

LA FAÇADE ATLANTIQUE FRANÇAISE

Roland PRE *

Jusqu'à maintenant la façade atlantique française était toujours apparue comme la « Finis-Terrae », la pièce en « bout d'arbre » de l'appareil économique européen, et cela de quelque point de vue géographique qu'on la considérât, vu de la France ou de l'Europe.

Sa pauvreté intrinsèque en énergie et matières premières comme en produits industriels fabriqués sur place, s'ajoutant à cet éloignement des centres de gravité et des marchés, dans les espaces économiques auxquels elle pouvait jusqu'à maintenant prétendre se rattacher, faisait peser sur l'ensemble de ses prix de revient, un surcroît de charges pour les transports, l'approvisionnement, l'équipement ou la commercialisation.

Dans le même temps, la mer sur laquelle elle s'ouvrait apparaissait plus comme une frontière que comme une zone d'échanges ; un nombre très restreint de produits pouvait avantageusement être échangé par mer et, pour ceux auxquels il eût été intéressant malgré tout de faire appel, un système artificiel de péréquation avec les prix nationaux à la production, grevés des charges de transports intérieurs, aboutissait souvent à prohiber en fait ce que le calcul économique aurait dû recommander de faire.

Le sous-développement relatif de cet ouest français à l'écart de la première révolution industrielle s'explique ainsi fort aisément avec toute sa séquelle de conséquences socialo-économiques : population agricole et artisanale en surnombre, revenus par habitant inférieurs à la moyenne française, faible capacité concurrentielle de ses entreprises industrielles.

La révolution des transports par mer

Pour la première fois, la possibilité de rompre la fatalité du sous-développement apparaît grâce à la nouvelle révolution technologique des transports maritimes qui touche les deux grandes catégories de fret : le vrac, avec les bulkcarriers ; les marchandises générales, avec les navires porte-containers et les navires porte-barges.

Bientôt les échanges de la façade atlantique française avec les régions les plus peuplées et les plus riches des pays riverains de l'océan pourront se faire à des conditions de bon marché et de rapidité ; si l'on raisonne en coût et non plus en kilomètres, cette façade sera plus proche de la côte Est américaine ou des façades industrielles côtières du continent européen que du centre de l'Europe communautaire ; le tout est de prendre conscience qu'un transport par navire porte-containers de New Jersey à la côte européenne atlantique puisse revenir moins cher qu'un transport par chemin de fer de Brest à Paris.

Quoique les navires porte-barges en soient encore au stade de trafics très spécifiques, ils devraient permettre de télescoper en quelque sorte dans l'avenir, à travers les océans, les régions industrielles côtières et celles articulées sur les pénétrantes fluviales, créant ainsi malgré la distance de véritables interconnexions : l'ensemble Rhin-Mississippi par exemple ; les cours inférieurs de nos fleuves Garonne ou Loire, aujourd'hui isolés, pourraient être reconnectés avec le monde.

Les navires géants permettent d'approvisionner en vrac, à bon marché, les usines côtières en matière première énergétique ou industrielle et les industries lourdes des pays développés comme les grandes concentrations de population migrent de plus en plus vers les façades maritimes.

Ce phénomène peut sans doute atteindre un certain palier d'équilibre avec la remontée vers l'amont, c'est-à-dire vers les lieux de production, du processus industriel d'élaboration des matières premières ; le mouvement commence à toucher dès maintenant le pétrole, la préparation des minerais, les engrais de base. Mais cela ne devrait que déplacer, vers un stade plus élaboré du processus de production, les activités industrielles côtières. Celles-ci conserveront les avantages économiques de leur position géographique auxquels il faut

* Président du groupe
« Façade Atlantique »
au Commissariat Général
au Plan d'Équipement
et de la Productivité

encore ajouter les avantages techniques provenant de la proximité de la mer et des estuaires, c'est-à-dire, de sources inépuisables d'eau froide ; enfin l'existence de vastes espaces libres pour l'implantation d'industries, les réserves locales de travailleurs et le flux croissant des cadres séduits par l'attrait de la mer.

Les accords internationaux du type G.A.T.T., C.E.E. joints à la politique d'intégration mondiale des grandes entreprises industrielles transnationales devraient grignoter progressivement les obstacles réglementaires ou fiscaux qui entravaient les échanges extérieurs de ces régions en façade maritime.

L'avenir semble donc sourire.

Mais la transition sera cependant difficile

Cette mutation vers la société industrielle moderne de la façade atlantique française ne sera toutefois pas aisée. Les structures héritées du sous-développement ne disparaîtront pas d'un coup. Tous les phénomènes de développement de l'économie par complexification et croissance exigent des mécanismes régulateurs et des catalyseurs particulièrement difficiles à rassembler.

● Tout d'abord, le tissu industriel est très lâche, fait de quelques centres d'activité égrenés le long de la côte, eux-mêmes juxtapositions locales de quelques établissements industriels, assez peu complémentaires, mis à part l'ensemble Nantes-Saint-Nazaire.

Ce tissu manque d'activités de service et d'entretien. Il souffre d'une insuffisance en moyens de recherche-développement seuls susceptibles d'orienter les entreprises vers l'innovation constante et ceci quel qu'eût été l'effort accompli ces dernières années sur le plan universitaire. Enfin s'il y a bien quelques relations de sous-traitances entre établissements locaux, une articulation de type vraiment moderne entre entreprises pilotes et entreprises « suiveuses » est encore trop rarement assurée.

La compétitivité de ce tissu industriel sur les marchés extérieurs s'en ressent.

● Un second facteur défavorable est constitué par l'infrastructure générale,



La course au mètre carré supplémentaire...



particulièrement en voies de communications et de télécommunications qui sont peu denses et orientées essentiellement vers les anciennes liaisons radiales vers Paris ; quant à l'infrastructure d'accueil et de soutien logistique des activités industrielles (hôtellerie urbaine de classe internationale, centres de décision bancaire, services d'engineering) elle est encore plus ténue et plus insuffisante.

Face à ces handicaps, les facteurs de mutation sont là : l'existence dans ces régions d'une vaste réserve de main-d'œuvre rurale qui pourra s'industrialiser grâce aux perspectives toutes nouvelles du travail continu à trois postes, bloquant le travail sur trois ou quatre jours de la semaine, elles permettent une forme moderne d'activité agro-industrielle ou artisanale-industrielle à laquelle les populations de ces régions paraissent particulièrement prédisposées.

De même commencent à se dessiner de nouveaux modes de déploiement des activités industrielles, qui tournent le dos aux schémas classiques. Ainsi au Japon, et plus exactement sur les façades côtières, des activités jusqu'à maintenant exercées dans des établissements séparés, telles que la fabrication des engrais, le premier traitement de la bauxite et la fabrication d'acides minéraux commencent à être télescopés sur un seul établissement plus rentable.

Or les régions de la façade atlantique disposent généralement d'un marché régional réduit, elles doivent de ce fait importer de nombreux produits dont le transport est pourtant coûteux ; peut-être pourraient-elles pour certains d'entre eux, en important par mer la matière première et en la traitant dans ces usines intégrées, atteindre le seuil de rentabilité ?

De même, des solutions du type « Singapour » ou « Hong-Kong » mériteraient d'être étudiées pour être un jour, peut-être, traduites en version locale. Il s'agit là en effet de cités maritimes-industrielles utilisant une réserve de main-d'œuvre active, habile, ardente au travail mais encadrée par une myriade d'entreprises moyennes ou petites qui ont résolument orienté leur activité vers les marchés d'outre-mer. Pourquoi la côte bretonne, ou l'ensemble industriel Nantes-Saint-Nazaire, ou le débouché atlantique de la route Centre-Europe ne joueraient-ils pas cette carte d'une nouvelle « Venise », surtout si demain la liberté de circulation des hommes à travers l'Europe ramène vers la « Finis-Terrae » française un flux d'entrepreneurs audacieux prêts à tenter cette nouvelle aventure.

Enfin citons, en anticipation et pour mémoire, les perspectives futures qui s'ouvrent pour l'agriculture et l'élevage sous-marin sur la bordure du plateau continental pour la recherche et l'exploitation des richesses sous-marines minières, pour l'emploi des usines flottantes temporaires bien supérieures aux installations fixes quand il s'agit de productions saisonnières, enfin pour les industries d'équipement liées à toutes ces activités nouvelles.

Dans ces domaines, l'audace apparente n'est jamais qu'une vue réaliste du futur.

R. P.