissent un lien prégnant avec le terme « maritime » et celui d' « Océan Atlantique ». Les premiers résultats sont confortés (figure 85). En Irlande, la différenciation de maritimité au niveau NUTS 3 précédemment observée rejaillit à nouveau pour les villes, avec à l'Ouest un lien avec l'Océan Atlantique, et à l'Est un lien avec la Mer d'Irlande. Les villes du SWE (Newquay, Penzance) confirment aussi leur statut atlantique. De façon plus affirmée, l'influence du terme « Océan Atlantique » s'octroie une position élevée dans le sud de l'Angleterre (Southampton, Portsmouth) alors qu'elle se réduit en remontant vers le nord. Si l'aire de la Mer d'Irlande se distingue pour les villes de la région du NWE (Birkenhead, Workington, Penrith), l'influence atlantique se ternit dès le Pays de Galles où l'influence de la mer du Nord est déjà active. Si les villes galloises possèdent un certain équilibre, ce phénomène a surtout lieu grâce au terme « Irish Sea » que l'on considère malgré tout comme déclinant celui d'« Atlantic Ocean » (Milford Haven, Fishguard, Holyhead). Les villes écossaises concèdent un lien élevé avec le terme atlantique mais ce dernier demeure en retrait de celui développé avec la mer du Nord.

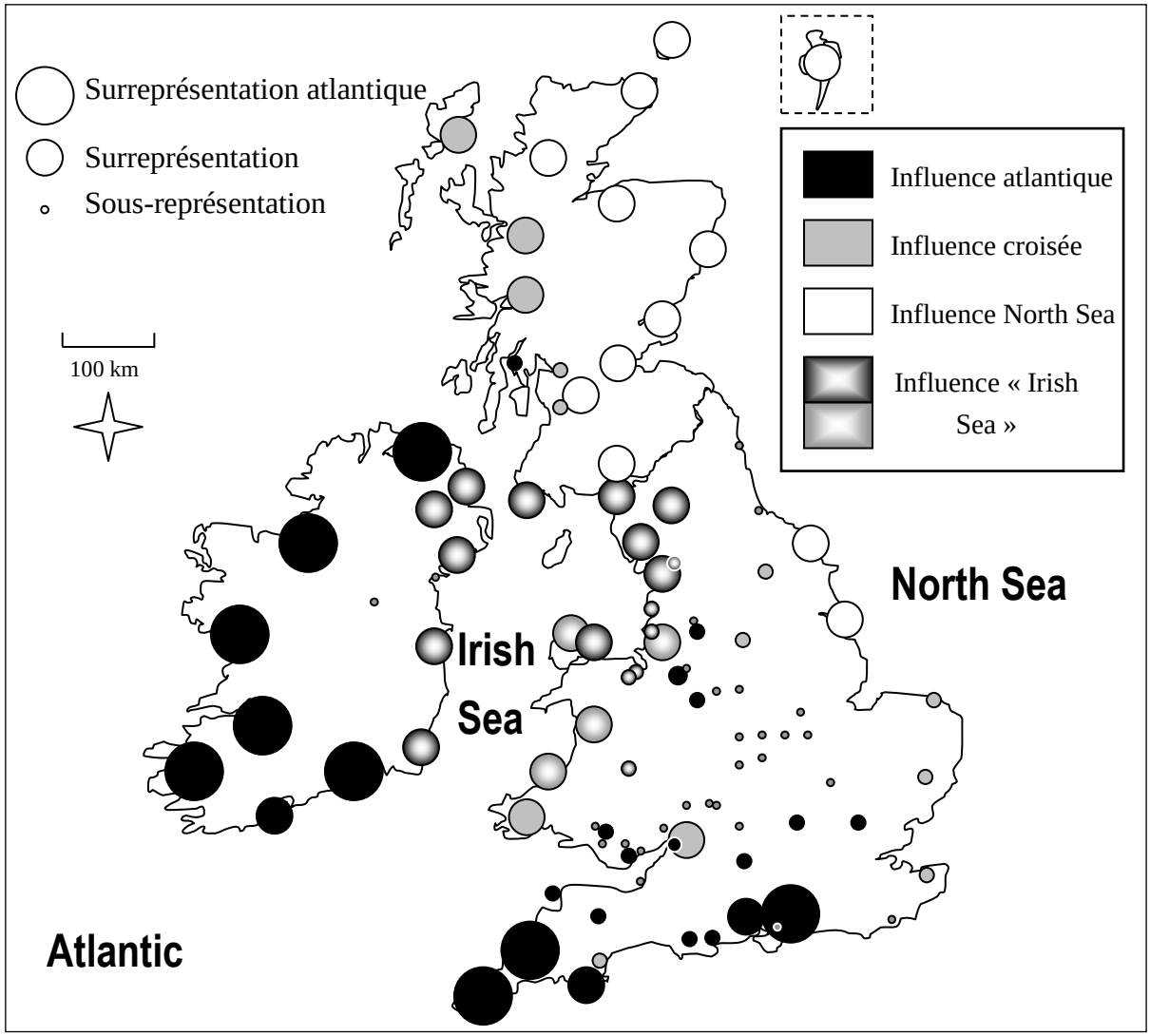


Figure 85 : Villes irlandaises et britanniques et leurs liens avec les aires maritimes

On en conclut que les villes écossaises possèdent une maritimité teintée d'atlanticité mais à dominance nordique. L'équilibre s'effiloche jusqu'à basculer dans l'aire d'influence de la mer du Nord dans laquelle sont plongées les villes insulaires de Lerwick ou de Kirkwall mais également les continentales telles que Nairn, Ayr ou Dumfries. Les villes écossaises sont d'ailleurs plus fortement estampillées « Mer du Nord » que les villes anglaises y compris celles situées sur la côte orientale (Newcastle, Hartlepool, Ipswich, etc.). Á l'intérieur, les villes déjà dénoncées comme peu concernées par l'influence maritime (West Midlands) perdurent dans une sorte de neutralité ambiante.

En France, la donne est différente (figure 86) car les villes sont soumises à deux sphères d'influence externe. L'exercice antérieur a montré que les villes du littoral atlantique connaissent une maritimité mais le lien avec l'Océan Atlantique est effacé pour la plupart. Le retour à un contexte national montre de façon plus limpide l'atlanticité de certaines villes françaises. La surreprésentation du lien atlantique s'étend de Morlaix à Saint-Jean de Luz sans

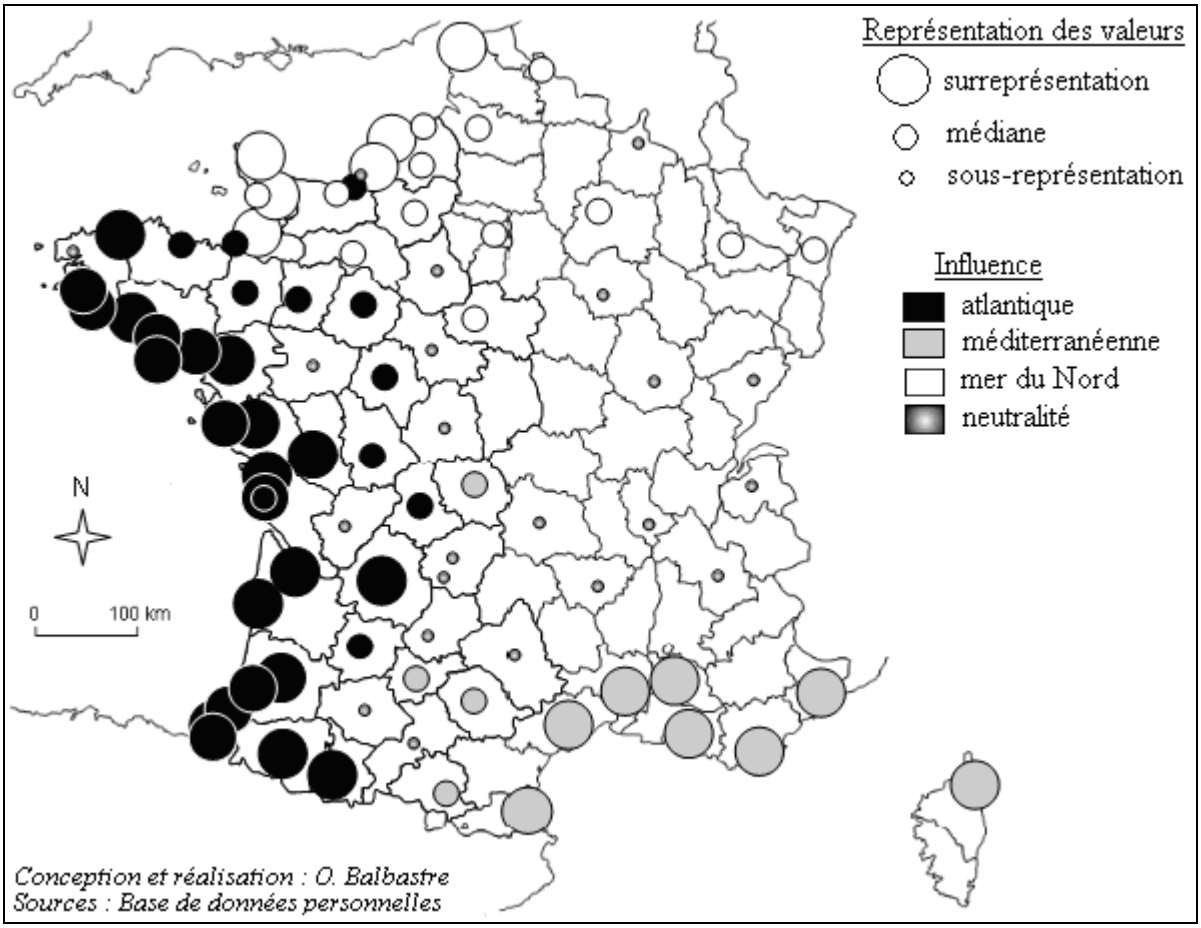


Figure 86 : Villes françaises et leurs liens avec les espaces maritimes

discontinuité. L'influence est sans partage et déborde du cadre littoral vers des villes d'arrière-pays (Tarbes, Périgueux, Le Mans, Limoges, etc.). Cela conforte la relation littoral/arrière pays qui n'est pas qu'une coupure. Au sein des villes françaises, une aire d'influence atlantique se dessine trouvant ses limites au nord avec la mer du Nord (Saint-Lô, Cherbourg, Caen, Le Havre, etc.), au sud avec la Mer Méditerranée (Foix, Guéret, Rodez, etc.) et à plusieurs endroits avec une inflexion d'une influence maritime quelconque (Toulouse, Chartres, Blois, Bourges, etc.). Le pourtour méditerranéen ne laisse aucun doute sur l'influence admise tout comme au nord les villes (Lille, Calais) intègrent l'aire de la mer du Nord. Les villes normandes sont les seules à connaître une attraction tierce caractérisée par la Manche, dont le nom commun empêche l'utilisation des données. On note également deux types d'arrière pays : un premier concerné et relié avec l'Océan Atlantique, et un second plus distant, tourné vers d'autres pôles (Ile-de-France, Pyrénées, Massif Central).

6.3 : Une atlanticité qui se dessine

La synthèse agrège les différents résultats obtenus qu'ils s'agissent des liens des noms de régions et de villes avec les termes « Océan Atlantique » ou « maritime ». Le premier met en évidence la relation avec l'Océan Atlantique, dénominateur commun des entités

constitutives de l'Espace atlantique tandis que le second est le marqueur d'une certaine maritimité. La propension articulée entre les deux termes et une région cristallise ce que nous nommerons atlanticité, soit la maritimité provenant de l'Océan Atlantique. Il faut alors parfaire l'analyse avec les termes « parasites » positionnés en deux catégories. D'une part, les « termes internes » participent indirectement à l'atlanticité, la complètent ou dans une moindre mesure augurent son influence sur un territoire (Irish Sea, Mar Cantabrico, Mer d'Iroise). D'autre part, les « termes externes » détournent la maritimité d'un lieu de l'Océan Atlantique, c'est-à-dire l'atlanticité, l'annihilent ou la concurrencent (Mer Méditerranée, English Channel, mer du Nord). Ces différentes appellations possèdent un effet non négligeable et complètent indéniablement la maritimité préétablie pour la grille de lecture suivante (tableau 21). Les régions atlantiques étudiées se répartissent en trois groupes, eux-mêmes ciselés.

Le premier groupe rassemble les régions dont la recherche n'a pas révélé de liens remarquables ni avec l'élément atlantique, ni avec le terme maritime. Elles sont néanmoins soumises à une influence qui se repère lors de la comparaison des scores entre les trois termes suivants : Océan Atlantique, Terme interne et Terme externe. Les deux premiers déterminent l'influence atlantique. Si un de ces deux scores ou leur cumul apparaît supérieur à celui du Terme externe, l'influence atlantique transparaît malgré une faible maritimité (3). Si à l'inverse le score du « Terme externe » est le plus élevé, l'influence sera dite extérieure (2), signifiant que la région est polarisée par un autre espace maritime. Enfin, si aucun score n'apparaît relativement dominant (1), le statut des régions sera neutre (« neutralité »).
Le second groupe de régions a pour caractéristique une prévalence du score du terme maritime mais une certaine neutralité ou retrait vis-à-vis de celui d'Océan Atlantique. Il existe donc une maritimité mais celle-ci n'est pas obligatoirement due à la présence atlantique. En interrogeant à nouveau les résultats et en se référant aux mêmes comparaisons explicitées précédemment, on différencie une maritimité sous influence extérieure (4) ou atlantique (5). La première signifie que la région est soumise à une maritimité autre (mer du Nord essentiellement) alors que la seconde signale que la maritimité de la région est plurielle à dominante atlantique ou d'un nom dérivé (Irish Sea, Mar Cantabrico).
Le troisième groupe établit les mêmes calculs et réunit les régions dont les scores sur les termes Océan Atlantique et maritime sont les plus remarquables comparativement. Celles-ci possèdent donc la caractéristique commune autour de l'atlanticité comme définit au départ. Toutefois, cette atlanticité peut être concurrencée (5) par l'influence d'un autre espace maritime environnant. Enfin si le score du Terme externe est en retrait des autres cette atlanticité est qualifiée de dominante (6) voire parfois exclusive.

Á l'évidence des premiers résultats, on visualise nettement, et à nouveau, les zones d'atlanticité dominante (figure 88). Ces dernières se situent sur les façades orientées Nord-

Statut des régions		Valeur des termes « Maritime »	« Océan atlantique »	Autres termes
1. Neutralité		Neutre ou en retrait		Équilibre
2. Influence extérieure				« Terme externe » dominant
3. Influence atlantique				« Océan Atlantique » et/ou « Terme interne » dominants
Maritimité	**4. d'influence extérieure**	Positive	Neutre ou en retrait	« Terme externe » dominant
	5. d'influence atlantique			« Océan Atlantique » et/ou « Terme interne » dominants
Atlanticité	**6. Concurrencée**	Positive	Positive	Équilibre
	7. Dominante			« Océan Atlantique » et/ou « Terme interne » dominant

Tableau 21 : Analyse de la maritimité révélée par les moteurs de recherche Internet

Sud des pays concernés. En Irlande, la césure Est-Ouest réapparaît, l'Océan Atlantique influençant le reste du pays à travers la présence de la Mer d'Irlande. En France, du Finistère aux Pyrénées-Atlantiques, la suprématie atlantique ne connaît pas de rupture joignant même le département de la Charente. Enfin, sur la Péninsule ibérique, cette dominance s'étend des côtes de la province de Lugo aux districts portugais littoraux jusqu'à faire la jonction avec la province de Huelva. D'une maritimité sous influence à une atlanticité concurrencée, le seuil est parfois subtil. Si la première forme de rivalité positionne le terme atlantique en retrait de termes externes, la seconde s'ouvre à deux postures rassemblées ici bien que divergentes. En effet, le cas espagnol montre une atlanticité concurrencée mais dominante toujours alors que le cas écossais découvre une atlanticité concurrencée et devancée. La dénomination d'atlanticité concurrencée a été conservée essentiellement car les liens entre entités écossaises et « Océan Atlantique » sont relativement élevés même si inférieurs à ceux réalisés par le terme « Mer du Nord ». Le cas des îles écossaises s'apparente en réalité à ceux répertoriés dans le groupe « maritimité à influence extérieure ». L'intérêt de visualiser ces régions se porte sur l'influence manifeste d'une autre entité maritime. Les secteurs où l'atlanticité est dite concurrencée se localisent donc en trois endroits et sont assez explicites sur le jeu d'influence subi par l'Espace atlantique.

Tout d'abord, l'influence méditerranéenne frappe distinctement en Andalucia et au Pais Vasco. Les provinces de Cadiz, Vizcaya et Guipúzcoa constituent alors les confins de l'influence de la Mer Méditerranée. Celle-ci s'avère dominante (2) pour les provinces de La Rioja, Segovia ou Avila. Puis, elle progresse rendant neutres (1) les provinces de Salamanca, Soria ou Alava. L'influence méditerranéenne atteint même la côte cantabrique affaiblissant les scores du terme « Océan Atlantique ». Néanmoins, la communauté de Cantabria ou la principauté des Asturies s'appuient sur le terme interne de « Mar Cantábrico » pour atteindre

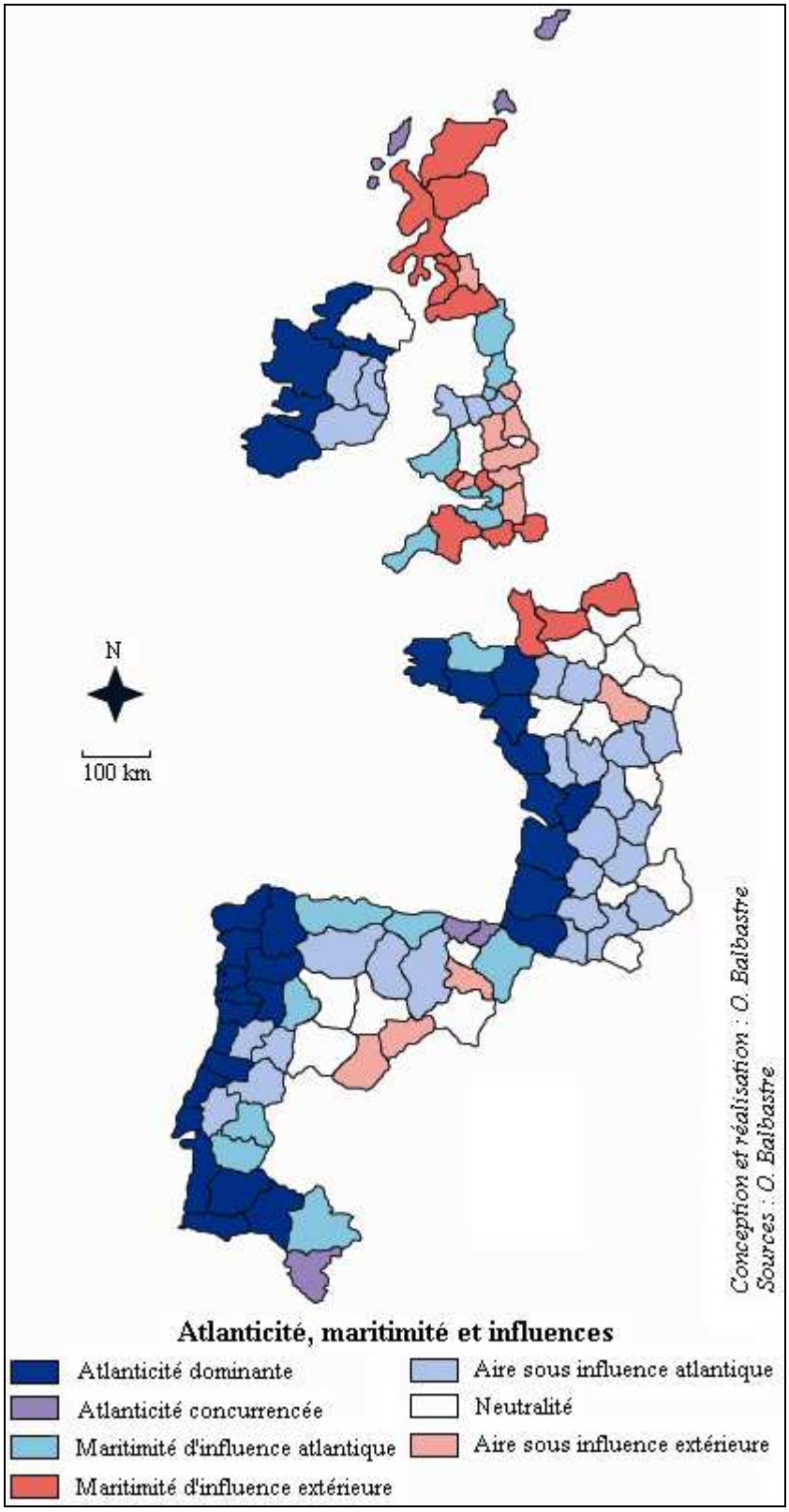


Figure 87 : La maritimité des régions atlantiques par le biais des moteurs de recherche Internet

une maritimité malgré tout sous influence atlantique (5) et forment un bloc avec certaines provinces (3) de l'arrière-pays (Zamora, Burgos, León). On peut cependant conclure que dans cette zone espagnole, le terme « Oceano Atlántico » remporte autant de succès que celui de « Mar Mediterráneo ». L'intrusion méditerranéenne se ressent en un second secteur : l'Andalucia. Le détroit de Gibraltar (cas explicité de la ville d'Algeciras) semble être le point de transition également effectif entre les scores des deux termes. Ainsi, ces derniers calculés pour d'autres provinces andalouses non comprises dans l'Espace atlantique (comme certaines villes) sont plus élevés pour le terme de « Mar Mediterráneo » : Malaga (1,88%), Almeria (1,39), Cadiz (1,17), Huelva (0,51), Sevilla (0,29).
Le troisième lieu de concurrence présente une atlanticité pourtant avérée et se situe à l'extrémité Nord de l'Espace atlantique autour des îles écossaises. Les archipels Shetlands, Orkney et Hébrides (Western Isles) possèdent des relations fortes comparativement avec tous les termes. Ainsi, la concurrence est plus âpre que pour les côtes basque ou cantabrique car la mer du Nord (North Sea) obtient de meilleurs scores. Dans ce cas, il s'agit presque d'une maritimité sous influence extérieure. Seuls les scores élevés les reliant avec le terme « Océan Atlantique » permettent de conserver un statut d'atlanticité. La limite est ténue et l'influence de la mer du Nord se perçoit sur le reste de l'Écosse, sur une grande partie du sud du Pays de Galles et sur la région anglaise des West Midlands jusqu'au comté du Hampshire. Cette influence accapare également une partie française du littoral du département de la Manche (avec de bons résultats aussi sur les départements du Finistère et des Côtes d'Armor) jusqu'en Seine-Maritime ou dans l'arrière-pays (Loir-et-Cher). Elle participe indirectement à l'affaiblissement des scores des termes liés à l'Océan Atlantique qui agit en Irlande du Nord, sur les autres régions britanniques et sur la moitié Nord française (Maine-et-Loire, Eure, etc.).

Le Sud-Ouest de l'Angleterre est également influencé par la Manche (« English Channel ») qui appartient au groupe des termes externes. Si pour la France il a été impossible de réaliser l'étude, le département du même nom créant un biais quasiment impossible à éliminer voire à amoindrir, les comtés de l'Hampshire mais surtout ceux du Dorset et du Devon installent ce terme en position dominante. Ils subissent ainsi une double influence extérieure. Les autres comtés britanniques accèdent au statut de régions à « maritimité sous influence atlantique », cela n'étant pas dû au lien avec le terme « Atlantic Ocean » mais sensiblement grâce au terme interne « Irish Sea ». Ainsi, toutes ces villes et ces régions (Cornwall, Merseyside, Cumbria, Lancashire, South West Wales) teintent leur maritimité d'atlanticité de façon indirecte. Le même processus est enclenché pour les régions irlandaises orientales (Dublin, South West Ireland, etc.) ou galloises (North West Wales, North East Wales) dont la maritimité ne se prononce pas au travers de cette étude mais qui contient indéniablement une influence même indirecte avec l'Océan Atlantique. Á l'inverse, les comtés de Cheshire, Bristol et Somerset contractent leur influence atlantique par le biais du terme directement.

Le poids des termes internes existe également en France mais avec une influence moindre : Mer d'Iroise (Finistère), Golfe de Gascogne (Pyrénées-Atlantiques). De façon générale, si au Portugal l'Océan Atlantique a le monopole de l'influence, l'espace atlantique français est en partie connecté au terme « Océan Atlantique ». Se dessine un arrière-pays sous influence atlantique, jouxtant la zone littorale d'atlanticité dominante. Au nord, comme déjà cité, l'influence de la mer du Nord apparaît nettement alors qu'au sud, l'influence méditerranéenne est bien plus faible que pour l'Espagne. Seuls quelques villes et départements (Aveyron, Ariège, Tarn-et-Garonne) admettent la coexistence équivalente des deux termes.

La synthèse de cette étude, malgré des postulats osés, abonde vers certaines pistes déjà émergentes lors de la première partie. L'Espace atlantique n'est pas homogène comme le démontre le lien hétéroclite entre le nom d'une région et le terme même de son dénominateur censé être commun. La recherche de mots clés sur Internet a dévoilé une partie de l'atlanticité d'une région. Cette atlanticité, maritimité orientée vers l'Océan Atlantique, n'est pas homogène. Elle peut être dominante, influencée, subordonnée ou inexistante.

L'objectif était de mettre en évidence une atlanticité spontanée. Ainsi, une zone, contenant des régions dont le nom est plus fortement qu'ailleurs associé aux termes d'Océan Atlantique et de « maritime », se détache clairement. Du Nord-Ouest irlandais à la province de Huelva, une continuité existe même si l'on constate deux zones plus confuses : le Sud-Ouest anglais et la côte cantabrique. L'influence d'autres sphères maritimes, qui s'ajoutent aux sphères continentales d'influence déjà signalées par le diagnostic territorial, est réelle. Elles pénètrent l'Espace atlantique jusqu'au Pais Vasco, au nord de la Bretagne et dans le Nord-Ouest anglais. Pire, elles semblent s'adjoindre certaines parties intégrantes de l'Espace atlantique comme l'Écosse ou les régions bordant la Manche.

L'interrogation liée à l'apport de noms des mers bordières dans la construction d'un territoire atlantique est logique puisque dans certaines zones (Mer Cantabrique ou autour du bassin de la Mer d'Irlande) le toponyme atlantique est effacé. Parle-t-on encore de dénominateur commun entre un habitant du Nord du Pays de Galles, des Asturias ou du Finistère lorsque le terme choisi pour identifier l'espace maritime diffère ? Le parti pris est d'englober ces « termes internes » car la délimitation est justement intra-atlantique mais est-ce pour autant judicieux ?

Enfin, la démarcation littoral/arrière-pays demeure toujours même si l'influence atlantique est notable en partie (Portugal intérieur, régions Poitou-Charentes, Midi-Pyrénées ou Pays de la Loire, la partie Nord de la Castilla y León). Mais celle-ci trouve des limites distinctes plus éloignées : Sud de la Castilla y León, régions Centre, West Midlands, Wiltshire, Greater Manchester ou en Écosse, le Lanarkshire. Si le cas des secondes questionne leur identité atlantique, le cas des premières renvoie à l'idée d'un arrière-pays connecté à son littoral. S'esquisse alors l'idée d'une réelle façade maritime à caractère atlantique dominant qui s'étendrait plus de l'Irlande à l'Andalucia que de l'Écosse à l'Algarve.

Chapitre 7 : L'odonyme, symbole identitaire

Afin de poursuivre l'objectif ambitieux de cerner une répartition du toponyme identitaire, le travail a été dirigé sur les noms de rue, les noms d'entreprises ou d'associations. La dénomination est en général importante pour l'identité ou la communication de ceux qui l'emploient. Plus la concentration du toponyme « atlantique » sera élevée dans une région, un département ou une ville, plus on pourra considérer que l'identité atlantique, et les références qui en découlent, est tangible. Il s'agit de donner corps à l'atlanticité.
Plusieurs hypothèses sont possibles dans la façon dont se répartit l'aire du toponyme. Une répartition inexistante signifierait que le postulat avancé est erroné. Une répartition aléatoire annoncerait que le paramètre retenu n'est pas facteur d'identité. Une répartition variée selon les pays renforcerait le sentiment hétérogène de cet espace. Une répartition dissymétrique entre littoral et arrière-pays notifierait un gradient identitaire. Enfin une répartition homogène indiquerait une adéquation entre l'espace de coopérations et l'aire de diffusion du terme atlantique. De plus, les divers éléments de l'étude permettent une approche plurielle de la société. Le nom des rues est un marqueur d'identité tant dans les grandes agglomérations que dans les villages ou hameaux. Les noms d'entreprises sont non seulement des marqueurs identitaires mais aussi des outils de communication pour vendre ou caractériser leurs services ou leurs produits. Enfin, le nom des associations grandes et petites, internationales ou locales, provient de particuliers, de citoyens qui vivent au sein de cet espace, qui sont imprégnés par leur vécu, nourri de représentations. L'acte de dénommer une rue, un commerce ou une association sportive équivaut à faire ressortir plus ou moins consciemment ses valeurs identitaires. Á travers cet exercice, ce sont les acteurs du territoire et leurs représentations, conscientes ou non, que nous révélons. La recherche du toponyme « atlantique » sera donc dirigée tant dans le secteur des institutions publiques (mairies, départements, etc.), que dans le secteur de professionnels (entreprises) qu'associatif (particuliers). Cet éventail permet de sonder la société de façon multiple et transversale.

7.1 : Une approche globale

Si le processus de dénomination des rues diffère selon les pays, détecter la présence de l'odonyme « atlantique » est la marque identitaire, principale, secondaire ou quelconque, d'une appartenance à l'aire atlantique. Si ce travail est volontaire, les résultats obtenus dénotent aussitôt la faible quantité de noms de rue « atlantique ». Mais celles-ci ne sont pas inexistantes (figure 88) et sont concentrées. Ces constatations épousent celles récupérées avec l'étude mettant en cause les moteurs de recherche Internet. La façade française est fortement pourvue par comparaison tout comme les secteurs du SWE, l'estuaire de l'Avon, Nord-Ouest de la Péninsule ibérique et l'Andalucia. Á l'inverse, l'Irlande, l'Écosse, le Pays de Galles, la

majeure partie de la façade maritime portugaise ou la côte cantabrique ne possèdent pas l'odonyme recherché. Les aires d'influence externes ou internes et le gradient littoral/arrière pays se réaffirment. Cependant, quelques rues se signalent dans des territoires éloignés de l'Océan Atlantique : Cholet et Angers (Maine-et-Loire), Birmingham et Wednesbury (West Midlands), Salamanca, Léon ou Segovia (Castilla y León), etc.

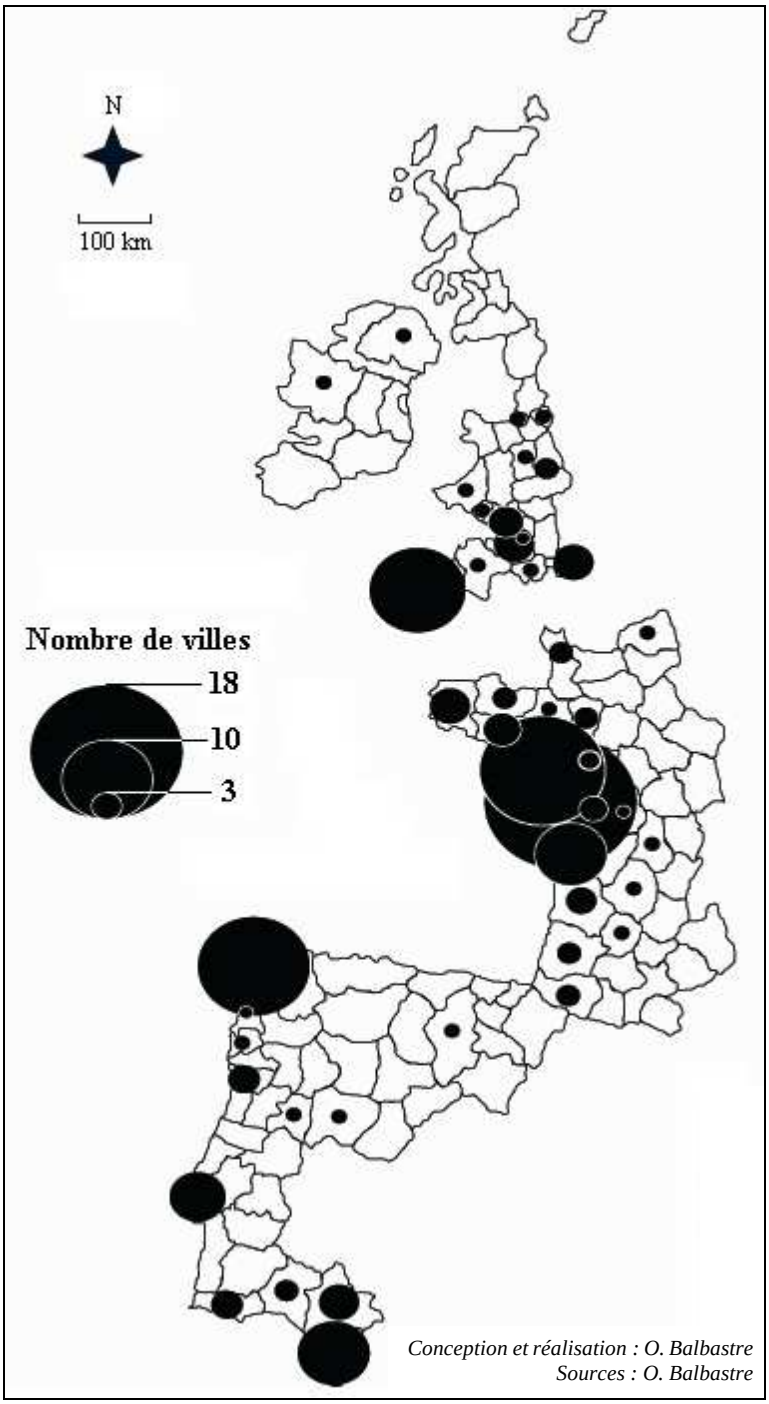


Figure 88 : L'odonyme « atlantique « dans l'espace atlantique

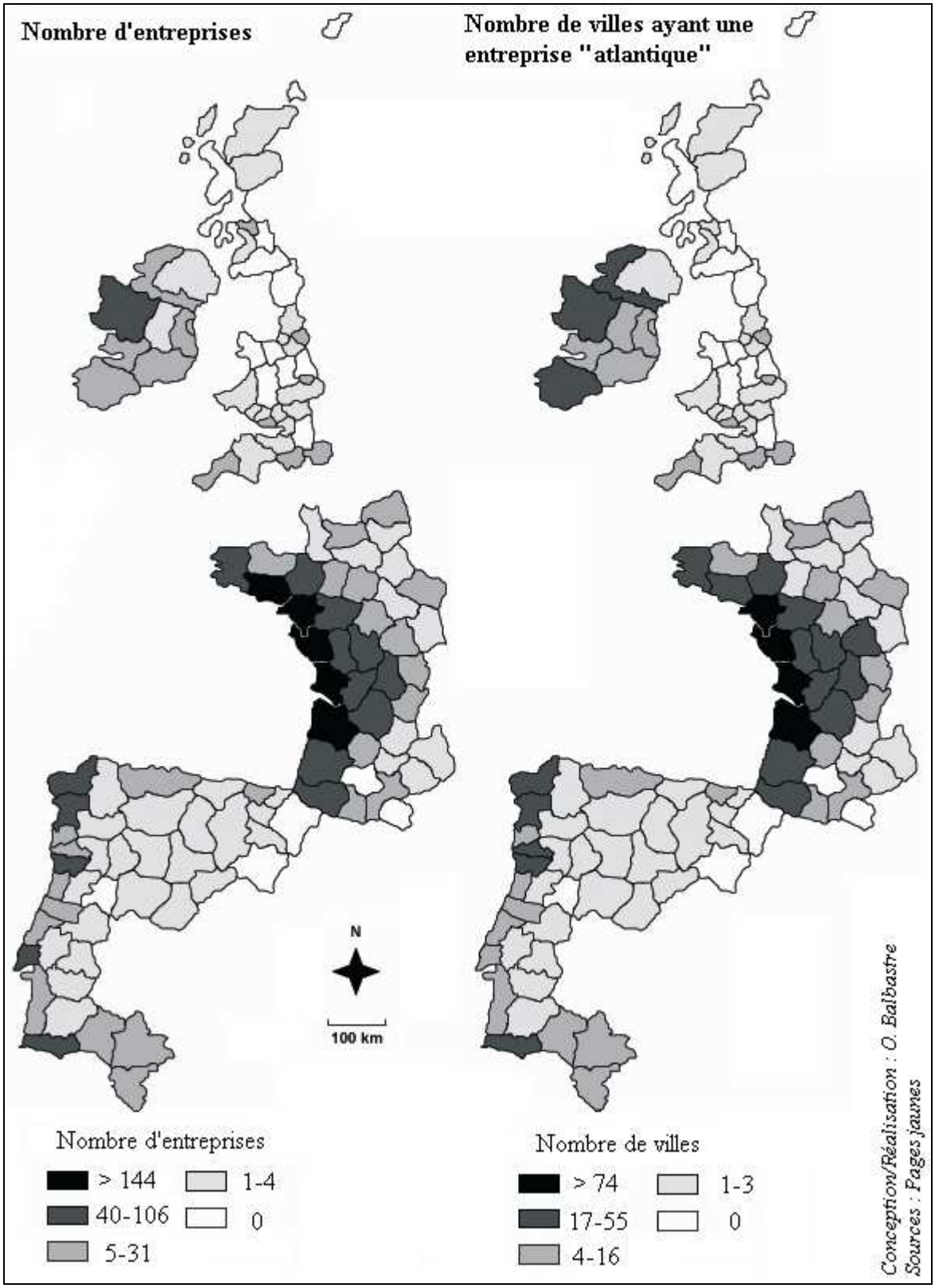


Figure 89 : Nombre d'entreprises dans les territoires et les villes "atlantiques"

La figure 89 extrapole autour du terme « atlantique » en prenant en compte les noms des entreprises et associations répertoriés dans les pages jaunes de chacun des pays. On perçoit de façon très nette la prédominance de la façade atlantique française comprise entre la pointe

bretonne et la Gironde. Le département de la Loire-Atlantique devance largement les autres territoires avec 781 entreprises comportant le terme « atlantique », ces entreprises se répartissant dans 107 villes. Le département de la Vendée arrive en seconde position avec 384 entreprises dans 74 villes et le département de la Charente-Maritime complète le podium avec 263 entreprises situées dans 106 villes.

Villes	Nb	Villes	Nb	Villes	Nb
Nantes	196	La Baule	21	Biarritz	13
La Rochelle	79	Challans	21	Angoulême	13
St Nazaire	73	Vannes	20	Couëron	13
St Herblain	53	Montoir de Bretagne	19	Pornic	13
Vigo	52	Rennes	17	Ste Luce-sur-Loire	12
La Roche-sur-Yon	40	Quimper	17	Guérande	12
Bordeaux	36	Rochefort	17	Mérignac	12
Lisboa	27	Les Sables d'Olonne	17	Sevilla	11
Niort	27	Brest	16	Porto	11
Aytré	27	Lorient	16	Angers	11
Bayonne	25	Anglet	16	Concarneau	11
Carquefou	24	Dublin	15	Angers	11
Royan	24	Vertou	15	St Hilaire du Riez	11
A Coruna	23	Galway	14	Orvault	11
Saintes	22	La Chapelle-sur-Erdre	14	St Brévin les Pins	11
Rezé	22	Limoges	14	Cardiff	7

Tableau 22 : Les principales villes où siègent les entreprises dont le nom contient le terme « atlantique »

Le changement d'échelles en fonction cette fois-ci des villes amène à cette même conclusion (tableau 22). Les villes de Nantes, La Rochelle et Saint-Nazaire se détachent avec respectivement 196, 79 et 73 entreprises. Les villes de Vigo, Lisboa et A Coruña se hissent également à hauteur des nombreuses petites villes françaises situées surtout dans la périphérie nantaise (Saint-Herblain, Rezé, Carquefou). Enfin des villes comme Bordeaux, Bayonne ou Niort atteignent des scores révélateurs d'une orientation atlantique au sein de leurs entreprises. Si l'Irlande apparaît bien dans l'aire atlantique, toujours systématiquement sur sa façade occidentale (régions du North West, du South-West ou de Border, ville de Galway), le secteur britannique se positionne en retrait pour tous les paramètres. Hormis l'effet de taille qui favorise légèrement les grandes métropoles (Glasgow, Liverpool, Manchester, Birmingham), c'est la ville de Cardiff avec sept citations qui atteint le premier rang au Royaume-Uni, ce qui révèle la faiblesse britannique avec le lien atlantique. Au Portugal, les principaux secteurs forts au nord (districts de Viana do Castelo et de Braga) et au sud (Faro) amplifient des aires locales transfrontalières (avec les provinces de Pontevedra en Galicia et Huelva en Andalucia) qui constituent des axes moteurs de l'atlanticité. Enfin, la place déjà annoncée des aires maritimes internes à l'Océan Atlantique, soient « el Mar Cantabrico » et « The Irish Sea », continue de se visualiser. Le désert des noms de rue « atlantique » et la présence ténue des noms d'entreprises pour les régions bordant ces dernières (Cantabria, Asturias, Dumfries & Galloway, North West Wales, Cumbria) continuent de questionner sur

les conséquences impactant les représentations perçues par les habitants de ces zones, c'est à dire leur atlanticité (et non leur maritimité), par rapport à celles où le terme « atlantique » est plus répandu.
La domination française oblige à étudier plus spécifiquement l'exemple français selon les divers paramètres présentés ici sur l'espace atlantique européen. Cette première partie aura clairement appuyée les résultats avancés de l'analyse des requêtes émises sur Internet.

7.2 : Du toponyme à l'odonyme : l'exemple de la France

7.2.1 : Un pôle centre-ouest prédominant

Il a été recherché dans toutes les communes des quarante départements concernés les noms de rue portant le terme « atlantique » (voire des dérivés « atlantis ») qu'il s'agisse d'impasses, d'avenues, de boulevards, de ronds-points, etc. Toute la voirie a été étudiée et le premier constat est que ce toponyme est très peu employé par les communes. Plusieurs explications sont envisageables. Tout d'abord les départements sont essentiellement composés de petites communes de moins de 1000 habitants. Le nombre de routes y est nécessairement faible et la probabilité de trouver une rue « atlantique » est de ce fait réduite. Ensuite, la dénomination des rues en France correspond souvent à des noms propres essentiellement puisés dans le catalogue des personnages nationaux célèbres (présidents, écrivains, artistes, etc.) ce qui exclut d'autant plus notre toponyme. L'appellation des rues reprend également l'histoire communale ou les traces de l'environnement paysager local (anciens maires, bâtiments religieux (églises, chapelle, etc.) ou fonctionnels (ponts, moulins, etc.)). On note enfin que nombre de rues portent le nom de communes limitrophes voire d'une ville plus importante mais plus lointaine (« route de Lorient » à Rennes ou « Porte de Rezé » à Nantes). Ce dernier trait se rapproche de la sphère locale. Néanmoins, le fait de saisir l'assimilation nom de rues/environnement local est un indice du bien fondé de la recherche. Il s'agit bien de s'identifier à un pays (« avenue de la République », « avenue Charles de Gaulle », « rue Emile Zola »), à une région et à un patrimoine communal historique (« rue du Couvent », « route des Bois », « impasse des Pins »). Les différentes couches de noms empilées déclinent l'identité de la commune, ou tout du moins l'identité dont elle souhaite se doter. Malgré la faiblesse du nombre de rues dénommées « atlantique », la question posée trouve justification.

Après observation de la figure 90, les résultats sont éloquents. Les entités recouvrant le plus le toponyme sont les départements littoraux qui s'étendent de l'estuaire de la Loire à celui de la Gironde. Un pôle constitué de trois départements, la Vendée (18 citations), la Loire-Atlantique (15) et la Charente Maritime (9), se dégage et devance de façon conséquente un groupe de départements (2 à 4 cas) s'agençant au nord (Morbihan, Finistère), à l'ouest (Mayenne, Maine-et-Loire, Deux-Sèvres) et au sud (Gironde, Landes et Pyrénées Atlantique).

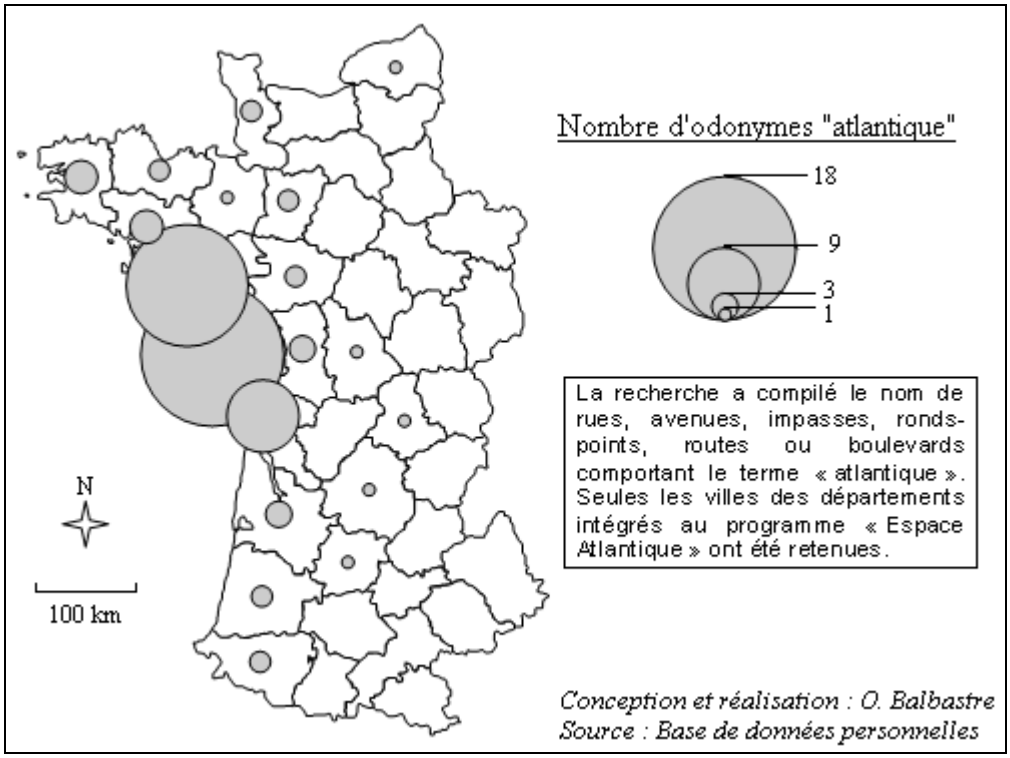


Figure 90 : Répartition de l'odonyme « atlantique » dans les départements français

	Départements (n') ayant				*Total*
	au moins une ville avec une rue « atlantique »	%	aucune ville ayant une rue « atlantique »	%	
Départements littoraux	**12**	92	1	8	**13**
Départements non littoraux	7	26	20	74	**27**
Total	**19**	47	**21**	53	**40**

Tableau 23 : Départements possédant des villes répondant au critère de l'étude

Plus on s'éloigne de ce groupe, moins la terminologie « atlantique » apparaît. Quelques bribes (1 ou 2 cas) subsistent en Ille-et-Vilaine, Manche, Seine-Maritime, Vienne, Haute-Vienne, Dordogne et Lot-et-Garonne avant de s'éteindre (régions du Centre et de Midi-Pyrénées, départements de l'Eure, de l'Orne, du Calvados, de la Sarthe, de la Charente, de la Creuse et de Corrèze). L'influence atlantique à travers cette étude s'avance du littoral centre-ouest vers une zone aréolaire le ceinturant, et, plus largement, du littoral vers l'arrière pays.

La corrélation présence du toponyme/littoralité du département est confirmée (tableau 23). Sur les 40 départements français de l'Espace atlantique retenus, 19 comprennent une ville répondant au critère de l'étude dont 12 sont littoraux (en grisé). La prévalence est nettement perçue dans ce même tableau puisque 92% des départements littoraux possèdent au minimum une ville avec une rue « atlantique ». Néanmoins dans le même temps, on constate que 26% des départements ne sont pas littoraux ce qui justifie la nécessité de ne pas clôturer la réflexion sur une répartition binaire. Malgré tout, la relation entre littoral et toponyme « atlantique » n'est pas obligatoire. Les départements des Deux-Sèvres, Maine-et-Loire et

Mayenne associés aux départements de la Vienne, Haute-Vienne, Dordogne et Tarn-et-Garonne forment une enveloppe aréolaire autour de la zone centrale prouvant également que le toponyme peut se trouver dans l'arrière pays. L'intérêt malgré la faiblesse de la présence du toponyme est que ce ne sont pas des départements littoraux. Pour asseoir le fait que cette corrélation n'est pas omnipotente, les contre-exemples existent aussi avec le Calvados, seul département littoral à ne pas posséder de ville consacrant le nom d'une de ses rues au terme « atlantique ». Le cas de l'Ille-et-Vilaine est particulier et agit comme un révélateur sur le fait qu'il faille grossir la focale d'observation. Ce département littoral possède bien une ville répondant au critère mais celle-ci ne se situe pas le long des côtes. Il s'agit du village (562 habitants en 1999) de Saint Sulpice des Landes, à plus de 80 kilomètres de l'Atlantique. Ce cas d'une commune répondant à l'étude mais éloignée du trait de côte n'est pas unique dans un département pourtant qualifié de littoral. Il soulève la question de la présence du toponyme dans un secteur de l'arrière-pays tant dans les départements littoraux que dans les départements non littoraux. Il est donc nécessaire de basculer à l'échelle infra-départementale, c'est-à-dire observer la localisation des villes plus précisément, pour mieux apprivoiser la corrélation littoral/toponyme « atlantique ».

7.2.2 : L'échelon infra-départemental, une autre perception

Á l'intérieur des départements littoraux, les villes citées ne sont pas nécessairement côtières. L'intérêt est d'affiner à cette échelle plus grande la réalité atlantique en tant qu'entité perceptible, visuelle, olfactive, sonore et palpable et son rapport avec le toponyme pour les noms de rue. Dans le tableau suivant (tableau 24), les villes relevées ont été compartimentées selon leur distance à la ville maritime la plus proche. Plusieurs types d'arrière pays ont été définis de façon très empirique par le facteur de distance.

Sur le nombre de villes recensées (70) par cette étude, trente-six sont littorales, soit un peu plus de la moitié (51%). Cependant, en ajoutant les villes situées dans l'arrière pays mitoyen (<18 km) et dans l'arrière pays proche (<50 km), le taux s'élève à 77%, ce qui renforce le fait que le toponyme « atlantique » est avant tout un fait littoral. L'emprise de l'environnement local sur l'appellation des axes et infrastructures routiers énoncée initialement se retrouve dans cette observation. Ensuite, onze des seize villes situées dans l'arrière pays lointain sont établies dans des départements non littoraux. Pour renforcer ce résultat, il ne faut pas oublier l'absence du toponyme « atlantique » dans vingt départements sans débouché maritime sur vingt-sept, sachant que, dans quatre des sept restants, il ne se manifeste qu'une seule fois. En croisant deux faits établis, d'une part plus on est proche du littoral, plus le nombre de toponymes « atlantique » est important, d'autre part, plus on s'éloigne du littoral, plus celui-ci est absent (et non en petit nombre ce qui serait par là une conséquence logique du premier fait). Par la suite, si le paramètre du département est volontairement écarté, la relation toponyme/ville littorale s'amoindrit à peine de 63 à 51% des situations cataloguées mais reste

Distance des communes au littoral	Nombre de ville	%
Communes littorales	36	51,43
Communes de l'arrière pays mitoyen (<18 km)	8	11,43
Communes du proche arrière pays (entre 18 et 50 km)	10	14,28
Communes de l'arrière pays lointain (entre 50 et 200 km)	15	21,43
Communes éloignées (> 200 km)	1	1,43
Total des communes possédant un toponyme « atlantique »	**70**	**100**

Tableau 24 : Classement des communes répondant aux critères de l'étude selon leur distance au littoral

sensiblement le même en comptabilisant les villes littorales et celles de l'arrière-pays mitoyen (63%). Si le doute sur la possibilité d'une telle corrélation n'était pas de mise en préambule de l'analyse, ce résultat l'avalise. La répartition du toponyme « atlantique » dans les noms de rue n'est pas aléatoire, bien que celui-ci, ne l'oublions pas, ne soit pas utilisé grandement sur tout le panel des communes soumises à l'exercice. Encore fallait-il le prouver.
Pourtant, comme déjà observée, cette relation n'est pas exclusive. La présence conjuguée de départements non littoraux même minoritaires et des villes implantées à plus de 50 kilomètres du rivage, soit 24%, oblige à détailler un peu plus cette distribution à l'échelle infra-départementale et à ne pas se cantonner à une stricte vision binaire.

En détaillant les départements les plus sollicités (Vendée, Charente-Maritime et Pays-de-la-Loire contiennent 58% des villes comportant une rue « atlantique »), la prégnance littorale se lit avec une plus ou moins forte constance. L'exemple de la Vendée est criant puisque sur seize villes comprenant une rue « atlantique », quatorze (soit 88%) se situent dans le canton littoral des Sables-d'Olonne. A l'intérieur de ce canton, dix communes sont elles-mêmes littorales avec une distribution homogène le long du rivage vendéen de l'île de Noirmoutier à la Faute sur Mer. L'île de Noirmoutier concentre d'ailleurs les résultats avec quatre dénominations atlantiques de ses rues réparties entre trois villes (Barbâtre, La Guérinière (deux fois) et L'Épine). On retrouve ce phénomène de littoralisation de l'odonyme « atlantique » en Charente-Maritime où huit des neuf villes se positionnent dans les deux cantons formant le littoral charentais, ceux de La Rochelle et Rochefort. Ce dernier regroupe six communes urbaines situées sur l'Ile d'Oléron (Saint-Georges d'Oléron et Saint-Pierre d'Oléron) et en bordure de l'estuaire de la Gironde (Royan, Saint-Palais-sur-Mer, Les Mathes), la commune d'Arvert se situant entre les deux secteurs géographiques. Au final, sur les neuf villes, six sont littorales, soit les deux tiers (67%), un pourcentage équivalent à celui du département de Vendée (63%). Le département de Loire-Atlantique offre une distribution moins influencée par le littoral car sur les quatorze villes retenues, seules trois sont littorales. Elles se situent entre la baie de La Baule et la presqu'île guérandaise (Batz-sur-Mer (deux fois), La Baule Escoublac et Le Pouliguen), ce qui équivaut à 27% seulement des communes retenues. Au contraire, le toponyme se manifeste dans l'agglomération nantaise à hauteur de 40% se distribuant dans six communes (Nantes, Basse-Goulaine, Bouguenais, Carquefou,

Orvault, Saint-Herblain). Le Sud du département est une autre zone de concentration (Vieillevigne, Légé, Machecoul et La Marne). Très proche de la Vendée, cette zone du littoral mitoyen pourrait être qualifiée de trans-départementale enchevêtrant le Sud-Ouest de la Loire Atlantique avec le Nord du canton des Sables-d'Olonne en Vendée.

Après avoir évoqué cette nuance, la littoralisation est malgré tout une évidence. Toutes les villes visées par l'étude du Finistère, du Morbihan et de Gironde sont des communes bordées par l'Océan Atlantique. Elles se déclinent de la préfecture (Vannes) à des pôles locaux secondaires (Crozon, La Teste de Buch ou Lacanau) voire à des plus petites communes (Nevez, Trégunc, Plougonvelin, Erdeven, Sarzeau ou Lège Cap Ferret). Le reste des départements littoraux est inclus dans un groupe caractérisé par une présence unique ou presque du toponyme. Et de même, dans une similitude quasi-parfaite, la littoralisation de cette présence se retrouve pour les Côtes d'Armor, les Landes, les Pyrénées-Atlantiques, la Manche et la Seine-Maritime. Que ce soit pour les villes du Havre (« quai de l'Atlantique »), Cherbourg, Saint-Brieuc, Mimizan, Capbreton, Anglet ou Saint-Jean-de-Luz, la réalité océanique prédomine systématiquement. Ce sont d'ailleurs des villes assez peuplées ou des communes moyennes au-delà des 5000 habitants. Si la distance au littoral s'est avérée comme paramètre essentiel, d'autres, comme la taille de la ville ou plus encore la localisation précise de la rue portant l'odonyme dans le réseau local, doivent permettre de mieux définir l'impact dans les représentations de la population de cette rue « atlantique ».

7.2.3 : La place accordée à la rue « atlantique » dans le réseau local

Les critères de classification des villes dans le tableau (tableau 25) suivant sont au nombre de trois : le nombre d'habitants, la distance au littoral, l'importance accordée à l'axe « atlantique » au sein du réseau local. Si la seconde est une donnée essentielle à l'appréhension de l'analyse, la première sert à mieux différencier les villes. La taille de celles-ci à travers le nombre d'habitants peut être un renseignement intéressant. La troisième est plus subtile et coïncide avec la différence sur l'impact des représentations que peuvent avoir les axes de circulation selon leur position ou leur fonction au sein du réseau communal.
Les villes répondant au critère de l'étude sont réparties de façon égale selon leur nombre d'habitants même si par effet numérique les petites communes sont plus importantes. Le facteur du nombre d'habitants n'influence pas la répartition du toponyme. En ce qui concerne la caractéristique littorale des villes, l'équivalence est quasi-parfaite même si la prédominance du littoral sur le degré d'apparition du toponyme a été vue précédemment avec notamment un gradient d'arrière pays, mitoyen à lointain, ici occulté. On note malgré tout que les communes plus petites (moins de 2000 habitants) sont en majorité moins littorales, au contraire des villes petites et moyennes (entre 2000 et 10000 habitants). Ce constat peut s'expliquer par l'essor contemporain de l'attrait des villes littorales, zones d'habitations demandées. La place

Nombre d'habitants	Nombre de villes	Axe « atlantique » fort au sein du réseau	Villes littorales	Dont l'axe « atlantique » est fort au sein du réseau	Villes non littorales	Dont l'axe « atlantique » est fort au sein du réseau
> 20 000	16	7	6	2	10	5
Entre 10000 et 20000	6	1	3	0	3	2
Entre 5000 et 10000	15	8	10	4	5	4
Entre 2000 et 5000	17	8	11	3	6	5
Entre 1000 et 2000	8	2	5	0	3	2
< 1 000	8	5	1	0	7	5
TOTAL	***70***	***32***	***36***	***9***	***34***	***23***

Tableau 25 : Répartition des villes selon leur nombre d'habitants et la place conférée à l'axe "atlantique" dans le réseau local

accordée à la rue « atlantique » montre certaines différences entre villes littorales et non littorales. Pour 68% des villes éloignées du littoral, l'axe « atlantique » est un segment majeur ou important du réseau routier communal. Ce chiffre n'est que de 25% pour les villes littorales. Il convient alors d'approfondir ce point et de l'illustrer.

Pour les villes littorales, la principale utilité de nommer une rue « atlantique » est l'orientation légitime qu'offre cette voie de circulation. En effet, de très nombreuses stations côtières usent de cet odonyme pour dénommer le chemin qui longe les plages, la route qui relie le bourg-centre à la zone des plages ou encore une ruelle au sein d'un lotissement côtier par exemple. Le toponyme a donc une fonction de localisation quasi-ponctuelle d'un lieu ou d'un espace très précis. Néanmoins, bien que faiblement représentées, d'autres marquent encore plus leur identité « atlantique » en usant du toponyme à deux reprises (Batz-sur-Mer, St Hilaire de Riez, La Guérinière ou Cherbourg). La rareté de la présence du toponyme « atlantique » dédouble d'autant plus cette spécificité. Certaines accordent une place conséquente à leur rue « atlantique » dans leur réseau mais ce sont généralement des axes internes de centre-ville (Cherbourg, Lacanau, Le Pouliguen, Carnac, etc.). L'interprétation est difficile même si on peut dire que l'identité atlantique fait partie intégrante de ces villes, elle n'est pas forcément valorisée. Le nom des rues se résume souvent à un double rôle identitaire et fonctionnel de localisation. Pour dépasser ou conforter ce double jeu, l'intérêt porté aux villes non littorales est utile car elles dépendent moins d'une volonté d'allouer à l'odonyme cet effet de localisation, l'Océan n'étant pas « là » mais « ailleurs ».

Isolée, entre Nantes et Rennes, la commune de Saint-Sulpice des Landes (Ille-et-Vilaine) dispose d'une « rue atlantique ». Il s'agit d'une des rues principales traversant la bourgade, comme pour 75% des villes non littorales de moins de 5000 habitants. Les localités d'Aumagne (Charente-Maritime), Saint-Poix (Mayenne), Chanteloup et Le Tallud (Deux

Sèvres), Rouillé (Charente) ou Ribérac (Dordogne) ont ce point commun. Elles se situent dans l'arrière pays littoral entre 50 et 130 kilomètres et, hormis Le Tallud en périphérie de la sous-préfecture des Deux Sèvres, Parthenay, ces municipalités se trouvent à l'écart d'une ville plus importante. Ce cas de figure laisse augurer le fait que ces villes ne sont pas trop parasitées par des référents que pourrait leur insuffler un centre voisin plus puissant, véhiculant ses propres ambitions identitaires.

Comme il a été soutenu au préalable, le nom d'une rue participe à la construction de l'identité du quartier, du village, de la ville, de l'espace social. Il interfère avec de multiples autres facteurs pour former en chaque personne un espace vécu, c'est-à-dire un espace où s'entremêlent diverses réalités du quotidien et les interprétations de ces réalités. Chaque habitant, dans le sens où il s'agit de celui qui habite, qui vit et qui construit son territoire, appréhende cet espace de vie différemment. La perception n'est jamais la même entre deux personnes et chacun y greffe sa personnalité, ses acquis, son expérience pour se constituer son espace personnel. Ainsi, dans le contexte du réseau communal pris dans sa globalité, plus un axe est important, plus il sera indiqué au sein de l'agglomération de façon qualitative (visibilité) et quantitative (nombre d'itérations), plus il sera emprunté par les automobilistes ou les passants et plus il pénètrera dans l'espace vécu de l'habitant comme paramètre de description de ce dernier. Un « chemin de passage », une « grande route », un « carrefour », par effet cumulatif de fonctions, s'immisceront inconsciemment dans l'imaginaire des gens amenés à les côtoyer. Ce phénomène est maximal lorsque l'on considère l'adresse de résidence. Á l'échelon individuel, l'axe le plus fortement ancré dans les représentations et les espaces vécus demeure la rue de résidence principale, c'est-à-dire celle qui est empruntée chaque jour, celle où l'on se bâtit des souvenirs, des fêtes, des rencontres de voisinage, celle que l'on indique sur nombre de papiers administratifs de tout ordre, etc. Ensuite viennent les routes conduisant aux diverses activités humaines, professionnelles, de loisirs, de consommation, de culture puis, de plus en plus effacées, de vacances par exemple (cas de l'Autoroute du Soleil par exemple qui fait de l'axe rhodanien un axe majeur de la route des vacances tout autant qu'il l'est au niveau des marchandises au niveau européen). Lorsque l'échelle est ramenée à un espace plus grand, un espace qui concernerait la totalité des résidents voire des passagers, l'axe le plus emprunté devient le référent.
Une impasse ou une avenue n'ont ni la même taille, ni la même longueur. Elles ne possèdent pas non plus le même rôle au sein du réseau local. Ces différences de gabarit et de fonctionnalité pénètrent dans l'espace vécu de la ville par ses habitants. La nomination des grands axes participent d'autant plus à la construction identitaire tant dans les faits que dans ce que ceux-ci véhiculent comme représentations. Il faut donc être attentif à bien percevoir la place accordée aux rues portant le nom « atlantique » au sein du réseau routier local.

La caractéristique identique soulevée par l'étude des petites communes de l'arrière pays atlantique est que, sensiblement, la voie affublée du toponyme « atlantique » est un axe structurant du réseau routier communal. Une question se pose cependant : la volonté de nommer un axe important précède-t-elle l'axe lui-même ? Cela revient à savoir si l'axe important dépassant la portée du cadre du réseau communal (national, ronds-points, rocades) doit disposer d'un toponyme dépassant lui aussi le cadre communal ou, si l'identité atlantique, n'étant pas propre uniquement à la localité, ne mérite pas qu'on lui concède un axe important appartenant à un réseau routier plus vaste. C'est comme si la portée du toponyme se répercutait sur les propriétés de l'axe portant le nom outrepassant l'objectif de la desserte locale pour une vision plus lointaine. Mais quelle que soit la réponse, qui demanderait une étude plus spécifique et approfondie sur le processus de dénomination des voiries, et surtout sur la part certaine des représentations collectives dans ce processus, la référence à l'Atlantique est avérée dans un contexte local sans en être pour autant la structure identitaire essentielle. Cette hypothèse pourrait signifier que la commune appartient à une zone atlantique, zone plus vaste, dont elle souhaite imprégner son identité, sans pour autant en faire son unique singularité. La présence de l'Atlantique semble donc dans ces villages ou bourgades bien exister. L'Océan Atlantique est en quelque sorte à « portée de route » alors que l'importance de l'axe peut souligner la distance à parcourir. De plus, dans ces communes où la voirie est relativement faible, l'axe « atlantique » n'est pas noyé par la masse d'autres voies équivalentes ou supérieures comme dans les grandes agglomérations. Il y est visible, perceptible, par conséquent plus à même de s'enraciner dans les représentations territoriales.

Le phénomène se retrouve également pour les villes de plus de 5000 habitants (61%). Les exemples de La Roche-sur-Yon, des Herbiers (Vendée) ou de Blain (Loire-Atlantique) sont remarquables et révèlent une autre conclusion de l'étude qui n'était pas envisagée au départ. Ces villes sont donc plus peuplées, se distinguent par une superficie plus conséquente et donc une voirie plus étoffée. Ils se particularisent également par la place que détient l'odonyme au sein de ce réseau. Pour la préfecture vendéenne de La Roche-sur-Yon, il se présente sur la rocade Nord-Ouest, sous la forme d'un rond-point. La spécificité du rond-point est qu'il joue le rôle de carrefour entre plusieurs axes de circulation (3, 4, 5, etc.). Il agit à la fois comme un nœud et comme un repère. Il existe différents ronds-points à l'instar d'une rue que caractérisent son gabarit (taille du rond-point, nombre de voies qu'il met en connexion), sa fonctionnalité (connexion de routes importantes, de routes moins importantes) et sa localisation (en centre-ville, sur une route départementale, une route nationale, en zone industrielle, en périphérie). L'importance du rond-point dépend de ces quelques paramètres tant dans le réseau routier que dans sa perception, ses capacités à se mêler dans l'espace vécu des habitants. Les exemples du rond-point de Vannes ou du rond-point de Rennes situés dans Nantes sont des repères connus des habitants. Ils sont d'autant plus perceptibles que leur localisation est stratégique au sein du réseau pour gagner du centre ville le Nord de

l'agglomération. Les Portes des grandes villes en sont d'autres illustrations parfaites, celles de points de passage inscrits dans l'espace vécu de la majorité des habitants. Dans l'exemple de la préfecture vendéenne le « rond point de l'Atlantique » est extérieur à la ville mais se situe sur un axe prépondérant (la N160[62]) à la circulation automobile, au croisement des directions des diverses stations littorales, orientant le parcours soit vers les Sables-d'Olonne, soit vers Saint-Gilles Croix de Vie et Saint-Jean de Monts. Sa visibilité est prépondérante dans l'orientation du réseau routier tant pour l'autochtone que pour le passager. Sa dénomination peut s'expliquer par le fait que cette route nationale raccorde Cholet jusqu'à la station balnéaire des Sables d'Olonne, cité atlantique par excellence.
Dans la commune des Herbiers, la situation est identique puisqu'un « rond-point atlantique » s'érige sur la rocade Nord-Ouest prolongeant justement la route nationale 160 qui rejoint La Roche-sur-Yon. On en déduit qu'à 80 kilomètres dans l'arrière pays, l'Océan Atlantique est déjà indiqué et par extension que la présence de l'Atlantique dans l'environnement local des Herbiers, et donc dans les représentations des personnes côtoyant cette ville, est réelle. Elle se visualise et se véhicule à travers ce rond-point. Et plus remarquable encore, en amont, on note que cette N160, en provenance d'Angers, traverse Cholet d'Est en Ouest et se pare du terme « atlantique » en ressortant du centre-ville comme pour mieux amener ses passagers vers Les Herbiers, puis La Roche-sur-Yon, puis les Sables d'Olonne et enfin l'Océan Atlantique. Cette nationale serait-elle vecteur d'une identité atlantique pénétrant l'arrière pays ?

L'observation de la commune de Blain en Loire-Atlantique montre une similitude évidente puisque établie à 45 kilomètres de l'Océan Atlantique son réseau communal est marqué au niveau de la nationale (N171) contournant la ville par le Sud d'un « rond-point de l'Atlantique ». Cette route relie la préfecture mayennaise de Laval jusqu'au Croisic au delà de Saint-Nazaire. De plus, le rond-point marque le carrefour de deux axes départementaux importants évitant l'agglomération nantaise entre Ancenis et Redon (Bretagne) d'une part, et entre Saint-Nazaire et Chateaubriand d'autre part. D'ailleurs cette N171 passant à Chateaubriand s'étire jusque Laval où elle récupère son toponyme « atlantique ». Un nouvel axe de percée « atlantique » semble être mis en évidence de Laval jusqu'au Croisic (on retrouve le nom « atlantique » pour cette N171 dans les communes littorales du Pouliguen et de Batz-sur-Mer), relayé par le rond-point éponyme à Blain où la visibilité au sein du réseau due à son statut de nœud témoigne de la même façon d'une présence atlantique concrète.

Interpellé par la présence d'axe « atlantique » dépassant le cadre d'une simple ville, un autre exemple se dessine avec la nationale 11 reliant Poitiers à La Rochelle, grand port de la façade atlantique française. Cette fois les relais ou les marqueurs ne sont plus des ronds-points mais un axe majeur, la route nationale 11, renommé « atlantique » en trois endroits. La première

[62] Les Routes Nationales ont depuis disparu en intégrant le réseau départemental. L'étude réalisée auparavant retiendra les routes nationales dans leur citation.

ville où apparaît ce fait est Rouillé (Vienne), commune située à plus de 100 kilomètres du littoral. Comme précédemment déclaré, l'axe nommé est un axe primordial qui traverse la petite commune (2 128 habitants) d'Est en Ouest. La nationale poursuit sa progression et traverse Niort, ville plus importante, préfecture des Deux Sèvres (56 663 habitants) à une soixantaine de kilomètres de la côte. Le « Boulevard de l'Atlantique » correspond à la portion de rocade Ouest de l'agglomération. Même si la ville de Niort n'a pas le rayonnement de Paris, la rocade est un axe de trafic fréquenté. Il s'agit d'un segment du réseau tout aussi capital que pour la commune de Rouillé projeté à une échelle plus petite. La troisième griffe « atlantique » sur cette N11 se produit à hauteur du village de Cramchaban (515 habitants) à 30 kilomètres du littoral. La route nationale y passe au sud, seule route importante au sein du réseau local, emmenant les automobilistes jusqu'au littoral.

Toutes ces informations alimentent l'hypothèse que des zones de l'arrière pays, plus ou moins définies, se réclament atlantiques au moins pour un aspect de leur identité. Les témoins en sont ces signes extérieurs que peuvent représenter ces « rues atlantiques » et ce, quelque soit la taille de la ville. Les nœuds du réseau, incarnés par les ronds-points au croisement de deux axes importants ou les portions de route nationale, sont des éléments qui ont une place conséquente dans le réseau local. Certains axes sont même de véritables voies qui amènent jusqu'à l'Océan Atlantique sans pour autant en continu être appelées « atlantiques ». Mais elles en prennent le qualificatif quand elles sont marquées à divers endroits de leur sinuosité par le toponyme. De plus, acheminer des véhicules en ayant comme terminus le littoral, n'est-ce pas déjà appartenir au réseau de voie atlantique ? N'est-il pas alors naturel, en appartenant plus ou moins consciemment à un réseau de voies atlantiques, de construire son identité territoriale sans en omettre cet aspect? Toute proportion gardée, cette piste de réflexion doit être intégrée lors du décompte global.

La posture des villes de l'arrière pays n'est toutefois pas unilatérale même si rares sont les petites communes qui possèdent une rue « atlantique » ordinaire ou peu visible (Aumagne, Légé, La Marne ou Falleron). Cette lecture vaut encore plus pour des villes importantes mais se localise presque exclusivement dans l'agglomération nantaise. Elle joue un rôle prédominant dans la baisse statistique des villes n'accordant pas à la terminologie « atlantique » des endroits stratégiques au sein de leur réseau tant dans les villes importantes (Nantes, St Herblain ou Orvault) que dans des villes voisines moins peuplées (Carquefou, Basse-Goulaine). Doit-on conclure que Nantes et son agglomération ne sont pas fortement imprégnées d'une identité atlantique ? Evidemment cela serait un raccourci dangereux pour l'analyse et sans doute une fâcheuse erreur. Au contraire, la ville s'est construite à travers cette identité atlantique, s'est enrichie par l'ouverture maritime pour se développer. La place peu importante accordée au toponyme peut s'expliquer par le fait que le sentiment d'atlanticité « transpire » de la ville par tant d'autres vecteurs médiatiques que l'impact du toponyme n'est qu'un parmi tant d'autres. Á l'inverse, quelques grandes villes laissent

transparaître un trait identitaire atlantique mais noyé dans une foule d'autres toponymes l'impact sur l'espace vécu est d'autant plus mince que la rue est insignifiante (Agen, Limoges). Ces villes sont d'ailleurs les plus éloignées du littoral retenues par les critères de l'étude. Elles confirmeraient une déclinaison atlantique de leur identité mais de façon légère. Comme pour l'agglomération nantaise, cela correspondrait à une composante identitaire parmi tant d'autres, à la différence toutefois que Nantes considère son atlanticité comme trait identitaire dominant, alors qu'Agen et Limoges en disposent d'autres plus fondamentaux.

L'odonyme « atlantique » est plutôt rare. Lorsqu'il apparaît, sa répartition est indéniablement littorale ou au sein de l'arrière pays mitoyen ou proche. Sa présence est plus accrue entre l'estuaire de la Loire et celui de la Gironde avec un gradient d'apparition de cette zone vers une enveloppe aréolaire et du littoral vers l'arrière pays. Cette répartition n'est donc pas exclusivement littorale et, si l'on considère le postulat initial, par conséquent le sentiment atlantique n'est pas non plus systématiquement associé à la littoralité du lieu de vie. Il est cependant difficile de dessiner une zone qui se ressent atlantique à travers cet unique paramètre. Tout juste a-t-on repéré des axes porteurs d'un sentiment atlantique au travers de trois nationales, véritables sillons de Laval au Croisic, d'Angers au Sable d'Olonne et de Poitiers à La Rochelle. D'autres exemples plus isolés, plus éloignés de la côte, interpellent et laissent poindre une part atlantique de leur identité. Mais indéniablement, tant dans son double rôle identitaire et fonctionnel que dans l'axe qui lui est affublé, le terme « atlantique » est vecteur d'identité. Cette analyse amène à quelques hypothèses :

- soit « être atlantique » n'apparaît que comme un trait secondaire de l'identité de la ville (Agen, Limoges);
- soit la réalité océanique est tellement évidente, quasi palpable, pour les villes littorales que le toponyme n'est qu'un vecteur pratique, fonctionnel (rôle d'indication);
- soit le toponyme n'est qu'un vecteur identitaire parmi tant d'autres de l'atlanticité (agglomération nantaise) ;
- soit « être atlantique » signifie l'appartenance à une identité régionale plus vaste, non locale (petites communes de l'arrière-pays) et non singulière.

Au delà de ces hypothèses, cette étude soulève quelques interrogations sur le sentiment identitaire « atlantique » qui ne s'est pas révélé dans certaines villes qui le sont pourtant indéniablement (Bordeaux, Brest, Lorient, La Rochelle, etc.). Cette évocation rappelle que l'étude doit être plus globale dans l'appréhension du sentiment « atlantique » à travers la visibilité du terme « atlantique ». En effet, l'étude nécessite plusieurs compléments et ne doit pas se fier uniquement à la présence quelque peu réductrice de l'odonyme « atlantique ». Sans négliger les apports obtenus par cette analyse, il faut compléter et élargir à d'autres domaines l'étude de la répartition du toponyme « atlantique », vers le nom des entreprises et des associations pour pallier les lacunes de cette dernière.

7.3 : L'odonyme « atlantique », symbole de projets territoriaux

L'odonyme « atlantique » est plutôt faiblement employé mais son usage existe dans tous les pays de l'espace atlantique. Si comme en France, on a repéré trois axes vecteurs d'atlanticité, d'autres sont des marqueurs réaffirmés dans les quatre autres pays concernés.

7.3.1 : « Atlantic Drive » en Irlande

En Irlande, il a été localisé deux objets intitulés « Atlantic Drive ». La première est une route touristique proposée et relevée par le site touristique officiel de l'île d'Achill[63] vers Curanne dans le comté de Mayo. La seconde concerne le comté du Donegal reliant les villes de Letterkenny, Carrigart et la Péninsule de Fanad. Elle est ainsi décrite sur un site touristique irlandais : "*The Atlantic Drive is a short, but very spectacular road around the Rosguill Peninsula, which encapsulates the dramatic marriage of two natural elements - the ageless land of Donegal and the timeless courtship of the Atlantic, which has forged a glorious alliance of great beauty*"[64]. Les deux photographies (photos 1 et 2) montrant la scénographie rencontrée le long du parcours de ces routes « atlantiques » appuient l'effet environnemental (plage, crique, baie, verdure, relief, etc.) et de finistères (falaises, habitats épars, dispersés, îlots, végétation rase, etc.). Les racines identitaires plongeant dans l'Atlantique des comtés irlandais occidentaux mises en évidence auparavant (voir toponyme et moteurs de recherche Internet) se matérialisent à travers l'odonyme accolé à ces parcours touristiques et aux champs imagés qui en découlent. On peut clairement ajouter le séjour proposé par une agence de tourisme (CIE Tours International) basée aux Etats-Unis nommé *2007 Atlantic Ireland & Islands Tour* dont le parcours est représenté par la carte suivante (figure 91) et qui emprunte *The Atlantic Drive* de l'île d'Achill (Achill Island). Cette carte est forte de sens puisque le séjour se positionne nettement sur les comtés occidentaux dont les deux parcours touristiques étudiés précédemment font partie. Toutes les villes-étapes (Drogheda, Redcastle, Wesport, Galway, Limerick, Killarney) sont des villes littorales et les itinéraires longent le littoral. Si l'aspect historique des liens entre l'Irlande et les Etats-Unis est un fil conducteur du séjour, l'attrait du littoral et le paysage maritime sont également développés. On peut évoquer des lieux élargissant le champ de la maritimité : "Galway Bay", "Atlantic Ocean", "River Shannon Estuary", etc. Le site touristique de *Cliffs of Mother* intègre entièrement l'océan puisque celui-ci le façonne. Les autorités locales ont choisi de créer *Atlantic Edge*, un centre culturel construit au cœur d'une galerie souterraine avec quatre salles dédiées tant à l'Océan Atlantique (océanographie, météorologie, faunes marines) qu'aux falaises et aux activités humaines liées (exploitation des carrières, collecte des œufs). Ce lieu peut être considéré comme un géosymbole (J. Bonnemaison, 1996) de l'atlanticité irlandaise.

[63] http://www.achilltourism.com/
[64] http://www.discoveryireland.ie

Photo 1 : "Dooey beach on the Atlantic Drive - close to Rosgoill Cottage"

Photo 2 : View of Kilbay

Figure 91 : 2007 Atlantic Ireland & Islands Tour

Par la suite, l'analyse de la carte proposée met en évidence le bleu de l'océan enveloppant le vert de l'île irlandaise. Les principaux sites remarquables (ou valorisés volontairement) s'établissent justement au sein de cette enveloppe bleutée (Giant's Causeway, Connemara, Dingle Peninsula, etc.). Sur douze photographies recensées, cinq intègrent l'océan, exhibant de façon classique la dimension naturelle (falaises, nébulosité, etc.) mais aussi l'espace maritime pratiqué (port, bateaux de pêches, agricultures littorales). Les mots utilisés dans la description, essentiellement paysagère (islands, peninsula, estuary, bay, beaches, seascapes, rocky fall) parfois d'activités (ferry, fishing, farmers), soutenue par des photographies et une carte, synthétisent les atouts de ce territoire ouest irlandais indubitablement atlantique. Cependant, le discours d'un opérateur étranger (ici américain) n'est pas le même que celui de l'habitant, de l'usager, du citoyen, de l'élu. D'autres exemples de projets touristiques faisant appel aux représentations (triées) de l'Atlantique comme référent identitaire porteur intègrent plus spécifiquement un projet territorial autour d'acteurs locaux.

7.3.2 : « Atlantic Highway » au Royaume-Uni

Au Royaume-Uni, la configuration n'est pas identique puisque l'odonyme ne qualifie plus une voie touristique de découvertes mais une voie rapide : Atlantic Highway[65]. Cette dernière s'étend à la pointe du Sud-Ouest de l'Angleterre, au nord des comtés du Devon et du Cornwall (figure 92). Il n'y a aucune surprise par rapport aux conclusions antécédentes sur le trait identitaire atlantique de ce secteur du Royaume-Uni. L'historique de ce « naming[66] » date des années 1990 lorsque les autorités régionales ont récupéré les compétences de gestion de cette voie rapide. Ces dernières l'ont maintenue en état et en ont conçu un outil d'aménagement territorial et de développement économique (*Camelford Distributor Road Scheme*). L'origine de cette dénomination provient d'une ancienne voie ferrée régionale gérée par la compagnie « Southern Railway » : Atlantic Coast Express. Cette ligne réalisait quotidiennement entre 1926 et 1966 la jonction entre les villes d'Ilfracombe et de Padstow. Ainsi, l'Atlantic Highway parcoure cette zone de Tiverton à Fraddon mais structure un territoire qui s'étend le long de la côte de Bude à Newquay. Á l'instar de l'exemple irlandais, cette route ainsi nommée est un vecteur important d'attrait touristique. Néanmoins, il convoque d'autres éléments. En effet, cette route complète le réseau de transport routier structurant le Sud-Ouest de l'Angleterre qui comptait deux routes plus importantes. L'une centrale Exeter-Lauceston (A30) est la plus rapide pour rejoindre l'extrémité des Cornwall, l'autre au Sud Exeter-Plymouth (A38) relie les villes principales. Il a fallu donc se démarquer et comme le suggère alors les acteurs locaux concernés créer autre chose. Ceux-ci ont misé sur l'odonyme atlantique pour fabriquer cette différenciation, attirer des voyageurs grâce à ce

[65] www.atlantic-highway.co.uk
[66] En général, le « naming » est le fait de doter un bâtiment ou une infrastructure d'un nouveau toponyme à des fins commerciales et publicitaires. Nous l'appliquons ici dans le cadre d'une volonté publique publicitaire.

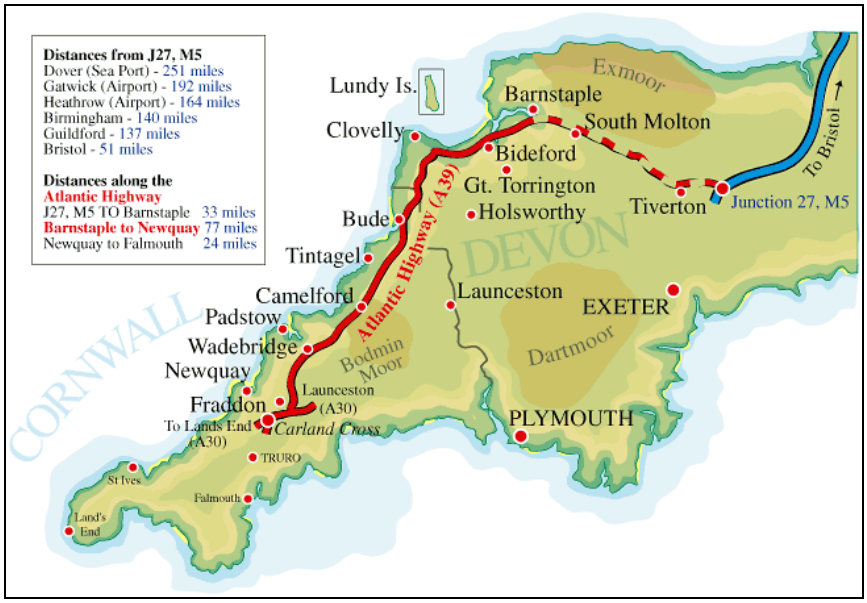


Figure 92 : Atlantic Highway

trait identitaire autour de l'atout maritime atlantique. Robert Hichens[67], membre du comité exécutif pour l'aménagement territorial et des transports du comté, déclare ainsi : « *This is a very important road wich serves a large and distinctive area* […] *a new name to go with its new status* », et rajoute de façon plus explicite « *« Atlantic Highway » is a splendidly evocative for a unique coastal road, popular with tourists and local residents alike* ».

Deux atouts spécifiques sont mis en avant lorsque l'on se renseigne sur cette voie touristique : l'estuaire de la Camel (ville de Padstow, photo 3) et le site de Morwenstow (photo 4). Les photographies comparées de ces deux endroits, entre elles mais aussi avec celles affichées pour les deux routes « atlantiques » en Irlande, distribuent des indices sur le trait identitaire souhaité. Outre l'aspect de la marée, l'image de la plage ou de la crique, on retrouve à nouveau ce qui caractérise l'univers des représentations d'un finistère, la fin de la terre, inscrite dans ses falaises à chaque fois mises en perspective dans la scénographie dégagée. L'aspect environnemental au sens de naturel est également présent et renvoie avec force une puissance de la nature qui œuvrerait ici dans ces finistères de l'Atlantique encore plus qu'ailleurs, instaurant d'ores et déjà l'incertitude que l'Océan exhale. L'étude est poussée jusqu'à l'analyse des « cartes » récupérées sur le site officiel de la promotion de l'*Atlantic Highway*. En réalité, il s'agit de cartes imagées voire dessinées qui laissent apparaître les indices complétant ceux visualisés sur les photographies. La côte est découpée en plusieurs captures dont les quatre « planches » suivantes. La première observation se porte sur la place de l'*Atlantic Highway*. Les trois premières lui accordent une position centrale par la position, la taille du figuré, la couleur et l'ajout de l'odonyme. Elle a clairement une posture d'irrigation, de desserte de cette région. La quatrième planche (figure 96) ne la nomme pas et la met moins en évidence puisqu'elle y rejoint l'autoroute centrale (A-30). Elle notifie

[67] http://www.cornwall.gov.uk/index.cfm?articleid=7735

Photo 3 : L'estuaire de la Camel[68]

Photo 4 : La côte du North Cornwall à Morwenstow[69]

cependant la direction à suivre *Last End*, littéralement Finistère. Cette route permet donc l'accès à toute sorte d'activités touristiques notamment les plages aux noms accolés qui ressortent sans conteste considérablement et de façon non disproportionnée. La planche de Bideford (figure 93) fait une large place à l'île de Lundy qui sollicite un encadré et la liaison maritime. L'univers maritime est fortement représenté : phares, faune et flore, dunes, surf, bateaux de pêche, pêche à pied. La figure 94 montre le port de Boacastle surajouté au dessin de la carte. L'impact de la nature est également détecté à travers une éolienne. Tout ce champ maritime se mêle au champ culturel préhistorique (Castle on Dinas, Iron Age hillfort, Iron Age Cemetry, St Breok Bronze Age Monolith, Rough Torr, Warbstow Bury), historique (Torrington Civil War) voire légendaire (King's Arthur Castle). Le champ topographique est souligné par le jeu des couleurs (China Clay Country, Bodmin Moor) et quelques autres éléments (musées, jardins, aéroport) sont signalés. Il s'agit donc de planches mettant en valeur

[68] www.padstow-cornwall.co.uk/the_estuary.htm
[69] www.cornwallinfocus.co.uk

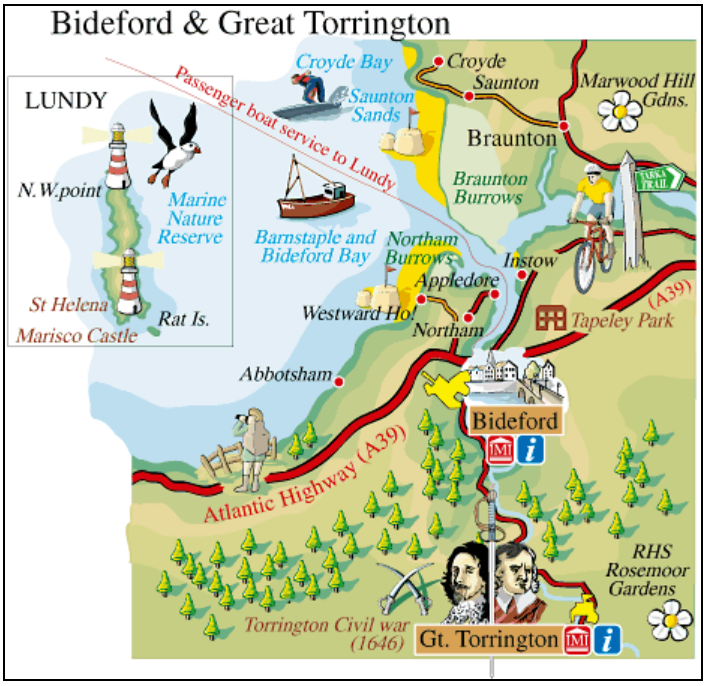


Figure 93 : Planche sur Bideford & Great Torrington

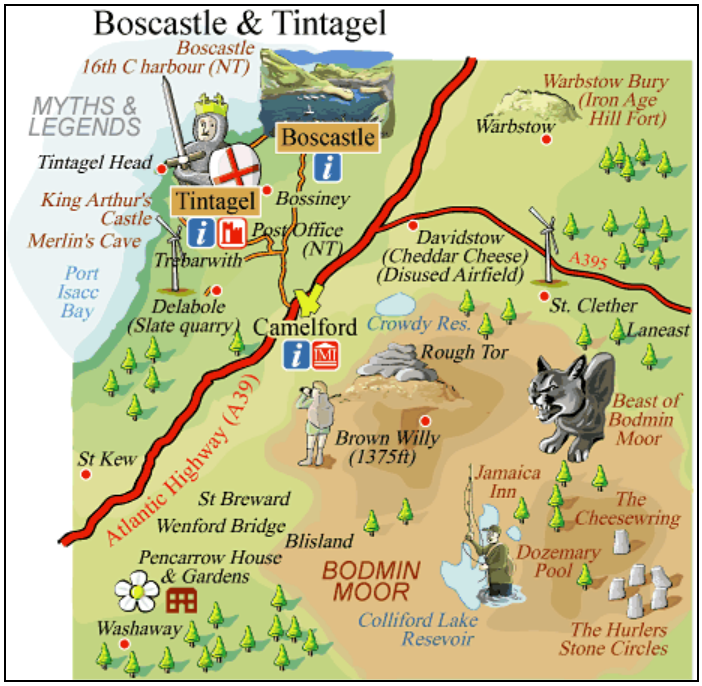


Figure 94 : Planche sur Boscastle & Tintagel

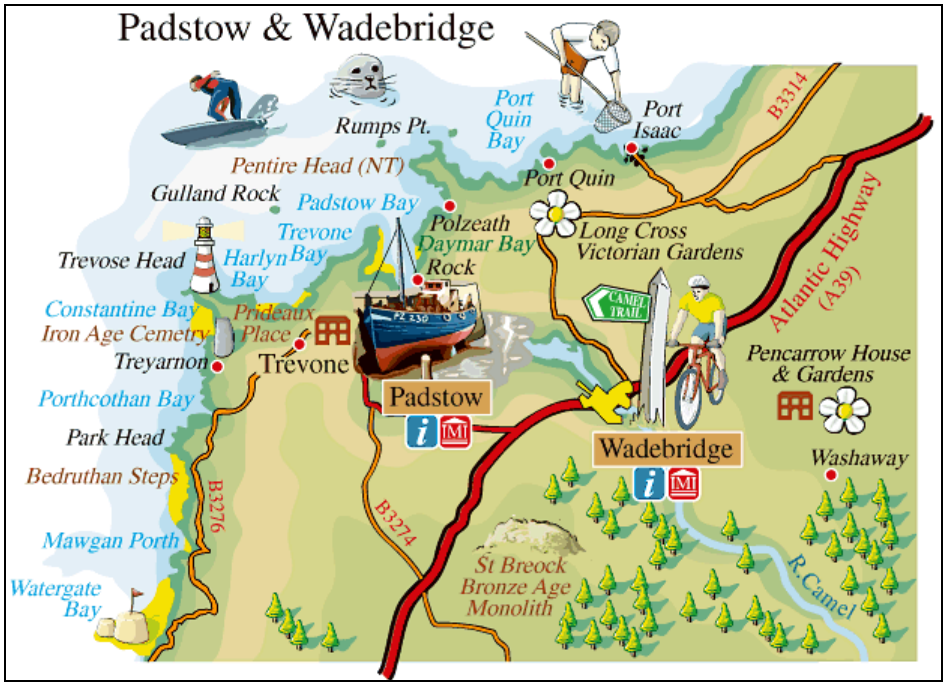


Figure 95 : Planche sur Padstow & Wadebridge

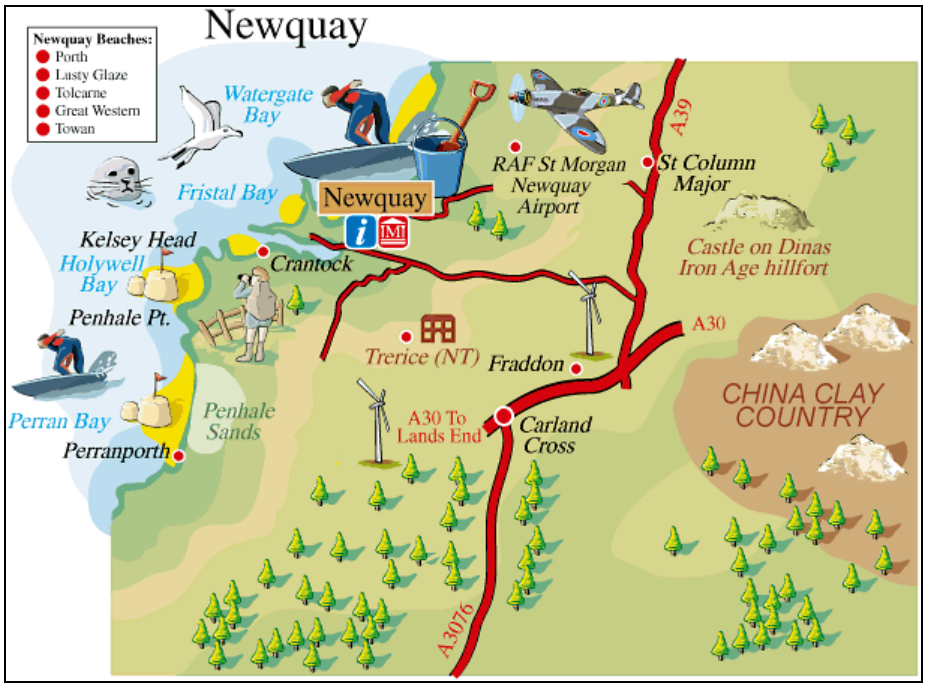


Figure 96 : Planche sur Newquay

une panoplie globale de l'offre touristique mais dont le caractère maritime est important notamment avec la nomination des nombreuses baies, plages ou ports et qui, en réalité, concentre les atouts dépositaires de l'attraction touristique. Elles accompagnent le véritable concept voulu par les promoteurs émettant l'idée dès 1988, convertie en 1995, qui se définissait autour de trois axes : créer un nouvel axe de circulation au nord du Devon/Cornwall identifiable et touristique, mettre en valeur la côte et la mer, améliorer le trafic régional lors des périodes de pointe. En 2001, une chambre des acteurs économiques du

North Devon commandait même une étude de faisabilité sur le marketing territorial à mener autour de cette *Atlantic Highway*. Les conclusions étaient les suivantes : faciliter l'accueil du public, afficher les possibilités d'une telle entreprise, promouvoir les sites autour de cet axe, attirer de nouveaux visiteurs, soulager le trafic en période de pointe, améliorer l'activité économique. L'objectif reste identique et est clairement affiché par le site officiel : « *The signing of the road and successful promotion of the name will provide substantial marketing support to increase income for commerce and communities along the entire length of the road from Barnstaple, in North Devon, to Fraddon, in Mid-Cornwall* ». Les planches intègrent cette stratégie territoriale, les acteurs s'étant d'abord réunis autour du « *naming* » première étape, socle du projet. L'Océan Atlantique participe donc autant au quotidien, au paysage, à l'identité, aux représentations qu'au capital régional, au potentiel de développement que les acteurs désirent faire fructifier.

7.3.3 : « Autopista del Atlántico » en Espagne

En Espagne, l'autoroute « Autopista del Atlántico » (A9[70]) s'étend du Nord de la Galicia jusqu'à la frontière portugaise au sud de la Xunta sur 220 kilomètres. Elle relie les principales villes de Ferrol, A Coruña, Santiago de Compostela, Pontevedra et Vigo. Son trajet tranche avec les voies rapides précédentes qui étaient orientées Est-Ouest. Le tableau 26 sert d'argument concret à María Pilar Alonso Logroño et Miguel Pazos Otón[71] pour affirmer que cet axe atlantique, joignant cinq des sept villes galiciennes les plus dynamiques, structure la province En effet, les principaux tronçons de l'A9 sont les voies les plus empruntées (Rande-Vigo, Pontevedra-Vigo, A Coruña-Santiago de Compostela). Il est la colonne vertébrale et a permis un développement économique interne du territoire de la Galicia, celui-ci étant jusqu'alors impulsé par l'extérieur : « *La Autopista del Atlántico es la vía de comunicación más importante en la vertebración interna de Galicia. Es la A-9 quien posibilita la formación de un espacio intensamente urbanizado que conocemos como Eje Urbano Atlántico y que agrupa a las más importantes ciudades de la Comunidad gallega* » (M.-P. Alonso Logroño, M. Pazos Otón, 2002). Cette autoroute construite dans les années 1970 a également une action sur les déplacements des travailleurs en Galicia et sur la structuration des aires urbaines. Les géographes espagnols notent que l'amélioration de ces relations entre les villes importantes a servi à mettre en synergie des villes aux compétences complémentaires avec pour exemple le lien accru entre la ville économique et financière de A Coruña et la ville institutionnelle et administrative de Santiago de Compostela. Enfin, la jonction entre l'A9 espagnol et l'A3 portugaise (Auto Estrada do Minho) à Valença/Tui a offert de nouvelles possibilités entre la Xunta de Galicia et la région du Norte (le tronçon

[70] http://www.audasa.es/
[71] Departamento de Geografía, Universidad de Santiago de Compostela

Vigo-Tui est le troisième axe emprunté) ce qui a sans aucun doute participé à l'émergence de la Communauté de Travail transfrontalière (Comunidad de Trabajo Galicia-Norte Portugal) en 1991 puis de l'Eurorégion Galicia-Norte créée en 1992 (Eixo Atlantico).

Tronçons	Voie	Trafic[72]
A Coruña-Santiago	**A-9**	**16.148**
Santiago-Pontevedra	**A-9**	**13.193**
Pontevedra-Vigo	**A-9**	**23.240**
Rande-Vigo	**A-9**	**32.382**
Guìsamo-Miño	**A-9**	**9.622**
Vigo-Tui	**N-550 (EUA)**	**16.780**
A Coruña-Lugo	A-6	10.803
Santiago-Ourense	N-525	9.559
Vigo-Ourense	A-52	-
Lugo-Beccereà	A-6	5.607
Ourense-Puebla de Sarrabria	A-52	7.705
Pontevedra-Ourense	N-541	3.691
Lugo-Ourense	N-540	2.964
Santiago-Lugo	N-547	3.437

Tableau 26 : Intensité moyenne journalière du trafic routier sur les axes de Galicia

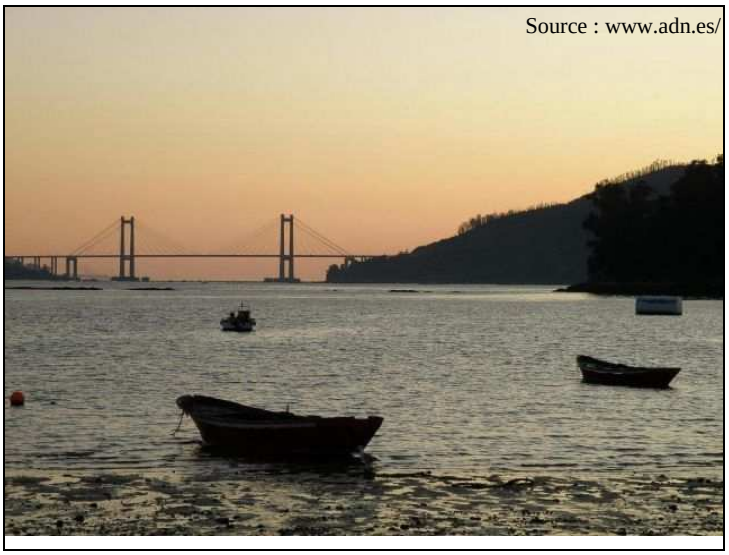


Photo 5 : Puente de Rande, tronçon majeur de l'Autopista del Atlantico au Nord de Vigo

L'A-9 se symbolise par le pont de Rande qui surplombe la ria de Vigo (photo 5). Il appartient au tronçon le plus emprunté et s'affiche comme l'emblème de cette autoroute atlantique. On peut voir un parallèle avec les ponts institués au dessus des différents estuaires striant la façade atlantique permettant de mettre en connexion deux rives que la topographie sépare (pont de Saint-Nazaire sur l'estuaire de la Loire, pont de Normandie sur l'estuaire de la Seine, pont Vasco de Gama sur l'estuaire du Tage, The Erskine Bridge sur l'estuaire de la Clyde,

[72] Source : aforos de tráfico de AUDASA y CESA (Autopistas del Atlántico y Concesionara Espagñola, S.A.)

The Severn Bridge, etc.). Si les bacs ont de tout en temps jouer ce rôle, la modernité (auto)routière par ces ponts, malgré un paysage égratigné, renforce la continuité locale et à l'échelle transnationale soutient la structuration interne de l'espace atlantique. Ces ponts imprègnent les représentations d'autant plus que ce sont des lieux de transit important mais avec un contre-effet pervers, celui d'atténuer l'image maritime, l'infrastructure routière étant une infrastructure terrestre avant tout. Néanmoins, l'élaboration de ces ponts nécessite la prise en compte d'enjeux maritimes (accès aux ports comme à Vigo par exemple).

7.3.4 : « AutoEstrada Atlântica » au Portugal

Au Portugal, lorsque l'on adjoint l'odonyme « atlantique » et la recherche d'une voie routière, la réponse est double. La première conduit à une concession autoroutière « Auto-Estradas do Atlântico » qui manage deux autoroutes : l'A-8, Auto-Estrada de Oeste qui relie Lisboa à Leiria par Caldas da Rainha, et l'A-15, qui joint Santarem à Obidos puis l'A-8 à Caldas da Rainha. Ces autoroutes participent à une organisation Nord-Sud des réseaux de transport portugais entre Lisboa et Porto. Ce cas se différencie des précédents puisqu'il ne s'agit pas d'un odonyme mais d'un nom pris par un concessionnaire autoroutier. Cependant, la fonction de ce concessionnaire se porte sur deux autoroutes localisées. La seconde voie étudiée, Estrada Atlântica, plus confidentielle réunit les *municipios* de Pombal, Alcobaça, Nazaré, Leiria et Marinha Grande, renforçant la localisation précédente. La ville de Marinha Grande est d'ailleurs le nœud des deux autoroutes que la concession « Auto-Estradas Atlântico » exploite et se constitue en pôle de références identitaires atlantiques. Néanmoins, la *Estrada Atlântica* est d'une toute autre envergure puisqu'il s'agit d'une route exclusivement touristique réaménagée pour le confort des flux touristiques convergeant vers les plages locales. Elle est décrite à la fois comme une route classique pour les automobiles et aussi multimodale avec la création d'un mode de transport alternatif doux, une piste cyclable aménagée facilitant l'accès aux plages environnantes (photo 6). Mais outre cet aspect pratique et au-delà de la balade classique à vélo, cette promenade a pour les pouvoirs publics une ambition concrète : renforcer l'offre d'activités touristiques en qualité (accès sécurisés, diversifiés, aménagés, loisirs balnéaires (plages), sportifs (circuit à vélo), culturels (découvertes du patrimoine local)) et en quantité (parkings plus conséquents, tourisme plus diffus dans l'année). Le district de Leiria en intégrant une portion de cette *Estrada Atlântica* au sein du réseau nommé Route du Verre (« Rota do Vidro ») a pu valoriser une activité économique régionale de plus de 250 ans. L'industrie du verre, liée à l'exportation du vin, a transformé l'économie locale passant de l'exploitation du bois (le pin) au verre. Pour anecdote, une marque prestigieuse de cristal portugais de fabrication manuelle dénommée *Atlantis* renvoie à l'analyse du toponyme en cours. Plus récemment, un projet de la ville de Pombal souhaite associer cette voie atlantique au projet d'un parc écologique dédié à l'activité forestière (« Parque de Campismo Ecológico do Osso da Baleia ») dont le nom n'est pas non

Photo 6 : AutoEstrada Atlântica

plus sans évoquer l'univers maritime (*Baleia*, la baleine). Enfin, la municipalité de Figueira da Foz, avec la réussite observée chez ses voisines, espère se raccorder au réseau. Les prévisions prévoyaient de relier São Martinho do Porto à Figueira da Foz, soit une centaine de kilomètres le long du littoral.

Ce projet construit autour d'une ancienne voie forestière est un exemple d'utilisation de financements publics provenant à la fois des cinq municipalités citées précédemment et porteurs de projets, du niveau régional au sein du programme PITER I et II (Programa Integrado Turístico de Natureza Estruturante de Base Regional), du niveau national sollicitant le QREN (Quadro de Referência Estratégica Nacional) voire du niveau européen avec les fonds FEDER. Ainsi, à partir d'un patrimoine municipal (chemin forestier, plages) puis régional (l'activité liée à l'industrie du verre, parc écologique), dans cette zone autour de Marinha Grande, un projet territorial a été conçu. Comme pour l'exemple anglais, à une échelle différente, l'odonyme atlantique s'y incorpore. Il interpelle par la description avantageuse de cette route sur les sites de l'office du tourisme régional[73] ou municipal[74] qui mêle les arguments environnementaux (« iniciativa Cicloturismo », « arribas e praias e os pequenos núcleos urbanos », « área litoral », etc.) et les sens qui percolent des représentations de l'Atlantique (« estrada verde », « beleza paisagística », « com cheiro a maresia »). Le projet de développement local territorial se réfère donc à l'Océan Atlantique puisque celui-ci est un élément identitaire à cette région. Il se façonne une double fonction, celle de pôle touristique attractif et celle de catalyseur des synergies autour d'éléments identitaires complémentaires.

[73] http://www.rt-leiriafatima.pt/; http://www.regiaodeleiria.pt/ ; http://www.orelhas.pt/ ;
[74] http://www.leirianet.pt/ ; http://www.cm-pombal.pt/ ;

Le dénominateur commun de ces exemples est l'intégration du toponyme atlantique par l'échelon local pour construire un projet territorial dans lequel il apparaît moteur et rassembleur. Autour de ces axes repérés, qu'ils s'agissent d'autoroutes, de routes ou de ponts, se cristallisent les représentations que mettent en avant autant des acteurs extérieurs (agence de tourisme américaine en Irlande) que des acteurs inclus dans l'espace atlantique. Ils utilisent l'attirail des moyens de communication : descriptions, photographies, commentaires. Les aires repérées agissant ainsi entretiennent et même s'emparent de leur atlanticité. On retrouve d'ailleurs des aires de l'espace atlantique entraperçues auparavant comme intégrant voire dynamisant l'aire de l'atlanticité (comtés du Donegal ou de Mayo, district de Leiria). Mieux, l'odonyme dépasse le simple cadre de référent identitaire pour participer à la structuration territoriale. Il devient colonne vertébrale, vecteur majeur du développement économique régional envisagé par les acteurs politiques locaux (North Devon/North Cornwall, Galicia). L'odonyme est un élément fédérateur, un médiateur, sur lequel se base le marketing territorial devenu coutumier (action du naming) à l'instar des promoteurs de l'Arc Atlantique.

Á l'atlanticité de loisirs, à l'atlanticité d'activités, s'ajoute l'atlanticité surimposée par le marketing territorial. Celle-ci n'est pas factice, ni trompeuse, mais utilise les représentations pour façonner une stratégie (on se demande quel est le rapport avec l'industrie du verre, la visite de sites préhistoriques, etc.). La promptitude à afficher à travers les photos la beauté des paysages et parfois leur rudesse ou leur austérité ne transcrit pas l'image d'une façade maritime atlantique comme interface mais à l'inverse met en perspective les aspects la ramenant au statut de finisterres.

Chapitre 8 : La griffe « Atlantique » au cœur du marketing territorial

Au delà des chiffres *stricto-sensu*, le lien entre le terme « atlantique » et le nom d'une entreprise demande une approche plus spécifique. Cette partie se consacrera à des exemples au sein de chaque pays, soit de façon indépendante, soit de façon interdépendante, avec toujours pour objectif de déterminer une aire géographique « atlantique ». Le postulat demeure identique.

8.1. : Des entreprises estampillées « atlantiques »

Plusieurs sociétés ou entreprises atlantiques de tout domaine sont dénombrés. La méthode consiste à analyser les réponses d'entreprises permettant une vision territoriale de leur développement, quelque soit le secteur d'activités.
En France, une projection des localisations par départements de ce type d'entreprises est réalisée (figures 97 et 98). La distribution obtenue coïncide avec les résultats du toponyme « atlantique ». Les départements de Loire-Atlantique et Charente-Maritime devancent les départements du Morbihan, Vendée et Gironde alors que seuls deux départements n'en possèdent pas (Gers et Ariège). On note une littoralisation des entreprises nommées « atlantique » puis un appendice aréolaire centre-ouest (Maine-et-Loire, Vienne et Charente). Celui-ci est plus visible lorsque la focale se positionne sur le nombre de villes ayant au moins une entreprise contenant le toponyme « atlantique ». La Charente-Maritime est au niveau de la Loire-Atlantique tandis que Gironde, Vendée et Morbihan s'en rapprochent. Ceinturant cette aire, les départements littoraux (Finistère, Ille-et-Vilaine, Landes, Pyrénées-Atlantiques) et non littoraux (Maine-et-Loire, Deux-Sèvres, Charente, Vienne, Haute-Vienne, Dordogne, Indre) complètent le territoire. La zone aréolaire apparaît plus large et même en extension dans les régions de Poitou-Charentes, Limousin et Centre. Le toponyme circule également dans les enseignes de départements plus éloignés Haute-Normandie, Basse-Normandie, Côtes d'Armor, Sarthe, Indre-et-Loire, Loiret, Creuse, Corrèze, Haute-Garonne, Hautes-Pyrénées et Haute-Garonne). Les autres entités sont plus rurales, non littorales et n'intègrent pas de métropole régionale (Mayenne, Orne, Eure-et-Loir, Aveyron, etc.). Cette configuration semble correspondre avec celle projetant les aires « atlantiques », « sous influence atlantique », etc. Quelques exemples d'entreprises étayent ces premières conclusions.

Le premier établissement sollicité est un groupement d'entreprises s'établissant sur l'espace atlantique français et correspondant aux critères envisagés. Le point de départ de ce SPL Atlanpack est situé dans les années 1990. Il part d'un constat réalisé par les collectivités locales et les entreprises qui mettait en lumière le poids du secteur de l'emballage à Cognac

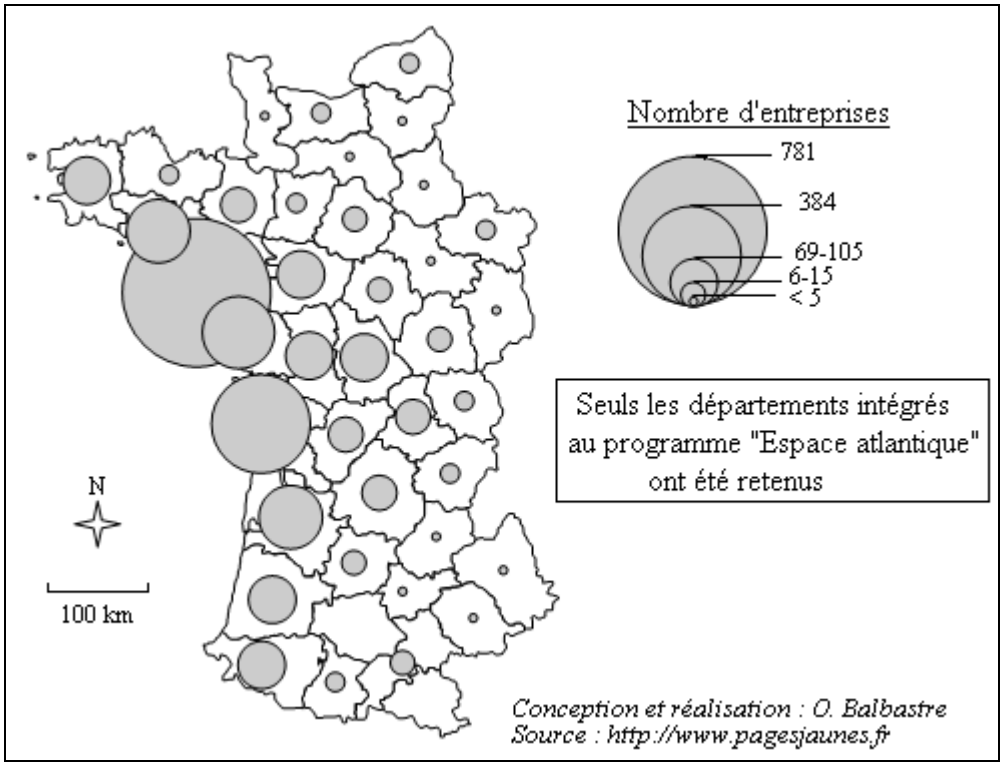


Figure 97 : Nombre d'entreprises par départements dont le nom comporte « atlantique »

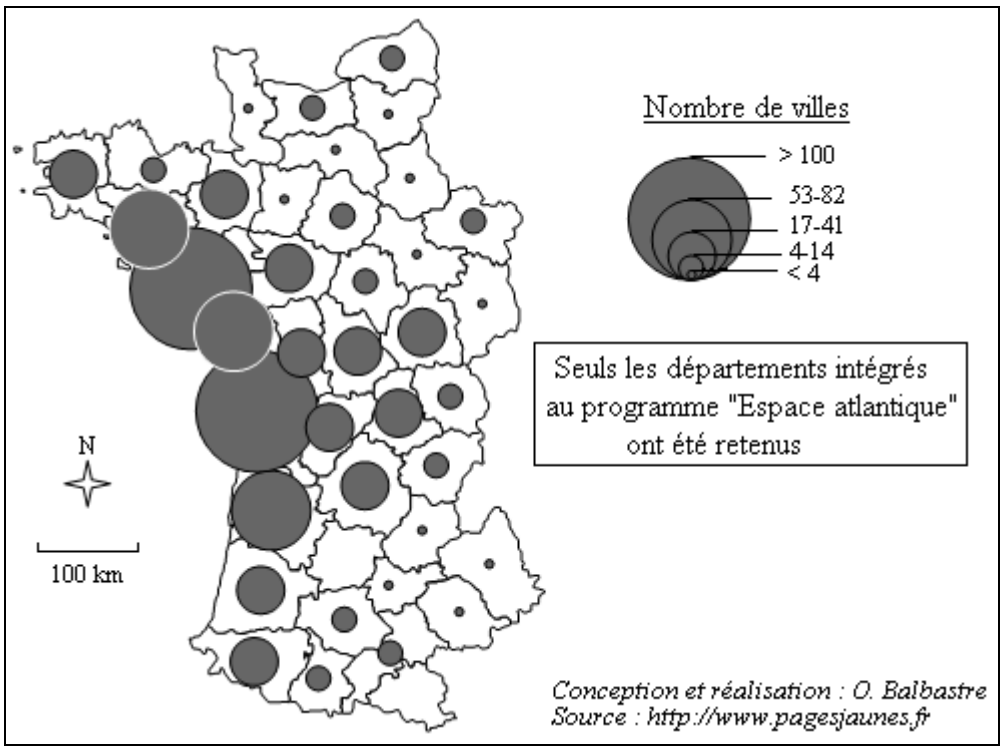


Figure 98 : Nombre de villes par départements ayant une entreprise dans le nom comporte « atlantique »

(Poitou-Charentes). Entre 1990 à 1996, l'idée de création d'un pôle emballage germe progressivement. Ce pôle émerge concrètement lors de son inscription au Contrat de Plan État Région qui permet la mobilisation de crédits. Avec 420 entreprises et vingt-mille emplois

recensés, Atlanpack représente maintenant plus de 15% de l'activité nationale dans ce secteur d'activités et environ 4% au niveau européen. Il est un exemple de coopérations de petites entreprises sur des territoires de proximité qui structure l'espace atlantique français et se définit lui-même (site officiel) comme association regroupant « les fabricants d'emballages de l'arc atlantique ». Á cette définition est accolée une carte de la France légèrement inclinée, avec un arc rouge de la Bretagne et l'Aquitaine. De façon effective, ce système productif local œuvre entre cinq pôles (Nantes, Poitiers, Limoges, Toulouse et Bordeaux), dans les régions Pays de la Loire, Aquitaine, Limousin et plus spécifiquement en Poitou-Charentes, avec une concentration sur le département de la Charente et de la zone d'emploi de Cognac où le siège se situe (tableau 27). De plus, ce regroupement, autour du secteur de l'emballage, met en relation les ressources, les compétences et les savoir-faire de ces territoires de proximité autour des vins et des spiritueux, des produits de luxe, des produits de grande consommation et alimentaires, de l'emballage industriel et de sa logistique. Atlanpack permet également l'inscription des secteurs de l'innovation et du design, domaines porteurs, autour des matériaux suivants : papier carton, verre, plastique, emballage souple et bois. Le SPL[75] assure aujourd'hui l'animation du réseau et la coordination des acteurs publics et privés sur la démarche de soutien à l'industrie régionale. On notera enfin la relation existante entre l'arrière-pays et le littoral (région du Limousin, départements de la Charente, de la Haute-Garonne, de la Dordogne, etc.). Même si cette relation ne repose pas sur le concept de façade maritime, elle a le mérite de faire collaborer pragmatiquement des territoires appartenant à l'espace atlantique français.

Cette association apparaît donc exemplaire de par l'identité volontariste dont elle s'est dotée autour de l'image de l'arc atlantique et de par l'identité qu'elle véhicule à travers la visibilité qu'elle s'octroie grâce à l'importante place qu'elle a conquise dans le secteur d'activité de l'emballage. Sa création et sa fonction de mise en relation des sphères privées et publics, entrepreneuriales et consulaires, ne sont pas sans rappeler celles de l'Arc Atlantique. L'unique regret dans le cadre d'un modèle fédérateur au sein de l'espace-projet atlantique est la non-implication des ports de la façade atlantique pourtant proches pour l'éventuelle mise en concordance avec le secteur des transports. Cela rappelle le cas évoqué précédemment de l'exportation des vins et des spiritueux de cette région vers les Etats-Unis qui passe par les ports de la Rangée Nord plutôt que par La Rochelle ou Bordeaux.

D'autres grands groupes incorporent le terme « atlantique » pour définir leur propre régionalisation. Ainsi, la SACER, qui appartient au premier groupe mondial de la construction de routes (le groupe COLAS), concède une branche « SACER Atlantique » pour les régions de l'Ouest et du Sud-Ouest en France. La SACER découpe le territoire national en trois parties dont celle nommée « Atlantique » qui englobe quasiment l'Espace Atlantique exceptés

[75] Lire définition page suivante

Départements	Entreprises	Départements	Entreprises
CHARENTE	116	LANDES	3
GIRONDE	60	LOT-ET-GARONNE	3
LOIRE-ATLANTIQUE	29	CREUSE	2
HAUTE-VIENNE	25	GERS	2
MAINE-ET-LOIRE	22	LOT	2
VIENNE	22	VENDÉE	2
DORDOGNE	17	HAUTES-PYRÉNÉES	1
CHARENTE-MARITIME	13	TARN-ET-GARONNE	1
CORRÈZE	13	PARIS	1
DEUX-SEVRES	12	YVELINES	1
HAUTE-GARONNE	10	HAUTS-DE-SEINE	1
INDRE-ET-LOIRE	5		
PYRÉNÉES-ATLANTIQUES	5		

Tableau 27 : répartition des entreprises issues du SPL[76] Atlanpack

les départements Seine-Maritime, Cher et Loiret. Il s'agit d'ailleurs d'un rare cas désignant cette aire « atlantique » en reprenant les mêmes frontières que celles définies par l'Union européenne au sein de l'Espace atlantique.

Un autre groupe interpelle tant dans son nom que par ses activités dans sa branche transport. Le groupe Atlantique de Logistique et de Transport (ALT) est une société prestataire de services spécialisés dans le déménagement industriel et de bureaux et décline neuf métiers : emballage industriel, fabrication de caisses, gestion de stock, manutention industrielle, transfert d'usine, logistique internationale, transport, formation et contrôle réglementaire. Cette société possède dix agences « réparties dans l'Ouest »[77] : Brest, Quimper, Douarnenez, Lorient, Lannion, Saint-Brieuc, Rennes, Laval, Caen et Le Havre. L'entreprise « dispose d'une couverture très dense sur l'Ouest de plus avec nos partenaires d'Axiom et de la Maritime Kühn, nous avons un rayonnement sur toute la façade Atlantique ainsi que dans les régions parisienne et lyonnaise » (figure 99). La rhétorique de ce groupe balance entre une vision périphérisante (ouest) et une vision maritimiste (façade atlantique) tandis que les partenaires de la société se concentrent en Bretagne et, à travers le fret maritime, sur certains ports de la façade atlantique. Parmi les groupes repérés utilisant le toponyme « atlantique » dans leur nom, le groupe ALT participe à la maritimité d'activités. Si le fret maritime n'est qu'une partie des activités, y compris des activités de transports, il conforte ALT comme participant actif d'un espace-projet porté par le vecteur de l'Océan Atlantique. Venant

[76] Définition du DIACT. Un système productif local (SPL) est un groupement d'entreprises, en majorité des PME/PMI qui mutualisent des moyens et développent des complémentarités sur un territoire de proximité, pour améliorer leur efficacité économique. Elles se fédèrent autour d'un projet commun de mutualisation de leurs moyens et/ou de développement de complémentarités dans des domaines aussi variés que la production, le développement commercial et l'export, la communication, la veille et l'innovation technologique, les ressources humaines et la formation, les achats mutualisés.

[77] http://www.alt-sa.com

Sources : http://www.alt-sa.com

Figure 99 : Aire d'activité du groupe ALT

agrémenter ces propos, la branche ALT Normandie (Le Havre et Caen) a mis à profit pleinement l'extension effectuée par le port du Havre (projet Port 2000) : extension des entrepôts (de 6 000 à 12 000m²), hausse du chiffre d'affaires (+17% en 2006/2007). Sur leur site, le logo (couleurs bleues, effet de vague) et les photographies (images de port, de quai, de grues, etc.) notent l'importance de l'Océan Atlantique dans l'identité de l'entreprise.

L'entreprise de distribution « Coop Atlantique » s'étend sur treize départements « du Centre-Ouest, entre la Loire et la Garonne » (figure 100). Un rapide historique montre que cette entreprise s'empare de ce nom en 1994 et possède dorénavant près de 320 points de vente répartis dans les départements suivants : Charente-Maritime (125), Haute-Vienne (46), Vienne (31), Charente (27), Deux-Sèvres (20), Dordogne (7), Cher (6), Vendée (6), Corrèze (5), Loir et Cher (4), Indre (2), Indre et Loire (2), Gironde (1). L'entreprise « Cooperl Arc Atlantique », née de la fusion des groupes « Cooperl » et « Arca » en septembre 2008 affiche même le concept d'arc atlantique dans son nom. Pourtant, le cinquième groupe européen engagé dans la filière porcine possède un réseau de producteurs de porcs surtout localisé en Bretagne autour des trois abattoirs de Lamballe (Côtes d'Armor), où se dresse le siège de la coopérative et de Montfort-sur-Meu (Ille-et-Vilaine) et s'étend vers d'autres régions avec l'abattoir de Saint-Maixent (Deux-Sèvres). Si le concept d'arc atlantique est uniquement utilisé pour la moitié septentrionale de l'espace atlantique français, il consacre une filière importante du secteur de l'agroalimentaire qui représente une forte industrie en termes d'emplois et de chiffres d'affaire dans ces régions. L'industrie textile, autre secteur d'emploi important dans cette même zone, participe aussi à ce rapport identitaire. Á l'origine, chambre syndicale représentant les métiers de l'habillement dans les régions de Bretagne et des Pays de la Loire, « Atlantique Habillement » a fait évoluer son rôle vers la promotion et

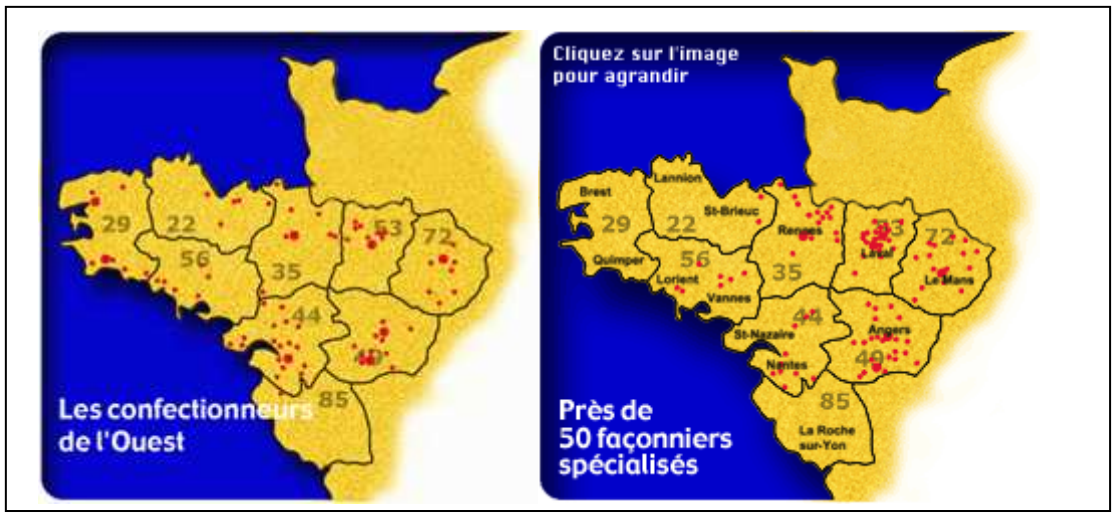


Figure 100 : aire territoriale de la chambre syndicale Habillement Atlantique

l'information pour les professionnels investis directement ou indirectement dans ce secteur d'activité. En 1998, « le groupement professionnel Ouest Habillement devient Atlantique Habillement. (…) Il se distinguera ainsi mieux de son concurrent choletais, avec lequel il a néanmoins élaboré un protocole d'accord[78] » (CCI de Brest, 1998). Ce nom participe donc au marketing territorial par le produit concerné et par le territoire en question. Le slogan de l'entreprise « Les industries de l'habillement de l'Ouest atlantique » résume cet acte volontariste tout en sous-entendant qu'il existe un « autre » Ouest non atlantique dans le secteur de l'Habillement. On en déduit aisément la concurrence du pôle que constitue Cholet pourtant pleinement ancré dans l'espace atlantique français, avec des liens évidents entre les deux pôles textiles. On précisera également que la chambre syndicale valorise son identité atlantique par l'histoire du vêtement de mer dans sa rubrique « villes et mythes » : *« C'est particulièrement vrai en Bretagne et Pays de la Loire, où le vêtement de mer est depuis toujours "une seconde nature" »*.

Après les exemples des filières porcine et textile, l'industrie céréalière incorpore également le terme « atlantique » afin de regrouper leurs adhérents autour d'une identité commune dépassant le simple cadre de leur activité collective. Le Négoce Agricole Centre-Atlantique regroupe 110 négociants agricoles et grossistes au sein d'un syndicat professionnel. Son territoire rassemble les départements suivants : Deux-Sèvres (18 adhérents), Charente (17), Charente-Maritime (10), Vendée (10), Indre-et-Loire (10), Indre (10), Creuse (8), Vienne (8), Haute- Vienne (6), Cher (4), Loiret (3), Corrèze (2), Eure-et-Loir (1) et Loir-et-Cher (1). Ce syndicat est associé sur certains projets au SICA Atlantique dont le domaine de prédilection est le stockage et la manutention portuaire de céréales et oléagineux via ses silos et son terminal pour l'exportation autour de deux ports (La Rochelle et Tonnay-Charente). Le lien

[78] CCI de Brest, « Doc en stoc », septembre 1998 - http://www.info.cci-brest.fr

existant avec l'exportation portuaire forme un véritable complexe territorial où la façade maritime a une fonction importante. Le terme « atlantique » revendique alors pleinement une maritimité complète.

On citera encore quelque exemples apparus avec un autre syndicat professionnel l'UIC Ouest Atlantique, Union des Industries Chimiques, touchant les acteurs des régions de Bretagne et de Pays de la Loire, une agence de recouvrement (Atlantic Leader) œuvrant sur les régions Pays de la Loire, Bretagne, Poitou-Charentes, Limousin et Basse-Normandie (figure 101). Si les secteurs géographiques concernés se situent en majorité au Nord de l'estuaire de la Gironde, d'autres cas atténuent cette lecture. En effet, des entreprises utilisent le terme « atlantique » même si elles précisent une orientation « sud-atlantique ». Au final, cette aire « sud-atlantique » varie du Poitou-Charentes à l'Aquitaine (Conservatoire Botanique Sud-Atlantique (tableau 28)) parfois incluant le Limousin (CAFSA, Coopérative Agricole et Forestière Sud Atlantique) ou se concentrant plus localement sur les départements de Gironde, des Landes et des Pyrénées-Atlantiques voire du Gers (Gîtes de France Sud Atlantique, Habitat Sud Atlantic).

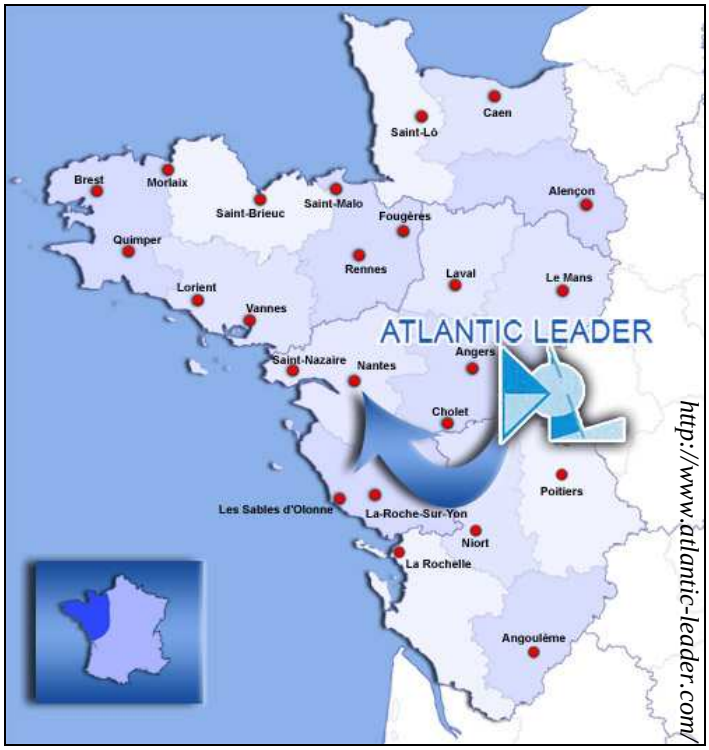


Figure 101 : L'aire d'action de l'agence Atlantic Leader

En Irlande, le premier fournisseur de saumon d'élevage et de truites de mer a choisi de s'appeler Atlantic Fare. Il se nommait auparavant depuis 1986 Irish Seafood Produceurs Grup (ISPG) et s'est constitué par le groupement de petits producteurs locaux. Grandissant, ISPG est devenu également l'organisation principale de vente et de marketing des produits d'aquaculture irlandais. Leurs produits portent les labels de qualité et forment donc la marque

Conseils régionaux	Aquitaine et Poitou-Charentes
Conseils généraux	Charente-Maritime, Gironde, Landes et Pyrénées-Atlantiques
EPCI et communes	Communauté d'agglomération de Poitiers, Communauté urbaine de Bordeaux Audenge, Bordeaux, Lanton, Mignaloux-Beauvoir, Saint-Jean-de-Luz

Tableau 28 : Les membres du Conservatoire Botanique Sud-Atlantique

Kilkerin Salmon

Kilkerin, Connemara, Co Galway. IE 3GY0010EC.

- **Celtic Killary** (saumon)
  Killary Harbour, Co Mayo, Ireland
- **Eisc Flaherty** (saumon)
  Ardmore, Kilkerin, Co Galway, Ireland
- **Muirachmhainni Teo** (saumon et saumon bio)
  Lettermullen, Connemara, Co Galway, Ireland
- **Emerald** (saumon)
  Ardmore, Kilkerin, Connemara, Co Galway, Ireland
- **Muir Gheal Teo** (saumon et saumon bio)
  Lettermore, Connemara, Co Galway, Ireland
- **Stofnfiskur** (omble chevalier)
  Bunatobar, Corrandulla, Co Galway, Ireland
- **Mannin Bay Salmon Company Ltd** (saumon bio)
  Drinagh-Errislannan, Clifden, Co Galway, Ireland
- **Curraun Blue** (truite)
  Doughil, Mulranny, Co Mayo, Ireland

Castletownbere Coop

The Pier, Castletownbere, Co Kerry. IE 3CKO009EC.

- **Silver King Seafoods Ltd** (saumon)
  The Pier, Castletownbere, Co Cork, Ireland

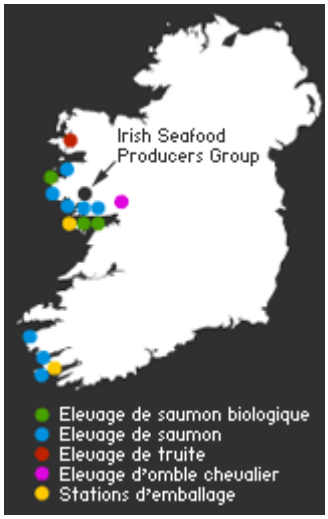


Figure 102 : Liste et localisation des producteurs d'Atlantic Fare

Atlantic Fare. Le changement de nom participe à une nouvelle direction souhaitée par l'entreprise autour de la promotion de produits plus enclins à l'alimentation actuelle. Mais l'acteur Atlantic Fare met en avant aussi d'autres valeurs telles que l'authenticité et la tradition de cette activité irlandaise (« *the uniqueness and tradition of the Irish salmon and trout farming industry* »[79]). La localisation de ces salmoniculteurs et autres pisciculteurs révèle une concentration dans les comtés de Mayo, de Galway et de Cork, la maison mère se situant dans le village de Kilkieran (figure 102). L'appellation atlantique relève donc d'une stratégie d'entreprise, d'un marketing, au sein d'une activité qui intègre pleinement l'économie régionale. Le terme Atlantic incarne l'atlanticité de travail inhérente à l'Irlande

[79] http://www.atlanticfare.com

occidentale tout en incorporant des représentations liées à l'apport de l'océan (authenticité, label de qualité). D'autres secteurs économiques récupèrent le toponyme « atlantique ».

8.2 : Les secteurs de la banque et des assurances

L'impact de la présence de cet odonyme à travers les banques est la visibilité des agences bancaires car celles-ci sont fortement implantées en centre ville et plus précisément dans des lieux de passage, donc à fort potentiel de visibilité. Or, selon notre postulat, plus l'odonyme atlantique est vu, plus il s'ancre dans les représentations identitaires territoriales. Au Portugal, par exemple, il s'agit de la « *Banco Português do Atlântico SA* » qui appartient depuis 1992 au groupe BCP (Banco Commercial Português) mais qui conserve des agences en son nom. Ces dernières sont réparties du district de Viana do Castelo à celui de Setubal, soit la partie nord du Portugal et participent grandement à la présence de l'odonyme atlantique.

En France, la Banque Populaire (figure 103), dans un processus de sectorisation, a décliné une Banque Populaire Atlantique et une Banque Populaire Centre-Atlantique. La Banque Populaire Atlantique se localise dans cinq départements : Finistère-Sud, Loire-Atlantique, Maine-et-Loire, Morbihan, Vendée tandis que la Banque Populaire Centre-Atlantique couvre des départements issus des régions Limousin et Poitou-Charentes ainsi que la Dordogne. Cependant, cette dernière se définit comme un réseau d'agences allant du « Centre (Corrèze, Creuse, Dordogne, Haute-Vienne) à l'Atlantique (Charente, Charente-Maritime, Deux-Sèvres) »[80]. La société évoque donc un découpage particulier, spécifique, dont le secteur atlantique semble être scindé en deux pour des raisons de fonctionnement interne à l'entreprise. En effet, la région Centre-Atlantique apparaît comme un bricolage entre deux secteurs cousus mais qui n'est pas forcément inopportun tant des liens existent. Néanmoins, le trait d'union du terme « Centre-Atlantique » est l'image d'une addition plus que d'une épithète. De façon plus globale, l'espace atlantique français est ici ciselé en neuf régions dont deux seulement portent le terme « atlantique ». Les autres régions possèdent soient des dénominations périphérisantes (Ouest, Sud, Sud-Ouest, Val de France), soient relèvent d'autres identités locales (Occitane, Toulouse-Pyrénées), soient sont neutres (Bred, Ariège).
Au delà du découpage issu de la gestion de la Banque Populaire, qui outrepasse même le découpage administratif régional (département du Finistère partagé, les départements de Dordogne et du Lot-et-Garonne séparés de leurs homologues aquitains, la région des Pays de la Loire dessoudée, etc.), l'identité atlantique affublée, et qui a tout de même l'intéressant avantage d'exister, concerne une localisation précise allant dans le même sens que celle relevée auparavant. On retrouve également le doute émis sur l'aire du toponyme atlantique en Bretagne Nord, zone tiraillée vers d'autres secteurs maritimes. L'interrogation sur le fait que

[80] http://www.centreatlantique.banquepopulaire.fr/Divers/qui-sommes-nous.html

1 : Alpes ; 2 : Alsace ; 3 : Atlantique ; 4 : Bourgogne-Franche Comté ; 5 : Bred ; 6 : Centre-Atlantique ; 7 : Côte d'Azur ; 8 : Loire et Lyonnais ; 9 : Lorraine-Champagne, 10 : Massif Central ; 11 : Sud ; 12 : Nord ; 13 : Occitane ; 14 : Ouest ; 15 : Provence-Corse ; 16 : Pyrénées-Orientales, Aude, Ariège ; 17 : Rives de Paris ; 18 : Sud-Ouest ; 19 : Toulouse-Pyrénées ; 20 : Val de France.

Figure 103 : La Banque Populaire et ses secteurs

le secteur Sud ne se soit pas nommé « Sud-Atlantique » trouve réponse dans la construction du secteur « Centre-Atlantique ». Cette zone pour la Banque Populaire ne semble pas relever d'une identité atlantique. Enfin, l'organisation de la banque s'effectue aussi en fonction de la présence des métropoles françaises qui débouche pour l'espace atlantique sur la concurrence établie entre Rennes et Nantes ou Bordeaux et Toulouse. La faiblesse métropolitaine des régions du Limousin ou du Poitou-Charentes peuvent expliquer leur fusion partielle et l'attractivité de Tours pour la Vienne (Val de France) et de Clermont-Ferrand pour la Corrèze (Massif Central). Au final, de cette simple carte régionale de la Banque Populaire, une lecture déjà affichée ressort. L'identité territoriale atlantique envisagée par la Banque Populaire correspond donc aux départements de Loire-Atlantique (le siège social de la Banque Populaire Atlantique est situé à Saint-Herblain, en périphérie de Nantes), Morbihan, Vendée, Maine-et-Loire, Charente-Maritime, Charente, Deux-Sèvres et de la moitié sud du Finistère. Sur le terrain, les agences sont nombreuses et fortement réparties dans les départements concernés. La lisibilité (photo 7) du terme « atlantique » participe à l'intégration d'une appartenance à une aire atlantique définie dans le cadre d'une entreprise par des agents extérieurs. Qu'ils s'agissent des habitants des villes concernées, clients ou non de cette banque, ou qu'ils s'agissent de personnes visitant les lieux ou étant de simples passagers, le toponyme « atlantique » s'affiche à leurs yeux pour mieux pénétrer leurs représentations territoriales.

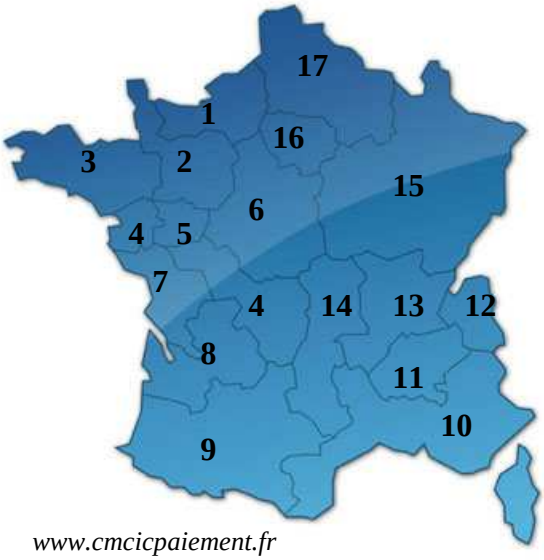
Les secteurs de la banque et des assurances possèdent leurs propres divisons administratives, malgré un mouvement de centralisation vers les grandes métropoles françaises (Paris, Lyon, Marseille, Lille, Bordeaux, Toulouse, Nantes ou Rennes) notamment afin de rationaliser les coûts liés à l'emploi et aux bâtiments. La crise financière de septembre 2008 mais également l'émergence de la banque en lignes sont les causes avancées. Ce secteur touche particulièrement les citoyens d'un pays et la sectorisation de ces banques peut entrer en compte, même de façon minime, dans l'identité régionale à laquelle appartient un territoire.

Photo 7 : Banque Populaire Atlantique à Chateaubriant (Loire-Atlantique)[81]

Cependant, le cas des Banque Populaire Atlantique demeure le plus parlant dans le sens où les devantures de leurs agences affichent cette identité autoproclamée par l'entreprise. Les autres agences n'annoncent pas leur appartenance régionale au sein de leur propre banque ce qui réduit l'impact sur l'espace vécu des citoyens. Cependant, trois enseignes ont des secteurs estampillés « atlantiques » : Crédit Mutuel, Crédit Agricole et Groupama (figure 104). Á l'évidence ce travail n'est pas exhaustif dans ce secteur d'activités mais ces trois groupes possèdent un assez large réseau d'agences locales pour servir à l'analyse de la place du terme « atlantique » dans leur définition territoriale de l'espace atlantique français. Le Crédit Mutuel est exemplaire dans sa façon de nommer ses secteurs. Outre le fait de la jonction de la Loire-Atlantique avec un improbable Centre-Ouest, sans doute dû à des logiques internes, deux zones sont caractérisées par l'Océan Atlantique.

La première englobe les départements de Vendée, Charente-Maritime et une partie des Deux-Sèvres sous la bannière « Crédit Mutuel Océan ». La seconde rassemble les départements d'Ariège, Gers, Haute-Garonne, Hautes-Pyrénées, Landes, Lot, Lot-et-Garonne, Pyrénées Atlantiques, Tarn et Tarn-et-Garonne sous l'égide « Crédit Mutuel Midi Atlantique ». Si au Nord, l'espace atlantique français est intégré à des régions (Bretagne, Centre, Normandie), on constate malgré tout l'exclusion du département du Calvados de la région Maine-Anjou Basse-Normandie et l'existence d'une région Anjou, autour de la ville d'Angers. Le « Crédit Mutuel Centre Ouest », associé avec le département de la Loire-Atlantique, représente la région du Limousin et le département de la Vienne alors que celui du « Sud Ouest » regroupe les départements de Gironde, Dordogne et Charente. Si on réajuste la focale sur le plan national, on s'aperçoit que la région parisienne agit bien en centre sur la boussole avec un Nord, un Centre Ouest, un Sud Ouest, un Centre Est et un Sud Est. Au-delà, on retrouve des identités territoriales locales (Méditerranée, Savoie-Mont Blanc, Dauphiné-Vivarais) et donc le terme atlantique resurgit.

[81] http://www.paysdechateaubriant.fr/



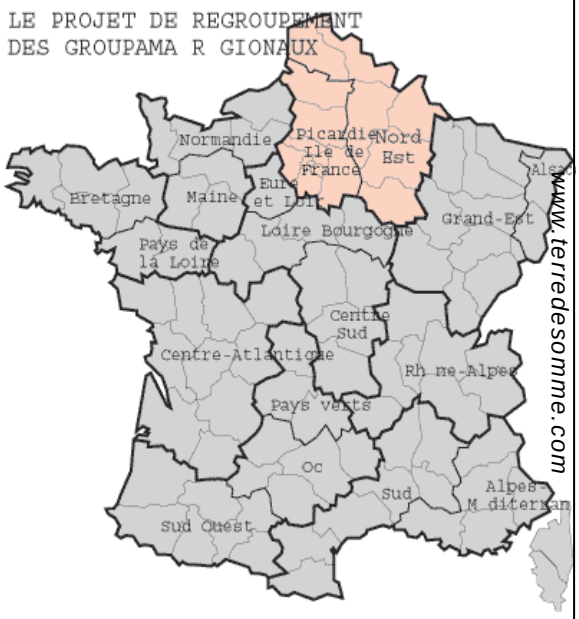
www.cmcicpaiement.fr

Le Crédit Mutuel

1 : Normandie ; 2 : Maine-Anjou Basse-Normandie ; 3 : Bretagne ; 4 : Loire-Atlantique Centre Ouest ; 5 : Anjou ; 6 : Centre ; 7 : Océan ; 8 : Sud-Ouest ; 9 : Midi-Atlantique ; 10 : Méditerranée ; 11 : Dauphiné-Vivarais ; 12 : Savoie-Mont Blanc ; 13 : Sud-Est ; 14 : Massif Central ; 15 : Centre-Est Europe ; 16 : Ile-de-France ; 17 : Nord Europe

www.toutescompetences.fr

Le Crédit Agricole



www.terredesomme.com

Groupama

Figure 104 : Quelques exemples de groupes bancaires et d'assurances

De la même manière, il faut appréhender le découpage proposé par le Crédit Agricole et l'assureur Groupama. La conception du Crédit Agricole reconnaît plus de secteurs et n'évoque qu'une fois le terme atlantique, réunissant les départements Loire-Atlantique et Vendée sous le patronyme « Atlantique Vendée ». Elle définit ensuite deux « Normandie » et laisse à la Bretagne ses quatre départements. Le reste de l'espace atlantique est une recomposition disparate . L'Aquitaine existe mais ne comprend ni le département des Pyrénées-Atlantiques qui est rattaché au sein d'une zone « Pyrénées Gascogne », ni celui de la Dordogne qui, associé avec la Charente, forme « Charente Périgord ». La région Midi-Pyrénées est divisée en trois parties alors que celle du Centre n'a plus aucune visibilité. La paradoxale lecture relevée avec l'exemple du Crédit Mutuel (espace-projet/périphérie)

n'existe quasiment pas ici. On note surtout la faible présence du terme Atlantique qui cible deux départements et un découpage qui chamboule le découpage administratif régional, laissant transparaître pour l'espace atlantique français, des liens transrégionaux (Pyrénées-Atlantiques et Hautes-Pyrénées, Vienne et Indre-et-Loire, etc.) ou la faiblesse d'un lien régional interne (Centre, Pays de la Loire). Évidemment, le rôle spécifique acquis par le Crédit Agricole sur la clientèle visée entre pleinement dans ce découpage, notamment par la localisation des populations agricoles (les quatre départements bretons sont distingués par exemple).

Avec le cas de Groupama, une zone atlantique se signale mais au toponyme s'adjoint le qualificatif de Centre : « Centre Atlantique ». Elle regroupe des départements issus de cinq régions différentes : Vendée (Pays de la Loire), Deux-Sèvres, Charente, Charente-Maritime, Vienne (Poitou-Charentes), Haute-Vienne (Limousin), Indre (Centre), Dordogne, Gironde, Lot-et-Garonne (Aquitaine). L'épithète accolé au terme atlantique laisse à penser qu'il existe un Sud-Atlantique et/ou un Nord-Atlantique ce qui n'apparaît pas. Pour autant, cette idée est consubstantielle à la présence d'un zone « Centre Atlantique ». La vision périphérisante rejaillit avec la zone « Sud Ouest » mêlant les départements Pyrénées-Atlantiques, Landes et Hautes-Pyrénées, Gers, Haute-Garonne et Ariège. Au Nord, on retrouve une région « Bretagne », une énième version d'une région « Normandie », un secteur « Pays de la Loire » qui ne représente en rien la région administrative du même nom puisque celle-ci est scindée en deux (« Pays de la Loire » et « Maine »). La région Centre est reliée en partie avec la Bourgogne (« Loire Bourgogne »). Enfin, l'autre partie de la région Midi-Pyrénées se retrouve sous le nom de « Oc » (dont le département de Lozère (Languedoc-Roussillon) fait partie) alors que la Corrèze et la Creuse forment avec le Cantal (Auvergne) une région nommée « Pays Verts ». Cet exemple démontre la diversité des découpages territoriaux ainsi que leur dénomination. La zone atlantique est plus conséquente que pour les acteurs précédents et unifie plusieurs départements dans un ensemble transrégional. En l'affublant de « Centre Atlantique », on suppose donc un Nord et un Sud Atlantique. Si au Nord le découpage multiple empêche un bloc « Nord Atlantique », au Sud, c'est la vision périphérisante qui ressort. D'autres exemples comme celui des Comités Interprofessionnels du Logement abondent encore en ce sens concentrant l'identité atlantique dans une zone précise tout en la déclinant. Ainsi le « CIL Atlantique » possède des agences de Pontivy à La Roche-sur-Yon couvrant les départements de Vendée, Loire-Atlantique, Morbihan jusqu'au sud du Finistère alors que le « CIL Centre-Atlantique » possède des agences à La Rochelle et Thouars (Poitou-Charentes).

Par le prisme de ces quatre exemples, une identité atlantique se dévoile (tableau 29). Sa localisation est pourtant mouvante comme le démontre le tableau suivant. Lorsque l'on rassemble les informations, il s'avère que seul le département de Vendée est systématiquement assimilé à l'atlantique (ou à l'océan). La Vendée forme avec les

Départements	Banque Populaire	Crédit Mutuel	Crédit Agricole	Groupama
Vendée	**Atlantique**	**Océan**	**Atlantique Vendée**	**Centre-Atlantique**
Charente-Maritime	**Centre Atlantique**	**Océan**	Charente-Maritime	**Centre-Atlantique**
Deux-Sèvres	**Centre Atlantique**	**Océan**	Deux-Sèvres	**Centre-Atlantique**
Loire-Atlantique	**Atlantique**	**Loire-Atlantique**	**Atlantique Vendée**	Pays de la Loire
Charente	**Centre Atlantique**	Sud Ouest	Charente Périgord	**Centre-Atlantique**
Haute-Vienne	**Centre Atlantique**	Centre Ouest	Centre Ouest	**Centre-Atlantique**
Dordogne	**Centre Atlantique**	Sud Ouest	Charente Périgord	**Centre-Atlantique**
Lot-et-Garonne	Occitane	**Midi Atlantique**	Aquitaine	**Centre-Atlantique**
Finistère	**Atlantique**	Bretagne	Finistère	Bretagne
Morbihan	**Atlantique**	Bretagne	Morbihan	Bretagne
Maine-et-Loire	**Atlantique**	Anjou	Anjou et Maine	Pays de la Loire
Vienne	Vals de France	Centre Ouest	Touraine Poitou	**Centre-Atlantique**
Indre	Val de France	Centre	Centre Ouest	**Centre-Atlantique**
Creuse	**Centre Atlantique**	Centre Ouest	Centre France	Pays Verts
Corrèze	**Centre Atlantique**	Centre Ouest	Centre France	Pays Verts
Gironde	Sud-Ouest	Sud Ouest	Aquitaine	**Centre-Atlantique**
Landes	Sud-Ouest	**Midi Atlantique**	Aquitaine	Sud-Ouest
Pyrénées-Atlantiques	Sud-Ouest	**Midi Atlantique**	Pyrénées Gascogne	Sud-Ouest
Hautes-Pyrénées	Toulouse-Pyrénées	**Midi Atlantique**	Pyrénées Gascogne	Sud-Ouest
Gers	Toulouse-Pyrénées	**Midi Atlantique**	Pyrénées Gascogne	Sud-Ouest
Haute-Garonne	Toulouse-Pyrénées	**Midi Atlantique**	Toulouse et Midi-Toulousain	Sud-Ouest
Ariège	Toulouse-Pyrénées	**Midi Atlantique**	Toulouse et Midi-Toulousain	Sud-Ouest
Lot	Occitane	**Midi Atlantique**	Nord Midi-Pyrénées	Oc
Tarn	Occitane	**Midi Atlantique**	Nord Midi-Pyrénées	Oc
Tarn-et-Garonne	Occitane	**Midi Atlantique**	Nord Midi-Pyrénées	Oc
Seine-Maritime	Bred	Normandie	Normandie Seine	Normandie
Eure	Bred	Normandie	Normandie Seine	Normandie
Calvados	Bred	Normandie	Normandie	Normandie
Orne	Ouest	Maine-Anjou	Normandie	Maine
Manche	Ouest	Maine-Anjou	Normandie	Normandie
Côtes d'Armor	Ouest	Bretagne	Côtes d'Armor	Bretagne
Ille-et-Vilaine	Ouest	Bretagne	Ille-et-Vilaine	Bretagne
Mayenne	Ouest	Maine-Anjou	Anjou et Maine	Maine
Sarthe	Ouest	Maine-Anjou	Anjou et Maine	Maine
Indre-et-Loire	Val de France	Centre	Touraine Poitou	Loire Bourgogne
Loiret	Val de France	Centre	Centre Loire	Loire Bourgogne
Eure-et-Loir	Val de France	Centre	Val de France	Eure-et-Loir
Loir-et-Cher	Val de France	Centre	Val de France	Loire Bourgogne
Cher	Val de France	Centre	Centre Loire	Centre Sud
Aveyron	Occitane	Massif Central	Nord Midi-Pyrénées	Oc

Tableau 29 : Aire atlantique française pour le secteur banques/assurances

départements Charente-Maritime, Deux-Sèvres et Loire-Atlantique, la sphère identitaire atlantique première. La deuxième enveloppe est constituée des départements Charente, Haute-Vienne, Dordogne et Lot-et-Garonne. On retrouve l'aire atlantique décrite précédemment (ch.6.1) entre les estuaires de la Loire et de la Gironde, de façon aréolaire, avec pour épicentre le département de la Vendée. Au Nord, la Normandie demeure une identité forte alors que la Bretagne, autre entité à fort dynamisme identitaire, est coupée en deux. Néanmoins, la différence entre les départements du Finistère et du Morbihan et ceux des Côtes d'Armor et d'Ille-et-Vilaine ne vaut que pour le groupe de Banque Populaire. Les départements ignorés de l'appartenance atlantique se répartissent entre la région du Centre, où ils sont dispatchés entre plusieurs blocs identitaires, et la région des Pays de la Loire où l'identité des anciennes provinces subsiste (Maine et Anjou). Le cas de l'Aveyron est représentatif d'une identité régionale perturbée entre Pyrénées, Massif Central et Méditerranée. Cette pluralité territoriale

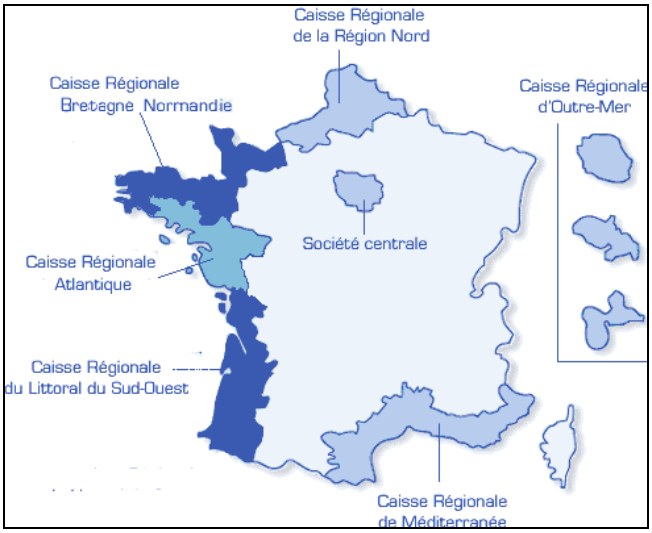


Figure 105 : Les Caisses Régionales du Crédit Maritime

est valable également pour les autres départements qui possèdent un faisceau identitaire atlantique au milieu d'autres faisceaux équivalents (Occitane, Pyrénées, Gascogne, Touraine, Poitou). La problématique soulevant l'antinomie entre la vision d'une périphérie et la vision d'un centre se cristallise autour des départements de Gironde, des Pyrénées-Atlantiques et des Landes. L'atlanticité de ces territoires a été constatée auparavant mais ils restent considérés dans un contexte national comme un Sud-Ouest pour nombre d'acteurs. Á ce titre, la carte des Caisses Régionales du Crédit Maritime (figure 105), concernant les départements littoraux français, est démonstrative. L'aire atlantique est désignée autour de la Loire-Atlantique intégrant le Morbihan détaché de la Bretagne. La Seine-Maritime est reversée dans la région Nord alors que le nom de « Littoral du Sud-Ouest » cultive l'ambiguïté des visions dénoncées.

8.3 : Des secteurs des médias au tourisme

8.3.1 : Les médias français

L'Institut National de l'Audiovisuel (INA), qui a pour objectifs de « sauvegarder, numériser et communiquer les archives de la radio et de la télévision française »[82] se divise en sept délégations, dont une s'appelle « INA Atlantique ». Cette dernière, créée récemment en 1996, couvre les régions de Bretagne, Pays de la Loire, Poitou-Charentes et Limousin. Les régions de Basse-Normandie et de Haute-Normandie sont regroupées au sein de l'INA « Nord » tandis que les régions d'Aquitaine et de Midi-Pyrénées, associées à celle du Languedoc-Roussillon, forment l'INA « Pyrénées ». L'Espace Atlantique se découvre un nouveau découpage avec une partie identitaire atlantique fixée dans sa partie Nord. Hormis ce ciselage national propre à la stratégie de l'INA, un rapide regard portant sur les spécificités de ces délégations est éclairant sur l'identité territoriale attribuée (ou que s'attribuent) ces

[82] http://www.ina.fr/entreprise/en-bref

dernières. Lorsque l'on observe les spécificités des fonds disponibles (et pour partie à disposition du public), chaque secteur se différencie :

- INA Nord : les mines ; les industries textiles et sidérurgiques ; le Tunnel sous la Manche ;
- INA Grand Est : les mines ; la sidérurgie ; l'Europe ; le Champagne ; l'environnement ;
- INA Centre Est : les personnalités ; la montagne ; les grands clubs sportifs ; la ville de Lyon ;
- INA Méditerranée : Marseille et les migrations du bassin méditerranéen ; l'Olympique de Marseille ; les festivals de la région ; la tauromachie ; les chantiers navals ;
- INA Paris Île-de-France Centre : vie politique et sociales ; vie culturelle ;
- INA Pyrénées : l'Espace et l'aéronautique ; le rugby ; le Canal du Midi ; les traditions musicales catalanes, basques, occitanes, etc. ;
- INA Atlantique : l'environnement, la mer, l'océan ; les activités maritimes (pêche, chantiers navals, etc.) ; les mouvements sociaux ; les festivals.

Comme il s'agit d'une fonction spéciale que réalise l'INA, ces thématiques régionales sont révélatrices à la fois de l'histoire (sujet(s) d'archivage) et de la culture (reportages ou émissions locaux) et plus précisément du patrimoine à valoriser (objet(s) de communication) dans chaque région. Il n'est pas fortuit de lire les spécificités de l'INA Atlantique portées sur l'Océan Atlantique tant dans une maritimité d'activités que de loisirs. Á l'inverse, les autres parties de la façade atlantique ne sont pas mises en valeur dans leur délégation respective. Les conclusions sur l'exemple de l'INA Atlantique sont nuancées malgré la maritimité assumée par le grand projet de cette délégation qui a développé et finalisé le projet d'un module interactif retraçant l'histoire des régions de Bretagne et des Pays de la Loire de 1945 à aujourd'hui. Le bémol se porte sur le nom dudit module « L'Ouest en mémoire » qui symbolise le contraste entre une vision périphérisante et une vision référée à l'Atlantique. L'intérêt reste ici posé sur la forme, c'est à dire le nom de ce module, et non sur le fond, qui comporte un volet maritime spécifique.

D'autres médias, audiovisuels ou radiophoniques, s'offrent aux vertus atlantiques. Le groupe France Télévisions, groupe de chaînes publiques, propose, via France 3, des éditions régionales et locales d'informations. Si l'intitulé des éditions régionales se calque sur le nom des régions (hormis l'édition des Alpes et celles séparant la Côte d'Azur et la Provence-Alpes), celui des quarante éditions locales intègre les identités territoriales. Quelques-unes se parent d'un attribut maritime (Baie de Seine, Côte d'Opale, Estuaire) dont deux identifient l'Océan Atlantique, directement (Atlantique) ou indirectement (Iroise). L'édition locale Atlantique (France 3 Atlantique) diffuse sur la ville de La Rochelle et en partie sur la côte du littoral charentais. En réalité, les locales de France 3 puisent leurs actualités autour de métropoles. Ainsi, si on élimine Boulogne-sur-Mer, concerné par France 3 Côte d'Opale, les métropoles qui sont caractérisées par un attribut maritime sont : Le Havre, Brest, Nantes et

donc La Rochelle. Pour France Télévisions, la ville haut-normande déploie son identité autour de la Seine précisant sa position littorale (baie), la ville finistérienne autour d'une identité maritime locale (Iroise), la ville nantaise autour de l'estuaire, ici de la Loire, réservant l'atout atlantique à la ville de La Rochelle. On peut insister sur la portée des termes choisis :

- une aire d'interface : « baie de Seine » rappelle au Havre sa position d'interface entre un arrière-pays conséquent (sous-entendant l'axe vers Paris) et la Manche, une aire maritime localisée, dessinée et définie (une baie) ;
- une aire maritime territoriale : « Iroise » est une mer ouverte (ente l'île de Sein et l'île d'Ouessant) aux contours flous et intégrée au vaste Océan Atlantique. La dynamique de cet espace maritime (lieux de passage, dangerosité) l'incorpore à la métropole de Brest, qui se nomme justement Brest Métropole Océane. Elle place donc Brest comme capitale d'un territoire maritime ;
- une aire estuarienne duale : « Estuaire », par définition, intègre l'élément océan mais dans une interaction océan/fleuve. Ce nom participe à la création de la métropole Nantes-Saint-Nazaire avec comme trait d'union, la Loire. Elle positionne donc Nantes dans un double ancrage : maritime et continental ;
- une aire d'ouverture : « Atlantique » positionne La Rochelle comme un nœud de façade maritime appartenant au vaste espace atlantique mondial.

Dans un premier temps, France Télévisions par ses intitulés d'émissions locales délivre des indices sur l'identité régionale. Quatre secteurs dominés par quatre métropoles possèdent un trait identitaire maritime affirmé. Dans un second temps, ces quatre intitulés détaillés enclenchent des interprétations différentes de l'espace vécu. La figure 106 schématise ces interprétations déclinées précédemment avec une ville de Nantes recentrée sur la Loire, une ville du Havre, maritime mais tournée vers un arrière pays conséquent, une ville de Brest, capitale maritime d'un territoire local et une ville de La Rochelle, définie par son atlanticité. Néanmoins, France 3 Ouest propose une émission hebdomadaire « Littoral » qui atténue cette vision périphérisante du terme « Ouest ». Elle se définit comme « le magazine des gens de la mer de la façade atlantique »[83]. La chaîne insiste d'ailleurs dans sa présentation sur la notion de façade maritime : « Littoral a repris la mer pour sa seizième année et repart à la rencontre des marins et des navigateurs de la façade atlantique », « (…) afin d'offrir aux téléspectateurs une large palette représentative de l'immense richesse et diversité de la vie maritime de la façade atlantique. ». La maritimité est particulièrement mise en avant : « (…) pêche, sécurité en mer, plaisance, voile, environnement, patrimoine côtier, économie, vie sous-marine, découvertes scientifiques, aventures humaines, (…) ». Cette émission renvoie à la spécificité des thématiques développées par l'INA Atlantique. Diffusée sur France 3 Ouest, elle ne se

[83] http://ouest.france3.fr/emissions/2367230-fr.php

contente pas de réaliser des reportages uniquement sur les régions où la retransmission s'effectue, puisque la zone étudiée s'étend de « la Côte d'Émeraude à la Côte Basque », soit des Côtes d'Armor aux Pyrénées-Atlantiques. L'image de l'émission « Littoral » montre ce regard de la Terre vers l'Océan avec une carte marine et le dessin du trait de côte en perspective (photo 8). Le ciel bleu et le lumineux soleil, ainsi que le voilier naviguant vers l'horizon, participent à une représentation de l'Océan Atlantique plus légère que viennent contraster les éléments de la carte marine, plus difficiles à appréhender pour le non averti, plus professionnels.

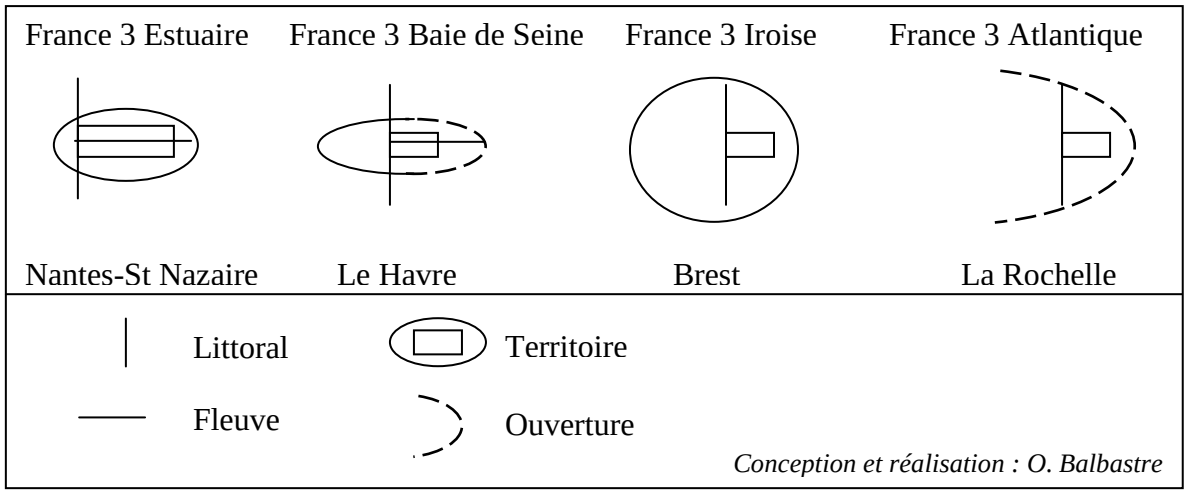


Figure 106 : Quatre éditions locales, quatre interprétations territoriales différentes

Photo 8 : L'image de l'émission Littoral diffusée sur France 3 Ouest

Au niveau des radios, le décrochage du groupe de médias publics « Radio France », France Bleu Loire Océan, comporte des fréquences en Loire-Atlantique (Agglomération de Nantes, Saint-Nazaire/La Baule, Châteaubriant, Guéméné Penfao) et en Vendée (La Roche sur Yon, Saint Gille Croix de Vie, Les Sables d'Olonne, Mareuil/Luçon, Île de Noirmoutier). Quelques émissions (« La rubrique pêche », « Bienvenue à bord ») ou chroniques (« Gens de Mer ») renforcent ou contribuent à une coloration maritime de cette locale de France Bleu. On notera que l'émission « Bienvenue à bord » est co-émise avec « France Bleu Breiz Izel », locale de la

Bretagne (réception à l'Ouest d'une ligne Paimpol/Lorient), rappelant l'aire de France 3 Ouest. L'autre moitié de la Bretagne est couverte par France Bleu Armorique qui consacre une chronique maritime (« Coté Mer »). D'autres locales possèdent une radiodiffusion ayant pour objet l'océan avec des sujets sur la pêche en mer (« France Bleu Basse Normandie », « France Bleu Gascogne »), sur le surf (« Au sommet de la vague », proposée par « France Bleu Pays Basque ») ou plus généraux (« France Bleu Gascogne » propose ses « Chroniques océanes »). Á l'inverse, d'autres locales de l'espace atlantique français sont étonnamment déficientes en la matière (« France Bleu Gironde », « France Bleu Cotentin », etc.) même si la présence océanique transparaît indirectement parfois, avec pour exemple les magazines mensuels qui consacrent un sujet lié à l'espace maritime (« France Bleu La Rochelle »).

Le tableau suivant (30) résulte du recensement des radios portant le terme atlantique dans leur nom ou issu du champ lexical de ce terme. Outre les nombreuses radios « atlantiques »

Noms de radios[84]	***Lieux de fréquences***[85]
Radio Atlantic[86]	Île de Ré (Charente-Maritime)
Radio Nostalgie Atlantic	Saintes (Charente-Maritime)
Fun Radio Atlantique	Nantes, Saint-Nazaire (Loire-Atlantique)
Radio Océan	Quimper, Quimperlé (Finistère)
Océane FM	Mesquer, Questembert, Redon (Morbihan, Ille-et-Vilaine, Loire-Atlantique)
Radio Émeraude	Lesneven (Finistère)
Radio Entre-deux-Mers	Sauveterre (Gironde)
Radio Côte d'Amour	Saint-Nazaire (Loire-Atlantique)
Radio Côte d'Argent	Arcachon, Dax (Landes)
Terre marine	Rochefort (Charente-Maritime)
RCF Vent du Large	Bayeux, Lisieux, Caen, Vire (Calvados)
Radio Albatros	Le Havre (Seine-Maritime)
Sea FM	Coutances, Avranches (Manche)
Radio Fréquence Cormorans	Lannion (Côte d'Armor)
RCF Rivages	Morlaix, Brest, Châteaulin, Quimper, Vannes (Finistère, Morbihan)
Celtic FM	Quimper (Finistère)
Radio Méduses	Lorient (Morbihan)
Hit West	Rennes, Brest, Lorient, Cholet, Nantes
Ouest FM	Angers, Cholet, Saumur
RFM West	Le Mans
Sud Radio	Périgueux, Bordeaux, Agen, Tarbes, Toulouse

Tableau 30 : Les radios de l'espace atlantique

[84] Sources : http://www.radiopourtous.com/php/index.php

[85] Villes étudiées : Fécamp, Dieppe, Le Havre, Rouen, Caen, Cherbourg, Coutances, Argentan, Avranches, Saint-Malo, Rennes, Laval, Lannion, Loudéac, Pontivy, Morlaix, Châteaulin, Quimper, Lorient, Vannes, Redon, Angers, Cholet, Nantes, Saumur, Tours, Le Mans, Alençon, Chartres, Orléans, Blois, Vierzon, Poitiers, Angoulême, Niort, La Roche sur Yon, La Rochelle, Rochefort, Saintes, Ruffec, Limoges, Périgueux, Brive, Bordeaux, Agen, Mont-de-Marsan, Dax, Pau, Auch, Tarbes, Toulouse, Vendôme, Évreux, Bourges, Cahors, Guéret.

[86] http://www.radio-iledere-tv.com/

répertoriées à travers le monde (Afrique, Amérique du Sud, etc.) ou ailleurs en France (« Atlantique FM » en Lorraine !!), deux éléments participent à l'émergence de l'aire atlantique identitaire : Radio Atlantic et Radio Nostalgie Atlantic, basées respectivement sur l'île de Ré et à Saintes. Toutes les deux sont situées dans le département de la Charente-Maritime mais de façon globale, le long du littoral atlantique français de la Seine-Maritime (« Radio Albatros ») aux Landes (« Radio Côte d'Argent »), des radios locales se parent d'un nom lié au champ lexical de la maritimité. Le champ lexical se rapporte de façon directe à l'Océan Atlantique ou indirectement via l'environnement (« Rivages », « Terre Marine », « RCF Vent du Large »), la faune marine (« Radio Albatros », « Radio Méduses », « Radio Fréquence Cormorans ») ou via le nom des côtes (« Radio Émeraude », « Radio Côte d'Amour », etc.). Les départements les plus concernés sont la Charente-Maritime, le Finistère et le Morbihan ainsi que la Loire-Atlantique. On notera l'éternelle ambivalence des visions adoptées périphérisante (« Hit West », « Sud Radio », etc.) ou ralliant la maritimité qui touche quasiment tout l'espace atlantique excepté la région de Poitou-Charentes.
On ajoutera enfin qu'au niveau européen, on a pu recenser quelques radios comportant soit le terme « atlantique », soit le terme « océan » (qui existent ou tout du moins qui ont eu le mérite d'exister) : « Atlantic radio » basée à Manchester (Greater Manchester – Angleterre), « Atlantic 252 » émettant à Trim (Meath – Irlande), « Atlântico FM » à Olhão (Algarve - Portugal), « Radio Atlántica » à Ferrol (Galicia – Espagne), « Atlantic FM » à St Agnes (Cornwall – Angleterre), « Ocean FM » à Portsmouth (Hampshire- Angleterre), « Ocean FM » qui a remplacé « North West Radio » en 2004 à Sligo (Sligo et Donegal – Irlande) faisant une fois n'est pas coutume basculer d'une vision à l'autre également présente en Irlande. Au final, une atlanticité localisée se retrouve dans chaque pays.

8.3.2 : Des acteurs du tourisme

L'association des mots « tourisme » et « atlantique » est présente dans les principaux foyers identitaires atlantiques déjà repérées. Plusieurs sites fournissent des exemples d'acteurs touristiques se servant du terme atlantique comme atout, pleinement ancré dans la promotion et le marketing. En France, tout d'abord, le site « Tourismeatlantique.com » représente une agence de communication *low-cost* pour la conception de sites Internet en faveur des acteurs du tourisme sur les zones suivantes : Vendée, Deux-Sèvres, Vienne, Charente, Charente-Maritime, Gironde. Ensuite, on retrouve un nom de domaine toujours aussi révélateur : « Tourisme-atlantique.net » qui est destiné également aux professionnels du tourisme et qui délivre des photos et autres images pour support publicitaire sur les départements de Charente-Maritime, Vienne, Deux-Sèvres, Charente, Vendée, Loire-Atlantique, Finistère et Gironde. Le site vise aussi les villes « de Cognac, La Rochelle, Poitiers, Niort, Melle, Angoulême, Bordeaux, Saintes, Niort, Loudun, Châtellerault, Saint Jean d'Angely, Parthenay, Surgères » ainsi que « l'île de Ré, l'île d'Aix, Belle île, île d'Yeu et le golfe du Morbihan ». Le

troisième site s'exposant « Atlantiquevacances.com » correspond à un village de vacances situé à Saint-Hilaire de Riez (Vendée). Enfin en quatrième position, le site « bernezac.com » propose des séjours de « La Rochelle à Bordeaux, de l'estuaire de la Gironde au Marais Poitevin, de l'océan à l'intérieur des terres,… ».

Si le tri spécifique se prolonge pour mettre en perspective quelques acteurs touristiques privés, on peut citer « Atlantic Alliance », une agence basée en Allemagne qui propose des croisières. Elle se targue d'offrir plusieurs thématiques de voyage en faisant visiter l'Europe à travers son histoire, ses grandes capitales et sa culture. Paris, Londres ou Bruxelles n'intègrent pas vraiment l'espace atlantique européen qui est pourtant mis en avant dans le nom de l'organisateur. Néanmoins, plusieurs ports de la façade atlantique participent à ce réseau qui, s'il a pour point de départ et point d'arrivée les ports de la Rangée Nord, puise les thématiques au sein de l'espace atlantique européen. Ainsi participent les ports de Lisboa, Vigo, Santander, Bordeaux, La Rochelle, Nantes, Cherbourg et Portland (Weymouth). Ajoutons que le port du Havre a récemment rejoint cette liste renforçant la présence atlantique à coté des ports d'Anvers, Zeebrugge, Rotterdam ou encore Hambourg. Cependant, le descriptif fait de cette nouvelle escale annonce Le Havre comme porte de Paris (« Gateway to Paris ») valorisant autant la position de façade maritime que l'attraction parisienne. Toutefois, ce croisiériste participe par son action à la relation des ports de la façade atlantique à ceux de la Rangée Nord valorisant les atouts régionaux. En mettant en perspective ce cas, le scénario de l'intégration d'un espace atlantique s'esquisse, surtout si dans un autre temps les ports de la façade atlantique européenne développent également un espace-projet propre lié à leurs atouts communs.
Un autre promoteur touristique, « Atlantique Berlines », qui propose des locations de véhicules pour parcourir les formules touristiques proposées, se territorialise dans une autre zone de l'espace atlantique français. Ses activités s'étendent sur l'Aquitaine et le Midi-Pyrénées avec notamment un tour spécifique dédié à la côte atlantique avec trois secteurs concernés : le bassin d'Arcachon (le tour « Côte d'Argent »), le Pays Basque (le tour « Les Monts d'Océan ») et La Rochelle (le tour « Ville Océane »). Le marketing territorial interpelle puisqu'au final les séjours touristiques consacrés à l'Océan Atlantique dans le paquet offert sont minoritaires. Néanmoins, cette entreprise démontre le poids atlantique présent également dans cette zone française.

Dans les autres pays, les bed and breakfast anglo-saxons affichent leur atlanticité dans leur identité comme à Cork (« Atlantic House »), à Doolin dans le comté de Clare (« Atlantic View Cottage »), à Carna ou à Galway (« Atlantic Wave », « Atlantic View House »). Au Portugal, les agences de voyage (« Top Atlântico ») sont présentes sur tout le territoire. La recherche des hôtels « atlantiques » en Europe complète ces données (tableau 31). Les régions qui possèdent le plus grand nombre d'hôtels, hormis les îles portugaises de Madeira (7) et des

Açores (5), se concentrent en Cornwall (8), Vendée (8), Galicia (7) et Algarve (6), des régions où le parc hôtelier est conséquent. Une nouvelle vision spatiale s'esquisse.

Territoires	**Nombre d'hôtels** *(Sources : pages jaunes)*	**Territoires**	**Nombre d'hôtels** *(Sources : pages jaunes)*
Cornwall	8	Alentejo	1
Madeira	7	Morbihan	1
Galicia	7	Lot-et-Garonne	1
Vendée	6	Hautes-Pyrénées	1
Algarve	6	Mayo	1
Açores	5	Clare	1
Loire-Atlantique	5	Galway	1
Andalucia	4	Sligo	1
Centro	4	Hampshire	1
Lisboa e Vale do Tejo	4	Gloucestershire	1
Charente-Maritime	3	Antrim	1
Landes	3	Glasgow	1
Greater Manchester	2	Vale of Glamorgan	1
Cardiff	2	South West Wales	1
Pyrénées-Atlantiques	2	Merseyside	1

Tableau 31 : les hôtels « atlantiques » dans l'espace atlantique européen

Au delà des considérations de promotion qui sied au secteur touristique, le terme « atlantique » resurgit dans des secteurs éloignés de toute maritimité. Il se décline dans les domaines :

- de l'éducation privée : aide scolaire à Galway (« Atlantic language ») ; cours privés pour adultes et enfants (« Atlantic-english ») à Schull (sud-ouest du comté de Cork) ;
- du transport aérien : une école de pilotage à Cork (« Atlantic Flight Training »), une entreprise spécialisée dans les vols d'avions anciens basée à Coventry (« Atlantic Airlines »), une offrant des tours en hélicoptères à Swansea (« Atlantichelwales ») ;
- de l'énergie : distributeur de gaz et d'électricité (« Atlantic Electric and Gas ») dont les centres d'appel sont pour l'instant situés dans les villes de Basingstoke, Cardiff et Portsmouth ;
- de la presse : « Atlàntico », quotidien distribué dans l'aire métropolitaine de Vigo ;
- de l'immobilier : « Atlantic Housing Limited » à Eatsleigh (Hampshire), « Grupo Immobiliaro Arco Atlantico » à Derio (Vizcaya) qui possède des activités dans les trois provinces basques et en Cantabria, « Atlântico Village » à Alcobaça (Centro) ;
- du commerce et de la distribution : « Atlantic Dry Cleaning » établie à Southampton (Hampshire), « Atlantic Village », à Bideford (North Devon), « Atlantic Brewery » à Newquay (Cornwall) ;
- de l'aide aux entreprises et des services juridiques : « Instituto de Desinvolvimento Empresarial e Innovaçao Atlantico » qui possèdent des agences à Braga, Lisboa et Porto, le cabinet « Arco Atlantico Abogados » situé à Vigo et Santiago de Compostela ;
- de la culture : galerie d'arts à St Just-in-Penwith, Cornwall (« The Great Atlantic Galleries »), le « Pavilhao Atlântico » à Lisboa, érigé durant l'exposition universelle et qui reçoit de

nombreuses manifestations (colloques, congrès, salons), différents festivals existant ou ayant existé récemment : le 41ème Festival Cinématographique de l'Atlantique (« Muestra Cinematogràfica del Atlàntico », 2009) de Cadiz[87], le festival pyrotechnique de Funchal à Madeira (« Festival do Atlântico », 2008), le festival sonore de Vallhermoso aux Canarias (« Festival Atlantico Sonoro 2008 »), le festival de musique rock à São Martinho do Porto, région du Centro (« Festival Rock Atlântico », en juillet 2008) rejoignent l'exemple en France de « L'Atlantique Jazz Tour » de Brest ou du « Festival de l'Arc Atlantique » de Royan (depuis 2009).

Malgré tout, la référence à l'atlantique dans des secteurs maritimes est présente : « Atlantic Boating Services », magasin de bateaux à Skibbereen (Cork), « Atlantic Sea Cayaking » compagnie de locations de canoës, « Atlantic Charters » transporteur maritime, « Barcos Atlanticos » à Sintra proposant des sorties de pêche en mer, etc. D'autres projets dans le secteur de la recherche marine viennent se greffer comme le *North Atlantic Fisheries College*, centre de recherche aux Shetlands, ou encore *Exploring Atlantic Ireland 2006*, réunion prospective avec expertise en faveur de la recherche pour l'extraction d'hydrocarbures présents dans les marges atlantiques comme pour le Canada, la Norvège ou le Royaume-Uni, qui retient l'aspect géologique[88]. On ajoute le colloque international biennal d'océanographie sur le Golfe de Gascogne qui s'est tenu successivement à Oviedo (1988), San Sebastián (1990,1998, 2008), Arcachon (1992), Santander (1994), La Rochelle (1996), Biarritz (2000), Gijón (2002), Pau (2004), Vigo (2006) et se déroulera à Brest en 2010.
L'atlanticité de loisirs n'est pas écartée non plus, ainsi l'*Atlantic Challenge*, compétition de bateaux biennale née dans la baie de Bantry (comté de Cork) avant de s'exporter en 2004 à Fishguard (South West Wales) puis de connaître des destinations plus surprenantes en 2006 à Gênes (Italie), en 2008 à Jacobstadt (Finlande) puis en 2010, à Midland (Ontario, Canada). Il existe également les Jeux nautiques de l'Arc Atlantique, compétition émanant du comité international des Jeux interceltiques et de l'espace atlantique qui regroupe les régions irlandaises, écossaises, galloises, l'île du Man, Cornwall, Bretagne, Aquitaine, Pais Vasco, Cantabria, Asturias, Galicia, Norte. La 16ème édition aura lieu à Santander (2010), la première ayant eu lieu en 1995 à la presqu'île de Crozon (Bretagne).

Enfin, deux projets structurels d'aménagement du territoire, à deux échelles différentes, implique volontairement le toponyme atlantique. Tout d'abord, le projet *Atlantic Quarter*[89] désigne le programme de réhabilitation des docks sud de la ville de Cork. En cours de réalisation, l'identité de la ville de Cork affiche sa modernité à travers l'atlantique. Ensuite, la

[87] http://www.alcances.org/
[88] "The principal basins that make up the Atlantic Ireland area, the Porcupine, Rockall, Slyne, Erris and Donegal basins, are under-explored with only 9 exploration wells drilled in the last 10 years." (Department of Communications, Marine and Natural Resources, novembre 2006).
[89] "*South Docks Local Area Plan*" adopté en 2008 par le *Cork City Council*

plateforme logistique Arco Atlantico regroupe nombre d'entreprises liées au domaine des transports (routier, maritime, aérien) sollicitant l'intermodalité et connectant la région de Galicia et les régions du Portugal Nord et de Porto. Sont concernés les aéroports de Vigo, Santiago de Compostela, A Coruña et Porto, les ports de Douro et Leixoes, Ferrol-San Ciprian, Marin-Pontevedra, Vigo, Villagarcia de Arousa, A Coruña et Viana do Castelo ainsi que les plateformes intermodales de Vigo et de Chaves, la dernière ayant la caractéristique d'être transfrontalière. Cette plateforme logistique est un nœud important du réseau ibérique atlantique. Elle appuie l'axe routier majeur détaillé précédemment de Galicia (*Autopista del Atlàntico*) ainsi que les espaces de coopérations transfrontalières, notamment *Eixo Atlàntico*.

Cet éclectisme inhérent à toutes les zones de la façade atlantique européenne démontre que l'identité maritime dépasse les trop réductrices atlanticités d'activités ou de loisirs même si celles-ci, provenant du processus de marketing, récupèrent à leur avantage le toponyme. Néanmoins, en France ou dans les autres pays, se dessine une aire identitaire issue des relevés Internet plus précise. Elle apparaît nettement en Irlande, de Cork à Sligo, au Royaume-Uni, en Écosse, aux Shetlands, au sud du Pays de Galles, ou dans la région du South West England, et en France du sud de la Bretagne aux Pyrénées-Atlantiques, avec un épicentre décelé en Vendée. Dans cette zone, le topoynme est utilisé autant pour qualifier des activités maritimes que pour des secteurs économiques variés, sans rapport avec le monde océanique.

Si ces aires s'auto-identifient comme atlantiques, elles le sont également pour le monde extérieur. Néanmoins, cet élément de centralité dans les représentations est concurrencé par d'autres toponymes indiquant des sous-bassins ou des influences tierces. S'immiscent aussi des toponymes caractéristiques des représentations périphérisantes, à l'« ouest », qui devraient être pris en compte bien que cette méthodologie ne permette pas l'exploitation du toponyme « ouest » véritablement. Il serait intéressant de voir un éventuel basculement dans le temps des représentations de périphérisation vers celles de centralité, une sorte de concrétisation de l'espace-projet dans les mentalités des populations locales comme du regard extérieur.

PARTIE 4 : INSTITUTIONS ET COOPÉRATIONS : QUELLES POSITIONS POUR LES RÉGIONS ATLANTIQUES ?

Le « Champ atlantique », suggéré par la thèse soutenue par Fabien Brulay en 2008, correspond à la différence des situations et des positionnements des acteurs atlantiques. Inspirée par Pierre Bourdieu, ce Champ atlantique « repose sur les relations de concurrence générées par la présence d'une ressource océanique commune aux différents élus des territoires de la façade Atlantique française ». Si le chapitre n'a pas l'intention de détailler ces luttes de positions, le terme sera repris pour signifier le cadre des investissements des pays et plus particulièrement des régions et des villes. Le Champ atlantique a une configuration territoriale, l'espace atlantique. Le bien commun est la ressource financière du Programme « Espace Atlantique » et les enjeux, la capacité à attirer et utiliser cette ressource. Il en résulte deux hypothèses à l'investissement des acteurs : un effet d'aubaine et d'opportunité ou une ambition réelle de développement autour de la maritimité. Une partie de la réponse se trouve dans les institutions émergeant du lobbying régional communautaire (ch. 9), l'autre dans la coopération constatée au sein des programmes Interreg, outil de la politique régionale européenne (ch. 10).

CH.9 : LES ACTEURS ATLANTIQUES, LE CHAMP DES INSTITUTIONS..... 309

9.1. LA MONTEE DU RESEAU D'ACTEURS ATLANTIQUES 309
9.1.1 : Le lobbying régional dans l'Union européenne 309
9.1.2 : La CRPM, un acteur européen incontournable 312
9.1.3 : Le lobby Arc atlantique et l'éclosion d'un espace-projet 316
9.2. LES INSTITUTIONS ATLANTIQUES 321
9.2.1 : L'Arc Atlantique : fonctionnement, activités et participations 321
9.2.2 : L'Arc Atlantique, des régions et des personnalités 327
9.2.3 : La Conférence des Villes de l'Arc Atlantique, une autre échelle d'actions 334
9.3. L'INITIATIVE COMMUNAUTAIRE INTERREG : L'ESPACE ATLANTIQUE 338
9.3.1 : Interreg, outil de coopérations pour l'Espace Atlantique 339
9.3.2 : Le nouvel objectif de « coopération territoriale », du budget aux thématiques 344
9.3.3 : Transnationalité et priorités du Programme « Espace Atlantique » 350

CH. 10 : LE CHAMP ATLANTIQUE DE LA COOPERATION 355

10.1 : QUELLE COOPERATION ATLANTIQUE ? 355
10.1.1 : Implication des pays, implication des régions 355
10.1.2 : Nature et qualité des coopérations 362
10.1.3 : Les villes dans le champ de la coopération atlantique 366
10.2. INFLUENCE DES AUTRES DYNAMIQUES SUR LE CHAMP ATLANTIQUE DE COOPERATION 371
10.2.1 : Les Commissions géographiques de la CRPM 372
10.2.2 : La Périphérie Nordique, l'attrait scandinave 373
10.2.3 : Mer du Nord et Espace Manche, d'autres centralités maritimes 377
10.2.4 : Le Programme « Nord Ouest Europe » 384
10.2.5 : Arc Latin, espace-projet du Bassin Méditerranéen 388
10.2.6 : Le programme « Sud-Ouest Europe » 393

CONCLUSION : UNE DYNAMIQUE ATLANTIQUE DISPARATE ET CONCURRENCEE 401

Chapitre 9 : Les acteurs atlantiques, le Champ des institutions

Des balbutiements de la CRPM au lobbying européen, des actions-pilotes aux systèmes de coopération interrégionale définie par l'outil Interreg, le passage du mythe à la réalité pour l'Arc Atlantique s'est réalisé à travers la politique régionale européenne. Depuis vingt ans l'Arc Atlantique existe et a réussi en grande partie ce que désiraient atteindre ses promoteurs : faire de l'espace atlantique européen un espace-projet basé en majorité autour des notions de maritimité et de coopération interrégionale, s'inscrire dans la réalité autant que dans la virtualité. De nombreuses actions à tous les niveaux d'échelle ont été réalisées à travers différentes étapes symbolisées par les divers programmes cofinancés par les instances communautaires selon le principe de subsidiarité. La prospective territoriale avait ouvert les yeux des acteurs politiques et économiques atlantiques à la fin des années 1980. Pour autant ceux-ci constatent toujours le processus de périphérisation relayant les craintes et l'incertitude chroniques des futures subventions budgétaires de la politique communautaire.
L'originalité se trouve dans la vigueur des actions menées bien que la multiplication des strates d'acteurs ait pu la ralentir. L'entrelacement des régions membres de l'Arc Atlantique et de la Conférence des Villes de l'Arc Atlantique (CVAA) tisse le Champ Atlantique des institutions. Les positions obtenues par les diverses entités dépendent de leur implication au sein de ces institutions. Fonctions occupées, membres historiques, qualité et quantité d'investissements, réputations des personnalités sont les critères révélant les forces en présence d'une coopération épanouie avec le programme Interreg.

9.1. La montée du réseau d'acteurs atlantiques

Le véritable cadre d'expression des acteurs atlantiques est le cadre communautaire. L'émergence d'un territoire supranational a permis à l'échelon régional des pays centralisés de s'affirmer et des pays fédéraux d'obtenir des subventions. Les nombreux groupes d'intérêts attestent de la dynamique en cours au sein de l'Union européenne. La géographie du territoire européen a permis également aux régions de s'allier afin de défendre des intérêts communs pour lutter contre les écarts socio-économiques. Au sein de la CRPM, la traduction s'est soldée par la création de plusieurs commissions géographiques dont l'Arc Atlantique.

9.1.1 : Le lobbying régional dans l'Union européenne

L'origine du mot anglais lobby signifie littéralement vestibule ou couloir. Le dictionnaire nord-américain Webster le définit ainsi : "*a corridor or hall connected with a*

larger room or series of rooms and used as a passegeway or waiting room"[90]. D'autres définitions évoquent le champ où étaient parqués les animaux avant de se rendre à l'abattoir. Il correspond à la fois historiquement au 19ème siècle à un lieu (salle d'attente, couloir, halls d'hôtels), et à un groupe de personnes. Son intrusion notamment dans la vie politique britannique eut lieu à la Chambre des Communes où dans les couloirs, des groupes de pression pouvaient venir discuter avec les députés. Aux Etats-Unis, la Maison Blanche où réside le Président possède une pièce à cet effet, prolongeant ce qui se passa lors de la Guerre de Sécession lorsque le général Grant, suite à l'incendie de la Maison Blanche, se réfugia dans un hôtel où des groupes d'intérêts venaient pourparler. En langue française, les acteurs et l'action sont différenciés. Les premiers sont assimilés à des groupes d'intérêt, la seconde relatant le lobbying. Un lobby est donc un groupe de pression qui agit selon ses intérêts. Le terme « propagandiste » avait été envisagé mais la connotation négative a imposé la locution « chargé de relations publiques ». Le lobbying est l'action de défendre ses intérêts auprès de partenaires concernés, précisément la définition de la propagande : « action systématique exercée sur l'opinion pour faire accepter certaines idées ou doctrines notamment dans les domaines politique et social » (Larousse, 2009). Ceux-ci sont généralement les médias, les chercheurs, ou de façon plus évidente les législateurs, donc les élus ou les partis politiques.

Pour l'Union européenne et le Parlement, les groupes d'intérêts accrédités sont « des groupements privés, publics ou non gouvernementaux. Ils constituent un moyen de fournir au Parlement des connaissances et une expertise spécifique dans de nombreux secteurs économiques, sociaux, écologiques, scientifiques... »[91]. L'Union européenne a mesuré le poids des lobbyistes dans un rapport comptabilisant le nombre d'agents de lobbying enregistrés qui s'élèverait à vingt-mille contre, pour comparaison, quinze-mille fonctionnaires européens. Les liens entre les lobbyistes et l'Union européenne sont devenus de plus en plus importants à mesure que le transfert des fonctions des États membres vers les institutions européennes progressait. L'instauration d'un vote à la majorité qualifiée et l'émergence du Marché Commun ont conforté ce transfert. David Cohen[92] ne se déclare pas surpris par ce mouvement car les groupes d'intérêts de tous ordres développent une expertise, aussi bien de terrain que juridique, telle qu'il devient difficile de s'en soustraire: « *a significant resource dependency between officials and lobbyists based on regulatory needs, expertises, information and reputation has emerged* » (D Cohen, 2007). Il précise que les groupes d'intérêts peuvent exercer une influence tout au long du processus de la politique européenne, de la mise en place de l'agenda à l'organisation de forums, de la formulation auprès de la Commission européenne jusqu'à l'application dans les États membres. Bennington et Harvey (1998) relèvent trois types de lobbying :

[90] http://www.merriam-webster.com/dictionary/
[91] http://www.europarl.europa.eu/parliament/expert/
[92] School of Public Policy, University College London, London WC1, UK

- un réseau d'acteurs (« *sectoral network* ») selon les secteurs économiques (EURACOM, CAR, MILAN, etc.) ;
- un réseau territorial (« *spatial and territorial network* ») d'acteurs institutionnels (Eurocités, Arc Atlantique, etc.) ;
- des réseaux thématiques (« *thematical network* ») concernant des questions politiques spécifiques (Quartiers en Crise, EuroLink Age, etc.).

Romain Pasquier évoque les résistances à l'intégration européenne finalement présentes dans le processus institutionnel causées par les groupes d'intérêts, « le kaléidoscope de l'Europe des Régions ». Ces résistances ont pourtant déclenché « la constitution d'un système de loyautés et d'identités à travers lequel le droit de participer aux prises de décision collectives et aux politiques de solidarité sociale pouvait se développer » (S. Bartolini, 2001). Sur le fond, l'Union Européenne est soumise à un « clivage » (R. Pasquier, 2007) entre les tenants d'une Europe des régions et les tenants de la diversité régionale. La pression des différents acteurs a récemment retrouvé vigueur lors de l'élaboration du Traité Constitutionnel Européen où les deux visions se sont affrontées.

La CRPM, et donc indirectement l'Arc Atlantique, appuie une Europe des Régions (tableau 32). Elle a su soutenir la formation de l'Association des Régions d'Europe, assemblée consultative au sein de laquelle la CRPM joue un rôle important en matière d'avancées d'expertises et juridiques. D'autres acteurs institutionnels se sont regroupés pour défendre les autres échelons administratifs existant : les collectivités locales et régionales (CCRE) ou les villes (EUROCITIES). D'autres régions (*Lände*r allemands, régions belges ou espagnoles) se regroupent pour défendre plus spécifiquement leurs pouvoirs législatifs et les renforcer aux dépens des États (REGLEG). Auparavant, la dualité des objectifs entre les deux camps a conduit à la création par le Traité de Maastricht (1992) du Comité des Régions, organe consultatif de l'Union européenne. Récemment, la forte politisation de la mise en place du Traité Européen a permis de mieux percevoir les arcanes des différents groupes de pression. Il a fallu pour les instances des collectivités territoriales s'intéresser au devenir de la question régionale dans le futur Traité élaboré par la Convention. Cependant, seule l'union des ces groupes a permis une visibilité pour afficher de façon audible leurs volontés. L'expérimentée CRPM a joué un rôle prépondérant en dirigeant une plate-forme rassemblant les différents acteurs. Romain Pasquier la décrit à ce titre : « Mobilisant ses 146 régions membres, la CRPM produit d'emblée un rapport détaillé précisant les attentes des régions périphériques maritimes quant au projet européen, aux politiques de l'Union et formulant une série de propositions concernant la place des régions dans le système institutionnel européen. La CRPM assure ainsi la coordination de la plate-forme des autorités régionales et locales via une équipe de juristes spécialisés européens » (R. Pasquier, 2007). La capacité de réactions et de productions de la CRPM ainsi que la position de certaines personnalités dans les diverses

institutions (Comité des Régions, Convention, CRPM, REGLEG, etc.) ont permis aux régions et aux communes de faire entendre leur position voire d'influer directement sur les textes par des amendements. L'exemple concret de la question de l'élaboration du Traité Constitutionnel permet de visualiser le travail de lobbying effectué par les diverses associations et surtout par la CRPM. Outre une prédisposition d'expertises démontrée, l'active CRPM milite pour une Europe des Régions. Ainsi, l'Arc Atlantique concourt également à une vision européenne où l'échelon régional souhaite être reconnu au même titre que l'Union européenne ou l'État.

Organisations	Objectifs
Conseil des Communes et régions d'Europe (CCRE)	Fondé en 1951, le CCRE représentent environ 100 000 collectivités locales et régionales. Il se veut le représentant de la diversité territoriale en Europe
Conférence des régions périphériques maritimes d'Europe (CRPM)	Fondée en 1973, elle regroupe aujourd'hui 150 régions européennes à la périphérie maritime de l'Europe.
Assemblée des régions d'Europe (ARE)	Fondée en 1985 sur l'initiative de la CRPM, l'ARE regroupe 250 régions issues de trente pays. L'ARE entend accroître le rôle politique des régions en Europe.
Association des régions frontalières européennes	Fondée en 1971, elle regroupe 80 régions recouvrant les frontières internes et externes de l'Union européenne.
Conférence des Assemblées Législatives Régionales Européennes (CALRE)	Créé en 1997 à Oviedo, il regroupe aujourd'hui 64 Présidents des Assemblées législatives régionales européennes. Son activité a été quelque peu éclipsée par la création de REGLEG en 2000
Réseau des Régions à pouvoir législatif (REGLEG)	Fondé en 2000, il regroupe 52 présidents de régions à pouvoir législatif. Il entend défendre auprès de l'UE les intérêts spécifiques des régions à pouvoir législatif.
Réseau des grandes villes européennes (EUROCITIES)	EUROCITIES est le réseau des principales villes européennes. Elle regroupe une centaine de grandes villes européennes

Tableau 32 : Les groupes d'intérêts institutionnels dans l'Union européenne (Pasquier, 2007)

9.1.2 : La CRPM, un acteur européen incontournable

Dès les années 1970, la coopération transfrontalière apparaît comme outil privilégié par certains organismes émergents en Europe Occidentale. Leur ambition est double : asseoir les collectivités territoriales comme échelon pertinent du développement interrégional et transfrontalier, prouver qu'en supprimant les barrières frontalières entre États les initiatives locales et transfrontalières pourraient se dégager. Plusieurs entreprises préfigurent quelques futures Eurorégions : ARGE ALP en 1972, ALPEN ADRIA en 1978, COTRALO en 1982, etc. Assez expérimentales, ces entités posent malgré tout le cadre juridique et législatif des collectivités locales, regroupées depuis 1953 au sein du Conseil des Communes et Régions d'Europe (CCRE). En 1973, à Saint-Malo sous l'impulsion de la région de Bretagne, est créée la Conférence des Régions Périphériques et Maritimes qui place l'échelon régional comme acteur et territoire pertinents à l'action communautaire. Cette création arrive au moment de l'entrée de l'Irlande, du Royaume-Uni et du Danemark dans la Communauté Économique Européenne (CEE). La coïncidence n'est pas fortuite mais plonge surtout ses racines dans

l'inquiétude de régions comme la Bretagne de se retrouver marginalisées, excentrées et oubliées du Centre européen. Á l'origine, la CRPM est composée d'une trentaine de régions dont sept britanniques, cinq françaises, espagnoles et portugaises et une irlandaise. Lors de la conférence de Galway (1975), point d'orgue de la reconnaissance officielle et institutionnelle de la CRPM, le président Olivier Guichard résume :

« Les régions d'Europe ne se connaissent pas. Elles se découvrent et décident d'agir ensemble pour obtenir une politique de développement de la périphérie (rééquilibrage du marché commun) en exploitant la création du nouveau fonds de développement régional. Un dialogue direct s'installe entre les régions, la Commission et le Parlement européen, avec le soutien du Conseil de l'Europe qui met en garde contre le risque d'une « Europe Seconde ». »

L'action du lobbying pour particulièrement infléchir les orientations de la politique régionale associe deux objectifs principaux : « unir les régions de la périphérie pour faire contrepoids face aux grandes concentrations du centre de l'Europe et promouvoir des actions communes » (A. Poussard, 1998). Á l'initiative de la création du FEDER[93], Fonds européen de développement régional par exemple, la CRPM ne s'engagera pas immédiatement dans un projet territorialisé spécifique : « Promouvoir ensemble un développement plus équilibré de l'Union européenne, mettant en valeur tout ses espaces, afin de renforcer sa cohésion économique, sociale et territoriale, est l'objectif que les régions de la CRPM sont fixées » (CRPM, site Internet). La phrase « Une autre façon d'Europe »[94] résonne d'ailleurs comme une devise active depuis le départ résumant le postulat de la CRPM. Les régions fondatrices réunies en 1973 prônent donc une déconcentration des richesses diverses européennes avec comme caractéristique commune d'être situées en périphérie géographique de l'Europe. Cette situation est liée également à la maritimité de ces régions souvent mises à l'écart des grands axes océaniques. Elles se sont associées avec l'idée d'intégrer les régions au processus européen, inverser la tendance à la concentration des richesses, des flux et des hommes au sein de la « Banane Bleue » et mettre en débats l'opportunité de la configuration péninsulaire et maritime de l'Union Européenne.

Á l'aube des années 1990, l'objectif de la CRPM semble atteint : donner un rôle actif aux régions dans la construction européenne à travers un projet de développement territorial basé sur une activité endogène et le principe de subsidiarité. La CRPM, aidée du poids de la personnalité d'Edgar Faure, permet la création de l'Assemblée des Régions d'Europe (ARE) qui en 1992 initiera les travaux sur la coopération transfrontalière (Livre Blanc). En 1994, l'ARE élaborera le principe de subsidiarité et la coordination entre les divers échelons administratifs. Enfin, suite à la ratification du Traité de Maastricht (1992), le Comité des régions, organe consultatif de représentants des autorités régionales et locales d'Europe, parachèvera en 1994 la montée des revendications de l'échelon régional dans la prise de

[93] Le FEDER finance les programmes complétant les objectifs liés à la politique régionale européenne. Il est un des quatre fonds avec le FSE (1960) pour la réduction des inégalités sociales entre les régions, le FEOGA (1962) pour le secteur agricole et l'IFOP (1993) pour la pêche.

[94] Document de présentation de la CRPM, 22 pages.

décision. Les régions pèsent de plus en plus. Le Comité des Régions est consulté avant toute décision de l'UE portant sur les questions intéressant les pouvoirs locaux et régionaux, comme la politique régionale, l'environnement, l'éducation et les transports.

Pour mieux comprendre les activités de la CRPM, il suffit d'observer les consignes retranscrites par les ateliers par exemple sur le thème de la pêche effectués en 2004. Le cahier des charges notifiait les différentes actions à réaliser : prise de position politique, partenariats, lobbying, information/communication (CRPM, 2004). L'objectif durant les années 2005, 2006 et 2007 est de fournir aux instances exécutives de la CRPM des documents sur les positions à défendre au moment de l'élaboration de la politique communautaire sur la question de la « pêche ». La Commission de l'Arc Atlantique intègre totalement ce type d'action dont le lobbying est clairement énoncé comme point essentiel. Il s'agit d'informer les acteurs politiques aux différents échelons européens des positions arrêtées de la CRPM pour que ceux-ci soient éclairés par une expertise. Évidemment, la CRPM constitue un groupe d'intérêts sensible à une certaine vision de l'Europe. La question de la gestion du secteur de la pêche est d'ailleurs un sujet prioritaire pour ce type de groupements de régions. Elle intègre une des thématiques plus générale que sont la « cohésion territoriale », « la compétitivité équilibrée », « la gouvernance », « le développement durable », « la mer » ou « les coopérations internes et voisinage ». Ainsi, la problématique de la pêche communautaire est englobée dans l'activité liée à « la mer » qui s'interroge également sur la future politique européenne de la mer ou sur les problèmes de sécurité maritime (pollutions, naufrages). Ce sont d'ailleurs trois des sujets maritimes les plus sensibles actuellement sur lesquels cette instance et ses réseaux sont très actifs. La CRPM s'offre par ailleurs quatre objectifs auxquels correspondent les thèmes précédents : réduire la périphéricité, promouvoir la maritimité, valoriser la proximité, faire entendre la voix des régions dans le concert de la mondialisation. Les concrétisations les plus récentes de ce lobbying sont l'inscription des ports au projet de RTE-Transports (1999), l'affectation de fonds communautaires pour les programmes Interreg (Agenda 2000), la participation au FIPOL, l'inclinaison obtenue lors de la conception du Traité Constitutionnel Européen mais aussi sur le futur de la politique régionale de cohésion, et donc la réalisation d'une politique maritime européenne (ambitionnée depuis 1993 par la CRPM). L'élaboration du SDEC a aussi cristallisé la volonté de la CRPM d'influer sur la projection future de l'aménagement du territoire européen. En effet, le SDEC arrimait nombre de thématiques développées par la CRPM.

Toutes les régions périphériques et maritimes européennes (figure 107) n'ont pas intégré la CRPM, ce qui soulève à nouveau la problématique de la continuité géographique (Irlande, Angleterre, Croatie, Pays-Bas, Allemagne, Suède, etc.). Mais le logo résume bien l'esprit de la CRPM (figure 108), divisée en plusieurs arcs représentant les six commissions géographiques liés pour renforcer le poids de la périphérie européenne au sein des institutions

communautaires. L'action est donc d'œuvrer ensemble en prenant en compte la spécificité de chaque région. Les promoteurs de l'Arc Atlantique conscients de leurs particularités et de leurs carences prennent l'initiative de se fédérer au sein de la CRPM pour développer en réponse à la périphérisation et au déclin de leur secteur industriel une stratégie de développement territorial.

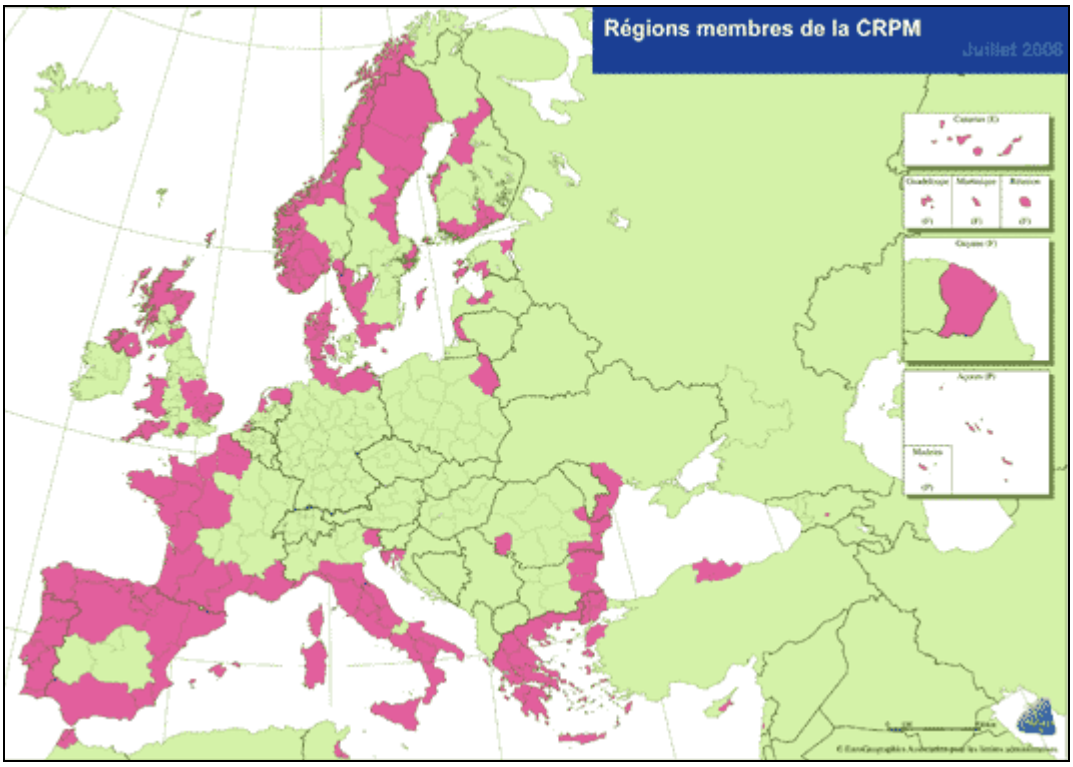
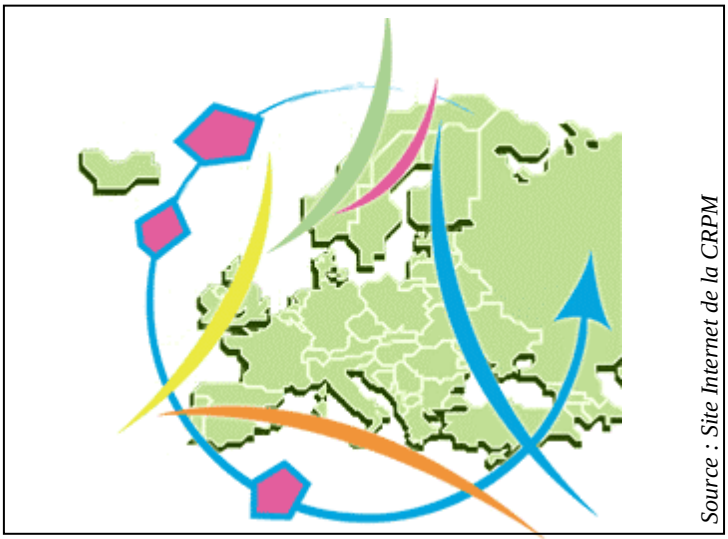


Figure 107 : : Les Régions Membres de la CRPM (juillet 2008)



Source : Site Internet de la CRPM

Figure 108 : Logo de la CRPM

9.1.3 : Le lobby Arc atlantique et l'éclosion d'un espace-projet

Au-delà de la volonté des régions de peser dans les politiques communautaires, les acteurs de l'Arc Atlantique tissent les fondations de leur propre lobbying. La création de la Commission de l'Arc Atlantique au sein de la CRPM (1990), la naissance de l'*Atlantic Group*, intergroupe parlementaire dirigé par Jean-Pierre Raffarin, président à l'époque de la région du Poitou-Charentes (1989), au Parlement Européen mais aussi la présence du CEDRE (Centre Européen de Développement Régional), organisme technique et scientifique au sein duquel les acteurs atlantiques sont entreprenants, sont autant d'indicateurs de l'action influente atlantique mise en place. Il faut ajouter indéniablement le rôle joué par certaines personnalités, notamment les présidents des régions de Bretagne et des Pays de la Loire, respectivement Yvon Bourges et Olivier Guichard, tout deux têtes de pont du gaullisme. Ils se feront les représentants et les relais de la volonté des acteurs atlantiques, notamment du monde économique, d'associer les régions atlantiques au sein de la CRPM.

L'action du lobbying s'établit donc à plusieurs niveaux politiques pour faire reconnaître à l'UE la spécificité atlantique. Ainsi une étude sur le devenir de la façade atlantique sera expressément demandée par l'*Atlantic Group* au Commissaire en charge des politiques régionales. Pour les promoteurs de l'Arc Atlantique, il « s'agit de faire émerger des solidarités et des convergences d'intérêts communs entre des régions inscrites dans une situation d'insertion économique » (A. Poussard, 1997). L'objectif prioritaire sera d'obtenir la création, à l'instar du Programme Intégré des Midis Méditerranéens reconnu par les instances communautaires, d'un Programme Intégré des Marches Atlantiques…en vain. Se retrouve ici la naissance d'un groupe de pression autour de la défense d'intérêts communs. En même temps que la refonte de la politique régionale communautaire et des fonds structurels, cette période est aussi propice à une convergence entre la Commission et les régions puisqu'il existe une concordance de points de vue.

« Nous souhaitons favoriser et renforcer la coopération transfrontalière et interrégionale dont beaucoup d'exemples ont été donnés ce matin. Nous disposons pour cela de moyens budgétaires, mais nous ne voulons pas nous substituer à qui que ce soit. La coopération transfrontalière se fait entre les représentants régionaux, et la coopération interrégionale ne peut se faire qu'entre les régions. Mais si nous voyons qu'elle a des impacts positifs pour l'Europe, nous la soutiendrons avec nos deniers publics parce qu'elle nous paraît indispensable à l'intégration européenne » (E. Landaburu, 1989).

Le Commissaire Landaburu ajoutera que l'Arc Atlantique « est un exemple particulièrement innovant de coopération interrégionale et d'aménagement du territoire européen.». Avec son slogan initial très explicite « Europe, n'oublie pas ton Ouest », les acteurs de l'Arc Atlantique lancent un cri d'alerte afin d'apostropher l'extérieur et de rassembler en interne. Au passage, se plaçant à l'Ouest d'un Centre macrophage l'Arc Atlantique se positionne en périphérie faisant écho au constat ambiant du début des années 1990. Á Faro, lors du discours inaugurant

la création de l'Arc Atlantique en tant que Commission au sein de la CRPM, les mots s'avèrent plus explicites que le slogan qui par définition se doit d'attirer l'attention, quitte à biaiser légèrement les intentions :

« ...instaurer le dialogue, affirmer un désir accru de coopération permettant de créer une alternative au renforcement des centralismes, ce sont là des nécessités que les régions Atlantiques vont avoir à prendre en compte. D'autant plus qu'elles bénéficieront moins que les régions déjà les plus développées des effets positifs de la création du Marché Unique... Ainsi le moment semble-t-il venu de favoriser la naissance d'une solidarité active entre les régions qui, de l'Ecosse à l'Andalousie, constituent la façade atlantique de l'Europe... la Conférence des Régions Périphériques Maritimes décide la création d'une Commission de « l'Arc Atlantique » qui à partir de l'analyse de la situation de ces régions... proposera des actions concrètes en liaison avec le groupe Atlantique du Parlement Européen. » (discours de Faro)

Le contexte de la création du Marché Commun et de l'ouverture envisageable depuis la chute du Mur de Berlin aux pays de l'Est, plus pauvres et donc plus à même de recevoir les fonds communautaires, n'est donc pas étranger non plus à cette ambition atlantique. Elle résulte en réalité de la convergence de faisceaux : le poids des personnalités, une montée en puissance de l'échelon régional et un contexte économique (prémices à la globalisation des échanges, ouverture du Marché Commun) et géopolitique (effondrement du communisme, possibilité d'élargissement massif de la future Union européenne). La résolution de Faro encourageait :

- la réalisation d'infrastructures et de moyens de communication terrestres, aériens et maritimes, voire télématiques ;
- la préparation et la promotion dans ces régions de grands projets industriels s'appuyant sur les infrastructures de la façade maritime (valoriser leur fonction portuaire et contribuer au développement des zones intérieures) ;
- le renforcement des capacités endogènes grâce à la création des réseaux unissant les acteurs dans les régions proches (notamment dans les secteurs de la recherche, de la formation du tertiaire performant, etc.) et le renforcement des relations de l'Arc Atlantique avec les régions les plus fortes de l'Europe ;
- la valorisation du potentiel touristique des régions atlantiques ;
- le maintien des marchés financiers de la façade atlantique et leur consolidation par la mise en réseau des centres d'expertise financière ;
- le développement des mesures spécifiques de protection de l'environnement pour conserver à ces régions une qualité de vie attractive.

L'Arc Atlantique affiche ainsi sa volonté d'un développement endogène, un espace-projet, et non une simple lutte contre le constat d'une périphérisation que le slogan relevait. Il s'agit de créer et de consolider les liens internes en prenant en compte des thématiques qui reviendront sans cesse dans tous les programmes futurs (transport, tourisme, environnement, recherche, etc.). En quelque sorte, l'espace-projet passe du mythe à la réalité par la mise en application des discours. Pour autant, sa reconnaissance en tant qu'espace d'intérêt communautaire passera par le SDEC. Celui-ci est une contribution attendue à une politique européenne

d'aménagement du territoire dans le cadre du volet « zones d'études et d'aménagement du territoire » et aboutira en 1999. Auparavant, en 1994 lors de l'élaboration définitive des Réseaux de Transport Européens (RTE), l'espace atlantique avait brillé par son absence. Néanmoins, le lobbying atlantique avait déjà obtenu quelques résultats dès 1991. En effet, le premier programme, « Réseau Arc Atlantique », sera financé entre 1991 et 1993, avec un budget s'élevant à 3.5 millions d'euros, suscitant un engouement avéré de 162 accords. Plusieurs thématiques ont été établies pour ce programme :

- « Liaisons maritimes interrégionales », avec pour exemples le projet Arcantel reliant par un même outil télématique les ports de l'Atlantique ou la promotion de la ligne Lorient-Gijón ;
- « Coopération en matière d'ingénierie financière », avec « Arc Atlantique Développement » facilitant l'établissement de liens entre des établissements financiers de Bretagne et des Asturias ;
- « Réseaux et programmes spécialisés de formation », avec pour exemple, le projet *Atlantica*, projet de développement culturel de l'Arc Atlantique qui associera vingt-sept Associations Universités/Entreprises pour la Formation (AUEF) afin d'accroître la formation aux nouvelles techniques. Ce programme de coopération s'organise autour de trois axes : la formation aux métiers du Shipping (Saint-Nazaire et Plymouth), une coopération de formation professionnelle dans le domaine de la pêche (Finistère, Devon, Cornouailles) et enfin la formation aux nouvelles technologies. Un premier soutien de l'Europe s'était élevé à 1 million d'écus pour la mise en place du programme COMETT ;
- « Coopération dans le domaine de l'exploitation des ressources marines et protection de l'environnement ».

« Ce premier programme financé par la Commission européenne a été approuvé par la DGXVI le 27 décembre 1990 après, entre autres pressions, celles de l'*Atlantic Group* (rapport du député Thomas Maher). Avec un montant total du programme de 3.5 millions d'euros sur trois ans, la CE engage 2 millions d'euros, soit 57% du financement du programme, les régions participantes dégageant 1.5 million d'euros de leur budget selon le principe de cofinancement. Débutant en 1991, ce programme d'échange d'expériences s'achèvera en 1993, date à laquelle la Commission Arc Atlantique obtiendra, en relais, un autre financement de la CE (Atlantis). » (Commission Arc Atlantique, 1991).

Si les quatre thématiques sont officiellement arrêtées vis à vis des instances européennes, dix-huit thèmes et 162 accords sont au final recensés. En les répertoriant, Anne Poussard (*ibid*) n'hésite pas à parler de « dynamique de coopérations interrégionale qui fédère les régions entre elles sur des politiques diversifiées ». La moitié (47%) des thèmes est répartie ainsi : l'économie (11%), le tourisme (9%), l'éducation et la formation (9%), la culture et le patrimoine (8%) et la bio-technologie (8%). Ces thèmes ne correspondent pas aux thématiques signées avec l'UE et sont donc financées directement par les régions atlantiques concernées. Cela dénote à l'évidence cette Dynamique Atlantique dont les acteurs nécessitent un auto- financement témoignant de l'enthousiasme né d'un projet commun autour du concept d'Arc Atlantique. Les thématiques développées révèlent la potentialité atlantique : culture et

patrimoine, tourisme, agriculture, biotechnologie, agro-alimentaire, pêche, aquaculture, forêt, etc. Bien que la mobilisation semble forte, la participation des régions dans la coopération apparaît inégale. L'hétérogénéité inhérente à l'Arc Atlantique résonne à nouveau à travers la participation de chacune des régions. Les disparités relevées sont grandes entre la province irlandaise de Galway, privée d'accord de coopération, et la région portugaise du Centro, impliquée dans 14 des 18 domaines. De manière plus générale, les régions françaises et espagnoles, à l'inverse des Britanniques, participent à 85% des projets. Á l'intérieur des États, la disparité existe également : les comtés anglais du Dorset et de l'Hampshire sont au dessus de la moyenne des régions atlantiques en termes de participation alors que sept comtés septentrionaux sont totalement absents de la dynamique.

Au-delà de ces disparités évidentes et d'une « géométrie variable des accords de coopération » (A. Poussard, *ibid*), entre 1991 et 1993, l'Arc atlantique passe déjà d'une virtualité toute relative à une réalité tangible. Cette étape reste une phase expérimentale, une phase d'apprentissage, et les véritables retombées socio-économiques plutôt faibles restent difficiles à évaluer. Cette étape a servi de référence pour l'élaboration du programme Atlantis démarrant dès 1993 et qui se substituera au pourtant désiré PIMA. Cette action pilote co-financée par l'article 10 du FEDER a été mise en œuvre dans une période charnière de coopération interrégionale : celle du stade des essais et des initiatives (1989/1993) et celle du SDEC. L'action-pilote possède un budget de 8 millions d'euros, en cofinancement paritaire. Elle comporte vingt-deux projets dont certains se décomposent en sous-projets. Vingt-cinq régions y participent entre 1994 et 1995. Comme le programme précédent, quatre thématiques sont fixées pour se fondre dans le cadre communautaire arrêté (Europe 2000+) :

- la modernisation du tourisme atlantique ;
- l'accentuation des transferts de technologies ;
- le développement des liaisons maritimes entre les régions et vers les grands ports de la mer du Nord, grâce à de nouvelles lignes ferries et de cabotage, et celui du transport aérien interrégional pour faciliter les échanges économiques ;
- la valorisation et la conservation des espaces par une action sur les conditions environnementales de ces régions, notamment la qualité de leurs ressources en eau, la protection et l'aménagement du littoral.

La thématique du transfert de technologies recherche prioritairement la création de pôles d'excellence favorables à l'innovation. Deux projets ont manifesté cette ambition : la constitution d'un réseau de vingt-trois technopôles issues de treize régions de l'Arc Atlantique (projet T2A) et d'un réseau de communication interactive multimédia entre cinq écoles d'Art et de Design établies dans cinq régions différentes (projet INTERACT). La thématique des liaisons maritimes a réuni vingt-et-une régions qui ont développé une mise en commun des connaissances sur le cabotage, le *feedering*, le développement potentiel de lignes de ferries,

l'adaptation des ports à l'intermodalité, la sécurité portuaire ou encore à la suite d'Arcantel, la mise en place d'un système de communications. Au niveau touristique, les régions atlantiques ont lancé deux études sur le transport aérien qui paraissait défaillant. Quatorze régions ont élaboré un schéma directeur des liaisons aériennes au sein de l'Arc Atlantique, d'autres reprenant une étude antérieure sur la viabilité de certaines liaisons aériennes comme Brest/Rennes-Dublin ou Bordeaux-Glasgow. Un troisième projet s'est intéressé à la promotion des lignes Caen-Cherbourg-Southampton, Nantes-Manchester et Porto-Bordeaux-Nantes. Enfin la dernière thématique sur l'environnement et l'eau a essentiellement servi à s'ajuster aux directives communautaires : Convention de Ramsar (1971), Directive Oiseaux (1979), Europe 2000 (1991), Cinquième programme d'Actions pour l'Environnement (1992) et Directive Habitat (1992). Il en résulte le réseau de coopérations « Arc Vert » s'articulant autour de deux projets : la création d'un réseau de surveillance de l'eau, le programme « Réseau d'Information et de Surveillance de l'Eau » regroupant dix régions, et le programme sur les zones humides et littorales dénommé « Zones humides » associant vingt-six régions.

La volonté de développer les lignes aériennes ou maritimes, l'application de la politique communautaire de l'eau, tout comme celle de l'environnement, de la formation et des transports, le partenariat développé entre l'UE, les États et les régions et entre groupes privés et publics, relèvent bien de problématiques relatives à l'aménagement du territoire. L'avancée majeure due à Atlantis est la relation explicite du couple aménagement du territoire-coopération interrégionale. Elle relie le contexte européen à celui de l'espace atlantique. Néanmoins le déficit de continuité perdure car les régions associées à l'Arc Atlantique (Navarra, Cheshire, Centre, etc.) sont exclues de l'action-pilote. Au final, le premier volet Atlantis a réussi à mobilier les partenaires économiques et professionnels de l'ensemble des États membres même si cette mobilisation est disparate. Le second volet, Atlantis 2, ressemble fortement au précédent et durera jusque 1997 valorisant les thématiques comme les transports, la recherche, l'environnement, la pêche, le développement des entreprises, l'aquaculture et le tourisme. D'autres coopérations transfrontalières cimentent également le territoire atlantique en complétant le volet transnational. Ainsi, le Protocole unique signé en 1992 par la région Aquitaine, la Communauté Autonome d'Euskadi et la Comunidad Foral de Navarra, en est une illustration. Ce Protocole fut un catalyseur, « un noyau agglutinant et dynamisant de la coopération interrégionale tout au long de l'Arc Atlantique » (A. Borja et *al*., 1994). Cette coopération a de surcroît revendiqué son atlanticité avec l'édition de la Revue « *Atlántica* ». Mais les inimitiés politiques entre les deux communautés espagnoles ont rendu caduc le Protocole tripartite, l'Euskadi et l'Aquitaine conservant le leur. Tambou et Saragueta (2006) ajoutent que « les coopérations de proximité apparaissent alors comme autant de nœuds d'articulation, de cette nouvelle macrorégion communautaire de l'Espace Atlantique ». L'Eurocité basque réunissant le district Bayonne-Anglet-Biarritz et San Sebastián ou la « forme la plus aboutie [du] *consorcio* Bidassoa-Txingudi » (O. Tambou, F.

Saragueta, *ibid*) regroupant les collectivités territoriales d'Hendaye, d'Irun et d'Hondarribia sont les images d'une coopération transfrontalière qui se développe en parallèle.

L'Arc Atlantique relayé par les initiatives de coopérations interterritoriales esquisse les solutions aux problèmes posés. Toutefois les conséquences des errements de gestion et des retards d'attribution des aides ont failli provoquer la non reconduction de l'Espace atlantique comme une des sept zones de coopérations définies pour la période de programmation suivante. De plus, la Commission émettait un doute à cause de la forte dissemblance au niveau des échelons décisionnels entre les régions anglophones et le reste de l'Espace atlantique. En effet, l'Angleterre n'avait pas encore réalisé sa dévolution des pouvoirs vers ces *regions*. Ces dernières ne servent uniquement qu'à des cadres d'études. Leur Conseil n'est pas formé obligatoirement d'élus et ne dispose pas de budget. Ce sont les comtés anglais (*county*), circonscriptions plus petites, qui sont représentés à l'Arc atlantique[95]. Les régions portugaises ont également un strict caractère administratif et ne possèdent pas d'assemblées d'élus. Les régions espagnoles ont des compétences plus larges que les françaises. Par ailleurs, les États, acteurs incontournables dans le processus de coopération interterritoriale, avaient remis en question les résultats de l'action-pilote Atlantis puisqu'ils n'y avaient joué aucun rôle.
Le programme Interreg II C n'aura été opérationnel qu'en 1998. Les longues démarches administratives entreprises entre les régions des divers pays se sont donc révélées un frein indéniable. Néanmoins, l'échelon régional durant cette période a renforcé son poids dans le contexte communautaire. Les différents programmes de 1990 à 1996 ont permis aux régions atlantiques de bénéficier d'une enveloppe financière raisonnable tout en développant d'autres réseaux en parallèle. Ils ont facilité l'apprentissage de la coopération interrégionale et amélioré la capacité de mobilisation des régions sur des projets. Cette dimension « de la coopération n'est en rien discutable puisqu'elle contribue à multiplier les réseaux de contact et de connaissances sur l'Arc atlantique, contribuant « à faire exister » cet espace de plus en plus » (CCA, 1996). Le volontarisme du lobby atlantique a permis à l'espace-projet de se densifier et d'éclore mais l'hétérogénéité des partenariats justifie une analyse plus approfondie du fonctionnement et des actions des institutions atlantiques.

9.2. Les institutions atlantiques

9.2.1 : L'Arc Atlantique : fonctionnement, activités et participations

Avec ses subdivisions, la CRPM autorise les spécificités par bassin maritime à qui elle accorde le droit de se doter d'une structure organisationnelle propre. Si ces Commissions peuvent promouvoir leur identité, leur devoir demeure de contribuer à la cohésion et à l'unité

[95] Le Pays de Galles est représenté par l'assemblée des comtés gallois, organisme rassemblant tous les comtés du pays.

de la Conférence. L'Arc Atlantique possède donc son organisation avec à sa tête une présidence tournante. Le Bureau politique est élu pour deux ans et se réunit deux fois par an pour orienter et coordonner les activités de la Commission. Outre son Président, il se compose de douze Vice-présidents, d'un secrétariat exécutif et de coordinateurs nationaux, relais entre le secrétariat exécutif et les régions d'un même pays (tableau 33). Le Bureau politique met en place ensuite un Comité de coordination constitué des techniciens des Régions membres ainsi que des animateurs des groupes de travail et des organisations atlantiques (RTA, AC3A[96], CVAA, RUOA[97]). Il traite de sujets généraux tels que la gouvernance, le financement, le programme de travail, la politique de communication, les questions de réflexion sur l'avenir des politiques communautaires stratégiques ainsi que du suivi et de l'évaluation des travaux des groupes de travail. Il impulse, prospecte et présente ses réflexions au Bureau politique.

Fonctions	Noms	Régions
Président	Laurent Beauvais	Président de la Basse-Normandie
Vice-Présidents	Dolores Gorostiaga Saiz	Vice-Présidente du gouvernement de Cantabria
	Juan José Ibarretxe Markuartu	Lehendakari - Pais Vasco
	Émilio Pérez Turiñho	Président de la Xunta de Galicia
	Jean-Yves Le Drian	Président de la Bretagne
	Alain Rousset	Président de l'Aquitaine
	Ségolène Royal	Présidente de Poitou-Charentes
	António Fonseca Ferreira	Président du CCDR de Lisboa e Vale do Tejo
	Carlos Lage	Président du CCDR de la région de Porto
	Alfredo Rodrigues marques	Président du CCDR de la région du Centro
	Andrew Mitchell	Councillor – Cornwall Council
	Humphrey Temperley	Councillor – Devon County Council
	Roy Perry	Councillor – Hampshire County Council
Secrétariat exécutif	Fabien Mesclier	Basé à Rennes (Bretagne)
Secrétariat CRPM	Catherine Petiau-Kerzerho	Basé à Rennes (Bretagne)
Coordinateurs nationaux	Julio César Fernande Mato	Secrétaire des relations extérieures de la Xunta de Galicia (Santiago de Compostela - Espagne)
	Sylvie Couratin	Directrice des Affaires européennes et internationales de la région de Bretagne (Rennes - France)
	Nuno Almeida	Coordinateur de la coopération stratégique du CCDR de Norte (Porto – Portugal)
	Sue Smith	Directrice du développement économique du conseil du comté de Devon (Exeter – Royaume-Uni)

Tableau 33 : Le Bureau politique de l'Arc Atlantique (2008-2010)

Les groupes de travail sont les bras actifs de la Commission et traitent de sujets plus concrets avec deux missions principales :

[96] Association des Chambres d'Agriculture de l'Arc Atlantique : Normandie, Bretagne, Pays de la Loire, Poitou-Charentes, Aquitaine.

[97] Le Réseau Universitaire de l'Ouest Atlantique rassemble les universités d'Angers, de Bretagne Occidentale, de Bretagne Sud, de La Rochelle, de Limoges, du Maine, de Nantes, de Poitiers, de Rennes 1 et de Rennes 2 – Haute-Bretagne.

- favoriser d'une part la coopération, l'échange d'expériences et de bonnes pratiques entre les Régions dans des domaines stratégiques pour le développement de l'espace atlantique, via notamment le développement de projets ;
- porter les intérêts des Régions atlantiques et être une force de proposition auprès des institutions européennes.

Les thématiques de travail sont issues de deux logiques avec d'une part la volonté de « coller » à l'actualité en s'emparant des questions en cours notamment à la Commission européenne, et d'autre part une focalisation sur les enjeux spécifiques des régions atlantiques (pêche, transport maritime, etc.). Au final, il existe quatre groupes de travail intitulés respectivement « cohésion territoriale », « recherche et innovation », « transports » et « pêche ». Ces axes de travail sont inspirés des réflexions communautaires comme on le verra pour l'édition des thématiques des Programmes opérationnels. Le principe de cohésion territoriale est inhérent à toute politique européenne et fait partie des priorités initiales. La recherche et l'innovation sont devenues un sillon phare depuis les résolutions issues de la Stratégie de Lisbonne. Les transports persistent comme une des préoccupations majeures de l'Union européenne avec notamment les RTE. Enfin, la pêche est un secteur économique européen fragile souvent soumis à des turbulences sociales. Le groupe de travail prend part aux discussions sur la future politique communautaire de la pêche et le devenir du fonds la finançant, l'IFOP. L'Arc Atlantique n'échappe pas aux volontés communautaires à la fois les subissant ou les influençant, à la fois les combattant ou les infléchissant. L'action de lobbying à travers des travaux de terrain et de mise en synergie des effectifs et des savoir-faire est prégnante voire concomitante à l'existence de ce type de regroupement régional. Deux autres thématiques obtiennent également des missions : « Environnement et gestion intégrée des zones côtières » et « Sécurité maritime ». Elles représentent la jonction entre Arc Atlantique et Espace atlantique puisqu'elles ont débouché sur deux projets financés par le Programme Interreg IIIB : Coastlantic pour une vision atlantique de la gestion intégrée des zones côtières et EROCIPS pour organiser la réaction d'urgence à la pollution pétrolière, chimique et inerte des côtes causée par la navigation à la suite des naufrages de l'Erika et du Prestige.

Chaque groupe de travail et chaque mission possèdent un chef de file (tableau 34). On retrouve en responsabilités les régions historiques espagnoles de Galicia et des Asturias ainsi que la région présidente de Basse-Normandie. Le Royaume-Uni est représenté par les deux régions écossaises même si les Vice-présidents et le coordinateur technique sont géographiquement localisés dans la pointe Sud-Ouest anglaise. Si l'absence irlandaise a déjà été constatée, d'autres régions historiques sont peu visibles telles que les régions galloise, Pays de la Loire, Andalucia, Algarve ou Alentejo. La localisation des trois dernières Assemblées générales (en 2007 à Gijón (Asturias), en 2008 à Deauville (Basse-Normandie),

en 2009 à Santander (Cantabria)) ou celles du Bureau politique (en 2007 à Aviles (Asturias), en 2008 à Bruxelles et en 2009 à Caen (Basse-Normandie)) réaffirme ces conclusions.

Groupes de travail et thématiques	Chefs de file
Cohésion territoriale	Asturias et Basse-Normandie
Recherche et innovation	Basse-Normandie
Transports	Pais Vasco (assisté de Dumfries & Galloway pour le Royaume-Uni, Aquitaine pour la France et Norte pour le Portugal)
Pêche	Galicia (assisté des Highlands pour le Royaume-Uni, Bretagne pour la France et Lisboa e Vale do Tejo pour le Portugal)
Environnement et GIZC	Aquitaine (succède aux Asturies)
Sécurité maritime	Lisboa e Vale do Tejo

Tableau 34 : Les chefs de file des groupes de travail de l'Arc Atlantique

En considérant l'Arc Atlantique comme Champ, on reconnaît des enjeux qui fluctuent et des positions à prendre ou à laisser. Si certaines régions confortent à tous les niveaux leur volonté de responsabilités pour faire progresser la dynamique atlantique, toutes ne le démontrent pas. Ainsi chaque présidence tente d'impulser un renouveau ou d'assurer une continuité. La prise récente de fonction de Laurent Beauvais et de la région de Basse-Normandie n'y échappe pas comme l'atteste la rubrique « Le mot du président » sur le site officiel de la Commission :

« Pour ces deux années de présidence bas-normande, je souhaite, grâce au fil rouge « Gouvernance-Territorialité-Maritimité», axer nos réflexions et travaux sur les thèmes suivants : Ruralité, urbanité et littoral ; Recherche et innovation ; Transport, logistique et accessibilité ; Climat et énergie. Ainsi, j'ai le projet que, tous ensemble, nous saurons renforcer la dynamique atlantique et lui apporter un nouveau souffle capable de faire valoir, notamment auprès des institutions européennes, les intérêts de nos 27 Régions. » (L. Beauvais, 2008[98])

Les thèmes énoncés sont contemporains autour des questions climatiques ou énergétiques. D'autres sont des constantes comme les transports ou l'accessibilité avouant que la périphéricité demeure. Les concepts de ruralité et d'urbanité accompagnent le terme de littoral ce qui laisse filtrer une vision tripartite du territoire atlantique. Ces concepts anticipent à l'instar de la territorialité une façon de percevoir et de représenter individuellement et collectivement l'entité « espace urbain » (urbanité) et l'entité « espace rural » (ruralité) dont les configurations géographiques sont de plus en plus floues (rurbanisation, périurbanisation, etc.). Le président Beauvais s'insère dans la continuité autour des priorités décrétées par la Commission (au sein desquelles la maritimité, ciment de l'ambition de l'espace-projet, apparaît officiellement et clairement) ou encore l'action inaltérable de lobbying tout en prônant un « nouveau souffle » comme si la dynamique atlantique en manquait.

L'étude des logos de l'Arc Atlantique piste l'évolution de la Commission (document 2). En 1990, les deux lettres premières de l'Arc Atlantique sont présentes, l'une en jaune située en fond d'image est moins lisible, la seconde en bleue d'un autre caractère répète la couleur de

[98] http://arcatlantique.org/index.php?act=1,2,2 (vu dernièrement en décembre 2009)

l'arc dessiné. Cette figure arquée « en coup de pinceau » sépare la façade atlantique du reste du territoire européen qui est absent. En 2007, cette figure est reprise à l'identique avec le nom de la Commission et celui de la CRPM, organisme de tutelle. Le changement intervient par la présence décalée du territoire européen repositionnant ainsi la façade atlantique sur celui-ci. La présence de la couleur bleue est par ailleurs accentuée tant par l'espace situé à droite de l'Europe que par les trois cercles non circonscrits mais agrémentant une impression d'une entité fermée, une limite territoriale plus affirmée. En 2009, la refonte du logo est plus radicale. La couleur jaune disparaît au profit du vert dépeignant l'Europe. L'Arc Atlantique y

Document 2 : L'évolution des logos de l'Arc Atlantique

apparaît désormais en bleu directement sur la carte de l'Europe ce qui révèle quelques bizarreries avec une Irlande littorale incluse, une continuité territoriale qui ne correspond pas aux membres inscrits et une sensible extension territoriale vers la mer du Nord et au Sud autour de Gibraltar jusque Murcia. Le nom en bleu fait figure de légende et se transforme légèrement en Commission Arc Atlantique alors que le dessin de l'arc est converti en flèche incurvée et stylisée exhibant le dynamisme atlantique. Elle ne ceint plus l'arc atlantique mais

s'axe sur l'Europe. La façade atlantique européenne réintègre complètement le continent européen cerclé à son tour définissant ainsi le réel territoire d'actions.

L'évolution des techniques de communication et des savoir-faire en matière de conception de logo expliquent en partie l'évolution de ceux-ci. Ils sont aussi le témoin d'une iconographie générée par les acteurs atlantiques eux-mêmes. En 1990, il s'agit d'une révolte contre des idées reçues d'un déclin inéluctable et d'un processus de périphérisation acté. L'Arc Atlantique s'isole de l'Europe pour mieux se retrouver autour d'un projet commun qui se veut puissant à l'image de la taille des lettres. Avec le temps, il se rapproche de l'Europe car ses acteurs ont besoin de reconnaissance pour subsister. L'Arc Atlantique devient un territoire lié au reste de l'Europe. Actuellement, les tenants de la dynamique atlantique veulent marquer l'importance de la façade atlantique pour l'Europe. Le temps de sécession est banni puisque la reconnaissance communautaire a été entérinée. Il s'agit dorénavant de se distinguer des autres territoires par le dynamisme et l'importance géographique stratégique. On notera la perspective de la carte grossissant indéniablement la superficie de l'espace atlantique comparativement à la Scandinavie très effacée voire masquée et une Méditerranée amputée. Il s'agit également d'exister dans les représentations à l'intérieur de la CRPM où d'autres commissions géographiques œuvrent et travaillent. L'Arc Atlantique cherche à se démarquer même si le flou des contours territoriaux relayé par le logo lui-même embraye sur des positions doubles ou triples pour certaines régions.

Pour se rendre compte de l'ambiguïté de certaines régions au sein de la CRPM, on lui applique l'analyse méthodologique précédente (tableau 35). La Commission Arc Atlantique en tant qu'entité collabore à trois thématiques : « coopération territoriale », « énergies » et « RTE-T ». Deux régions obtiennent des responsabilités leur attribuant une position plus élevée au sein de la Conférence. La Bretagne dirige « Aquamarina » qui regroupe une quarantaine de régions dont onze atlantiques et toutes les régions littorales atlantiques françaises. L'objectif est de contribuer et de suivre l'élaboration et la concrétisation du Livre Bleu sur la politique européenne de la Mer notamment sur les thèmes de « recherche marine et clusters maritimes », de « formation maritime » et de la constitution d'une base de données. La Bretagne est indéniablement à la pointe en matière d'activisme sur les questions liées à la politique maritime. Par exemple, elle est une des seules régions qui dans son Programme opérationnel régional a placé l'élément maritime dans ses priorités d'actions : « Priorité 3 : valoriser les atouts exceptionnels de la Bretagne dans le domaine maritime et des sciences de la mer, dans une perspective de développement durable du littoral ». L'Aquitaine préside le groupe chargé de l'emploi et de la formation plus éloigné de l'élément maritime même si huit régions atlantiques y collaborent. On notera également la Navarra (non littorale !) qui gère le groupe de travail sur les questions énergétiques.

Groupes de travail	Chef de file	Participants atlantiques
Aquamarina	Bretagne	Pays de la Loire, Aquitaine, Haute-Normandie, Basse-Normandie, Poitou-Charentes, Centro, Galicia, Asturias, Shetlands, Northern Ireland, Devon
Coopération territoriale	Pas-de-Calais	Aquitaine, Arc Atlantique
Coopérations externes	Catalunya	Andalucia, Basse-Normandie, Bretagne-Pays de la Loire, Cantabria, Wales
Emploi et formation	Aquitaine	Andalucia, Asturias, Castilla y León, Devon, Hampshire, Highland & Islands, Norte ,South West England
Énergie	Navarra	Cornwall, Bretagne, Pais Vasco, Cantabria, Devon, Orkneys, Arc Atlantique
Inclusion sociale	Stockholm	Aquitaine, South West England, Merseyside,
Innovation	Stockholm	Pais Vasco, Highland, Bretagne, Lisboa e Vale do Tejo
Recherche	Midi-Pyrénées	Andalucia
RTE-T	Aragon	Pais Vasco, Arc Atlantique, Andalucia, Orkneys, Bretagne
Tourisme durable	Västra Götaland (Suède) et Sicile	Aquitaine

Tableau 35 : Implication atlantique dans les groupes de travail de la CRPM

L'analyse de la composition du Bureau politique de la CRPM apporte encore des informations. Élu à Bayonne en 2008 et entériné à Göteborg en 2009, le Bureau politique actuel est présidé par Claudio Martini, président de la région italienne de Toscane. Les Vice-présidents ne sont pas issus des rangs atlantiques. Un représentant de chaque pays siège au Bureau et possède un remplaçant en cas d'indisponibilité lors de l'Assemblée générale annuelle :

- Jean-Yves Le Drian (Bretagne) – Paul Verges (La Réunion) pour la France ;
- Brendan Byrne (Donegal) – Liam Blaney (Donegal) pour l'Irlande ;
- Maria Leal Montero (Alentejo) – Ana Teresa Lehman (Norte) pour le Portugal ;
- Ramón Luis Valcarcel Siso (Murcia), est aussi Vice-président de la CRPM – José Montilla Aguilera (Catalunya) ;
- Leslies Angus (Shetlands) – Carolyn Rule (Cornwall) pour le Royaume-Uni.

Le Bureau accueille également les présidents des six commissions géographiques dont Laurent Beauvais pour l'Arc Atlantique, son remplaçant étant Roy Perry (Hampshire). D'autres membres auraient pu représenter l'Arc Atlantique mais sont rattachés à d'autres commissions comme Alex Mc Donald (Western Isles) qui préside la Commission des Îles ou encore Sandy Cluness (Shetlands), remplaçante au sein de la Commission de la Mer du Nord. Si certaines interférences se perçoivent, il faut étudier plus amplement l'Arc Atlantique.

9.2.2 : L'Arc Atlantique, des régions et des personnalités

Il faut noter en préalable que l'Arc Atlantique à l'instar de la CVAA est une association dont le nombre et le nom des adhérents varient au gré des cotisations, des reconfigurations administratives territoriales mais aussi des stratégies. Il explique les difficultés à connaître le nombre exact de régions adhérentes au fil des années ainsi que les

fluctuations (annexe 8 et 9). Ces régions constituent pourtant le cœur de la Dynamique atlantique puisqu'au sein de cet organisme se discutent les stratégies atlantiques futures.
En 1997, Anne Poussard dresse une carte des régions membres de l'Arc Atlantique depuis 1990 (annexe 10). Elle différencie les membres permanents des membres associés (Centre, Castilla y León, Navarra, Lancashire) et distingue les régions membres historiques qui l'ont créé de celles venues s'ajouter au cours des années. La distinction des statuts est intéressante pour relever les éléments moteurs. En 1995, l'Atlas Permanent de la Mer et du Littoral inventorie 32 régions composant l'Arc Atlantique (1996[99]). Anne Poussard affiche également ce chiffre en cumul entre 1990 et 1997. En 2004, sous la présidence de la région Aquitaine, deux sources évoquent respectivement 30 et 32[100] régions rendant la visibilité plus délicate. Outre les retraits, le flou des adhésions est en partie provoqué par la reconfiguration anglaise du découpage régional des NUTS autour de la région de *Avon* devenant l'unité NUTS 3 rebaptisée « *Bath and North East Somerset, North Somerset and South Gloucestershire* ». La région hybride « *Gloucestershire & South Gloucestershire* » est ensuite notée comme adhérente par une brochure éditée officiellement par l'Arc Atlantique[101] avant de disparaître comme membre adhérent. L'Irlande provoque également cette confusion puisque les adhésions se sont faites au niveau NUTS 3 comme pour les comtés de Galway ou du Donegal. Toujours sur cette brochure officielle, l'Irlande est même présentée comme région en cour d'adhésion via l'*Irish Regional Authorities* sans suite depuis. Seul le comté irlandais du Donegal est membre de la CRPM ce qui exclu l'Irlande de la Commission Arc Atlantique. Or le Donegal n'appartient même pas à l'Arc Atlantique ce qui interroge sur l'implication irlandaise au sein des institutions atlantiques puisque le comté de Galway s'est retiré en 2003. La présence de la Péninsule ibérique et la France est confirmée au fil des années. En Espagne, la région de Rioja a adhéré plus tardivement que ses consœurs. En France, la Haute-Normandie a pris ses distances malgré sa participation à la CRPM. Le Limousin pourtant non affilié à la CRPM s'est rapproché de la démarche atlantique alors que la région Centre a hésité au gré des stratégies à y collaborer. Les deux dernières n'ont plus sollicité d'adhésion en 2008. Dernièrement la région de Gloucestershire & North Gloucestershire (2006) s'est écartée tandis que seule l'Irlande du Nord s'inscrivait. Le retrait de la région écossaise de Dumfries & Galloway est plus anecdotique puisque cette région s'est unie à la région de Scottish Borders au sein de l'alliance South of Scotland réintégrant l'Arc Atlantique sous cette bannière.

Au final, malgré les fluctuations inhérentes aux associations, des régions membres historiques construisent la dynamique atlantique depuis vingt ans. Sur les vingt-sept actuelles, dix-huit régions (figure 109) la déterminent même si d'autres se sont vite arrimées

[99] CNRS-URA-904 / Editmar, 1996, « L'Arc Atlantique », Atlas Permanent de la Mer et du Littoral, n°2, Nantes.
[100] http://www.ccdr-alg.pt/ccdr/index.php?module=ContentExpress&func=display&bid=19&mid=57&ceid=242
[101] Brochure officielle de l'Arc Atlantique, « L'Europe se lève à l'Ouest. L'Arc Atlantique un espace de coopérations dynamique », Agence Seppa, 8 pages.

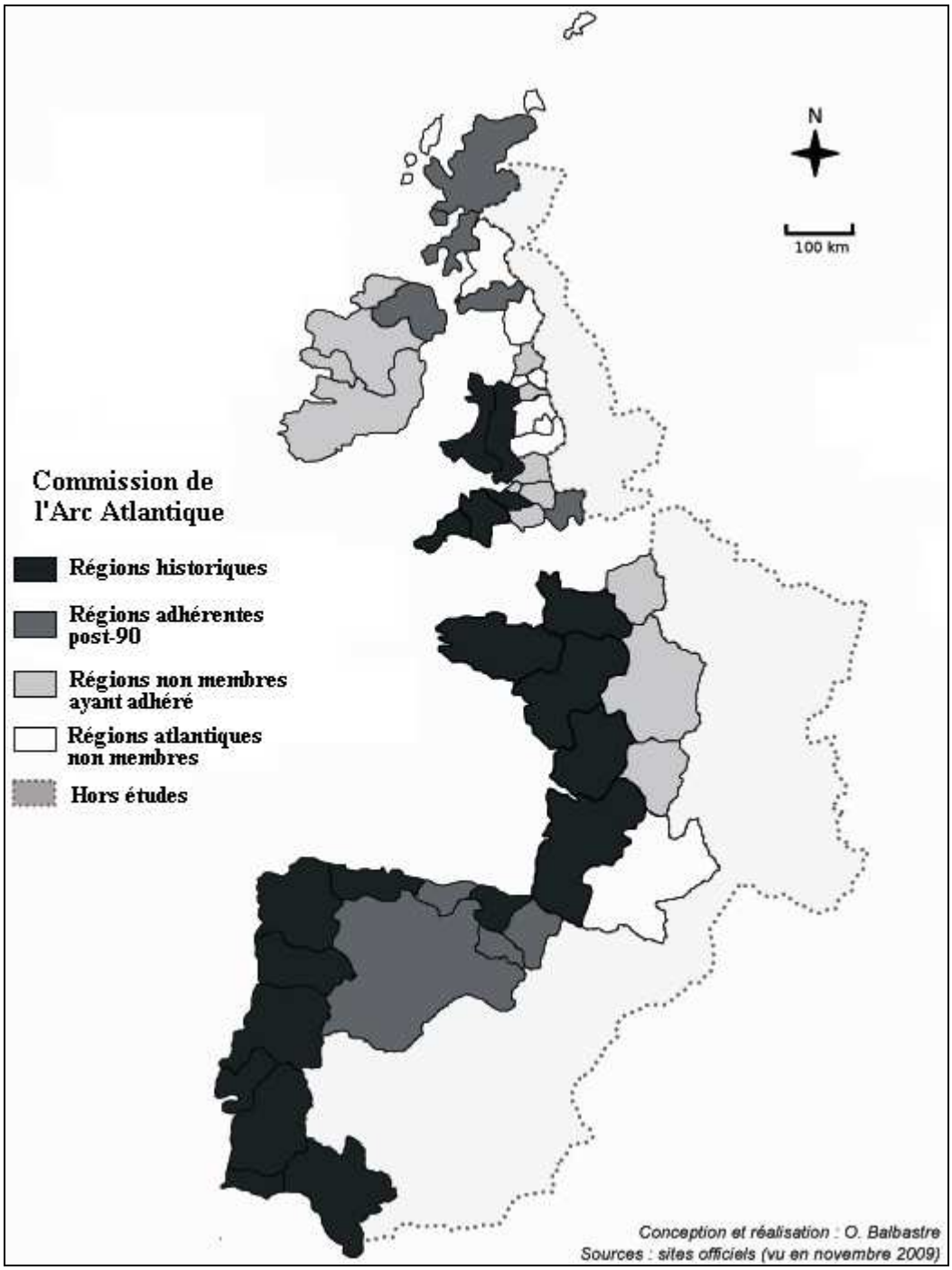


Figure 109 : Évolution des membres de l'Arc Atlantique

(*Highland* et *Dumfries & Galloway* en Écosse, comté anglais d'*Hampshire* ou les provinces de Cantabria, Castilla y León et de Navarra). Enfin l'Assemblée nord-irlandaise, *Northern Ireland Assembly*, est aussi présente même si son rôle initial d'observateur la place en retrait. L'implication anglaise est limitée par le retrait du comté anglais du Dorset, pourtant membre historique et la non affiliation des autres comtés anglais à la CRPM (Wiltshire, Gloucestershire, Lancashire, etc.). En France, les régions non littorales possèdent en général un statut d'observateur ou d'associé alors que certaines (Centre, Haute-Normandie) participent à la CRPM ce qui leur confèrent un profil différent de celui des comtés anglais

précédents. Toutefois, si la région de Haute-Normandie déplace sa stratégie de réseau vers l'Arc Manche, la région Centre conserve un lien via le Réseau Transnational Atlantique (RTA) avec la sphère atlantique comme déclaré lors d'une session plénière en octobre 2008 lors d'une communication sur l'engagement de la Région Centre dans la construction européenne : « Bien que dans la nouvelle génération, la région Centre ait été rattachée au seul « Espace européen Nord Ouest (ENO) », le CESR a souhaité maintenir sa participation au RTA dans une nouvelle forme de relation avec la Commission atlantique de la CRPM. Il invite l'Exécutif à garder un regard sur la façade atlantique. » (X. Beulin, 2008).
Il perdure un lien, « un regard », entre cette région et l'Arc Atlantique même si l'Antenne de la région Centre à Bruxelles en partenariat avec les régions Auvergne et Limousin est révélateur d'une certaine stratégie de défense d'intérêts auprès des instances communautaires, celui de la diagonale des régions européennes (CORDIALE). D'ailleurs la remarque vaut pour les régions inclues dans le Programme « Espace Atlantique » mais qui n'apparaissent aucunement dans les institutions atlantiques. Ainsi en n'adhérant pas à la CRPM, les régions ne se retrouvent ni dans la maritimité, ni dans la périphéricité (West Midlands, Midi-Pyrénées, etc.) alors que d'autres pratiquent le butinage territorial :

- les régions Andalucia, Alentejo et Algarve participent à la Commission « Interméditerranéenne » ;
- la région écossaise des Highlands s'est intégrée à la Commission « Mer du Nord ».

Au sein du Champ des institutions, deux directions peuvent être empruntées: une participation active ou faible dans les deux Commissions ou un déséquilibre en faveur de l'une des deux instances. La même défiance équivaut pour les types de coopérations interrégionale, transfrontalière ou transnationale. Avant de pointer cette réalité, il faut étudier l'organisation et la stratégie de l'Arc Atlantique.

Dans sa présentation générale sur son site Internet officiel, l'évolution favorable est en partie attribuée aux régions qui ont présidé la Commission ce qui amène à s'interroger sur les personnalités dirigeantes et l'analyse de leur parcours politique notamment (tableau 36). L'alternance à la présidence est de mise exceptée en 1994 où la Galicia devait présider l'Arc Atlantique. Pour des raisons politiques Jean-Pierre Raffarin a succédé à Olivier Guichard, père fondateur avec Yvon Bourges, ancien président de la région Bretagne. L'épine dorsale transparaît autour de fortes personnalités localisées sur le littoral atlantique (Basse-Normandie, Bretagne, Pays de la Loire, Poitou-Charentes, Aquitaine) et le Nord-Ouest espagnol (Galicia, Asturias). Toutes ces régions sont évidemment membres historiques. Le projet atlantique a souvent été décrié comme étant soutenu exclusivement par quelques individus d'importance nationale minimisant sa portée structurante plus globale. La critique ne vaut plus, la pérennité de la Commission et la reconnaissance obtenue ayant fait franchir ce cap à l'Arc Atlantique. L'importance des individus est toutefois un élément certainement

fondamental dans l'envol de la dynamique. Comme dit précédemment, Yvon Bourges et Olivier Guichard, forts de multiples mandats et autres fonctions gouvernementales, ont su fédérer et construire un réseau nécessaire à la synergie. Leurs successeurs ne sont pas en reste.

Périodes	Présidence de l'Arc Atlantique	Nom du Président (durée du mandat régional)
1990-1994	Pays de la Loire	Olivier Guichard (1974-1998)
1994-1998	Poitou-Charentes	Jean-Pierre Raffarin (1988-2002)
1998-2002	Galicia	Manuel Fraga Iribarne (1990-2005)
2002-2006	Aquitaine	Alain Rousset (depuis 1998)
2006-2008	Asturias	Vicente Alberto Alvarez Areces (depuis 1999)
2008-2010	Basse-Normandie	Laurent Beauvais (depuis 2008)

Tableau 36 : Les présidences de l'Arc Atlantique

Actuellement sénateur de la Vienne, Jean-Pierre Raffarin a été Premier ministre français entre 2002 et 2005 après avoir effectué plusieurs mandats locaux (conseiller municipal de Poitiers et conseiller régional dès 1986) et nationaux (secrétaires d'État). Il a été également parlementaire européen de 1989 à 1995 servant l'Arc Atlantique de son expérience. La position d'un individu au sein d'un vaste réseau détermine son potentiel à activer des leviers pour servir ses stratégies d'ambitions personnelles mais également pour développer ou défendre les intérêts d'un territoire. Pour exprimer ce type d'exemple qui a pu, peut ou pourrait servir directement ou indirectement aux desseins de l'Arc Atlantique, la personnalité de Jean-Pierre Raffarin est pertinente par son implication reconnue dans l'association et sa position élevée occupée au sein des réseaux politiques local, français, européen et international. Tout d'abord, la proximité politique entre Jean-Pierre Raffarin et Michel Barnier tisse une trame de la potentialité d'un réseau atlantique « branché » avec des acteurs politiques majeurs actifs au niveau européen. Ils sont tout deux issus de la même promotion à l'École supérieure de commerce de Paris (1972) et fondent en 1999 le club Dialogue & Initiative avec Jacques Barrot et Dominique Perben. Ce dernier officiait dernièrement au Ministère des Transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer (2005-2007), période dans laquelle les projets d'Autoroute de la Mer se sont accélérés. En 2004, sous la première mandature de José Manuel Barroso (2004-2009), Jacques Barrot est le commissaire européen français, vice-président de la Commission européenne, chargé des transports puis en 2008 de la justice, de la liberté et de la Sécurité. Il remplaça Michel Barnier appelé à des fonctions ministérielles en 2004. En 2009, lors de la deuxième mandature Barroso, le poste français de Commissaire échoit de nouveau à Michel Barnier en charge du Marché intérieur et des services. Celui-ci a déjà occupé le poste de Commissaire chargé de la politique régionale et de la réforme institutionnelle (1999-2004) après avoir effectué plusieurs fonctions ministérielles notamment aux affaires européennes (1995-1997) et à l'agriculture et à la pêche (2007-2009).
L'analyse succincte des fonctions et postes occupés de ce quatuor réuni par leur club démontre les passerelles offertes à l'Arc Atlantique autour de Jean-Pierre Raffarin. L'information sur les nouvelles législations envisagées, la participation afin d'influer sur des

décisions nationales et européennes concernant par exemple les secteurs maritime, de la pêche ou de la politique régionale européenne dont est issu le Programme « Espace atlantique ». Pour prolonger ces propos, ajoutons que l'Institut atlantique à l'aménagement du territoire (IAAT) a installé ses bureaux sur le site du parc technologique du Futuroscope à Chasseneuil-du-Poitou[102], commune originaire de Jean-Pierre Raffarin qui en a été conseiller municipal entre 1995 et 2001. Un extrait du discours exposé sur le site de la fondation intitulée « Prospective et Innovation », dont il est président délégué, à propos de la crise économique actuelle est sans équivoque pour nous rappeler que Jean-Pierre Raffarin continue d'avoir des vues sur la région Poitou-charentes et plus spécifiquement le département de la Vienne :

« Ce localisme, et notamment dans la crise aujourd'hui, est d'autant plus important - M. le préfet de région le sait -, que nous sommes dans un pays aujourd'hui où nous avons des territoires sinistrés, et à côté d'autres qui tiennent à peu près la route. Si je reprends l'exemple de mon petit territoire local, le premier semestre du Futuroscope sera un semestre exceptionnel, on aura rarement eu autant de visites en avril et mai ; mais à 25 km de là, Châtellerault est sinistré, le Châtellerault de l'automobile et de l'industrie. » (J.-P. Raffarin, 2009[103]).

Plus loin, lors de ce discours, il évoque à trois autres reprises « sa » région : en rappelant le concept d'école de projets, il parle de « chez » lui (« j'avais monté cela en son temps en Poitou »), puis il égratigne l'équipe dirigeante de la région Poitou-Charentes (dont il est opposant politique) à propos des budgets et des prérogatives enchevêtrés (« Chez moi, le département de Charente-Maritime a un budget plus important que la région Poitou-Charentes »), en conclusion, il finit par le thème de l'attractivité avec une anecdote autour du mille-feuille institutionnel français et de l'implantation en 1992-1993 d'une entreprise américaine à Rochefort (« Nous étions tous là (…). Moi, je représentais le Conseil régional (…) ». Ces digressions montrent que Jean-Pierre Raffarin continue de s'intéresser aux ambitions atlantiques à l'instar d'Olivier Guichard et d'Yvon Bourges en leur temps. Évidemment ce type d'analyse peut se reporter aussi sur les autres acteurs importants de la dynamique atlantique.

Ainsi, Alain Rousset est également une personnalité importante de la scène politique française. Il s'intéresse particulièrement aux questions liées au statut régional et à leur devenir. Élu au Conseil général de Gironde, il devient Président du Conseil régional d'Aquitaine dès 1998 puis est réélu en 2004. Député-maire de Cestas, il accède en parallèle entre 2004 et 2007 à la tête de la Communauté Urbaine de Bordeaux et depuis 2004 préside l'Assemblée des Régions de France. Cette dernière a été créée en décembre 1998 de façon concomitante avec les lois de décentralisation et se charge entre autres de « représenter et de promouvoir » les régions auprès des instances communautaires. L'actuel président de l'Arc

[102] Coordonnées : IAAT, Immeuble Antarès – Téléport 4, BP 70130, 86 961 Futuroscope Chasseneuil

[103] Extrait du discours de Jean-Pierre Raffarin lors du dîner-débat organisé par la Société Économique de Lyon dont le thème était « Politique économique et attractivité des territoires », octobre 2009. Lu sur le site : http://www.prospective-innovation.org

Atlantique est sans doute le moins expérimenté à cause d'une apparition sur la scène politique plus récente comparativement à ses prédécesseurs. Laurent Beauvais est le premier président du Conseil régional de Basse-Normandie issu du département (non littoral) de l'Orne et plus précisément de la commune d'Argentan dont il a présidé la communauté de communes en 2001. Il a succédé à Philippe Duron à ce poste en 2007 démissionnaire pour cumul de mandat. Ce dernier choisit la mairie de Caen qui dirige actuellement la CVAA. La Basse-Normandie a donc une place privilégiée dans le Champ atlantique ce qui n'a pas toujours été le cas même si la région fait partie des membres historiques de l'Arc Atlantique. Les conséquences d'un basculement politique pourraient changer cette donne et compliquer la dynamique atlantique. Les luttes politiques entre partis mais aussi intestines à l'intérieur des partis mériteraient également d'être considérées comme facteur explicatif des ralentissements, des retards et des divergences stratégiques au sein d'entité interrégionale telle que l'Arc Atlantique. Cependant les diverses alternances en la matière au cours des deux dernières décennies n'ont pas stoppé l'avancée de l'espace-projet atlantique.

L'autre pays concerné par la gérance de l'Arc Atlantique est l'Espagne. Le rôle des présidents des communautés autonomes espagnoles diffère de celui des présidents des Conseils régionaux français car leurs prérogatives sont sans commune mesure. Il n'est pas anodin de retrouver les présidences espagnoles localisées en Galicia et en Asturias. Maire de Gijón entre 1987 et 1999, Vicente Álberto Alvarez Areces pilote la *Principado de Asturias* depuis 1999. Durant son mandat à la tête de l'Arc Atlantique (2006-2008), il exerce également la fonction de Président de la délégation espagnole au Comité des Régions. Cet organe consultatif se préoccupe notamment des questions liées à la politique régionale européenne. L'autre personnalité espagnole concernée est le sulfurant Manuel Fraga Ibarane, figure politique importante en Espagne. Plusieurs fois ministres, il fut l'un des sept pères de la Constitution de 1978 dont l'une des caractéristiques a été de doter le pays de communautés autonomes. Membre du Conseil des ministres sous la dictature franquiste en charge du tourisme, il fonde en 1976 le parti politique baptisé Alliance Populaire (*Alianza Popular*), fédération de petits partis conservateurs. Il démissionne en 1987 après un échec électoral subi par l'AP dans la Communauté autonome du Pays Basque avant de revenir en 1989 pour refonder le parti qui deviendra le Parti Populaire que dirigera quelques mois plus tard José Maria Aznar appelé à gouverner l'Espagne entre 1996 et 2004. Par ce biais, Aznar dirigera le Conseil européen de janvier à juin 2002. Fraga demeurera le président fondateur du PP, qualité qui lui permettra d'être toujours proche du pouvoir central. Après avoir confié le parti à Aznar, il est élu en 1989 jusqu'en 2005 président de la *Xunta de Galicia* ratant de peu un cinquième mandat consécutif. Pour mieux percevoir l'aura du personnage, Caroline Garrigues (2005) parle d'un électorat galicien conservateur et « fraguiste », corroborée par Xoan Lopez Facal (1997) : « *Le cœur de la réflexion du PP réside dans le fait incontestable que les élections galiciennes n'ont pas été remportées par un parti mais par Manuel Fraga, candidat irremplaçable, qui*

aura presque 80 ans à la fin de la législature actuelle ». Ce repositionnement politique de la part de Fraga est perçu comme une stratégie de « logiques d'intégration politique verticale entre le centre et les périphéries » (W. Genieys, 1997). Les réseaux horizontaux, verticaux ou transversaux peuvent donc abonder en faveur du développement de la dynamique atlantique.

Si le travail de reconstitution globale des réseaux s'avère fastidieux, les exemples sont multiples et rentrent en concordance avec le territoire perçu épistémologiquement comme visée constructiviste. Ces personnalités, au delà des mandats pour lesquels elles sont élues, au delà des fonctions pour lesquelles elles sont nommées, possèdent une consistance décisive en matière d'expériences et de savoir-faire et une certaine envergure, une propension, une aisance de création de connexions, notamment sur la scène européenne. La thématique de la politique régionale européenne a été approchée par la plupart des acteurs de l'Arc Atlantique directement ou indirectement y compris à travers la manne de la CRPM qui constitue à la base un réseau dense. Le Champ atlantique a depuis le départ nécessité des profils d'individualités forts afin de donner l'impulsion puis d'obtenir la reconnaissance et enfin de continuer à l'alimenter. La synergie d'actions mise en perspective par la fomentation de réseaux a été déterminante. Actuellement, cette stratégie inhérente à l'action de lobbying se poursuit au sein d'un contexte politique toujours incertain, toujours concurrentiel et toujours plus âpre. Un nouvel échelon, celui de l'aire urbaine ou de la ville, intègre pleinement le Champ Atlantique des institutions qu'il complète et modifie.

9.2.3 : La Conférence des Villes de l'Arc Atlantique, une autre échelle d'actions

La CVAA est une conférence ouverte mais l'évolution des adhésions entre 2006 et aujourd'hui montrent quelques non reconductions (ou départ ?) : Bordeaux, Glasgow, Exeter ou Viseu. Le contingent tend à se réduire passant d'une quarantaine à une trentaine de membres dorénavant. La Conférence n'a pas de limites territoriales précises et certaines villes non situées au sein de régions appartenant à l'Arc Atlantique continuent d'adhérer (Las Palmas, Cork, Coventry, Limoges, etc.). D'autres ont pu subir la rupture de découpages territoriaux des Programmes « Espace atlantique » en 2007 (Funchal, León). Si le Champ des institutions est fortement imprégné des actions de l'Arc Atlantique, la CVAA offre une autre opportunité de s'y situer car les villes disposent d'autres ambitions stratégiques et constituent des réseaux qui peuvent être un second foyer d'impulsion de la Dynamique atlantique. La ville de Coventry illustre parfaitement ce cas puisque la région des West Midlands à laquelle elle appartient n'est guère impliquée dans les Programmes « Espace atlantique » *ante* 2007 (exclue par la suite) et absente de l'Arc Atlantique et de la CRPM. La stratégie de Coventry est de chercher malgré tout des synergies en direction des villes de l'espace atlantique européen autour de problématiques communes. Ainsi, la ville est présente dans le projet KNOWCITIES et jusqu'en 2008 dirigeait la commission sur le développement urbain de la

CVAA. Le principal partenaire est la *Coventry University Enterprise* qui mêle entreprises et laboratoires universitaires autour d'un parc technologique. Elle est présente essentiellement entre 2000 et 2006 sur des projets Interreg touchant à la « promotion et au développement de pôles de compétence » (CEIE, ATLANTECH, CINCO). Entre effet d'aubaine et perspective stratégique de développement, Coventry se démarque de Birmingham et de sa région.

Actuellement, le bureau exécutif de la CVAA, élu par son Assemblée générale regroupant tous les membres (une ville ou un réseau de ville comptant une voix), a pour président Philippe Duron, député-maire de Caen, actuel président de la Communauté d'agglomération de Caen-la-mer et ancien président de la Région Basse-Normandie (2004-2008). Il siège également (entre autres) à la Commission permanente du CNADT (Conseil national de l'aménagement et du développement du territoire) et préside la commission à l'aménagement du territoire de l'Association des maires des grandes villes de France (AMGVF). Il a été élu à la présidence de la CVAA en juin 2009 lors de la Xème Assemblée générale se déroulant à Caen pour la période 2009-2011. Il succède à Xosé António Sánchez Bugallo (2007-2009), maire de Santiago de Compostela depuis 1998 qui avait lui-même remplacé le Vice-président actuel Rodney Berman (2005-2007), *leader* du *Cardiff Council*. Maire de la ville de Rennes entre 1977 et 2008, Edmond Hervé a été l'instigateur et le fondateur de la CVAA en 2000. La Bretagne étant aussi à l'origine du Comité d'Études et de Liaison des Intérêts Bretons (CELIB) et de l'Arc Atlantique, son rôle de catalyseur au sein des institutions est évident d'autant que le nouveau maire de Rennes Daniel Delaveau est également Vice-président. Enfin, le troisième Vice-président est António Duarte Silva, le maire de la *câmara* de Figueira da Foz (Centro) depuis 2005 (après un premier mandat entre 1998 et 2001). Il est ancien ministre portugais de l'Agriculture et ministre de la Mer entre 1994 et 1995 (*XII Governo Constitucional*). La ville de Cork a longtemps assuré ce rôle pour l'Irlande dans le souci d'avoir un représentant de chacun des pays au bureau exécutif (1 Président et 4 Vices-présidents) mais étant la seule ville irlandaise (une éventuelle candidature de Limerick avait été envisagée), elle a renoncé à cette fonction ce qui laisse un poste vacant. L'équipe de l'exécutif dont les locaux sont basés à Rennes se compose également du Secrétaire général Xavier Gizard, qui n'est autre que le Secrétaire général de la CRPM. En place depuis les débuts de la CVAA, il a prévu de quitter ses fonctions à la fin de l'année 2009 entraînant une réorganisation à la base de la future stratégie de développement de l'entité. La lecture des comptes rendus de réunion prône une continuité des relations entre CVAA et CRPM confortée par la nouvelle présidence du Maire de Caen alors que la région Basse-Normandie a accédé à cette même fonction au sein de l'Arc Atlantique en 2008. Cette relation incarne aussi la montée en puissance du rôle des villes dans le Champ de la Communauté européenne avec les nombreux regroupements (Alliance des Villes Européennes de la Culture, Eurocities, Énergies-Cités, Eurotowns, POLIS, etc.), présentant dans cette ambition un équilibre ténu

entre concurrence et coopération pour les Régions également en quête de reconnaissance. Enfin le Bureau exécutif est complété par les trois présidents de Commission :

- Jean-Marc Ayrault, Président de Nantes-Métropole et maire de la ville de Nantes depuis 1989, conduit le groupe de travail sur le « développement urbain durable » ;
- Odón Elorza, maire de San Sebastian depuis 1991, s'occupe de la thématique « villes attractives et solidaires » ;
- Xosé António Sánchez Bugallo ancien Président de la CVAA et Maire de Santiago de Compostela dirige la priorité « Stratégie et coordination ».

Les expériences en terme d'âge, de succession des mandats et de permanence à ce niveau institutionnel affichées par les membres du Bureau exécutif est gage de visibilité, de promotion et de relation avec des réseaux connexes horizontaux (autres réseaux nationaux ou européens de villes), verticaux (avec les autres strates institutionnelles) et transversaux (participation à des travaux théorique ou pratique sur la thématique de la ville). Les maires de ces villes atlantiques les plus actives ont connu pour la plupart la montée en puissance de l'idée atlantique. Les métropoles jouent aussi un rôle conséquent au sein de l'entité régionale notamment en fonction de leurs poids socio-économique et démographique avec parfois des ingérences et des contestations.

La CVAA se dote également de commissions afin de réunir puis répartir les problématiques liées à la ville. Accessibilité, développements urbain ou économique sont des thèmes fédérateurs. La Commission « villes portuaires » présidée par la ville de Vigo en 2006 est la seule note maritimiste des intitulés. Ce dénominateur est présent dans la commission dédiée à la culture et au patrimoine. Le chiffre cinq n'est pas anodin et correspond à la volonté affichée d'introniser un pays par commission. Faute de ville irlandaise, cette volonté est abandonnée dès 2006. La forte présence franco-espagnole constitue la matrice de lecture du champ atlantique appliquée à la CVAA. La pérennité des fonctions en son sein des villes de Nantes et de San Sebastian leur offre une position haute tout comme celle de Santiago de Compostela dont le maire fut président de l'organisme. Après réorganisation, il n'existe plus que trois commissions même si les principaux thèmes se compilent à l'intérieur des nouvelles (tableau 37). L'appartenance à l'un et l'autre des ces organismes (figure 110) traduit une part importante voire primordiale de la position des acteurs au sein du champ atlantique. Il n'est pas étonnant de retrouver les régions ibériques ainsi que les régions littorales françaises très bien insérées. Elles glanent par ailleurs des fonctions internes confortant leur position. L'Irlande et le Royaume-Uni sont de fait moins impliqués, la plupart de leurs régions n'étant pas (ou plus) adhérentes à la CRPM. Par cette marginalité, les villes de Cork, Chester, Coventry et Cardiff sont néanmoins des cas intéressants par leur inscription au sein de la CVAA. Celle-ci participe notablement à des projets financés par les fonds FEDER du Programme « Espace Atlantique » comme actuellement « Know Cities » (Accroître la

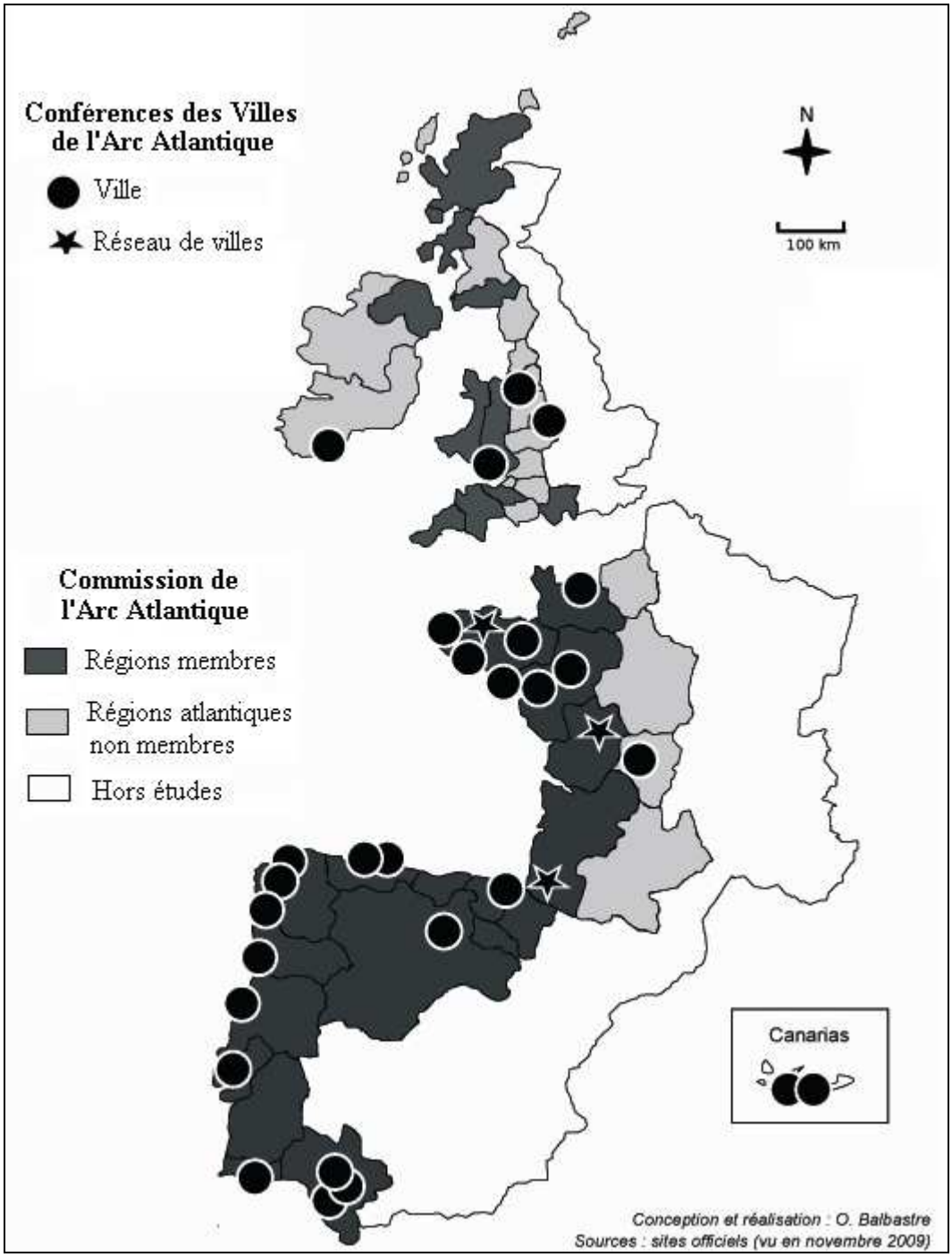


Figure 110 : Les deux branches institutionnelles du réseau atlantique

compétitivité et l'attractivité des villes moyennes de l'Arc Atlantique en créant un modèle d'excellence dans le champ de l'économie de la connaissance), ou auparavant (Interreg IIIB) « Cultur*at » (création d'un observatoire culturel des villes de l'Arc Atlantique) et « SPAA » (promouvoir et renforcer l'identité atlantique par l'approche du marketing urbain). La CVAA possède donc un double objectif : favoriser les synergies et les partenariats et « promouvoir les intérêts des villes atlantiques et celui des villes en général au niveau communautaire, afin de favoriser l'aménagement équilibré et polycentrique du territoire européen ». Lobbying et références au SDEC et à la stratégie de Lisbonne sont incontournables. Á la fois partenaires et

concurrents, régions et villes, Arc Atlantique (via la CRPM) et CVAA œuvrent pour la reconnaissance des échelons locaux et sont donc au cœur des luttes d'influence du mille-feuille des acteurs de l'Union européenne. L'Arc Atlantique est donc le pivot de la coordination de l'action atlantique donc du Champ atlantique des institutions. Les villes conscientes de problèmes spécifiques s'organisent pour mieux mailler la coopération atlantique. Les lignes de force du Champ atlantique des institutions relevées au sein de l'implication des régions et des villes dans l'Espace atlantique puis à travers la participation au cœur de la CVAA perdurent-elles dans les coopérations établies par les programmes Interreg qui se sont enchaînés depuis 1994 ?

Commission	Membre président	Vice-Président et groupes de travail
***Ante* juin 2006**		
Culture et patrimoine	Cork	
Villes portuaires	Vigo	
Développement urbain	Chester	
Développement économique	Sevilla	
Accessibilité	Nantes	
2006-2008		
Politique et stratégie	Cardiff	Cardiff : changement climatique ; Poitiers (AIRE 198) : mobilité urbaine
Culture et patrimoine	Lisboa	
Développement urbain et villes portuaires	Coventry	Brest : villes portuaires ; Lisboa : Agriculture périurbaine
Villes attractives et solidaires	San Sebastián	San Sebastián : observatoire urbain et développement économique durable Gijón-Rennes : villes créatives ; Cap l'Orient : énergies renouvelables ; Tenerife : tourisme durable ;
Transport et accessibilité	Nantes Métropole	
2008-2009 (passage à trois commissions)		
Développement urbain durable	Nantes Métropole	
Stratégie et coordination	Santiago de Compostela	
Villes attractives et solidaires	San Sebastián	

Tableau 37 : Organisation des groupes de travail de la CVAA

9.3. L'initiative communautaire Interreg : l'Espace Atlantique

L'espace-projet atlantique a tardé à être reconnu par les instances communautaires. L'évolution des institutions atlantiques prouvent qu'il a néanmoins franchi les étapes. Après l'expérience des actions-pilotes et malgré le refus d'un Programme Intégré des Marches Atlantiques, l'Arc Atlantique s'est propulsé complètement au sein de l'Espace atlantique. Zone transnationale européenne d'intérêt citée par le SDEC, l'Espace atlantique est un territoire éligible à l'initiative communautaire Interreg. Il est la projection du Champ des institutions et du discours vers un nouveau Champ, celui de la coopération des actions concrètes. Ce Programme génère une structure et une organisation mais contrôle également les projets de coopération qui doivent répondre à des paramètres précis pour être subventionnés pour moitié par l'Union européenne.

9.3.1 : Interreg, outil de coopérations pour l'Espace Atlantique

Le système Interreg[104] possède trois aspects de fonctionnement novateurs : l'objectif transnational envisage qu'un État peut cofinancer un projet hors de son territoire, les régions deviennent partenaires à part entière de l'autorité de gestion, la mise en place d'un secrétariat permanent d'animation des projets et d'un secrétariat de coordination pour les États membres, des comités transnationaux de gestion et de coordination et un comité de suivi, est obligatoire. Si Interreg I (1990-1993) a fonctionné principalement en faveur des régions éligibles à l'Objectif 1 afin de valoriser la coopération transfrontalière, cette initiative complétait le programme Regen palliant les lacunes des réseaux de transport et d'énergie. Comme on l'a vu l'aspect transfrontalier primait. Pour Interreg II (1994-1999), le règlement détaille les diverses coopérations interrégionales envisageables dont le volet c) de la coopération transnationale. Enfin le programme Interreg III (2000-2006) *« vise à favoriser la coopération transeuropéenne en vue d'un développement harmonieux, équilibré et durable du territoire européen »* autour de trois volets dont le b) coopération transnationale. Si les programmes Interreg demeurent des parents pauvres dans le budget communautaire, l'Agenda 2000, réduisant les initiatives communautaires au nombre de quatre (Interreg, Equal, Urban, Leader), leur permet de perdurer, la continuité étant une condition *sine qua non* de la poursuite des coopérations interrégionales.

L'initiative communautaire Interreg II C a débuté en 1997 pour s'étendre jusque fin 2001. Pour les régions atlantiques, il s'agit du Programme opérationnel (PO) intitulé « Espace Atlantique ». Il a connu de grandes difficultés de décollage. La phase de sélection des projets a souvent été complexifiée par le grand nombre de candidatures comme par les réaménagements financiers obligatoires dus aux écarts des enveloppes financières. De plus, l'accord sur le modèle de gestion du programme entre les États a été le principal obstacle à franchir. Les différences entre les enveloppes financières débloquées par chaque État sont évidentes et est un facteur de crispation à l'encontre de la forte mobilisation des acteurs atlantiques. Dans le cadre d'Interreg II C, le PO « Espace atlantique » a retenu quarante-huit projets, engageant 229 partenaires pour un budget global de 15 millions d'euros. La mobilisation a été à nouveau plus forte en France et dans la Péninsule ibérique, tant en nombre de projets maintenus qu'en nombre de participations par pays. En effet, soixante-dix-huit partenaires étaient espagnols, cinquante-sept français et portugais alors que le Royaume-Uni n'en présente que vingt-cinq et l'Irlande quinze. Les thématiques définies étaient les suivantes :

- les moyens et infrastructures de transport, avec 4 projets pour 52 partenaires ;
- la recherche et les transferts de technologies, avec 18 projets pour 76 partenaires ;

[104] voir annexe 11

- le tourisme, avec 13 projets et 55 partenaires ;
- l'environnement, avec 13 projets et 49 partenaires.

Si les priorités de la recherche et du développement technologique sont plébiscitées, la priorité « moyens et infrastructures de transports » montre une capacité structurante supérieure car elle associe en moyenne treize partenaires par projet, ce qui est bien supérieur aux autres comparativement. L'étude de la géographie de la mobilisation des acteurs discerne trois types de régions, celles qui jouent un rôle de *leadership* ou de chef de file, celles qui s'engagent en tant que simples partenaires et celles qui restent en marge du projet. Les régions les plus dynamiques se situent sur les zones frontalières. La coopération interrégionale est donc qualifiée de proximité et transfrontalière (Galicia/Norte, Pais Vasco/Aquitaine, Bretagne/Basse Normandie/régions britanniques), notamment en ce qui concerne les priorités liées à la recherche et au développement, au tourisme et à l'environnement. Cela correspond aux volontés affichées des instances européennes : créer des régions transfrontalières pour effacer la limite étatique qui reste bien tangible dans les faits et les représentations collectives. Le prix de cet effacement doit faciliter l'intégration du territoire européen. En revanche, les régions moins tournées vers la mer et l'Atlantique collaborent mais demeurent en retrait en tant que pilote de projets. La capacité de la thématique infrastructure de transports à regrouper des régions du Nord et du Sud de l'espace atlantique est marquante. Elle suggère que la structuration interne de cet espace est une volonté commune. Totalement en dehors du programme, on trouve des comtés britanniques et des régions françaises éloignées de l'Atlantique.
On déduit de cette analyse que si les liaisons se créent le long de la façade atlantique les articulations transversales en termes de coopérations au sein de l'Espace Atlantique sont faibles. Or les régions atlantiques, si elles ont besoin d'améliorer leurs relations internes, doivent également se « brancher » sur des réseaux externes. Durant cette période, l'espace-projet atlantique est le scénario favorisé par le profil des coopérations. Malgré des moyens financiers insuffisants, les acteurs atlantiques ont su s'emparer du programme Interreg II C démontrant que, même si des problèmes ont été perçus lors de l'élaboration de ce programme au niveau des États membres, la dynamique atlantique persiste.

Dans la continuité, en tirant profit des différentes entreprises déjà encourues, le programme Interreg III est lancé. Il favorise la cohésion économique et sociale et l'aménagement territorial européen par la coopération interrégionale. Il s'organise selon trois volets : a) pour la coopération transfrontalière, b) pour la coopération interrégionale transfrontalière consacrée à l'intégration et structuration des grands espaces européens, et c) pour les réseaux de coopération en faveur du développement régional et de la cohésion de politiques et des instruments entre les régions européennes. L'articulation entre ces trois volets est bien entendu nécessaire toujours « dans un processus évolutif de structuration des sous-ensembles

géographiques à l'intérieur des grands espaces tel que l'espace atlantique » (CRPM). L'initiative communautaire Interreg survit à la nouvelle programmation instaurée par l'Agenda 2000 qui est conclu à l'issue du Conseil européen de Berlin en mars 1999 autour d'un accord politique entre les chefs d'États et de gouvernements. L'Agenda 2000 désigne un programme d'action dont les objectifs principaux sont de renforcer les politiques communautaires et de doter l'Union européenne d'un nouveau cadre financier pour la période 2000-2006 en tenant compte de la perspective de l'élargissement. Il vise en ce qui concerne l'Espace atlantique a amélioré l'efficacité des Fonds structurels dont le FEDER « avec une plus grande concentration géographique et thématique de l'aide structurelle ». Il fixe les nouveaux objectifs qui sont réduits de six à trois :

- développement et l'ajustement des régions en retard de développement (objectif 1) ;
- reconversion économique et sociale des régions en difficulté structurelle (objectif 2) ;
- adaptation et modernisation des politiques et systèmes d'éducation, de formation et d'emploi (objectif 3).

Poursuivant le principe d'une plus grande concentration, les initiatives communautaires sont allégées et leur nombre passe de treize à quatre. Seules les initiatives Interreg (coopération transfrontalière), Leader (développement rural), Equal (lutte contre la discrimination dans l'accès au marché de travail) et Urban (revitalisation des villes et des banlieues en crise) sont retenues. Cette concentration oblige les acteurs de l'Espace atlantique à valoriser leur dynamique et à manifester la nécessité des aides communautaires adaptées à leurs problèmes spécifiques (actions de lobbying). L'adoption du SDEC, document incitatif à Postdam en 1999, concomitant de l'Agenda 2000, préconise trois grandes orientations : un développement spatial polycentrique et le renforcement ville/campagne, une parité d'accès aux infrastructures de transport et de télécommunications et au savoir, une gestion prudente du patrimoine naturel et culturel. Au bilan, l'option politique du SDEC pour le territoire européen s'accordera autour des sujets suivants :

- le développement d'un système de villes plus équilibré et polycentrique et une nouvelles relation ville-campagne ;
- l'accès équivalent aux infrastructures et aux connaissances ;
- la gestion prudente et le développement du patrimoine naturel et culturel.

Le Programme « Espace atlantique » dont le territoire est retenu au dernier moment comme un des espaces transnationaux pertinents pour l'avenir du territoire européen en ressort conforté et renforcé. Il profite de l'augmentation (légère) des sommes allouées par les instances européennes, notamment par rapport à Interreg II. Deux objectifs stratégiques s'inscrivent en filigrane : la valorisation des atouts spécifiques de l'espace atlantique ; la mise en réseau des territoires et des acteurs atlantiques. Quatre priorités sont donc instaurées :

- la structuration polycentrique de l'espace et développement des pôles de compétence ;

- le développement de systèmes de transport assurant une mobilité durable et amélioration de l'accès à la société de l'information ;
- la promotion de l'environnement, gestion durable des activités économiques et des ressources naturelles ;
- le renforcement et promotion de l'identité atlantique dans la globalisation.

Au final, le Programme « Espace Atlantique » Interreg IIIB génère entre 2000 et 2006 quatre-vingts cinq projets qui se répartissent selon les quatre thématiques prioritaires de coopération. La première thématique répond à la volonté à long terme de faire de l'Espace Atlantique une zone économique de niveau mondial. Pour cela, il doit renforcer son potentiel d'innovation et de savoir. Un total de trente projets a été validé dans ce but pour un coût de 42,3 millions d'euros. Pour exemples, le projet Atalante regroupe six villes inscrites au Patrimoine mondial de l'Unesco, qui souhaitent mettre en commun leurs stratégies, ou le SDEA, étude pour l'élaboration d'un schéma de développement polycentrique de l'espace atlantique, véritable vision territorialisée du SDEC à l'échelon atlantique. La seconde thématique porte sur l'amélioration de l'accessibilité interne et externe de l'espace et la mobilité des personnes et des biens. L'objectif est de résorber la périphéricité et de faire exister l'Espace atlantique en tant que zone économique lisible à l'échelle mondiale. Dix-sept projets pour un coût de 13,9 millions d'euros ont été approuvés comme les projets SSSAA pour la promotion du cabotage atlantique, Atlantic Net, forum des PME atlantiques dans la société d'information, ou encore COREA, pour améliorer les NTCI au service du conseil et des réseaux agricoles de l'Arc Atlantique. La troisième thématique s'attache à valoriser les ressources et les atouts spécifiques de l'Espace atlantique comme élément de renforcement de son attractivité. Les questions des pratiques agricoles sur l'environnement ou des activités de pêche et d'aquaculture dans une approche durable et interrégionale sont soulevées. Un total de vingt-deux projets a été retenu pour un coût de 46,1 millions d'euros, avec pour exemple les projets ICREW, œuvrant pour l'amélioration des eaux côtières de loisir, ou Coast Atlantic, en faveur de la gestion intégrée de la zone côtière de façon spatiale. La dernière priorité regroupe un ensemble de questions liées à l'identité, la culture et la promotion de l'Espace atlantique au niveau international. En effet, la valorisation touristique et le développement d'une image globale de l'ensemble des territoires atlantiques ouvrent des perspectives pour la création et la commercialisation de nouveaux produits. Seize projets y ont été inscrits (7,1 millions d'euros). On peut noter les projets Cultur-at, créant un observatoire de la culture atlantique, ou At-Lights, tentant de faire renaître l'économie des zones sur lesquelles les phares sont implantés en y développant des activités touristiques.

La mobilisation reste toujours variable et hétérogène. L'Espagne est très présente avec trente-deux chefs de projets, soit 39% de la totalité des quatre-vingt cinq projets. La France est aussi partie prenante avec vingt-deux chefs de file (27%). Au contraire l'Irlande est peu représentée

en la matière (2%), alors que Britanniques (13%) et Portugais (17%) sont discrets. L'engagement du couple franco-espagnol reste prégnant à l'image du couple franco-allemand au niveau européen. On note que l'Espagne est très active dans toutes les thématiques ce qui n'est pas le cas de la France ou du Royaume-Uni (thématique sur la promotion de l'identité). Le Portugal délaisse pour sa part la seconde thématique (transport et accessibilité). Rajoutons que cette analyse ne prend en compte pour l'instant que les acteurs menant les projets retenus et non tous les partenaires associés aux projets.

La grande critique pour Interreg en général est analogue aux versions précédentes : les retombées territoriales restent peu importantes. Il suffit d'observer la dotation financière en faveur de l'Initiative Interreg pour comprendre qu'un faible investissement n'entraîne que peu de résultats. Le budget accordé (soit 2.25%) entre 2004-2006 (tableau 38) est infinitésimal, d'autant qu'il se fractionne lui-même entre les différents Programmes transnationaux, transfrontaliers et interrégionaux.

	Obj. 1	Obj. 2	Obj. 3	INTERREG	URBAN	EQUAL	LEADER	IFOP	F.Cohésion	Total
UE 15	137.80	22.04	24.05	4.875	0.70	2.85	2.02	1.106	18.00	213.441
UE 25	151.03	22.16	24.160	5.295	0.70	3.07	2.02	1.109	25.59	235.134

Tableau 38 : Budget des Fonds structurels 2004/2006 (en milliards d'euros)

Le budget accordé par l'Union européenne pour la période 2000-2006 (CE, 2004) résumé dans l'encadré suivant s'avère explicite : Interreg ne représente que 4.87% de la somme convenue pour la politique régionale (10,5 milliards d'euros). Pour connaître les réelles sommes versées aux régions et donc leur impact, Laure Charleux (2004) arrive ainsi dans sa thèse à la conclusion qu'il ne faut s'intéresser qu'aux aides financières liées aux Programmes d'initiatives nationales (94% du montant des Fonds Structurels et 86% du budget global de la politique régionale). Les aides liées aux Programmes d'initiatives communautaires comparativement à la globalité des aides régionales communautaires sont dérisoires. Un effet indirect mais préjudiciable est l'amoindrissement de leur visibilité auprès des élus régionaux et des populations locales. Si elles ont le mérite d'exister, de susciter des coopérations et même en valeur absolue de croître d'une période de programmation à l'autre, cette faiblesse est ici décriée surtout pour leur impact régional forcément limité. Ainsi notre travail n'a pas pour but de calculer ou appréhender cet impact mais de comprendre les rouages de la coopération atlantique dans son effectivité qualitative : quelles régions moteurs ? quels réseaux sous-jacents ? quels types d'acteurs, de partenaires, de coopérations ?

Après l'apprentissage des premiers programmes « Réseau Atlantique » et « Atlantis », la mise en réseau des partenaires, la participation nouvelle mais obligatoire de l'échelon étatique et la concrétisation des projets, les programmes Interreg ont permis de passer la vitesse supérieure. La sélection des projets révèle l'élargissement des horizons : proposer des résultats concrets et

Reconstitution des aides issues de la politique régionale européenne pour la période 2000-2006 :

- **233,328 milliards d'euros**, soit 35% du budget européen et 0.45% de son PNB (second poste budgétaire après la PAC) :

- 19 ,717 milliards (soir 8.5%) d'euros via le Fonds de Cohésion qui finance quatre pays (Grèce, Irlande, Espagne, Portugal) sur des projets liés à l'environnement et aux réseaux de transport et d'énergie (RTE-T) ;

- 213,611 milliards d'euros via les Fonds Structurels :
  - 201,024 milliards pour les PIN (Programmes d'Initiative Nationale) soit les trois Objectifs Prioritaires ;
  - 11,361 milliards d'euros pour les PIC (Programmes d'Initiatives Communautaires) ;
  - 1,226 milliard d'euros de soutien à la pêche ;

Conception : O. Balbastre
Source : CE (2004)

Encadré 1 : Budget de la politique régionale européenne de 2000 à 2006

innovants, rechercher une cohérence entre stratégie de l'intégration territoriale et renforcement de l'identité atlantique, prendre en compte les atouts de l'environnement. L'ensemble de cette dynamique représentée par les différents programmes et actions-pilotes de coopération interrégionale poursuit, malgré la diversité des projets et l'hétérogénéité de la mobilisation, le renforcement du maillage interne de l'Espace atlantique. Il contribue petit à petit à sa structuration d'ensemble. Les domaines des transports maritimes, l'intermodalité, la protection contre la pollution marine sont autant de secteurs où les acteurs s'investissent particulièrement et où les synergies sont manifestement indispensables. La valorisation de l'atout atlantique, tant dans sa nature (paysages, faune, flore, etc.) que dans sa culture (identité, patrimoine, etc.), se réalise par le biais des programmes interrégionaux et de leurs projets financés. Cette volonté inscrite dès le départ dans le concept d'Arc Atlantique se concrétise et persévère bien que l'investissement budgétaire des régions comme des instances communautaires ne suffit pas vraiment à amplifier le phénomène. L'Espace Atlantique, inclus au dernier instant au sein du SDEC, répond pourtant en grande partie aux volontés de celui-ci. Les orientations préconisées y trouvent un écho favorable. La seule ombre à la dynamique atlantique est le flou systématique régnant sur le futur de la politique régionale et l'élaboration du Programme « Espace Atlantique - 2007-2013 » a connu les affres de ses prédécesseurs.

9.3.2 : Le nouvel objectif de « coopération territoriale », du budget aux thématiques

La refonte occasionnée pour la période 2007-2013 a réorganisé l'architecture générale des outils principaux de la politique régionale, les fonds structurels. Aujourd'hui cette dernière a pour principal référent la stratégie de Lisbonne adoptée en mars 2000, succédant chronologiquement à l'Agenda 2000 et au SDEC. Elle se base sur le triptyque innovation-

croissance-emploi : « un nouvel objectif stratégique dans le but de renforcer l'emploi, la réforme économique et la cohésion sociale dans le cadre d'une économie fondée sur la connaissance ». L'année suivante, la stratégie de Lisbonne est complétée à Göteborg par un volet environnemental reposant sur l'idée mobilisatrice de développement durable. En février 2004, le troisième rapport sur la cohésion économique et sociale, *Un nouveau partenariat pour la cohésion dans l'Union élargie: convergence, compétitivité, coopération*, servira de références à la nouvelle politique de cohésion de l'Union sur les bases rédigées par la Commission européenne. Les trois objectifs de l'ère 2000-2006 sont rebaptisés respectivement « convergence », « compétitivité et emploi » et « coopération territoriale européenne ». L'objectif 3 coïncide avec l'ancienne initiative communautaire Interreg. Les trois autres initiatives communautaires (Urban, Equal et Leader+) intègrent soit un des objectifs (Urban est assimilé par le nouvel objectif 2), soit une des politiques sectorielles (Leader+ est redirigé vers le volet « développement rural » de la politique agricole commune). Deux fonds structurels disparaissent, le FEOGA-O pour Leader+ et l'IFOP pour la pêche. Les fonds structurels remplaçant (respectivement FEADER et FEP) sont dissociés de la politique régionale et incorporent les politiques sectorielles (PAC et PCP).

L'orientation de la politique régionale, et donc des thématiques dans lesquelles vont s'insérer les nouveaux projets du programme Espace Atlantique 2007-2013, est décidée au niveau communautaire. L'UE adopte des Orientations stratégiques communautaires pour la cohésion (OSC) toujours en référence à la stratégie de Lisbonne. Si les États influencent les OSC, ils doivent également se mettre en adéquation à travers un Cadre de référence stratégique national (CRSN). Ce cadre est rédigé en France par la Délégation interministérielle à l'aménagement et à la compétitivité des territoires (DIACT). En cascade, via les préfectures, le CRSN devient un cadre pour l'établissement de la stratégie des acteurs régionaux. Si l'Espagne et le Portugal ont pris en compte dans leur CRSN respectif les priorités d'actions pour leurs régions atlantiques, il n'est pas de même pour l'Irlande et le Royaume-Uni qui préfèrent établir un lien direct avec le ou les partenaires concernés. Administrativement, les documents uniques de programmation (DOCUP) sont remplacés par les Programmes opérationnel (PO) qui génèrent plus de souplesse en requérant moins de détails notamment dans les lignes budgétaires qui ne sont plus créditées selon les mesures à l'intérieur des priorités mais au niveau des priorités uniquement. Les PO ont également l'avantage de se fixer uniquement sur un fonds structurel spécifique (le FEDER pour l'Espace atlantique). On note qu'en France l'État garde toute amplitude sur l'Autorité de gestion des PO via les préfets de régions même si des délégations ponctuelles sont envisageables. Le centralisme institutionnel français demeure toujours très présent et les thématiques dans lesquelles les projets atlantiques s'insèrent proviennent de la volonté de l'échelon national et non régional. L'efficacité est l'argument principal avancé mais cette main mise peut infléchir les stratégies régionales qui ne rentrent pas dans le moule du CRSN. La carotte financière reste un levier

prépondérant qu'il n'est pas négligeable de noter d'autant que l'aménagement du territoire n'est ni une compétence communautaire, ni (encore moins) une compétence régionale mais bien une prérogative nationale dont les objectifs déclinent forcément des priorités d'actions. Le lobbying atlantique tout comme sa dynamique de coopérations sont des outils ou des faire-valoir, bien que réduits, qui tentent de contrecarrer une stratégie politique nationale qui serait par trop détournée de la leur. Cette lutte est équivalente en Espagne entre les velléités des Communautés autonomes (Galicia, Pais Vasco) et l'État central à Madrid. Elle se traduit par des arbitrages serrés entre les prérogatives des Communautés et celles de l'État. Pour l'Irlande, le Portugal ou le Royaume-Uni comme en France, l'enveloppe financière allouée par l'UE dans le cadre de sa politique régionale passe par l'autorité de gestion c'est-à-dire l'État. Celui-ci redistribue aux échelons inférieurs amenant parfois la Communauté européenne à contrôler leur utilisation réelle et éventuellement à se faire rembourser.

En poursuivant l'exemple de la France, la baisse de la dotation nationale (diminution de 25%) couplée à l'éligibilité globale du territoire métropolitain (tout le territoire métropolitain devient éligible ce qui multiplie les concurrences entre régions) aura une répercussion sur la sélectivité des projets afin d'éviter un saupoudrage des crédits[105]. Alors dans ce souci de sélectivité, « il sera, par ailleurs, nécessaire de ne retenir que les projets d'une certaine dimension. Les micro-projets d'intérêt purement local ne pourront plus être financés. Pour autant, cela ne doit pas conduire à privilégier les projets coûteux et de grande ampleur mais plutôt ceux comportant un caractère structurant à l'échelle de territoires pertinents. » (J. Gourault, J.-F. Poncet, 2006). Ainsi retrouve-t-on une telle recommandation dès 2007 lors du bilan d'Interreg IIIB énoncée en deux objectifs : augmenter le nombre de projets de coopérations et améliorer la qualité des projets de coopérations. Clairement, il faut plus de projets en nombre et plus de partenaires associés : « un partenariat élargi et renforcé »[106]. Á l'évidence un projet réunissant beaucoup de partenaires de pays différents a plus de chance de recevoir l'approbation et les frêles dotations françaises par exemple. Comme on le visualisera, les résultats du premier appel d'offre de 2009 concrétisent cet avertissement.
D'un point de vue budgétaire, les batailles entre gouvernements nationaux pour s'accorder annoncent une constriction financière des politiques sectorielles et de la politique de cohésion. Cette dernière reçoit plus de 308 milliards d'euros et dote l'Objectif 3 de 2,52% de cette somme. De façon plus détaillée, le volet b) obtient 20.95% de cette somme, soit 0,51% au niveau de la politique de cohésion totale. Le fameux saupoudrage continue puisque ce budget est à répartir entre les treize programmes reconnus. Le PO « Espace Atlantique » recevra au final 0,03% de la somme prévue pour la politique de cohésion, qui rappelons-le n'est qu'une des politiques que finance l'Union européenne. Il s'agit donc pour les acteurs atlantiques

[105] Voir annexe 12 le tableau intitulé « Enveloppe financière prévisionnelle pour les régions françaises ».
[106] Document de synthèse, « Bilan INTERREG 2000-2006 », présenté lors du séminaire de Porto de lancement du programme Espace Atlantique pour 2007-2013.

d'essayer de faire fructifier le maigre pécule accordé auquel s'ajoutent les aides nationales selon le principe de complémentarité. Par ailleurs, notons que l'Espace Atlantique reçoit 6,58% des aides accordées au volet b) de l'Objectif 3, ce qui se situe en dessous de la moyenne des financements alloués aux treize espaces interrégionaux. L'élaboration du PO de coopération territoriale européenne de l'Espace atlantique qui a débuté en mars 2006 reçoit l'aval de la Commission européenne pour sa version finale en septembre 2007. Cette élaboration a été confiée au « Groupe de travail 2007-2013 » (GT 2007-2013), constitué de cinq délégations nationales, elles-mêmes composées par un représentant de l'État et par un représentant du niveau régional. Formant la structure de gestion du programme se joignent les représentants suivants :

- du *Comissão de Coordenação e Desenvolvimento da Região Norte* (Portugal), soit l'Autorité de Gestion du programme Espace Atlantique pour la période 2007-2013 ;
- de l'*Instituto Financeiro para o Desenvolvimento Regional, I.P.* et de l'*Inspecção-Geral de Finanças* (Portugal), respectivement Autorité de Certification et d'Audit du Programme ;
- du Conseil régional du Poitou-Charentes, Autorité de gestion du Programme pour la période 2000-2006 ;
- du Secrétariat technique commun du Programme Interreg IIIB « Espace Atlantique » ;
- des partenaires économiques et sociaux (RTA) ;
- des spécialistes invités selon les sujets.

Le PO est construit de la façon suivante : définition des forces et faiblesses de la zone d'étude, rédaction des défis à relever, définition des stratégies et des priorités. En réalité, les priorités sont définies par l'article 6-2 du règlement 1080/2006 du FEDER (annexe 13). Celui-ci compose quatre thématiques d'intervention obligatoires que sont pour 2007-2013 l'innovation, l'environnement, l'accessibilité et le développement urbain durable. Il y est bien précisé que l'effet transnational est incontournable : « le renforcement du développement polycentrique aux niveaux transnational, national et régional, dont l'impact transnational est évident ». Or après l'analyse des forces et des faiblesses de l'Espace atlantique reprise en grande partie du Schéma de Développement de l'Espace Atlantique (SDEA), le GT 2007-2013 a formulé quatre défis :

- le développement solidaire de l'économie de la connaissance (ouverture vers les régions plus riches, diversification de l'économie régionale, etc.);
- la valorisation du patrimoine maritime atlantique (identité et culture océanique (dans ces termes se discerne la maritimité), protection environnementale, économie maritime, patrimoine culturel, etc.) ;
- le développement polycentrique et équilibré (accessibilité, intensification des échanges interrégionaux, etc.) ;
- une coopération plus ambitieuse (pérennisation ouverte, moindre dépendance des subventions extérieures, résultats opérationnels tangibles, etc.).

Un autre élément essentiel pour la recevabilité d'un projet est donc l'intégration à une des thématiques issues des défis relevés par le PO mais surtout s'insérant dans l'une des quatre priorités fixées par le règlement du FEDER. Pour éviter la dispersion, le PO croise les défis fixés avec les quatre thématiques imposées par le règlement du FEDER et édite les quatre priorités auxquelles les projets des partenaires atlantiques seront confrontées :

- Priorité 1: promouvoir les réseaux entrepreneuriaux et d'innovation transnationaux ;
- Priorité 2 : protéger, sécuriser et valoriser durablement l'environnement marin et côtier ;
- Priorité 3: améliorer l'accessibilité et les liaisons internes ;
- Priorité 4: promouvoir les synergies transnationales en matière de développement urbain et régional durable.

Les priorités sont publiées après un long cheminement de réflexion des différents échelons institutionnels (tableau 39). Enfin, les quatre thématiques sont détaillées en plusieurs sous parties (annexes 14 et 15) expliquant de façon plus fine la stratégie à développer. OSC, CRSN, PO…ces documents stratégiques s'imbriquent pour établir les lignes directrices à suivre afin que les régions atlantiques, en bout de chaînes (une autre forme de périphéricité ? une périphéricité verticale ?), puissent répondre à travers leurs projets de coopération à la stratégie suivante : « Faire progresser de manière significative et tangible une coopération territoriale orientée vers un développement territorial solidaire, durable et équilibré de l'Espace atlantique et de son patrimoine maritime. » (p.34)

La structure de gestion du programme (figure 111) est composée du Comité de Suivi, de l'Autorité de Gestion (*Comissão de Coordenação e Desenvolvimento da Região Norte* (CCDR-N) à Porto), de l'Autorité de Certification (*Instituto Financeiro para o Desenvolvimento Regional, I.P.* à Lisbonne), de l'Autorité d'Audit (*Inspecção-Geral de Finanças* à Lisbonne), du Secrétariat technique conjoint (STC, établi à Porto) et du réseau de correspondants locaux, soit les parties aidant à la rédaction du PO. Elle est complétée par des correspondants nationaux qui sont pour l'Espagne la *DG Fondos Comunitarios - Ministerio de Economía y Hacienda*, pour la France la Région Pays de la Loire, pour l'Irlande la *Border Midland and Western Assembly*, pour le Portugal l'*Instituto Financeiro para o Desenvolvimento Regional* et pour le Royaume-Uni le *Welsh Assembly Government*. Au delà de l'effort de promotion du Programme, du suivi des projets ou encore de la redistribution des aides financières débloquées, la prise en compte des projets passe par le STC qui les réceptionne au nom de l'Autorité de Gestion puis les expédie au Comité de suivi des rapports d'évaluation des projets. L'évaluation consiste en de nombreuses vérifications et consultations d'organismes extérieurs. Les projets sont alors « notés d'après le jeu de critères de sélection approuvé et classés sur une base transnationale » (p.89). Le Comité de suivi entérine les projets jugés pertinents, demande modifications ou les rejette, selon les critères de

Thèmes du règlement 1080/2006 du FEDER	Défis relevés par le PO			Priorités arrêtées
	1. développement solidaire de l'économie de la connaissance	2. valorisation du patrimoine maritime atlantique	3. développement polycentrique et équilibré	
Innovation	Principal défi ciblé	Dimension économique du défi		1. promouvoir les réseaux entrepreneuriaux et d'innovation transnationaux
Environnement		Dimension environnementale du défi		2. protéger, sécuriser et valoriser durablement l'environnement marin et côtier
Accessibilité			Axe d'action « accessibilité » du défi	3. améliorer l'accessibilité et les liaisons internes
Développement urbain durable		Dimension « patrimoine culture »l du défi	Axe d'action « intensification des échanges interrégionaux » du défi	4. promouvoir les synergies transnationales en matière de développement urbain et régional durable

Tableau 39 : Genèse des priorités pour l'Espace Atlantique (2007-2013)[107]

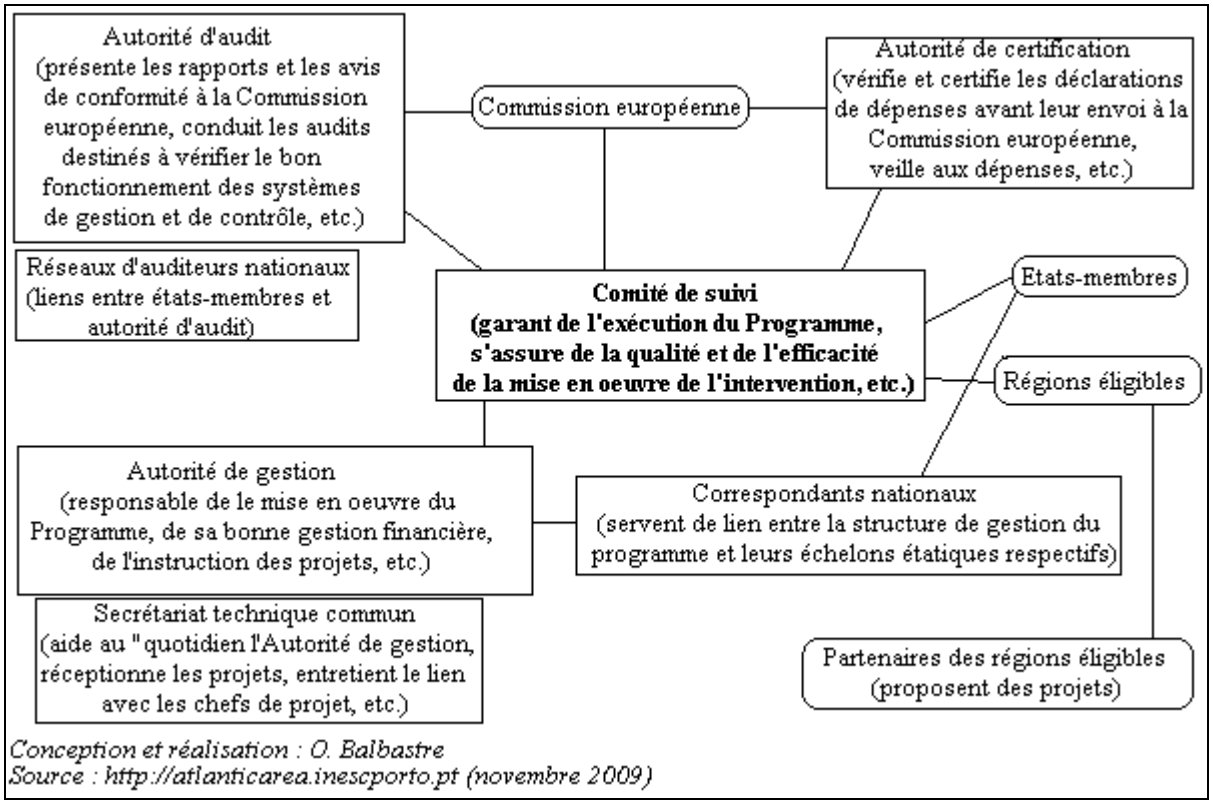


Figure 111 : La structure de gestion du Programme « Espace Atlantique 2007-2013 »

transnationalité, de potentiel de partenaires associés et de compatibilité avec les diverses stratégies communautaires, nationales et atlantiques. Ainsi, la machine Interreg est à la fois guidée par les nombreux fils conducteurs ou assignée par des cadres contraignants. Elle

[107] Source : Programme opérationnel « Espace Atlantique – 2007-2013 », p.38.

permet néanmoins à des partenaires, localisés dans une région éligible et réunis autour d'un porteur de projet de financer la coopération.

9.3.3 : Transnationalité et priorités du Programme « Espace Atlantique »

La transnationalité est donc facteur d'évaluation et de sélectivité d'un projet. Sur la période 2000-2006, le programme Espace Atlantique l'a bien prôné puisque près des trois-quarts des projets approuvés (73,5%) impliquent au moins quatre pays (tableau 40). L'évolution radicale entre les années montre un passage vers ce qui était vivement conseillé par les divers interlocuteurs décisionnels : la transnationalité des projets. Le nombre de projets bilatéraux est prépondérant entre 1997-1999 (28) alors qu'il est quasiment nul à partir de 2000. Un élément d'explication réside toutefois dans le fait que durant la première période (qui aurait dû démarrer en réalité en 1994) l'adoption tardive des instruments de la politique régionale communautaire a provoqué une course aux projets. L'incertitude du devenir de la politique régionale après l'année 1999 était présente dans les esprits des acteurs atlantiques. De plus, le tri des appels à projet a sans doute été moins rigoureux afin de permettre l'écoulement de l'enveloppe financière accordée au programme Interreg IIC signalant ainsi à la Communauté européenne que les régions atlantiques en faisaient « bon usage » ou tout du moins « usage ». L'aspect décisif de l'approbation d'un projet se dévoile avec le critère de transnationalité, caractéristique des projets issus du premier appel d'offres d'Interreg IV (ou objectif 3), daté de 2008. Une large majorité (59%) convoque des partenaires des cinq pays. On peut envisager que le second appel d'offre à l'automne 2009 ait présenté un tamis moins affiné permettant à des projets de moindre envergure de bénéficier du soutien communautaire. On peut ensuite s'interroger sur la corrélation entre la nature des thématiques dans lesquelles s'insèrent les projets et le degré de transnationalité. Certains thèmes seraient-ils plus favorables à la coopération de membres de différents pays ? La ventilation par priorités (tableau 41) montre que les thématiques travaillant sur des sujets plus conséquents en termes d'éventuels impacts territoriaux (infrastructures de transport, structuration polycentrique, etc.) agrègent plus de partenaires plurinationaux. D'autres priorités à l'inverse attirent moins (tourisme, environnement, etc.). Des projets plus immatériels connaissent aussi une transnationalité intéressante (promotion de l'identité atlantique, réseaux d'innovation société d'informations, etc.). De façon globale et quelle que soit la thématique proposée, la coopération atlantique est passée de la bilatéralité à une configuration réticulaire incluant quatre à cinq partenaires d'origine nationale différente ce qui semble être garantie de réussite.

La moyenne globale de pays impliqués oscille entre trois et quatre. Sachant que les pays membres de l'Espace atlantique sont au nombre de cinq, le résultat est positif. Certains axes prioritaires dépassent même le seuil de quatre pays impliqués (structuration polycentrique et pôles de compétences, identité atlantique, environnement maritime et énergies renouvelables,

Nombre de pays concernés	2	3	4	5
Nombre de projets 1997-1999	28	13	6	1
Nombre de projets 2000-2006	2	20	35	26
Nombre de projets 2007-2009	0	3	6	13

Tableau 40 : La transnationalité des partenariats atlantiques

Axes prioritaires des Programmes « Espace Atlantique »	Nombre de pays impliqués par projets :				Nombre moyen par projets de :	
	2	3	4	5	Partenaires	Pays impliqués
1997-1999						
1. Moyens et infrastructures de transports	0	1	2	1	13,25	4,00
2. Recherche et transferts de technologies	9	7	2	0	4,22	2,56
3. Tourisme	8	4	1	0	4,23	2,54
4. Environnement	11	1	1	0	3,46	2,23
TOTAL	28	13	6	1	4,77	2,58
2000-2006						
1. Structuration polycentrique et pôles de compétence	1	7	9	13	7,90	4,13
2. Développement de transport et de la société d'informations	1	5	7	4	7,88	3,71
3. Environnement et ressources naturelles	0	6	10	4	8,68	3,55
4. Renforcement et promotion de l'identité atlantique	0	2	9	5	9,13	4,19
TOTAL	2	20	35	26	8,60	4,02
2007-2009						
1. Réseaux d'innovation	0	1	2	4	7,29	4,43
2. Environnement maritime et énergies renouvelables	0	1	2	4	9,57	4,43
3. Accessibilité et transports	0	0	1	2	11,33	5,00
4. Développement urbain	0	1	1	3	8,80	3,60
TOTAL	0	3	6	13	9,50	4,45
TOTAL (1997-2009)	**30**	**36**	**47**	**40**	**7,53**	**3,63**

Tableau 41 : Ventilation par priorités et par nombre de pays impliqués

etc.). Le nombre moyen de partenaires impliqués (autour de huit par projets) est assez homogène même si la thématique des transports (infrastructures, études prospectives sur le transport aérien, développement du cabotage, etc.) se détache. En effet, ce type de projets nécessite la connexion de plusieurs acteurs de différents pays (régions, départements, comtés, provinces ; autorités portuaires ou aéroportuaires ; etc.) surtout pour les études portant sur l'ensemble de la façade atlantique. Indéniablement les nombres de partenaires et de pays impliqués augmentent au fil des périodes de programmation. Néanmoins, la distribution des données apportées par le tableau précédent montre que les priorités ne jouent pas un rôle décisif dans le jeu de la transnationalité des projets. Hormis la période 1997-1999, il existe une homogénéité. On peut malgré tout anticiper sur le fait que cette distribution soit pilotée et orientée par le Comité de suivi qui cherche à remplir les « cases » de son cahier des charges.

Malgré l'évolution des thématiques liée au contexte communautaire comme on a pu le constater lors du *modus operandi* de leur l'élaboration (Agenda 2000, SDEC, Stratégie de

Lisbonne), la nature même des projets ne varie pas vraiment. Tout d'abord, entre l'action pilote Atlantis et le programme Interreg IIC, les priorités sont identiques (transport, tourisme, recherche et innovation, protection environnementale). Le programme Interreg IIIB qui intègre les concepts du SDEC les affine : polycentrisme, pôles de compétences, ressources naturelles. La trace atlantique se situe principalement au sein de la priorité 4 où l' « identité atlantique » fait son apparition. En réalité, les projets rangés sous cette priorité relatent des projets touristiques ou culturels (le projet Cultur*at finance l'organisation de séminaires sur la culture et le patrimoine pour les villes atlantiques ; le projet At-Lights souhaite faire renaître l'économie des zones sur lesquelles les phares sont implantés en y développant des activités touristiques ; etc.). La question purement sémantique peut être une explication tout comme l'évolution du concept du tourisme. Le développement touristique est devenu celui de la mise en valeur d'un patrimoine culturel et/ou naturel, lui-même prenant place au sein de l'identité atlantique qu'il s'agit de renforcer et de promouvoir. Le détail de cet axe prioritaire est encore plus explicite puisque ces sous-priorités (ou mesures) se définissent ainsi : mise en valeur des cultures et du patrimoine Atlantiques, création et promotion de produits touristiques Atlantiques, promotion de l'Espace Atlantique.
Pour la période 2007-2013, une nouvelle architecture de priorités se met en place reprenant invariablement la thématique de l'accessibilité et des transports alors que les pôles de compétences se transposent en « réseaux d'innovations ». Les énergies renouvelables, axes de développement de l'économie verte, émergent et s'associent à l'environnement. Ce dernier se particularise et devient « maritime ». Enfin le développement urbain fait son apparition puisque l'UE le recommande dans sa rubrique « développement urbain durable ». Toutefois cette dernière orientation regroupe à nouveau les projets touristiques et culturels (ULTREIA sur le tourisme culturel et religieux lié aux chemins de Saint-Jacques de Compostelle ou CruiseAtlanticEurope qui vise à renforcer la position de l'Espace atlantique dans le secteur du tourisme de croisières). Une sous-thématique s'intitule d'ailleurs : « 4.3. : Conserver et promouvoir l'intérêt transnational de l'héritage culturel atlantique ».

Au final, les intitulés des priorités reflètent plus l'apparition de nouveaux concepts ou l'évolution d'idées mobilisatrices à la « mode » qu'un contenu inédit. Il se peut également que la nature d'un projet ne corresponde pas strictement à la thématique dans lequel il est intégré. Nous avons regroupé en quatre thématiques les diverses priorités des programmes : transport, recherche et innovations, environnement et patrimoine. Cette dernière rassemble les axes sur le tourisme, l'identité atlantique et le développement urbain. Des projets abordent plusieurs thématiques, le polycentrisme par exemple empiétant plusieurs domaines dont celui des transports. Ainsi de manière plus synthétique, la transnationalité des thématiques (figure 112) est répartie de façon cohérente mise à part celle des transports plus élevée. La configuration d'un projet issu des thématiques de transports est particulière aux autres puisqu'elle se caractérise par un petit nombre de projets comparativement mais par une forte concentration

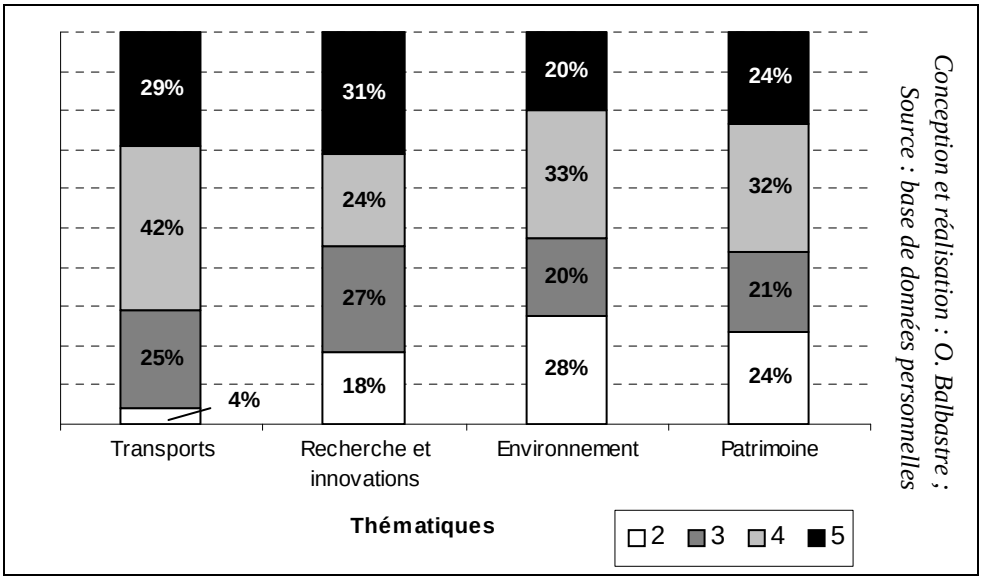


Figure 112: La transnationalité des priorités du Programme (1997-2009)

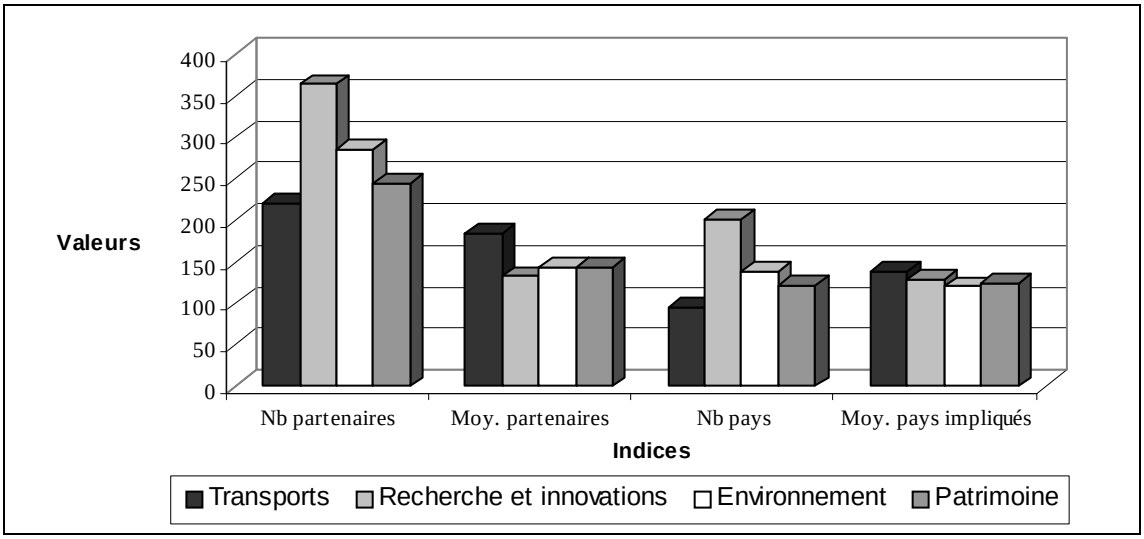


Figure 113 : Implication des partenaires selon les thématiques entre 1997 et 2009

de pays et de partenaires impliqués, visualisable par les moyennes de ces paramètres (figure113). La recherche et l'innovation ont occasionné plus de projets avec une valeur relative moyenne. Les deux autres thèmes ont été développés de manière équivalente.

L'analyse montre que les programmes opérationnels vont vers un renforcement des partenariats et une transnationalité affirmée. La nature des thématiques dépendantes dans leur forme des axes stratégiques des États-membres et de l'UE n'est pas un facteur déterminant dans le choix des partenariats. L'homogénéisation s'explique par le pilotage du programme et les paramètres de sélectivité des projets. Mais sur les cinq pays atlantiques, existe-t-il des différences et si tel est le cas quels sont les pays les plus volontaristes ? Á l'intérieur des États-membres, quelles sont les régions, les villes où les partenaires s'investissent le plus ? Ces questions sollicitent le Champ atlantique de la coopération.

Chapitre 10 : Le Champ atlantique de la coopération

10.1 : Quelle coopération atlantique ?

Le Champ atlantique de la coopération est décortiqué selon les strates territoriales. Si les États esquissent un premier état des lieux, l'investissement des régions apporte la véritable position dans ce Champ. La nature et le profil des coopérations révèlent les éléments de force alors que la localisation par villes des partenaires des projets Interreg affine la situation.

10.1.1 : Implication des pays, implication des régions

Avant d'aborder l'échelon régional, une analyse de la répartition des partenaires au niveau national établit un premier regard et fait suite à la constatation de la transnationalité des projets. Elle se cale sur les trois périodes couvrant de 1997 à 2009 deux périodes et demi de programmation[108]. Les lignes de force et les variations dans l'implication peuvent ainsi être mieux dévoilées même si quelques mots ont été rédigés auparavant sur le sujet.

Il nous est apparu opportun de dissocier la fonction de chef de projets de celle de partenaires car la première octroie une responsabilité au moins administrative plus forte. En l'occurrence, la figure 114 montre que seule l'Irlande est en retrait pour ce paramètre à l'instar du nombre de partenaires. Si celui-ci se situe autour de 10%, le nombre de chefs de file n'atteint pas le niveau de la période 1997-1999. Les plus gros fournisseurs sont espagnols et français même si les partenaires espagnols trustent les positions de chef de file depuis 1997 avec pour point d'orgue le début de la période actuelle (49%). Au niveau du nombre de partenaires un certain *statu quo* s'exerce même si la tendance est au recul de la prédominance franco-espagnole. Les partenaires britanniques et irlandais sont axés sur le rôle de chef de projets qu'ils estiment peut-être plus efficace et plus « contrôlable ». Á l'inverse, entre 1997 et 1999 le Royaume-Uni et l'Irlande ne représentent que modestement 15% des partenaires engagés dans l'Espace Atlantique. Il semble que cette orientation s'atténue pour atteindre une part de 28% aux dépens du contingent portugais qui demeure toutefois le troisième avec une plus grande implication en tant que chef de projets actuellement (devant la France).

Le premier appel d'offre de la programmation actuelle a reçu 78 candidatures pour 22 projets retenus dénonçant un taux de rejet important (72%). Les projets proposés par des partenaires espagnols et irlandais semblent plus facilement obtenir l'aval du Comité de suivi et de l'Autorité de gestion. Néanmoins un certain équilibre entre les pays est perçu, hormis l'Espagne plus prolifique. En nombre de partenaires, les projets recalés ont lesté la France au profit du Portugal.

[108] La période 2007-2013 est couverte après le premier appel à projets effectué en 2008, approuvant 22 projets en 2009. Un second appel d'offre a été effectué en 2009.

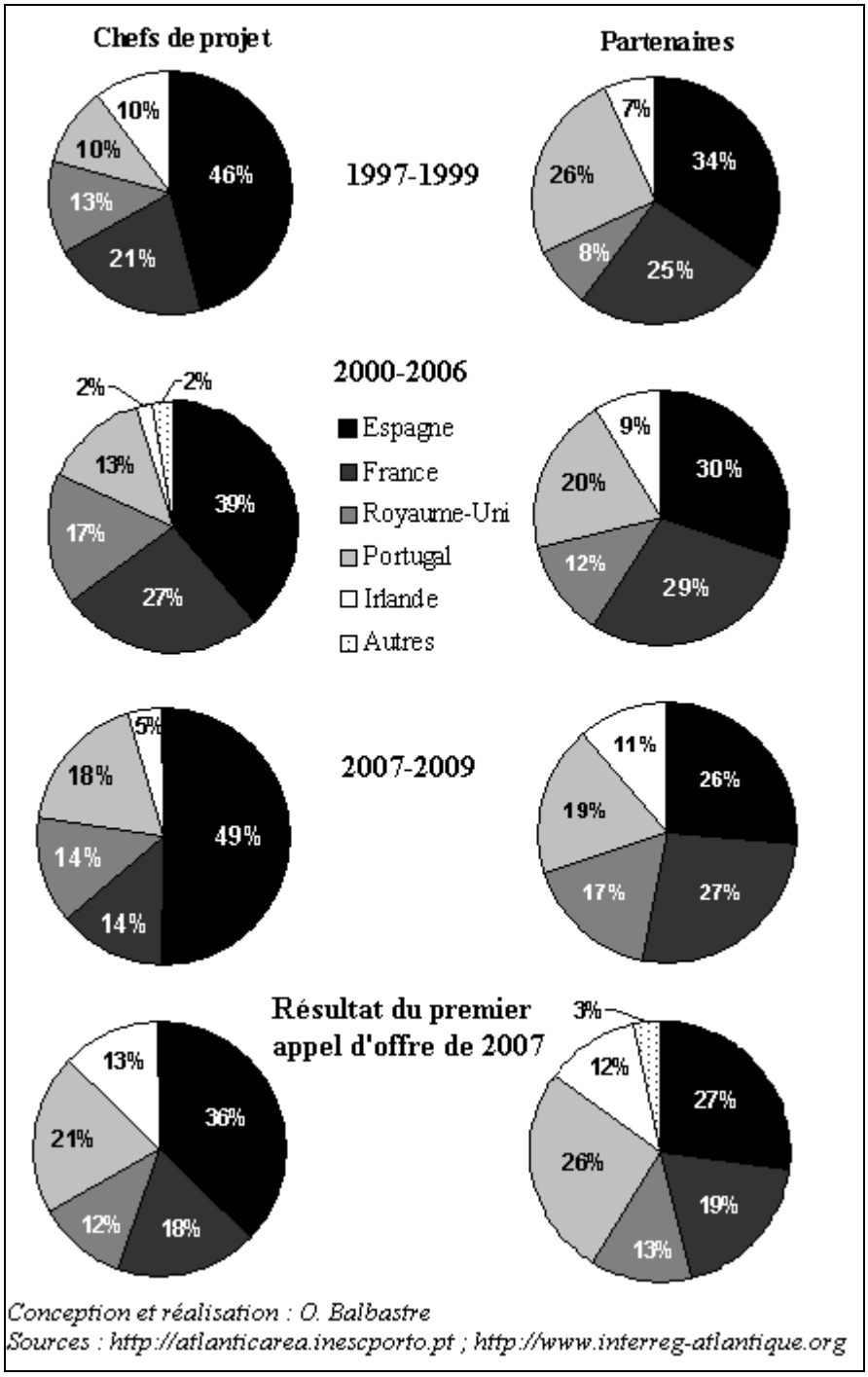


Figure 114 : Origine nationale des partenaires atlantiques

En zoomant au niveau régional, l'implication espagnole est supportée par la Galicia qui occupe une position prédominante dans tous les secteurs, à toutes les époques. Si en terme de chefs de projets, la Galicia est épaulée par d'autres régions espagnoles (Navarra, Andalucia, Asturias, etc.), en nombre de partenaires la région est isolée. Plus généralement, les régions peuplées occupent le haut du tableau (Bretagne, Aquitaine, Norte, Lisboa et S&E Ireland). Vingt-quatre des trente-trois régions recensées ont eu un partenaire qui a dirigé un projet durant les dix dernières années. En général, la corrélation entre les implications (figures 115 et 116) des régions est forte malgré des cas particuliers (S&E Ireland, Navarra).

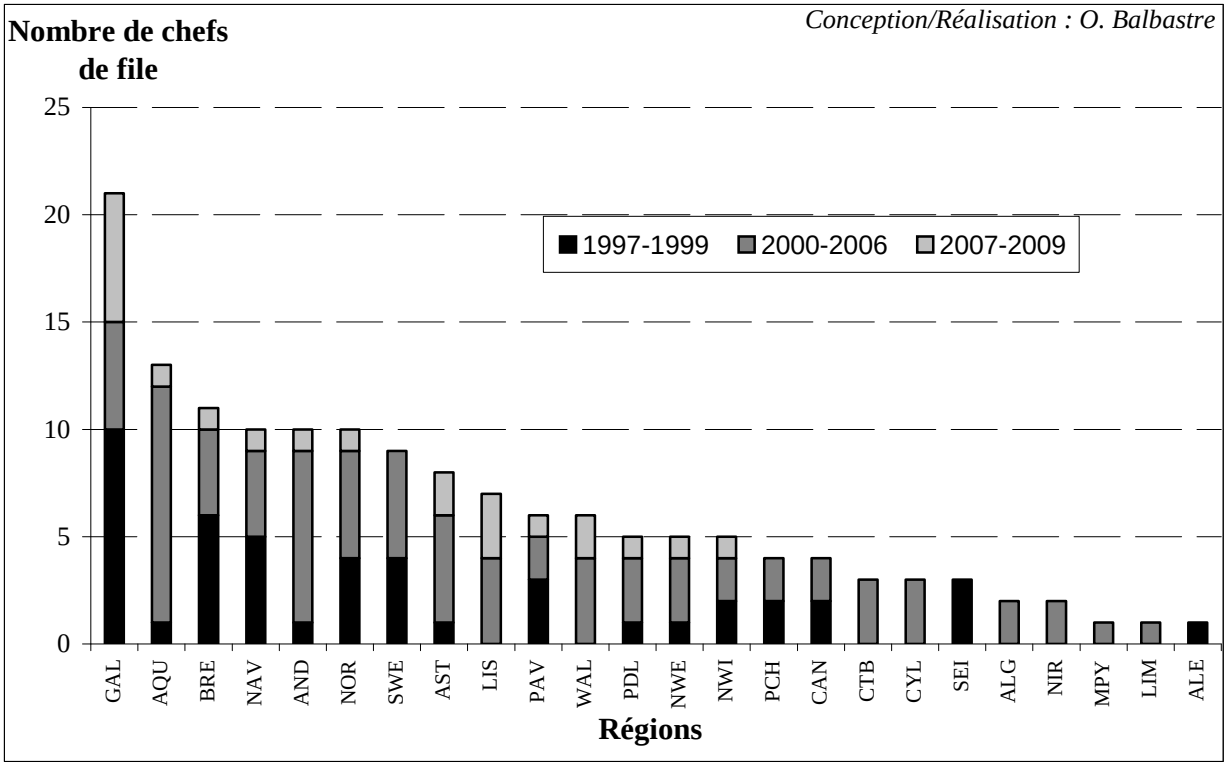


Figure 115 : Répartition régionale des chefs de files

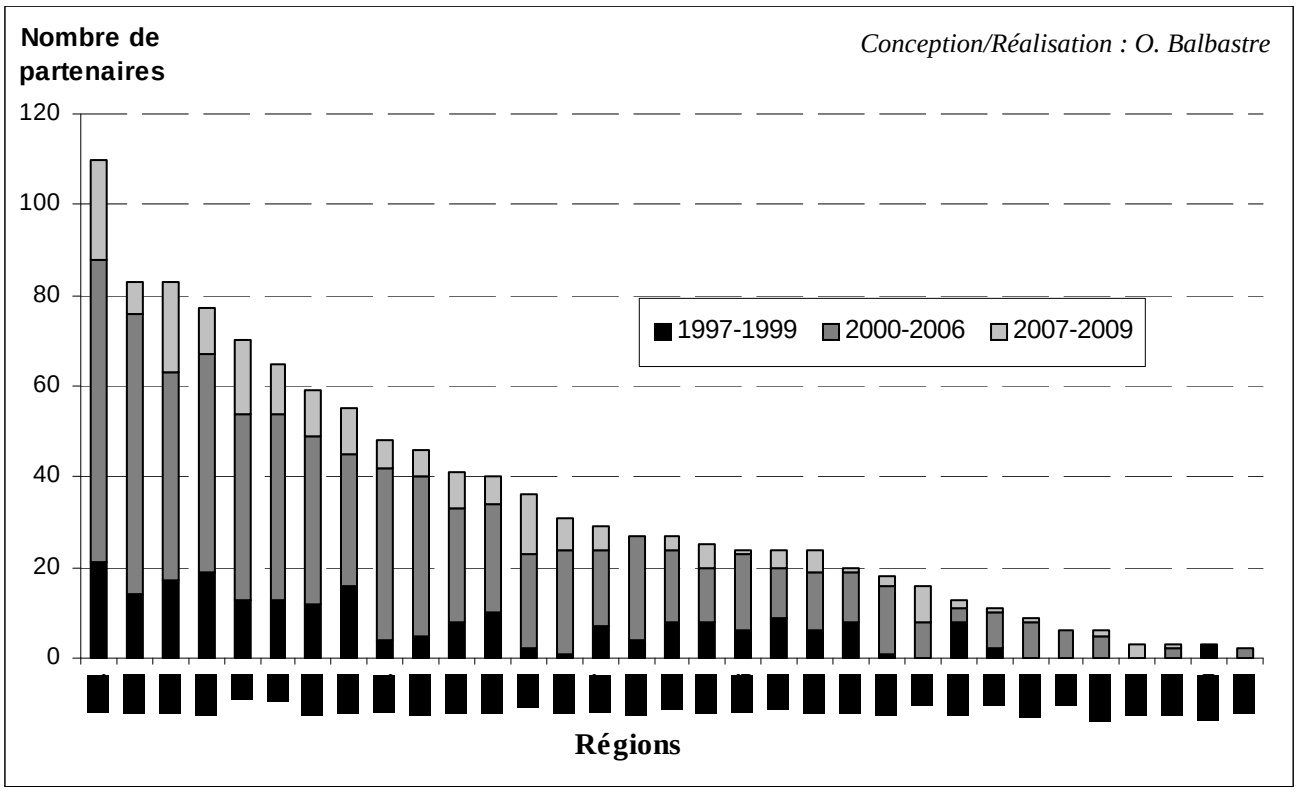


Figure 116 : Répartition régionale des partenaires

Á cause de la faible fluctuation constatée entre les trois intervalles de temps de programmation, la focale se pose ensuite sur la période retenue initialement pour notre étude,

soit le volet Interreg IIIB entre 2000 et 2006. Comme vu précédemment, cette période est la plus aboutie car la plus complète. En effet entre 1997 et 1999 la transnationalité et la taille des projets n'étaient en rien équivalentes à ce qui se fait actuellement alors que pour la période actuelle un seul appel d'offre ne permet pas le recul nécessaire mais juste une tendance.
La figure 117 met classiquement en perspective la participation d'une région (via un partenaire géographiquement situé) au sein de projets et la moyenne de partenaires par projet. Seules les Pays de la Loire et l'Aquitaine convoquent plus de deux partenaires par projet en moyenne. Cette donnée est encore plus prégnante pour l'Aquitaine qui intègre 28 projets et démontre une plus grande implication de réseaux internes de partenaires que des régions également très impliquées comme la Bretagne ou le Norte (No). Si la Galicia est en retrait (1,52 partenaire/projet), elle s'insère au dessus de la moyenne (1,31 partenaire/projet) en intégrant le plus grand contingent d'acteurs de coopérations (67) au sein de 44 projets. De façon générale, les régions qui sont le plus engagées en nombre de projets se positionnent au dessus de la moyenne dans les partenaires impliqués par projet (Lisboa, Poitou-Charentes, etc.). Quelques cas dénotent par une coopération minimale en terme de moyenne de partenaires par projets : S&E Ireland (SI), Wales (wa), SWE (SE), Centro (CO) ou encore Andalucia (An). Ces régions collaborent dans de nombreux projets mais souvent en n'engageant qu'un seul partenaire. Ainsi la région irlandaise (SI) assemblant les deux villes principales Dublin et Cork comptabilise quasiment autant de partenaires que celle des Pays de la Loire (41 contre 38) pour une participation aux projets allant du simple au double (38 pour 17). Par cette caractéristique, elle approche un groupe de six régions qui ne place qu'un partenaire dans les projets dans lesquels elles s'investissent, c'est à dire le strict minimum. La situation inverse est proposée par les exemples du Pais Vasco (PV), de Castilla y León (CL) et des îles Canaries (Ca) qui favorisent la connexion de plusieurs partenaires régionaux au sein d'un seul projet à l'instar des régions fortement impliquées citées précédemment.
Plusieurs types de profil de stratégie partenariale se découvrent donc :

- forte implication et forte mobilisation de réseaux internes (Pays de la Loire, Aquitaine, Lisboa, etc.) ;
- forte implication dans le nombre de projets mais faible mobilisation de réseaux internes (S&E Ireland, Wales, etc.) ;
- implication en nombre de projets moyenne mais forte mobilisation de réseaux internes (Pais Vasco, Castilla y León, etc.) ;
- implication en nombre de projets moyenne mais sans mobilisation de réseaux internes (Scotland, Alentejo, Midi-Pyrénées, etc.) ;
- implication et mobilisation minimales (Centre, Northern Ireland, etc.).

La figure 118 reprend la conception d'auteurs travaillant sur le programme Interreg CADSES IIC montrant l'implication et l'attractivité d'un pays dans ce programme (K. Böhme, E. Gloersen, 2001). Dans notre cas, il s'agit de régions de niveau NUTS 2, à l'exception des

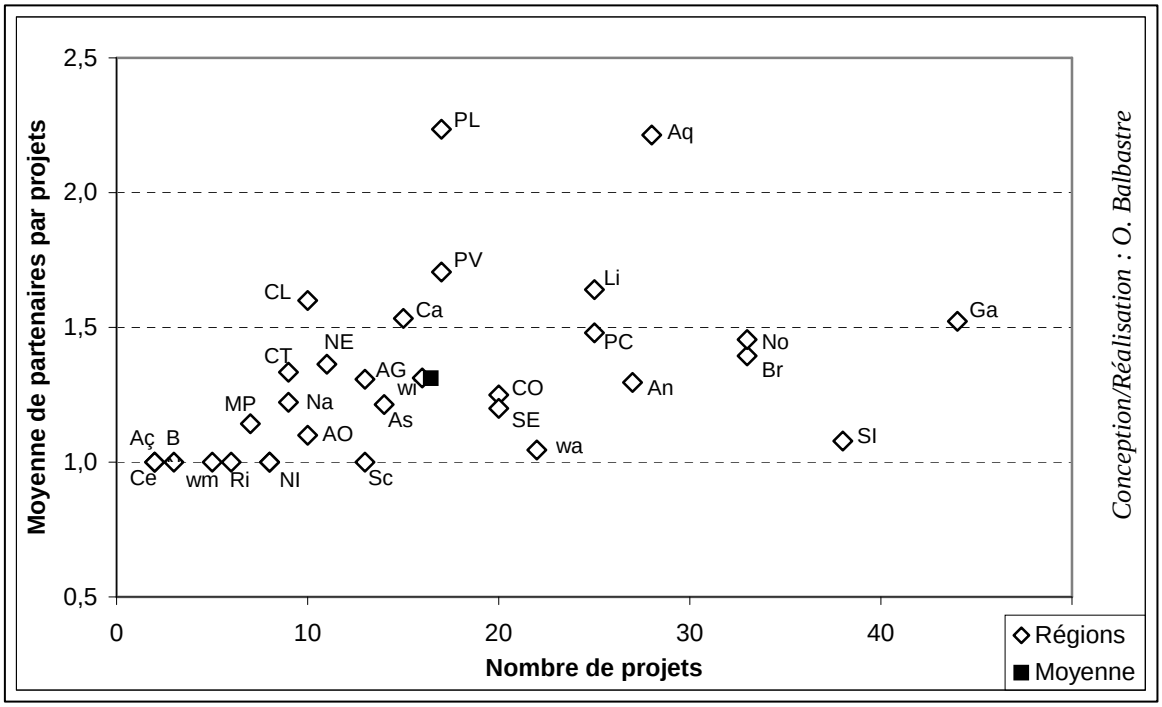


Figure 117 : Implication régionale en terme de partenaires par projets au sein du programme Espace Atlantique 2000-2006

régions britanniques de niveau NUTS 1 pour des raisons de commodité même si nous pouvons faire ultérieurement la distinction. Pour chaque région, le nombre de partenaires de celle-ci en contact avec au moins un partenaire d'une autre région est comptabilisé. La matrice se lit horizontalement de la façon suivante : « la Galicia a au moins 20 partenaires impliqués dans des projets où au moins un partenaire de la région Bretagne collabore ». Verticalement, la lecture devient : « les Asturias croisent entre 5 et 9 partenaires localisés en Galicia dans les projets auxquels cette région participe via un partenaire ». Les deux dimensions du graphique déclinent ainsi en abscisse l'implication des régions et en ordonnée leur attractivité. Cette dernière n'est pas la capacité à fédérer autour d'elle nombre d'acteurs mais caractérise ce que l'on a appelé précédemment la mobilisation d'un réseau interne d'acteurs. Plus la teinte est foncée, plus le nombre de partenaires est élevé.

Un premier groupe de régions fortement impliquées et fortement attractives se constitue autour des régions de Galicia, Bretagne, Norte, Poitou-Charentes et Lisboa. L'Andalucia et le S&E Ireland apparaissent plus impliquées qu'attractives. Leur partenariat s'avère imposant mais autour d'un seul partenaire. Á l'inverse, l'Aquitaine et les Pays de la Loire mobilisent plus facilement plusieurs partenaires au sein d'un même projet améliorant ainsi leur attractivité comparativement à leur implication. Un second groupe apparaît en position intermédiaire balayant la matrice du Pais Vasco (PV) à l'Écosse (Sc). Ces régions sont fortement impliquées auprès de quelques régions (celle du premier groupe) et de façon plus lâche avec le reste. L'autre région irlandaise (WI) suit sa devancière ce qui signifie que

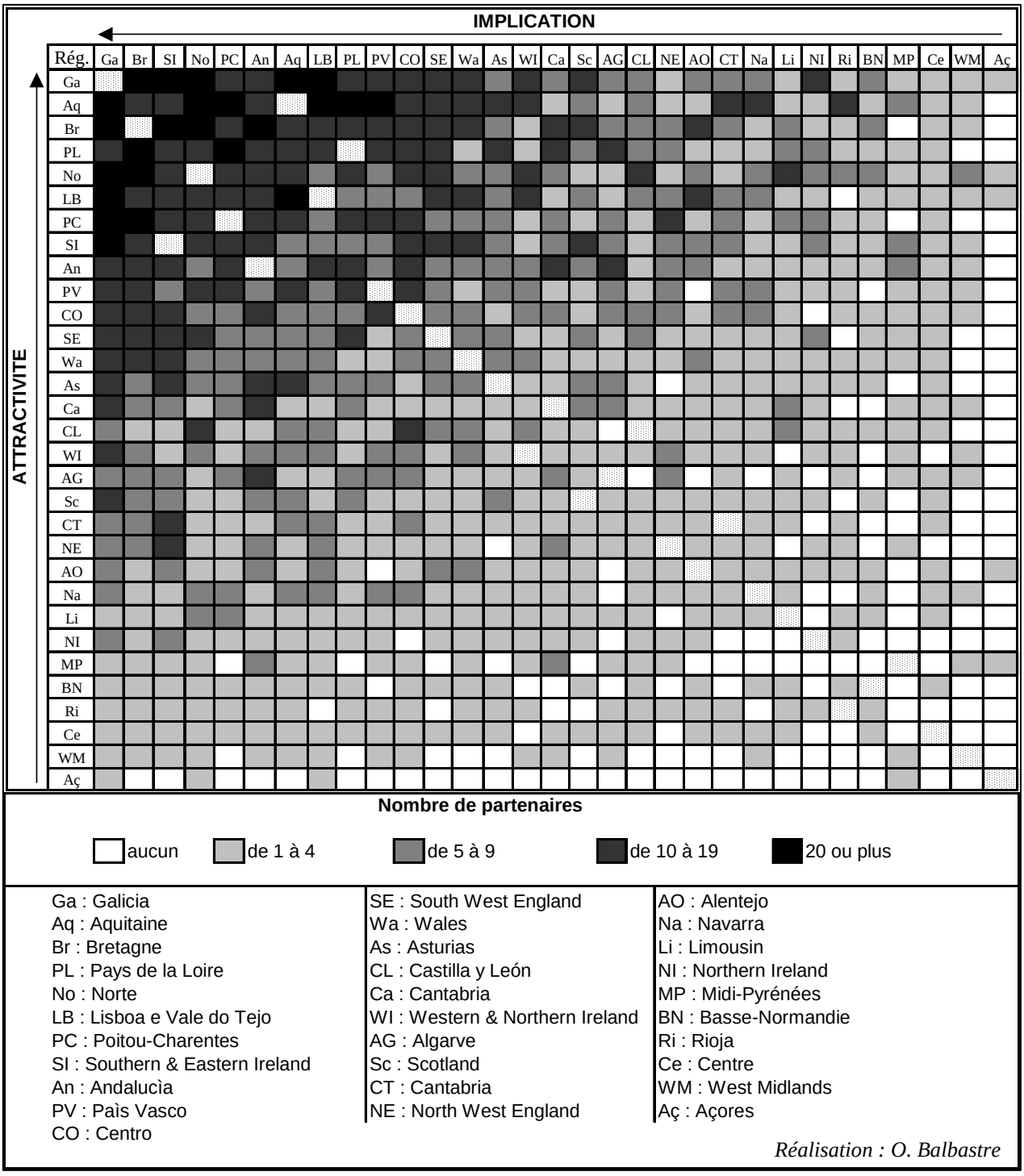


Figure 118 : Implication et attractivité régionales dans l'Espace Atlantique 2000-2006

l'Irlande possède une stratégie partenariale autour de l'implication dans un projet d'un partenaire plutôt que d'une myriade. Á l'opposé, la Castilla y León et la Cantabria optent pour la démarche opposée. Le dernier groupe correspond aux régions moins impliquées et moins attractives. Une hiérarchie au sein du champ atlantique apparaît avec comme paramètre explicatif la présence de grandes métropoles regroupant le siège des collectivités territoriales

et des capitales provinciales, des centres universitaires, des sièges sociaux d'entreprises (Dublin, Lisboa, Bordeaux, Bilbao, Sevilla, Porto, etc.).
Néanmoins, deux indicateurs démontrent qu'il ne s'agit pas d'une simple lecture corrélative. D'une part, quelques régions métropolitaines se désintéressent du programme Espace atlantique : West Midlands (WM), NWE (NE), Northern Ireland (NI), Midi-Pyrénées (MP). D'autre part, les régions Galicia, Bretagne et à un degré moindre Poitou-Charentes qui ne possèdent justement pas de métropoles macrocéphales en leur sein (Vigo / A Coruña / Santiago de Compostela, Rennes / Brest / Lorient / Quimper / Vannes, Poitiers / La Rochelle / Niort / Angoulême) se révèlent dynamiques. Deux hypothèses antagonistes prennent forme : l'une négative, la concurrence interne entre ces métropoles régionales crée une compétition afin de ne pas se laisser distancer en matière d'aubaines et de coopérations, l'autre positive, la mise en synergie des forces multiplie la collaboration. Une approche plus qualitative des acteurs concernés pourrait apporter quelques indications. Enfin, les logiques nationales doivent être retenues. L'Espagne et le Portugal ont une certaine habitude des montages de projets de coopérations et les acteurs ibériques ont l'ingénierie pour constituer un dossier obtenant les financements communautaires (R. Pasquier, 2002). Les entités britanniques s'y sont ouvertes plus tardivement. La liberté en terme budgétaire et de compétences pour les régions varie grandement entre les pays ce qui peut expliquer quelques différences. Enfin, l'Espace Atlantique n'est pas l'unique programme Interreg tout comme cette initiative communautaire n'est pas non plus le plus « rentable » des objectifs de la politique régionale. Une comparaison de ce type d'implication et d'attractivité pourrait éclairer les stratégies territoriales à travers l'observation des autres programmes incluant les régions atlantiques ce que nous ferons par la suite (Méditerranée, mer du Nord, Périphérie Nord, etc.).

La figure 119 différencie le porteur de projet ou chef de file et le partenaire dont l'action est en principe d'être suiveur. Le chef de file a une plus forte emprise sur le projet puisqu'il définit un calendrier, organise les lieux de réunion, assure la mise en réseau des acteurs participant ainsi que parfait la finalité du projet. L'Aquitaine avec 11 projets en tant que chef de file se dissocie de ses homologues du groupe de régions les plus impliquées en nombre de partenaires. On peut parler d'une implication qualitativement élevée, c'est-à-dire qu'un partenaire de la région non seulement s'intègre à un projet mais en plus il en est l'instigateur ou le coordinateur. D'autres régions ont cette caractéristique assez intéressante. Avec quasiment autant de partenaires que le Poitou-Charentes, l'Andalucia gère quatre fois plus de projets. De même la région des Asturias, moins impliquée que la moyenne en nombre de partenaires, dirige autant de projets que la région galicienne, la plus fortement impliquée en termes de partenaires. Ces régions ont une responsabilité qualitativement plus élevée, ce qui leur procure une position plus haute dans le champ atlantique.
Au delà des groupes de régions concordant à la moyenne et de régions faiblement impliquées, le cas du S&E Ireland se distingue. Cinquième région impliquée en termes de nombre de

partenaires mais aussi seconde en termes de nombre de projets, aucun n'est sous sa direction, particularité peu banale pour une région englobant une métropole européenne de second rang, ce qui suscite quelques interrogations. Seules les régions d'Écosse (avec Glasgow) et de West Midlands (avec Birmingham) s'approchent de cette configuration mais à leur décharge elles demeurent bien moins impliquées. Pour esquisser une réponse, nous avons pu observer que seule la province irlandaise de Galway a adhéré à l'Arc Atlantique…l'entrelacement des Champs de coopération et des institutions permet d'expliquer en partie certains faits.

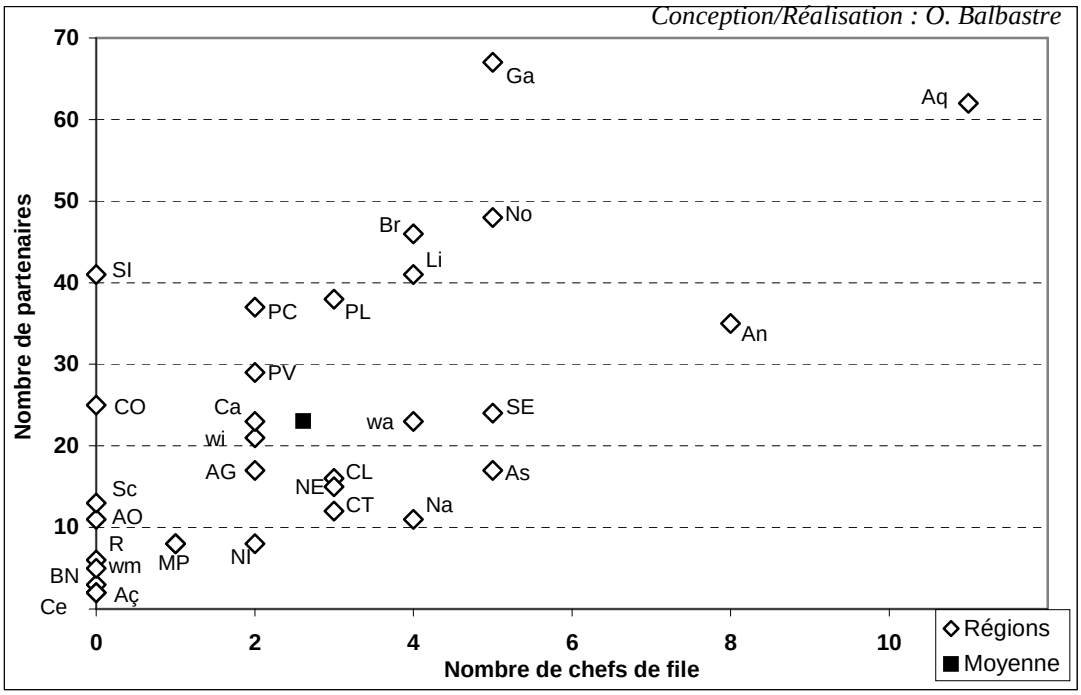


Figure 119 : Implication croisée des acteurs atlantiques

10.1.2 : Nature et qualité des coopérations

Le profil des partenariats et des partenaires au sein des projets peut être très hétérogène. Des études ont déjà relevé une typologie des coopérations interrégionales schématisées (figure 120) dessinant une certaine qualité de coopérations :

- la coopération axiale réunit autour d'une infrastructure matérielle (autoroutes, voies ferrées, réseaux énergétiques, etc.) les partenaires concernés pour sa réhabilitation ou sa construction ;
- la coopération régionale rassemble les partenaires d'origine géographique voisine sur un projet transfrontalier localisé ou sur une initiative de rapprochement culturelle, sachant que les projets transfrontaliers ont été les premiers encouragés historiquement par la Commission européenne ;
- la coopération réticulaire met en connexion des partenaires éloignés géographiquement autour de projets d'échanges de savoir-faire et de technologies sur des problématiques ou

thématiques communes (recherches universitaires, rénovation urbaine, sécurité maritime, etc.) mais aussi culturellement autour d'événements (compétitions sportives, festivals, etc.) ou de mise en valeur de ressources ou de produits communs (vins, sels, bois, pêche, etc.) ;

- la coopération « add-on », qui pourrait se traduire par une certaine dose de valeur ajoutée, se caractérise par la mise en relation entre entités administratives avec des projets forts autour de l'aménagement du territoire à l'échelon régional ou métropolitain (études prospectives), en quelque sorte une mise en synergie des acteurs locaux situant leur territoire au centre de la réflexion qui pourrait être le type de coopération le plus impactant sur le territoire ;
- enfin la coopération déséquilibrée dépeint une situation où un projet englobe la majorité de ses partenaires au sein d'une même région créant ainsi une forte dissymétrie, interrogeant la volonté réelle des instigateurs du projet.

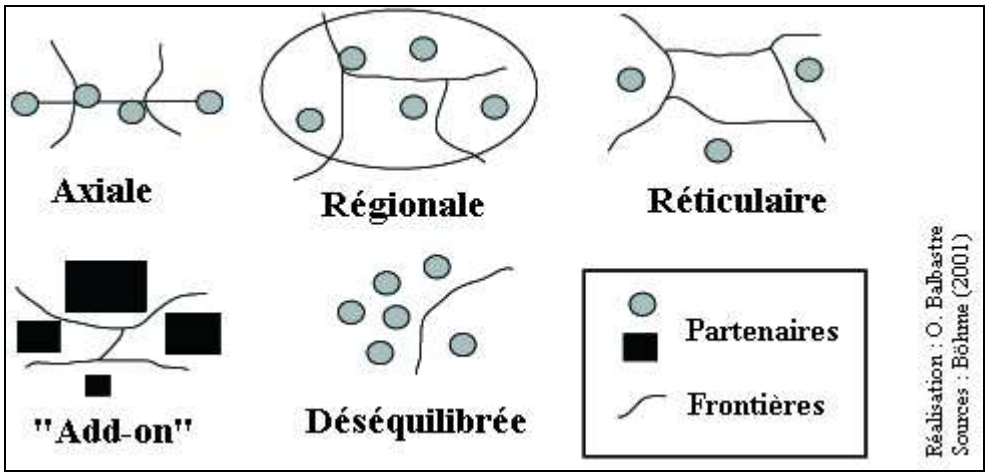


Figure 120 : Les types de coopérations interrégionales

Si on observe les projets retenus (83) lors de la programmation 2000-2006, le tableau suivant (tableau 42) montre la répartition des types de coopérations listée précédemment. La propriété de réticularité des projets mettant en connexion des acteurs géographiques éloignés est prépondérante (71%). Il est probable que la phase sélective lors de l'approbation au financement de tel ou tel projet nettoie en quelque sorte des projets prétendus trop « déséquilibrés » ou trop « régionalisés ». L'absence totale de coopération axiale s'avère déductible du fait que l'échelon régional n'a par exemple aucun pouvoir décisionnel en matière de transports. Privées de compétence, les régions subissent les volontés étatiques (voir les réseaux européens de transport et d'énergie).

Le deuxième type de coopérations relativement présent demeure celui de la participation commune des administrations régionales ou locales au sein de projets importants. Souvent, ces projets servent comme étude et argumentaire d'appui à des requêtes lors de pourparlers avec l'échelon étatique, participant à l'action instrumentale de lobbying des régions

Type de coopérations		Axiale	Régionale	Réticulaire	«Add-on»	Déséquilibrée	Total
Nombre de projets		0	2	59	17	5	83
Ventilation par priorités	1. Structuration polycentrique et pôles de compétence	0	2	23	5	1	31
	2. Développement de transport et de la société d'informations	0	0	11	5	0	16
	3. Environnement et ressources naturelles	0	0	17	1	2	20
	4. Renforcement et promotion de l'identité atlantique	0	0	8	6	2	16

Tableau 42: Typologie des coopérations interrégionales atlantiques

notamment en matière d'aménagement territorial. L'exemple le plus connu est le SDEA, s'inspirant des volontés européennes retranscrites dans le SDEC et les différents traités, qui est défini comme une « vision territorialisée du développement polycentrique de l'Espace Atlantique ». Sous l'égide de la CRPM (chef de projet), vingt-et-une régions ont réalisé ce document qui a servi à l'action de lobbying auprès des instances communautaires lors du renouvellement des objectifs de la politique régionale européenne pour le période 2007-2013. D'autres projets ont eu cette envergure interrégionale comme les projets RTA (mise en relation de 14 conseils économiques et sociaux ou organismes équivalents), REVITA (mise en relation de 8 villes sur la question de rénovation et revitalisation urbaines), AGATE (connectant différentes chambres d'agriculture), CULTURAT (rassemblant une dizaine de villes des cinq États autour de la thématique de l'identité atlantique) ou encore SSSAAA (reliant autorités régionales et portuaires sur la question du cabotage atlantique). La ventilation par priorités n'apporte pas de nuances à ce constat. Tout juste note-t-on que la priorité sur la promotion de l'identité atlantique sollicite plus une coopération « *add-on* » entre municipalités ou villes. Celles-ci ont nettement moins d'impact cependant que les coopérations de ce type sur des projets nécessitant la priorité basée sur le polycentrisme voire sur celle liée au transport et à l'information. En réalité, on observe la même distinction entre acteurs au niveau des compétences à travers la déclinaison des priorités que celles décriées entre échelons étatique et régional. Le polycentrisme, les pôles de compétences ou les transports réclament l'échelon d'acteur le plus élevé, soit les régions ou les chambres consulaires correspondantes, voire les autorités portuaires. Á l'inverse la promotion de l'identité atlantique renvoie aux acteurs locaux notamment les villes (communes, intercommunalités, *mancomunidad*, *ayuntamiento*, *cities council*, etc.) tout comme les questions environnementales en appellent aux universités ou aux associations (professionnels ou autres d'ailleurs). On peut donc scinder en deux sous-groupes les coopérations « *add-on* » couplant des acteurs élus décisionnaires avec pour les deux premières priorités les autorités régionales et les deux dernières des autorités locales.

Distinguer les acteurs offre la possibilité de mieux comprendre les rouages de la coopération atlantique. Pour ce faire, une nouvelle typologie est aménagée en tenant compte notamment de l'aspect institutionnel :

- Organismes privés : entreprises, bureaux d'études, associations, etc.
- Groupes d'intérêt privé : syndicats, fédérations, etc.
- Organismes consulaires : chambres de commerce et d'industrie, chambres d'agriculture, etc.
- Groupe d'intérêt public : agences de développement économique, agences d'urbanisme, fondations, etc.
- Collectivités locales : municipalités, intercommunalités ;
- Collectivités régionales : régions, départements, provinces, comtés, etc.
- Universités et centres de recherche : instituts, IFREMER, INRA, collèges, etc.
- Organismes étatiques : ministères, ports autonomes, etc.

La première catégorie (tableau 43) rassemble autant les entreprises privées que les associations à but non lucratif mais issues de velléités particulières. Elle regroupe des acteurs qui ont des motifs individuels marqués dans leur investissement devant faire un effort pour s'informer des démarches communautaires à suivre et ne dépendant pas d'organismes imposants qui caractérisent le reste des acteurs. La distinction entre échelon institutionnel (local, régional, étatique), entre groupements de professionnels privés ou publics ou entre chercheurs et décisionnaires qualifie le reste de cette typologie (J. Cristescu, *ibid*). Un système d'acteurs (R. Brunet et *al*., 1990) éclot ainsi et intègre le jeu du Champ atlantique. Les universités et les organismes de recherche sont les acteurs les plus nombreux. La prospection de financement tout comme la mise en réseau et en synergie des moyens de compétences leur permettent de posséder des atouts et des intentions propices à l'intégration et au montage de projets de coopérations interrégionales. Les collectivités régionales et

Types de partenaires	Priorité 1	Priorité 2	Priorité 3	Priorité 4	Total
Organismes privés	33	19	17	11	80
Groupes d'intérêt privé	18	8	27	18	71
Organismes consulaires	22	10	4	3	39
Groupes d'intérêt public	38	14	21	22	95
Collectivités locales	22	16	18	48	104
Collectivités Régionales	45	32	23	29	129
Universités-Organismes de recherche	58	21	74	15	168
Organismes étatiques	7	15	12	6	40
Total	243	135	196	152	726[109]
Nombre moyen de partenaires par projets	7,84	8,44	9,80	9,50	8,75

Tableau 43 : Typologie et distribution des partenaires de l'Espace Atlantique

[109] La différence entre les 714 partenaires comptabilisés initialement et les 726 partenaires obtenus ici provient du recensement des partenaires localisés hors du territoire de l'Espace Atlantique comme le siège parisien des organismes étatiques ou autres fondations diverses.

locales sont également très actives en la matière. Elles recherchent des partenariats pour mutualiser les ressources sur des thématiques imposantes et sur l'étude de débouchés éventuels et de réseaux. Les organismes et les groupes d'intérêts privés sont moins présents mais se concentrent plus aisément sur deux priorités. Ils participent néanmoins à un type de coopération réticulaire en s'investissant sur des projets aux retombées financières possibles. La nature des partenaires exprime la transition à faire vers la position des villes dans ce champ atlantique. Les métropoles ont justement pour attributs de concentrer toutes les fonctions essentielles des rouages d'une société. Sièges administratifs régionaux et locaux, pôles de compétitivité, nœuds d'infrastructures des transports, centres de recherche, instituts universitaires, sièges sociaux, grappes d'entreprises,…l'addition des acteurs atlantiques offre un positionnement des communes dans le champ qu'il faut observer spécifiquement.

10.1.3 : Les villes dans le champ de la coopération atlantique

L'observation se réalise simplement en enregistrant le lieu géographique, l'adresse, de tous les partenaires participant à l'Espace atlantique. La période 2000-2006 contient le plus fort contingent car il s'agit de la période la plus étendue. Les résultats sont les suivants :

- 74 villes entre 1997 et 1999 possèdent un partenaire lié à un autre au sein du Programme atlantique (sur 48 projets) ;
- 247 villes entre 2000 et 2006 possèdent un partenaire lié à un autre au sein du Programme atlantique (sur 83 projets) ;
- 77 villes entre 2007 et 2009 possèdent un partenaire lié à un autre au sein du Programme atlantique (sur 22 projets) ;

Les relevés permettent de montrer que les villes au cœur du réseau sont Santiago de Compostela, Porto, Bordeaux et Lisboa suivies par Rennes, Nantes et Evora. La plupart sont des métropoles parmi les plus importantes de l'espace atlantique, ce statut leur accordant des atouts évidents comme souligné précédemment. Étant plus peuplées, de plus grande densité, elles contiennent un plus fort potentiel d'acteurs. Elles sont également des capitales régionales (voire étatique pour Lisboa) qui leur réservent une fonction administrative puissante et l'arrimage de sièges sociaux ou associatifs par exemple ainsi que des universités importantes. Il existe donc un fort potentiel d'acteurs compétents, mieux formés et mieux informés à la coopération interrégionale. La ville d'Evora, capitale administrative de la région portugaise de l'Alentejo, n'a pas ce profil bien qu'elle compte également une université. Cette ville est valorisée par le *Comissão de Coordenação e Desenvolvimento* de la région de l'Alentejo qui prend part à de nombreuses études prospectives transnationales de l'Espace atlantique mais qui relève d'une impulsion nationale.

Le tableau suivant (tableau 44) compile par périodes le nombre de liens et le nombre de partenariats. Ainsi en 2000-2006, sur les 83 projets, il existe trois villes ayant eu au moins huit

Périodes	Nombre de liens	9	8	7	6	5	4	3	2	1
2000-2006	Nombre de partenariats	0	3	2	4	9	14	50	193	1831
1997-1999		1	0	8	24	42	30	16	28	213
2007-2009		0	0	0	0	1	1	7	42	407

Tableau 44 : Liens entre les partenaires selon les programmes de programmation[110]

liens et 1831 en ayant eu au moins un. Entre 1997 et 1999, les partenariats concernaient peu de villes comparativement aux autres périodes mais avec une intensité et une concentration de connexion plus fortes. La période actuelle n'est plus de même nature favorisant une plus grande diversité de localisation des acteurs. La focale sur la période complète entre 2000 et 2006 démontre qu'un réseau de coopérations entre les villes apparaît réellement à partir de quatre liens. Reprenant les données du tableau 8, les cartes suivantes attribuent un indice de localisation de la dynamique atlantique. L'indice est toujours construit par l'addition des liens entretenus par une ville avec toutes les autres à travers un partenaire présent dans un projet.

La première série de cartes (figure 121) constate sur dix années d'expériences l'évolution significative de la diffusion du potentiel atlantique entre 1997-1999 et 2007-2009. De 1997 à 1999, les partenaires sont surtout français et ibériques et se concentrent autour des capitales régionales. Les instances publiques sont d'ailleurs fortement impliquées et chaque cercle apparent coïncide justement avec elles, hormis Nantes et Sevilla plus discrètes. Pour la période actuelle, cette localisation est plus répandue alors même que le nombre de villes concernées est sensiblement identique (77 contre 74). En dix ans, si le développement britannique demeure mesuré malgré la visibilité renforcée des capitales consolidées dans leur fonction par la dévolution (Glasgow, Cardiff et Belfast), le cas de déploiement le plus spectaculaire se situe en Irlande. Paradoxalement, la capitale Dublin n'est pas la tête de pont de cette situation. Les villes provinciales, notamment Galway et Cork, s'octroient une place dans le concert de la coopération atlantique. En France et dans la Péninsule ibérique, les capitales régionales sont toujours présentes mais s'effacent au profit d'une répartition plus affirmée (Bretagne, Galicia, Asturias, Pais Vasco, Andalucia, Norte, Centro). En une décennie d'expérience, la coopération semble se démocratiser à l'image de la propagation des savoir-faire et des connaissances des priorités communautaires, des outils financiers et de la législation des montages de projet. Le prochain appel d'offre (fin 2009) pourrait confirmer cette tendance au saupoudrage géographique ou réaffirmer la configuration établie entre 2000 et 2006 où un mixte des deux observations précédentes se perçoit.

La répartition du partenariat atlantique au sein du Programme pour Interreg IIIB est à la fois hiérarchisée et partagée (figure 122). Elle est hiérarchisée car les capitales régionales ressortent indéniablement et partagée car 247 villes sont impliquées dans au moins un projet. Il en résulte une homogénéisation territoriale du partenariat ce qui est un point fort du

[110] Base de données personnelles (Sources : www.interreg-atlantique.org - dernière visite novembre 2009).

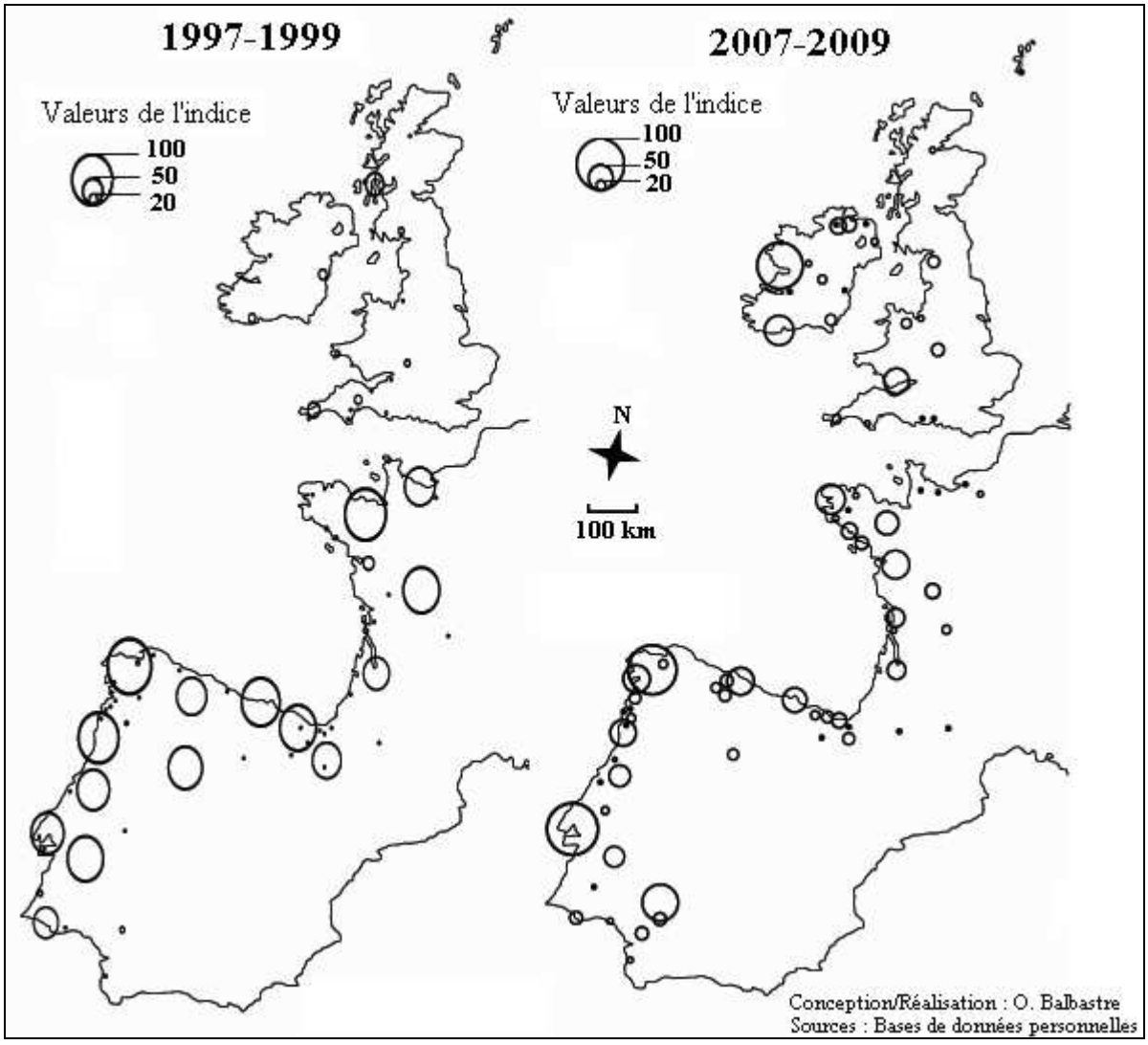


Figure 121 : Différences de localisation de la dynamique atlantique sur dix ans

Programme. On peut évoquer un « polycentrisme de partenariat ». Le territoire britannique est impliqué autour des métropoles de Cardiff et de Glasgow, de la région du Sud-ouest pourtant peu pourvue en forte densité de population mais également au sein de la grande conurbation bipolaire de Liverpool-Manchester. Cette dernière illustre l'intégration réalisable de l'ensemble du territoire atlantique littoral. L'Irlande est au diapason de ces homologues continentaux avec l'implication cette fois de Dublin complétée par des villes provinciales (Cork, Galway) dont certaines sont pourtant modestes (Tipperary, Sligo, Roscommon, etc.). En France, la centralisation étatique explique en partie la prédominance des capitales régionales même si, rappelons-le, elles concentrent aussi par définition le siège de possibles partenaires. Néanmoins, certaines métropoles locales s'en détachent voire révèlent une concurrence possible infrarégionale (Brest, La Rochelle, Pau) voire infradépartementale (Quimper, Lorient, Rochefort, etc.). On note que des partenaires situés loin du littoral apparaissent (Toulouse, Auch, Orléans, Limoges) notamment par le biais des unités délocalisées de l'université ou d'organismes spécialisés. Cette configuration à la fois graduée

et éclatée sied aussi à la Péninsule ibérique. Pour autant, le découpage régional portugais et provincial espagnol n'a pas la même nature : déconcentration portugaise et décentralisation espagnole se côtoient. Les zones transfrontalières foisonnent de partenaires atlantiques (Pais Vasco/Navarra/Aquitaine, Galicia/Norte, Algarve/Andalucia) et l'expérience de la coopération transfrontalière dope cette densité de coopérants. L'effet de littoralisation est par ailleurs renforcé.

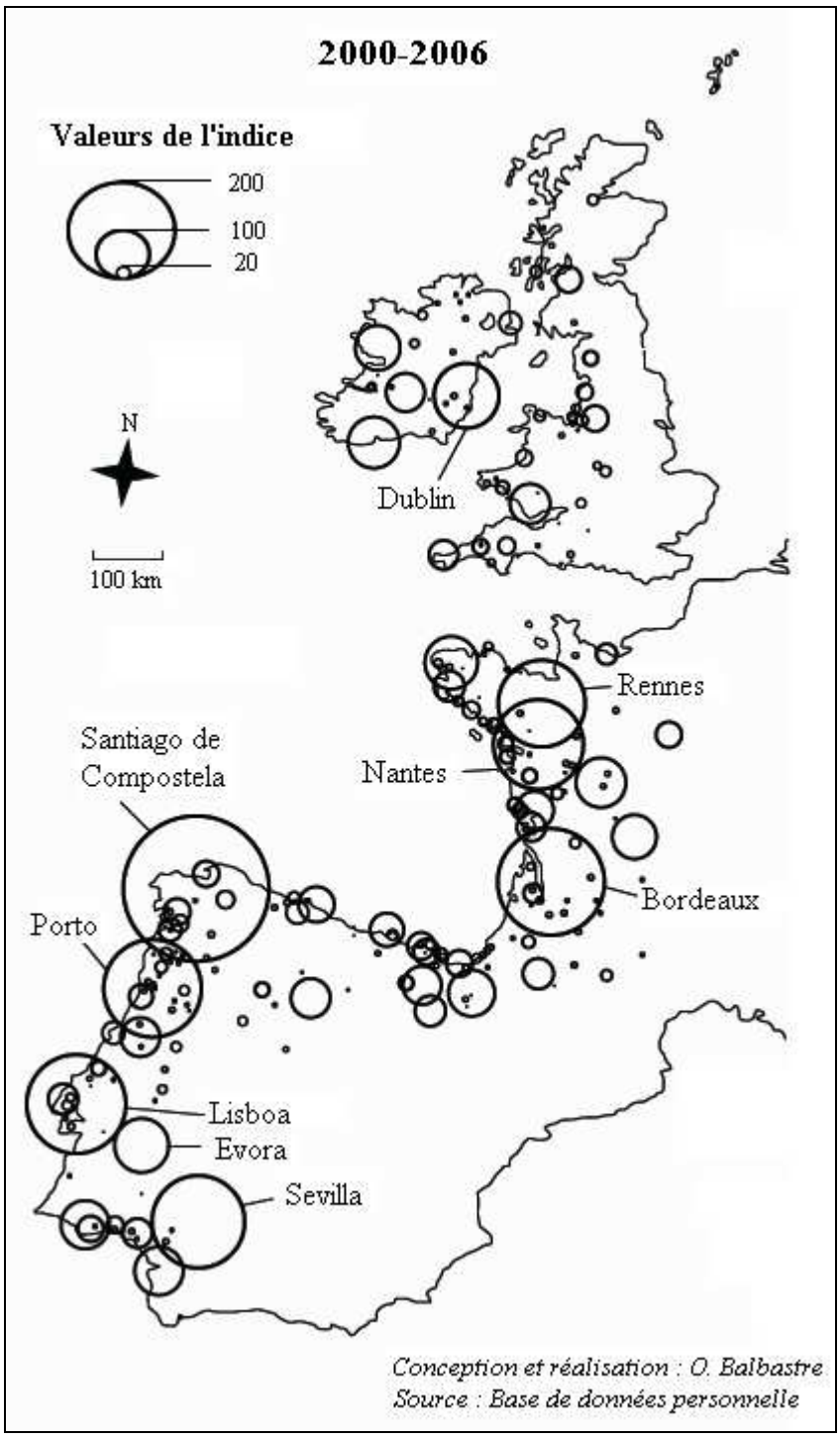


Figure 122 : Localisation de la dynamique atlantique entre 2000 et 2006

Les grandes sources de partenariat perdurent donc autour des métropoles confortant dans la durée leur position dans le Champ Atlantique de la coopération. Ainsi, la ville de Santiago de Compostela, capitale provinciale de la région de Galicia, région prédominante de la coopération atlantique, arrive en tête entre 1997 et 2006, uniquement devancée de peu par Lisboa entre 2007 et 2009 (pour l'instant !). Pour des raisons liées à la conception de l'indice, on peut cependant mettre à ce niveau Lisboa, Porto ou Bordeaux. En effet, l'option de relever strictement l'origine de la commune des partenaires a été respectée. Or les aires urbaines de ces métropoles (entre autres) sont conséquentes. Y résident nombre de laboratoires universitaires, d'associations ou d'organismes privés. En s'agglomérant, Oeiras, Amadora, Matosinhos, Pessac, Talence, auraient donc pu gonfler les chiffres de ces métropoles multipolaires ce qui auraient provoqué une concentration plus marquée. Cette remarque vaut à une échelle moins importante pour la conurbation basque française (Bayonne, Biarritz, Bidart, Anglet) ou encore pour Bilbao (Derio, Zamudio, Basauri). Enfin, les régions supprimées du Programme 2007-2013 (West Midlands, Centre, Limousin, Midi-Pyrénées, La Rioja, Castilla y León) avaient pourtant pris part au réseau de partenariat notamment par leur capitale respective (Orléans, Limoges, Logroño, Valladolid) auxquelles s'ajoutent les régions insulaires non prises en compte sur cette carte (notamment Las Palmas ou Santa Cruz de Tenerife pour les îles Canarias). La législation du FEDER et de l'Objectif 3 de cohésion le permettant, certaines villes continuent d'intégrer le Champ atlantique dans lequel elles possédaient une position plutôt haute (Valladolid, Limoges, Toulouse, Coventry ou encore Angra de Heroismo pour les Açores).

Le Champ atlantique issu des coopérations interterritoriales offre donc le visage hétérogène (figure 123). La classe 1 recouvre les régions les plus dynamiques qui s'appuient sur une métropole importante (Lisboa, Porto, Bordeaux) ou sur une participation plurielle (Rennes, Brest, Santiago de Compostela). Elles dirigent plus des deux tiers des projets (41%) depuis 1997 et fournissent 44% des partenaires. La classe 2 complète l'effectif des membres historiques de l'Arc Atlantique (Pays de la Loire, Poitou-Charentes, Asturias, etc.). Exceptés Nantes et Sevilla, elles dépendent moins d'une métropole. Les deux premières classes forment véritablement le Champ atlantique de la coopération (85% des chefs de file et 75% des partenaires). La classe 3 réunit des régions de moindre densité (Alentejo, Algarve, Cantabria, etc.) ou dont la capitale régionale ne s'implique guère (Écosse, Irlande du Nord, etc.). Enfin le dernier groupe de régions n'a pas de visibilité dans cet axe du Champ Atlantique (1% de chefs de file et 5% de partenaires). Les îles et les régions non littorales façonnent le contenu (West Midlands, Midi-Pyrénées, Açores, etc.). Les résultats semblent logiques hormis pour la région de Basse-Normandie en position élevée dans le champ des institutions et en situation très basse dans celui de la coopération. Avec l'Irlande, elles génèrent des hiatus entre les deux champs. Avant de les croiser, l'analyse tente de découvrir une explication à ces décalages à travers l'influence que pourraient avoir les autres ensembles régionaux de même type.

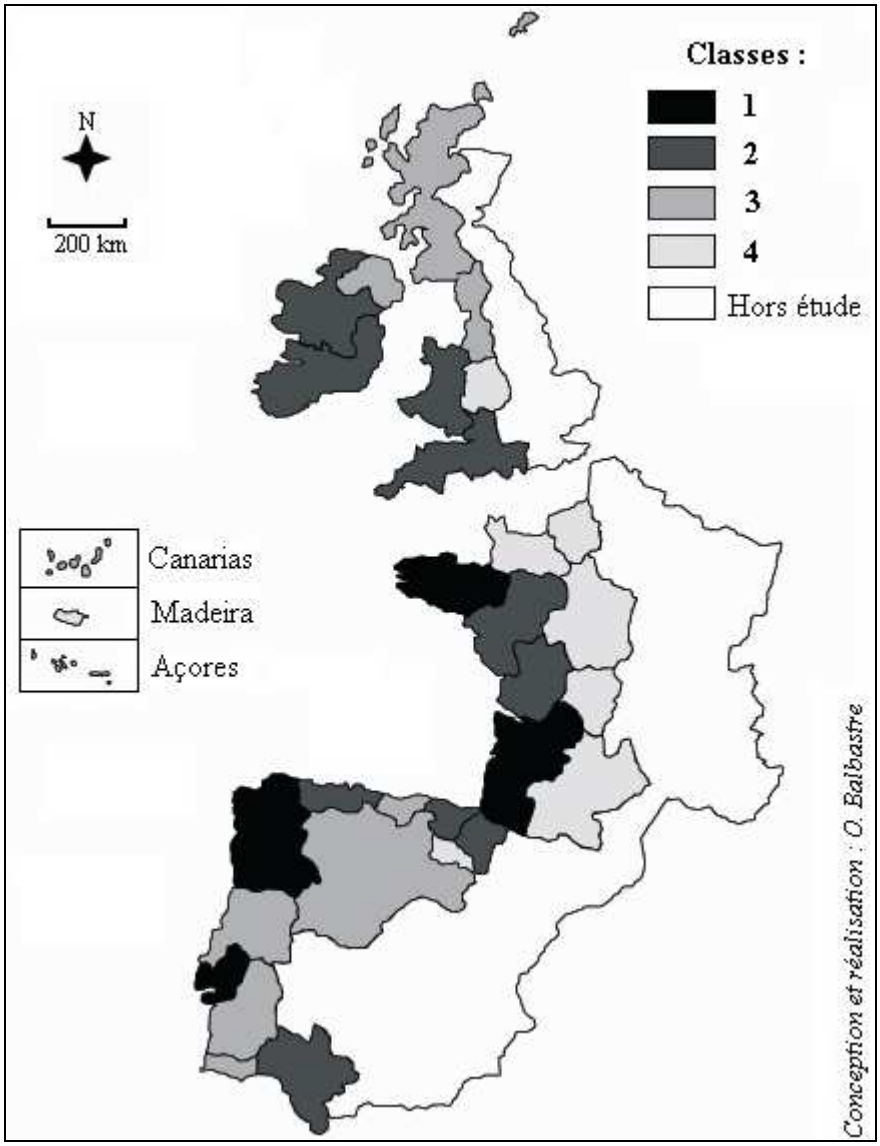


Figure 123 : Les positions du Champ atlantique de coopérations

Également bâtis autour des Commissions géographiques de la CRPM, certains ont obtenu la reconnaissance du SDEC. Ils produisent tout autant un arsenal stratégique pour se développer autour de projets cofinancés par Interreg. Certaines régions du Champ atlantique pourraient donc trouver dans d'autres Champs une meilleure adéquation tandis que d'autres pourraient faire double jeu par effet négatif d'aubaines ou par effet positif de pivot.

10.2. Influence des autres dynamiques sur le Champ atlantique de coopération

La question de l'influence des autres commissions se traduit surtout par la définition des stratégies régionales en termes de coopération interterritoriale. Dans un premier temps, la projection se réalise par un saut qualitatif auprès des Commissions géographiques issues de la CRPM mais également vers les autres programmes opérationnels financés et entérinés par la Commission européenne : Îles et Périphérie Nordique, Mer du Nord et Espace Manche, Arc

Latin et Bassin Méditerranéen. En s'appuyant sur la structure observée du champ atlantique, il s'agit de révéler les trames sous-jacentes des intérêts particuliers, des stratégies régionales, et si ceux-ci correspondent, coïncident ou se démarquent de la Dynamique atlantique.

10.2.1 : Les Commissions géographiques de la CRPM

L'Arc Atlantique est une des six Commissions géographiques issues de la CRPM. La position d'une région dans le Champ atlantique des institutions peut être altérée en partie par sa présence simultanée au sein d'autres Champs d'institutions. Elle peut neutraliser les intentions d'une région dans un Champ ou révéler un jeu stratégique : se positionner dans l'un permet d'augmenter sa position dans l'autre et inversement. On relève quelques cas d'appartenance doublée à celle de l'Arc Atlantique :

- Commission des Îles : Orkney, Shetlands, Western Isles, Açores, Madeira, Canarias;
- Commission de la Mer du Nord : Orkney, Shetlands, Highlands, Dumfries & Galloway ;
- Commission Interméditerranéenne : Andalucia, Midi-Pyrénées, Alentejo, Algarve.

L'investissement dans les groupes de travail caractérise l'implication des membres avec un poste de Vice-présidence pour les Shetlands dans le groupe de travail « ressources marines » pour la Commission « Mer du Nord » alors que l'Andalucia dirige le groupe « Transport en Méditerranée » au sein du groupe interméditerranéen. De plus, au sein du Bureau politique de ce regroupement qui est sous la présidence de la région française Provence-Alpes-Côte d'Azur (PACA), on notera la fonction d'un des sept Vice-présidents dévolue à la région d'Alentejo qui s'avère être également le représentant du Portugal dans le Bureau politique de la CRPM (Maria Leal Monteiro). Ces responsabilités entraînent une option stratégique recentrée sur d'autres espaces qui se dégage en partie de l'iconographie déployée.

Si le territoire couvert par la Commission des Îles est discontinu et peu repérable comme le montre leur logo (figure 124), les deux autres territoires chevauchant l'Arc Atlantique le sont de façon plus probante. Si le drapeau européen est étalé sur tous les logos contrairement à celui de l'Arc Atlantique, le centrage du territoire est aussi forcément très différent même si le bleu reste très présent. La mer du Nord et la Méditerranée sont des espaces maritimes plus fermés que celui de l'Océan Atlantique plus vaste et touchant plusieurs continents. La sobriété du logo de la Mer du Nord peut s'interpréter comme l'assurance de sa pertinence. Le territoire correspond d'ailleurs au vaste programme transnational Interreg « Nord-Ouest Europe ». Le territoire méditerranéen est dessiné de façon plus floue mais reprend l'étendue maritime dans sa totalité incluant les côtes nord-africaines. Néanmoins, la distinction Méditerranée/Europe n'existe pas alors que les îles britanniques et la Scandinavie sont supprimées. Á l'évidence le territoire atlantique est minimisé même indirectement devant l'amplitude géographique méditerranéenne

Figure 124 : Les Logos d'autres Commissions

Si l'Arc Atlantique est l'épine dorsale du Programme « Espace Atlantique », ces Commissions le sont aussi au sein de leur Programme opérationnel respectif. Il faut alors analyser comme on a pu le réaliser pour l'Espace atlantique l'implication que peut avoir une région atlantique membre d'une autre Commission dans ces Programmes pour tenter de comprendre les rouages stratégiques développés avec trois hypothèses :

- la région atlantique s'investit plus fortement au sein de l'Espace atlantique ;
- la région atlantique s'investit de façon équivalente entre les programmes ;
- la région atlantique s'investit plus fortement au sein d'un autre programme.

Sur les douze autres Programmes de coopération interrégionale identiques à celui de l' « Espace atlantique », six concernent une région ayant eu un lien avec la Dynamique atlantique au sein des institutions précédentes ou selon les périodes de programmation Interreg. Les espaces insulaires des Açores, des Canaries et de Madère ont été détachés de l'Espace Atlantique pour former un Programme spécifique dénommé Macaronésie, nom donné par les géographes portugais à cet espace maritime et îlien. Il s'agit de prendre en considération l'ultrapériphéricité de ces territoires ce qui les écarte de nos priorités de travail à l'instar de notre méthodologie usitée pour le diagnostic territorial (2ème partie). Le développement de l'étude se scinde en deux parties pour se focaliser tout d'abord sur l'espace de coopération Interreg « Périphérie Nordique » qui conduira à l'analyse d'un cadre territorial plus vaste celui de la « Mer du Nord » intégrant des régions écossaises et irlandaises. Ensuite l'étude de l'espace méditerranéen qui concerne des régions portugaises, espagnoles et françaises du Champ atlantique se fixera sur les stratégies en cours au sud de l'Arc atlantique.

10.2.2 : La Périphérie Nordique, l'attrait scandinave

Pour la période 2007-2013, le programme « Périphérie Nord » englobe la façade occidentale et septentrionale de l'île irlandaise ainsi que les régions écossaises de Dumfries & Galloway et des Highland & Islands. Cette dernière était la seule intégrée à ce Programme en 2000-2006 qui s'officialisait à la suite d'une action pilote regroupant quatre pays (Écosse,

Finlande, Suède, Norvège). Cette dynamique est née grâce à la politique volontariste effectuée au sein de la *Nordic-Scottish Cooperation*. Il s'agit d'un projet de partenariat entre les pays scandinaves de Finlande, Suède et Norvège avec l'Écosse. Celui-ci a été approuvé depuis 1994 et a permis aux régions scandinaves de sonder les potentialités de développement économique avec les régions de l'Ouest de la Baltique (ou Atlantique-Nord). Il a fallu coordonner les actions entre des États différents dont certains n'ont adhéré à l'Union qu'en 1995 (Suède, Finlande) alors que d'autres ne le sont toujours pas (refus de la Norvège). Une action-pilote entre 1998 et 2000 a donné lieu à 36 projets pour un financement communautaire s'élevant à 13,3 millions d'écus. Trente-cinq ont concerné l'Écosse dont un tiers des projets en tant que chef de file. En termes de partenaires, l'Écosse a le deuxième contingent (51) derrière la Finlande (54). Cette action était surtout chapeautée par Londres. En effet, l'Écosse n'obtînt que récemment comme le Pays de Galles le transfert de certaines compétences (1997-1999). La dévolution, ou *devotion*, que signera le gouvernement de Tony Blair établit le *Scotland Act* (pour le Pays de Galles : *Government of Wales*). L'Écosse se dote alors d'un Parlement (une Assemblée pour le pays de Galles, *Welsh Assembly Government*) qui administre les domaines assignés suivants (*Scottish Executive*) : santé, développement économique, éducation, environnement, logement, gouvernement local, droit et affaires locales, travailleurs sociaux, formation et transports. L'Écosse acquiert en partie la gestion des aides européennes dont s'occupe le Ministère du Développement aux compétences larges (transports, revitalisation des banlieues, occupation des sols, etc.). Le traitement des fonds structurels est ensuite délégué à des autorités locales (*local authorities*) qui se réfère à des cadres régionaux de programmation (*regional programmes executives*) scindant le pays en quatre. Les PIN « Highlands & Islands », « South of Scotland » et « West of Scotland » seraient susceptibles d'intérêts s'ils ne s'éloignaient pas des programmes de coopération interrégionale, axe de notre travail. En effet, la lecture de quelques textes au sujet des aides européennes pour l'Écosse traduit essentiellement celles offertes via les objectifs 1 (phase transitoire) et 2. Les thématiques relevées extraites de ces objectifs n'offrent pas d'indication sur une stratégie maritimiste spécifique de ces régions.

L'expérience emmagasinée au préalable à travers l'action pilote, les nouvelles compétences acquises grâce au *Scotland Act* et le changement de paradigme dans la conception du développement territorial régional saisissent et enserrent le contexte en 2001 lors de la Conférence de Skibo Castle (Caithness). Celle-ci introduira le principal outil de référence stratégique multilatérale pour la période 2001-2005 : le *Scottish Nordic Action Plan* (H. Aalbu, J. Bachtler, 2001). Le SNAP est la base du Programme opérationnel « North Periphery - 2000-2006 » réunissant les pays scandinaves et l'Écosse défendant des spécificités communes : rudesse du climat, longues distance, ruralité, faible densité de population ou insularité. L'objectif principal est le rapprochement et le partage d'expériences entre les régions nordiques et celles de l'Atlantique Nord (qui s'étendra finalement jusqu'au Canada en

passant par les îles Féroé ou le Groenland) : "*As defined by the Skibo Conference, the aim of the Nordic-Scottish co-operation is to promote the development of common approaches to shared challenges in the fields of regional policy and sustainable economic development in the Nordic and North Atlantic areas*" (SNAP, p.2). Dans sa conception, ce document prospectif répond au tournant de la vision du développement régional ce que Bachtler et Yuill nomment « a sea change » (p.20):

"In Denmark, Finland, Scotland and Sweden, programme development is underpinned by interactive processes of analysis, consultation and feedback involving a wide range of partners with sophisticated planning techniques. Strategies incorporate a wider range of priorities, with increasing attention being given to RTD, human resources and development of the business environment, as well as explicit responses to the European Commission's 'horizontal priorities' of sustainable development and equal opportunities." (J. Bachtler et D. Yuill, 2001).

Le SNAP énonce clairement qu'une action de coopération politique entre l'espace nordique et l'Écosse doit avoir pour principal but de combiner les efforts pour influencer les débats au niveau européen. L'action écossaise de lobbying se réalise en accointance avec la Scandinavie et le NÄRP[111]. Elle est décrétée en marge du Programme « Périphérie nordique », employé à une phase plus concrète : montage de projets, recherche de financements sur des thématiques dont on a déjà vu le *modus operandi* de leur écriture. La principale focale de ce Programme concerne le développement économique interrégional : « To improve the practical design, delivery and evaluation of regional development policies, strategies, measures or projects through co-operation between Nordic and Scottish organisations » (p.7). Un des responsables est la *Highland & Islands Enterprise*, agence régionale de développement économique du Nord de l'Écosse.

Au final, le Programme aura généré 90 projets dont 45 principaux et 4 micro-projets. Quatorze projets ont pour chef de file un acteur écossais (30%) contre 27% à la Suède et à la Finlande et 8% à la Norvège et à l'Islande (le score plus faible de ces deux États s'explique par leur non adhésion à l'Union européenne). L'Écosse dénombre 87 partenaires dont 72 sont issus de la sphère publique notamment régionale. Pour cet indice, l'Écosse s'insère entre la Finlande (101 partenaires) et la Suède (69), suivies de la Norvège (55) et de l'Islande (50). L'Écosse tient donc l'un des deux premiers rôles dans ce Programme. Sur 45 projets, la présence de la région écossaise des Highlands & Islands est très forte avec 27 implications dont 10 comme chefs de file avec notamment à six reprises l'autorité locale basée à Inverness « Highland Council » et une fois pour l'agence régionale de développement économique citée précédemment « Highland & Islands Enterprise ». Les priorités sont basées sur l'accessibilité, l'économie, l'environnement et les problématiques sociales (tableau 45). Le domaine des transports est celui où l'implication se révèle plus aisément car il nécessite le plus de financement. Le projet ROADEX a connu plusieurs volets synonymes de reconduction, gage

[111] NÄRP : Nordiska Ministerrådet och dess Ämbettsmannakomitté för regionalpolitik.

Priorités	Thèmes
1. Communication	1.1 : Transports, logistiques et infrastructures
	1.2 : Accès à la société d'informations
2. Renforcement du développement de l'économie soutenable	2.1 : Utilisation soutenable de la Nature et des ressources naturelles
	2.2 : Entreprise d'information et développement des ressources humaines
3. Développement d'une communauté solidaire	3.1 : Assistance et services aux ménages
	3.2 : Aménagement public et développement spatial

Tableau 45: Priorités d'action du Programme « Périphérie Nord » 2000-2006

de pertinence et de réussite. Dirigé par le *Highland Council*, ROADEX a reçu une mention spéciale du jury des RegioStars[112] 2009 pour ses recherches dans le domaine des routes rurales. Il a débouché sur la conception d'une série de pratiques et de technologies nouvelles liées aux besoins propres aux régions nordiques et à leurs usagers routiers. Ce type de projet primé incite les partenaires à poursuivre leurs coopérations.

La région des Highlands & Islands collabore aussi dans le domaine maritime comme le projet NMC « Northern Maritime Coridor » militant pour la mise en place de l'intermodalité et le transport entre les côtes écossaises et scandinaves, ou sur l'identité culturelle comme avec le projet NORCE « Northern Coastal Experience », qui connecte les différents lieux littoraux au patrimoine culturel proche concernant par exemple les îles Shetlands ou Orkney. On assiste également à un regroupement des petites villes (Inverness, Dingwall, Invergordon, Tain, Dornoch et Golspie) autour du projet dirigé par le Highland Council, « Small Town Networks ». Il recense notamment le potentiel de ces petites cités littorales des Highlands et leur perspective de développement. Les atouts maritimes sont nombreux : Nairn (centre de loisirs et marina), Dingwall (héritage viking et canal britannique le plus au Nord), Invergordon (transport RoRo et croisiériste, hub, régénération et promenade de front de mer, marina), Dornoch (Skibo Castle, siège de la fameuse conférence), Golspie (très ancien village de pêcheur), etc. La maritimité de la côte « Inner Moray Firth » est polymorphe et la mise en réseau des potentiels de ces villes (transport, économie, tourisme, patrimoine, etc.) pourrait la rendre globale. Son éloignement géographique et son littoral orienté vers la Scandinavie empêchent l'Arc Atlantique d'en profiter directement ou d'y participer.

La notoriété d'un projet tel que ROADEX, les thématiques de transport traitées, la mise en commun d'un patrimoine culturel hérité propre à cette région, la participation active de l'Écosse au sein de ce Programme et plus précisément de la région Highlands & Islands sont autant d'indices d'une stratégie affichée et volontaire de cette zone périphérique de l'Arc Atlantique. Or, cet extrême Nord pour l'Arc Atlantique, cette périphérie dans la périphérie, devient une véritable façade occidentale pour la périphérie nordique. L'attrait économique des gisements pétroliers en Atlantique Nord (cause principale des revendications indépendantistes

[112] RegioStar est un concours européen récompensant les projets de coopérations interrégionales novateurs afin d'être valorisés.

écossaises dans les années 1970), le rapprochement vers l'Union européenne de la Norvège et surtout de l'Islande, accablée par la crise financière de 2008, replacent la région des Hautes-Terres du pays des Scots ainsi que le chapelet d'îles au centre d'un territoire au sein duquel elles peuvent prétendre à une stature de façade maritime. Cette position centrale est d'autant plus évidente avec la nouvelle mouture du Programme pour la période 2007-2013 qui intègre l'Irlande du Nord et les comtés du Donegal, Leitrim, Sligo, Galway, Mayo, Clare, Limerick, Cork et Kerry. D'ailleurs, sur les 27 projets approuvés pour la période 2007-2009, les régions atlantiques fournissent 24 partenaires (10 pour l'Irlande, 9 pour l'Écosse et 5 pour l'Irlande du Nord) ce qui prouve l'incorporation rapide de l'île irlandaise. La propension à s'insérer au sein des programmes financés par l'Union européenne à défaut de s'inscrire au sein d'associations régionales de lobbying se confirme. Les thématiques luttent contre la périphéricité (ruralité, désertification, accessibilité, etc.) tout en recherchant à former un territoire d'ambitions communes à l'extrême nord de l'Europe se diffusant même jusqu'au Canada et aux Etats-Unis. Les connexions historiques nombreuses entre Irlande et Amérique du Nord trouvent un écho favorable. Scandinavie et Amérique du Nord sont des pôles attractifs agissant sur le Champ atlantique mais ne sont pas les seuls dans cette partie Nord.

10.2.3 : Mer du Nord et Espace Manche, d'autres centralités maritimes

Le territoire du Programme « North Sea » (CE, 2008) comprend la partie nord-est de l'Écosse, soit à nouveau la région des Highlands (NUTS 3) et les îles Shetlands et Orkney. Le cœur du territoire est la Mer du Nord, soit une communauté de régions maritimes issue de différents États-membres (Royaume-Uni, Belgique, Pays-Bas, Allemagne, Danemark, Suède et Norvège). Ce territoire rassemble des régions à forte disparité socio-économique[113] et compte parmi les régions les plus riches de l'Union européenne (West Flanderen, Danmark, Bremen, Hambourg, Groningen, Kent, etc.). Ce déséquilibre engendre l'espoir pour les régions plus pauvres comme les régions écossaises de trouver de meilleurs débouchés au contact de régions plus riches. S'engager dans leur sillon dans le but de créer un véritable territoire de la Mer du Nord peut s'avérer une stratégie de développement régional plus payante que de se raccrocher à ses voisines de l'Arc Atlantique. D'ailleurs, l'entremêlement des régions à la fois membres du Programme « Périphérie Nord » et celui-ci est important. Le premier se concentre sur les problématiques liées à la périphéricité dont les solutions se trouvent justement être dans les relations avec les régions riches de la mer du Nord. Il est clairement notifié dans le PO « North Sea » (CE, *ibid*) que la coopération transnationale avec d'autres espaces interrégionaux de programmation est encouragée : « This accounts particularly the neighbouring macroregions and programmes, i.e. Northern Periphery, Baltic

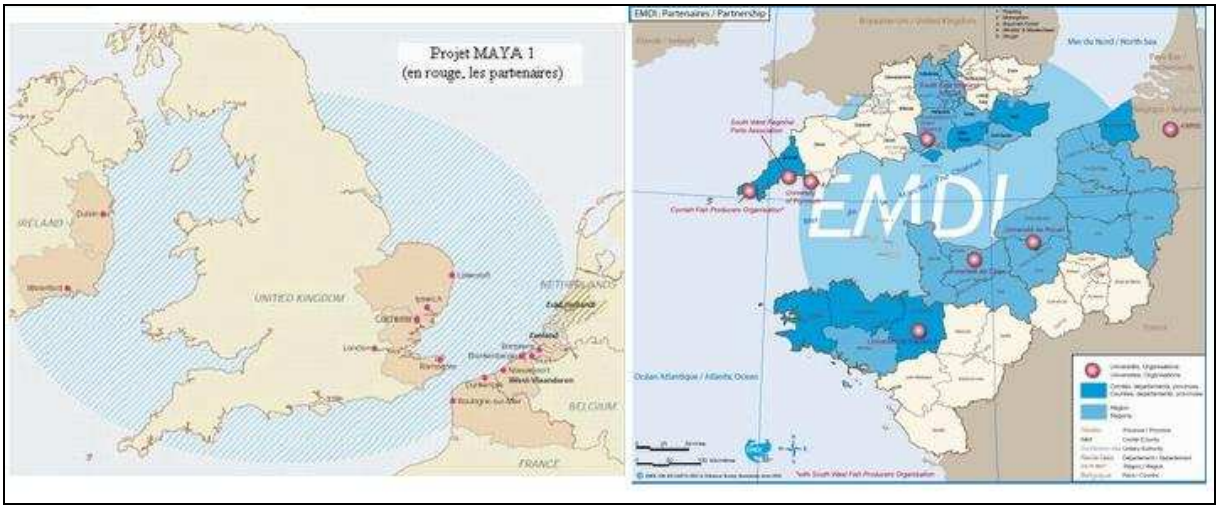
[113] "Similarly, significant regional differences regarding the GDP per capita can also be identified ranging from a low of €18,200 in the Scottish Highlands and Islands (UK) to a high of around €67,900 in Oslo (Norway)." (PO "North Sea", (p.13)

Sea Region and North West Europe and can play a crucial role as a catalyst for making a greater impact on European territorial development. » (p.46).

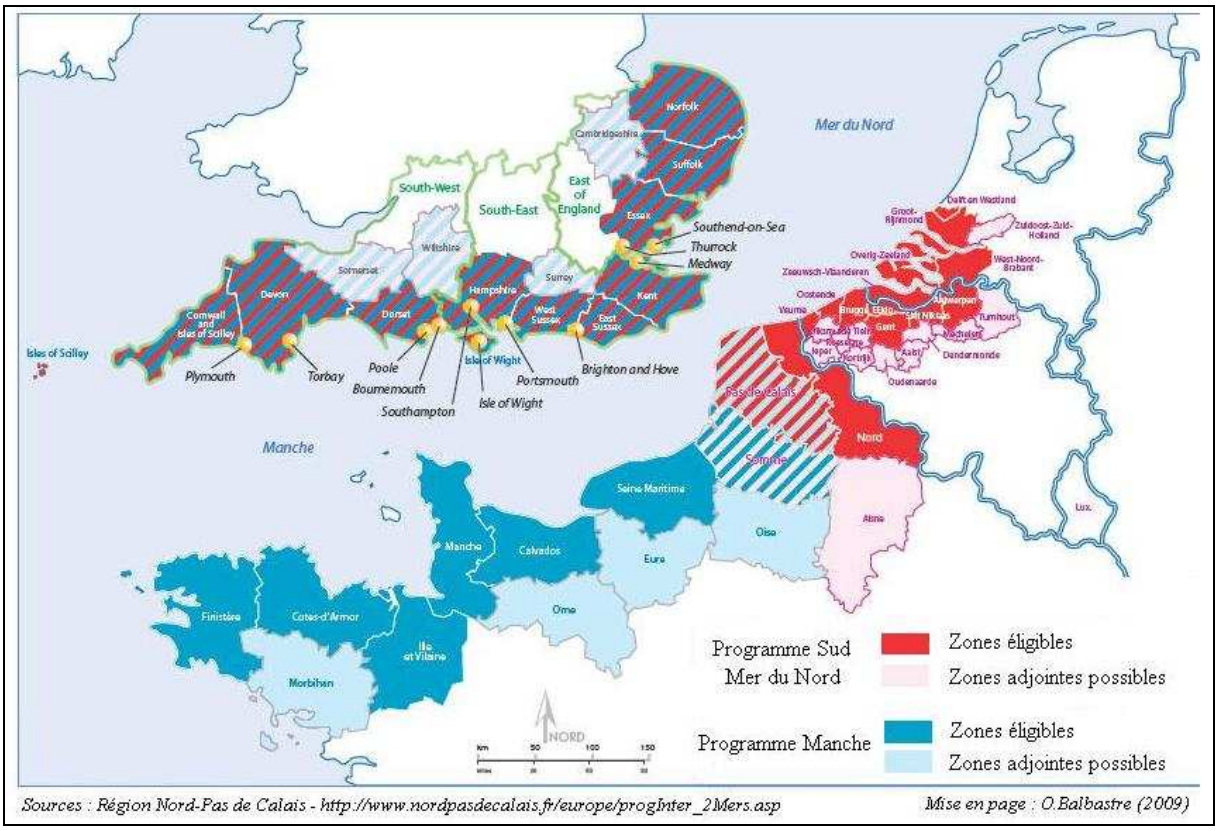
Le discours est suivi d'actes puisqu'un projet « Maritime Safety Umbrella Operation[114] » (MSUO) réunit les quatre espaces de programmation autour de la sécurité du territoire central et partagé qu'est la mer du Nord. Ce programme est une plate-forme de synthèse de projets liés aux questions de sécurité maritime où le projet NMC vu précédemment (« Périphérie Nord ») s'insère. Cette plate-forme recueille huit projets de la programmation « Mer du Nord » au sein desquels les partenaires atlantiques collaborent. Deux cartes soustraites aux projets EMDI et Maya illustrent nos propos (document 3). Il ne s'agit pas d'entrer dans les détails des projets mais de visualiser les partenaires (en rouge dans les deux cas) et surtout le champ territorial d'actions suscité (un zonage aréolaire sur fond bleu). Or ce zonage définit deux autres centralités maritimes pour les régions atlantiques (Sud-Ouest de l'Irlande, Sud-Ouest anglais, littoraux normand et breton) : l'Espace Manche (EMDI) et la mer du Nord (Maya). Ces perspectives corroborent les conclusions sur la place accordée aux différents toponymes dans un chapitre précédent qui démontrait que le terme « atlantique » diminuait sensiblement au profit d'autres dans cette aire justement (Manche, mer du Nord, Irish Sea). La Manche et la mer du Nord deviennent des espaces concurrentiels à l'espace atlantique y compris dans l'action de coopération interrégionale. D'autres projets inscrits sur la MSUO et encadrés par un autre programme Interreg « Nord Ouest Europe » (S. Dühr et *al*., 2005) étudié ultérieurement impliquent des partenaires atlantiques : projet « Core Point », auquel collaborent le Centre de ressources marines et littorales de Cork, le Centre de recherche marine et littorale de Belfast, le Centre de la politique maritime et de la législation marine à Galway, le Département de l'aménagement à Cork, le Groupe environnement marin et côtier de Cardiff, le *Sefton Borough Council*, et l'Université de Bretagne à Brest ; ou encore le projet « Cycleau » dans lequel sont engagés le Conseil général du Finistère, le *Cornwall County Council*, le *Devon Wildlife Trust*, la *Moy Valley Ressource* (à Ballyna, comté du Mayo), les conseils des districts de South Hams et Teignbdridge (Devon), le Bureau de Recherche Géologique et Minières d'Orléans, l'Université d'Exeter ou encore la Communauté de communes du Pays de Quimperlé.

Pour la période 2007-2013, revendiqués par l'Arc Atlantique, les espaces maritimes sont dorénavant considérés comme des espaces transfrontaliers donc éligibles à l'objectif 3. Cette institutionnalisation intéresse l'espace atlantique car de nouveaux programmes entrent dans le jeu de la coopération interrégionale avec la spécificité d'avoir une mer pour frontière étatique. La Mer d'Irlande est depuis la période 2000-2006 (renouvelé pour 2007-2013) le cœur de ce type de programme. Ce dernier réunit l'Irlande et le Royaume-Uni au Nord (Irlande du Nord,

[114] http://www.maritime-safety.org/



Document 3 : le territoire cartographié des projets Maya et EMDI



Document 4 : Projection territoriale du programme INTERREG IV des « Deux Mers »

la région irlandaise des Border, la moitié occidentale de l'Écosse) et l'Irlande et le Pays de Galles au Sud (Dublin, Mid-East et South-East pour l'Irlande, Isle of Anglesey, Conwy, Denbighshire, South West pour le Pays de Galles). Depuis, deux autres espaces aux frontières maritimes ont été admis joignant la France et le Royaume-Uni et donnant naissance aux programmes « Deux mers » et « Espace Manche ». La cartographie territoriale officielle du premier (document 4) réalise le rassemblement entre l'Espace Manche et le programme « Mer du Nord ». Ce document étaye la vision mise en perspective par le document 3 sur l'aire territoriale active dans le domaine maritime pour certaines régions atlantiques. Les régions

Bretagne, Basse-Normandie et Haute-Normandie appartiennent à l'espace Manche alors que côté anglais, la région South West (incluant les comtés du Cornwall, Devon, Somerset, Hampshire, etc.) est reliée à la mer du Nord et à la Manche.

En réalité, les quatre programmes transnationaux (« Nord Ouest Europe », « Mer du Nord ») et transfrontaliers (« Deux Mers » et « Espace Manche ») sont assez proches y compris dans la façon de concevoir leur Programme opérationnel. Ainsi, la région Nord-Pas de Calais dirige deux des programmes (« Deux mers » et « Nord Ouest Europe ») ce qui facilite les connexions. Le PO « Espace Manche » trouve son origine dans un volet de coopération à l'intérieur du PO « Nord Ouest Europe – 2000-2006 » sous le lobbying de l'association des régions Arc Manche. Les deux programmes maritimes transfrontaliers France-Angleterre ont par ailleurs opté pour établir une de leurs priorités de façon commune : « *La Priorité 4 a pour objectif la promotion d'actions communes avec les acteurs éligibles dans le cadre du PO France (Manche) - Angleterre, en se centrant principalement sur des questions d'intérêt commun et en particulier concernant la dimension maritime dans une perspective transfrontalière, les échanges de bonnes pratiques et les activités le mise en réseau entre les projets mis en oeuvre dans le cadre des deux PO* » (CE, 2008, p.4). Ce nouveau programme n'hésite pas à s'inspirer de l'expérience accumulée par les partenaires dans les diverses actions auxquelles ils ont participé notamment entre 2000 et 2006 avec les programmes « Mer du Nord » et « Nord Ouest Europe » :

« La nouvelle géographie de ce programme offre également la possibilité de développer de nouveaux types de partenariats bilatéraux ainsi que des partenariats multilatéraux, avec potentiellement des distances importantes entre les différents partenaires. A cet égard, il y a lieu de noter que la zone éligible constitue une partie d'un réseau de coopération plus large et qu'un grand nombre d'acteurs a déjà participé à des projets interrégionaux/transnationaux au sein des espaces Nord-ouest européen et Mer du Nord. » (*ibid*, p.33).

Le projet EMDI a aussi inspiré les acteurs des « Deux mers » (document 4). Sous la houlette de l'Arc Manche et de la région Haute-Normandie, le projet « Initiative de Développement de l'Espace Manche » cofinancé par « Nord-Ouest Europe » avait pour principal objectif de faire reconnaître l'arc manche comme territoire communautaire pertinent à l'action interrégionale de coopération. Les atouts émis sont : la mer la plus fréquentée du globe, les échanges élevés entre Angleterre et continent, le lieu de multiples activités qui se chevauchent. Néanmoins, à l'intérieur du PO (CE, 2008), les acteurs de l'Espace Manche, s'ils confortent l'idée d'un lien poussé avec la Mer du Nord ou l'Europe du Nord-Ouest, évoquent une nécessité de mettre en concordance les priorités d'action avec celles de l'Espace Atlantique : *« La définition des axes prioritaires du présent programme tient compte de la nécessaire cohérence avec les Programmes opérationnels Interreg IV B « Europe du Nord-Ouest », « Espace atlantique », « Mer du Nord » »* (p.52). L'implication de régions atlantiques historiques comme la Bretagne, la Basse-Normandie, le Cornwall, le Devon ou le Somerset, y a sans doute contribué. Cette volonté apparaît également dans le document « Vision stratégique de l'espace manche »

(projet EMDI) dans le volet « Mettre en œuvre une vision partagée » (EMDI, 2006, p.16) même si l'espace atlantique qui est cité n'apparaît qu'au milieu d'autres espaces. D'ailleurs dans ce document, si le nom « Manche » connaît 127 itérations, les noms de « Mer du Nord » et d'« Europe du Nord-Ouest » s'affichent à trois reprises contre deux pour le mot « Baltique » et une unique fois pour « Espace Atlantique ». Les villes de « Paris » et de « Londres » sont citées respectivement 7 et 6 fois arguant d'une certaine « vision stratégique » qui semble mettre en retrait le géant voisin atlantique. L'historique de cet Arc manche apporte l'explication d'une telle mise en retrait notamment par les éléments fondateurs.

L'Arc Manche suit l'exemple précédent de l'Arc Atlantique même si l'initiative est plus confidentielle. Dès 1996, des universitaires (Caen, Portsmouth) se rapprochent pour établir un Atlas TransManche. L'ouvrage attise la curiosité des observateurs qu'ils soient scientifiques, politiques ou économiques. Les auteurs Pascal Buléon et Louis Shurmer-Smith analysent la Manche comme une « double réalité », à la fois une des « portes d'entrée de l'Europe sur le monde » tout en restant « une petite mer franco-anglaise ». S'appuyant sur ces propos, une déclaration d'intention entre les régions membres de l'Arc Manche est ratifiée le 9 février 1996 (dont la Bretagne, la Basse et Haute-Normandie, les comtés du Dorset et d'Hampshire, ceux du Cornwall et du Devon étant observateurs). En sommeil, l'Arc Manche décollera véritablement en tant que projet politique en 2003 avec une nouvelle déclaration commune. En 2004, le projet EMDI, catalyseur de la démonstration de la viabilité d'une telle action au niveau communautaire, définit un cadre de travail pour trois ans. Le rapport d'évaluation à mi-parcours (MC2Mconsultants, 2004) d'Interreg IIIA France - Royaume-Uni annonce d'ailleurs que « si une telle initiative a vu le jour (…) c'est sans doute que les besoins de synergie et de coopération des collectivités n'étaient pas totalement couverts par les différents programmes communautaires qui concernent cette zone. » (p.27). Ce rapport émet l'hypothèse que le manque de coordination entre les programmes Interreg éligibles entre 2000 et 2006 (Arc Atlantique, Mer du Nord, Nord Ouest Europe), qui morcèlent l'espace Manche, est à l'origine de la réactivation de l'Arc Manche. Il préconise une « instance de coordination de ces différents programmes INTERREG (sous la forme d'un Comité spécifique par exemple). La recherche nécessaire d'une meilleure articulation de leurs interventions respectives semble par conséquent très limitée à ce jour. » (p.26). L'émancipation et la reconnaissance de la pertinence d'un tel territoire seront par la suite des réussites.

En 2005, l'Assemblée des Régions de l'Arc Manche est créée. Elle est dirigée durant deux ans par Alain Le Vern, président du Conseil régional de la Haute-Normandie, fonction qu'il retrouve pour la période 2009-2011 après une alternance avec le président du comté du West Sussex. Il faut donc signaler que ce projet politique, cet espace-projet, est porté par la région de Haute-Normandie et le comté du West Sussex. Ces territoires sont fortement connectés avec leurs régions-capitales respectives (Paris et Londres) ce qui explique sans doute une

« certaine vision stratégique » entraperçue dans l'étude précédente de documents appropriés. L'autre conséquence est que les deux régions normandes se trouvent au cœur du réseau Arc Atlantique et Arc Manche. Cependant, les difficultés illustrées lors du débat sur la fusion de la Basse-Normandie et de la Haute-Normandie laissent circonspect sur la synergie normande. L'Espace Manche obtient finalement la reconnaissance européenne par son inscription en tant que programme de coopération transfrontalière maritime (2007-2012). Cette entité mène des actions « principalement centrées sur la dimension maritime et côtière mais insiste aussi sur la nécessité d'intensifier les échanges avec de grands espaces européens et surtout, avec son arrière-pays, dont la proximité de deux grandes capitales mondiales, Paris et Londres, contribue au renforcement de ces relations[115] ». Ainsi le projet EMDI, ciment de cette coopération, est prolongé en novembre 2009 par le projet CAMIS (« Channel Arc Manche Integrated Strategy ») afin de mettre en place une politique maritime intégrée autour de secteurs de l'économie maritime, des transports ou des pôles de compétitivité (clusters). Ce Forum socio-économique rassemblera dix-neuf partenaires sous l'égide de la Haute-Normandie et sera l'étendard de l'Arc Manche. Ce projet complète l'activité de lobbying au niveau de la politique régionale européenne, décidément consubstantiel de ce type d'organisme, à propos de la constitution de la politique maritime européenne en agissant en parallèle à travers des projets maritimes et littoraux concrets. La volonté d'un rapprochement souhaité avec les capitales ou régions-capitales est clairement affichée. Cet Arc Manche se positionne en pivot de ces deux espaces autour d'un projet de territoire maritime. Cette stratégie peut bénéficier même indirectement à l'espace atlantique en faveur du scénario d'intégration. Cependant la différence est ténue et le risque est réel de voir ces régions (Haute-Normandie, Hampshire ou certaines espaces littoraux du Calvados en Basse-Normandie), déjà considérées comme périphéries intégrées du Centre européen, s'installer dans leur giron, se détournant d'un débouché atlantique devenu peu attractif voire stratégiquement inapproprié. Lors d'une contribution des acteurs de l'Arc Manche en 2005 à propos de la politique maritime européenne, le Vice-Président Brad Waton Obe (West Sussex) relevait cinq points de consensus dont celui déclarant : « La Manche constitue un espace d'échange commercial majeur, un environnement fragile et un point noir pour le trafic maritime. De plus elle ne doit pas être considérée comme faisant partie de l'Océan Atlantique ou de la Mer du Nord » (B. Watson Obe, 2007). L'ambiguïté d'appartenance à un espace maritime plus vaste, la Manche étant tour à tour sous bassin atlantique puis de la mer du Nord (ce qui a été remarqué précédemment à travers la projection territoriale des projets de coopération), amène ses acteurs à le penser indépendant avec ses propres spécificités.

Pour la période actuelle et après quatre appels d'offre, quarante-cinq projets ont été approuvés dont trente-huit comprenaient une région atlantique et vingt-huit projets en impliquaient au

[115] http://www.arcmanche.com/l-arc-manche/objectifs/ (décembre 2009)

moins deux. Plus précisément, la moitié des partenaires sont originaires de l'Espace Atlantique (27,52% côté anglais, 21,71% côté français). Le tableau 46 qui se lit de façon linéaire différencie les régions atlantiques des autres et montre les liens au sein du programme maritime France-Angleterre entre 2007 et 2009. La région East of England et celle regroupant la Picardie et le Nord-Pas de Calais (renommée « France Autre ») sont relativement en retrait de leurs homologues. Ces régions coopèrent plus aisément au sein du programme maritime transfrontalier dit des « Deux Mers ». L'Espace Manche peut alors se concentrer sur les trois autres régions dont 75% des partenaires sont issus. En changeant d'échelle on note que huit régions sont motrices : Haute-Normandie, Basse-Normandie, West Sussex, Brighton & Hove, Kent, Bretagne, East Sussex et Nord-Pas de Calais. Elles tissent une large partie de ce réseau même si ponctuellement des liens coexistent : Brighton & Hove/Picardie, Devon/Bretagne ou Hampshire/Haute-Normandie. Les départements littoraux français sont plus dynamiques : Seine-Maritime, Calvados, Manche, etc. Les présidences alternées Haute-Normandie/West Sussex ou la mobilisation des acteurs notamment à Caen et à Portsmouth pour la réalisation de l'Atlas Transmanche symbolisent les axes forts de cet espace.

Régions	France Atlantique	SWE Atlantique	SE England	France Autre	East of England
France Atlantique		34,64%	38,57%	11,79%	15,00%
SWE Atlantique	27,32%		35,49%	14,37%	22,82%
SE England	33,44%	39,01%		13,96%	13,62%
France Autre	22,45%	34,69%	30,61%		12,24%
East of England	22,70%	43,78%	23,78%	9,73%	

Tableau 46 : Participation croisée des régions éligibles à l'Espace Manche[116]

En resserrant l'échelle d'observation sur les régions atlantiques exclusivement (tableau 47), les relations révèlent les couples suivants : Hampshire/Southampton/Portsmouth avec respectivement la Haute-Normandie, la Basse-Normandie, la Bretagne et Devon/Plymouth ; Basse-Normandie et Haute-Normandie ; Bretagne et Devon/Plymouth. En France, les trois régions sont actives alors que dans la région du Sud Ouest de l'Angleterre, les pôles autour des métropoles de Southampton, Portsmouth et Plymouth participent le plus. On note même le financement de projets au sein desquels une large majorité voire une exclusivité d'acteurs est atlantique :

- « Développement d'un réseau transfrontalier d'universités et d'organismes publics de recherche afin d'améliorer le transfert technologique issu de la recherche publique vers les industriels » qui réunit les universités de Brest, Plymouth et Exeter ;
- « Coopération entre artistes sur le thème d'une légende commune aux deux régions, le *Lai de Landeval* , pour aboutir à une exposition et une vidéo diffusées gratuitement dans les écoles et les lieux de visites touristiques » qui ne concerne que le département du Morbihan et le comté du Devon ;

[116] Sources : Base de données personnelles issues du site : http://www.interreg3.com/FR/Interreg4-5-1.asp

- « Réseaux d'observatoires marins » avec comme collaborateurs : Plymouth Marine Laboratory, IFREMER (Plouzané, Finistère), University of Plymouth, Océanopolis, National Maritime Aquarium, ENSIETA. Le Finistère et Plymouth qui se rejoignent également de façon bilatérale sur le projet « Une mer partagée: mécanismes de changement des écosystèmes en Manche occidentale ».

Régions[117]	Ham	Dev	BN	HN	Bre	Cor	Dor	Som	Wil
Hampshire		15	12	14	10	6	3	1	1
Devon	15		8	7	12	6	5	1	1
Basse-Normandie	12	8		12	7	5	5	1	1
Haute-Normandie	14	7	12		6	4	5	1	1
Bretagne	10	12	7	6		5	4	1	1
Cornwall	6	6	5	4	5		1	1	1
Dorset	3	5	5	5	4	1		1	1
Somerset	1	1	1	1	1	1	1		1
Wiltshire	1	1	1	1	1	1	1	1	

Tableau 47 : Nombre de partenariats entre régions atlantiques au sein de l'Espace Manche 2007-2009

La coopération dans l'Espace Manche, dont la région anglaise du Sud-Est est le moteur, incorpore activement certains acteurs atlantiques majeurs. La vision stratégique de ce nouveau territoire maritime transfrontalier s'applique actuellement mais sans réelle coordination avec d'autres programmes transnationaux. Le risque de dispersion pour les acteurs du Sud de l'Angleterre ou de Normandie peut être préjudiciable si jamais ces régions finissent par ne plus s'impliquer que dans ce groupement recentré sur la Manche, polarisé par la mer du Nord où le trafic maritime se dirige. D'ailleurs dans une présentation réalisée par le Commissaire européen Luis Cuervo-Spottorno (DG Mare) intitulée « La Manche dans le contexte de la Politique Maritime Intégrée », la division des espaces maritimes européens en six bassins (Atlantique, Arctique, Méditerranée, Mer du Nord, Baltique et Mer Noire) fait débat : où situer la Manche ? Et le Commissaire d'émettre l'hypothèse : « en Mer du Nord ? »…La tentation de se tourner soit vers les régions capitales proches et dont ils sont les avant-pays maritimes, soit vers la façade portuaire mondiale de la Rangée Nord est grande. L'exemple de la stratégie de la Haute-Normandie est évocateur. Le lobbying et les réseaux sont autant d'atouts de développement qui pour certaines régions ne s'accordent pas forcément avec atlantique, ou tout du moins pas prioritairement.

10.2.4 : Le Programme « Nord Ouest Europe »

Les programmes Interreg transnationaux tel que « Nord Ouest Europe » permettent la coopération interrégionale sur la globalité du territoire communautaire même si quatre

[117] Nous avons regroupé plusieurs entités anglaises NUTS 2, certaines ne représentant que des aires urbaines : Hampshire = Hampshire + Southampton + Portsmouth, Devon = Devon + Plymouth, Dorset = Dorset + Bournemouth + Poole

grandes zones se distinguent. L'Arc Manche a d'ailleurs émergé dans le cadre de ce type de Programme. Le PO « Nord Ouest Europe » concerne l'Arc Atlantique puisqu'il contient les régions irlandaises et britanniques ainsi que les régions françaises de Haute-Normandie, Basse-Normandie et Centre. Lors de la programmation 2000-2006, deux autres régions françaises se sont ajoutées : Bretagne et Pays de la Loire.

Dans un document sur la vision stratégique à adopter pour les régions du Nord-Ouest de l'Europe rédigé en anglais, le terme « *atlantic* » n'apparaît qu'à une seule reprise (p.34). La figure 125 montre la vision stratégique se référant au concept de développement durable et équilibré. Les métropoles ainsi que les portes d'entrée forment les nœuds du réseau dont les liaisons sont les couloirs de circulation. Les axes de la structure sont les eurocorridors sur lesquels se fixent les aires polycentriques alors que les centres stratégiques sont déjà plus isolés en bout de chaînes. Ils correspondent justement aux seules villes atlantiques prises en compte et qui appartiennent à la zone des îles, sous-entendu îles britanniques (Dublin, Belfast, Cardiff, Glasgow). La France atlantique, hormis le port du Havre intégré à la zone centrale, est délaissée. Dans sa partie anglo-saxonne elle coïncide avec la zone ouverte qui est caractérisée par une désertification, un déclin économique et une faiblesse des services urbains (p.30). Or lorsque l'analyse des besoins et des objectifs à atteindre pour cette zone est réalisée, les auteurs évoquent la coordination possible avec les trois programmes Espace Atlantique, Mer du Nord et Périphérie Nord : *"Many of the issues facing the Open Zone are similar to those being addressed through transnational cooperation in the Atlantic Area, North Sea and Northern Periphery, and cooperation will need to extend into those regions."* (p.32). Cité pour cette unique raison dans ce document de prospective, l'Espace Atlantique est renvoyé à sa périphéricité et notamment aux vieux démons de 1989 ; zone de déclin économique, de dévitalisation, de désertification, etc. Les autres zones avec au cœur l'espace Manche sont intégrées au Centre de l'Europe avec un fort potentiel de développement. Les métropoles atlantiques sont raccordées aux axes européens principaux (Irlande/Royaume-Uni, Écosse/Royaume-Uni). Les couloirs de circulation de solution alternative sont clairement décrits :

- l'axe commercial du Nord-Est (*North East Trade Axis* – NETA qui a été un projet cofinancé via Interreg) qui relie l'Irlande au Nord de l'Angleterre puis par voie maritime aux Pays-Bas et à l'Allemagne pour aboutir jusqu'en Pologne ;
- Le Havre-Rouen-Amiens-Reims-Lorraine en France mais qui devrait s'étendre jusqu'en Irlande ;
- Bruxelles-Luxembourg puis vers le Sud mais celui-ci ne concerne pas l'Arc Atlantique.

Il est logique que les régions membres de ce découpage territorial recherche avant tout à fédérer les acteurs autour d'un projet unanimement souhaité ce qui explique que ces couloirs de circulation favorisent surtout le territoire. La stratégie est donc de s'arrimer encore plus au

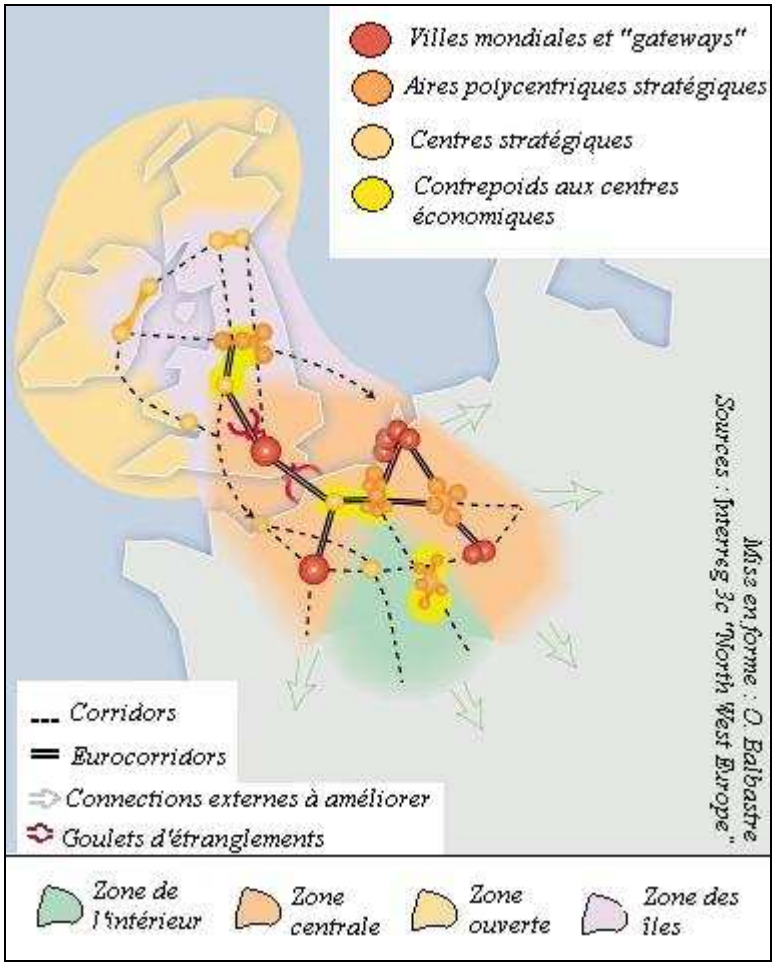


Figure 125 : Vision stratégique issue du PO « Nord Ouest Europe » (2003)

Centre européen, intégrant les proches métropoles périphériques dans ces desseins. L'Arc Atlantique et les autres espaces interrégionaux ont cette volonté d'inscrire des corridors à leur vision stratégique. Il se peut que certains axes trouvent une concordance et même une suture plus qu'envisageable entre eux. Néanmoins le souci majeur est l'ordre des priorités de financement de l'Union européenne et surtout des États-membres. Ce sont les arbitrages en plus haut lieu qui impulsent les actions et classent par priorités les projets. Á ce stade, les priorités de chaque bloc régional rentrent en concurrence. Vu le temps entrepris pour construire l'Autoroute des Estuaires ou encore actuellement la ligne de TVG Sud-Ouest en France, on imagine qu'un projet reliant les grandes capitales européennes sera mieux armé face à cette concurrence. Que feront les régions de ce vaste espace Nord-Ouest européen et notamment les régions atlantiques si elles sont amenées à choisir leurs projets prioritaires ? Et que pèse l'Arc Atlantique contre ce territoire Nord-Ouest européen qui comprend les zones les plus riches de l'Union ? De plus, comme fléchée sur la carte précédente, la stratégie de développement de cet ensemble contenant pourtant des régions atlantiques semble au contraire ne pas trouver nécessaire une coopération renforcée avec l'espace atlantique :

"North-west Europe needs to be effectively connected to other rapidly expanding economic centers in Europe around the Baltic Sea, the Mediterranean and the in the east. Cooperation is needed to ensure

that external links are improved or created to the benefit of the whole of north-west Europe, and that priority is given to the more sustainable options for both people and freight." (p.35)

L'implication des régions atlantiques n'est pas négligeable puisque vingt-six projets sur cent-vingt-neuf sont dirigés par des acteurs appartenant à l'espace atlantique, soit environ 20%. Le changement de période de programmation (2000-2006 à 2007-2013) ne fait pas varier ce chiffre. Les acteurs atlantiques « pèsent » donc un cinquième du programme « Nord-Ouest Europe » ce qui est très légèrement supérieur au poids de sa population (19%[118]). Ce chiffre est également le même en terme de nombre de partenaires entre 2000 et 2006. Il existe cependant une distribution hétéroclite de cette collaboration atlantique. Les régions britanniques et irlandaises génèrent la majeure partie de l'activité. Trois régions (les deux régions irlandaises et la région du Sud-Ouest anglais à laquelle nous avons ajouté le comté d'Hampshire et les aires urbaines de Southampton et Portsmouth) accaparent les trois quarts des postes de chef de file (73,68%) occupés par des acteurs atlantiques et plus de la moitié (54,41%) des partenaires. Parmi les régions les plus dynamiques au sein de cet espace de coopération, les régions néerlandaises, allemandes et belges se distinguent nettement. D'un point de vue géographique, le barycentre se situe sur le Benelux, les régions anglaise du Sud-Est et française du Nord-Pas de Calais complétant le tableau. Cette ligne de force recouvre une bonne partie la zone centrale décrite par la vision stratégique. Toutefois on note un fort activisme de régions plus éloignées comme le SWE et le S&E irlandais, la première citée se hissant en huitième position (sur quarante-deux régions relevées). En France, le Nord-Pas de Calais se détache devant l'Île-de-France et l'Alsace, la Bretagne avec un chef de file et dix partenaires impliqués étant la première région française atlantique (annexe 16).

Activité	Régions	« Nord Ouest Europe »		« Espace atlantique »	
		Chef de file	Partenaire	Chef de file	Partenaire
Favorable à très favorable à l'Espace Atlantique	Bretagne	1	10	5	38
	Pays de la Loire	1	7	5	27
	Southern & Eastern of Ireland	5	20	0	39
	Wales	3	10	3	17
	Border, Midland, Western of Ireland	0	13	2	16
Comparable	Scotland (atlantique)	0	7	0	11
	North West England	1	17	4	12
	West Midlands	0	4	0	5
	Northern Ireland	1	6	1	5
	Basse-Normandie	0	7	0	3
Défavorable à l'Espace atlantique	Haute-Normandie	1	3	0	0
	Centre	1	5	0	2
	South West England	5	27	5	16

Tableau 48 : Comparaison de l'activité de coopération des régions atlantiques avec le programme « Nord Ouest Europe »

[118] En 2005, la population atlantique intégrée au PO « Nord Ouest Europe » est calculée à 34,35 millions d'habitants (source : PO « Espace Atlantique 2007-2013) pour une population totale du Programme estimée à environ 180 millions d'individus.

Pour conclure, la comparaison des implications des régions atlantiques entre les programmes de coopération où elles sont éligibles est effectuée (tableau 48). Sur une même période, le constat est favorable à la coopération atlantique. La balance négative ne touche que quelques régions dont deux régions françaises excentrées mais surtout non adhérentes à l'Arc Atlantique (Haute-Normandie, Centre). La région du Sud-Ouest de l'Angleterre (Cornwall, Devon, Somerset, etc.) réagit dans ce programme à l'image des régions britanniques. L'addition du comté du Hampshire et de l'aire urbaine de Southampton contribue à augmenter son implication alors que ces régions sont en réalité incluses dans le NUTS du Sud-Est anglais. Cependant ce cas est à minimiser car la collaboration de cette région au sein de l'Espace atlantique est l'une des plus élevées. Elle rejoint le Pays de Galles et les régions irlandaises au sein de régions dynamiques dans les deux programmes. Á l'inverse, les régions françaises des Pays de la Loire et de Bretagne favorisent nettement l'Espace atlantique qui apparaît comme une coopération polycentrique basée sur les régions contrairement au programme NWO plus concentrée et profitant aux métropoles (G. Hamez, G. Lesecq, 2007).

10.2.5 : Arc Latin, espace-projet du Bassin Méditerranéen

La zone sud de l'Espace Atlantique est aussi territorialement empiétée par l'aire méditerranéenne. La concurrence est plus rude sur le fond puisque les caractéristiques périphériques sont identiquement affichées. Ainsi en 2007 l'objectif principal notifié dans le PO « Méditerranée » (CE, 2009) ressemble foncièrement à celui du PO « Espace Atlantique » rappelé également ci-dessous:

« to make the whole Med space a territory able to match international concurrence in order to ensure growth and employment for the next generations. Support territorial cohesion and actively intervene in favour of environmental protection in a logic of sustainable development. » (« Méditerranée », p.30).

« Faire progresser de manière significative et tangible une coopération territoriale orientée vers un développement territorial solidaire, durable et équilibré de l'Espace atlantique et de son patrimoine maritime. » (« Espace atlantique », p.42)

Le renvoi au développement durable est lié à la convocation des paradigmes établis par la stratégie de Lisbonne et son volet environnemental de Göteborg. L'espace méditerranéen est dans un processus afin de forger un territoire, rappel que ne fait pas l'espace atlantique, la chose étant admise et cette revendication fixée depuis la Conférence de Faro en 1989. Ce sentiment est conforté par la priorité 1 du dernier programme en 2000-2006, « Medocc », intitulée « structuration et intégration entre les deux rives de la Méditerranée ». L'espace méditerranéen regarde vers le Sud et l'Orient, le terme « atlantic » n'apparaissant pas dans le PO « Méditerranée », alors que les noms « africa » et « asia » reviennent à cinq reprises. Si la maritimité est clairement lisible pour l'espace atlantique, basée sur l'encouragement de la coopération autour du « patrimoine maritime », le détail des axes prioritaires développés par

l'espace méditerranéen la défend également à travers les thèmes de risque et de sécurité maritimes (priorité 3.3) ou l'amélioration de l'accessibilité maritime (priorité 3.1).
L'Autorité de gestion siège en région PACA. Elle est complétée par deux autres bureaux. Le premier est à Thessalonique en Grèce en charge de la coordination avec les pays en phase d'adhésion comme la Croatie, la Macédoine ou la Turquie. Le second est situé à Valence en Espagne et allie le projet « Méditerranée » avec le programme transfrontalier maritime « ENPICBCMED » qui englobe l'ensemble du bassin méditerranéen avec des régions africaines. Dirigé par la région de Sardaigne (Italie), ce programme inclut également deux régions atlantiques dont les représentants siègent au Comité de gestion, l'Algarve et l'Andalucia. Á celles-ci s'ajoute la région d'Alentejo pour former le contingent atlantique dans le programme méditerranéen, soit 8,3% de la population totale en 2006 (source : PO). Concrètement, le programme méditerranéen assimile deux anciens programmes établis sur la période 2000-2006 : « Medocc » et « Archimed ». Il s'agissait d'une requête formulée par la Commission « Interméditerranée » de la CRPM : « *œuvrer à la mise en place d'un programme unique de coopération sur le bassin méditerranéen dans le cadre du futur objectif 3 de « coopération territoriale » (et non un cloisonnement rigide entre Medocc, Archimed, Cadses et Sud-ouest)* » (Commission Interméditerranéenne, 2004). En effet, ceux-ci scindaient géographiquement en plusieurs parties l'ensemble méditerranéen. Comparativement à la zone atlantique, l'espace méditerranéen est plus naturellement inscrit dans les représentations classiques de la pertinence territoriale. Les régions méditerranéennes ont très tôt pu user des fonds communautaires via les PIM. Pourtant cet espace ne possède pas la permanence acquise par l'Espace atlantique durant toutes les périodes de programmations.

Pour noter l'implication dans le Champ méditerranéen des trois régions atlantiques, il faut donc s'intéresser à « Medocc » et au récent « Méditerranean ». Lors du programme « Medocc », les trois régions atlantiques cumulent cinq fonctions de chefs de file et quatre-vingt-six partenaires, soit respectivement 3,62 et 8,35% de la totalité. Il existe donc un retrait notamment au niveau des chefs de file de ces régions. Les provinces de Sevilla, Cadiz et Huelva qui forment l'Andalucia atlantique sont pourtant très présentes et se hissent en septième position (annexe 17) avec quatre chefs de file et cinquante-deux partenaires, l'Andalucia réunie obtient le second rang. Enfin les régions portugaises d'Alentejo et d'Algarve, moins densément peuplées, parviennent à atteindre la seconde classe de régions actives au même niveau que des régions comme le Languedoc-Roussillon, les Baléares ou la région d'Athènes. Les deux régions portugaises trouvent également une fonction reconnue « de liaison entre les logiques des arcs atlantique et méditerranéen » (CE, 2000). Il faut aussi noter la présence discrète mais réelle de la région de Lisboa dont les fonctions de capitale nationale l'insèrent dans la majeure partie des coopérations concernant le Portugal y compris en Méditerranée. La simple comparaison des implications (tableau 49) démontre que la sphère d'influence de ces trois régions est plutôt méditerranéenne. Si ce constat interpelle il faut

Activité favorable à :	Régions	« Medocc »		« Espace atlantique »	
		Chef de file	Partenaire	Chef de file	Partenaire
l'Espace Atlantique	Lisboa	0	7	3	36
l'espace méditerranéen	Andalucia	4	52	7	29
	Alentejo	1	24	0	10
	Algarve	2	36	2	14

Tableau 49 : Comparaison de l'activité de coopération des régions atlantiques avec le programme « Medocc »

relativiser ces valeurs absolues puisque ces régions au sein de l'Espace atlantique sont dans la première moitié de tableau en termes de collaboration. L'Andalucia, classée au 7ème rang pour « Medocc », est la cinquième région la plus active au sein de l'Espace atlantique ne remettant pas en cause sa volonté d'appartenir à cette zone géographique. Néanmoins, il est logique que ces régions constituent des acteurs importants du développement du bassin méditerranéen notamment avec le Maroc, vu la faible distance géographique qui les sépare et les liens historiques du Portugal et de l'Espagne les unissant au continent africain.

L'étude des projets du PO « Medocc » se prolonge pour la période actuelle du PO « Méditerranée » avec une certaine constance, la région PACA demeurant chef de file de cet espace de coopérations. Sur les cinquante projets d'ores et déjà validés, l'Andalucia est impliquée dans vingt dont onze pour les provinces atlantiques (notamment celle de Séville), l'Alentejo et l'Algarve dans respectivement cinq et quatre. Christine Voiron-Canicio s'intéresse à la structuration d'un arc méditerranéen (dit aussi arc latin) décrit comme « flou », aux limites « imprécises et incertaines », à la « nébuleuse des liens formels et informels » dessinant des « ensembles à géométrie variable » (2003). Ces propos ne sont pas sans rappeler la description que fait Anne Poussard de l'arc atlantique. La spécialiste (1992) décrypte quatre espaces de coopération :

- six régions côtières, véritable « noyau » majeur d'une collaboration diverse (Valencia, Murcia, Catalunya, Languedoc-Roussillon, PACA, Ligurie) ;
- deux régions (Aragon et Midi-Pyrénées) s'y associent plus indirectement par des réseaux commerciaux et industriels notamment avec la Catalogne ;
- trois régions de l'intérieur (Rhône-Alpes, Lombardie, Toscane) moins impliquées de par leur appartenance à d'autres aires ;
- les régions constituant les îles et la partie sud de l'arc dont l'Andalucia et les régions portugaises dont « l'appartenance à l'arc est évidente » mais dont les regards se portent autant vers « le nord [que vers] le sud de la Méditerranée ». Leur intérêt se porte sur les projets transméditerranéens alors que leur rôle vis à vis de la coopération de la rive nord est de participer plus que d'initier. Cette dernière précision renvoie à la forte implication de ces régions en termes de partenaires plus que de chefs de file (tableau 50).

L'Arc Méditerranéen Latin (AML) correspond en partie à l'espace Interreg décrit précédemment même si les régions portugaises disparaissent de cet ensemble. L'AML regroupe dix-huit régions européennes espagnoles, françaises et italiennes, quatre-vingt dix sous-unités administratives (départements, provinces) et 12081 communes. Les conclusions de Voiron-Canicio transparaissent également lors de l'étude de l'implication des régions au sein de l'AML où les régions PACA et Toscane dominent. La position des provinces atlantiques de l'Andalucia est moins élevée mais la ville de Sevilla demeure un acteur incontournable à l'instar de Rome (Latium), Barcelone (Catalogne) ou Gênes (Ligurie). La volonté technopolitaine est très forte dans l'espace méditerranéen qui cherche à s'appuyer sur des métropoles de rangs européens (de Rome à Valence). Toutefois, l'implication de l' « Andalucia atlantique » s'avère équivalente pour « Medocc » et l'AML soit légèrement plus élevée que pour le programme Espace atlantique. La partition de l'entité régionale[119] explique cette physionomie.

Régions	Chef de file	Partenaires	Score
PACA	21	79	142
Toscane	13	65	104
Sardaigne	7	61	82
Ligurie	10	49	79
Latium	9	50	77
Catalunya	7	50	71
Sicile	6	51	69
Andalucia atlantique	5	51	66
Baléares	8	37	61
Valencia	3	48	57
Calabre	6	34	52
Piémont	5	33	48
Campanie	4	28	40
Languedoc-Roussillon	3	27	36
Rhône-Alpes	3	19	28
Andalucia non atlantique	1	24	27
Murcia	0	27	27
Corse	2	14	20

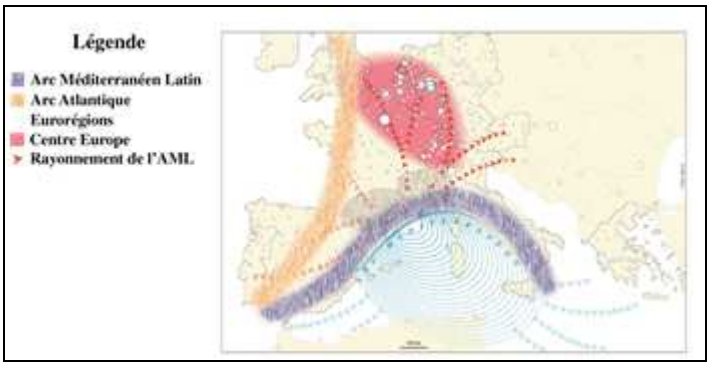
Tableau 50 : Activité au sein de l'AML (source : Europ@mela)

Au niveau des priorités d'actions, les Autoroutes de la mer et le merroutage sont cités à propos des thématiques sur l'accessibilité et l'impact environnemental. En termes de population, le parallèle avec l'Arc Atlantique est fait (« un territoire équivalent »), parallèle prolongé sur le portail Europ@mela par la carte situant l'espace méditerranéen vis à vis du « Centre Europe » mais aussi de l'Arc Atlantique (document 5). On notera que le tracé des deux arcs s'évite, se frôlant plutôt que se superposant en Andalucia. La zone de force décrite

[119] Rappelons ici que la Communauté autonome est composée de huit provinces dont trois provinces atlantiques intégrées au territoire Espace atlantique (Huelva, Cadix, Séville). Les autres sont : Almerìa, Cordoue, Grenade, Jaén et Malaga.

par Voiron-Canicio est représentée par le liseré côtier continu en bleu épais et les ondes qui en découlent et encerclent les îles (Sicile, Baléares, etc.). L'AML se veut rayonnant tant vers le Bassin méditerranéen que vers le reste de l'Europe alors que les Eurorégions Pyrénées-Méditerranée et Alpes-Méditerranée établissent un prolongement vers des arrière-pays dynamiques (Piémont, Rhône-Alpes, Midi-Pyrénées). Le portail Europ@mela est par ailleurs un symbole de la connexion entre l'AML et le programme « Medocc » puisqu'il résulte d'un projet lancé en 2006 aboutissant en 2008. Les partenaires issus des trois pays ont été les Chambres de commerce et d'industrie, les universités et les centres de recherche. Parmi les partenaires, l'Andalucia est présente grâce à la *Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación* de Sevilla. Cette plate-forme pour les acteurs méditerranéens affiche son ambition : « s'interroger sur les réalités, les enjeux et le développement de ce territoire, pour une meilleure lisibilité politique et économique[120] ». Á l'instar des travaux de l'IAAT ou de l'Atlas transmanche, ce type d'actions s'insère dans une stratégie de communication tant vers l'extérieur à des fins de visibilité qu'en interne dans le but de diffuser des connaissances sur son territoire. Par rétroactions, il permet la crédibilité de ce territoire et fédère des synergies en produisant un lieu d'échanges autour de thématiques communes.

Compliquant la lisibilité de cet espace, la Commission géographique Interméditerranéenne de la CRPM apporte une nouvelle configuration territoriale où les régions portugaises d'Alentejo et d'Algarve retrouvent leur place alors qu'en France, la région Rhône-Alpes disparaît logiquement (non adhérente à la CRPM) au profit de la région Midi-Pyrénées. Néanmoins, la constance au sein de ces institutions demeure la présidence de la région PACA[121] : « Interméditerranée », « Arc Méditerranéen Latin » ainsi que le PO « Méditerranée ». L'Andalucia est également le lieu du moment de la fondation en 1990 de cette Commission et continue de jouer un rôle actif avec la direction du groupe de travail des transports (tableau 51). Au sein de ce groupe de travail, le transport maritime est valorisé comme le montrent les



Document 5 : Carte de la place de l'AML dans l'Europe (source : Europ@mela)

[120] http://www.europamela.eu (dernière consultation décembre 2009)

[121] La région PACA possède aussi le siège de l'Observatoire des Territoires et de la Métropolisation dans l'espace méditerranéen issu du programme Interreg IIC « Méditerranée occidentale – Alpes latines » en 2002 dirigé par feue l'Association des villes et territoires méditerranéens, et dorénavant par la Direction Régionale de l'Équipement.

Groupes de travail	Chef de groupe
Énergies renouvelables	Sardaigne
Politique maritime	PACA
Coopération territoriale	Campanie
Agriculture et développement rural	Pouilles
Transports	Andalucia
Eau	Valencia

Tableau 51 : Fonctionnement de la Commission Interméditerranéenne

échéances politiques : promouvoir les propositions des acteurs méditerranéens en matière de transport maritime de courte distance et d'autoroutes de la mer (2014-2020) ou encore suivi de la politique communautaire portuaire. Cette thématique du devenir de la politique maritime européenne resurgit pour toutes les commissions géographiques de la CRPM qui effectue un travail important actuellement afin de faire des propositions à la Commission à ce sujet. La présence de la région andalouse à ce poste de l'organisation de la réflexion peut s'avérer important dans un souci de cohérence et de coordination avec l'Arc Atlantique et la CRPM. Les propos de la présidente de la région Alentejo relatent parfaitement la classification dans le quatrième groupe de Voiron-Canicio des régions portugaises tournées vers l'Afrique (la position africaine de Madères n'est pas étrangère à ce fait) : « Les régions du Portugal sont une porte d'entrée et de sortie de la Méditerranée et à ce titre nous portons beaucoup d'intérêt à cette Commission et aux politiques euro-méditerranéennes. Parmi les objectifs de la présidence espagnole pour 2010 figure le développement de l'espace euro-méditerranéen, espace territorial européen mondial. » (M. Leal Monteiro, 2009). Ces dires étayent une stratégie du Sud du Portugal pas entièrement méditerranéenne (exclu de l'AML), pas entièrement atlantique (« portes d'entrée et de sortie de la Méditerranée »), et axée sur la potentialité des échanges avec l'Afrique. Celle-ci est confirmée par les ambitions de création d'un bassin méditerranéen intégré dans les perspectives de développement territorial impulsé par l'Union européenne et le processus de Barcelone de 2008. Cette perspective replace les régions méditerranéennes en position centrale et non plus périphérique. Or le contingent atlantique par le jeu des découpages territoriaux Interreg est à nouveau "trimbalé" au sein du programme « Sud-Ouest Europe ».

10.2.6 : Le programme « Sud-Ouest Europe »

L'aire du Sud-Ouest européen (SUDOE) apparaît dans le paysage macrorégional européen en 1997 et se compose de la totalité du Portugal et de l'Espagne et des régions françaises Midi-Pyrénées, Auvergne et Limousin. Outre les régions ibériques atlantiques, deux des régions françaises (Midi-Pyrénées, Limousin) sont actives un minimum dans le Champ atlantique. Cette dynamique territoriale émerge de la Conférence de la diagonale continentale des régions d'Europe (CORDIALE), créée en 1997 à Toulouse. Cette Conférence

réunissait quatre régions Midi-Pyrénées, Limousin, Aragon, Extremadura, rejointes par la suite par Alentejo, Rioja, Auvergne, Bourgogne et Franche-Comté, Centre. Pascal Chazaud (2003) nous informe que les régions d'Aquitaine et de Languedoc-Roussillon ont choisi de s'investir dans un seul grand ensemble de coopération, l'Aquitaine optant donc pour l'Espace Atlantique. Il en est de même pour la stratégie souhaitée par les autres régions littorales ce qui a pour conséquence une plus forte implication des régions dites d'intérieur : Midi-Pyrénées, Auvergne, Aragon, Castilla y León, Centro, etc. Le changement a lieu pour la période de programmation 2000-2006 où les régions françaises du Languedoc-Roussillon, Poitou-Charentes et Aquitaine sont intégrées scindant l'Espace atlantique en deux parties, la césure se trouvant sur la ligne de crête picto-charentaise et limousine. Á nouveau la question de l'investissement des régions atlantiques au sein de SUDOE est posée…

Une étude sur la période 2000-2006 de ce programme signale 76 projets pour 648 partenaires et plus de 30 régions concernées (G. Covo, I. Lefèvre, 2005). Si l'Espagne est le principal moteur, du fait de sa superficie et sa population supérieures, seule la région de Poitou-Charentes « n'intégrera aucun projet ». Le Secrétariat commun par contre incombe à une région atlantique espagnole : la Cantabria. Les régions les plus influentes dans la dynamique Sud-Ouest européen sont les plus peuplées : Midi-Pyrénées, Aquitaine, Catalunya, Norte, Andalucia, etc. L'explication apportée, valable aussi pour l'Espace atlantique, est la meilleure capacité « d'ingénierie dans le montage, l'animation et la gestion du projet » (p.10, *ibid*). L'expérience en matière de financement communautaire est également avancée, citant le cas de la principauté des Asturies qui depuis 1988 s'est vue octroyer de nombreuses aides (Objectif 1) lui permettant de créer un véritable réseau « de gestion et d'animation des programmes de développement territorial » (F. Taulelle, 2001). En conclusion de leur analyse, les auteurs notent que l'espace sud-ouest européen est « aujourd'hui seulement un territoire de projet qui reçoit des financements d'une politique publique » et non « un espace identitaire » (p.22, *ibid*). Il est donc admis qu'identitairement cet espace, nécessaire cependant à la résolution de certains problèmes, notamment ceux concernant l'esprit initial de la CORDIALE, se partage entre ou à l'encontre de l'atlanticité et de la méditerranéité environnantes comme le démontre les Commissions géographiques de la CRPM, Arc Atlantique et Arc Méditerranéen Latin.

Sur les 76 projets approuvés par l'Autorité de Gestion, soixante-neuf impliquent une région atlantique dont 52 en tant que chef de file. Sur les 648 partenaires recensés par l'étude précédente (qui prend en compte les partenaires associés ce qui peut amener un biais par rapport à notre volonté de ne considérer comme partenaire que ceux actifs au sein du projet), nous relevons 315 originaires du territoire atlantique, soit 48,6%. En termes de population en

2005, la partie atlantique du programme Sud-Ouest européen représentait 46,6%[122] ce qui dénote une légère sur-représentation statistique en faveur des régions atlantiques. La récolte des données (tableau 52) correspond à celles vues précédemment dans l'analyse dudit programme avec une très forte domination de la région Midi-Pyrénées qui mérite une analyse plus fine car il existe une véritable césure entre les implications comparées avec l'Espace Atlantique sur la même période. Le couple Midi-Pyrénées/Catalunya, autour de l'Eurorégion éponyme créée en 2004, est moteur de cet espace de coopération. Il s'agit d'ailleurs clairement d'une stratégie énoncée par le président de la région Midi-Pyrénées, Martin Malvy, qui déclare en 2007 pour « Pyrénées Magazine » : « L'objectif est de rapprocher Midi-Pyrénées et la Catalogne, Toulouse et Barcelone. Les domaines d'excellence de nos deux territoires sont en effet complémentaires. Nos préoccupations sont souvent de même nature. Dans un monde toujours plus concurrentiel et une Europe toujours plus vaste, Catalunya et Midi-Pyrénées doivent envisager l'avenir ensemble[123] ». Outre économiquement[124] et institutionnellement (réalisation en collaboration de l'Atlas transpyrénéen des transports), le rapprochement en 2009 s'intensifie par le biais touristique avec un partenariat des acteurs de ce secteur via la plate-forme internet « http://www.catalogne-midipyrenees.eu » au slogan explicite « Il n'y a qu'un pas ! » (sous-entendu entre les deux régions). Sans attache atlantique, ni identitaire, ni par une coopération importante, la région midi-pyrénéenne s'oriente vers un partenariat actif autour de sa zone proche : les Pyrénées (Catalunya, Aragon, Aquitaine, Navarra, etc.). Cette position est donc confortée depuis la mise en place dès 1983 de la Communauté de Travail des Pyrénées (présidée par Midi-Pyrénées pour la mandature 2009-2011) muée aujourd'hui (2005) en *Consorcio* lui permettant notamment d'exécuter le programme transfrontalier Interreg IVa « POCTEFA » concernant la France, l'Espagne et l'Andorre en 2007-2013 en tant qu'Autorité de Gestion. L'Association Midi-Pyrénées-Aragon née en 1980 sous l'appellation « Association d'Amitié Saragosse-Toulouse » ou encore, côté français, le développement du Schéma de Massif des Pyrénées (Comité de massif, 2006) consolident le rôle central de la région Midi-Pyrénées sur sa spécificité montagnarde et transfrontalière dans sa prospective territoriale issue également des années 1980 au coté des régions Aquitaine et Languedoc-Roussillon[125]. La quête pour constituer un « carrefour sud de

[122] Population Sud-Ouest Europe : 61,30 millions d'habitants (source : http://www.interreg-sudoe.org/francais/programa/zona_elegible.asp) dont population atlantique comprenant les régions Midi-pyrénées et Limousin s'élevant à 28,56 millions d'habitants (sources : PO Espace atlantique et INSEE).

[123] http://www.pyreneesmagazine.com/news/vie-institutionnelle/la-relation-catalogne-midi-pyrenees-a-l2019honneur-a-barcelone (dernière consultation décembre 2009)

[124] Les flux interrégionaux de marchandises démontrent que le transit est quasiment aussi important entre Catalogne et Midi-Pyrénées (2884) qu'entre Catalogne et Languedoc-Roussillon (3368) ou entre Pais Vasco et Aquitaine (3137), pourtant axes de transport majeurs d'échanges entre l'Espagne et le Nord de l'Europe (Source : DRE Midi-Pyrénées, 2002, Atlas transpyrénéen des transports, avec la coopération de l'Institut d'Estudis Territorials de Catalogne 102 p.).

[125] La Loi Montagne instaure en 1985 les Comités de Massif qui lui confère le rôle de « définir des objectifs et de préciser les actions qu'il juge souhaitables pour le développement, l'aménagement et la protection du massif. Il a notamment pour objet de faciliter, par ses avis et ses propositions, la coordination des actions publiques dans le massif et l'organisation des services publics ».

Régions	Chefs de file	Partenaires	Score
Midi-Pyrénées	18	37	91
Aquitaine	4	34	46
Catalunya	5	25	40
Centro	1	29	32
Valencia	5	16	31
Norte	0	31	31
Lisboa e Vale do Tejo	3	21	30
Andalucia (atlantique)	4	16	28
Cantabria	4	15	27
Castilla y León	5	10	25
Aragon	2	17	23
Madrid	4	7	19
Baléares	2	13	19
Alentejo	1	15	18
Galicia	3	8	17
Pais Vasco	1	12	15
Asturias	3	5	14
Andalucia non atlantique	3	5	14
Limousin	1	11	14
Extremadura	3	4	13
Languedoc-Roussillon	0	11	11
Canarias	1	7	10
Castilla-La Mancha	0	10	10
Auvergne	0	7	7
Navarra	1	3	6
Murcia	0	5	5
Gibraltar	0	5	5
Rioja	0	3	3
Algarve	0	3	3
Madeira	0	2	2
Poitou-Charentes	0	1	1
Açores	0	1	1

Tableau 52 : Implication des régions atlantiques au sein de SUDOE[126]

l'Europe[127] » est le fil conducteur et se traduit par la mobilisation des acteurs pour obtenir une meilleure desserte notamment ferroviaire : lobbying en faveur de la liaison à grande vitesse Bordeaux-Toulouse-Narbonne ou de la Traversée Centrale Transpyrénéenne[128] avec l'Association Eurosud Transport Alantique-Méditerranée[129]. Il faut noter que la stratégie de la région Midi-Pyrénées est une stratégie de réaction. Elle s'est forgée en partie par la crainte de

[126] Source : http://www.interreg-sudoe.org/francais/proyectos/approved_alfabetico.asp (dernière consultation : décembre 2009). Le gris clair marque les régions de l'Espace atlantique 2007-2013, le gris foncé les régions qui ont appartenu en 2000-2006 au programme Espace atlantique.

[127] Contrat de Plan État Région 1994-1998, Préfecture de Région Midi-Pyrénées, Région Midi-Pyrénées.

[128] Á ce titre la création d'un GEIE d'études de la Traversée centrale des Pyrénéens signée en octobre 2009 à Saragosse participe et consolide la coopération bilatérale Midi-Pyrénées-Aragon.

[129] L'Association Eurosud Transport Atlantique-Méditerranée est un lieu d'échanges ayant pour objectif de contribuer au développement du réseau de transport du sud-ouest européen. Elle réunit des acteurs politiques (Conseil Régional de Midi-Pyrénées villes de Toulouse, d'Albi, district du Grand Rodez), et économiques (CCI Toulouse, Montauban, etc. ; Caisse d'épargne Midi-Pyrénées, SNCF Midi-Pyrénées, etc.).

voir les aides communautaires se délester exclusivement vers les régions urbaines et les grands arcs maritimes. Comme l'expose Jean-Paul Laborie, cette « perspective sombre » de voir « Midi-Pyrénées et Toulouse accrochées à une image de front de contact entre les façades atlantique et méditerranéenne et exposées à une tentative de harcèlement » (J.P. Laborie, 1999, p.23) a obligé les acteurs régionaux à réagir. Le projet financé et reconduit au sein de SUDOE « Pirene IV » souhaite « favoriser l'interconnexion des réseaux de transport du Sud Ouest européen avec le reste de l'Europe et optimiser le réseau d'infrastructures dans une perspective multimodale[130] ». Issu d'Interreg IIC, il est une autre illustration directe de cette réaction à travers l'utilisation des aides européennes requérant dans ce cas la participation plus large de l'Andalucia ou de l'Alentejo au côté de Midi-Pyrénées ou d'Aquitaine.

Plus généralement, les autres données montrent donc la forte présence des régions portugaises, notamment de la région Centro voire Alentejo impliquée dans CORDIALE au côté de Midi-Pyrénées mais également des régions espagnoles de Castilla y León et d'Aragon qui apparaissent bien positionnées. Les régions espagnoles littorales (Galicia, Pais Vasco, Asturias) semblent moins enclines à participer. La région de Cantabria où siège le secrétariat commun se démarque de ces dernières. Les régions moins peuplées et plus excentrées vis à vis de ce territoire de projet marquent leur désintérêt. Si le cas des îles de Madeira ou des Açores est évident par leur spécificité et leur éloignement (ultrapériphéricité), les régions Poitou-Charentes au Nord et Algarve au Sud signent leur stratégie axée respectivement vers l'Espace atlantique et l'Espace méditerranéen. Il est intéressant de constater la rencontre des régions atlantiques au sein du programme SUDOE (figure 126). Ainsi les régions Midi-Pyrénées et Aquitaine s'associent à 14 reprises. Cet axe fort de coopérations est complété par les régions Norte et Andalucia et à un degré moindre par les régions Lisboa, Centro voire Galicia. Cette dernière avec le Pais Vasco ne sont pas des éléments forts de SUDOE mais révèlent leur fibre atlantique par des liaisons entretenues prioritairement avec les régions atlantiques. Une autre donnée décrit les zones de force intratlantique : le nombre de projets partagés avec deux autres régions. Ainsi des tandems précédents ressortent des trios au premier desquels le réseau Midi-Pyrénées/Aquitaine/Pais Vasco (5 projets), puis Midi-Pyrénées/Galicia/Norte ou encore Midi-Pyrénées/Canarias/Norte (4 projets). Le tandem Midi-Pyrénées/Aquitaine se lie facilement avec le Limousin tout comme celui de Castilla y León/Midi-Pyrénées avec respectivement la Galicia ou le Centro (3 projets). La proximité géographique et l'effet transfrontalier jouent des rôles certains même si la sous-jacente diagonale du centre européen apparaît aussi en filigrane (Midi-Pyrénées, Castilla y León, Centro).

[130] Lettre e-news réalisée par l'association Eurosud Transport Atlantique-Méditerranée, en collaboration avec la Fundacion Transpirenaica, datée du 20 novembre 2009 (http://www.eurosud-transport.asso.fr/enews/eurosud-news26.html)

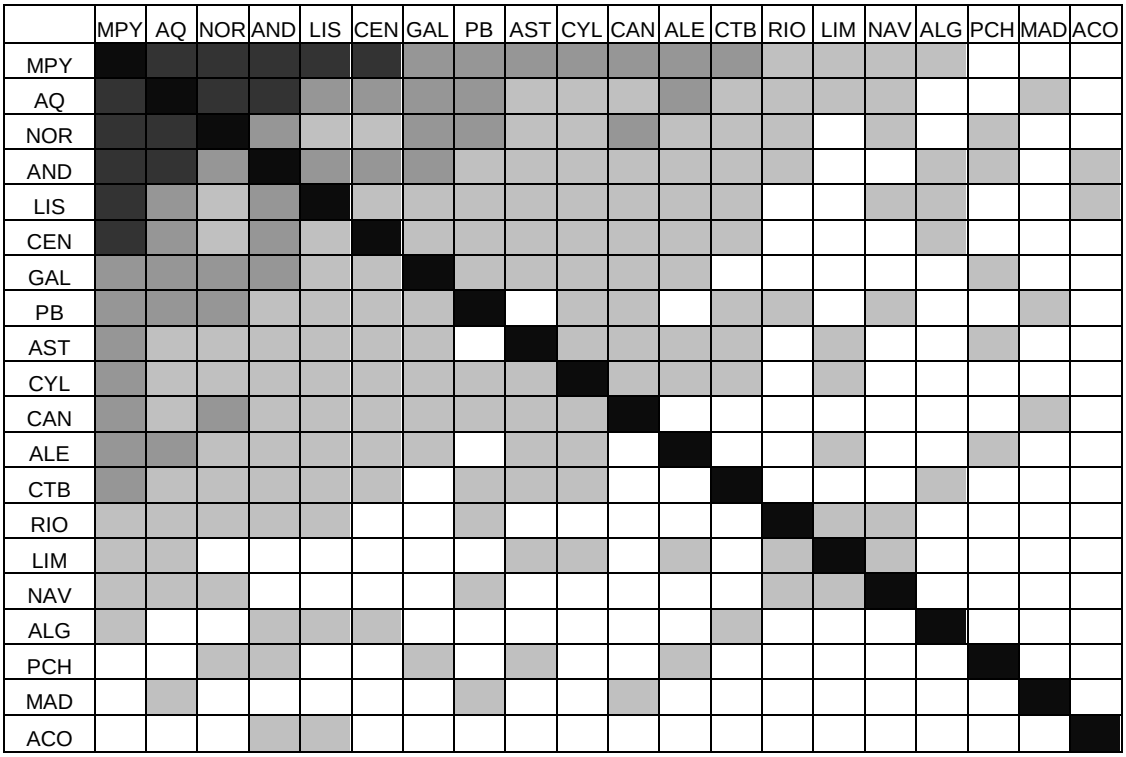


Figure 126 : Projets communs des régions atlantiques au sein de SUDOE

Projets en commun

Aucun

Entre 1 et 4

Entre 5 et 8

Entre 9 et 14

Réalisation : O. Balbastre
Sources :Base de données, O. Balbastre, 2006

MPY :Midi-Pyrénées, AQ : Aquitaine, NOR : Norte, AND : Andalucia, LIS : Lisboa e Vale do Tajo, CEN : Centro; GAL : Galicia, PV : Pais Vasco, AST : Asturias, CYL : Castilla y León, CAN : Canarias, ALE : Alentejo, CTB : Cantabria, RIO : Rioja, LIM : Limousin, NAV : Navarra, AG : Algarve, PCH : Poitou-Charentes, MAD : Madeira, ACO : Açores

Au final l'analyse révèle :

- un pôle de régions peu impliquées concentrant son réseau de coopération, focalisant et favorisant des liens univoques à cause d'une faible participation globale (1 à 3 projets): Poitou-Charentes, Açores, Madeira, Algarve, Navarra, Rioja et Limousin (notons le binôme Navarra/Rioja) ;
- un pôle de régions prenant part majoritairement à plus d'un tiers des projets des autres régions tout en tissant des liens divers via leurs projets (Midi-Pyrénées, Aquitaine, Norte et Andalucia), auxquelles s'ajoutent les régions du Centro et de Lisboa qui répondent aux mêmes critères à un degré moindre dans l'intensité;
- les régions de Pais Vasco et de Galicia ayant une coopération plutôt forte mais moins diversifiée s'opposant aux régions de Castilla y León, Alentejo ou Cantabria, peu attractives, qui concèdent une coopération plus hétéroclite, les régions Asturias et Canarias étant en position intermédiaire (signalons pour la région Asturias, une forte attractivité malgré le faible nombre de projets d'implication).

La comparaison avec l'implication au sein de l'Espace atlantique apparaît pertinente car beaucoup d'acteurs sont concernés alors que le nombre de projets est quasiment identique sur la même période de programmation (autour de 75 projets). Une majorité de régions possède une activité favorable à l'Espace atlantique en comparaison de son investissement envers SUDOE (tableau 53). C'est particulièrement le cas pour les régions de Galicia, Poitou-Charentes ou Norte. D'autres s'identifient dans les deux programmes tout en révélant une propension envers l'Espace atlantique nettement plus marquée (Aquitaine, Andalucia, Pais Vasco, etc.). Le cas de l'Algarve est exemplaire dans une lecture stratégique de coopérations. La région favorise nettement « Medocc » puis « Espace atlantique » alors que « SUDOE » est quasiment délaissé. La caractéristique première de cet espace transnational se référant aux problématiques des régions de l'intérieur (enclavement, ruralité, vieillissement de la population, etc.) explique cette configuration tout comme elle élucide le fait de retrouver cette typologie de régions (Centro, Alentejo, Limousin voire Rioja et Castilla y León) positivement engagées dans le programme SUDOE. Le cas extrême est cristallisé par la région Midi-Pyrénées dont la stratégie a été évoquée précédemment. Enfin, la région de Cantabria est particulière car elle accueille l'Autorité de gestion de ce programme ce qui la situe forcément en position élevée. Il serait en effet malvenu ou incohérent d'avoir hérité du siège de cette entité et de ne pas s'y investir ou de s'investir majoritairement dans d'autres groupements.

Activité vis à vis de l'Espace atlantique:	Régions	« SUDOE »		« Espace atlantique »	
		Chefs de file	Partenaires	Chefs de file	Partenaires
Très favorable	Galicia	3	8	5	57
	Poitou-Charentes	0	1	0	34
	Aquitaine	4	34	10	53
	Norte	0	31	4	42
	Andalucia	4	16	7	29
Favorable	Pais Vasco	1	12	1	29
	Algarve	0	3	2	14
	Lisboa	3	21	3	36
	Navarra	1	3	4	7
	Canarias	1	7	1	18
	Asturias	3	5	5	9
Équivalente	Rioja	0	3	0	5
	Castilla y León	5	10	4	13
	Açores	0	1	0	1
	Madeira	0	2	0	0
Défavorable	Limousin	1	11	1	6
	Alentejo	1	15	0	10
	Centro	1	29	0	24
	Cantabria	4	15	3	9
Très défavorable	Midi-Pyrénées	18	37	1	5

Tableau 53 : Comparaison de l'activité de coopération des régions atlantiques avec le programme « SUDOE »

Lorsque l'on complète ces données avec la nouvelle période de programmation les tendances se confirment en grande partie (annexe 18). Si les régions françaises Midi-Pyrénées et

Aquitaine reculent relativement dans leur position, elles gardent en valeur absolue un rôle moteur. Il est plus surprenant de voir la Galicia s'investir plus fortement avec notamment six postes de chef de file. La région atlantique du Pais Vasco suit cette trajectoire alors qu'à l'inverse certains éléments reculent (Centro, Andalucia, Asturias). Enfin d'autres régions continuent de se désintéresser de ce programme : Poitou-Charentes, Rioja, Algarve. Évidemment, il faudra confirmer ces trajectoires à la fin de la période de programmation pour constater ou non de telles évolutions. Les premiers appels d'offre répondent en général avec plus de promptitude aux projets répondant au mieux aux thématiques imposées. Les régions ayant l'ingénierie la plus adaptée ont un avantage assuré en début de programmation d'où la présence de régions métropolitaines éprouvées au montage de projet cofinancés par le FEDER (Toulouse, Bordeaux, Lisboa, Porto, Barcelone, Valence). L'influence d'autres centralités œuvrant, maritimes ou non, est donc avérée. Certaines expliquent la faible position d'entités dans le Champ atlantique. D'autres montrent un profil de régions véritables pivots entre deux espaces. D'autres encore délaissent la coopération interrégionale.

Conclusion : une Dynamique atlantique disparate et concurrencée

Programmes Interreg, commissions géographiques englobées au sein de la CRPM, associations régionales diverses morcèlent et enchevêtrent autant le territoire européen que le territoire atlantique. Á la verticalité des acteurs, de l'Union européenne aux régions, des États-membres à l'échelle locale, s'ajoute la dimension horizontale des espaces de coopérations. Leur croisement engendre une lecture ardue des stratégies régionales. Par l'analyse des champs de coopération et la visualisation de leur origine et de leur fonctionnement, nous avons tenté de situer les régions atlantiques. En interne, le champ atlantique distingue les régions historiques issues de l'Arc atlantique, que l'on retrouve en partie au sein de la CVAA à travers les villes ou aires urbaines adhérentes. Nous avons établi en prenant en compte les analyses successives précédentes une projection redessinant les contours et les positions des régions atlantiques dans ce champ (figure 127). Le Champ atlantique se compose du croisement du champ des institutions et des discours (Arc Atlantique, CVAA, CRPM, RUOA, AC3A, RTA) et de celui de la coopération et des actions (programmes Interreg « Espace Atlantique »). L'indice de ces champs a été calculé en assimilant plusieurs paramètres : adhésion, périodes d'adhésion, rôles et fonctions au sein des institutions (Bureau politique, direction et sous-direction des groupes de travail), lieux de réunions et présences (si les données étaient disponibles sur les comptes rendus des réunions), participation aux projets selon la localisation des chefs de file et des partenaires au sein des trois phases de programmation couvrant la période 1997-2009.

La corrélation (0,72) montre que les champs ne se superposent pas mais que leur comparaison n'est pas non plus indépendante. Plusieurs groupes de régions ressortent (tableau 54) :

- les régions motrices :
  - dans les deux champs axes du Champ atlantique : Galicia, Aquitaine, Bretagne ;
  - soit institutionnellement (Pais Vasco, Pays de la Loire, Asturias), soit en matière de coopération (Lisboa, Norte), soit de façon équilibrée (Poitou-Charentes, SWE) ;
- les régions participantes :
  - très impliquées notamment dans la coopération (Andalucia, S&E Ireland) ou à l'inverse au sein des institutions (Basse-Normandie, Scotland, Cantabria) ;
  - en position moyenne sur les deux axes : Wales, Centro, Castilla y León, Alentejo, Border, Navarra et Algarve ;
- les régions peu concernées :
  - dans tous les secteurs : Centre, Madeira, Haute-Normandie, Rioja, Açores, Midi-Pyrénées, NI ;
  - faiblement visibles au sein des institutions (Limousin, West Midlands) ou de la coopération (Canarias, NWE).

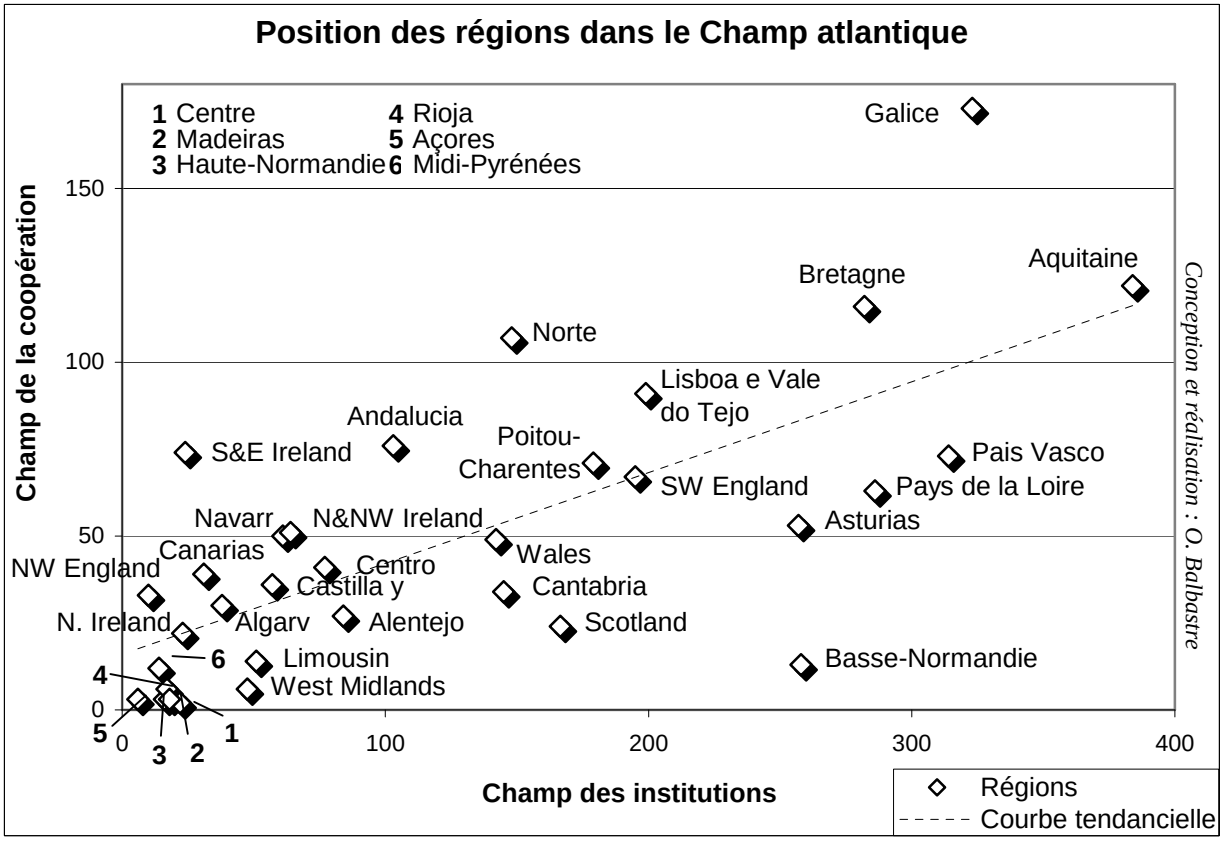


Figure 127 : Le Champ atlantique

Les régions motrices (figure 128) concentrent leurs efforts de coopération au sein de l'Espace atlantique dont elles sont également l'épine dorsale. Elles peuvent surtout s'appuyer sur des liens prolongés au sein d'autres programmes transnationaux avec « SUDOE » (Aquitaine, Norte, Lisboa) ou « NOE » (Bretagne, Sud-Ouest anglais). L'armature du champ atlantique est constituée également de zones transfrontalières fortes (les Eurorégions d'Aquitaine-Euskadi-Navarre (M.-C. Fourny-Kober et *al*., 2005) et de Galicia-Norte[131]) tandis que des entités telles que la Bretagne ou la Galicia, revendiquant leur spécificité notamment périphérique, se sont rapidement emparées du créneau obtenu par la montée de l'acteur communautaire pour contraindre les États centraux à entendre leur demande. Dans la plupart des cas, les régions participantes sont comme tiraillées entre deux stratégies de coopération et d'association à mener. Au Sud, les régions Algarve, Andalucia et Alentejo qui concèdent également leur propre programme de coopération transfrontalière sont attirées par les perspectives méditerranéennes. Cependant elles optent pour une voie différente. L'Andalucia est très impliquée au sein de la Commission « Interméditerranée » et de l'Arc Latin mais conservent un fort investissement au sein de l'Arc Atlantique. La césure territoriale subie par cette Communauté Autonome permet un rôle de pivot de la coopération. Si l'Algarve opte

[131] Communauté de Travail créé en 1991 mais également en 1992 avec la constitution d'une association des municipalités transfrontalières : "Eixo Atlântico do Noroeste Peninsular".

pour la création de liens vers l'Afrique à travers l'impulsion de la Conférence de Barcelone, l'Alentejo s'aligne au coté des régions de la Diagonale européenne dont les préoccupations territoriales sont plus proches des problématiques. On peut également avancer le retrait des régions de Castilla y León et d'Extremadure[132] du programme « Espace atlantique » qui ne bénéficie plus des coopérations transfrontalières actives notamment dans le cas de l'Alentejo. Ainsi l'activité de coopération est comparativement plus favorable à « SUDOE » à l'instar des régions Cantabria et Centro. Si la seconde est semblable à l'Alentejo, la première détonne au sein du groupe des régions littorales espagnoles. Moins investie au sein d'Espace atlantique, elle héberge le siège du programme SUDOE, n'apparaît pas dans les premières communautés autonomes adhérentes de l'Arc Atlantique et sa capitale Santander ne participe pas à la CVAA. Elle accède à une position moyenne dans le Champ atlantique à côté de régions non littorales comme la Castilla y León et la Navarra même si seule la seconde appartient encore au programme espace Atlantique avec de fortes attaches avec le Pais Vasco et le Béarn.

En France, le cas de la région Midi-Pyrénées et sa stratégie avec l'Aragon et la Catalunya a déjà été étudié. Les régions Centre et Limousin se sont également très peu investies dans l'Espace atlantique et le bilan qui lui est défavorable en face des deux espaces transnationaux SUDOE et NOE est évocateur de stratégies tierces même si quelques liens sont maintenus. La région Haute-Normandie se comporte à l'identique de celle de Midi-Pyrénées en favorisant ses vues outre-manches ainsi que sa fonction d'avant-port maritime de l'Île-de-France. Elle se polarise sur un territoire émergent de la coopération : la Manche. Ce dernier intègre également la Basse-Normandie, le Sud-Ouest de l'Angleterre et la Bretagne. Si cette dernière poursuit sa stratégie atlantique ininterrompue, les deux autres régions participent autant aux deux espaces de coopération. Il faut néanmoins préciser que le rôle des différentes entités composant la région du Sud-Ouest anglais varie. Les régions d'Hampshire et des aires urbaines de

Position		Institutions			
		très élevée	élevée	moyenne	faible
Coopération	très élevée	Aquitaine ; Galice ; Bretagne	Norte ; Lisboa		
	Elevée	Pais Vasco ; Pays de la Loire ; Asturias	Poitou-Charentes ; SWE	Andalucia	S&SE Ireland
	Moyenne			Navarra ; N&NW Ireland ; Centro ; Algarve ; Alentejo ; Wales ; Castilla y León	NW England ; Canarias
	Faible	Basse-Normandie		Cantabria ; Scotland	Centre ; Madeira ; Açores ; Rioja ; Midi-Pyrénées ; Haute-Normandie ; Limousin ; West Midlands ; Northern Ireland

Tableau 54 : Implication des régions atlantiques dans les champs étudiés

[132] La région d'Estrémadure était éligible au PO « Espace Atlantique » durant la période 1997-1999.

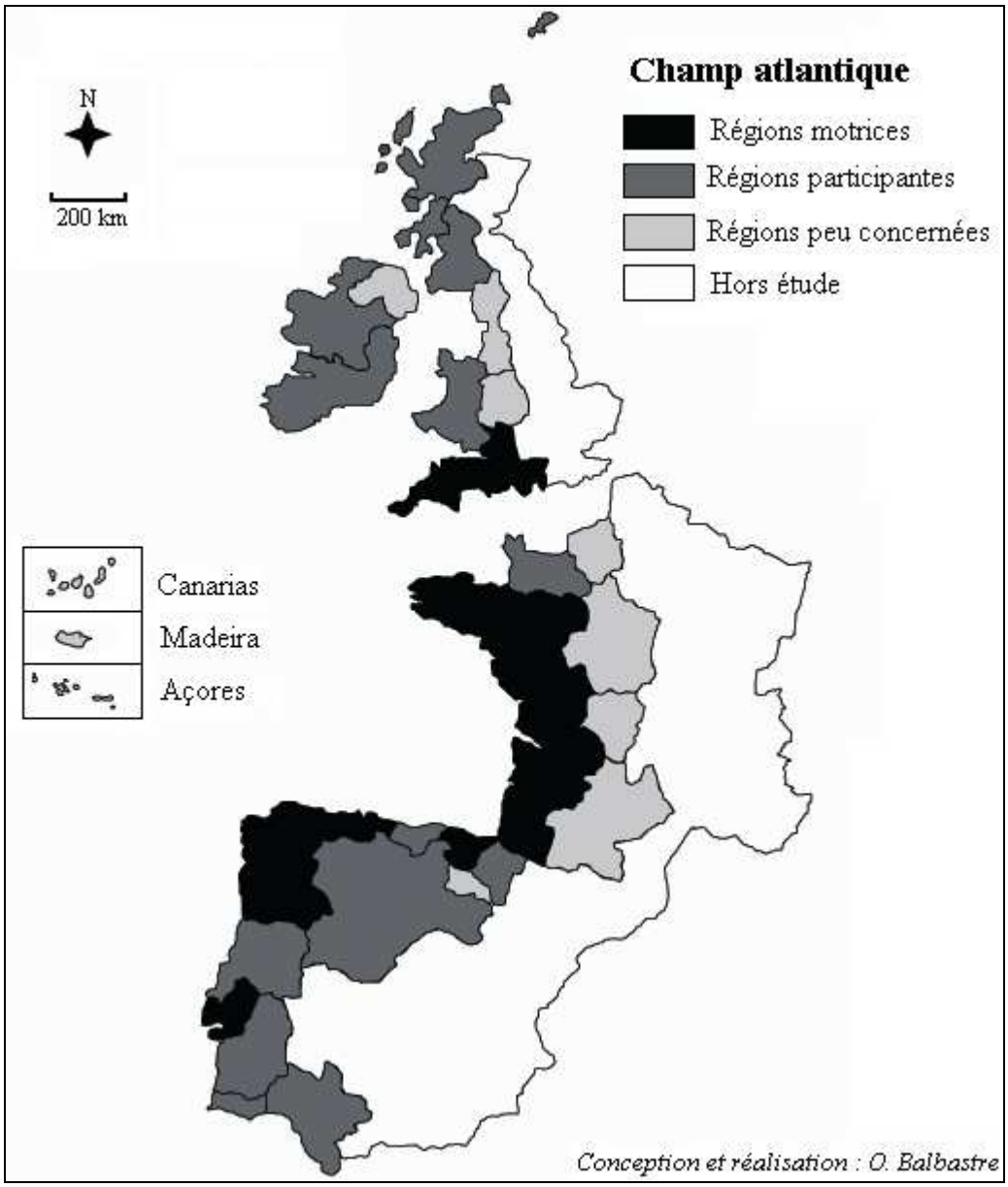


Figure 128 : Rang des régions dans le champ atlantique

Southampton et de Portsmouth (les plus à l'Est) sont très influencées par le territoire Manche dont la proximité géographique est plus évidente. Ainsi, la question de la situation de la Manche entre Atlantique et mer du Nord resurgit. Les régions plus excentrées de Cornwall et de Somerset (moins paradoxalement pour le Devon) considèrent les problématiques de l'Arc Atlantique plus conformes aux leurs. Enfin dans cette zone Manche, la Basse-Normandie est en situation intermédiaire bien plus impliquée dans les institutions que dans les domaines de coopération. Néanmoins, les présidences actuelles de l'Arc Atlantique et de la CVAA révèlent un véritable basculement lui octroyant un profil spécifique dans le Champ atlantique.

Plus au Nord, les régions anglaises de West Midlands et de NWE malgré quelques actions des conurbations Birmingham/Coventry ou Liverpool/Manchester privilégient leur rattachement à la riche dorsale européenne via le bassin londonien et sont inclus dans le grand projet de la

Northern Way (M. Bailoni, 2008, 2009). Par extension les métropoles de Belfast, Dublin, Glasgow le souhaitent en priorité ce qui sous-entend une concurrence réelle entre réseaux de métropoles et aires régionales. La volonté politique est déterminante et les différentes positions des acteurs au sein du système vertical amènent à développer des stratégies propres que l'on soit en charge d'une ville, d'une région ou d'un pays. Un autre regard déterminerait un nouveau champ atlantique qui viendrait compléter et peut-être infléchir celui affiché ici. En Écosse, la participation des régions des Highlands & Islands et de Dumfries & Galloway tranche avec celle de la région centrale qui, isolée, est absente du Champ atlantique. L'Écosse se retrouve plus attirée par une autre centralité, celle de la Périphérie nordique (aussi nommée Atlantique Nord) à l'instar dorénavant de l'Irlande du Nord et de la région frontalière irlandaise (Border, Midland & Western). L'île irlandaise semble indifférente à l'Arc atlantique (retrait de la région de Galway) et à la CRPM de manière générale (seule la région du Donegal l'intègre) alors que la CVAA n'a emporté l'adhésion que de la ville de Cork. L'État insulaire qui a su profiter de la manne financière communautaire pour parvenir à améliorer grandement sa situation socio-économique continue dans cette lignée en participant activement aux programmes Interreg tout en s'abstenant de rentrer dans le Champ atlantique des institutions. Pourtant la celtitude et la maritimité irlandaises ne sont pas à démontrer. Sans doute, l'instance politique irlandaise possède d'autres préoccupations comme celle de devenir un pôle européen majeur construit autour de Dublin, ce qui renvoie à la primauté du pouvoir politique décisionnaire. Qualifier aujourd'hui l'Irlande de périphérie est sans doute erronée, ce qui pourrait expliquer sa relative neutralité dans sa participation aux associations atlantiques.
Enfin, l'insularité couplée et l'ultrapériphéricité rendent l'intégration des Canarias, Madeira et Açores délicate (L. Marrou, 2009). Ces régions ont d'ailleurs changé de zonage Interreg. Si les îles portugaises étaient quasiment inopérantes dans le Champ atlantique, les Canarias ont participé activement à l'espace de coopération (17ème rang). Par contre, au niveau des institutions, un décalage se crée (non adhésion à l'Arc Atlantique) même si les deux villes de Santa Cruz de Tenerife et de Palma de Majorque collaborent au sein de la CVAA.

L'espace atlantique (figure 129) est loin d'être uniforme dans sa configuration socio-économique, géographique ou administrative. La Dynamique atlantique, qui découle de ces configurations, n'échappe pas non plus à cette hétérogénéité. Les régions fondatrices de l'Arc (de la Bretagne à la Galicia) autour du Golfe de Gascogne, auxquelles il faut ajouter les deux régions riches portugaises et le sud-ouest anglais, sont les plus résolues à faire avancer l'espace-projet. D'autres au contraire privilégient des regroupements géographiques tiers (périphérie nordique pour les Highlands, Sud-Ouest européen pour Midi-Pyrénées, Arc Manche pour la Haute Normandie), cultivent une dualité (Atlantique/Méditerranée pour l'Andalucia, Atlantique/Atlantique Nord pour l'Irlande) ou un autre axe national (North West England). Ces régions se situent généralement aux extrêmes géographiques de l'espace atlantique ou ne sont pas littorales. Elles entretiennent ou subissent l'attractivité d'autres blocs

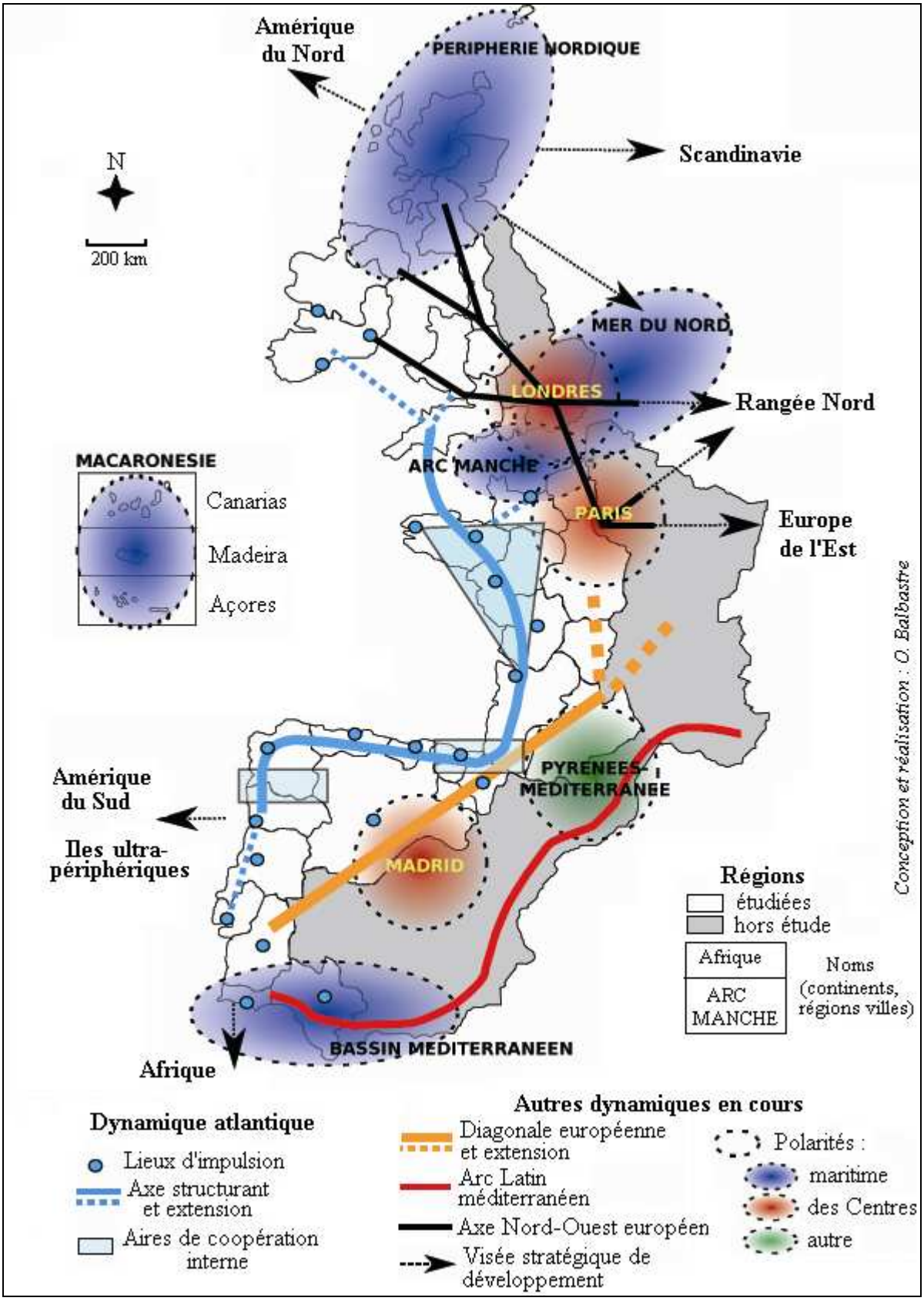


Figure 129 : Dynamiques et stratégies de coopérations pour les régions atlantiques

ou du Centre en termes de stratégies territoriales de coopérations. Mais celles-ci paradoxalement peuvent aussi jouer le rôle de pivot avec d'autres espaces de collaboration.

CONCLUSION GÉNÉRALE

« *les territoires aux limites et contenus généralement flous se transforment, s'organisent, s'opposent, coopèrent suivant des logiques complexes, où se mêlent les mutations de longue période, les accidents et les opportunités conjoncturelles, les ambitions et les stratégies des acteurs* »

Claude Lacour évoquant sa formulation de
« tectonique des territoires » (1996) à propos de l'Arc Atlantique

L'Arc Atlantique et les perspectives territoriales envisagées

Alain Chauvet (1993) a esquissé les possibilités du devenir de la façade atlantique européenne de l'isolement à l'intégration. Le facteur principal demeurait les disparités socio-économiques à la base de la politique régionale. Des politiques de « laisser aller » aux volontaristes, Jacques Beauchard (1993) en définit : « (…) quatre, qui tour à tour privilégient l'une ou l'autre des tendances émergentes suivantes : la marginalisation des ports, des axes de communication ; le déclin de l'agriculture et de la fragilité des industries décentralisées ; la réussite de l'espace-projet ; la polarisation du territoire à partir des systèmes géo-économiques locaux ; la mise en réseau des villes de l'Atlantique autour des métropoles (…) » (figure 130).

Le scénario de l'isolement est le scénario du « pire » car la coopération interrégionale n'existe tout simplement plus et les régions se désolidarisent de l'Arc Atlantique qui risque alors une dissolution. Beauchard annonce ce scénario comme étant « un repli sur l'identité locale » (*ibid*). Les critères sont : la stagnation de l'espace des transports qui entraîne une baisse comparative de l'accessibilité, l'émigration des populations jeunes qui ne trouvent pas d'emplois et la baisse de la natalité amenant à un vieillissement de la population, le chômage est élevé, le déclin frappe les activités agricoles et industrielles présentes, les activités portuaires déclinent et les flux se détournent de la façade maritime, la concurrence de l'Arc Méditerranéen plombe le tourisme. De plus, ce scénario est polémogène, il génère des conflits liés à la proximité géographique qui, au lieu de constituer un socle de coopérations, engendre une concurrence féroce où seules quelques alliances de circonstances surnagent. Le cloisonnement l'emporte et le souci de cohérence demeure faible. Á partir de cette hypothèse, « l'ouest atlantique redevient une périphérie déclinante, les inconvénients de son statut l'emportant sur les avantages, handicaps persistants : éloignement des pôles majeurs, moindres infrastructures, économie d'échelle plus faible, économies d'agglomération insuffisantes faute de métropoles » (G. Baudelle, 1993). Subissant à plein l'élargissement de l'Union européenne, la délocalisation des entreprises guette, y compris à l'intérieur de cette façade atlantique (Ibérie, Irlande, Maroc). L'espace atlantique ne devient plus qu'aires « vertes » ou « bleues » et lieux de loisirs pour les régions centrales.

Le scénario de l'espace-projet correspond à un développement interne sans relais extérieur des régions atlantiques. Le scénario adopte une posture d'auto-organisation au sens fondamental du concept philosophique de structure (totalité, transformation, autorégulation (J.

Piaget, 1968)) fondée sur les atouts de la façade maritime. Pour Guy Baudelle, « face aux menaces de déclin et au désinvestissement conduisant à la marginalisation par indifférence des acteurs extérieurs et renoncement des acteurs locaux (scénario de l'isolement), l'hypothèse de l'espace-projet atlantique est celle d'une évolution conduisant à un développement essentiellement endogène » (*ibid*). S'appuyant sur une identité culturelle locale et l'attachement aux pays, l'espace atlantique doit rassembler les énergies autour de trois atouts principaux : la mer, l'espace, les hommes. La mer est une richesse finalement peu exploitée mais aussi une ressource patrimoniale, techno-scientifique (recherches et technologies marines). La présence d'une main-d'œuvre bien formée et un tissu de Petites et Moyennes Entreprises dynamiques sont des paramètres à saisir. Pour Guy Baudelle, ce « scénario [est] apparemment utopique, [puisqu'il] privilégie certaines stratégies et hypothèses aux dépens des tendances. Ces stratégies (Arc Atlantique, pays) pour l'instant embryonnaires et souvent désordonnées, (…) ne deviendront efficaces que dans l'hypothèse d'un projet global encore utopique, fondé sur une identité commune qu'il convient de préciser ».

Le scénario de la « fragmentation » conçoit l'espace atlantique comme éclaté en plusieurs blocs territoriaux à cause de l'hétérogénéité inhérente à ce vaste ensemble. La coopération n'a pas réussi à amoindrir suffisamment le poids des dissimilitudes. Ce scénario se distingue de celui de l'isolement par le fait qu'il affiche les liaisons des régions atlantiques vers le centre de l'Union et non entre elles. La façade atlantique devient alors dépendante vis-à-vis des grandes métropoles que sont Londres, Paris ou Madrid. Elle se divise en quelque sorte entre périphéries intégrées et finisterres marginalisés. La segmentation est en premier lieu administrative et fonctionnelle. La territorialité sous le poids de la multiplicité des acteurs institutionnels se complexifie et s'alourdit. Le principe de concurrence se développe à l'encontre de celui de subsidiarité. La déterritorialisation due à des logiques de réseaux l'emporte et le tourisme devient l'activité centrale. La façade atlantique se divise donc en une mosaïque de sites et de pays plus ou moins isolés où l'effet barrière au niveau transfrontalier est prégnant et où les zones enclavées (îles, montagnes) sont délaissées. La différenciation spatiale entre littoral et arrière-pays se radicalise autant que la dissymétrie villes-campagnes. Les métropoles « se branchent » sur le système-monde alors que le modèle centre/périphérie sévit. Le littoral se densifie fortement ce qui provoque la multiplication de problèmes environnementaux, augmentant les enjeux territoriaux et les conflits entre acteurs. L'espace atlantique par ce scénario est une transition vers trois systèmes unifiés autour de l'Armorique et la Manche, autour de l'Aquitaine et au Pais Vasco jusqu'en Cantabria, et entre le Nord du Portugal et la Galicia.

Le scénario de l'intégration approche celui de l'espace-projet à la différence qu'il souhaite compléter le développement endogène avec un développement exogène. Il s'agit de percevoir une triple intégration : entre les régions atlantiques d'une part, avec le « cœur de l'Europe » sans pour autant mener à la segmentation des régions atlantiques d'autre part, et enfin, vis-à-

vis des autres « Europe » : celle de la façade méditerranéenne comme celle de l'Est. Ce scénario semble idéal mais se scinde en deux hypothèses, une intégration avec ou sans relais endogène. L'intégration sans relais endogène poursuit le modèle en place d'une périphérie intégrée et exploitée. Grâce à des atouts propres et recherchés par les espaces centraux (qualité de vie, abondance, coût de la main d'œuvre), ces derniers se délestent de certaines activités qui dynamisent l'économie régionale atlantique. Mais cette domination n'entraîne

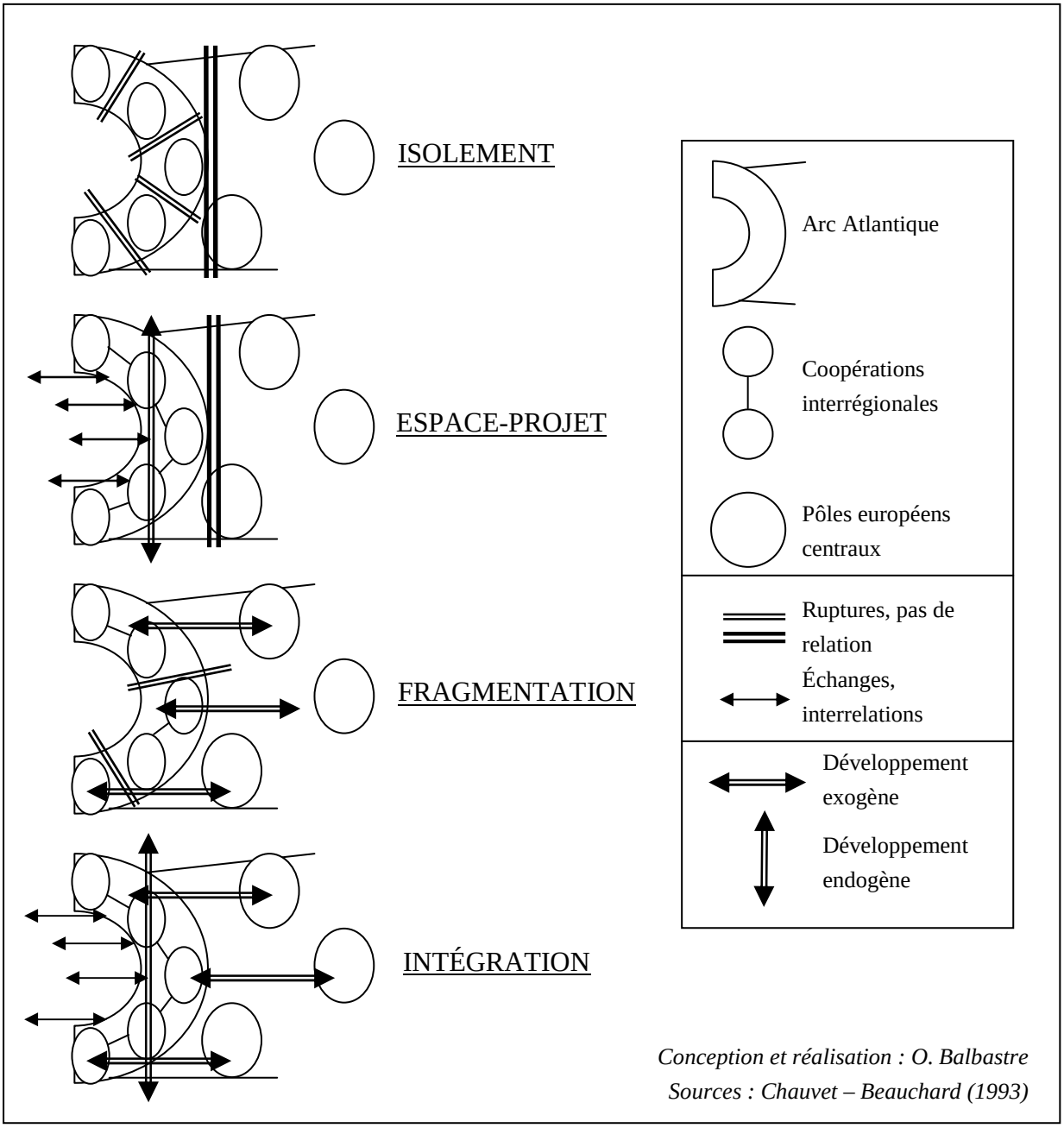


Figure 130 : Les quatre scénarios pour l'Arc Atlantique

pas d'initiatives endogènes complémentaires ou compensatoires en raison d'un potentiel de développement propre relativement faible et de prééminence des processus exogènes. Á défaut de réel développement, cette hypothèse est porteuse de croissance bien que parfois en décalage avec les systèmes productifs locaux. Les dynamiques endogène et exogène doivent se soutenir mutuellement dans un cercle vertueux, l'une permettant à l'autre de se renforcer et inversement. Se référant au postulat « les villes font les régions et non l'inverse », cette hypothèse se fonde surtout sur une trame urbaine car seules les villes fédèrent les services qui permettent une logique de réseau. Universités, banques, commerces, hôpitaux, gares TGV, aéroports, l'ensemble des services tertiaires supérieurs et les segments d'industries de haute technologie s'établissent de plus en plus à proximité les uns des autres : seul ce type de centralité peut polariser des flux d'échange avec la mégalopole européenne. Néanmoins, il ne faut pas que les seuls réseaux se dégagent au risque de se couper d'une partie du territoire. Ce scénario de l'intégration dépasse les faiblesses des scénarios de l'isolement, déclin annoncé de l'espace atlantique, et de l'espace-projet tourné vers un développement endogène trop fermé et coupé des mannes financières communautaires et du partenariat incontournable avec l'État.

Quel scénario pour l'espace atlantique ?

Depuis une vingtaine d'années, où en est la façade atlantique européenne sous la toise de ces scénarios ? Les diverses conclusions apportées par l'emploi de la formation socio-spatiale agrémentent les quatre perspectives. Si notre grille de lecture territoriale apparaît dispersée, la définition même de la formation socio-spatiale invite à des recoupements. L'infrastructure, composée des instances géographique et économique, s'est définie par l'hétérogénéité d'accessibilité des territoires. Pour le réseau de transport, les lignes de force succèdent aux lignes de faiblesse entretenant une segmentation notablement perceptible entre les axes érigés à partir des capitales. Une dichotomie existe également en termes de richesse avec des régions à caractères centraux situés en Irlande et en Angleterre drainant autour d'elles des territoires voisins dans leur sphère d'influence. D'autres pénètrent directement l'orbite des capitales étatiques (Centre, Haute-Normandie, Hampshire). Á l'inverse, la Péninsule ibérique abrite des aires bien moins riches générant des profils typiques des périphéries. Le scénario de fragmentation est donc entraperçu avec des coupures internes à l'espace atlantique et un réseau impulsé par le Centre majoritairement.

La superstructure est appréhendée par la répartition et l'utilisation du toponyme atlantique (instance idéologique) et par l'élaboration du Champ atlantique (instance politique). Les régions historiques en déterminent l'essence, le noyau dur s'étendant de la Bretagne au Portugal. Dans cette zone le lien exclusif avec le toponyme atlantique se perçoit et devient marqueur identitaire spontané. Autour, la concurrence envahissante d'autres aires maritimes ainsi que la présence de toponymes parasites qui atténuent les représentations strictement atlantiques opèrent. Mer d'Iroise, Mer d'Irlande, Mar Cantabrico sont autant de centralités, de

« sous-bassins », qui peuvent brouiller ou rejeter l'Atlantique en arrière plan tandis que d'autres agitent des référents identitaires tierces (mer du Nord, Méditerranée). Plus globalement, le Champ atlantique se calque quasiment sur l'aire de distribution du toponyme renforçant ainsi l'homogénéité de la superstructure de ces territoires. Il existe donc un décalage des lignes de force entre infrastructure et superstructure atlantique. Maritimité ou atlanticité ne signifient pas automatiquement dynamique socio-économique. Les exemples des projets routiers s'emparant de l'odonyme atlantique sont intéressants car ils sont localisés dans les finistères atlantiques de la littérature (Ouest Irlande, SWE, Galicia, Centro). Or, les acteurs locaux, à des fins de développement territorial basé sur un axe routier, intègrent l'odonyme comme vecteur de dynamisme dans les représentations. Être atlantique, c'est aussi appartenir à une façade plus qu'à un finistère de l'Ouest.

Par ailleurs, la continuité d'existence de l'association Arc Atlantique et la reconduction du programme Espace Atlantique sont les principaux arguments qui évitent de dangereuses dérives vers les scénarios d'isolement et de fragmentation. L'implication des acteurs varie pourtant dans le Champ atlantique entre institutions et coopérations, illustrant des stratégies divergentes. Certains choisissent indéniablement d'autres aires de collaborations leur permettant, soit de tirer profit de la proximité de la dorsale socio-économique européenne (S&SE Ireland, West Midlands, NWE) et ne veulent pas être associés à un groupe de « perdants », soit de se replacer elles-mêmes en situation centrale (Highlands, Midi-Pyrénées, Haute-Normandie, Algarve) afin de jouer un rôle prépondérant et d'obtenir des retombées directes immédiates. Une fragmentation s'est déjà effectuée avec l'arrière-pays puisque les nouvelles délimitations territoriales du programme Interreg ont exclu les entités non littorales (Centre, Limousin, Midi-Pyrénées, Castilla y León, West Midlands). Or ce sont ces régions qui sont en situation de relais entre la façade maritime et le Centre comme l'a démontré la position de leur capitale dans les réseaux de transport (Valladolid, Tours, Birmingham). D'autres territoires évoquent en parallèle le scénario de l'isolement et s'affichent en véritables finisterres soit par une accessibilité défaillante dans un contexte national (Ouest irlandais, pointe du Sud-Ouest anglais, Asturias), soit par une trajectoire socio-économique insuffisante voire inquiétante (Alentejo, Ouest gallois, Highlands, Limousin). Néanmoins, l'épine dorsale allant de la pointe du SWE à Lisboa constitue l'espace-projet atlantique avec des dynamiques socio-économiques importantes (Navarra, Bretagne, Pays de la Loire, SWE, Cantabria) même si les relations de dépendance au Centre restent supérieures aux relations internes comme le regard sur l'accessibilité l'a démontré. Les territoires les plus concernés demeurent la Galicia et la Bretagne. Ils affichent des caractéristiques communes : position de périphérie nationale, présence du terme de finisterre, profil maritime évident. Ils sont aussi les mieux placés au sein du Champ atlantique. Á l'image du couple franco-allemand pour l'Union européenne, ce tandem a une fonction équivalente pour l'espace atlantique qu'elles symbolisent. Ces deux régions sont exemplaires aussi par leur volonté d'inscrire le maritime dans les projets de coopérations de l'Espace atlantique. En la matière, elles sont conséquemment pourvues en

instituts de recherche (pôle de compétitivité Mer Bretagne à Brest, Technopôle Quimper-Cornouailles, Centre technologique de la mer (CETMAR) de Vigo, etc.) et en secteurs d'activités maritimes (recherche, pêche, ports, aquaculture, etc.).

La caractéristique maritime au cœur des coopérations

La maritimité a toujours été considérée comme un dénominateur commun. Elle est toujours au cœur des préoccupations concrètes notamment des projets estampillés Espace atlantique. Beaucoup de domaines la représentant sont ciblés par cette coopération : le transport maritime (cabotage, autoroutes de la mer), l'économie maritime basée sur les produits de la mer (aquaculture, pêche côtière, saliculture, etc.) et sur les savoir-faire (filière navale, formation à l'emploi marin), la mise en valeur de l'environnement (faune et flore marines, zones sensibles, énergie renouvelable, etc.) et sa protection (pollution côtière, algue verte, etc.), le

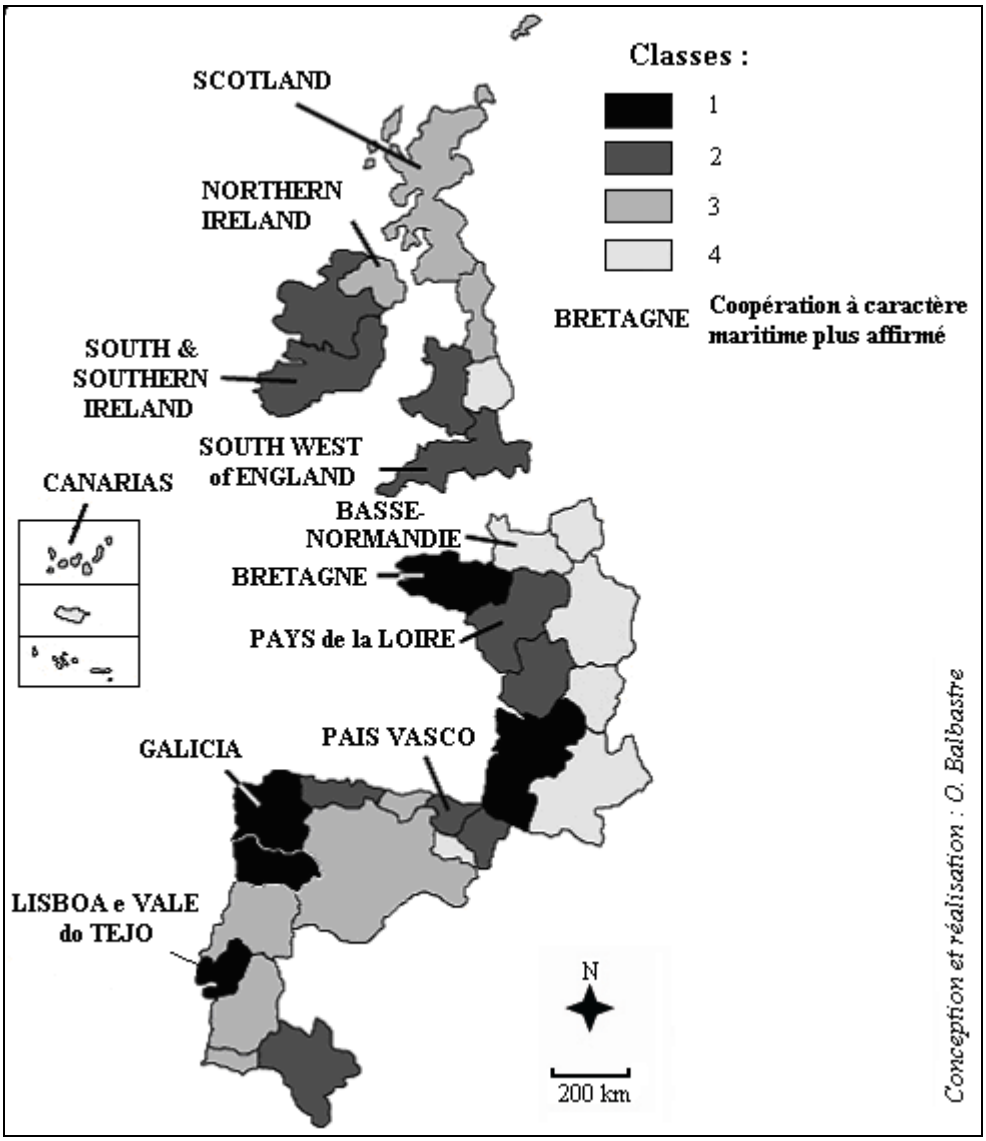


Figure 131 : Champ atlantique de coopération et maritimité

tourisme (sports nautiques, phares, croisières, écotourisme marin, etc.), la recherche (biomasse, biotechnologie marine, modélisation océanique, etc.) ou de façon plus transversale la sécurité maritime. D'ailleurs sur l'ensemble des cent-cinquante projets retenus, cinquante-neuf ont une inclinaison maritime (39,5%). Ce sont les régions littorales qui impulsent ce mouvement (figure 131). Les ambitions des régions de l'arrière-pays se répercutent dans des domaines permettant le lien entre littoral et arrière-pays qu'il soit de nature environnementale (bassins versants, forêt atlantique, etc.), structurelle (transports terrestre ou aérien, plateforme logistique, etc.), patrimoniale (urbain ou rural) ou encore promotionnelle (différents types de réseaux de PME, d'universités, d'innovation, etc.). Les régions de Poitou-Charentes et d'Andalucia, dont les configurations territoriales freinent le profil maritime, ne sont pas pour autant trop détournées de l'élément maritime et mènent même quelques projets sur la pêche côtière et artisanale (projets OCIPECSA et PRESPO) dirigé par l'Instituto Andaluz de Investigacion y formacion Agraria, Pesquera, Alimentaria y de la produccion ecologica (Sevilla) ou sur les ressources biotechnologiques marines (projet VALBIOMAR) conduit par le Laboratoire Littoral, Environnement et Société de l'Université de La Rochelle. Les entités périphériques Dumfries & Galloway, Argyll & Bute, les îles et les Highlands concentrent aussi les partenaires (The Highland Council présent au sein de COASTLANTIC pour la gestion maritime intégrée, Scottish Association for Marine (Argyll & Bute) au sein d'AAAG développant la thématique de l'aquaculture, etc.). L'Irlande du Nord, peu visible par ailleurs, privilégie certains projets portés sur la ressource et la pêche marines. Ainsi, les deux projets dirigés par la Queen's University of Belfast sont représentatifs d'un investissement en la matière : projets SHARE sur les coquilles de peigne et TIMES sur la pêche du couteau.

La Stratégie maritime intégrée, des projets actuels

Actuellement, les travaux de réflexion sur la mise en place d'une politique maritime communautaire alimentent l'activité de l'Arc Atlantique. La Commission effectue par ailleurs un travail afin de faire émerger une Stratégie intégrée de l'Arc Atlantique en lien avec la DG MARE de la Commission européenne (processus lancé en mai 2009). Une intense action de lobbying envers la présidence européenne espagnole du premier semestre de 2010 est parvenue à placer ce dossier en tête des priorités. Ainsi, l'espace atlantique profite de l'émergence de la notion de bassin maritime introduite par la Commission européenne dans le cadre du Livre Bleu sur la Politique Maritime Intégrée (PMI) pour rassembler les acteurs compétents, identifier les actions prioritaires et stratégiques à mener à l'échelle transnationale et valoriser le potentiel maritime d'un même espace et mettre à profit ses synergies. Les objectifs déclinés réintègrent des thèmes connus : protection du littoral et de l'environnement côtier, valoriser le secteur économique lié à l'élément maritime et améliorer l'accessibilité notamment de nouvelles lignes maritimes. La résurgence de projets déjà souhaités entraîne parfois un sentiment d'immobilisme notamment en matière des transports. Cependant, la mise

en place des autoroutes de la mer, devenues l'axe prioritaire 21 du RTE-T, provoque une avancée, rendant possible de nouveaux nœuds de circulation maritime. Pour l'Europe, quatre corridors ont été spécifiés dont un atlantique. Le fret est en premier lieu concerné et ce réseau souhaite s'étendre du Portugal et d'Espagne vers la mer du Nord et la Mer d'Irlande. Certaines lignes existent déjà comme celle entre Vigo et Saint-Nazaire mais les autoroutes de la mer impliquent un trafic plus conséquent. Les accords passés en 2009 entre la France et l'Espagne ont permis le lancement des projets entre Saint-Nazaire et Vigo et Le Havre-Vigo-Algeciras (*service d'Acciona Trasmediterránea)* ainsi qu'entre Saint-Nazaire et Gijón *(services de Grimaldi – Louis Dreyfus Armateurs).* Si par ailleurs les ports d'Algeciras et Sines ont été promus portes de l'Europe de l'Ouest, cette volonté politique affichée est une formidable opportunité pour l'espace atlantique de se muer réellement en façade avec la création de nouvelles lignes maritimes multipliant les échanges. La façade atlantique possède d'ailleurs d'autres atouts comme des institutions phares qui illustrent son importance sur les questions maritimes : l'agence européenne de contrôle des pêches à Vigo, l'agence pour la sécurité maritime à Lisboa ou le centre mondial d'images satellites de l'ONU, « Climsat », consacré à la lutte contre le changement climatique à Brest.

Tout le travail réside donc à conserver et entretenir une dynamique de groupe ce qui n'est pas sans rappeler une menace sur le fonctionnement même de l'Arc Atlantique clairement proclamée par Maria José Rodriguez (Jefa del Área de Asuntos Europeos[133]) en forme de désaveu, celui d'une « faible participation » et d'un « manque de moyens humains et techniques » (Arc Atlantique, 2008[134]). D'autres débattent « sur la participation des régions britanniques et leur implication dans la Commission » et se demandent « quelles sont leurs attentes par rapport à l'Arc Atlantique. » (*ibid*, p.4). Le projet de stratégie maritime intégrée pour l'Arc Atlantique a permis d'atténuer ces alertes. L'autre noyau déterminant de la coalition reste le travail de lobbying sans cesse rappelé lors des Bureaux Politiques de l'Arc Atlantique. Ainsi, Jean-Michel Arrivé (Aquitaine) déclare : « Les groupes de travail sont très souvent axés sur des projets techniques (Interreg, etc.), mais il ne faut pas perdre de vue le côté politique » (*ibid*, p.3) alors que la discussion insiste « pour dire que la Commission Arc Atlantique a besoin d'augmenter son travail de lobby politique » (p.8). La synergie employée à faire émerger une stratégie maritime intégrée est une preuve de résultat en la matière. Le sujet principal demeure la course aux fonds européens et aux territoires d'éligibilité pour 2014. En effet, dès 2007, la Commission a lancé une consultation publique « Réformer le budget, changer l'Europe » pour revisiter entièrement le budget de l'Union « y compris la politique agricole commune (…) et la compensation en faveur du Royaume-Uni » (CCE, 2008a). Quatre incidences sont relevées pouvant impacter les régions : la mondialisation,

[133] En charge des affaires européennes pour la Principauté des Asturies
[134] Comte rendu de la réunion du groupe de coordination et du Bureau politique de la Commission de l'Arc Atlantique du 28 mars 2008 à Bruxelles (p.2).

l'évolution démographique, le changement climatique, l'énergie. Ainsi, une carte des régions européennes projette les incidences futures où l'espace atlantique apparaît nettement scindé en deux parties, celle méridionale étant la plus vulnérable (CCE, 2008b). Les débats lancés sur le devenir de la politique régionale de cohésion pour l'après 2013 montrent un plébiscite des partenaires interrogés par les options déterminées par le quatrième rapport de cohésion économique et sociale. Datuna Hübner, ancienne commissaire chargée de la politique régionale, s'en est félicitée dans l'introduction du cinquième rapport (CEE, 2008c) : « (…) la consultation confirme que la politique européenne de cohésion est aujourd'hui, et plus que jamais sans doute, au cœur de quelques-unes des principales priorités stratégiques de l'Union pour les décennies à venir. ». Les acteurs de la coopération atlantique noteront ce consensus qui vise « une plus grande flexibilité dans le cadre de la coopération territoriale, de manière à ce que les régions puissent coopérer avec des régions autres que les régions voisines ou que les régions appartenant à la même zone géographique » (*ibid*). Néanmoins déjà, les acteurs des divers regroupements de collectivités locales et régionales se penchent sur le futur post-2013 afin de parer à toute inflexion de la politique régionale qui pourrait avoir des conséquences fâcheuses sur la coopération interrégionale, ralentissant et même inversant, par exemple, la dynamique atlantique. Malgré tout, la mobilisation des acteurs et la force de régions motrices entretiennent l'espoir d'un prolongement. Xavier Gizard résumait déjà parfaitement le pari des régions atlantiques entre craintes et volontés : « inscrire l'Arc Atlantique dans la durée, c'est donc sans doute le défi majeur qu'il va falloir relever, partenaires publics et privés, États et régions mais aussi autres collectivités locales et citoyens européens » (X. Gizard, 1998). Arrimé à de réelles représentations, il nous sera intéressant de suivre les prochaines échéances reliées à la question englobante de la construction européenne.

Perspectives de recherche

Notre travail s'est donc focalisé sur un pan de la formation socio-spatiale atlantique et bien sûr l'exhaustivité est loin d'être atteinte. Les quelques entrées réalisées (accessibilité, dynamique socio-économique, toponymes et odonymes, coopérations interrégionales transnationales) permettent cependant d'interpeller ou de mettre en pratique l'outil méthodologique décrit par Guy Di Méo. La grande difficulté, outre d'arrêter de telles entrées, demeure l'immensité du territoire couvert qui force la modestie lorsqu'on s'y intéresse. Obligatoirement, d'autres pistes de réflexion se dégagent à la suite de ce travail. Tout d'abord, l'emploi de cette méthode, selon les mêmes critères, peut s'appliquer à d'autres ensembles maritimes macro-régionaux. La comparaison peut s'avérer intéressante pour mieux positionner le curseur des avancées atlantiques et européennes. Une seconde perspective s'axe sur l'échelle à appliquer à cette méthodologie. De nombreux acteurs agissent dans le champ atlantique et l'intérêt des stratégies des villes-ports par exemple est déterminant pour l'avenir

d'une façade maritime. L'échelle des sous-bassins maritimes, leur imbrication et les processus en cours (mer Celtique, Manche, etc.) offrent également des débouchés de recherche. Une autre perspective se réfère à l'outil et la méthodologie employée. La formation socio-spatiale est vaste à retranscrire et il a fallu faire des choix. Ainsi, le toponyme atlantique en tant que représentations ne peut retranscrire l'espace vécu des populations. Et le Champ atlantique n'est qu'une lucarne des stratégies politiques en cours. L'échelle nationale est prépondérante alors que les entités infra-nationales ne possèdent radicalement pas les mêmes prérogatives. De même, l'accessibilité et les critères intégrés à une catégorisation des profils régionaux ne résument pas à eux seuls l'infrastructure d'un espace. L'instance économique dépend directement de la mondialisation et de la globalisation des échanges. Il faudrait établir par exemple les issues possibles de l'économie maritime et son degré de fragilité. L'instance géographique quant à elle nécessite les connaissances des dynamiques côtières ou celles à l'œuvre dans l'arrière-pays.

Le décryptage d'un territoire entremêle des lectures horizontale (entre acteurs) et verticale (entre territoires). Entre forces d'inertie structuralistes et tectonique permanente constructiviste, l'épaisseur du temps et la volonté politique édifient et défont les territoires. L'entrée territoriale et géographique ressortant de ce travail est indéniablement la nécessité de comprendre les rapports de luttes, de collaborations et d'intérêts des acteurs à leur espace. Or, les acteurs atlantiques déclarent eux-mêmes appartenir à un territoire à géométrie variable, non à une formation socio-spatiale distincte mais à un ensemble de combinaisons où le butinage selon les stratégies domine. Leur articulation dans la durée est la condition de réussite de l'objectif de basculer du statut toujours dominant de périphérie vers celui de zone économique d'intégration mondiale.

BIBLIOGRAPHIE GÉNÉRALE

AALBU Hallgeir, BACHTLER John. - *The Action Plan for Nordic-Scottish co-operation on regional policy and sustainable economic development (2001-2005)*. – [en ligne] Nordic Scottish Action Plan, 2001 [consulté dernièrement en février 2010]. - 18 p. Disponible sur :http://www.northernperiphery.net/managers/Library/Reference%20documents/Nordic%20Scottish%20Action%20Plan%20.pdf.

ADAM Sylvie, GUERMOND Yves. – Des hexagones dans l'hexagone. – *Mappemonde*, 89/4, 1989. – p. 8-11.

AGUALUSA José Eduardo. - *Nação crioula*. *A correspondência secreta de Fradique Mendes*. – 3e éd. Rio de Janeiro : Gryphus, 1998. - 159 pages.

AJAVON François-Xavier. - *Turner et Hobbes, le monstrueux comme effet politique*. - Publication électronique sur le site Projet Albion (http://projetalbion.free.fr), [article en ligne], publié en février 2001 [vu dernièrement en février 2010]. Disponible sur : http://projetalbion.free.fr/turner/.

ALDHUY Julien. - *Identités, territorialités et recompositions territoriales : les Landes de Gascogne, la Chalosse et le département*. – Pau : Thèse de doctorat en géographie et aménagement : Université de Pau et des Pays de l'Adour : UMR CNRS 5603 SET : 2006. – 341 p.

ALDHUY Julien. - Au delà du territoire, la territorialité ?. – *Géodoc, n°55* [article en ligne], 2008 [vu dernièrement en février 2010], p. 35-42. Disponible sur : http://hal.archives-ouvertes.fr/docs/00/27/86/69/PDF/Aldhuy_2008_Au_dela_T_Tlt.pdf.

ALLAIN Rémy, BAUDELLE Guy, GUY Catherine. – *Le polycentrisme, un projet pour l'Europe*. – Rennes : Presses Universitaires de Rennes, coll. Espace et territoire, 2003. – 306 p.

ALONSO LOGRÕNO Marìa-Pilar, PAZOS OTÓN Miguel Pazos. - « *La funcionalidad de la autopista del atlantico (A-9) en la vertebracion y desarrollo economico de Galicia* ». - Asociacion Interprofesional de Ordenacion del Territorio FUNDICOT, Congreso Internacional de Ordenacion del Territorio, Gijon (3-6 juillet 2001), 2002. - p.605-610.

ANCEL Jacques. - *Géographie des frontières*. – Paris : Gallimard, XI, 1938. - 210 p.

ASCHER François. - « Métropolisation ». – p.613-615. - *in* LÉVY Jacques, LUSSAULT Michel (dir.). - *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*. – 2003, - *op*. cité.

AUGÉ Marc. – *Non-lieux. Introduction à une anthropologie sur la surmodernité*. – Paris : Le Seuil, coll. Librairies du XXIème siècle, 1992. – 149 p.

BACHTLER John, YUILL Douglas. – Policies and strategies for regional development : a shift in paradigm? ». - *Regional and Industrial Policy Research paper*, n°46, University of Strathclyde, Glasgow, 2001. - p.41.

BADIÉ Bertrand. - *La fin des territoires. Essai sur le désordre international et sur l'utilité sociale du respect*. – Paris : Fayard, 1995. - 276 pages.

BAILLY Antoine. - « Espaces et représentations mentales ». - p. 5-33. - *in* BAILLY Antoine. - *Représentations spatiales et dynamiques urbaines et régionales.* – Montréal : Université du Québec, 1986. – 172 p.

BAILLY Antoine (dir.). – *Les concepts de la géographie humaine*. – 5e éd. Paris : Armand Colin, coll. U, 2001 (1995). – 333 p.

BAILONI Mark. – La Northern Way et les city-regions : vers une nouvelle approche politique du territoire régional en Angleterre ? - *Géocarrefour* [En ligne], Vol. 83/2 | 2008, mis en ligne le : 01 juillet 2011, URL : http://geocarrefour.revues.org/index6002.html.

BAILONI Mark. – « L'aménagement du territoire en Angleterre ». – *in* BAUDELLE Guy, JEAN Yves (dir.). – *L'Europe. Aménager les territoires*, 2009. – p. 183-197.

BAKIS Henry. - *Les réseaux et leurs enjeux sociaux*. – Paris : Presses Universitaires de France, Coll. « Que Sais-Je ? » 1993. - 127 p.

BALBASTRE Olivier. – *De l'espace-projet au territoire : l'Arc atlantique ?*. – Nantes, Institut de Géographie et d'Aménagement Régional de l'Université de Nantes, mémoire de DEA « Sociétés et aménagement du territoire », 2004. – 129 p.

BARON-YELLÉS Nacima, GOELDNER-GIANELLA Lydie. – *Les marais maritimes d'Europe atlantique*. – Paris, Presses Universitaires de France, coll. Géographies, 2001. – 294 p.

BARTOLINI Stefano. - La structure des clivages nationaux et la question de l'intégration dans l'Union européenne. - *Politique européenne*, n°4, 2001. - p. 15-45.

BAUDELLE Guy. – La façade atlantique de l'Europe : handicaps et perspectives de développement d'une périphérie. – p. 75-88. - *Norois*, n° 157, 1993. – *op*. cité.

BAUDELLE Guy (dir.), CHAUSSADE Jean, CHAUVET Alain. - *La Façade Atlantique - Stratégies et prospectives de développement*. – Rennes : Presses Universitaires de Rennes, 1993. – 238 p.

BAUDELLE Guy. - La construction des pays dans la France atlantique. - *Atlas Atlantique Permanent, Coopérations*. – Poitiers : IAAT, 1998. - p. 5.1-5.4.

BAUDELLE Guy. – « L'Arc atlantique, espace politique au service d'une géographie maritime ». - *in* BEAUCHARD Jacques (dir.). - *L'Europe des mers. Pour une géographie de l'unité européenne.* – La Tour d'Aigues, éd. de l'Aube, IAAT, 2000. – p. 69-84.

BAUDELLE Guy. - Figures d'Europe : une question d'image(s). - *Norois*, n° 194, 2005/1, [En ligne], mis en ligne le 11 août 2008 [consulté dernièrement en février 2010]. – p. 27-48. Disponible sur : http://norois.revues.org/index604.html.

BAUDELLE Guy. – « L'horizon élargi des espaces transnationaux maritimes : Espace atlantique et Europe du Nord-Ouest ». – p. 311-323. – *in* BAUDELLE Guy, JEAN Yves (dir.). – *L'Europe. Aménager les territoires*. – Paris, Armand Colin, coll. U Géographie, 2009. – 424 p.

BAVOUX Jean-Jacques et *al*. – *Géographie des transports*. – Paris : Armand Colin, coll. U, 2005. – 232 p.

BEAUCHARD Jacques. – « Le devenir de la Façade atlantique : quatre scénarios ». – p.53-73. – *in* BAUDELLE Guy (dir.), CHAUSSADE Jean, CHAUVET Alain. - *La Façade Atlantique - Stratégies et prospectives de développement*. – 1993. – *op*. cité.

BEAUCHARD Jacques. – *Destins atlantiques : entre mémoire et mobilité*. – La Tour d'Aigues : éd. de l'Aube, DATAR, coll. Mondes en cours, 1993. – 191 p.

BEAUCHARD Jacques. - *La Ville-pays, vers une alternative à la métropolisation*. - La Tour d'Aigues : éd. de l'Aube, coll. Cités et territoires, 1996. - 125 p.

BEAUCHARD Jacques. - « Des identités en mouvement ». – p.11-31. - *in* BEAUCHARD Jacques (dir.). - *L'Europe des mers : pour une géographie de l'unité européenne*. - La Tour d'Aigues : édition de l'Aube/IAAT, coll. Société et territoire, 2000. – p.151.

BEAUCHARD Jacques. - *Synthèse 1. Le génie du territoire : entre génie civil et génie des lieux*. – p. 243-256. - *in* DEBARBIEUX Bernard., VANIER Martin, *Ces territorialités qui se dessinent*. - 2002. – *op*. cité.

BÉDARD Mario. - Une typologie du haut-lieu, ou la quadrature du géosymbole. - *Cahiers de Géographie du Québec*, vol. 46, n° 127 [en ligne], avril 2002 [consulté dernièrement en février 2010], p. 49-74.
Disponible sur : http://www.cgq.ulaval.ca/textes/vol_46/no127/Bedard.pdf.

BENINGTON John, HARVEY John. – « Transnational local authority networking within the EU: passing fashion or new paradigm ». - p. 149-166 - *in* MARSH David. - *Comparing Policy Networks*. - Buckingham : Open University Press. 1998. – 226 p.

BERQUE Augustin. - *Écoumène: introduction à l'étude des milieux humains*. – Paris : Belin, coll. Mappemonde, 2000, 271 p.

BESNIER Jean-Michel. - *Les théories de la connaissance*. – Paris : Presses Universitaires de France, coll. Que sais-je ?, 2005. -125 p.

BEULIN Xavier. - *Communication sur l'engagement de la Région Centre dans la construction européenne*. – Orléans : Conseil économique et sociale de la région Centre, 2008. - 2 p.

BIRD James Harold. – *Centrality and cities*. – Londres : Routledge Direct Editions, 1977. – 203 p.

BÖHME Kai, GLOERSEN Erik. - *Interreg IIC CADSES Ex post evaluation*. - Nordregio, Stockholm, 2001. - 49 p.

BONNEMAISON Joël. – *Les fondements géographiques d'une identité. L'archipel du Vanuatu : essai de géographique culturelle*. – Paris : Orstrom, 1997. – 563 p.

BORJA Antón, CASTRO RUANO José Luis (de), LETAMENDIA Francisco. – *La Cooperación transfronteriza Euskadi-Aquitania : aspectos económicos, políticos y de relaciones internacionales*. – Bilbao : Servicio Editorial Universidad del País Vasco, 1994. - 262 p.

BOURDIEU Pierre. – *La distinction. Critique social du jugement.* – Paris : Éditions de Minuit, coll. Le sens commun, 1979. – 672 p.

BOURDIEU Pierre. – *Le sens pratique.* – Paris : Éditions de Minuit, coll. Le sens commun, 1980. – 475 p.

BOURDIEU Pierre. - « Fieldwork in Philosophy ». – p. 13-46. - *in* BOURDIEU Pierre. - *Choses dites*. - Paris : Éditions de Minuit, coll. Le sens commun, 1987. - 228 p.

BROCARD Madeleine, STECK Benjamin. - *La place des villes portuaires françaises dans l'aménagement du territoire*. - Le Havre : Université du Havre, éd. Les rapports du Centre interdisciplinaire de recherche sur les mobilités (CIRTAI), UMR IDEES 6228, mars 1994. - 26 p.

BROCARD Madeleine, LECOQUIERRE Bruno, MALLET Pascal. - Le chorotype de l'estuaire européen. - *Mappemonde*, n° 3, 1995 [article en ligne consulté dernièrement en février 2010]. - p. 6-7.
Disponible sur : http://www.mgm.fr/PUB/Mappemonde/M395/ESTUAIRE.pdf.

BOCHACA Michel (dir.). - *Ports et littoraux de l'Europe atlantique: Transformations naturelles et aménagements humains (XIVe-XVIe siècles).* – Rennes, Presses Universitaires de Rennes, coll. Histoires, 2007. – 262 p.

BRULAY Fabien. - *Le Champ Atlantique. Essai sur les relations entre les acteurs politiques locaux et l'océan sur la façade Atlantique française*. – [thèse en ligne] La Rochelle : Thèse de doctorat de géographie : Université de La Rochelle : UMR LIENs, soutenue le 17 octobre 2008. – 526 p. Mis en ligne le 17 juin 2009 [consulté dernièrement en février 2010]. Disponible sur : http://tel.archives-ouvertes.fr/tel-00396225/fr/.

BRUNET Roger. - *Les phénomènes de discontinuité en géographie*. – Toulouse : Thèse complémentaire de Doctorat d'Etat, Université de Toulouse, 1965. - 304 p.

BRUNET Roger (GIP /Reclus, Montpellier). – *Les villes européennes : rapport pour la DATAR*. – Paris : La Documentation française, 1989. – 79 p.

BRUNET Roger. - *Le territoire dans les turbulences*. – Montpellier : GIP Reclus, coll. Géographiques, 1990. - 224 p.

BRUNET Roger, DOLFUS Olivier. – *Mondes nouveaux*. – Paris : Hachette, coll. Géographie universelle, 10 vol., 1990. – 551 p.

BRUNET Roger. – *Arc atlantique, arc méditerranéen : concurrents ou complémentaires, O Arco Atlântico*. – Porto, forum portucalense, 1992. – p. 383-407.

BRUNET Roger, FERRAS Robert, THÉRY Hervé. – *Les mots de la géographie (dictionnaire critique)*. – Paris : Reclus / La documentation française, coll. Dynamique du territoire, 1994. – 518 p.

BRUNET Roger. – La géographie, science des territoires et des réseaux. – [article en ligne] *Cahiers de Géographie du Québec*, vol. 39, n° 108, 1995. – p. 477-482. [consulté dernièrement en février 2010]. Disponible sur : http://id.erudit.org/iderudit/022523ar

BRUNET Roger. – Territoires : l'art de la découpe. –*Revue de Géographie de Lyon*, vol. 72, 3/97, Les ciseaux du géographe : coutures et coupures du territoire, 1997. – p. 251-255.

BRUNET Roger. – *Territoires de France et d'Europe. Raisons de géographe*. – Paris : Belin, coll. Mappemonde, 1997.. - 320 p.

BRUNET Roger, FRANÇOIS Jean-Christophe., GRASLAND Claude. - La discontinuité en géographie : origines et problèmes de recherche. Entretien de Claude Grasland et Jean-Christophe François avec Roger Brunet. - *L'espace géographique*, n°4, 1997. - p. 297-308

BRUNET Roger. - Ligne de forces de l'espace européen. - *Mappemonde*, n°66, 2002/2, 2002. [article en ligne] - p. 14-19. [consulté dernièrement en février 2010]. Disponible sur : http://www.mgm.fr/PUB/Mappemonde/M202/Brunet.pdf.

BULÉON Pascal. - Spatialités, temporalités, pensée complexe et logique dialectique moderne. - *EspacesTemps.net* [article en ligne], Textuel, 1er mai 2002 [consulté dernièrement en février 2010] – Disponible sur : http://espacestemps.net/document339.html.

CARRIÈRE Jean-Paul. – « La coopération interrégionale, outil du polycentrisme en Europe ? Le cas de l'espace atlantique. » ». – p. 149-158. – *in* ALLAIN Rémy, BAUDELLE Guy, GUY Catherine. – *Le polycentrisme, un projet pour l'Europe*. – 2003. – *op*. cité.

CASTELLS Manuel. – *L'Ère de l'information. Tome 2. Le pouvoir de l'identité*. – Paris : Fayard, 1999. – 538 p.

CAZES Georges. - *Le Tourisme international : mirage ou stratégie d'avenir ?*. – Paris : Hatier, coll. J. brémond, 1989. – 195 p.

CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE DE BREST. – « Doc en stoc », septembre 1998.

CHOBLET Claire. – *Espace littoral et décisions d'aménagement. Limites et potentialités de études d'impact et des enquêtes publiques. Exemple du littoral atlantique français*. – Nantes : Thèse de doctorat de géographie soutenue le 17 juin 2005 : Université de nantes : Faculté des Lettres et Sciences Humaines : IGARUN [en ligne], mis en ligne le 19 septembre 2005. Disponible sur : http://tel.archives-ouvertes.fr/tel-00010191/fr/

CENTRAL STATISTICS OFFICE. – *Road freight transport survey 2006*. – Dublin : Government Publications Sales Office [en ligne], août 2007 [consulté dernièrement en février 2010]. - 54 p. Disponible sur : http://www.eirestat.cso.ie/releasespublications/documents/transport/2006/roadfreight06.pdf.

CHAMUSSY Henri. - Les géographes au risque de la complexité. - *Géocarrefour*, Vol. 78/1, 2003, [En ligne], mis en ligne le 29 mai 2007 [consulté dernièrement en février 2010]. Disponible sur : http://geocarrefour.revues.org/index111.html.

CHARLES-LE BIHAN Danielle. - « La cohésion dans l'Union Européenne élargie ». - p 99-120. - *in* ANDRIANTSIMBAZOVINA Joël, GESLOT Christophe. - *Les Communautés et l'Union Européenne face aux défis de l'élargissement*. – Paris : La Documentation Française (collection des travaux de la CEDECE), 2005. - 624 p.

CHARLEUX Laure. « La politique régionale européenne face à l'élargissement : éclairage sur le défi financier ». - *in* REY Violette, COUDROY de LILLR Lydia, BOULINEAU Emmanuelle. - *L'élargissement de l'Union Européenne : réformes territoriales en Europe Centrale et Orientale*. – Paris : L'Harmattan, coll. Logiques politiques, 2004. - 246 p.

CHARRIÉ Jean-Paul. – « L'articulation des territoires au sein de l'Arc Atlantique, approche économique ». – p. 25-37. – *in* GUICHARD François. – *Articulation des territoires dans la Péninsule ibérique*. - Bordeaux : Presses universitaires de Bordeaux, 2001. – 506 p.

CHAUVET Alain. – « Finisterre et Façade : dualité des stratégies de développement dans l'Ouest de la France ». – p.73-83. - *in* BAUDELLE Guy (dir.) ; CHAUSSADE Jean, CHAUVET Alain. - *La Façade Atlantique - Stratégies et prospectives de développement*. – 1993. – *op*. cité.

CHAZAUD Pascal. - Interreg IIC Sud Ouest européen : bilan et perspectives d'un espace de coopérations qui s'affirme à coté des arcs atlantique et méditerranéen. - *Territoires 2020*, n°7, 2003. - p. 39-49.

CHRISTALLER Walter. - *Die zentralen Orte in Süddeutschland: eine ökonomisch-geographische Untersuchung über die Gesetzmässigkeit der Verbreitung und Entwicklung der Siedlungen mit städtischen Funktionen*. – 3e éd. Darmstadt : Wissenschaftliche Buchgesellschaft, 1980. – 331 p.

CLAISSE Gérard, DUCHIER Didier. – « Les observatoires des effets T.G.V. : réflexions méthodologiques ». – *Sixièmes entretiens Jacques Cartier*, Actes du colloque Villes et TGV, Laboratoire d'Economie des Transports, 1993. – p. 219-238.

CLAVAL Paul, PITTE Jean-Robert. - *Histoire de la géographie française de 1870 à nos jours*. - Paris : Nathan, coll. réf., 1998, 544 p.

COHEN David. - *Lobbying in the European Union*. Bruxelles : Direction Générale des politiques internes de l'Union européenne, 2007. - 18 p.

Collectif. – L'Arc Atlantique. –*Norois*, tome 40, n° 157, 1993.

Collectif. – Les villes moyennes de l'Arc Atlantique. – *Norois*, tome 43, n° 171, 1996.

Collectif. – *Le Petit Larousse Illustré*. – Paris : Éd. Larousse, Dictionnaire, 1998. – 1784 p.

Collectif. – *Le Petit Larousse Illustré*. – Paris : Éd. Larousse, Dictionnaire, 2009. – 1813 p.

Comité de Massif des Pyrénées. - *Schéma interrégional d'aménagement et de développement des Pyrénées*. - Toulouse, 2006. - 52 p.

Commission Arc Atlantique. – *Lettres d'infromation des programmes Atlantis*. – Nantes : Commission Arc Atlantique, 1991.

Commission Arc Atlantique. – *Rapport final sur l'action pilote Atlantis*. – Commission Arc Atlantique, 1995. - 78 p.

Commission Arc Atlantique. – *Programme Interreg IIC, Espace Atlantique*. - 51 p.

Commission Arc Atlantique. – *Programme opérationnel de coopération territoriale européenne . Espace atlantique. Coopération transationale 2007-2013. Deuxième projet*. – 2007. - 110 p.

Commission Arc Atlantique. – *Réunion du groupe de coordination et du Bureau Politique de la Commission Arc Atlantique*. – [Compte rendu en ligne] réunion de Bruxelles, 28 mars 2008. – 10 p. [consulté dernièrement en février 2010].
Disponible sur : http://arcatlantique.org/pdf/doc_travail/90_fr.pdf

Commission des communautés européennes. – *Livre vert. Vers une politique maritime de l'Union : une vision européenne des océans et des mers*. - Luxembourg : Office des publications des Communautés européennes, 2006. – 55 p.

Commission des communautés européennes. – *Quatrième rapport sur la cohésion économique et sociale. Des régions en pleine croissance, une Europe en pleine croissance*. – Luxembourg : Office des publications des Communautés européennes, 2007. – 226 p.

Commission des Communautés Européennes. - *« Des régions en pleine croissance, une Europe en pleine croissance », Quatrième rapport sur la cohésion économique et sociale*. – Luxembourg : Office des publications officielles des Communautés Européennes, 2008a. - 226 p.

Commission des Communautés Européennes. - *« Régions 2020. Évaluations des défis qui se poseront aux régions de l'UE »*. - Luxembourg : Office des publications officielles des Communautés Européennes, 2008b. - 50 p.

Commission des Communautés Européennes. - *« Régions en croissance, Europe en croissance », Cinquième rapport d'étape sur la cohésion économique et sociale*. - Luxembourg : Office des publications officielles des Communautés Européennes, 2008c. - 36 p.

Commission européenne. - *Europe 2000. Les perspectives de développement du territoire communautaire.* – Luxembourg : Office des publications officielles des Communautés européennes, 1991. - 207p.

Commission européenne. – *Étude prospective des régions atlantiques*. - – Luxembourg : Office des publications officielles des Communautés européennes, 1994. - 252 p.

Commission européenne. - *Europe 2000 +. Coopération pour l'aménagement du territoire européen*. – Luxembourg : Office des publications officielles des Communautés européennes, 1994. - 247 p.

Commission européenne. - *Programme Opérationnel – Espace de la Méditerranée Occidentale*. - Bruxelles, 2000. - 150 p.

Commission européenne. – *Community Initiative Programme. Interreg IIIB North Sea Region*. – Bruxelles, 2001. - 159 p.

Commission européenne. – *Programme d'initiative communautaire Interreg IIIB « Espace Atlantique » 2000-2006.* – Bruxelles, 2001. - 104 p.

Commission européenne. - *Au service des régions*. - Luxembourg : Office des publications officielles des Communautés européennes, DG Politique régionale, 2004. - 36 p.

Commission européenne. - *Programme Opérationel. Espace Atlantique 2007-2013*. – Bruxelles, 2007. – 110 p.

Commission européenne. – *Operational Programme. North Sea Region Programme 2007-2013*. – Bruxelles, 2008. – 168 p.

Commission européenne. – *Programme opérationel pour l'Europe du Nord-Ouest. 2007-2013*. – Bruxelles, 2008. - 217 p.

Commission européenne. - *Programme Opérationnel Interreg IV A des Deux Mers*. – Bruxelles, 2008. - 115 p.

Commission européenne. - *Programme Opérationnel Interreg IVA France (Manche) – Angleterre, 2007-2013*. Bruxelles, 2008 - 136 p.

Commission européenne. - *Med Operational programme 2007-2013*. - Bruxelles, 2009. 102 p.

Commission Interméditerranéenne. - *Déclaration commune : la cohésion territoriale en Méditerranée*. – Stavanger, déclaration adoptée à l'Assemblée générale de la Commission Interméditerranéenne du 22 septembre 2004 à Stavanger. - p.5.

CONDOMINAS Georges. – *L'espace social : à propos de l'Asie du Sud-Est*. – 2e éd. Paris : Les Indes savantes, coll. Études sur l'Asie, 2006. – 543 p.

CORCUFF Philippe, SINGLY François (de). - *Les nouvelles sociologies* : c*onstructions de la réalité sociale.* – Paris : Nathan Université, coll. 128, 1995. - 128 p.

CORLAY Jean-Pierre (coord.). - Littoral 95. Continuités et ruptures sur les littoraux européens –*Cahiers Nantais*, Nantes, IGARUN, n°47-48, 1997

CORLAY Jean-Pierre. - Facteurs et cycles d'occupation des littoraux. - p. 97-170. - *in* MIOSSEC Alain, CABANNE Claude (dir.). - *Géographie humaine des littoraux maritimes*. – Paris : CNED-Sedes, 1998. – 471 p.

Cour des Comptes. - *La politique portuaire française*. – Paris : Les Éditions des Journaux Officiels, Rapport public particulier, 1999. - 398 p.

COURCIER Sabine. - *De l'évaluation de l'effet structurant d'un projet urbain à l'analyse des congruences entre stratégies d'acteurs : le réaménagement du Vieux-Port de Montréal*. – Montréal [thèse en ligne], Thèse de doctorat en aménagement, Faculté des Études supérieures, Université de Montréal, 2002. – 466 p. [vu dernièrement en février 2010].
Disponible sur : http://www.theses.umontreal.ca/theses/FAC3.html

COURLET Claude. - La frontière : coupure ou couture ?. - *Économie et Humanisme*, n° 301, mai-juin, 1988. - p. 5-12.

COUTINHO MENDES Ana Paula. - *Corps d'exil. Quelques configurations chez les auteurs portugais ou d'ascendance portugaise*. - Acte du colloque international « Temporalité de l'exil » [article en ligne], février 2007 [consulté dernièrement en février 2010]. - 15 p. Disponible sur : http://www.poexil.umontreal.ca/events/colloquetemp/colloqtempactes.html.

COVO Gaëlle, LEFÉVRE Igor. - *Une lecture des dossiers financés au titre du programme Interreg IIIb Sud-Ouest européen. Étude pour la Préfecture de la Région de Midi-Pyrénées* – Toulouse, SGAR, sous la direction de F. Taulelle, Université Toulouse II - Le Mirail, 2005. - 24 p.

CRISTESCU Juliette. - *La coopération interterritoriale à travers l'exemple de la Roumanie*. - [thèse en ligne] Rennes : Thèse de Doctorat de Géographie, Aménagement de l'Espace - Urbanisme : Université de Rennes 2 – Haute-Bretagne : UFR de Sciences Sociales, soutenue le 12 novembre 2004. - 547 pages. - Modifié le 3 février 2005 [consulté dernièrement en février 2010]. Disponible sur : http://tel.archives-ouvertes.fr/tel-00008351/en/.

CRPM. – *Étude stratégique de coopération interrégionale sur l'espace atlantique*. – Porto, Cellule de prospective des périphéries maritimes, 2001. – 248 p.

CRPM. - *Animation du thème « pêche »*. - CRPM, Proposition du cahier des charges pour la région pilote, 2004. - p.2

CRPM. – *Schéma de développement de l'espace atlantique*. – Porto, Cellule de prospective des périphéries maritimes, 2005. – 164 p.

DA COSTA ESTEVES José Manuel. - *La littérature portugaise contemporaine*. – Paris : L'Harmattan, coll. Mondes lusophones, 2008. - 198 p.

DAMETTE Félix. – Le SDEC : un travail à poursuivre. - *Territoires 2020*, n° 1, 2000. - p.67-73.

DARDEL Éric. - *L'homme et la terre*. - 1ère éd. Paris : CTHS, 1952. - 199 p.

DATAR. – *Perspectives de l'aménagement du territoire européen*. – Hanovre, ARL, 1992. – 196 p.

DATAR. - *Aménager la France de 2020. Mettre les territoires en mouvement*. – Paris : La documentation française, 2002. – 112 p.

DEBARBIEUX Bernard. – « Imagination et imaginaire géographiques ». – p. 875-888. - BAILLY Antoine, FERRAS Robert, PUMAIN Denise (dir.). – *Encyclopédie de la géographie*. – 2e éd. Paris : Economica, 1995. – 1167 p.

DEBARBIEUX Bernard. - « Les montagnes : représentations et construction culturelles ». - p. 11-34. - *in* VEYRET Yvette (dir.). - *Les montagnes : discours et enjeux géographiques*. – Paris : Sedes, coll. Dossiers des images économiques du Monde, n° 28, 2001. – 140 p.

DEBARBIEUX Bernard, VANIER Martin (dir.). - *Ces territorialités qui se dessinent*. - La Tour d'Aigues : éditions de l'Aube, coll. Monde en cours, 2002. - p. 267.

DEBARBIEUX Bernard. - « Figures (géo)graphiques et prospective. Les cartes, schémas et modèles au service du projet et de la prospective territoriale ». – p.161-190. - *in* DEBARBIEUX Bernard, VANIER Martin (dir.). - *Ces territorialités qui se dessinent*. – 2002. – *op*. cité.

DEBARBIEUX Bernard. - « Territoire ». – p. 910-912. - *in* LÉVY Jacques, LUSSAULT Michel. - *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*. – 2003, *op*. cité.

DEGOTT Bertrand, GARRIGUES Pierre. - *Le sonnet au risque du sonnet : actes du colloque international de Besançon.* – Paris : l'Harmattan, publication de l'équipe de recherche « Poétique des genres et spiritualité » de l'Université de Franche-Comté, 2006. - 430 p.

DEMATTEIS Giuseppe. - « Towards a unified metropolitan urban system in Europe : core centrality versus network distributed centrality ». – p.19-28. - *in* PUMAIN Denise, SAINT-JULIEN Thérèse (dir.). - *Urban networks/Réseaux urbains en Europe* - Montrouge : éd. John Libbey Eurotext & INED, 1996. – 252 p.

DEVISME Laurent. – « Le polycentrisme et ses justifications ». – p. 41-50. – *in* ALLAIN Rémy, BAUDELLE Guy, GUY Catherine. – *Le polycentrisme, un projet pour l'Europe*. – 2003. – *op*. cité.

DI MÉO Guy. - *L'homme, la société et l'espace*. – Paris : Economica, 1991. – 319 p.

DI MÉO Guy. - *Les territoires du quotidien*. – Paris : L'Harmattan, coll. Géographie sociale, 1996. - 207 p.

DI MÉO Guy. - *Géographie sociale et territoires*. – Paris : Nathan Université, coll. Géographie, 1998. - 320 p.

DI MÉO Guy, VEYRET Yvette. – « Problématiques, enjeux théoriques et épistémologiques pour la géographie ». – p.5-26. – *in* CARROUÉ Laurent, CLAVAL Paul, DI MÉO Guy, et *al*. - *Limites et discontinuités en géographie*. – Paris : éd. du CNRS, SEDES Dossiers des Images Économiques du Monde, 2002. – 159 p.

DI MÉO Guy. - Pour une approche compréhensive et complexe des objets géographiques. - *Cahier géographique*, n° 5, 2004. - p. 97-103.

DI MÉO Guy, BULÉON Pascal. - *L'espace social. Lecture géographique des sociétés*. – Paris : Armand Colin, 2005. - p. 304.

DI MÉO Guy. - La géographie culturelle : quelle approche sociale ?. - *Annales de Géographie*, [article en ligne] 660-661, 2008 [consulté dernièrement en février 2010]. - p.47-66.
Disponible sur : http://hal.archives-ouvertes.fr/docs/00/28/15/76/PDF/Geo.cul.Geo.soc.pdf.

DOMINGUES Caroline. - *Identité régionale et médias. L'exemple de la Galice*. - Paris : L'Harmattan, coll. Recherche et documents, Espagne, 2005. - 198 p.

DUCRUET César. – *Les villes-ports. Laboratoires de la mondialisation*. – Le Havre : Thèse de doctorat de géographie et d'aménagement : Université du Havre : Centre interdisciplinaire de recherches en transport et affaires internationales : FRE IDEES, 2795 CNRS, soutenue le 27 novembre 2004 [thèse en ligne consultée dernièrement en février 2010]. – 435 p. Disponible sur : http://tel.archives-ouvertes.fr/tel-00008968.

DUCRUET César. - « A Metageography of Port-City Relationships ». - p. 157-172. - *in* WANG James et *al*. - *Cities, and Global Suppy Chains*. - Ashgate Publishing, 2007. – 294 p.

DÜHR Stefanie, NADIN Vincent. – *Polycentric Territorial Development (including urban-rural relationships) in NWE*. – Bristol, Universiy of Bristol, rapport final du Spatial Vision Working Group, 2005. – 61 p.

DUMONT Fernand. – *Les idéologies*. – Paris : Presses Universitaires de France, vol. 36 col. SUP, 1974. – 183 p.

DURAND Paul, GOELDNER-GIANELLA Lydie. – *Les milieux littoraux*. – Paris : L'Harmattan, 2005. – 191 p.

DURKHEIM Émile. - *Les formes élémentaires de la vie religieuse. Le système totémique en Australie*. - 5ème éd. (1968), Paris : Presses Universitaires de France, coll. Bibliothèque de philosophie contemporaine, 1912. - 647 p.

DYER Keith.R. - *Estuaries: A Physical Introduction*. - 2e éd. Chichester : John Wiley and Sons Ltd, 1997. - 195 p.

EMDI. - *Vision stratégique de l'espace Manche, Arc Manche*. - Rouen, 2006. - 22 p.

ESQUIROS Alphonse. – *L'Angleterre et la vie anglaise. XXIII Mœurs et paysages de la Cornouailles*. - Revue des deux mondes, Tome cinquantième, 1889. - p.5-49 – *in* ESQUIROS Alphonse. – *L'Angleterre et la vie anglaise*. - 10e éd. Hetzel, coll. Hetzel, 1869. – 348 p.

FACAL Xoán-López. – Vésperas. - *Tempos Novos*, n° 6, 1997. - p.55

FERLAND Yaïves. - Caractérisations de territorialités émergentes. – *Cahiers de géographie du Québec*, vol. 50, n° 141 [en ligne], 2006 [consulté dernièrement en février 2010], p. 489-498. Disponible sur : http://www.cgq.ulaval.ca/textes/vol_50/no_141/Ferland.pdf.

FERRAS Robert. - « La géographie régionale ». – Chapitre 19. - *in* BAILLY Antoine (dir.). - *Les concepts de la géographie humaine*. – 2001. – *op*. cité.

FLATRÈS Pierre. – « L'Arc Atlantique et le sens de la mer ». - p. 69-75. - *in* PÉRON Françoise, RIEUCAU Jean (dir.). – *La maritimité aujourd'hui*. – 1991. - *op*. cité.

FLEMING Douglas K., HAYUTH Yehuda. – « Spatial characteristics of transportation hubs: centrality and intermediacy ». - *Journal of Transport Geography*, vol. 2, n° 1, 1994. - p. 3-18.

FOURNY-KOBER Marie.-Christine, VELASCO-GRACIET Hélène. - L'Eurorégion Aquitaine-Euskadi-Navarre, un espace transfrontalier émergent ?. - *Sud-Ouest Européen : revue géographique des Pyrénées et du Sud-Ouest*, n°19, 2005. - p.71-84.

FRANÇOIS Jean-Christophe. - Contexte théorique de la notion de discontinuité géographique. - *Cybergeo*, Systèmes, Modélisation, Géostatistiques, article 214 [article en ligne], mis en ligne le 13 mai 2002, modifié le 19 février 2009 [consulté dernièrement en février 2010], 16 p. Disponible sur : http://hal.archives-ouvertes.fr/halshs-00164542/.

FRÉMONT Armand, HÉRIN Robert, CHEVALIER Jacques, RENARD Jean. - *Géographie sociale*. - Paris : Masson, 1984. - 387 p.

FRÉMONT Armand, DUCRUET César. - Logiques réticulaires et territoriales au sein de la ville portuaire : le cas de Busan en Corée du Sud ». - *L'Espace Géographique*, tome 33, n° 3, 2004. – p. 193-210.

FRÉMONT Armand. - « Mærsk et le conteneur, l'émergence d'un réseau mondial ». - p.125-134. - *in* GUILLAUME Jacques. - *Les transports maritimes dans la mondialisation*. – 2008. – *op*. cité.

FOUCHER Michel. – *L'invention des frontières*. – Paris : Fondation pour les études de défense nationale, coll. Les 7 épées, 1987. – 325 p.

GAY Jean-Christophe. - *La discontinuité spatiale*. Paris : Economica, coll. Géopoche, 1995. - 112 p.

GÉNEAU de LAMARLIÈRE Isabelle, STASZAK Jean-François. - *Principes de géographie économique*. – Paris : Bréal, 2000. – 448 p.

GENIEYS William. - Élites intermédiaires, frontières institutionnelles : Catalogne et Languedoc-Roussillon. - *Revue européenne des migrations internationales*, vol.13, numéro 13-3, 1997. - p.211-227

GEORGES Pierre. – *Dictionnaire de la géographie*. – Éd. 2 Paris : Presses Universitaires de France, 1974. – 451 p.

GILBERT Anne. - « L'idéologie spatiale : conceptualisation, mise en forme et portée pour la géographie ». - *Espace Géographique*, vol. XV, n° 1, 1986. - p. 57-66.

GIZARD Xavier (dir.). – *Le colporteur des mondes. Penser l'Atlantique en Europe*. – Éd. de l'Aube, IAAT , 1996. – 150 p.

GIZARD Xavier. – L'Arc atlantique dans le contexte européen actuel. – *Atlas atlantique permanent*, Poitiers, IAAT. – p. 1.1-1.3

GONIN Jean. – *L'expérience poétique d'Eugenio Montale*. – Toulouse : Presses universitaires Mirail-Toulouse, coll. Interlangues, 1998. – 685 p.

GORÉ Olivier. - Le géosymbole, vecteur de la territorialité régionale. L'exemple du fest-noz en Bretagne. – *Norois*, n° 198, 2006/1 [En ligne], mis en ligne le 13 décembre 2008 [consulté dernièrement en février 2010], p. 21-33.
Disponible sur : http://norois.revues.org/index2014.html.

GOTTMANN Jean. - « Géographie politique ». - p. 1749-1763. - *in* JOURNAUX André, DESFFONTAINES Pierre, BRUNHES-DELAMARRE Marie. - *Géographie générale, encyclopédie de la Pléiade*. – Paris : Gallimard, 1966. - 1883 p.

GOURLAY Florence. - « Le pays, la redécouverte d'un échelon pertinent dans le contexte économique actuel ». - *in* LEBAHY Yves. - *Le pays maritime, un espace-projet original*. - 2001. – *op*. cité. p. 39-47.

GOURAULT Jacqueline, PONCET Jean-François. - *Politique régionale européenne pour 2007-2013 : les enjeux de la réforme pour les territoires*. – [en ligne] Rapport parlementaire d'information du Sénat, 2006 [vu dernièrement en février 2010]. Disponible sur : http://www.senat.fr/rap/r05-337/r05-3370.html.

GRASLAND Claude. - L'analyse géographique des discontinuités territoriales. - *L'Espace Géographique*, tome 26, n°4, 1997. - p. 309-326.

GRASLAND Claude. - « À la recherche d'un cadre théorique et méthodologique pour l'étude des maillages territoriaux ». - Communication présentée aux entretiens Jacques Cartier. - *Les découpages du territoire*. - Lyon, 8-10 décembre 1997 [consulté dernièrement en février 2010]. Disponible sur : http://www-census.ined.fr/debat/Contributions/Avant-Fevrier-1999/Grasland-2.html.

GUESNIER Bernard. - *Potentialités et stratégies de développement des régions de l'Arc Atlantique en Europe: la dynamique atlantique*. – Poitiers : Institut d'économie régionale et sociale, 1991. – 179 p.

GUICHARD-ANGUIS Sylvie. - « Les différents modes d'appropriation du littoral au japon ». – p. 251-254. - *in* PÉRON Françoise, RIEUCAU Jean. - *La maritimité aujourd'hui*. – 1996. – *op*. cité.

GUICHONNET Paul, RAFFESTIN Claude. – *Géographie des frontières*. – Paris : Presses Universitaires de France, coll. SUP, 1974. – 223 p.

GUILCHER André. – *Morphologie littorale et sous-marine*. – Paris : Presses Universitaires de France, coll. Orbis, 1954. – 215 p.

GUILLAUME Jacques. - *La France dans l'Union Européenne*. – Paris : Belin, coll. Memento, 2003. - 190 p.

GUILLAUME Jacques. – *Les transports maritimes dans la mondialisation*. – Paris : l'Harmattan, 2008. – 275 p.

GUMUCHIAN Hervé, MAROIS Claude (dir.). - *Initiation à la recherche en géographie: aménagement, développement territorial, environnement*. – Montréal, Presses Universitaires de Montréal, coll. Géographie, 2000. – 425 p.

GUMUCHIAN Hervé, GRASSET Éric, LAGARGE Romain, ROUX Emmanuel. - *Les acteurs, ces oubliés du territoire.* - Paris : Économica, coll. Géographie, 2003. – 186 p.

GUY Catherine. – « Contrats d'agglomération et polycentrisme ». – p. 83-99. – *in* ALLAIN Rémy, BAUDELLE Guy, GUY Catherine. – *Le polycentrisme, un projet pour l'Europe*. – 2003. – *op*. cité.

GWIAZDZINSKI Luc. - La nuit, dernière frontière. - *Les Annales de la Recherche Urbaine*, n° 87, 2000. - p. 81-88

HALBWACHS Maurice. – *Les cadres sociaux de la mémoire* [Ouvrage en ligne] – Édition électronique réalisée par TREMBLAY Jean-Marie, 19 juillet 2002 [consulté dernièrement en février 2010]. - 211 p. - Format Microsoft Word 2001. Disponible sur : http://classiques.uqac.ca/classiques/Halbwachs_maurice/cadres_soc_memoire/cadres_sociaux_memoire.pdf.

HALBWACHS Maurice. – *Morphologie sociale*. – 2e éd. Paris : Armand Colin, 1946. – 208 p.

HAMEZ Grégory. - *Du transfrontalier au transnational : approche géographique. L'exemple de la frontière franco-belge*. – Paris : Thèse de doctorat en géographie, CRIA, Centre de recherche sur les réseaux, l'industrie et l'aménagement, Université de Paris 1 Panthéon Sorbonne, soutenue le 7 juin 2004. - 543 p.

HAMEZ Grégory, LESECQ Guillaume. – « The network of transnational cooperation programmes in North West Europe and in Atlantic Arc ». – p. 149-160. - *in* CATTAN Nadine. – *Cities and network in Europe : A critical approach of polycentrism*. – John Libbey Eurotext, 2007. – 207 p.

HARVEY J.B. – « Deconstructing the Map ». – *Cartographica*, vol. 26, n° 2 (1989) [article en ligne], University of Toronto Press, mis en ligne le 12 octobre 2006 [consulté dernièrement en février 2010]. - p. 1-20.
Disponible sur : http://utpjournals.metapress.com/content/e635782717579t53/.

HÉBRARD Joël. – « Les rapports État-Région dans la mise en œuvre des financements INTERREG ». – p. 517-537. – *in* NÉMERY Jean-Claude, (dir.). – *Le renouveau de*

l'aménagement du territoire en France et en Europe. - Paris : Économica, coll. Collectivités territoriales, 1994. – 707 p.

HEIDEGGER Martin. - *Être et temps*. – 10e éd. Authentica, traduit par MARTINEAU Emmanuel, 1985 (1927). - 323 p.

HOYAUX André-Frédéric. - *Habiter la Ville et la Montagne : Essai de Géographie Phénoménologique sur les relations des habitants au Lieu, à l'Espace et au Territoire (Exemple de Grenoble et Chambéry)*. – Grenoble : Thèse de doctorat en géographie, Université de Grenoble [thèse en ligne], 2000, modifié le 16 janvier 2005 [consulté dernièrement en février 2010]. - 792 p.
Disponible sur : http://tel.archives-ouvertes.fr/tel-00007867/fr/

HOYAUX André-Frédéric. - Entre construction territoriale et constitution ontologique de l'habitant : Introduction épistémologique aux apports de la phénoménologie au concept d'habiter. – *CyberGeo* [article en ligne], Rubriques : Epistémologie, Histoire de la Géographie, Didactique, article 216, mis en ligne le 29 mai 2002, modifié le 2 mai 2007 [consulté dernièrement en février 2010].
Disponible sur : http://www.cybergeo.eu/index1824.html.

HOYAUX André-Frédéric. - *Géographie et phénoménologie : perspectives théoriques et méthodologiques autour de la proximité et de l'authenticité*. – [article en ligne] mis en ligne le 30/04/2009 [consulté dernièrement en février 2010]. - 20 pages. Disponible sur : http://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-00380153/en/.

HUBERT Jean-Paul. - *La discontinuité critique. Essai sur les principes a priori de la géographie humaine.* – Paris : Publications de la Sorbonne, 1993. – 221 p.

HUSSERL Edmund. - *Idées directrices pour une phénoménologie*. – Paris : Gallimard, traduit par RICOEUR Paul, 1971 (1950). – 568 p.

Institut Atlantique d'Aménagement du Territoire. - *Atlas Atlantique Permanent*. - Poitiers : IAAT, Édition papier, IAAT, 2000.

JODELET Denise. - *Les représentations sociales*. – Paris : Presses Universitaires de France, 1989. - 424 p.

JOHNSTON Ron et *al*. - *The Dictionary of Human Geography*. – 5e éd. Wiley-Blackwell, 2009 (1980). – 1072 p.

KADDOURI Lahouari. - Une distribution urbaine comparée au modèle de Christaller : l'arc méditerranéen français. - *Networks and Communication Studies*, NETCOM, vol. 14, n°3-4 [article en ligne], [consulté dernièrement en février 2010]. - p. 415-424.
Disponible sur : http://alor.univ-montp3.fr/netcom_labs/volumes/articlesV14/Kaddouri.pdf

KARROUM Ismaël. - « Le fret ferroviaire pour désengager les routes ». - *Charente Libre*, article du 1er octobre 2007.

LABORIE Jean-Paul. - Le Sud-Ouest européen : coopérations interrégionales et stratégies d'aménagement, in Sud-Ouest Européen : identité en mutations. - *Revue Sud-Ouest européen*, Toulouse, n°5, 1999. - p.21-29.

LACOSTE Romuald, TOURRET Paul. - *Perspectives maritimes atlantiques 1*. - Publications, site de l'ISEMAR, février 2004. Disponible sur : www.isemar.asso.fr.

LACOUR Claude, LE MONNIER Jacques. – *Arc Atlantique*. – DATAR/IERSO, 1992.

LACOUR Claude. - *Prospective Arc atlantique. Analyses, Actions, Stratégies*. - DATAR-IERSO, Mission d'animation Inter-Régionale, 1994.

LACOUR Claude. – « La tectonique des territoires : d'une métaphore à une théorisation ». – *in* PECQUEUR Bernard. – *Dynamiques territoriales et mutations économiques*. – Paris, l'Harmattan, 1996. – p.25-48.

LANDABURU Eneko. – « La politique régionale dans la Communauté européenne ». – OIP, Les régions et l'Europe, colloque Rhône-Alpes, 13 septembre 1989.

LARDON Sylvie, MAUREL Pierre, PIVETEAU Vincent. – *Représentations spatiales et développement territorial*. – Paris : Hermès science publications, 2001. – 437 p.

LASSERRE Frédéric, LECHEAUME Aline (dir.). - *Le territoire pensé : géographie des représentations territoriales*. – Québec : Presses de l'Université du Québec, coll. Géographie contemporaine, 2003. – 328 p.

LASSERRE Jean-Claude. - « Représentations territoriales et politiques portuaires. Les difficultés de la France en Europe ». - p. 75-94. - *in* LASSERRE Frédéric, LECHEAUME Aline (dir.). - *Le territoire pensé : géographie des représentations territoriales*. – 2003. – *op*. cité

LAUFF Georges H. – *Estuaries.* – Washington : American Assoc. Advancement of Science, 1967. - 757 p.

LAZZAROTTI Olivier. - *Habiter. La condition géographique*. – Paris : Belin, coll. Mappemonde, 2006. - 287 p.

LEAL MONTEIRO Maria. - *Compte-rendu de l'Assemblée plénière de la Commission Interméditerranéenne*. - Rome, le 17 juillet 2009. - p.8.

LEBAHY Yves. – « Stratégies de développement de la façade atlantique : les enjeux de la maritimité ». – p. 81-95. – *in* GIZARD Xavier (dir.). – *Le colporteur des mondes. Penser l'Atlantique en Europe*. - 1996. - *op*. cité.

LEBAHY Yves. – *Le pays maritime, un espace-projet original*. – Rennes : Presses Universitaires de Rennes, coll. Espace et territoires, 2001. – 141 p.

LE BERRE Maryvonne. – « Territoires ». – p.601-622. - *in* BAILLY Antoine, FERRAS Robert, PUMAIN Denise (dir.). – *Encyclopédie de la géographie*. – 2e éd. Paris : Economica, 1995. – 1167 p.

LENIAUD Jean-Michel. – *L'utopie française : essai sur le patrimoine*. – Paris : éd. Mengès, 1992. – 180 p.

LEROI-GOURHAN André. – *Le geste et la parole. Tome 2. La mémoire et les rythmes*. – Paris : Albin Michel, coll. Sciences d'Aujourd'hui, 1974 - 324 p.

LEURQUIN Bernard. – « Le pays : un espace pertinent pour l'aménagement et le développement du territoire ». – p. 191-210. – *in* LOINGER Guy, NÉMÉRY Jean-Claude, 1998. - *op*. cité.

LÉVY Jacques, LUSSAULT Michel. – *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*. – Paris : Belin, coll. Mementos, 2003. – 1034 p.

LÉVY STRAUSS Claude. – *Anthropologie structurale*. – 3e éd. Paris : Plon, 1996 (1958). – 452 p.

LEWIS Martin W., WIGEN Kären E. - *The myth of continents. A critique of metageography*. – Berkeley : University of California Press, 1997. - 327 p.

LITTRÉ Émile. – *Dictionnaire de la langue française*. – Paris : Gallimard-Hachette, 1971.

LIZET Bernadette. - Le génie des alpages : Paysage, vache, fromage en Abondance. - *Revue de géographie alpine : Patrimoine, montagne et biodiversité*, 86 (4), 1998. - p. 35-50.

LÓPEZ TRIGAL Lorenzo, LOIS GONZÁLEZ Rubén, GUICHARD François (coord.). – *La articulación territorial de la raya hispano-portuguesa*. – Zamora, Fundación Rei Afonso Henriques, 1997. – 221 p.

LUSSAULT Michel. - *L'espace en actions. De la dimension spatiale des dimensions urbaines*. – Tours : Diplôme d'habilitations à diriger des recherches en géographie, 1996. - 296 p.

LUSSAULT Michel. - « Territorial » - p. 917-919. – *in* LÉVY Jacques, LUSSAULT Michel. - *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*. – 2003, *op*. cité.

MACÁRIO Rosário. – *Étude de la plateforme intermodale de Sines*. – Sines : Rapport final, présentation [en ligne], Transportes, Inovação e Sistemas, S.A., 5 septembre 2006 [consulté dernièrement en février 2010]. – 17 p.
Disponible sur : http://www.pirene.net/SINES_CCDR_fr.pdf.

MACKENZIE Roderick Duncan. – *The metropolitan community*. – New York : éd. Russel & Russel, 1967. – 352 p.

MADORÉ François. - Les ensembles résidentiels fermés en France. La forme d'habitat d'une société d'incertitude. - *Les Annales de la Recherche Urbaine*, n° 95, 2004. - p. 99-106.

MARCADON Jacques. - « La stratégie des armements maritimes et les métropoles portuaires ». - p. 189-203. - *in* CLAVAL Paul, SANGUIN André-Louis (dir.). - *Métropolisation et Politique*. - Paris : L'Harmattan, coll. Géographie et culture, série Culture et Politique, 1997. – 316 p.

MARCUSE Herbert. - *Raison et révolution : Hegel et la naissance de la théorie sociale*. – Paris : Les Éditions de Minuit, traduit par GONTHIER Pierre-Henri, 1968. - 475 p.

MARIÉ Michel. – *Un territoire sans nom. Pour une approche des sociétés locales*. – Paris : éd. des Méridiens, 1982. – 180 p.

MARROU Louis. – « Périphéries insulaires européennes ». - *in* BAUDELLE Guy, JEAN Yves (dir.). – *L'Europe. Aménager les territoires*, 2009 – p. 333-342.

MARTRAY Joseph. – *Nous qui sommes d'atlantique…* - Rennes, Terre de Brume, 1991. – 107 p.

MAUSS Marcel. – « Essai sur les variations saisonnières des sociétés Eskimos. Étude de morphologie sociale ». – p. 389-475. – *in Sociologie et anthropologie*. – 11e éd. Paris : Presses Universitaires de France, coll. Quadrige Grands Textes, 2004. – 483 p.

MC2Consultants. - *Évaluation à mi-parcours du Programme Interreg III A franco-britannique*. – Toulouse : Rapport final, 2004. - 106 p.

MÉNANTEAU Loïc, LEW-OSTIK-KOSTROWICKA Marja. – « La geografía de los molinos en el litoral atlántico europeo ». – *Litoral Atlántico*, n°5, Molinos del Mar y Estuarios, 2005. – p.89-102

MICHEL Franck. - « Le tourisme face à la menace de la folklorisation des cultures ». – p.45-78. - *in* FURT Jean-Marie, MICHEL Franck (dir.). - *Tourismes & Identités*. - Paris, L'Harmattan, coll. Tourismes et sociétés, 2006. - 217 p.

MICOUD André. - « Les lieux exemplaires : des lieux pour faire croire à de nouveaux espaces ». - p. 53-63. - *in* MICOUD André. - *Des Hauts-lieux. La construction sociale de l'exemplarité*. – Paris : éd. du CNRS, Centre régional de publication de Lyon, 1991. – 133 p.

MONTALE Eugenio. – *Poésies : La bufera e altro (1940-1957)*. – Paris : Gallimard, 1966. – 181 p.

MONTALE Eugenio. – *Ossi di seppia 1920-1927*. – 30e éd. Arnoldo Mondadori, 1987. – 145 p.

MORISSONNEAU Christian, SIROIS Denis. - La quête du sens et du vécu : la phénoménologie en géographie. - *in Cahiers de Géographie du Québec* [article en ligne], vol. 29, n°77, 1985 [consulté dernièrement en février 2010]. - p. 317-324.
Disponible sur : http://id.erudit.org/iderudit/021727ar.

MORVAN Michel. - *Villes portuaires : les moyens d'un développement solidaire dans une Europe ouverte*. – Brest : rapport de la Conférence des Villes Portuaires Périphériques, 1999. - 207 p.

MORVAN Yves. – *Le renforcement de l'Arc atlantique. Une opportunité pour les acteurs économiques de l'ouest atlantique*. – Brest, Rapport de l'association Ouest Atlantique, 1989. – 35 p.

MORVAN Yves (dir.). - *L'entreprise atlantique. Du local à l'économie-monde*. - Éditions de l'Aube/IAAT, 1996. – 116 p.

NADIN Vincent. – « Visions and visionning in European spatial planing ». – *in* FALUDI Andreas. – *European Spatial Planning*. – Cambridge, Lincoln Institute of Land Policy, 2002. – p. 101-137.

NATIONAL STATISTICS (UK). – *Road freight statistics 2005*. – London : Transports statistics : DfT, 2006. – 177 p.

NORDMAN Daniel. - De quelques catégories de la science géographique. Frontière, région et hinterland en Afrique du Nord (19 et 20ème siècles). - *Annales. Histoire et sciences sociales*, vol. 52, n°5, 1997. - p. 969-986.

OCDE. - *Examens territoriaux de l'OCDE : Villes, compétitivité et mondialisation*. – Paris : éd. de l'OCDE, 2006. - 401 p.

O'CONNOR Kevin. – Australian ports, metropolitan areas and trade-related services. - *Australian Geographer*, vol. 20, n° 2. - p. 167-172.

O'FLANAGAN Patrick. – « La Europa Atlántica : pasado y presente. Una revisión del concepto y de la realidad ». – *in* Actas Congreso Internacional *A perifia atlántica de Europa : o desenvolvemento e os problemas socioculturais*. - Santiago de Compostela, 1992.

O'FLANAGAN Patrick. – *Port cities of Atlantic Iberia (1500-1900).* – Aldershot, Ashgate Publishing Limited, 2008. – 332 p.

OFFNER Jean-Marc. - Les effets structurants des transports, mythe politique, mystification scientifique. – *L'Espace géographique*, n° 3, 1993. – p.233- 242.

OFFNER Jean-Marc. - « L'invention politique et sociale de la technique ». – *in* GOURDON Jean-Loup (dir.) et *al*. - *Ville espace et valeurs.* – Paris, l'Harmattan, 1995. - p.521-534.

OLIVEIRA Carlos (de). – *O aprendiz de feiticeiro*. – 4e éd. Livraria Sá da Costa Editora, 1995. – 221 p.

OLIVEIRA Carlos (de). – *Finisterra, paysage et peuplement*. – Albi : Passage du Nord-Ouest, 2003. – 178 p.

ORATE. - *Les potentiels de développement polycentrique en Europe*. - Rapport final, Projet ORATE 1.1.1., 2004. - 83 p.

ORATE. – Transport services and networks : territorial trends and basic supply of infrastructure fort territorial cohesion. – Troisième rapport, Projet ORATE 1.2.1., 2003. – 268 p.

PAILHÉ Joël. – L'Aquitaine, un modèle localisé. – *Mappemonde*, 3/95, 1995. – p. 1-15.

PASQUIER Romain, - Quand l'Europe frappe à la porte des régions ». – [article en ligne] *in Politique européenne*, - 3/2002 (n° 7), p. 159-177. [consulté dernièrement en mars 2010]. Disponible sur : [http://www.cairn.info/revue-politique-europeenne-2002-3-page-159.htm]

PASQUIER Romain. - « Européanisation et sociétés politiques nationales ». - p. 7-32. - *in* BAISNÉ Olivier, PASQUIER Romain (dir.). - *L'Europe telle qu'elle se fait. Européanisation et sociétés politiques nationales*. – Paris : CNRS Editions, 2007. – 316 p.

PIERRET Christian. – *Régions d'Europe. La face cachée de l'Union. Une aventure vécue*. – Rennes, Apogée, 1997. - 188 p.

PÉRON Françoise, RIEUCAU Jean. – *La maritimité aujourd'hui*. – Paris : L'Harmattan, coll. Géographie et cultures, 1996. – 335 p.

PÉRON Françoise (dir.). – *Le patrimoine maritime. Construire, transmettre, utiliser, symboliser les héritages maritimes européens*. – Rennes : Presses Universitaires de Rennes, coll. Arts & société, 2002. – 538 p.

PHLIPONNEAU Michel. - « L'Arc Atlantique est né de la mer ». - *in* PHLIPONNEAU Michel. - *L'impact du lien fixe (tunnel sous la Manche) sur l'avenir du trafic maritime transmanche en Manche occidentale*. – Rennes : Comité économique et social de la région Bretagne, 1990. – 95 p.

PIAGET Jean. - *Le structuralisme*. – Paris : Presses Universitaires de France, coll. Que sais-je ?, 1968. - 127 p.

PIAGET Jean. - *La représentation du monde chez l'enfant*. – Paris : Presses Universitaires de France, coll. Quadriges Grands textes, 1976. - 336 p.

PINCHEMEL Philippe et Geneviève. – *La face de la terre. Eléments de géographie*. – 5e éd. Paris : Armand Colin, coll. U, 1997 (1988). – 517 p.

PINOT Jean-Pierre. – *La gestion du littoral. Tome 2. Littoraux tempérés : Littoraux vaseux et embouchures*. – Paris : Institut Océanographique, coll. Propos, 1998. – 759 p.

PIVETEAU Jean-Luc. - *Temps du territoire. Continuités et ruptures dans la relation de l'homme à l'espace*. – Genève : Zoé, 1995. – 265 p.

POUSSARD Anne. - *L'Arc Atlantique : du virtuel au réel ? Géographies d'un espace-projet*. – Caen : Thèse de doctorat de géographie, Université de Caen, 1996. – 632 p.

POUSSARD Anne. – *L'Arc Atlantique : Chronique d'une coopération interrégionale*. – Rennes : Presses Universitaires de Rennes, coll. Espace et territoires, 1997. – 234 p.

POUSSARD Anne. – Du CELIB à la CRPM : les régions atlantiques en attente d'Europe. – *in Atlas atlantique permanent, Coopérations*, Poitiers : IAAT, 1998. – p. 2-1, 2.4.

PRÉVÉLAKIS Georges, - *Les réseaux des diasporas*. – Paris : L'Harmattan, coll. Géographie et cultures, 1996. – 444 p.

PROUST Marcel. - *À la recherche du temps perdu*. – Paris : éd. Jean-Yves Tadié *et alii*, Gallimard, coll. Pléiade, 4 vol., 1987-1989. – 1939 p.

PUMAIN Denise, SAINT-JULIEN Thérèse. – *L'analyse spatiale. Tome 2. Les interactions spatiales*. – Paris : Armand Colin, coll. Cursus, 2001. – 192 p.

PUMAIN Denise. - Une approche de la complexité en géographie. – *Géocarrefour*, vol. 78/1, 2003, [En ligne], mis en ligne le 23 mai 2007 [consulté dernièrement en février 2010]. Disponible sur : http://geocarrefour.revues.org/index75.html

RAFFARIN Jean-Pierre. - *Le livre de l'Atlantique: l'Arc Atlantique, une idée qui gagne en Europe*. – Poitiers, éd. région Poitou-Charentes Europe, 1994. – 159 p.

RAFFESTIN Claude. - *Pour une géographie du pouvoir*. – Paris : Librairies techniques, coll. Géographie économique et sociale, 1980. – 249 p.

RAFFESTIN Claude. – « Écogenèse territoriale et territorialité ». – p. 173-185. – *in* AURIAC Franck, BRUNET Roger. – *Espaces, jeux et enjeux*. – Paris : Fayard, 1986.- 343 p.

RATOUIS Olivier. - « Construction des territoires urbano-portuaires et processus de déterritorialisation. Le paradigme de la plateforme ». - p. 217-227. - *in* Réseau des Chercheurs sur la Ville Portuaire. - *Les Territoires de la Ville Portuaire*. – Le Havre : Association Internationale Villes et Ports, 2001.

REEVES Peter et *al*. - « Studying the Asian port city ». - p. 29-53. - *in* BROEZE Frank. - *Brides of the Sea : Port Cities of Asia From the 16th - 20th Centuries*, Honolulu : University of Hawaii Press, 1989. – 255 p.

RENARD Jean. – L'Arc atlantique : réalités, enjeux et stratégies. – *Norois*, n° 157, 1993. – p. 7-17.

RENARD Jean-Pierre. - Détroit du Pas-de-Calais : un espace frontalier terraqué. - *Bulletin de l'Association des Géographes de France*, n°2, Juin 2003. - p. 113-125.

RÉSEAU TRANSNATIONAL ATLANTIQUE (RTA). – *L'intermodalité dans le transport de marchandises : ports et hinterlands, transport maritime, y compris celui à courte distance*. – rapport du groupe Accessibilité, avril 2006. – 167 p.

REY Alain. - *Le Micro-Robert, dictionnaire d'apprentissage de la langue française*. – Paris, 1989. – 1376 p.

REY Violette, SAINT-JULIEN Thérèse. – *Territoires d'Europe : la différence en partage*. – Paris, ENS éditions, coll. Sociétés, espaces, temps, 2005. – 334 p.

RIVAS Manuel. – Profession émigré. - *Le Monde diplomatique*. *Supplément : Galice, le renouveau.* [article en ligne], novembre 1999 [consulté dernièrement en février 2010]. – p. 33. Disponible sur : http://www.monde-diplomatique.fr/1999/11/RIVAS/12669.

ROSEMBERG Muriel. – *Le marketing urbain en question*. – Paris, Anthropos, coll. Villes, 2000. – 184 p.

ROUGERIE Gabriel. - *Géographie de la biosphère*. – Paris : Armand Colin, coll. U, 1988. - 287 p.

ROZENBLAT Cécile, CICILLE Patricia. – *Les villes européennes : analyse comparative*. – Paris, Documentation française, DATAR, rapport d'études, 2003. – 94 p.

SARAGUETA Felipe, TAMBOU Olivia. - « La coopération transfrontalière à l'échelle de la frontière franco-espagnole ». – p. 85-114. - *in* COMTE Henri, LEVRAT Nicolas. - *Aux coutures de l'Europe. Défis et enjeux juridiques de la coopération transfrontalière*. - Paris : L'Harmattan, coll. Logiques juridiques, 2006. - 365 p.

SAUSSURE Ferdinand (de). - *Cours de linguistique générale*. *Édition critique préparée par Tulio de Mauro*. – Paris : Payot, coll. Payothèque, 1972 (1915). – 509 p.

SCHIRMANN-DUCLOS Danielle, LAFORGE Frédéric. – *La France et la mer*. – Paris : Presses Universitaires de France, coll. Major, 1999. – 348 p.

SCHÜTZ Alfred. - *Le chercheur et le quotidien ; phénoménologie des sciences sociales*. – Paris : Méridiens-Klincksieck, coll. Sociétés, 1987. - 286 p.

SÉCHET Raymonde, VESCHAMBRE Vincent (dir.). - *Penser et faire la géographie sociale. Contributions à une épistémologie de la géographie sociale*. - Rennes: Presses Universitaires de Rennes, coll. Géographie sociale, 2006. - 400 pages.

SÖDERSTROM Ola. – *Les métamorphoses du patrimoine, formes de conservation du construit et urbanité*. – Lausanne : Thèse de doctorat, Faculté des Lettres, Université de Lausanne, 1992. - 450 p.

SOUMAGNE Jean. - *Les nouveaux espaces ruraux de l'Europe atlantique*. – Poitiers, Maison des Sciences de l'Homme et de la Société, Université de Poitiers, ITEEM ICOTEM, 2000. – 479 p.

SPIEKERMANN Klaus, WEGENER Michael, COPUS Andrew. – *Review of Peripherality Indices and Identification of 'Baseline Indicator* : Deliverable 1 of AsPIRE – Dortmund/Aberdeen, Aspatial Peripherality, Innovation, and the Rural Economy, S&W, IRPUD, SAC, 2002.

SWIFT J. Jr. – Une géopolitique française. - *Géographes Associés*, n° 17, 1995. - p. 19-23.

TAULELLE François. - Grandes entreprises et crise, reconversion et fonds européens : le cas de la Principauté des Asturies. - *Annales de la géographie*, n°617, janvier-février 2001. - p. 57-78

TOURRET Paul. - Le cabotage maritime dans l'espace atlantique. – *in Perspectives Maritimes Atlantiques 5*. - Publications, Site de l'ISEMAR [En ligne] , juillet 2005. Disponible sur : http://www.isemar.asso.fr/fr/pdf/publication-isemar-43.pdf.

TROUILLET Brice. – *La mer « côtière » d'Iroise à Finisterre. Étude géographique d'ensembles territoriaux en construction*. – [thèse en ligne] Nantes : Thèse de doctorat en géographie soutenue le 16 décembre 2004 : Université de Nantes : UMR 6554 CNRS :

IGARUN : 2004. – 293 p. – Dernière modification le 13/12/2008 [consulté dernièrement en février 2010].
Disponible sur : http://tel.archives-ouvertes.fr/docs/00/04/87/10/PDF/tel-00010854.pdf.

TURGEON Laurier. – « L'état des entre-lieux ». - p. 11-26. - *in* TURGEON Laurier (dir.). - *Les entre-lieux de la culture*. - Sainte-Foy : L'Harmattan et Les Presses de l'Université Laval, 1998. – 493 p.

VAN KLINK H. Arjen., VAN DEN BERG Geerke. C. - Gateways and intermodalism. - *Journal of Transport Geography*, vol. 6, n° 1, 1998. - p. 1-9

VANNEY Jean-René. – *Géographie de l'océan global*. – Paris : Éditions scientifiques GB, coll. Géoscience, 2000. - 335 p.

VAYSSE Jean-Marie. - *Les problèmes fondamentaux de la phénoménologie de Heidegger*. – Paris : Ellipses, coll. Philo, 2005. - 142 p.

VERGER Fernand, GHIRARDI Raymond. – *Marais maritimes et estuaires du littoral français*. – Paris : Belin, 2005. – 335 p.

VIDAL DE LA BLACHE Paul. – *Principes de géographie humaine*. – Paris : Armand Colin, 1922. – 295 p.

VIGARIÉ André. - *Ports de commerce et vie littorale*. – Paris : Hachette, Coll. Hachette Université, 1979. - 492 p.

VIGARIÉ André. - *La mer et la géostratégie des nations*. – Paris : Economica, 1995. - 432 p.

VIGARIÉ André. – Le cabotage européen dans l'Atlantique. – *Journal de la marine marchande*. - Paris : Institut Français de la Mer, 2 et 9 avril 2004. – 11 p.

VIROL Stéphane. - « De la coopération interrégionale à la constitution d'un macro-territoire. L'Arc atlantique comme étude de cas ». - *in* CAPRON, Henri (éd.). - *Convergence et Dynamique d'Innovation au sein de l'Espace Européen*. - Éditions De Boeck Université, Chapitre 12, 2006. - p.329-346.

VOIRON-CANICIO Christine. - *Espace, structures et dynamiques régionales. L'arc méditerranéen*. – Nice : Thèse de Doctorat d'Etat : Université de Nice - Sophia Antipolis, 1992. - 549 p.

VOIRON-CANICIO Christine. - L'arc méditerranéen : dynamiques territoriales et rapprochements interrégionaux. - *Territoires 2020*, n°7, 2003. - p. 17-22.

WATSON OBE B., - « L'Arc Manche et le Livre Vert pour une politique maritime européenne intégrée ». - *in Les enjeux d'une politique maritime intégrée. Quelles régulations des activités marines et maritimes en Manche ?*. – Rouen : Actes de la Conférence franco-britannique, 2007. - p.10.

WENEGER Michael. - « The changing urban hierarchy in Europe ». - p. 139-160 - *in* BROTCHIE John et *al*. (dir.). - *Cities in competition : Productive and Sustainable Cities for the 21st Century*. – Harlow : Longman Australia, 1995. – 532 p.

WINTERSON Jeanette. – *Garder la flamme*. – Paris : Melville, traduit par WEISS Séveryne, 2006. – 248 p.

WISE Mark. – « The Atlantic Arc concept : a step towards more cooperation and less conflict among european fishermen ? ». – *in* CORLAY Jean-Pierre. – *Littoral 95*. - Nantes

WISE Mark. - From Atlantic Arc to Atlantic Area: A Case of Subsidiarity Against the Regions?. – *Regional Studies*, vol. 34-9, 2000. – p. 865-873.

WISE Mark. - The Atlantic Arc: Transnational European Reality or Regional Mirage?. – *Journal of Common Market Studies*, vol. 38-5, 2002. – p. 865-890.

WITTORSKI Richard. - *Professionnalisation et développement professionnel*. Paris : L'Harmattan, 2007, 188 p.

Webographie

Sphère atlantique :

http://arcatlantique.org
http://www.interreg-atlantique.org
http://www.atlantique-2007-2013.org
http://atlanticarea.inescporto.pt
http://www.atlanticcities.eu
http://www.iaat.org

Programmes européens et associations :

http://www.crpm.org
http://www.islandscommission.org
http://www.northseacommission.info
http://www.medregions.com
http://www.programmemed.eu
http://www.interreg-sudoe.eu
http://www.interreg-sudoe.org
http://www.northsearegion.eu
http://www.interreg4a-2mers.eu
http://www.northernperiphery.net
http://www.nweurope.eu
http://www.interreg3c.net
http://www.arcolatino.org
http://www.arcmanche.com
http://www.emdi.certic.unicaen.fr

Institutions européennes :

http://europa.eu

http://ec.europa.eu
http://ec.europa.eu/regional_policy/index_fr.htm
http://cor.europa.eu
http://www.aer.eu
http://www.espon.eu

Instituts de statistiques :

http://epp.eurostat.ec.europa.eu
http://www.insee.fr
http://www.ine.es
- http://www.juntadeandalucia.es/institutodeestadistica
- http://www.asturestad.es
- http://www.icane.es
- http://www.jcyl.es
- http://www.ige.eu
- http://www.larioja.org
- http://www.cfnavarra.es/estadistica
- http://www.eustat.es

http://www.ine.pt
http://www.cso.ie
http://www.statistics.gov.uk
- http://statswales.wales.gov.uk
- http://www.sns.gov.uk
- http://www.nisra.gov.uk
- http://www.hie.co.uk

Entreprises ou projets étudiés :

http://www.achilltourism.com
http://www.discoveryireland.ie
www.atlantic-highway.co.uk
http://www.cornwall.gov.uk
www.padstow-cornwall.co.uk
www.cornwallinfocus.co.uk
http://www.audasa.es
http://www.rt-leiriafatima.pt
http://www.regiaodeleiria.pt
http://www.orelhas.pt
http://www.leirianet.pt
http://www.cm-pombal.pt
http://www.alt-sa.com
http://www.atlanpack.com
http://www.coop-atlantique.fr
http://www.atlantique-habillement.com
http://www.negoce-centre-atlantique.com
http://www.atlantic-leader.com
http://www.cbnsa.fr
http://www.atlanticfare.com
http://www.bcp.pt
http://www.atlantique.banquepopulaire.fr

http://www.centreatlantique.banquepopulaire.fr
http://www.banquepopulaire.fr
http://www.paysdechateaubriant.fr
https://www.creditmutuel.fr
http://www.credit-agricole.fr
http://www.groupama.fr
http://www.credit-maritime.fr
http://www.ina.fr
http://www.france3.fr
http://sites.radiofrance.fr/chaines/france-bleu
http://www.radiopourtous.com
http://www.radio-iledere-tv.com
http://www.tourismeatlantique.com
http://www.tourisme-atlantique.net
http://www.atlantiquevacances.com
http://bernezac.com
http://www.atlanticalliance.eu
http://www.atlantiqueberlines.com
http://www.isemar.asso.fr
http://www.voyages-sncf.com
http://www.renfe.es
http://www.nationalrail.co.uk
http://www.rail.co.uk/
http://www.cp.pt
http://www.irishrail.ie
http://www.pagesjaunes.fr
http://www.paginasamarillas.es
http://www.pai.pt
http://www.yell.com
http://www.viamichelin.fr
http://www.dialogue-initiative.com
http://www.carnetjpr.com
http://www.senat.fr
http://www.assemblee-nationale.fr, etc.

Cette liste est non exhaustive car il s'avère trop fastidieux d'indiquer toutes les pages et sites internet visités. Ainsi il faudrait ajouter tous les sites d'office du tourisme des principales communes françaises et étrangères, tous les sites des aéroports retenus par l'étude ainsi que les compagnies aériennes, ceux des compagnies maritimes, des parcs naturels, ceux des différents ministères nationaux et provinciaux, les sites officiels des entités territoriales de niveau NUTS 3 (lorsque ceux-ci existaient) ainsi que ceux des communes, des personnalités, etc.

La transnationalité de l'objet d'étude et les entrées choisies ont obligé à multiplier les ressources afin de constituer une base de données en adéquation avec les recherches et les analyses. De plus, l'expansion voire la prolifération d'internet amplifient ce phénomène où chaque acteur du territoire (politique, privé, individu, syndicat, entreprise, etc.) a la possibilité d'exprimer sa vision et ses perspectives propres.

Table des matières

REMERCIEMENTS 9
NOTES AUX LECTEURS 11

SOMMAIRE 13

INTRODUCTION GÉNÉRALE 15

PARTIE 1 : MÉTHODE ET CONCEPTS 31

CHAPITRE 1 : DE L'ESPACE AU TERRITOIRE 35

1.1 : L'ESPACE ET SES DIFFERENTES DECLINAISONS CONCEPTUELLES 35
1.1.1 : L'espace, problème philosophique majeur 35
1.1.2 : Les modalités de l'espace géographique 37
1.2 : DU PROJET AU TERRITOIRE 41
1.2.1 : Espace-projet, définition (s) 42
1.2.2 : Territoire, identité et territorialité 43
1.2.3 : Territoire, lieu et acteur 47
1.2.4 : Territoire, temporalité et mémoire 50

CHAPITRE 2 : QUELQUES APPORTS CONCEPTUELS 55

2.1 : LES APPORTS DE L'ORGANISATION SPATIALE 55
2.1.1 : Les conséquences des représentations du modèle centre/périphérie 55
2.1.2 : Polycentrisme, nouveau paradigme 59
2.2 : DES DISCONTINUITES AUX INTERFACES 62
2.2.1 : Discontinuités, frontières 62
2.2.2 : Á l'interface terre/mer 65
2.3 : FAÇADE MARITIME 66
2.3.1 : Ville-porte et estuaire 66
2.3.2 : Finisterre, une réalité souvent fantasmée 70
2.3.3 : Du triptyque portuaire aux réseaux maritimes 78

CHAPITRE 3 : ÉLEMENTS THEORIQUES ET CONTEXTUELS 83

3.1 : LA FORMATION SOCIO-SPATIALE 83
3.1.1 : Formation socio-spatiale : les fondements théoriques 83
3.1.2 : Un outil, un modèle d'analyse territoriale : la formation socio-spatiale 88
3.2 : L'ESPACE ATLANTIQUE, UN TERRITOIRE DE COOPERATIONS BASE SUR LA MARITIMITE 91
3.2.1 : Le dénominateur commun : la maritimité 91
3.2.2 : La notion de coopération, clé de voûte de la construction européenne 93

PARTIE 2 : L'ESPACE ATLANTIQUE, TERRITOIRE DE FAÇADE ? 97

CHAPITRE 4 : ACCESSIBILITE DE L'ESPACE ATLANTIQUE 101

4.1 : INFRASTRUCTURES ET RESEAUX DE TRANSPORT 101
4.1.1 : Distance, accessibilité et effet structurant 101
4.1.2 : L'espace atlantique au sein de l'Union européenne 104
4.1.3 : Typologie territoriale selon l'accessibilité par modes de transports 110
4.1.3.1 : Approche zonale et disparités régionales 111
4.1.3.2 : Approche réticulaire par mode de transports 115
a. le mode aérien 115
b. les modes routier et maritime 124
c. le mode ferroviaire 132
4.1.4 : Synthèse et structuration de l'espace atlantique des transports 135
4.2. PORTES D'ENTREE ET DE SORTIE : LES RESEAUX PORTUAIRES 139
4.2.1. La situation européenne 139
4.2.2 : Le réseau portuaire atlantique, une façade ? 142
4.3 : FLUX ET ECHANGES INTERREGIONAUX DE MARCHANDISES : VERS UNE INTEGRATION ? 150
4.3.1. : L'Espace atlantique dans les contexte nationaux 151
4.3.1.1 : L'espace atlantique français 151
4.3.1.2 : L'espace atlantique espagnol 159
4.3.1.3 : D'autres contextes nationaux 163
4.3.1.4 : Les espaces de transit 170
4.3.2. : L'espace atlantique français dans le contexte communautaire 172
4.3.2.1 : Les flux en volume 172
4.3.2.2 : Les flux en valeurs 177

CHAPITRE 5 : CATEGORISATION DES PROFILS REGIONAUX 185

5.1 : ÉVOLUTION DES FACTEURS PERIPHERIQUES 185
5.1.1 : Un dynamisme fluctuant 185
5.1.2 : Trajectoires socio-économiques régionales 186
POSITIONS 193
5.2 : QUALITE ACTUELLE DES ENTITES CONSTITUANT LA FAÇADE MARITIME ATLANTIQUE 195
5.2.1 : L'analyse synchronique 195
5.2.2 : Quels espaces moteurs pour l'espace atlantique aujourd'hui ? 197
5.2.3 : Diversité des profils maritimes régionaux 211

CONCLUSION 219

PARTIE 3 : MARITIMITÉ, PROMOTION, IDENTITÉ 223

CHAPITRE 6 : LA PLACE DU TOPONYME ATLANTIQUE 227

6.1 : LA DISTRIBUTION GEOGRAPHIQUE VIRTUELLE DU TOPONYME ATLANTIQUE 227
6.1.1 : Méthodologie et premières applications 228
6.1.2 : Une nouvelle forme d'hétérogénéité atlantique 230
6.1.3 : Les premiers résultats au tamis des échelles spatiales 234
6.2 : LA MARITIMITE APPARENTE DES VILLES SUR INTERNET 239
6.2.1 : Une atlanticité des villes peu marquée 239
6.2.2 : Des influences tierces dans des contextes nationaux 244
6.3 : UNE ATLANTICITE QUI SE DESSINE 247

CHAPITRE 7 : L'ODONYME, SYMBOLE IDENTITAIRE 253

7.1 : UNE APPROCHE GLOBALE 253
7.2 : DU TOPONYME A L'ODONYME : L'EXEMPLE DE LA FRANCE 257
7.2.1 : Un pôle centre-ouest prédominant 257
7.2.2 : L'échelon infra-départemental, une autre perception 259
7.2.3 : La place accordée à la rue « atlantique » dans le réseau local 261
7.3 : L'ODONYME « ATLANTIQUE », SYMBOLE DE PROJETS TERRITORIAUX 268
7.3.1 : « Atlantic Drive » en Irlande 268
7.3.2 : « Atlantic Highway » au Royaume-Uni 270
7.3.3 : « Autopista del Atlántico » en Espagne 275
TRONÇONS 276
7.3.4 : « AutoEstrada Atlântica » au Portugal 277

CHAPITRE 8 : LA GRIFFE « ATLANTIQUE » AU CŒUR DU MARKETING TERRITORIAL 281

8.1. : DES ENTREPRISES ESTAMPILLEES « ATLANTIQUES » 281
8.2 : LES SECTEURS DE LA BANQUE ET DES ASSURANCES 289
8.3 : DES SECTEURS DES MEDIAS AU TOURISME 295
8.3.1 : Les médias français 295
8.3.2 : Des acteurs du tourisme 300

PARTIE 4 : 305

INSTITUTIONS ET COOPÉRATIONS : QUELLES POSITIONS POUR LES RÉGIONS ATLANTIQUES ? 305

CHAPITRE 9 : LES ACTEURS ATLANTIQUES, LE CHAMP DES INSTITUTIONS 309

9.1. LA MONTEE DU RESEAU D'ACTEURS ATLANTIQUES 309
9.1.1 : Le lobbying régional dans l'Union européenne 309
9.1.2 : La CRPM, un acteur européen incontournable 312

9.1.3 : Le lobby Arc atlantique et l'éclosion d'un espace-projet *316*
9.2. LES INSTITUTIONS ATLANTIQUES 321
9.2.1 : L'Arc Atlantique : fonctionnement, activités et participations *321*
9.2.2 : L'Arc Atlantique, des régions et des personnalités *327*
9.2.3 : La Conférence des Villes de l'Arc Atlantique, une autre échelle d'actions *334*
9.3. L'INITIATIVE COMMUNAUTAIRE INTERREG : L'ESPACE ATLANTIQUE 338
9.3.1 : Interreg, outil de coopérations pour l'Espace Atlantique *339*
9.3.2 : Le nouvel objectif de « coopération territoriale », du budget aux thématiques *344*
9.3.3 : Transnationalité et priorités du Programme « Espace Atlantique » *350*

CHAPITRE 10 : LE CHAMP ATLANTIQUE DE LA COOPERATION 355

10.1 : QUELLE COOPERATION ATLANTIQUE ? 355
10.1.1 : Implication des pays, implication des régions *355*
10.1.2 : Nature et qualité des coopérations *362*
10.1.3 : Les villes dans le champ de la coopération atlantique *366*
10.2. INFLUENCE DES AUTRES DYNAMIQUES SUR LE CHAMP ATLANTIQUE DE COOPERATION 371
10.2.1 : Les Commissions géographiques de la CRPM *372*
10.2.2 : La Périphérie Nordique, l'attrait scandinave *373*
10.2.3 : Mer du Nord et Espace Manche, d'autres centralités maritimes *377*
10.2.4 : Le Programme « Nord Ouest Europe » *384*
10.2.5 : Arc Latin, espace-projet du Bassin Méditerranéen *388*
10.2.6 : Le programme « Sud-Ouest Europe » *393*

CONCLUSION : UNE DYNAMIQUE ATLANTIQUE DISPARATE ET CONCURRENCEE 401

CONCLUSION GÉNÉRALE 407

BIBLIOGRAPHIE GÉNÉRALE 421

WEBOGRAPHIE 444

TABLE DES MATIERES 447

LISTE DES TABLES 453

LISTES DES FIGURES 453
LISTE DES PHOTOGRAPHIES 457
LISTE DES TABLEAUX 457
LISTE DES DOCUMENTS 459

ANNEXES 461

Liste des tables

Listes des figures

Figure 1 : Le territoire de l'Arc Atlantique 19
Figure 2 : L'Espace atlantique 2000-2006, territoire d'étude 21
Figure 3 : Structure du plan de travail de thèse 28
Figure 4 : Modalités du concept d'espace 40
Figure 5 : Parcours d'un individu dans le complexe territorial 52
Figure 6 : Modèles centre/périphérie appliqués au territoire et au réseau 56
Figure 7 : Les modèles centre/périphérie issus de la métropolisation 58
Figure 8 : Le modèle du polycentrisme européen des polygones raillé 60
Figure 9 : Deux modèles à l'épreuve de la prospective territoriale française 61
Figure 10 : Quelques figures du champ conceptuel de la discontinuité spatiale 64
Figure 11 : Le littoral, un espace d'interface par définition 66
Figure 12 : Typologie spatio-temporelle des villes-ports (Ducruet, 2004) 68
Figure 13 : Le complexe estuarien 70
Figure 14 : Quelques Finisterres atlantiques 77
Figure 15 : Triptyque d'une région portuaire 78
Figure 16 : Organisation spatiale d'une façade maritime après création d'un hub de transbordement 82
Figure 17 : La formation socio-spatiale 89
Figure 18 : Potentiel d'accessibilité routière en 2001 105
Figure 19 : Variation de l'accessibilité potentielle (en voiture), 1998-2003 106
Figure 20 : Le réseau ferré européen en 2004 (p.83, ORATE (2003)) 107
Figure 21 : Potentiel d'accessibilité selon le mode ferroviaire (ORATE, 2003) 108
Figure 22 : Évolution du réseau ferré européen entre 1996 et 2001 108
Figure 23 : L'accès au vol passagers en 2005 (CE, 2007, p.63) 109
Figure 24 : Typologie des régions atlantiques selon la qualité du réseau de transports 112
Figure 25 : Typologie remaniée des régions atlantiques selon la qualité du réseau de transports 114
Figure 26 : Liaisons et dessertes des aéroports des grandes métropoles et des villes atlantiques 117
Figure 27 : Liaisons et dessertes entre aéroports des villes atlantiques 118
Figure 28 : Liaisons aériennes tissant le réseau atlantique 121
Figure 29 : Structure du réseau aérien atlantique 123
Figure 30 : Accessibilité routière et maritime des villes atlantiques et influence des métropoles européennes (6 heures) 126
Figure 31 : Voies routières rapides dans l'espace atlantique 128

Figure 32 : Accessibilité routière et maritime des villes atlantiques et influence des métropoles européennes (200 minutes)..... 129
Figure 33 : Nombre d'aller-retour en train dans l'espace atlantique..... 133
Figure 34 : Lignes de force de la structure spatiale de l'espace atlantique selon l'accessibilité des villes par tous les types de transport 136
Figure 35 : Lignes de faiblesse de la structure spatiale de l'espace atlantique selon l'accessibilité des villes par tous les types de transports..... 138
Figure 36 : Trafic total de marchandises en 2006 dans les principaux ports européens et atlantiques..... 141
Figure 37 : Trafic portuaire en 2006 sur la façade atlantique 143
Figure 38 : Évolution de l'infrastructure portuaire de Sines (R. Macário, 2006) 145
Figure 39 : Répartition des trafics de marchandises pour les ports atlantiques en 2006..... 146
Figure 40 : Poids du trafic vraquier dans les ports atlantiques en 2006..... 147
Figure 41 : Importance des trafics conteneurs et RoRo sur la façade atlantique en 2006..... 149
Figure 42 : Les flux routiers principaux dans l'espace européen..... 151
Figure 43 : Volume et pourcentage de produits sortant ou entrant vers et hors de l'Espace Atlantique par la route en 2003, en France 152
Figure 44 : Répartition des volumes échangés entre les régions atlantiques et le reste du pays par grandes zones en 2003 153
Figure 45 : Origines des importations intra-atlantiques..... 154
Figure 46 : Origines des exportations intra-atlantiques 154
Figure 47 : Courbes cumulées des importations intra-atlantiques (2001-2003) 156
Figure 48 : Courbes cumulées des exportations intra-atlantiques (2001-2003)..... 156
Figure 49 : Le réseau de flux de marchandises de la façade atlantique française dans le contexte national 158
Figure 50 : Répartition des produits en Espagne Atlantique..... 160
Figure 51 : Influence des autres zones espagnoles sur l'aire atlantique en terme de flux de marchandises 160
Figure 52 : Visualisation de la concentration des flux de marchandises (2004)..... 161
Figure 53 : Le réseau atlantique espagnol de marchandises 162
Figure 54 : Volume de marchandises échangé en Irlande par la route en 2006..... 164
Figure 55 : Flux interrégionaux de marchandises en Irlande 165
Figure 56 : Influence du reste du Royaume-Uni sur les flux écossais de marchandises..... 166
Figure 57 : Synthèse du réseau de flux routiers de marchandises en Écosse..... 167
Figure 58 : Flux routiers régionaux de marchandises en Angleterre 168
Figure 59 : Organisation des flux routiers de marchandises en Grande-Bretagne..... 169
Figure 60 : Schéma de l'organisation britannique des flux routiers de marchandises..... 170
Figure 61 : Moyenne des flux de marchandises atlantiques dans l'Union européenne (2001-2003)..... 174

Figure 62 : Influence de la zone centrale européenne sur les échanges atlantiques 178
Figure 63 : Organisation des échanges de marchandises au sein de l'aire atlantique 179
Figure 64 : importance des flux lusitano-irlandais sur les flux intra-atlantiques 180
Figure 65 : Synthèse de l'organisation des flux de marchandises pour les départements français de la façade atlantique 181
Figure 66 : Dynamique socio-économique de l'espace atlantique 194
Figure 67 : Les étapes de la construction d'un profil régional 197
Figure 68 : Typologie des régions atlantiques selon les infrastructures de transports 198
Figure 69 : Typologie des régions atlantiques selon leur connectivité aux réseaux de transports 199
Figure 70 : Classification des régions atlantiques selon leur profil de l'accessibilité 200
Figure 71 : Typologie des régions atlantiques selon leur profil environnemental 201
Figure 72 : Typologie des régions atlantiques selon leur profil de compétitivité 202
Figure 73 : Typologie des régions atlantiques selon leur structure de population 203
Figure 74 : Typologie des régions atlantiques selon les divers flux de population 204
Figure 75 : Classification des régions atlantiques selon leur profil démographique 205
Figure 76 : Typologie des régions atlantiques selon leur profil socio-économique 206
Figure 77 : Typologie des régions atlantiques selon leur profil urbain structurel 207
Figure 78 : Typologie des régions atlantiques selon leurs profils divers 208
Figure 79 : Profil maritime des régions atlantiques 214
Figure 80 : L'espace atlantique, entre éléments de centralité et degrés de périphéries 220
Figure 81 : Lien entre les régions NUTS 2 atlantiques et le terme « Océan Atlantique » sur Internet 233
Figure 82 : Liens sur Internet entre territoires et toponymes 236
Figure 83 : Villes et les toponymes « océan atlantique » et « maritime » 241
Figure 84 : Villes espagnoles et leurs liens avec les aires maritimes 245
Figure 85 : Villes irlandaises et britanniques et leurs liens avec les aires maritimes 246
Figure 86 : Villes françaises et leurs liens avec les espaces maritimes 247
Figure 87 : La maritimité des régions atlantiques par le biais des moteurs de recherche Internet 250
Figure 88 : L'odonyme « atlantique « dans l'espace atlantique 254
Figure 89 : Nombre d'entreprises dans les territoires et les villes "atlantiques" 255
Figure 90 : Répartition de l'odonyme « atlantique » dans les départements français 258
Figure 91 : 2007 Atlantic Ireland & Islands Tour 269
Figure 92 : Atlantic Highway 271
Figure 93 : Planche sur Bideford & Great Torrington 273
Figure 94 : Planche sur Boscastle & Tintagel 273
Figure 95 : Planche sur Padstow & Wadebridge 274
Figure 96 : Planche sur Newquay 274

Figure 97 : Nombre d'entreprises par départements dont le nom comporte « atlantique » ... 282
Figure 98 : Nombre de villes par départements ayant une entreprise dans le nom comporte « atlantique » ... 282
Figure 99 : Aire d'activité du groupe ALT ... 285
Figure 100 : aire territoriale de la chambre syndicale Habillement Atlantique ... 286
Figure 101 : L'aire d'action de l'agence Atlantic Leader ... 287
Figure 102 : Liste et localisation des producteurs d'Atlantic Fare ... 288
Figure 103 : La Banque Populaire et ses secteurs ... 290
Figure 104 : Quelques exemples de groupes bancaires et d'assurances ... 292
Figure 105 : Les Caisses Régionales du Crédit Maritime ... 295
Figure 106 : Quatre éditions locales, quatre interprétations territoriales différentes ... 298
Figure 107 : : Les Régions Membres de la CRPM (juillet 2008) ... 315
Figure 108 : Logo de la CRPM ... 315
Figure 109 : Évolution des membres de l'Arc Atlantique ... 329
Figure 110 : Les deux branches institutionnelles du réseau atlantique ... 337
Figure 111 : La structure de gestion du Programme « Espace Atlantique 2007-2013 » ... 349
Figure 112: La transnationalité des priorités du Programme (1997-2009) ... 353
Figure 113 : Implication des partenaires selon les thématiques entre 1997 et 2009 ... 353
Figure 114 : Origine nationale des partenaires atlantiques ... 356
Figure 115 : Répartition régionale des chefs de files ... 357
Figure 116 : Répartition régionale des partenaires ... 357
Figure 117 : Implication régionale en termes de partenaires par projets au sein du programme Espace Atlantique 2000-2006 ... 359
Figure 118 : Implication et attractivité régionales dans l'Espace Atlantique 2000-2006 ... 360
Figure 119 : Implication croisée des acteurs atlantiques ... 362
Figure 120 : Les types de coopérations interrégionales ... 363
Figure 121 : Différences de localisation de la dynamique atlantique sur dix ans ... 368
Figure 122 : Localisation de la dynamique atlantique entre 2000 et 2006 ... 369
Figure 123 : Les positions du Champ atlantique de coopérations ... 371
Figure 124 : Les Logos d'autres Commissions ... 373
Figure 125 : Vision stratégique issue du PO « Nord Ouest Europe » (2003) ... 386
Figure 126 : Projets communs des régions atlantiques au sein de SUDOE ... 398
Figure 127 : Le Champ atlantique ... 402
Figure 128 : Rang des régions dans le champ atlantique ... 404
Figure 129 : Dynamiques et stratégies de coopérations pour les régions atlantiques ... 406
Figure 130 : Les quatre scénarios pour l'Arc Atlantique ... 411
Figure 131 : Champ atlantique de coopération et maritimité ... 414

Liste des photographies

Photo 1 : "Dooey beach on the Atlantic Drive - close to Rosgoill Cottage" 269
Photo 2 : View of Kilbay 269
Photo 3 : L'estuaire de la Camel 272
Photo 4 : La côte du North Cornwall à Morwenstow 272
Photo 5 : Puente de Rande, tronçon majeur de l'Autopista del Atlantico au Nord de Vigo .. 276
Photo 6 : AutoEstrada Atlântica 278
Photo 7 : Banque Populaire Atlantique à Chateaubriant (Loire-Atlantique) 291
Photo 8 : L'image de l'émission Littoral diffusée sur France 3 Ouest 298

Liste des tableaux

Tableau 1 : Volume moyen de marchandises (en milliers de tonnes) échangé par les régions atlantiques entre 2001 et 2003, par modes routier, ferré et fluvial 157
Tableau 2 : Répartition des marchandises sortant d'une région atlantique espagnole par la route en 2004 (milliers de tonnes) 161
Tableau 3 : Les flux routiers de marchandises (2005) des régions britanniques 168
Tableau 4 : Tendances de la répartition des exportations des départements français atlantiques selon trois grandes zones 176
Tableau 5 : Tendances de la répartition des importations des départements français atlantiques selon trois grandes zones 176
Tableau 6 : Description des classes socio-économiques 186
Tableau 7 : Croisement des effectifs 186
Tableau 8 : Indicateurs socio-économiques pris en compte 187
Tableau 9 : Croisement des effectifs réels reprenant la double classification pour 1995 192
Tableau 10 : Croisement des effectifs réels reprenant la double classification pour 2005 192
Tableau 11 : Résultats sur la dynamique socio-économique des régions atlantiques 193
Tableau 12 : Matrice de corrélation des types de profils par classes de régions obtenues 197
Tableau 13 : Récapitulatif des classes de régions atlantiques 209
Tableau 14 : Classification des régions atlantiques 215
Tableau 15 : Lien NUTS 2 « océan atlantique » 231
Tableau 16 : Lien NUTS 2 « maritime » 231
Tableau 17 : Part des pages Internet d'une région associées au terme "océan atlantique" 235
Tableau 18 : Part des pages Internet d'une région associées au terme "maritime" 238
Tableau 19 : Part des pages Internet d'une ville associées au terme "maritime" 240
Tableau 20 : Part des pages Internet d'une ville associées au terme "océan atlantique" 243
Tableau 21 : Analyse de la maritimité révélée par les moteurs de recherche Internet 249
Tableau 22 : Les principales villes où siègent les entreprises dont le nom contient le terme « atlantique » 256
Tableau 23 : Départements possédant des villes répondant au critère de l'étude 258

Tableau 24 : Classement des communes répondant aux critères de l'étude selon leur distance au littoral 260
Tableau 25 : Répartition des villes selon leur nombre d'habitants et la place conférée à l'axe "atlantique" dans le réseau local 262
Tableau 26 : Intensité moyenne journalière du trafic routier sur les axes de Galicia 276
Tableau 27 : répartition des entreprises issues du SPL Atlanpack 284
Tableau 28 : Les membres du Conservatoire Botanique Sud-Atlantique 288
Tableau 29 : Aire atlantique française pour le secteur banques/assurances 294
Tableau 30 : Les radios de l'espace atlantique 299
Tableau 31 : les hôtels « atlantiques » dans l'espace atlantique européen 302
Tableau 32 : Les groupes d'intérêts institutionnels dans l'Union européenne (Pasquier, 2007) 312
Tableau 33 : Le Bureau politique de l'Arc Atlantique (2008-2010) 322
Tableau 34 : Les chefs de file des groupes de travail de l'Arc Atlantique 324
Tableau 35 : Implication atlantique dans les groupes de travail de la CRPM 327
Tableau 36 : Les présidences de l'Arc Atlantique 331
Tableau 37 : Organisation des groupes de travail de la CVAA 338
Tableau 38 : Budget des Fonds structurels 2004/2006 (en milliards d'euros) 343
Tableau 39 : Genèse des priorités pour l'Espace Atlantique (2007-2013) 349
Tableau 40 : La transnationalité des partenariats atlantiques 351
Tableau 41 : Ventilation par priorités et par nombre de pays impliqués 351
Tableau 42: Typologie des coopérations interrégionales atlantiques 364
Tableau 43 : Typologie et distribution des partenaires de l'Espace Atlantique 365
Tableau 44 : Liens entre les partenaires selon les programmes de programmation 367
Tableau 45: Priorités d'action du Programme « Périphérie Nord » 2000-2006 376
Tableau 46 : Participation croisée des régions éligibles à l'Espace Manche 383
Tableau 47 : Nombre de partenariats entre régions atlantiques au sein de l'Espace Manche 2007-2009 384
Tableau 48 : Comparaison de l'activité de coopération des régions atlantiques avec le programme « Nord Ouest Europe » 387
Tableau 49 : Comparaison de l'activité de coopération des régions atlantiques avec le programme « Medocc » 390
Tableau 50 : Activité au sein de l'AML (source : Europ@mela) 391
Tableau 51 : Fonctionnement de la Commission Interméditerranéenne 393
Tableau 52 : Implication des régions atlantiques au sein de SUDOE 396
Tableau 53 : Comparaison de l'activité de coopération des régions atlantiques avec le programme « SUDOE » 399
Tableau 54 : Implication des régions atlantiques dans les champs étudiés 403

Liste des documents

Document 1 : «Pêcheurs en mer» (1796) et «Le château de Tintagel», Cornouailles (1818)..... 74
Document 2 : L’évolution des logos de l’Arc Atlantique 325
Document 3 : le territoire cartographié des projets Maya et EMDI..... 379
Document 4 : Projection territoriale du programme INTERREG IV des « Deux Mers » 379
Document 5 : Carte de la place de l’AML dans l’Europe (source : Europ@mela) 392

Annexes

Annexe 1 : Les territoires atlantiques

Voici la liste des entités NUTS 3 et leur capitale administrative retenue durant ce travail. Si ces dernières ne sont pas nommées entre parenthèses, c'est qu'elles portent le même nom que leur entité.

France :

- Aquitaine : Dordogne (Périgueux), Gironde (Bordeaux), Landes (Mont-de-Marsan), Lot-et-Garonne (Agen), Pyrénées-Atlantiques (Pau)
- Basse-Normandie : Calvados (Caen), Manche (Saint-Lô), Orne (Alençon) ;
- Bretagne : Côtes d'Armor (Saint-Brieuc), Finistère (Brest), Ille-et-Vilaine (Rennes), Morbihan (Vannes) ;
- Centre : Cher (Bourges), Eure-et-Loir (Alençon), Indre (Châteauroux), Indre-et-Loire (Tours), Loiret (Orléans), Loir-et-Cher (Blois) ;
- Haute-Normandie : Eure (Évreux), Seine-Maritime (Rouen) ;
- Limousin : Corrèze (Tulle), Creuse (Guéret), Haute-Vienne (Limoges) ;
- Midi-Pyrénées : Ariège (Foix), Aveyron (Rodez), Gers (Auch), Haute-Garonne (Toulouse), Hautes-Pyrénées (Tarbes), Lot (Cahors), Tarn (Albi), Tarn-et-Garonne (Montauban) ;
- Pays de la Loire : Loire-Atlantique (Nantes), Maine-et-Loire (Angers), Mayenne (Laval), Sarthe (Le Mans), Vendée (La Roche-sur-Yon) ;
- Poitou-Charentes : Charente (Angoulême), Charente-Maritime (La Rochelle), Deux-Sèvres (Niort), Vienne (Poitiers) ;

Irlande :

- Border, Midland & Western :
    - *Border* : Donegal (Lifford), Sligo, Leitrim (Carrick on Shannon), Cavan, Monaghan, Louth (Dundalk) ;
    - *Midland* : Laois (Portlaoise), Longford, Offaly (Tullamore), Westmeath (Mullingar) ;
    - *West* : Galway, Mayo (Castelbar), Roscommon ;
- Southern & Eastern :
    - *Dublin* : Dublin (Dublin), South Dublin (Tallaght), Fingal (Swords), Dún Laoghaire ;
    - *Mid-East* : Meath (Trim), Kildare (Naas), Wicklow ;
    - *Mid-West* : Limerick, Clare (Ennis), Tipperary (Nenagh) ;
    - *South-East* : Waterford, Wexford, Kilkenny, South Tipperary (Clonmel), Carlow
    - *South-West* : Cork (Cork), Kerry (Tralee).

Les comtés historiques irlandais sont :

- Connacht : Galway, Leitrim, Mayo, Roscommon, Sligo ;
- Leinster : Carlow, Dublin Kildare, Kilkenny, Laois, Longford, Louth, Meath, Offaly, Westmeath, Wexford, Wicklow ;
- Munster : Clare, Cork, Kerry, Limerick, Tipperary, Waterford ;
- Ulster : Cavan, Donegal, Monaghan et les comtés d'Irlande du Nord.

Espagne :
- Andalucia : Cadiz, Huelva, Sevilla ;
- Asturias (Oviedo) ;
- Canarias : El Hierro, Fuerteventura, Gran Canaria (Las Palmas), La Gomera, La Palma, Lanzarote, Tenerife (Santa Cruz de Tenerife) ;
- Cantabria (Santander) ;
- Castilla y León : Ávila, Burgos, León, Palencia, Salamanca, Segovia, Soria, Valladolid, Zamora ;
- Galicia : A Coruña, Lugo, Pontevedra, Ourense ;
- La Rioja : (Logroño) ;
- Navarra : Pampelona ;
- Pais Vasco : Alava (Vitoria), Guipuzcoa (San Sebastián), Vizacaya (Bilbao)

Portugal :
- Açores (Ponta Delgada) ;
- Alentejo : Alentejo Littoral (Odemira), Alto Alentejo (Portalegre), Alentejo Central (Évora), Baixo Alentejo (Beja), Lezíria do Tejo (Santarém) ;
- Algarve (Faro) ;
- Centro : Baixo Vouga (Aveiro), Baixo Mondego (Coimbra), Pinhal Litoral (Leiria), Pinhal Interior Norte (Miranda do Corvo), Dâo-Lafões (Viseu), Pinhal Interior Sul (Sertã), Serra da Estrela (Gouveia), Beira Interior Norte (Guarda), Beira Interior Sul (Castela Branco), Cova da Beira (Covilhã), Oeste (Alcobaça), Médio Tejo (Entroncamento);
- Lisboa e Vale do Tejo : Grande Lisboa (Lisboa), Península de Setúbal (Setúbal) ;
- Madeira (Funchal) ;
- Norte : Ave (Guimarães), Minho-Lima (Viana do Castelo), Cavado (Braga), Grande Porto (Porto), Tâmega (Amarante), Entre Douro e Vouga (Santa Maria da Feira), Douro (Vila Real), Altro-Trás-os-Montes (Bragança).

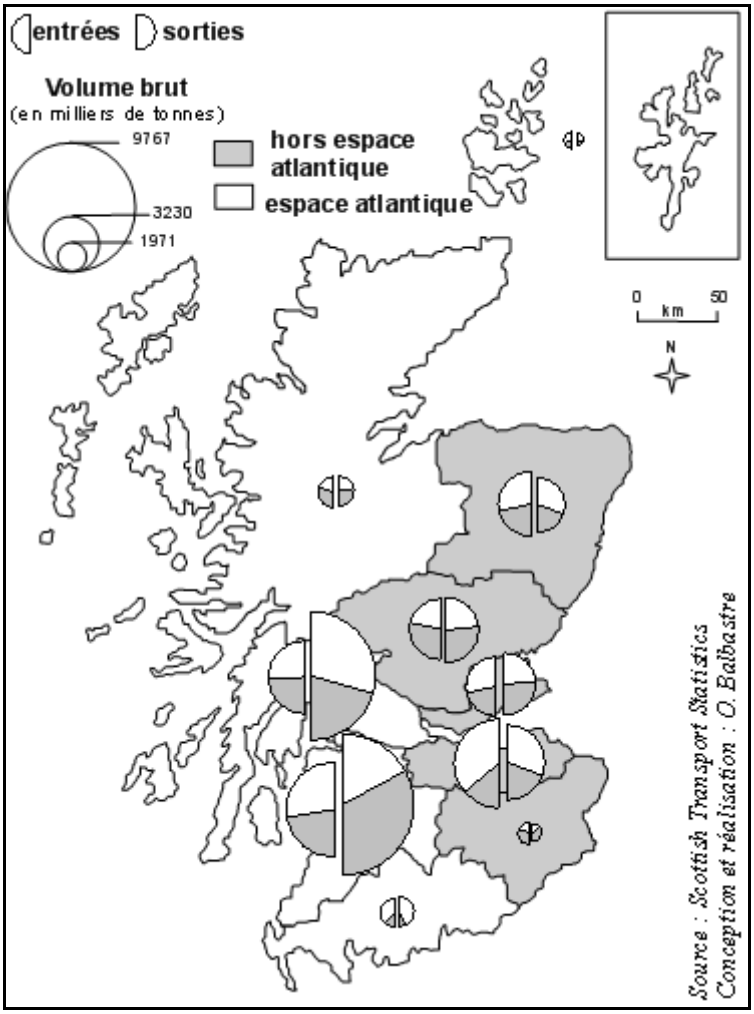
Royaume-Uni :
- North West England :
    - Cumbria (Carlisle) : West Cumbria (Workington), East Cumbria (Carlisle) ;
    - Cheshire (Chester) : Halton & Warrington (Warrington), Cheshire (Chester) ;
    - Greater Manchester (Manchester) : Greater Manchester North (Oldham), Greater Manchester South (Manchester).
    - Lancashire (Preston) : Blackpool, Blackburn with Darwen (Blackburn), Lancashire (Preston) ;
    - Merseyside (Liverpool) : East Merseyside (St Helens), Liverpool, Sefton, Wirral.
- West Midlands :
    - Herefordshire, Worcestershire, Warwickshire : Herefordshire (Hereford), Worcestershire (Worcester), Warwickshire (Warwick) ;
    - Shropshire, Staffordshire : Shropshire (Shrewsbury), Staffordshire (Stafford), Telford & Wreking (Telford), Stoke-on-Trent ;
    - West Midlands (Birmingham) : Birmingham, Solihull, Coventry, Dudley & Sandwell (Dudley), Walsall & Wolverhampton (Wolverhampton) ;
- South West England :
    - Gloucestershire, Wiltshire & Bristol/Bath area : Bristol, Bath & North East Somerset, North Somerset & South Gloucestershire (Bath), Gloucestershire (Gloucester), Swindon, Wiltshire (Trowbridge) ;

  - Dorset & Somerset : Bournemouth & Pool (Bournemouth), Dorset (Dorchester), Somerset (Taunton) ;
  - Devon : Plymouth, Torbay, Devon (Exeter) ;
  - Cornwall & Isle of Scilly (Truro) ;
- South East England :
  - Hampshire and Isle of Wight : Portsmouth, Southampton, Hampshire (Winchester), Isle of Wight.
- West Wales & The Valleys :
  - Isle of Anglesey (Anglesey) ;
  - Gwynedd (Caernafon) ;
  - Conwy & Denbighshire (Conwy) ;
  - South West Wales (Haverfordwest) ;
  - Central Valleys (Merthyr Tydfil) ;
  - Gwent Valleys (Ebbw Vale) ;
  - Bridgend & Neath Port Talbot (Bridgend) ;
  - Swansea.
- East Wales :
  - Monmouthshire & Newport (Newport) ;
  - Cardiff & Vale of Glamorgan (Cardiff) ;
  - Flinthsire & Wrexham (Wrexham) ;
  - Powys (Llandrindod Wells).
- South Western Scotland :
  - East Dunbartonshire, West Dunbartonshire and Helensburgh & Lomond (Helensburgh) ;
  - Dumfries & Galloway (Dumfries) ;
  - East Ayrshire and North Ayrshire mainland (Kilmarnock) ;
  - Glasgow city
  - Inverclyde, East Renfrewshire and Renfrewshire (Renfrew) ;
  - North Lanarkshire (Airdrie) ;
  - South Ayrshire (Prestwick) ;
  - South Lanarkshire (Hamilton).
- Highlands and Islands :
  - Caithness & Sutherland and Ross & Cromarty (Thurso) ;
  - Inverness & Nairn and Moray, Badenoch & Strathspey (Inverness) ;
  - Lochaber, Skye& Lochalsh, Arran & Cumbrae and Argyll & Bute (Oban) ;
  - Western Isles (Stornoway) ;
  - Orkney Islands (Kirkwall) ;
  - Shetland Islands (Lerwick).
- Northern Ireland :
  - Belfast
  - Outer Belfast (Newtonabbey) ;
  - East of Northern Ireland (Larne) ;
  - North of Northern Ireland (Londonderry/Derry) ;
  - West and South of Northern Ireland (Newry).

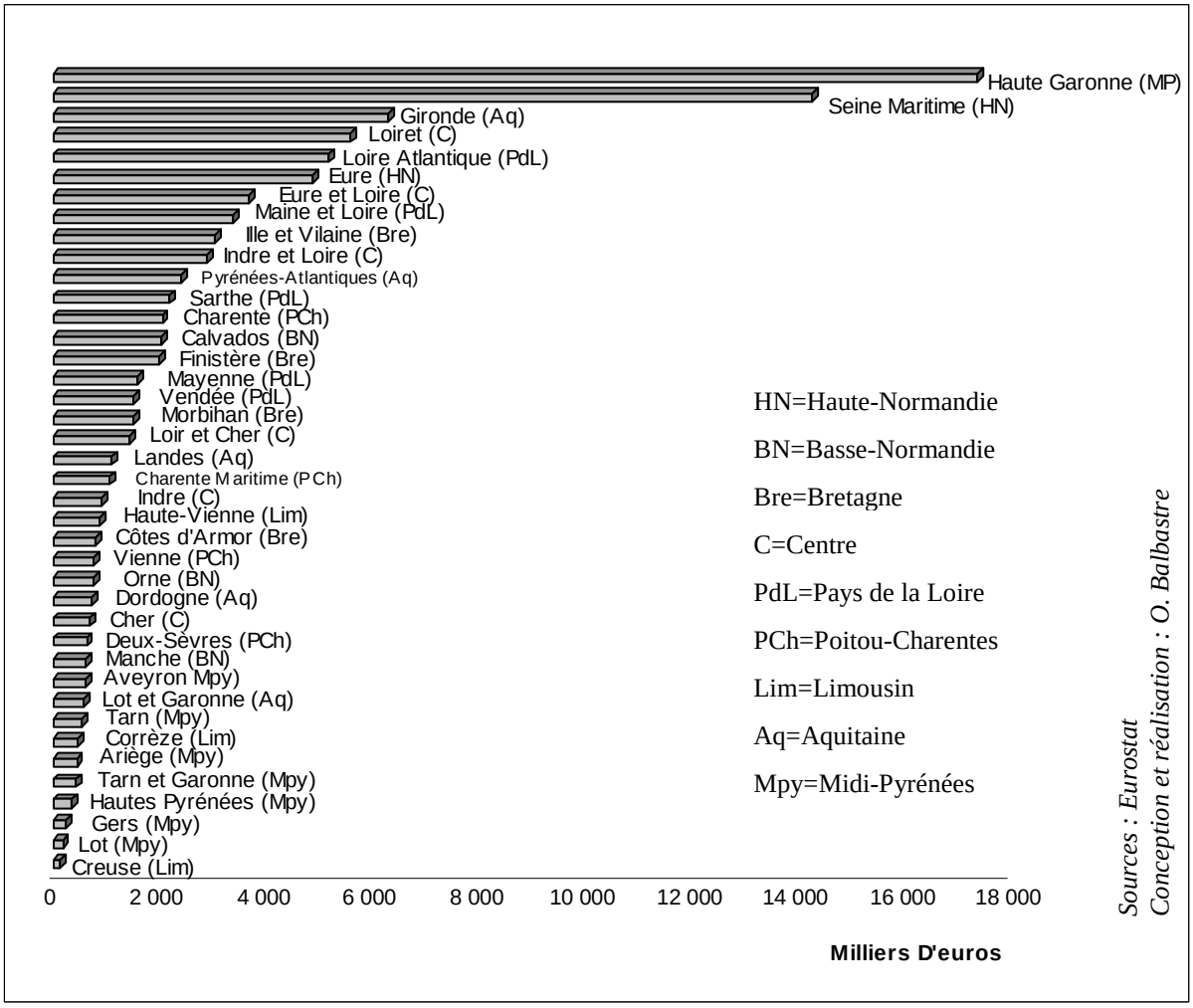
Annexe 2 : Flux routiers interrégionaux en Europe (Source : Eurostat)

Régions	Total des flux interrégionaux	Flux entrant ou sortant	Flux transitaires	Trafic transitaire (%)
Nordrhein-Westfalen	107 606	69 525	38 085	35,39
Zuid-Nederland	65 735	25 711	40 024	60,89
Lombardie	60 683	37 444	23 239	38,30
Ile-de-France	51 779	22 734	29 045	56,09
Nord-Pas de Calais	50 831	18 709	32 122	63,19
Picardie	48 330	12 179	36 151	74,80
East Midlands	43 982	23 980	20 002	45,48
Rhône-Alpes	39 717	21 261	18 456	46,4
Centre	**39 393**	**10 772**	**28 621**	**72,66**
Lorraine	36 165	14 543	21 622	59,79
West Midlands	**35 219**	**21 359**	**13 860**	**39,35**
Alsace	30 794	13 444	17 350	56,34
Yorkshire & Humber	30 632	20 962	9 670	31,57
Champagne-Ardennes	30 221	10 241	19 980	66,11
PACA	29 946	11 838	18 108	60,47
Bourgogne	29 645	8 738	20 862	70,37
Catalunya	27 918	18 597	9 321	33,39
Languedoc-Roussillon	27 829	8 813	19 016	68,33
Aquitaine	**23 689**	**11 377**	**12 312**	**51,97**
South West England	**21 503**	**12 339**	**9 164**	**42,62**
Pais Vasco	**20 496**	**6 909**	**13 587**	**66,29**
Pays de la Loire	**17 554**	**11 944**	**5 610**	**31,96**
Poitou-Charentes	**17 518**	**7 353**	**10 165**	**58,03**
Midi-Pyrénées	**16 383**	**10 722**	**5 661**	**34,55**
Castilla y León	**15 824**	**8 455**	**7 369**	**46,57**
Luxembourg	14 319	2 049	12 270	85,69
Franche-Comté	13 806	6 158	7 648	55,40
Valencia	13 218	9 565	3 653	27,64
Haute-Normandie	**12 620**	**9 469**	**3 151**	**24,97**
East Anglia	12 429	11 577	852	6,85
Castilla –La Mancha	12 408	5 851	6 557	52,84
Madrid	12 045	7 161	4 887	40,55
Wales	**10 948**	**10 948**	**0**	**0,00**
Andalucia	**10 880**	**8 958**	**1 922**	**17,67**
Bretagne	**10 251**	**9 299**	**952**	**9,29**
Norte	**9 332**	**7 259**	**2 073**	**22,21**
Auvergne	8 730	5 101	3 629	41,57
Écosse	**8 641**	**7 743**	**898**	**10,39**
Aragon	8 422	5 265	3 157	37,49
Galicia	**7 803**	**7 531**	**272**	**3,49**
Navarra	**7 200**	**3 499**	**3 701**	**51,40**
Basse-Normandie	**6 607**	**5 881**	**726**	**10,99**
Murcia	5 981	2 957	3 024	50,56
Limousin	**5 662**	**3 209**	**2 453**	**43,32**
Cantabria	**4 620**	**1 982**	**2 638**	**57,10**
Asturias	**4 306**	**3 050**	**1 256**	**29,17**
Extremadura	4 155	2 193	1 962	47,22
La Rioja	**4 003**	**1519**	**2 484**	**62,05**
Algarve	**2 213**	**2 211**	**2**	**0,09**
Corse	1 232	634	598	48,54
Northern Ireland	**972**	**945**	**27**	**2,78**
Ireland	**268**	**262**	**6**	**2,24**

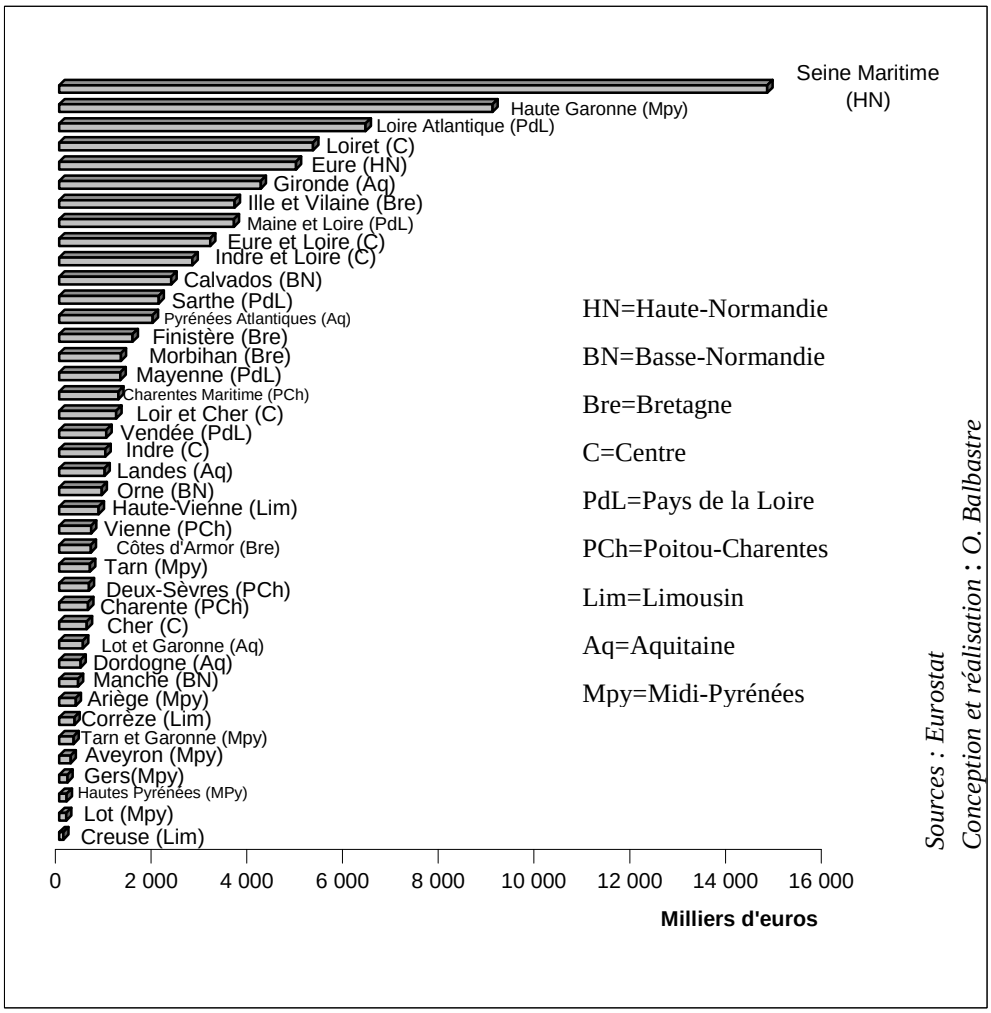
Annexe 3 : Moyenne des flux routiers de marchandises en Écosse entre 2001 et 2005



Annexe 4 : Quantité des flux internationaux d'exportations en valeur (milliers d'euros) sur quatre trimestres (2006-début 07) des départements français atlantiques



Annexe 5 : Quantité des flux internationaux d'importations en valeur (milliers d'euros) sur quatre trimestres (2006-début 07) des départements français atlantiques



Annexe 6 : les données régionales socio-économiques

ÉvPop : évolution de la population – AppMig : Apport migratoire – Pop05 : Population en 2005 - ÉvPop<20 : évolution de la population âgée de moins de 20 ans – Pop<20_06 : Population âgée de moins de 20 ans en 2006 – ÉvPIB : évolution du PIB – PIB05 : PIB en 2005.

Régions	**ÉvPop**	**AppMig**	**Pop05**	**ÉvPop<20**	**Pop<20_06**	**ÉvPIB**	**PIB05**
Régions dynamiques							
South & East Ireland	15,05	109,9	3011	-15,86	27,07	37,95	140,3
Border, Midland & Western	14,73	77,5	1098	-15,51	28,60	31,39	92,5
Gloucestershire, etc.	7,54	102,9	2256	-2,31	23,92	15,00	118,8
Dorset, Somerset	6,93	93,6	1220	-0,63	22,97	8,19	91,2
Cheshire	2,99	14,3	1000	-4,69	24,21	5,46	117,8
Herefordshire, etc.	5,54	54,4	1253	-3,87	23,55	4,21	96,6
Devon	7,01	137,3	1122	-7,05	22,53	3,53	82,1
Cornwall & Isle of Scilly	10,40	70,5	526	-7,32	22,40	11,71	68,7
Shropshire, etc.	3,11	31,8	1514	-12,21	22,06	1,23	82,2
Lancashire	2,15	26	1450	-2,34	25,06	3,23	86,2
Pays de la Loire	9,01	120,6	3401	-7,59	25,49	0,00	90,5
Bretagne	8,32	166,3	3062	-6,03	24,33	1,73	88,3
Lisboa e Vale do Tejo	9,03	115,3	2761	-14,4	20,52	1,73	94,3
Navarra	10,30	43,9	581	-16,27	19,00	15,18	114,6
La Rioja	11,77	32,7	294	-19,32	18,09	8,57	97,6
Cantabria	4,32	31,5	551	-27,15	16,94	22,94	89,5
Régions attractives							
Algarve	23,24	65,5	412	-15,69	19,99	3,98	70,6
Midi-Pyrénées	10,28	219,4	2735	7,86	22,79	-2,40	89,3
Aquitaine	8,39	210	3080	-4,22	22,65	-2,92	89,8
Centre	3,73	27,5	2497	-5,8	24,16	-7,47	89,2
Poitou-Charentes	5,81	80,2	1705	-6,49	22,58	-1,06	84,2
Andalucia	8,97	589,2	7794	-22,12	22,70	22,93	71,3
Centro	3,28	148,7	2377	-19,33	19,78	-1,05	56,6
Norte	5,26	87,8	3727	-20,77	22,48	-11,50	53,1
Régions fragiles							
Northern Ireland	4,43	-17,1	1707	-11,11	27,82	9,54	86,1
East Wales	4,09	-199,8	1074	-4,34	25,31	1,49	102,2
Haute-Normandie	2,44	-40,5	1806	-8,38	25,98	-7,10	90,3
Hampshire	0,01	-64,4	1691	-4,06	23,81	11,49	106,7
South Western Scotland	-3,64	-9,2	2282	-7,26	23,39	2,93	95,0
West Midlands	-1,35	-108,7	2600	-1,09	26,58	7,20	99,7
Greater Manchester	-1,01	-65,2	2554	-4,37	25,39	12,06	97,6
Merseyside	-6,34	-68,3	1354	-5,38	24,67	9,78	75,2
Basse-Normandie	2,96	-2	1446	-8,94	24,70	-7,05	83,1
Cumbria	1,08	14,4	496	-4,18	22,73	-18,12	80,0
Limousin	0,71	29,2	724	-3,3	20,19	-4,00	81,5
Highlands & Islands	0,38	7,2	372	-10,54	22,74	-8,66	70,7
West Wales & The Valleys	-0,19	271	1872	-3,81	23,67	0,29	70,1
Pais Vasco	0,45	24,5	2103	-23,93	16,57	24,44	116,1
Alentejo	0,24	38,1	768	-18,53	18,50	5,25	62,1
Galicia	-0,53	64,1	2712	-28,48	16,45	18,20	74,7
Castilla-y-Leon	-2,29	29,2	2469	-24,77	16,38	15,73	86,1
Asturias	-2,84	29,6	1059	-30,91	14,34	16,11	80,0

Régions	ÉvChom	TxChom06	ÉvPopAct	PopAct06	ÉvTer	%EmpTer06
Régions dynamiques						
South & East Ireland	-50,53	3,5	54,07	1337	62,11	81,60
Border, Midland & Western	-42,65	3,5	54,02	457	84,02	72,12
Gloucestershire, etc.	-27,46	3,3	9,91	1161	2,74	76,69
Dorset, Somerset	-20,88	3,7	17,61	584	22,56	73,45
Cheshire	-14,49	3,6	21,14	508	4,71	74,63
Herefordshire, etc.	-1,57	3,8	13,97	661	10,54	70,71
Devon	-19,87	4,4	-19,87	541	1,35	74,38
Cornwall & Isle of Scilly	-40,38	3,8	-12,15	245	16,57	76,46
Shropshire, etc.	-1,25	4,2	8,15	752	15,77	72,36
Lancashire	8,50	4,9	12,93	678	7,92	75,09
Pays de la Loire	-10,92	5,8	32,08	1617	40,38	72,02
Bretagne	-12,41	6,5	7,80	1183	16,49	75,95
Lisboa e Vale do Tejo	-31,80	7,5	-45,44	1301	1,76	82,70
Navarra	-36,02	4,4	52,68	270	50,10	64,53
La Rioja	-40,34	5,1	57,93	139	51,34	60,84
Cantabria	-59,08	5,5	41,37	242	55,08	70,21
Régions attractives						
Algarve	24,00	4,7	47,74	198	33,91	78,82
Midi-Pyrénées	6,37	7,6	25,96	1187	25,38	76,76
Aquitaine	-21,62	7,0	8,62	1233	17,15	77,57
Centre	-18,30	6,0	17,11	1087	28,13	76,02
Poitou-Charentes	-7,58	6,6	21,83	758	31,36	74,07
Andalucia	-20,80	16,2	41,95	1346	63,26	75,86
Centro	72,86	4,9	19,94	1235	19,62	51,66
Norte	97,00	7,9	24,69	1748	16,84	53,70
Régions fragiles						
Northern Ireland	-67,32	3,3	16,87	661	12,26	85,20
East Wales	-39,02	3,6	-18,69	447	4,41	88,54
Haute-Normandie	-27,97	7,2	6,04	740	15,77	74,44
Hampshire	11,78	4,6	21,50	970	17,96	75,15
South Western Scotland	-49,24	4,2	-11,78	876	-2,00	91,69
West Midlands	-2,40	7,8	12,62	1201	-9,93	73,45
Greater Manchester	-9,05	5,3	16,69	1251	3,06	77,98
Merseyside	-29,87	6,4	16,15	602	7,40	79,34
Basse-Normandie	-26,19	5,9	18,85	554	7,41	72,43
Cumbria	-18,75	4,3	15,26	242	3,51	69,40
Limousin	-21,62	4,6	26,09	315	17,77	71,00
Highlands & Islands	-22,22	2,7	162,14	259	-4,36	81,00
West Wales & The Valleys	-50,21	3,4	-13,59	712	18,82	85,37
Pais Vasco	-60,50	5,7	30,29	977	43,07	70,41
Alentejo	59,28	7,8	65,41	341	28,98	68,27
Galicia	-39,98	7,5	18,79	1144	28,84	65,84
Castilla y León	-45,03	7,2	25,98	1021	-13,81	64,99
Asturias	-38,74	8,0	24,82	425	29,32	69,85

ÉvChom : évolution du taux de chômage – TxChom06 : Taux de chômage en 2006 – ÉvPopAct : évolution de la popûlation active – PopAct06 : population active en 2006 - %EmpTer06 : pourcentage de l'emploi tertiaire en 2006

Annexe 7 : données et sources pour la construction des profils régionaux

Accessibilité : Construction d'une base de données personnelles

Environnement :
- kilomètres de côtes source : données construites à partir de Google Earth et de tracés empiriques (vu = 40 kms du sol) sauf Portugal de source officielle issue de l'anuàrio Estatistico 2005, Instituto Nacional de Estatistica Portugal, 341 pages, 2006 ;
- nombre d'hectares de forêts : France (source Centres régionaux de la propriété Forestière (janvier 2007)), Espagne, Irlande du Nord et Portugal (Eurostat, 2005), Irlande (source : forestryyearbook.ie) et Royaume-Uni (source Forestry Commission, 2001, "National Inventary of Woodlands & Trees", Edinburgh, 68p.) ;
- Natura 2000 : France (Zones spéciales de conservation), Espagne (Lieux d'Intérêt Communautaire : ministerio de medio ambiente), Portugal (www.igeo.pt section : atlas du Portugal : um pais de area repartida), Irlande ("Candidate Special Areas of Conservation" *in* LIC - journal officiel de l'UE, 22/12/04), Royaume-Uni ("Special Areas Conservation", Joint Nature Conservation Committee) ;
- Parcs naturels : France (Parcs naturels régionaux de France), Espagne (ministerio de medio ambiente et les sites des provinces), Portugal (Instituto da conservaçao da natureza) ;

Compétitivité :
- Indice ISSRI : Indice de synthèse régional révélé de l'innovation en 2002 (CORDIS : http://cordis.lu);
- Savoir-faire : Eurostat (2002-2003) ;
- Investissement : Portugal et France (2000), Irlande et Espagne (2004), Royaume-Uni (1999). Notons que l'Andalucia comprend ses provinces non atlantiques et que le Pays de Galles est pris dans sa totalité territoriale. Enfin les données écossaises sont estimées à partir du Scottish Government - Business Enterprise R & D.

Démographie :
- Structure d'âges : Eurostat (2006) sauf Irlande du Nord (2004) et l'Écosse (GROS for Scotland (2006) données milieu de 2005) ;
- Évolution de la population : Irlande, Portugal, Espagne et France (Eurostat : 2005-2006), Irlande du Nord (Eurostat : 2004-2005), Angleterre (National statistics "Population trends" 2005-2006), Wales (Welsh Assembly Government, Statistical Bulletin : 2004-2005), Écosse (pour l'entité Highlands : General Register Of Scotland (GROS) 2005-06).

Socio-économique : données eurostat (2004-2005-2006) sauf pour
- l'Écosse :
    - données sur la population active : Scottish Executive , "Population Survey in Scotland, A compedium of Labour Market Statistics", 2006) ;
    - données sur les secteurs d'activités pour les Highlands : Highland and Islands Entreprise, Sector Profile, May 2007 ;
    - données sur le nombre de lits d'hôpital (http://www.isdscotland.org/isd/3426.htm) et le nombre de médecins (sources : National Services Scotland)
- le Pays de Galles : données sur le nombre de lits (Digest of welsh local area statistics, 3. Health and Care", 2002) ;
- l'Irlande : nombre de médecins (Department of Health & Childrens Personnal Census, 2004)

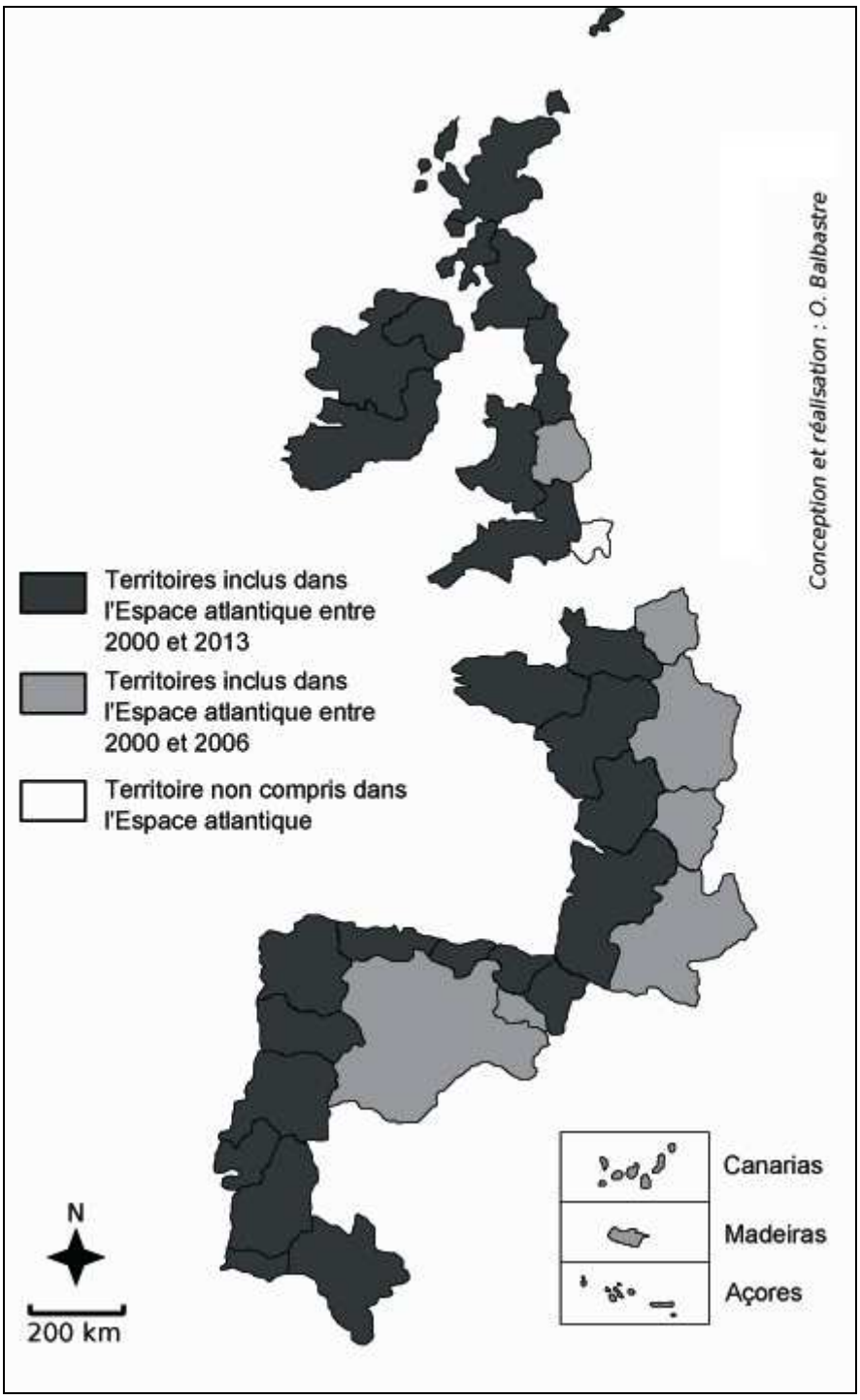
- l'Irlande du Nord : données sur le nombre de lits : Northern Ireland hospitals statistics).

Structures urbaines : Données et sources du tableau suivant (France : 2005, Espagne : 2006, Portugal : 2001, Ireland : 2006, Royaume-Uni : 2001) :

Régions	**1ère ville**	**Habitants**	**2ème ville**	**Habitants**	**3ème ville**	**Habitants**
H.-Normandie	Le Havre	183 600	Rouen	108 300	Évreux	50 300
B.-Normandie	Caen	108 900	Cherbourg	40 500	Alençon	28 400
Bretagne	Rennes	210 500	Brest	145 100	Quimper	64 900
Centre	Tours	163 400	Orléans	113 200	Bourges	70 800
Pays de la L.	Nantes	218 800	Angers	153 000	Le Mans	143 800
Poitou-Ch.	Poitiers	89 200	La Rochelle	77 300	Niort	57 900
Limousin	Limoges	135 100	Brive	49 900	Tulle	15 700
Aquitaine	Bordeaux	229 500	Pau	83 000	Mérignac	63 900
Midi-Pyrénées	Toulouse	437 100	Montauban	53 200	Albi	48 600
Pais Vasco	Bilbao	354 145	Vitoria	227 568	San Sebastián	183 308
Navarra	Pampelona	195 769	Tudela	32 802	Baranain	22 401
La Rioja	Logroño	147 036	Calahora	23 708	Carnedo	14 082
Cantabria	Santander	182 926	Torre la Vega	56 143	Camargo	30 024
Asturias	Gijón	274 472	Oviedo	214 883	Aviles	83 538
Galicia	Vigo	293 255	A Coruña	243 320	Ourense	108 137
Castilla y L.	Valladolid	319 943	Burgos	173 676	Salamanca	159 754
Andalucia	Sevilla	704 414	Jerez de la Frontera	199 544	Huelva	145 763
Norte	Vila Nova de Gaia	288 749	Porto	263 131	Matosinhos	167 026
Centro	Coimbra	138 540	Aveiro	67 003	Leiria	62 353
Lisboa	Lisboa	564 657	Amadora	175 872	Setubal	100 849
Alentejo	Evora	44 806	Santarém	31 996	Beja	23 475
Algarve	Faro	41 307	Portimão	36 243	Olhão	31 071
Border	Galway	72 414	Dundalk	29 037	Sligo	17 892
S&E Ireland	Dublin	506 211	Cork	119 418	Tallaght	63 978
East Wales	Cardiff	292 150	Newport	116 143	Barry	50 661
West Wales	Swansea	169 880	Rhondda	59 602	Cwmbran	47 254
NWE	Liverpool	469 017	Manchester	394 269	Preston	184 836
W. Midlands	Birmingham	970 892	Coventry	303 475	Stoke-on-Trent	259 252
SWE	Bristol	469 017	Plymouth	243 795	Southampton	184 636
N. Ireland	Belfast	277 459	Londonderry	83 699	Lisburn	71 465
SW Scotland	Glasgow	631 490	East Kildbride	73 820	Paisley	72 970
Highland	Inverness	44 560	Fort William	9 652	Thurso	8 721

S'ajoutent le classement des villes au niveau européen issu de l'analyse comparative de Rozenblat (2003), le poids de l'agglomération principale sur la population totale, les indices de primatie (Jefferson, Stewart, etc.), etc..

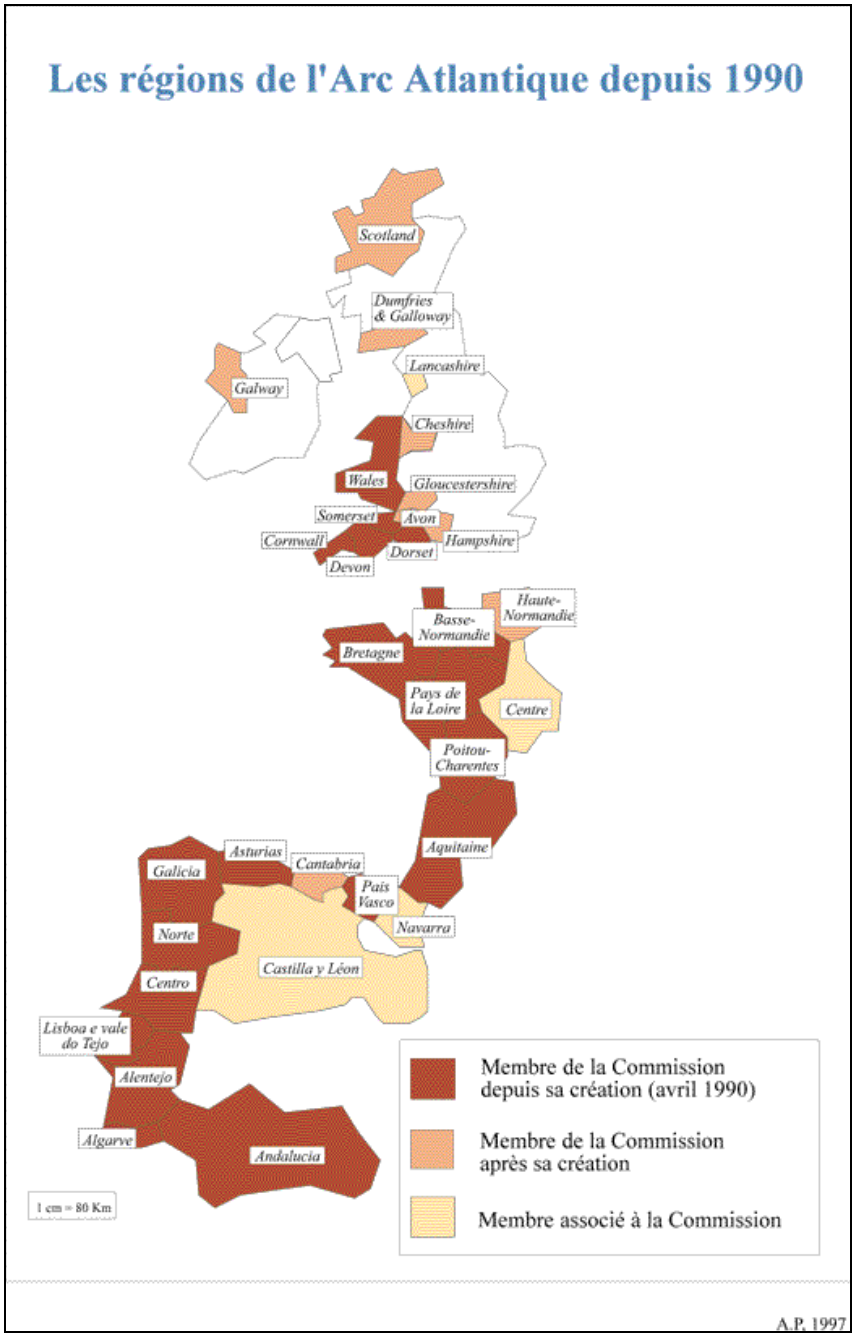
Annexe 8 : Délimitation des programmes Espace Atlantique



Annexe 9 : Régions cotisant à l'Arc Atlantique depuis 1999 (Source : Arc atlantique)

Régions	**1999**	**2000**	**2001**	**2002**	**2003**	**2004**	**2005**	**2006**	**2007**	**2008**	**2009**
Andalucia	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui
Asturias	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui
Cantabria	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui
Castilla y León	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui
La Rioja	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui
Galicia	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui
Navarra	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui
Pais Vasco	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui
Aquitaine	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui
Basse-Normandie	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui
Bretagne	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui
Centre	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Non	Non
Limousin	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Non	Non
Pays de la Loire	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui
Poitou-Charentes	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui
Galway	Oui	Oui	Oui	Oui	Non	Non	Non	Non	Non	Non	Non
Alentejo	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui
Algarve	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui
Centro	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui
Lisboa e Vale do Tejo	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui
Norte	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui
Argyll & Bute	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui
Cornwall	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui
Devon	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui
Dumfries and Galloway	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Non	Non	Non	Non	Non	Non
Gloucestershire & North Gloucestershire	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Non	Non	Non	Non
Hampshire	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui
Highland	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui
Northern Ireland	Non	Non	Non	Non	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui
Somerset	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui
South of Scotland	Non	Non	Non	Non	Non	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui
Wales	Oui	Non	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui

Annexe 10 : « Les régions de l'Arc Atlantique depuis 1990 » (A. Poussard, 1997)



Annexe 11 : Deux décennies d'Interreg[135]

C'est en 1989 que la Commission européenne accorde pour la première fois des aides à la coopération territoriale, octroyant à 14 groupes de projets pilotes quelque 21 millions d'écus au titre de l'**article 10 du FEDER**. Ces projets avaient pour but de remédier aux difficultés de développement structurel rencontrées par les régions frontalières. En 1990, sur la base de l'expérience acquise avec ces projets pilotes, la Commission crée le programme communautaire Interreg.

- **Interreg I** (1990-1994), conçu pour préparer les régions frontalières à une Communauté sans frontières intérieures, est mis en œuvre au travers de 31 programmes opérationnels et implique un investissement de 1,082 milliard d'écus. Lancée la même année comme complément du programme Interreg, l'initiative REGEN vise à compléter certains liens manquants dans le réseau transeuropéen de transport et de distribution d'énergie dans les régions du type «Objectif 1».

- **Interreg II** (1994-1999), qui combine les objectifs d'Interreg I et de REGEN, est mis en oeuvre par le biais de 59 programmes opérationnels différents. Ce programme est doté d'une allocation budgétaire totale de 3,519 milliards d'écus (aux prix de 1996), répartie sur trois volets bien distincts: Interreg IIA (1994-1999) – coopération transfrontalière; Interreg IIB (1994-1999) — réalisation des réseaux énergétiques; Interreg IIC (1997-1999) — coopération dans le domaine de la planification régionale, en particulier la gestion des ressources en eau.

- **Interreg III** (2000-2006), doté d'un budget total de plus de 5 milliards d'euros, se composait aussi de trois volets: coopération transfrontalière (volet A, 53 programmes), coopération transnationale (volet B, 13 programmes) et coopération interrégionale (volet C, 4 programmes).

Pour la période 2007-2013, **Interreg IV** est à présent devenu le troisième objectif de la politique de cohésion de l'UE: l'objectif de « coopération territoriale européenne ». Un montant de 8,7 milliards d'euros a été libéré pour cet objectif, lui aussi divisé en trois volets : 6,44 milliards d'euros pour la coopération transfrontalière, 1,83 milliard d'euros pour la coopération transnationale et 445 millions d'euros pour la coopération interrégionale.

[135] CE, DG Politique régionale, (2007), « Les régions partenaires. L'objectif « coopération territoriale européenne », Lettre Inforegio n°24, Luxembourg, 28 pages.

Annexe 12 : Enveloppe financière prévisionnelle allouée aux régions françaises dans le cadre de la politique régionale communautaire de cohésion[136]

Régions françaises	2000-2006 (millions d'euros)	2007-2013 (millions d'euros)	Population (2006)	Euros/hab.
Alsace	242,58	177,93	1 847 604	96,30
Aquitaine	**659,36**	**507,30**	**3 206 667**	**158,20**
Auvergne	387,46	260,37	1 379 138	188,79
Basse-Normandie	**368,41**	**244,03**	**1 501 308**	**162,54**
Bourgogne	356,05	250,29	1 681 649	148,84
Bretagne	**318,44**	**430,35**	**3 194 026**	**134,74**
Centre	345,29	297,12	2 591 265	114,66
Champagne-Ardenne	300,99	238,60	1 378 356	173,10
Corse	167,63	148,68	299 552	496,34
Franche-Comté	283,57	187,47	1 187 665	157,85
Haute-Normandie	**486,81**	**319,89**	**1 851 344**	**172,79**
Île de France	757,96	601,95	11 673 919	51,56
Languedoc-Roussillon	461,24	382,25	2 589 704	147,77
Limousin	**188,25**	**153,73**	**753 537**	**204,01**
Lorraine	528,33	403,45	2 391 518	168,70
Midi-Pyrénées	**615,82**	**511,37**	**2 856 643**	**179,01**
Nord-Pas-de-Calais	1 335,82	926,61	4 089 079	226 ,61
Pays de la Loire	**647,93**	**450,21**	**3 553 437**	**126,70**
Picardie	416,38	291,91	1 942 567	150,27
Poitou-Charentes	**416,56**	**281,09**	**1 778 856**	**158,02**
Provence-Alpes-Côte d'Azur	591,45	520,82	4 896 850	106,36
Rhône-Alpes	835,47	615,58	6 172 436	99,73
Moyenne				*164,65*

[136] Sources : Sénat, *ibid*. En gras, les régions de l'Espace Atlantique.

Annexe 13 : Budget programmé pour la politique de cohésion (2007-2013)

FEDER - Politique de cohésion 2007-2013 : 308,041 milliards d'euros

- Objectif 1 : Convergence : 251 163 134 221 euros (soit 81.54%) ;
- Objectif 2 : Compétitivité et emploi : 49 127 784 318 euros (soit 15.95%) ;
- Objectif 3 : Coopération territoriale européenne : 7 750 081 461 euros (soit 2.52%) dont
    - 5 576 358 149 euros (soit 73.86%) pour 54 programmes de coopérations transfrontalières (Interreg IVA) ;
    - 1 581 720 322 euros (soit 20.95%) pour 13 programmes de coopération transnationale (Interreg IVB) dont « Espace Atlantique » ;
    - 392 002 991 euros (soit 5.19%) (Interreg IVC) avec deux priorités :
        - Innovation et économie de la connaissance (55% de 321 millions) ;
        - Environnement et prévention des risques (39% de 321 millions) ;
        - Assistance technique (6%).

Trois autres programmes :
- URBACT II: 53 millions (a pour objectif « d'améliorer l'efficacité des politiques de développement urbain intégré durable en Europe, afin de mettre en oeuvre les Stratégies de Lisbonne et de Göteborg ») ;
- INTERACT : 34 millions (vise à promouvoir la bonne gouvernance dans la gestion des programmes de coopération ;
- ESPON : 47 millions (étudie la dynamique du territoire européen par l'intermédiaire de l'Observatoire en réseau de l'aménagement du territoire européen (ORATE)).

Conception : O. Balbastre ; Source : Journal Officiel - 31/07/2006 – Union Européenne

Annexe 14 : Les objectifs détaillés du PO Espace Atlantique (2007-2013)

Priorités	Objectifs
1. Promouvoir les réseaux entrepreneuriaux et d'innovation transnationaux	1.1. : Développer les connaissances entre entreprises et centres de recherche
	1.2. : Renforcer la compétitivité et les capacités d'innovation dans les niches d'excellence de l'économie maritime
	1.3. : Stimuler la reconversion et la diversification économiques par la valorisation du potentiel régional endogène
2. Protéger, sécuriser et valoriser durablement l'environnement marin et côtier	2.1 : Amélioration de la sécurité maritime
	2.2 : Protection et gestion durable des ressources des espaces marins
	2.3. : Exploitation du potentiel des énergies renouvelables de l'environnement marin et côtier
	2.4. : Protection et promotion des espaces naturels, des ressources en eau et des zones côtières
3. Améliorer l'accessibilité et les liaisons internes	3.1 : Promouvoir l'interopérabilité et la continuité des réseaux de transport existants, ainsi que l'intermodalité mer/route/rail/air
	3.2 : Promouvoir le transport maritime à courte distance et la coopération entre les ports
4. Promouvoir les synergies transnationales en matière de développement urbain et régional durable	4.1. : Mise en commun de ressources et de compétences dans le domaine du développement urbain et rural durable
	4.2. : Renforcer le rayonnement et l'attrait des villes par leur mise en réseau
	4.3. : Conserver et promouvoir le patrimoine culturel atlantique d'intérêt transnational.

Annexe 15 : Les priorités d'actions pour l'Espace Atlantique

	Priorités d'actions	Aides européennes	Aides nationales	**TOTAL**	Nombre de projets (1er appel)
Espace Atlantique 2007-2013	Innovation et économie de la connaissance	27 352 061	14 728 033	**42 080 094**	41
	Environnement autour du patrimoine maritime	37 704 800	20 302 585	**58 007 385**	22
	Accessibilité	18 433 632	9 925 802	**28 359 434**	1
	Développement urbain durable	14 317 666	7 709 512	**22 027 178**	14
	Assistance technique	6 243 074	2 081 025	**8 324 099**	
	TOTAL	**104 051 233**	**54 746 957**	**158 798 190**	78

Sources : site de la politique régionale européenne (consulté en octobre 2009)

Annexe 16 : Classement des régions selon leur degré d'implication au programme « Nord Ouest Europe - 2000-2006 »

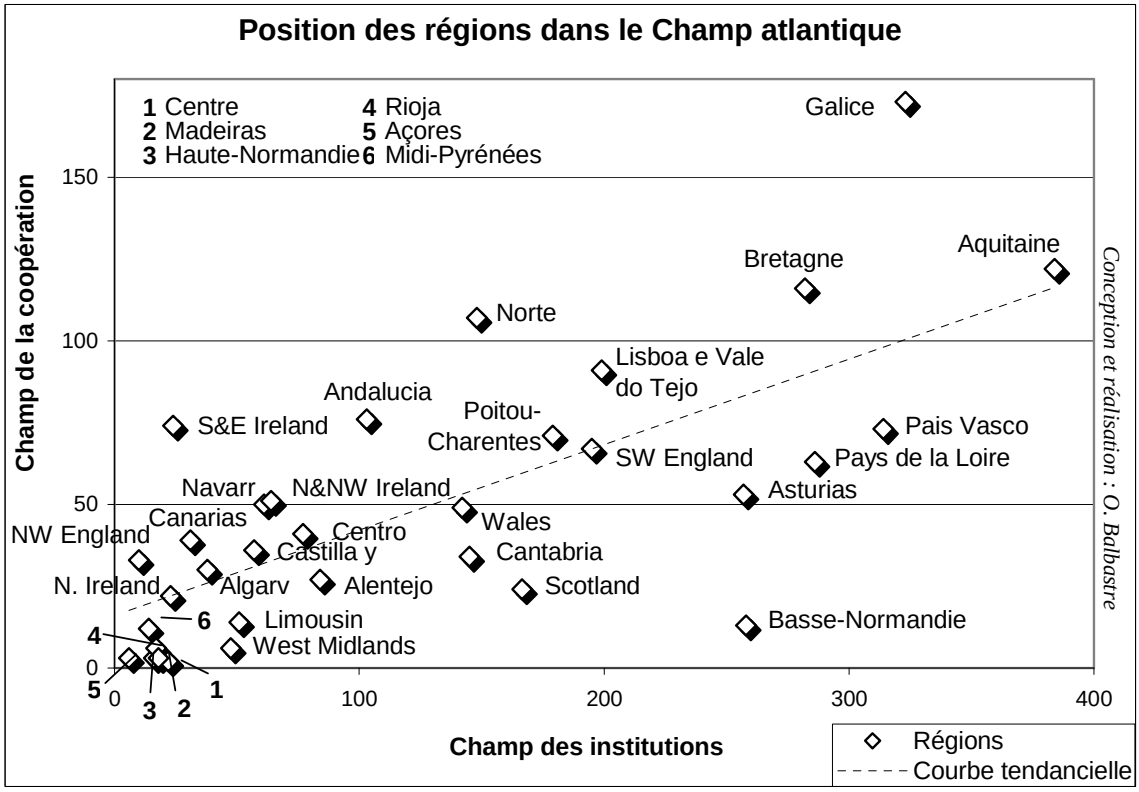
Classes	Régions	Chefs de file	Partenaires	Score
1	West Nederland	13	62	101
	Vlaams Gewest	6	55	73
	Oost Nederland	10	27	57
	South East of England	6	36	54
2	Nord-Pas-de-Calais	2	42	48
	Rheinland-Pfalz	5	27	42
	Zuid Nederland	5	27	42
	South West of England	5	27	42
	Nordrhein-Westfalen	2	35	41
	Bäden-Wurttemberg	4	26	38
	Région Wallonne	3	27	36
	London	5	20	35
	Southern & Eastern Ireland	5	20	35
3	Île-de-France	3	24	33
	Bruxelles	3	20	29
	East of England	3	19	28
	Noord-Nederland	1	22	25
	Hessen	2	17	23
	North West of England	1	17	20
	Wales	3	10	19
4	Alsace	1	11	14
	Border, Midlands & Western of Ireland	0	13	13
	Bretagne	1	10	13
	Suisse	0	12	12
	Saarland	1	8	11
	Pays-de-la-Loire	1	7	10
	Luxembourg	1	6	9
	East Midlands	1	6	9
	Northern Ireland	1	6	9
	Centre	1	5	8
	Basse-Normandie	0	7	7
	Scotland (atlantique)	0	7	7
	Haute-Normandie	1	3	6
5	Picardie	0	5	5
	Franche-Comté	0	5	5
	North East of England	0	4	4
	Scotland (non atlantique)	0	4	4
	West Midlands	0	4	4
	Bourgogne	0	3	3
	Lorraine	0	3	3
	Champagne-Ardenne	0	1	1
	Yorkshire & Humber	0	0	0

NB : Le score est obtenu par l'addition du nombre de chefs de file coefficient 3 et le nombre de partenaires coefficient 1.

Annexe 17 : Classement des régions selon leur degré d'implication au programme « Medocc - 2000-2006 »

Classes	Régions	Chefs de file	Partenaires	Score
1	Provence Alpes Côtes d'Azur	23	87	156
	Toscane	15	60	105
	Latium	9	60	87
	Ligurie	9	51	78
	Catalogne	7	55	76
	Sardaigne	6	58	76
	Andalousie (atlantique)	4	52	64
	Sicile	5	47	62
2	Valence	3	46	55
	Baléares	7	28	49
	Piémont	5	30	45
	Émilie-Romagne	3	34	43
	Athènes	4	30	42
	Algarve	2	36	42
	Calabre	6	22	40
	Campanie	3	31	40
	Languedoc-Roussillon	3	28	37
	Lombardie	4	23	35
	Rhône-Alpes	3	24	33
	Andalousie (autre)	1	27	30
	Murcie	0	28	28
	Alentejo	1	24	27
	Ombrie	0	23	23
3	Corse	2	13	19
	Crète	1	15	18
	Malte	1	12	15
	Basilicate	1	11	14
	Thessalie	0	14	14
	Grèce Occidentale	2	7	13
	Val d'Aoste	3	3	12
	Macédoine Orientale	1	7	10
	Sud Mer Égée	0	10	10
	Nord Mer Égée	0	9	9
4	Lisboa	0	7	7
	Macédoine Centrale	0	6	6
	Macédoine Occidentale	1	2	5
	Aragon	0	5	5
	Île-de-France	1	0	3
	Gibraltar	1	0	3
	Ceuta	1	0	3
	Péloponnèse	0	2	2
	Melilla	0	1	1
	Grèce Centrale	0	0	1
	Vénétie	0	0	1

Annexe 18 : Variation de l'implication des régions au sein de SUDOE entre les périodes de programmation 2000-2006 et 2007-2009



Annexe 19 : Méthodologie du traitement statistique

La partie 5.1 utilise le traitement statistique par analyse en composantes principales (ACP) pour obtenir les différentes classifications.

Au sein de la partie 5.2.1, le tableau 12 est une matrice indiquant la corrélation entre les paramètres des profils retenus. Les données ne sont pas les valeurs statistiques brutes de chaque indicateur mais représentent les numéros de classes dans lesquelles se casent chaque entité territoriale. Le tableau 12 est donc la matrice de corrélation issue des données inscrites dans le tableau 13. L'objectif est de percevoir si certains axes constituant le profil général des entités territoriales ne font pas redondance.

La partie 5.2.2 parcourt les différents profils en partageant le bloc de régions en cinq classes systématiquement. Les classes sont observées par la distribution des données pour chaque paramètre. Ceux-ci sont projetés sur des axes à une ou deux dimensions. Les inflexions des courbes les plus prononcées ou le regroupement d'individus en amas de points sont interprétés comme des sauts ou des différences de classes. On utilise ensuite un système simpliste de pointage, la classe la plus élevée (dont les valeurs sont les plus avantageuses) se voyant attribuer 4 points, la seconde, 3 points, etc. Pour chaque profil, l'addition des scores de chaque paramètre dresse une typologie basée sur la même observation d'inflexions de la courbe des données.

Pour illustrer nos propos, nous prendrons l'exemple du profil « environnement ». Les paramètres retenus sont : la longueur du trait côtier, la surface des forêts, des zones spéciales de conservation Natura 2000 et des parcs naturels régionaux. Il a fallu croiser pour chaque paramètre les données brutes et relatives (à la superficie par exemple) sur un graphique à deux entrées pour classer nos objets d'étude afin d'éviter les effets et les écueils de superficie (tableau 1). Nous détaillons ici le cas du paramètre « Littoral » croisant les données de longueur du littoral puis le rapport (en %) de cette longueur du littoral et de la superficie du territoire (figure 1).

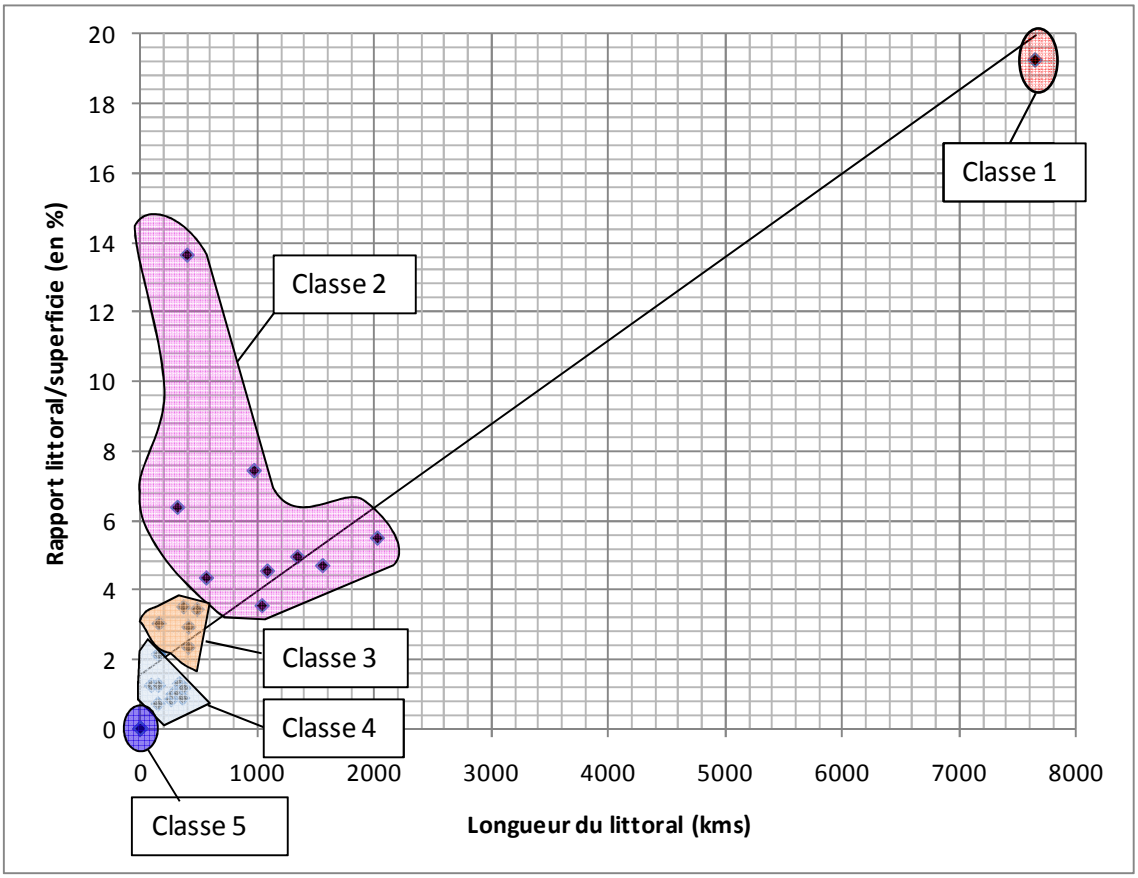
Une couleur relève les partitions, le rouge étant la classe 1 (la plus élevée), le rosé, la classe 2, l'orange, la classe 3, le bleu clair, la classe 4, et le bleu foncé, la classe 5. Pour exemple, la région Haute-Normandie obtient 2 points (1+1) sur le paramètre « environnement naturel » et 1 point (0+1) sur le paramètre « zones protégées ». Nous inscrivons les résultats des différents scores dans une matrice (tableau 2). Ainsi, pour la région Haute-Normandie, l'addition de ce score lui attribue 3 points dans le profil « environnement ». Une projection est ensuite réalisée entre les entités territoriales et les scores résultant de cette méthodologie (figure 2). Toujours pour exemple, la région Haute-Normandie obtenant 3 points se situe en classe 5 pour ce profil. L'illustration de ces scores est la projection en radars (en l'occurrence la figure 71).

Le score final pour chaque entité territoriale se projette également sur l'axe « environnement » du radar dessinant les profils régionaux issus de cette méthodologie (figure 78).

Profil régional de qualité environnementale								
Régions	ENVIRONNEMENT NATUREL				ZONES PROTÉGÉES			
	Kms côtiers	% de littoraux	Nombre d'hectares de forêts	% de surface forestière	Zones Natura 2000	% de zones Natura 2000	Parcs naturels	% de parcs naturels
H.-Normandie	153	1,24	225800	18,33	47088	3,82	83000	6,74
B.-Normandie	412	2,34	191450	10,88	169693	9,65	390250	22,19
Bretagne	1345	4,94	332000	12,20	203762	7,49	172000	6,32
P. de la Loire	325	1,01	336080	10,48	251937	7,85	234250	7,30
Centre	0	0,00	770000	19,67	463405	11,84	326700	8,34
P. Charentes	334	1,29	370000	14,34	221397	8,58	0	0,00
Limousin	0	0,00	585000	34,53	34487	2,04	380000	22,43
Aquitaine	363	0,88	1800000	43,58	453831	10,99	526415	12,74
M. Pyrénées	0	0,00	1156010	25,49	314485	6,93	316661	6,98
Pais Vasco	155	2,13	390900	53,84	134812	18,57	57774	7,96
Navarra	0	0,00	310600	29,81	251769	24,16	2040	0,20
Rioja	0	0,00	142600	28,33	167611	33,30	23640	4,70
Cantabria	160	3,02	145700	27,50	137556	25,96	67781	12,79
Asturias	370	3,50	459900	43,53	304046	28,78	202452	19,16
Galicia	1041	3,54	1761700	59,85	371868	12,63	49061	1,67
Castilla y L.	0	0,00	2716700	28,84	1890597	20,07	369392	3,92
Andalucia	370	1,17	1190379	37,63	892692	28,22	728106	23,02
Norte	151	0,71	618800	29,21	334962	15,81	244366	11,53
Centro	279	0,99	1125500	39,91	410106	14,54	165848	5,88
Lisboa e Vale	400	13,63	121500	41,40	86219	29,38	25250	8,60
Alentejo	263	0,83	1409800	44,68	517135	16,39	129467	4,10
Algarve	318	6,37	137400	27,50	204664	40,97	64600	12,93
Border, etc.	1560	4,69	325983	9,80	544241	16,36	30279	0,91
S&SE Ireland	2028	5,48	392215	10,60	492593	13,31	111883	3,02
N. Ireland	486	3,43	87000	6,14	66325	4,68	0	0,00
SW Scotland	565	4,34	492477	37,79	88660	6,80	28100	2,16
Highlands & I.	7654	19,24	352563	8,86	724847	18,22	280000	7,04
East Wales	95	1,24	118374	15,48	50515	6,61	50000	6,54
West Wales	974	7,42	168395	12,83	566418	43,17	278600	21,23
NW England	414	2,92	96170	6,79	171554	12,11	235214	16,61
W. Midlands	0	0,00	98474	7,57	4343	0,33	74788	5,75
SW England	1087	4,53	212023	8,84	231470	9,66	221800	9,25

Classification des entités territoriales selon les paramètres du profil environnemental

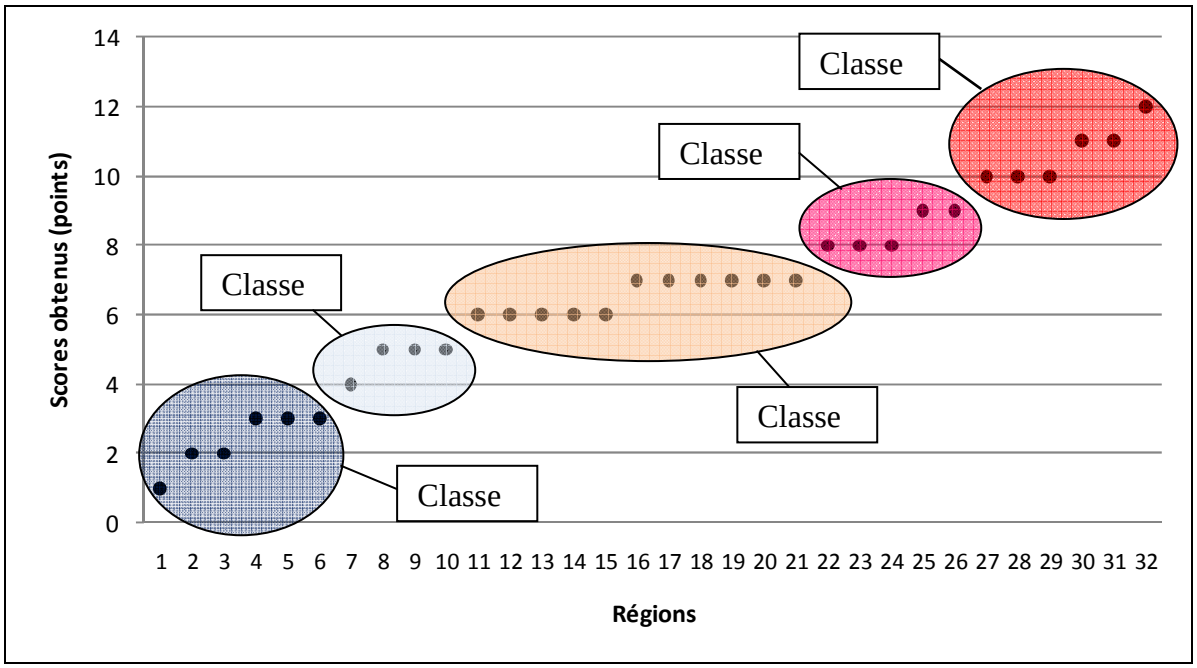
Les pourcentages sont calculés en fonction de la superficie de l'entité régionale. Les surfaces forestières, des zones spéciales de conservation Natura 2000 et des parcs régionaux sont notifiés en hectares.



Projection sur deux axes pour classer les territoires atlantiques selon l'exemple du paramètre « Littoral » intégrant le profil « environnement »

Régions	Profil qualité environnementale				Scores	Classes
	Littoral	Forêts	Natura 2000	Parcs naturels		
H.-Normandie	1	1	0	1	**3**	5
B.-Normandie	2	0	1	4	**7**	3
Bretagne	3	1	1	2	**7**	3
P. de la Loire	1	1	1	2	**5**	4
Centre	0	2	2	3	**7**	3
P. Charentes	1	1	1	0	**3**	5
Limousin	0	2	0	4	**6**	3
Aquitaine	1	4	1	4	**10**	1
M. Pyrénées	0	3	1	3	**7**	3
Pais Vasco	1	3	1	1	**6**	3
Navarra	0	1	2	0	**3**	5
Rioja	0	1	3	0	**4**	4
Cantabria	1	0	2	2	**5**	4
Asturias	2	2	3	3	**10**	1
Galicia	3	4	2	0	**9**	2
Castilla y L.	0	4	4	3	**11**	1
Andalucia	1	3	4	4	**12**	1
Norte	1	2	2	2	**7**	3
Centro	1	3	2	2	**8**	2
Lisboa e Vale	3	2	2	1	**8**	2
Alentejo	1	4	2	1	**8**	2
Algarve	3	1	3	2	**9**	2
Border, etc.	3	1	2	0	**6**	3
S&SE Ireland	3	1	2	1	**7**	3
N. Ireland	2	0	0	0	**2**	5
SW Scotland	2	2	0	1	**5**	4
Highlands & I.	4	1	3	3	**11**	1
East Wales	1	0	0	1	**2**	5
West Wales	3	0	4	3	**10**	1
NW England	2	0	1	3	**6**	3
W. Midlands	0	0	0	1	**1**	5
SW England	3	0	1	2	**6**	3

Méthode de pointage employée pour obtenir la classification des entités territoriales pour le profil environnemental



Projection linéaire des scores obtenus et détermination des classes pour le profil environnemental

L'opération est rééditée pour tous les profils en radars de ce travail. Les sources des données sont en annexe 7.

La partie 5.2.3 sur les profils maritimes régionaux reprend à l'identique le cheminement de la partie précédente 5.2.2.

De l'Arc à l'Espace atlantique européen.
Réflexions méthodologiques à propos d'un territoire en construction.

Résumé :
L'Arc Atlantique est apparu officiellement en 1990 sous l'impulsion de quelques individus en réaction à la vision européenne de l'époque qui tendait à signaler la périphéricité des territoires atlantiques européens. Prenant appui sur le cadre d'expression communautaire émergent, les régions de la façade atlantique sont devenues un foyer d'échanges et de coopérations. La reconnaissance à travers le Schéma de développement de l'espace communautaire en 1999 d'une zone transnationale d'intérêt, l'Espace atlantique, fait basculer l'incantation vers la réalité. Réuni autour de la notion de maritimité, l'Espace atlantique forme-t-il pour autant un territoire ? L'outil méthodologique et le concept de formation socio-spatiale organise l'approche de cette problématique. Infrastructure visible et superstructure sous-jacente, l'objet d'étude est questionné par sa capacité à être une façade maritime malgré une hétérogénéité évidente. Le diagnostic territorial et les profils régionaux, la distribution et la fonction du toponyme atlantique, les jeux d'acteurs institutionnels et de coopérations sont les entrées privilégiées pour appréhender l'éventuelle trame d'un territoire atlantique. Au-delà, ce travail participe aux perspectives d'aménagement de l'espace européen en macro-territoires destinés à le consolider.

Mots clés : Espace Atlantique, Arc Atlantique, territoire, maritimité, coopérations interrégionales, formation socio-spatiale

The Arc to the european Atlantic Area.
Methodological thinkings about a territory under construction.

Abstract :
The Atlantic Arc officially appeared in 1990 pennies the impulse of some individuals in reaction to the European vision of the time which tended to announce the peripheriсity of the european atlantic territories. Taking support on the emergent framework of community expression, the areas of the Atlantic frontage became a heart of exchanges and co-operations. The recognition through the European Spatial Development Perspective (ESDP) in 1999 of a transnational area of interest, Atlantic Area, makes tip over of the incantation in the reality. Joined together around the concept of maritimity, is the Atlantic Area making actually a territory ? The methodological tool and the concept of socio-spatial formation organize the approach of this problematic. Visible infrastructure and underlying superstructure, the object of study is questioned by his capacity to be a maritime frontage despite the obvious heterogeneity. The territorial diagnosis and regional profiles, the distribution and the function of the toponym Atlantic, sets of institutional actors and cooperation are the preferred inputs to understand the possible pattern of Atlantic territory. In addition, this work involved the planning prospects of the European area in macro-territories intended to strengthen it.

Keywords : Atlantic Area, Atlantic Arc, territory, maritimity, interregional co-operations, socio-spatial formation