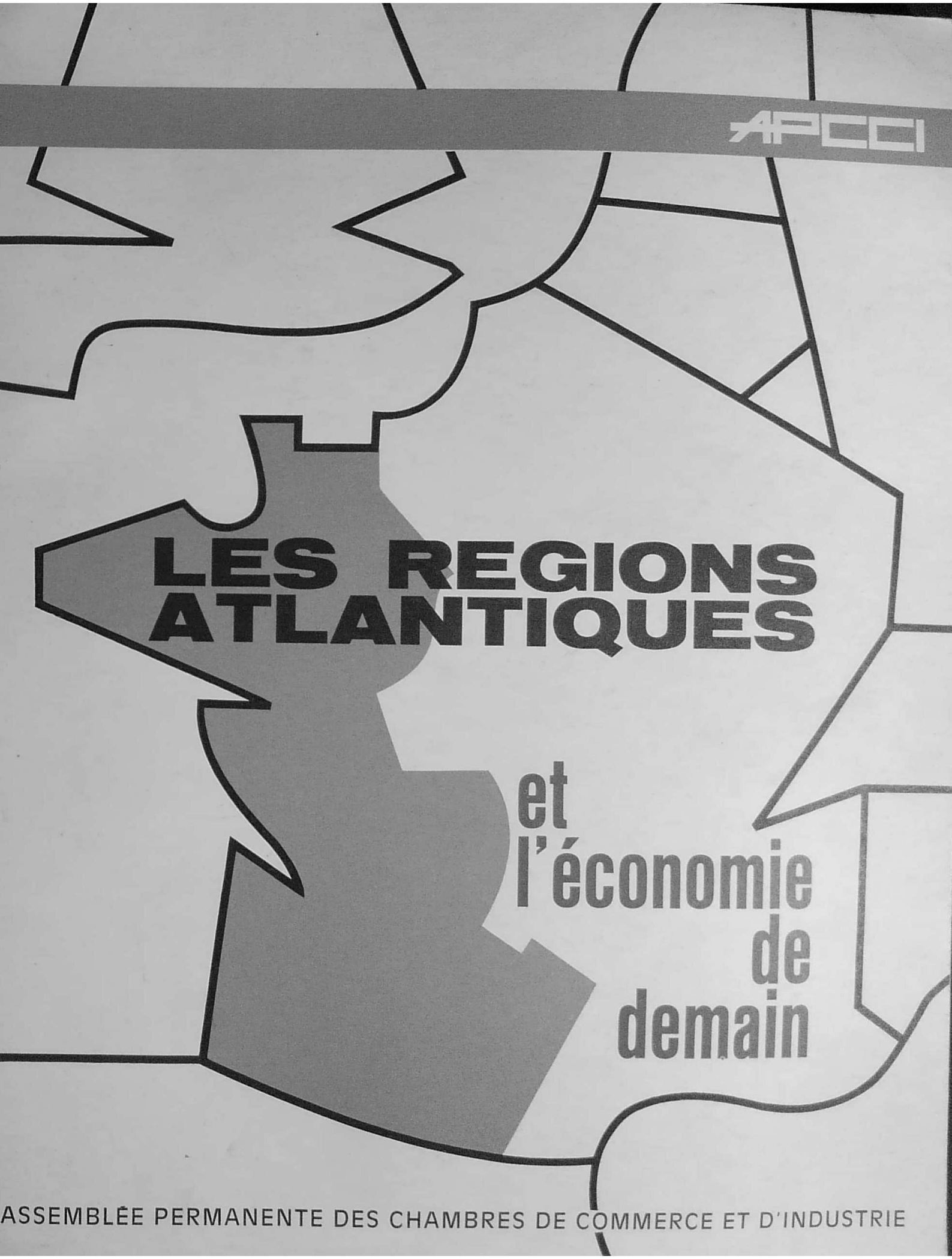

APCCI
LES REGIONS ATLANTIQUES
et l'économie de demain
ASSEMBLÉE PERMANENTE DES CHAMBRES DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE

**Rapport présenté lors de la Journée d'Etude « Les Régions Atlantiques et l'Economie de Demain » de l'A.P.C.C.I. le 6 novembre 1967**

Les sources des statistiques et informations contenues dans cette étude peuvent être obtenues auprès des Chambres Régionales de Commerce et d'Industrie :

de Basse Normandie
pour
« L'armature Industrielle »
« Les Conditions du Développement Industriel »

de Bretagne
pour
« L'ouverture sur la mer »
« L'avenir maritime »

des Pays de la Loire
pour
« La Démographie »

du Limousin-Poitou-Charentes
pour
« Les infrastructures de Transport »
« L'adaptation des infrastructures des Transports et du Tourisme »

de l'Aquitaine
pour
« L'Attrait Touristique »
« L'Adaptation des Entreprises »

du Midi-Pyrénées
pour
« La Formation des Hommes »

# LES REGIONS ATLANTIQUES et l'économie de demain

APCCI assemblée permanente des chambres de commerce et d'industrie
14, rue chateaubriand, paris 8e

# sommaire


PREFACE par M. Courbot, Président de l'Assemblée permanente des Chambres de Commerce et d'Industrie. 6

INTRODUCTION par M. Pagès, Président de la Commission du développement économique régional et de l'aménagement du territoire de l'APCCI. 8

**1**

**description des régions atlantiques**

I. LA POPULATION

L'évolution de la population, due aux effets conjugués de la démographie et des migrations, tend à susciter une structure hiérarchisée autour de quelques zones favorisées. 11

II. L'ARMATURE INDUSTRIELLE

Sur une armature industrielle très largement répartie se détachent quelques grands pôles industriels isolés. 21

III. LES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

Si les liaisons radiales de la S.N.C.F. sont dans l'ensemble satisfaisantes, les relations transversales sont mauvaises. Un très grand retard est à rattraper en matière de voirie routière rapide. Le développement très satisfaisant du trafic aérien doit être poursuivi. 25

IV. L'ATTRAIT TOURISTIQUE

Favorables à tous les types de tourisme, les Régions Atlantiques offrent un cadre de vie et de travail privilégié. 29

V. L'OUVERTURE SUR LA MER

Les ports de commerce et de pêche forment un réseau hiérarchisé faisant apparaître des vocations complémentaires. 35

**2**

**la révolution économique**

A QUELLES CONDITIONS LES REGIONS ATLANTIQUES PEUVENT-ELLES ENTRER DANS L'ECONOMIE MODERNE ? 46

par M. Jean Cluzel, Président de la « Commission Française des Régions de l'Ouest Européen ».

**3**

**l'adaptation à l'économie de demain**

I. LA FORMATION DES HOMMES

L'adaptation économique n'est possible qu'à travers la formation et l'adaptation des hommes. Un réseau complet d'établissements de tous niveaux se met en place à cet effet. 52

II. LA RECHERCHE

La recherche scientifique trouvant un milieu propice dans les Régions Atlantiques constitue pour celles-ci un instrument privilégié de la mutation économique. 59

III. L'ADAPTATION DES ENTREPRISES

Les entreprises restent les principaux moteurs du développement : des mesures sont prises et des structures sont mises en place pour favoriser leur adaptation à l'économie de demain. 62

IV. LES CONDITIONS DU DEVELOPPEMENT INDUSTRIEL

Des mesures doivent être prises pour favoriser le développement. Elles intéressent : les infrastructures (armature urbaine, zones industrielles, habitat, liaisons), la main-d'œuvre, le financement, la prospection et l'accueil. 68

V. L'ADAPTATION DES INFRASTRUCTURES

1/ *Les transports :* Il convient de remédier aux insuffisances des réseaux ferroviaire et surtout routier. Le réseau aérien doit être renforcé et complété par des services locaux de ramassage. L'avenir des voies navigables mérite d'être étudié.

2/ *Le tourisme :* Les infrastructures d'acheminement et les structures d'accueil doivent être complétées. Un effort particulier est à faire sur les équipements collectifs et notamment les ports de plaisance. Le tourisme culturel et le tourisme d'affaire et de congrès sont à développer. 73

VI. L'AVENIR MARITIME DES REGIONS ATLANTIQUES

Il faut aménager les infrastructures en fonction des modifications techniques et commerciales du transport maritime, afin que les régions atlantiques tirent pleinement profit du nouvel espace économique qui leur est ouvert. 82

**4**

**conclusion**

*Rapport de Synthèse*

présenté par M. Ducassou, Premier Vice-Président de la Chambre Régionale de Commerce et d'Industrie de Bretagne. 89

# préface

« Les Régions Atlantiques et l'Economie de Demain », cette recherche dont les résultats sont résumés dans cette plaquette présente deux caractéristiques qu'il paraît souhaitable de souligner : c'est un travail collectif et une œuvre consulaire.

C'est un travail collectif, car chacune des Chambres Régionales de Commerce et d'Industrie des régions intéressées a tenu à y participer, non pas en se bornant à décrire la situation de sa région et les problèmes qui s'y posent, mais en se chargeant, en étroite liaison avec les autres, de traiter pour l'ensemble de la zone un ou deux thèmes évoqués.

Il est évident, en effet, qu'au moment où s'unifie l'Europe, nos Régions Economiques, qui constituent pour l'étude de bien des questions et la réalisation des équipements des unités suffisamment vastes, devraient s'unir pour affronter ensemble les grands problèmes de l'aménagement du territoire.

L'avenir est aux grands espaces : bassins fluviaux, façades maritimes constituent à cet égard des axes privilégiés pour la réflexion et pour l'action.

Il était bon que cette volonté de regrouper des régions autour de grands axes économiques soit ainsi confirmée et il serait souhaitable que les liens ainsi noués se multiplient et se renforcent.

C'est une œuvre consulaire, et il est intéressant, à cette occasion, de souligner la vocation des Chambres de Commerce et d'Industrie en matière d'aménagement du territoire.

Seuls organismes élus ayant officiellement mission de représenter les intérêts généraux du Commerce et de l'Industrie de leur circonscription, les Compagnies Consulaires ont, depuis plus de 150 ans, participé activement au développement économique régional.

Non seulement elles ont fourni aux Pouvoirs Publics les avis, les conseils et les études qui ont permis d'adapter sans cesse les décisions administratives aux besoins des activités industrielles et commerciales en constante mutation, mais encore elles ont depuis l'origine réalisé les infrastructures indispensables au développement économique.

Leur action se fait sentir dans les domaines les plus divers : ports, aéroports, entrepôts, zones industrielles, formation professionnelle et enseignement, assistance technique au commerce, à l'industrie et au tourisme, centres de documentation, etc. Il est certain que leur intervention a profondément marqué la géographie économique de la France moderne.



---

Au moment où, depuis quelques années, l'adoption d'une politique coordonnée de développement économique régional entraîne la constitution de nouveaux organismes compétents en la matière, il est nécessaire que soit consolidée la vocation des Compagnies consulaires dans le domaine de l'aménagement du territoire, afin que, tout en poursuivant leurs interventions traditionnelles, elles se voient reconnaître dans les structures nouvelles une place qui tienne pleinement compte de leur mission légale, de leur caractère électif et de l'œuvre qu'elles accomplissent depuis plus de 150 ans et qu'elles tiennent à poursuivre et à développer dans l'avenir.

Ainsi, en étudiant l'adaptation de leurs régions à l'économie de demain, les Compagnies consulaires des Régions Atlantiques s'insèrent dans le large courant qui conduit les Chambres de Commerce et d'Industrie à être toujours présentes lorsqu'il s'agit de prévoir et d'agir efficacement en faveur du développement économique de la France.

Elles le font sans minimiser les difficultés qu'elles ont à surmonter, mais en affirmant une foi en l'avenir justifiée par leur volonté de travailler elles-mêmes à l'amélioration de leur propre destin.

Cet optimisme courageux est, lui aussi, conforme aux plus anciennes et aux plus nobles traditions des Compagnies consulaires.

H. COURBOT,
Président de l'Assemblée Permanente
des Chambres de Commerce et d'Industrie.

# introduction

Dans le cadre des régions françaises, les contours atlantiques tracent un espace géographique concret, se définissant par l'influence d'intérêts économiques et sociaux nettement caractérisés.

La Journée d'étude des Régions Atlantiques, par le rapprochement des hommes, des idées, la mise en avant de perspectives communes, raisonnables et hardies, donnera leur sens à ces caractéristiques.

7 régions de programme — 31 départements — 13 millions d'habitants se trouvent face à face avec leurs problèmes, leurs conditions de vie, leur avenir.

Au moment où les conséquences du Marché Commun et du Kennedy Round vont se faire pleinement sentir, où les entreprises remettent bien souvent en cause leurs méthodes de gestion et de production et parfois leurs structures, où les régions les plus affirmées s'interrogent sur leur avenir, il est nécessaire de rechercher comment les régions françaises tournées vers l'Atlantique envisagent leur destin.

Le Président Courbot a posé le problème et montré le rôle que pouvaient et devaient jouer les Chambres de Commerce et d'Industrie dans cette orientation.

Jean Cluzel, Président de la Commission Française des Régions de l'Ouest Européen, souligne de son côté, dans cette plaquette, les caractéristiques les plus marquantes de la révolution économique que nous vivons.

Pour que leurs circonscriptions s'adaptent aux conséquences de cette révolution, les représentants des Chambres de Commerce et d'Industrie se déclarent prêts à élargir leurs perspectives régionales par la création d'un véritable réseau d'action, associant au niveau de chaque région les structures industrielles et commerciales qui, au cours des ans, ont affirmé leur efficacité.

Le Ministre Délégué, chargé de l'Aménagement du Territoire, apparaît devoir donner, avec la participation des Chambres de Commerce et d'Industrie, à chacune de nos régions de nouvelles conceptions d'ensemble pour rassembler à la fois des idées forces motivant de nouvelles structures économiques et sociales et les hommes résolus à les appliquer.

Dans chaque région et chaque département, les Chambres de Commerce et d'Industrie sont l'un des rouages essentiels de la vie économique, industrielle et commerciale. Leurs services techniques, leurs moyens de réalisation, leurs responsabilités d'élus et leurs contacts publics permanents associant les forces vives de la région en font l'interlocuteur économique le plus apte à saisir le renouveau régional dans ses plus positives applications.

Les Régions Atlantiques ont la volonté d'être présentes et actives dans le monde économique de demain, qui se forme de part et d'autre de cet Océan Atlantique pour se préparer à être un foyer d'influence et d'activités économiques, dynamique et fort.

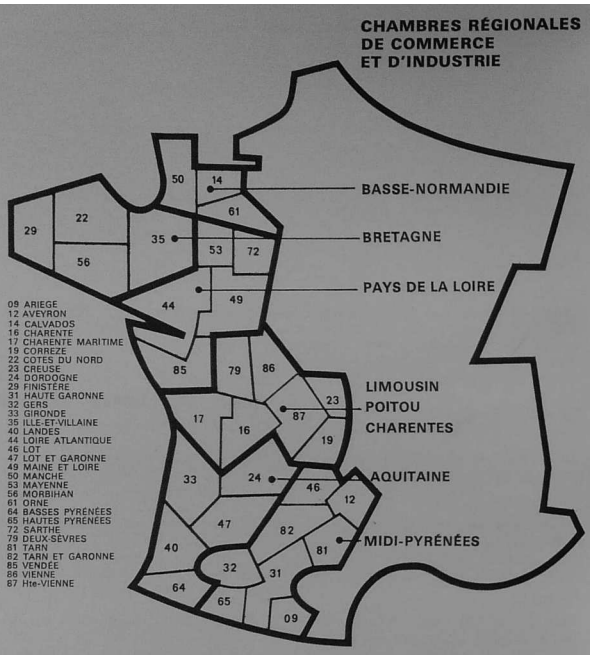
C'est le but de la Journée d'étude sur « Les Régions Atlantiques et l'Economie de Demain ».

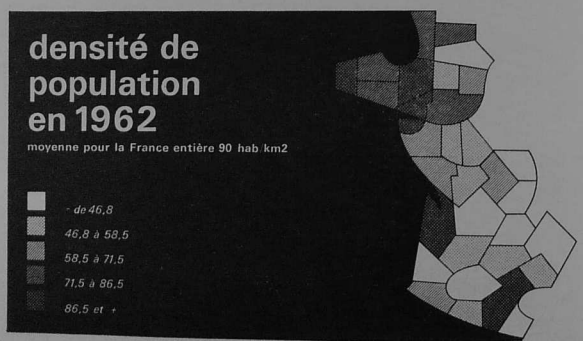
R. J. PAGES,
*Président de la Commission du Développement Economique et de l'Aménagement du Territoire de l'Assemblée Permanente des Chambres de Commerce et d'Industrie.*



# 1

# description des régions atlantiques






# I. population des régions atlantiques

## I. LA POPULATION TOTALE.

La Région est divisée en deux zones distinctes par une ligne Nantes-Angers-Caen ; les deux points forts qui apparaissent dans la zone Sud, défavorisée, sont dûs aux deux métropoles Bordeaux et Toulouse.

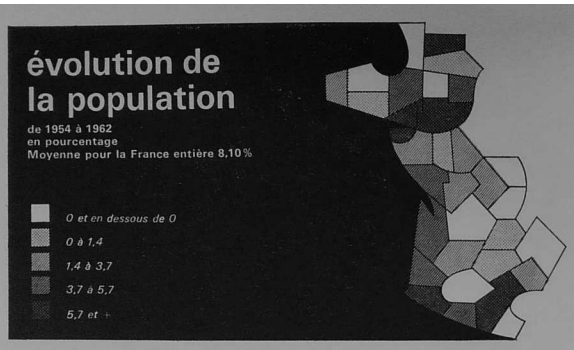
La moyenne des Régions Atlantiques demeure très nettement inférieure à la moyenne nationale, ce qui s'explique par la présence dans le Centre-Ouest et le Sud-Ouest de nombreux départements dont la densité est inférieure à 60 habitants au km². Au total, la population des Régions Atlantiques s'élève à 12 540 000 habitants en 1962.

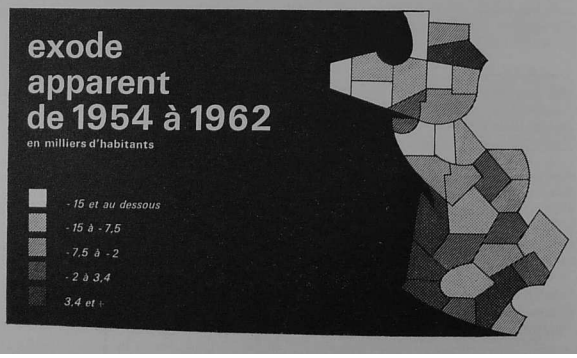
De 1954 à 1962, l'évolution de la population ne recouvre pas le phénomène précédent, ce qui laisse entendre que l'on assiste à un phénomène disparate en ce qui concerne le rattrapage des écarts. En effet, si des accroissements importants sont à noter dans le Sud-Ouest, le long du littoral et de la frontière espagnole, là où la densité reste encore relativement faible en 1962, le Nord-Ouest mieux placé en 1962, mis à part quelques départements (Maine-et-Loire, Loire-Atlantique, Ille-et-Vilaine, Calvados et Sarthe) n'a connu qu'un développement très faible, parfois négatif ; enfin la zone située à l'Est d'une ligne Limoges-Pau n'a connu, elle aussi, qu'une évolution très faible et souvent négative. Pour l'ensemble des Régions Atlantiques, l'accroissement de la population n'a été que de 400 000 habitants dont près de 300 000 au profit de 7 départements seulement.

Il existe donc un déséquilibre dans l'évolution de 1954 à 1962 qui apparaît avec netteté en comparant la carte de l'excédent des naissances sur les décès et celle de l'exode apparent. L'excédent démographique, en effet, accentue le découpage de la région dont nous parlions plus haut autour d'une ligne Bordeaux-Poitiers-Le Mans-Caen. Pour l'ensemble de la région, il a été d'environ 597 000 personnes.

Par contre, la carte de l'exode apparent fait apparaître une localisation strictement inverse (sauf l'Orne et la Loire-Atlantique). Cette méthode consiste à comparer entre deux recensements (ici 1954 et 1962) la population effectivement constatée en 1962 et la population théorique, c'est-à-dire celle qui aurait existé en l'absence de tout phénomène migratoire, obtenue en ajoutant au chiffre de 1954 l'excédent des naissances sur les décès durant la période considérée.

L'émigration à partir des départements les plus denses et l'immigration vers ceux où la densité est la plus faible tendent à réduire les disparités entre les départements des Régions Atlantiques.








De 1954 à 1962, sur une population qui atteignait 12 150 000 personnes en 1954, les émigrations ont atteint un total de 1 050 000 environ, soit 8,5 %. Sur ce chiffre, près de 37 % des émigrations se sont effectuées au profit de l'agglomération parisienne (cf. Tableau).

**Mouvements migratoires**

| REGIONS | Total des Emigrations | Emigrations vers Paris | % | Emigrations vers régions limitrophes | % |
|---|---|---|---|---|---|
| Basse Normandie . | 137 560 | 65 660 | 47,7 | 43 800 | 31,8 |
| Bretagne ..... | 204 300 | 96 600 | 47,2 | 43 300 | 21,2 |
| Pays de la Loire ... | 191 740 | 63 480 | 33,1 | 66 860 | 34,8 |
| Poitou - Charentes . | 136 800 | 43 160 | 31,5 | 60 680 | 44,3 |
| Limousin ..... | 71 000 | 23 920 | 33,6 | 30 260 | 42,6 |
| Aquitaine ..... | 156 640 | 50 420 | 32,1 | 47 880 | 30,5 |
| Midi - Pyrénées ... | 145 307 | 40 911 | 28,15 | 56 864 | 39,1 |
| REGIONS ATLANTIQUES .... | 1 043 347 | 384 141 | 36,8 | 349 644 | 33,5 |

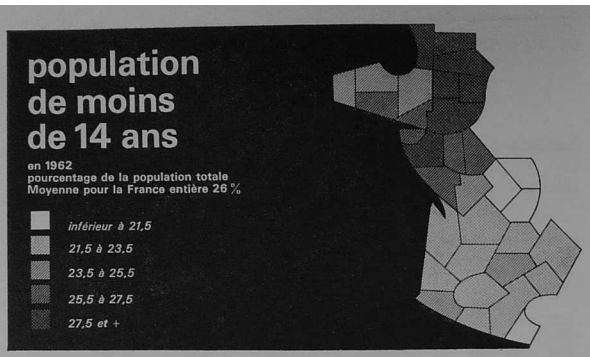
L'attraction parisienne, très importante pour toutes les régions, dépasse parfois, même pour des régions éloignées, l'Aquitaine par exemple, l'attraction de toutes les régions périphériques réunies.

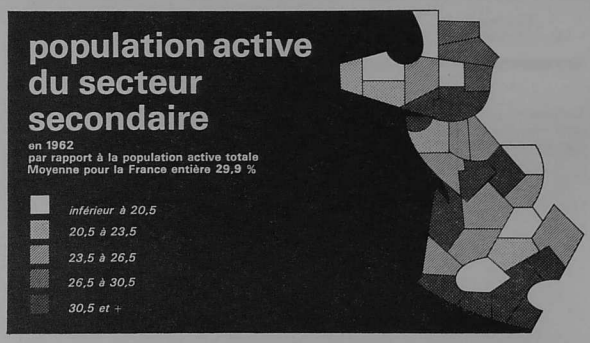
## II. STRUCTURES DEMOGRAPHIQUES.

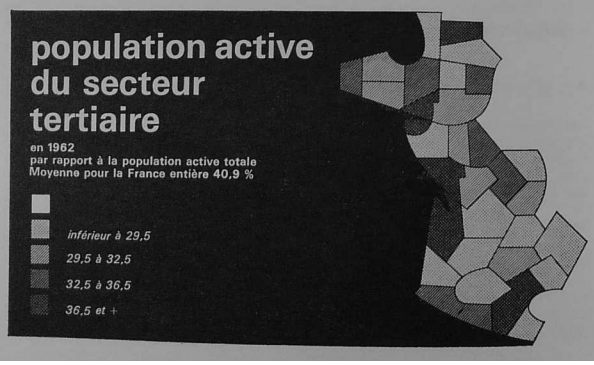
### A. LOCALISATION DE LA POPULATION DE MOINS DE 14 ANS.

Les Régions Atlantiques apparaissent, là encore, découpées nettement en deux zones, les populations les plus denses étant en général les plus jeunes. Le pourcentage moyen des Régions Atlantiques est sensiblement égal à celui de la France entière mais il recouvre des écarts à la moyenne importants d'une zone à l'autre, par exemple de 20 % pour la Creuse à 29,5 de la population totale pour le Calvados.

D'autre part, si de 1954 à 1962, l'accroissement du pourcentage des jeunes dans l'ensemble des Régions Atlantiques a été un peu plus élevé que pour la France entière (+ 2 % au lieu de + 1,7 %), cette évolution a frappé assez diversement les départements. Certains (la Vendée, le Maine-et-Loire et la Manche) ayant déjà en 1962 une population très jeune, ont connu une évolution importante, d'autres (les Landes par exemple) ayant au contraire une population jeune relativement faible ont une tendance assez nette au rajeunissement.






## B. REPARTITION PAR SECTEURS SECONDAIRE ET TERTIAIRE.

Le secteur secondaire occupe dans les Régions Atlantiques un pourcentage de la population active légèrement plus faible (— 2.9 %) que dans la France entière. Dans la région située au nord d'une ligne Bordeaux-Angoulême-Limoges, seuls les départements de Loire-Atlantique et Maine-et-Loire se distinguent par une population secondaire forte (pour ce dernier département, il faut sans doute y voir l'influence de la zone industrialisée du Choletais). La région du Sud-Ouest connaît des écarts importants d'un département à l'autre mais comporte par contre plus de points forts (notamment un ensemble de quatre départements frontaliers). Sur une population active de 5 170 000 personnes, 1 410 000 étaient ainsi employées dans le secteur secondaire.

De 1954 à 1962, le pourcentage de la population active du secteur secondaire dans la population active totale s'est accru de 2,3 % dans l'ensemble, sans qu'il soit possible de déterminer une relation quelconque entre cette évolution et un autre facteur démographique. Il est donc permis de conclure que l'évolution du secteur secondaire se fait sans tenir compte des structures démographiques données (population nombreuse ou jeune), ni de leur évolution. Il semble cependant que le nombre de points forts soit plus important dans le Sud-Ouest que dans l'Ouest.

En 1954, les actifs du secteur secondaire étaient de 1 403 000 ; l'accroissement a donc été en valeur absolue assez faible. Il a été en valeur relative plus important compte tenu de la diminution globale des actifs : soit 445 000 personnes.

La localisation du secteur tertiaire est, quant à elle, assez dispersée. Une certaine relation existe avec celle du secteur secondaire, en ce sens qu'en général la population tertiaire est relativement plus importante dans les départements où la population secondaire l'est également, l'inverse n'étant pas obligatoirement vérifié. D'ailleurs, cette observation doit être nuancée par le fait que les Régions Atlantiques ont un pourcentage de population active tertiaire très nettement inférieur à celui de la France entière (— 6,9 %).

De 1954 à 1962, ce pourcentage dans les Régions Atlantiques a augmenté de 6 %, ce qui représente un développement sensible certes, mais très inégalement réparti et surtout nullement en relation avec l'implantation actuelle du tertiaire.

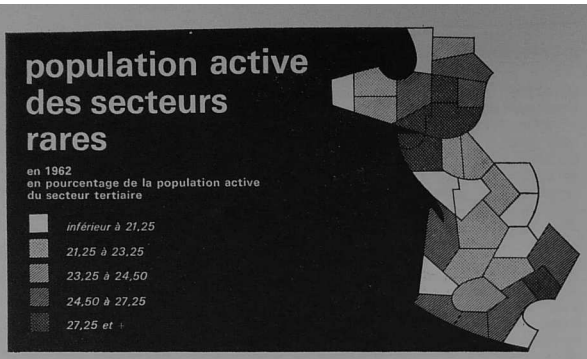
En 1954, les actifs tertiaires représentaient 1 571 000 personnes pour 1 761 000 en 1962. L'augmentation en valeur absolue est assez modeste mais là encore, du fait de la diminution globale des actifs, la part relative du tertiaire a plus nettement augmenté.

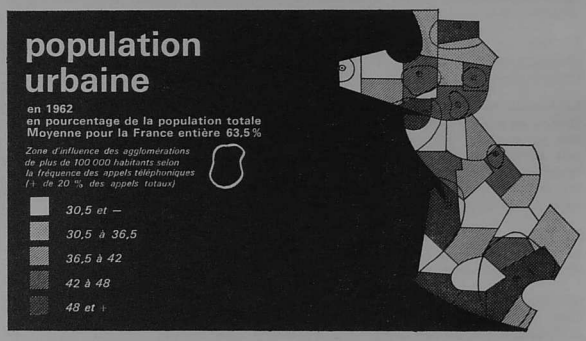
Certains secteurs rares : commerces de gros non alimentaires, banques et assurances, les intermédiaires du commerce et de l'industrie, les spectacles sédentaires, les services rendus aux particuliers et entreprises peuvent être un facteur non négligeable d'influence sur une zone déterminée.

La localisation en pourcentage de la population active tertiaire totale de ces secteurs d'activité est très intéressante, car elle aboutit à l'élaboration de zones assez homogènes : d'une part, la région des Pays de la Loire, l'Ille-et-Vilaine et l'Orne qui ont un secteur tertiaire « supérieur » relativement important ; d'autre part, le Sud-Ouest qui apparaît également bien structuré autour d'un axe Basses-Pyrénées, Haute-Garonne, Aveyron.

Enfin, entre ces deux régions, seul le département de la Gironde atteint une valeur supérieure à la moyenne régionale qui est de 25 %. Le Centre-Ouest est assez peu favorisé, ainsi que les zones intermédiaires du Sud-Ouest.

En ce qui concerne l'évolution de 1954 à1962, un accroissement des écarts assez net existe puisque, à deux exceptions près (la Manche et l'Ariège), les départements qui ont vu progresser ces secteurs rares le plus rapidement sont ceux qui, en 1962,






avaient le pourcentage le plus élevé. Ces différents secteurs sont ainsi passés quant à leurs effectifs de 357 000 personnes (soit 22 % des actifs tertiaires) à 440 000 (soit 25 % des actifs tertiaires).

### C. REPARTITION DE LA POPULATION URBAINE (selon la définition de l'I.N.S.E.E.).

La carte des influences des agglomérations de plus de 100 000 habitants selon la fréquence des appels téléphoniques (+ de 20 % des appels totaux), telle qu'elle ressort d'un document publié récemment par le Ministère de la Construction, confirme que la relation entre le secteur tertiaire et l'urbanisation est bien plus nette qu'entre le secteur tertiaire et le secteur secondaire.

Dans l'Ouest, quatre agglomérations de plus de 100 000 habitants ont des zones d'influence trop contiguës pour ne pas être concurrentes. Pour le reste de la région, il ressort nettement que l'urbanisation du Centre-Ouest est très peu poussée. Enfin, pour le Sud-Ouest, les deux métropoles de Bordeaux et de Toulouse sont géographiquement très bien situées, surtout cette dernière qui peut s'appuyer sur un réseau d'urbanisation plus étendu et plus homogène que Bordeaux.

Le mouvement d'urbanisation de 1954 à 1962 est à peine plus élevé que pour l'ensemble de la France et si le retard par rapport à la France entière (— 11,5 % en 1962) n'apparaît pas devoir se combler de sitôt, la Région frontière et celle de Toulouse poursuivent leur urbanisation de façon équilibrée (le critère de l'I.N.S.E.E. laisse un poids important à la naissance des petites agglomérations). Le département de la Gironde connaît une urbanisation au sein de sa région qui semble être ainsi le fait exclusif de la croissance de l'agglomération bordelaise.

Représentant 4 905 000 personnes en 1954, la population urbaine était passée à 5 620 000 en 1962 pour l'ensemble.

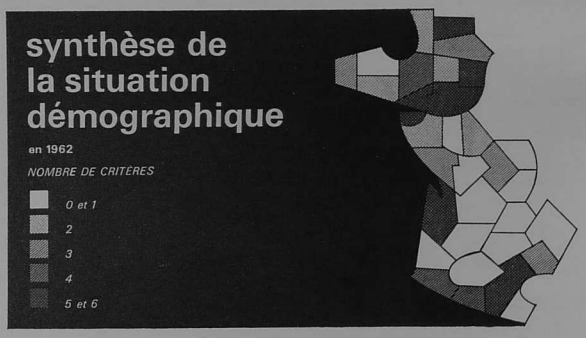
## III. SYNTHESE ET PERSPECTIVES

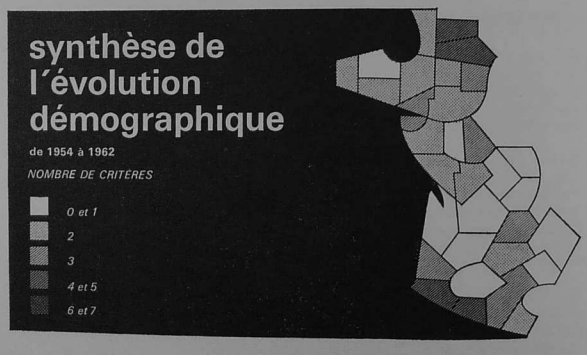
### A. SYNTHESE.

Pour donner une vue d'ensemble de la situation de 1962 et de l'évolution depuis 1954, au regard des perspectives établies dans le cadre du V[e] Plan, six critères peuvent être considérés comme les plus caractéristiques d'une situation privilégiée : une densité élevée de population, une forte proportion de moins de 14 ans, ainsi que des secteurs secondaires, tertiaires, tertiaires rares et de la population urbaine.

Seul le département de la Loire-Atlantique possède les six critères en 1962. Quelques autres points forts très importants apparaissent : la Gironde, une zone allant des Basses-Pyrénées à la Haute-Garonne et quelques départements autour de la Loire-Atlantique. Dans ces zones, quelques déséquilibres globaux isolés sont à noter, par exemple un secteur tertiaire relativement insuffisant en Maine-et-Loire, des secteurs tertiaires rares, relativement peu nombreux en Calvados ; en Ille-et-Vilaine, un secteur secondaire pas assez développé.

Le même procédé de figuration a été utilisé pour résumer l'évolution démographique de 1954 à 1962 en retenant 7 critères : une émigration nette importante, une évolution fortement positive de la population totale, un pourcentage en augmenta-






tion importante des moins de 14 ans, des secteurs secondaires et tertiaires en accroissement relatif, ainsi que les secteurs rares, et enfin, un pourcentage d'urbanisation croissant.

L'évolution démographique la plus favorable se trouve être en Basses-Pyrénées et Hautes-Pyrénées, ainsi qu'en Basse Normandie. Aucune région n'obtient 6 et 7 critères, et, malgré son développement très satisfaisant, le département des Basses-Pyrénées semble ne pas bénéficier d'une population suffisamment jeune et d'un secteur tertiaire assez important, seuls éléments manquant à son actif.

Quant aux Hautes-Pyrénées et aux deux départements du Calvados et de l'Orne, ils souffrent, pour équilibrer leur développement, d'une croissance insuffisante des secteurs secondaires et tertiaires.

## B. PERSPECTIVES.

A partir de ces descriptions, et tenant compte des choix opérés par le Plan, quelles sont les perspectives établies pour les principaux éléments démographiques pour 1970 ?

En ce qui concerne la **population totale,** un accroissement pour l'ensemble des Régions Atlantiques de 5,4 % de l'effectif 1962 est prévu, soit un total de 13 225 000 personnes. Les travaux réalisés par département confirment qu'il faut attendre une consolidation de l'évolution passée, c'est-à-dire un développement important pour les axes Loire-Atlantique, Maine-et-Loire et Sarthe d'une part, et Vienne, Gironde, Basses-Pyrénées d'autre part, ainsi que les régions frontalières du Sud-Ouest. Cette carte est intéressante à comparer avec celle des régions favorisées en 1962, car elle montre combien ce sont les zones déjà équilibrées quant à leurs structures qui sont appelées à connaître les évolutions les plus favorables (sauf pour les Landes et la Charente).

Les prévisions de **population active** entre les différents secteurs d'activité font apparaître que la part relative du secteur primaire baissera en moyenne de 10 % et que les deux autres secteurs d'activité verront leur pondération respective varier selon le tableau suivant :

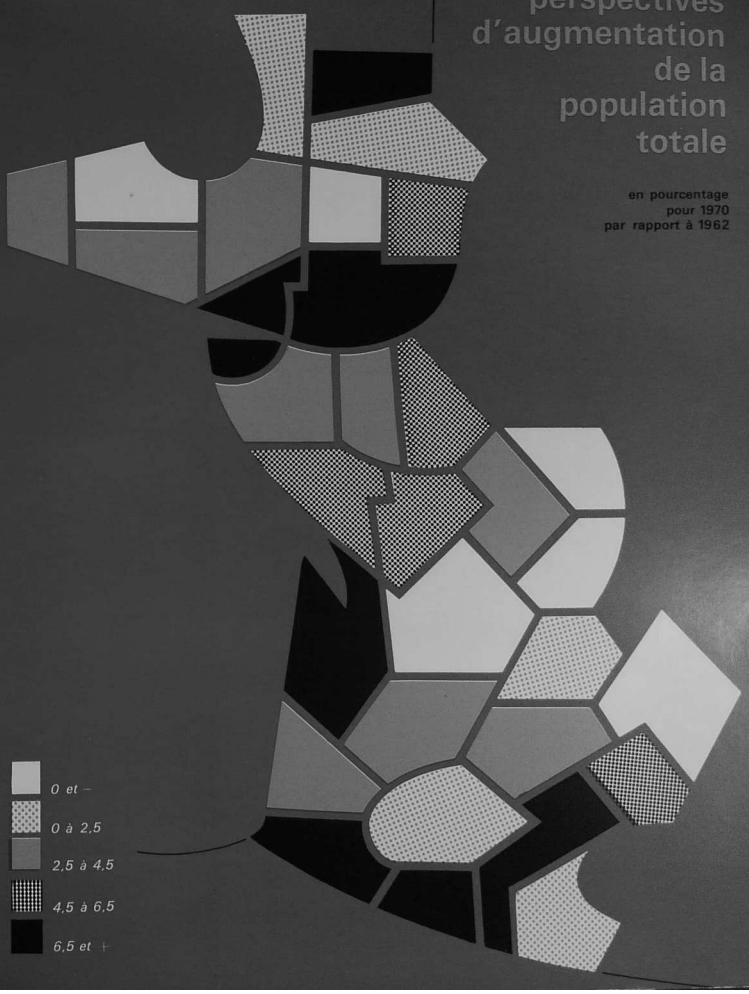
**Prévisions de population active pour 1970**

| | Secteur secondaire en 1970 | % | Augm. du % | Secteur tertiaire en 1970 | % | Augm. du % |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Pays de la Loire .. | 335 000 | 33 | 3,2 | 404 000 | 40 | 6,9 |
| Aquitaine ..... | 339 600 | 33,7 | 4,8 | 417 800 | 41,4 | 3,9 |
| Bretagne ..... | 239 510 | 24,7 | 2,4 | 411 730 | 42,5 | 9,2 |
| Midi - Pyrénées .. | 247 000 | 30,4 | 2,8 | 320 000 | 39,4 | 5,4 |
| Basse Normandie | 170 000 | 30,6 | 4,2 | 225 000 | 40,5 | 7,2 |
| Limousin ..... | 102 000 | 33,1 | 6,1 | 107 000 | 34,7 | 4,3 |
| Poitou-Charentes . | 162 000 | 29,1 | 2,8 | 244 000 | 43.8 | 8,7 |

On constate que la progression d'ensemble du secteur tertiaire est plus importante que celle du secteur secondaire, ce qui peut être, si les prévisions se trouvent réalisées, à l'origine d'un redressement de la situation actuelle des Régions Atlantiques.

# perspectives d'augmentation de la population totale

en pourcentage
pour 1970
par rapport à 1962



# II. état actuel de l'armature industrielle

## QUELQUES POLES INDUSTRIELS ISOLÉS
## UNE ARMATURE INDUSTRIELLE EN POINTILLÉ

### RAPPEL DE L'EVOLUTION ECONOMIQUE DES REGIONS ATLANTIQUES

Quels sont les éléments de base qui ont présidé à l'évolution économique des Régions Atlantiques telles qu'elles apparaissent actuellement ?

Deux caractéristiques essentielles **ont, au départ, favorisé** cette évolution :

- la gamme importante des ressources agricoles,
- l'ouverture sur la façade Atlantique.

Ceci explique le développement de quelques grandes villes qui sont alors devenues :

- des centres de région agricole : Ex. **Toulouse — Rennes,**
- d'importants ports maritimes d'estuaire : Ex. **Bordeaux — Nantes — Saint-Nazaire.**

D'autres caractéristiques **ont, par contre, freiné** le développement des Régions Atlantiques :

- la faiblesse des ressources en houille et gites minéraux,
- les infrastructures insuffisantes (notamment sur le plan des moyens de communication),
- la fuite de l'énergie hydro-électrique des Pyrénées et du Massif Central et du gaz naturel (Lacq),
- l'absence de voies navigables modernisables,
- l'éloignement de **Paris** et des grands axes de circulation.

Partant de ces données, les Régions Atlantiques se sont développées dans un milieu rural, artisanal et commercial et elles n'ont été qu'insuffisamment marquées par l'industrialisation du XIX$^{e}$ et du début du XX$^{e}$ siècle.

Les Régions Atlantiques ont connu cependant un certain essor industriel, mais il a été en grande partie le fait « d'entrepreneurs » qui avaient déjà acquis expérience et capitaux dans le négoce maritime ou dans l'agriculture.

Ainsi, se sont créés quelques types d'industries répondant aux besoins de ces régions et en fonction de certaines ressources naturelles :

- ensembles métallurgiques sur les marges du Massif Armoricain **(Caen — Hennebont)** et dans le Sud-Oues **(Fumel-Le Boucau).**
- constructions navales dans les principaux ports (navires de commerce et bateaux de pêche).
- industries textiles et fabriques de chaussures.
- industries du bois et dérivés (cellulose) — industries du papier.
- industries alimentaires et conserveries de poisson.
- industries traditionnelles. Ex. : Porcelaine.

Toutes ces industries se sont créées de façon dispersée et indépendante. Elles sont fragiles et sensibles à la conjoncture car souvent elles ont un personnel restreint et, d'autre part, elles sont généralement issues d'entreprises familiales, ce qui pose, pour leur évolution, de délicats problèmes de structure.

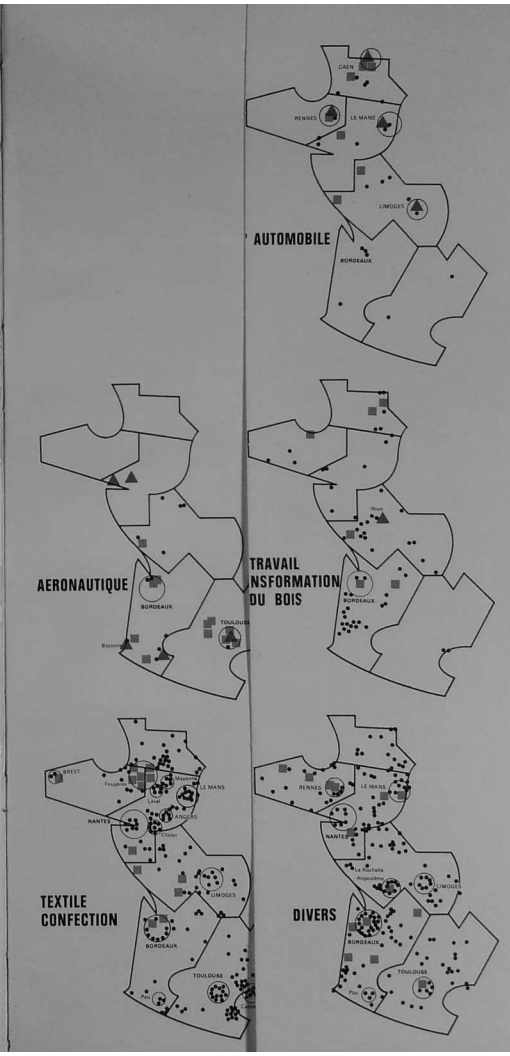
Depuis la dernière guerre et surtout depuis une dizaine d'années, le visage industriel des Régions Atlantiques a cependant été profondément modifié sous l'influence de l'évolution des marchés et des techniques de production :

- déclin des industries traditionnelles fragiles : forges, métallurgie, textile,
- difficultés de certaines industries hautement spécialisées des grands centres. Ex. : constructions navales,
- reconversion et modernisation dans certaines branches. Ex. : les constructions navales en se modernisant abordent d'autres secteurs de fabrication,
- concentration et modernisation des industries agricoles (notamment industries laitières et industries de la conserverie),
- migration de la main-d'œuvre rurale vers les villes,
- développement et création d'industries modernes :
  à **Toulouse,** l'O.N.I.A. et les constructions aéronautiques implantées dans cette ville, dès après la première guerre mondiale,
  complexe aéro-spatial de **Bordeaux,** Centre d'essai des Landes,
  dans les grands ports maritimes : pétrochimie,
  industries chimiques diverses de l'ensemble de **Lacq,**
  complexe industriel situé à l'embouchure de l'Adour.
- desserrement des industries de la région parisienne :
  automobile et constructions électriques dans l'Ouest, le Limousin et le Val-de-Loire,
  aéronautique dans le Sud-Ouest.

Le **résultat de l'évolution** de ces dernières années peut être ainsi résumé :

- Trois grands pôles industriels se sont renforcés et sont en cours de réadaptation mais demeurent isolés : **Nantes/Saint-Nazaire, Bordeaux, Toulouse.**
- Un « pointillisme industriel » s'est instauré qui affecte aussi bien des villes de moyenne importance à l'échelle des Régions Atlantiques (telles que **Caen, Le Mans, Laval, Rennes, Brest, Angers, Poitiers, Angoulême, Limoges, La Rochelle, Pau, Bayonne**) qu'un grand nombre de centres ruraux.
- Quelques exemples d'une certaine spécialisation régionale ont réussi (aéronautique, aéro-spatial, électronique, automobile), ainsi que certaines actions de localisation territoriale homogène et équilibrée (Ex. le Choletais).

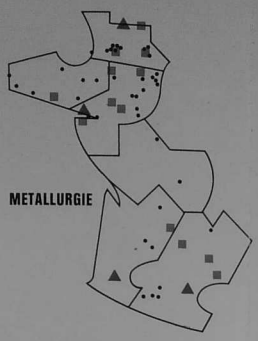




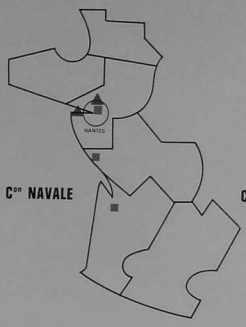
# l'armature industrielle des régions atlantiques

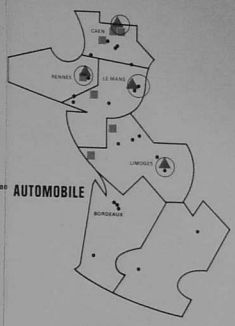
Plus de 200 000 hbts : NANTES
De 100 000 à 200 000 hbts : BREST
De 50 000 à 100 000 hbts : Pau

*Entreprises de 100 à 499 salariés* ●
*de 500 à 1499 salariés* ■
*plus de 1500 salariés* ▲

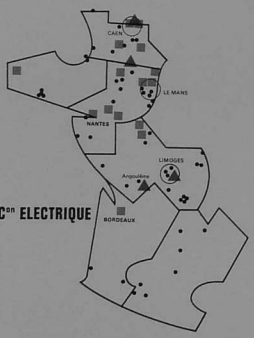

METALLURGIE

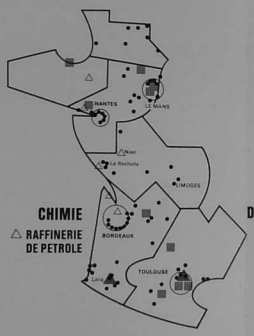
MECANIQUE

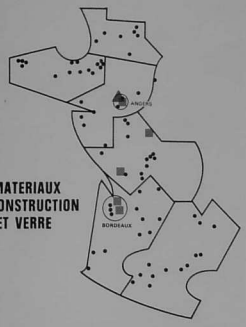

C^on NAVALE

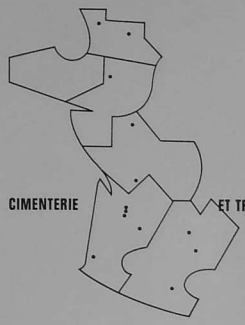

C^on AUTOMOBILE

AERONAUTIQUE

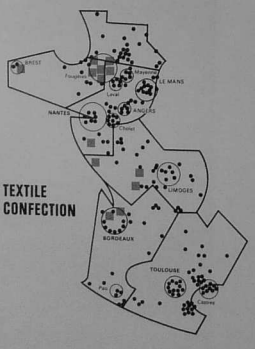

C^on ELECTRIQUE

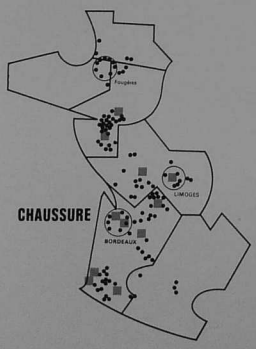

CHIMIE
△ RAFFINERIE DE PETROLE

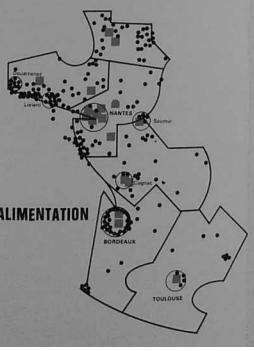

MATERIAUX DE CONSTRUCTION ET VERRE

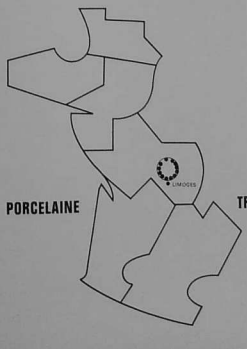

CIMENTERIE

TRAVAIL ET TRANSFORMATION DU BOIS

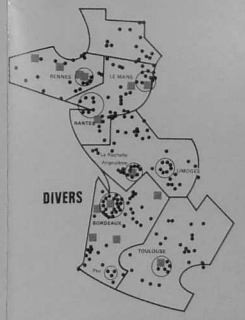

TEXTILE CONFECTION


CHAUSSURE


ALIMENTATION


PORCELAINE

TRAVAIL DU CUIR


DIVERS

- Mais, au total, l'industrialisation des Régions Atlantiques est encore très insuffisante pour faire face à l'accroissement démographique, au besoin d'emploi des jeunes et à certaines reconversions.
- On constate dans l'état de santé économique des Régions Atlantiques une certaine insuffisance de tension qui n'est pas de même nature que les crises aiguës du Nord ou de l'Est mais qui aboutit aux mêmes résultats.
- Actuellement, les Régions Atlantiques sont dans une situation d'équilibre instable qui risque de les faire basculer dans la récession si leur expansion n'est pas soutenue par des mesures appropriées.
- Il est donc indispensable de renforcer dans l'avenir les conditions de développement industriel de ces régions et ce sont ces conditions qui seront étudiées dans la seconde partie de ce document consacrée à l'adaptation des Régions Atlantiques à l'économie de demain.

# les emplois industriels

en 1966/1967

*Métallurgie*
*Ind. Mécaniques*
*Ind. Electriques*
*Ind. Chimiques*
*Ind. Textiles*
*Ind. Alimentaires*
*Ind. Diverses*
*Bâtiment T.P.*

0 500 1000 5000 7500 10000 20000 30000 40000 60000 80000

BASSE NORMANDIE

BRETAGNE

PAYS DE LA LOIRE

POITOU CHARENTES LIMOUSIN

AQUITAINE

MIDI PYRÉNÉES

Souligne une importante augmentation des emplois du secteur depuis 1955

# III. les infrastructures de transports dans les régions atlantiques

## I. LE CHEMIN DE FER.

L'infrastructure ferroviaire des Régions Atlantiques est caractérisée par une trame assez lâche, alors que la prédominance agricole restreint le nombre des établissements importants, que l'on retrouve groupés à proximité des villes.

Dans ce réseau, les radiales occupent la première place, tant du point de vue économique que touristique et ces lignes sont bien desservies pour les transports de voyageurs : certaines d'entre elles, comme Paris-Tours-Bordeaux-Bayonne ou Paris-Limoges-Toulouse comptent parmi les mieux équipées de la Société Nationale : les services y sont fréquents, les horaires commodes, les trains confortables et des plus rapides, le « Capitole » atteint 200 km/h sur une fraction de son trajet. D'autre part la S.N.C.F. a multiplié au départ de Paris les trains de nuit permettant aux voyageurs de se faire accompagner de leur voiture.

Ces excellents résultats ont été facilités par l'électrification des principales de ces artères : Paris-Rennes, Paris-Bordeaux-Bayonne-Irun, Paris-Toulouse-La Tour-de-Carol.

Les autres lignes importantes du réseau sont des transversales ou des rocades. Leur tracé souvent sinueux, parfois accidenté, se prête plus difficilement à la généralisation des grandes vitesses. Mais ce sont surtout l'insuffisance en nombre des dessertes, l'inadaptation partielle des horaires en découlant, la lenteur excessive de quelques trains et leur manque de confort qui conduisent à la désaffection progressive des usagers pour certaines de ces lignes, qui, sans doute, auraient pu rendre de meilleurs services.

La gêne résultant de cette inaptitude de beaucoup de voies ferrées transversales aux déplacements rapides conduit les voyageurs à rechercher, parfois contre leur gré, des palliatifs qui peuvent être suivant le cas, la route ou l'avion, ce qui déplace les problèmes d'infrastructure.

En tout cas, les améliorations constantes et de temps à autre spectaculaires, dont bénéficient les axes convergeant vers la capitale, ne peuvent effacer l'impression pénible de délaissement que l'on éprouve à propos des autres relations.

Quant au service des marchandises, l'infrastructure paraît dans son ensemble convenablement adaptée. Des installations mettant en œuvre les techniques les plus récentes, comme le grand triage d'Hourcade près de Bordeaux, constituent des outils puissants et efficaces au service d'une vaste région. Des lignes ou bretelles en nombre suffisant sont ouvertes au trafic des wagons lourdement chargés. L'infrastructure a récemment permis la création de convois très rapides pour l'acheminement des fruits et primeurs de la vallée de la Garonne vers les grands centres.

Tout au plus, le déséquilibre des trafics sur certaines relations peut-il entraîner quelques difficultés de gestion du parc de matériel dont les utilisateurs se ressentent parfois.

## II. LE RESEAU ROUTIER.

Comme le réseau ferroviaire, les principales voies routières sont centrées sur Paris. Cependant, du fait de la lenteur de la réalisation des autoroutes, dont pratiquement aucune n'est encore en service dans les Régions Atlantiques, la prépondérance des voies radiales sur les transversales n'est pas aussi nette qu'en matière de trafic ferroviaire de voyageurs.

En fait, le développement très rapide de la circulation rend l'ensemble du réseau routier national des Régions Atlantiques de plus en plus insuffisant en qualité. Cette évolution n'est pas surprenante et ses causes sont multiples :

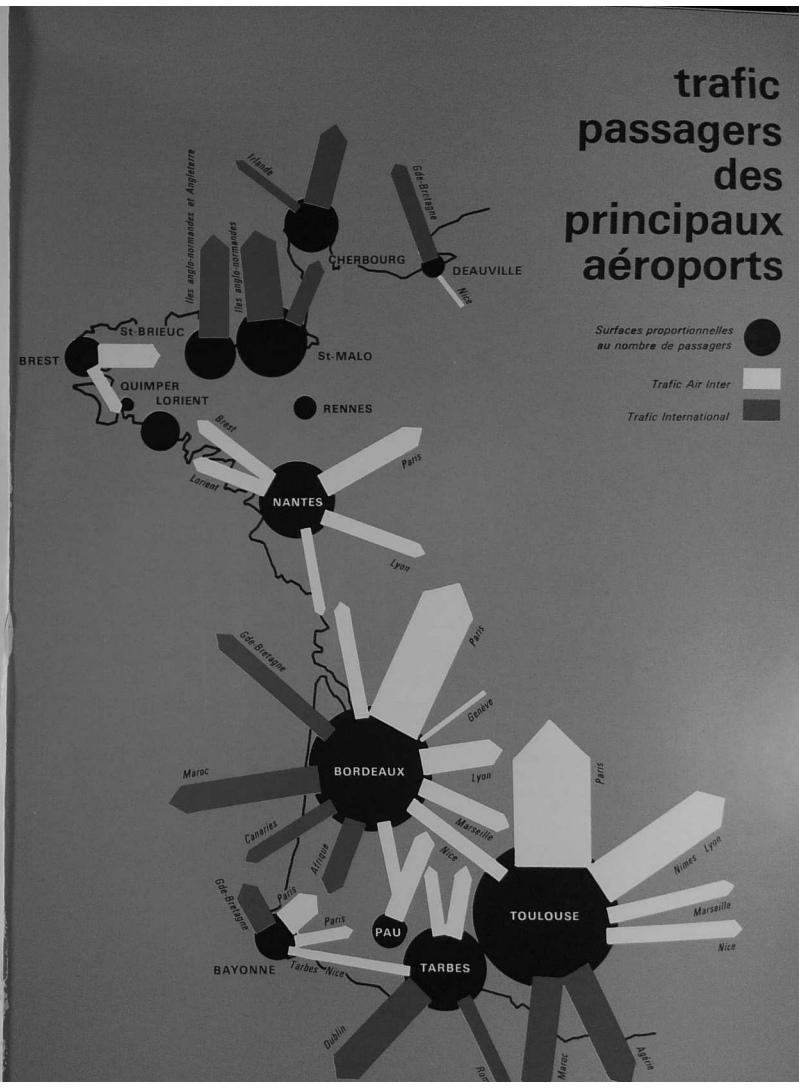
— Le parc d'automobiles s'est accru d'autant plus vite que certaines régions de l'Ouest accusaient un retard sensible sur la moyenne française (le parc d'automobiles breton a largement quadruplé depuis 10 ans).

— Le développement du tourisme, soit tourisme d'été dans toutes les Régions Atlantiques, soit tourisme de week-end au départ de Paris et des villes principales, provoque des pointes de trafic considérables et, dans l'ensemble, la fréquentation du réseau routier est très supérieure durant la belle saison à ce qu'elle est le reste de l'année. Il faut aussi considérer que les Régions Atlantiques sont traversées périodiquement par un nombre croissant de touristes français et étrangers gagnant l'Espagne ou en revenant.

— La circulation des véhicules lourds s'est accrue également très vite, relativement à la moyenne de la France, bien que les statistiques ne permettent pas encore de déceler avec toute la précision désirable l'importance du trafic routier de marchandises, ne serait-ce que pour la part prépondérante en nombre des véhicules de transport privé. Il est notoire que le transport routier a pris au chemin de fer beaucoup de trafics à courte et moyenne distance et certains autres à longue distance, la cause essentielle en étant la volonté d'une coordination tarifaire basée sur les prix de revient réels des différents modes de transport. L'évolution est donc irréversible. La mise en service par la S.N.C.F. de nouvelles formes de dessertes combinant le rail et la route pour les expéditions de détail, le remplacement de certains autorails par des autocars sont des mesures qui, s'insérant dans cette politique générale, concourent au même résultat.

En dehors des lenteurs, déjà signalées, de mise en chantier des autoroutes, les Régions Atlantiques n'ont pas été particulièrement avantagées non plus lors de la répartition des crédits jusqu'ici affectés sur le plan national. Ceci résulte en partie du tracé du premier plan directeur du réseau routier, sans doute fondé avant tout sur des considérations de rentabilité immédiate.

# trafic passagers des principaux aéroports



Les aménagements jusqu'ici réalisés ont donc été relativement modestes, malgré quelques correctifs provenant de décisions du Fonds d'Intervention pour l'Aménagement du Territoire. L'augmentation rapide du trafic et la nécessité de rechercher des moyens de liaisons convenables sur les transversales mettent chaque jour en évidence des insuffisances très répandues, aggravées encore par la circulation lourde et quelques hivers rigoureux.

Ainsi le réseau routier des Régions Atlantiques comporte-t-il de nombreuses sections maintenant trop étroites où les véhicules s'écoulent souvent en lents convois, des passages déformés où la vitesse est limitée, de pénibles traversées d'agglomérations, etc.

Cependant quelques réalisations menées à bon terme au cours des récentes années méritent une citation : un axe routier central très rapide pénètre en Bretagne jusqu'à Brest ; le pont à travée levante de Martrou a remplacé un transbordeur archaïque sur la Charente, cependant que l'Ile d'Oléron est reliée au continent par le plus long viaduc routier d'Europe. Deux ponts nouveaux dont un très important ouvrage suspendu décongestionnent enfin Bordeaux, tandis que les contournements routiers de la plupart des grandes villes sont ou bien programmés, ou en chantier, parfois même achevés.

## III. LES LIAISONS AERIENNES.

Les Régions Atlantiques possèdent une infrastructure aérienne assez développée et bien répartie sur l'ensemble de leur territoire, mais un tiers seulement des aérodromes recensés reçoit actuellement un trafic commercial régulier ou saisonnier, alors que de rares autres seraient susceptibles d'assurer de tels services moyennant certains aménagements.

En fait, le gros du trafic des passagers, en augmentation considérable d'une année sur l'autre, est l'affaire de Bordeaux-Mérignac, Toulouse - Blagnac, Tarbes-Ossun-Lourdes, Pau et Bayonne, Nantes-Château-Bougon, Dinard-Pleurtuit, Cherbourg et Deauville. La Compagnie Air-Inter, qui touche actuellement dix des aéroports, fournit une part très importante de la clientèle, mais les liaisons directes avec l'étranger sont fréquentes et de nombreuses escales sur des lignes internationales font de Bordeaux ou de Toulouse d'intéressantes plaques tournantes.

La quasi-totalité des autres terrains ne connaît d'autre activité que celle des aéroclubs locaux.

Le trafic de fret aérien est assez faible encore, si l'on excepte, bien entendu, la poste. On doit faire une place particulière aux aéroports normands et bretons qui, assurant des services réguliers ou saisonniers avec la Grande-Bretagne, l'Irlande et Jersey, ont parallèlement un trafic non négligeable d'automobiles.

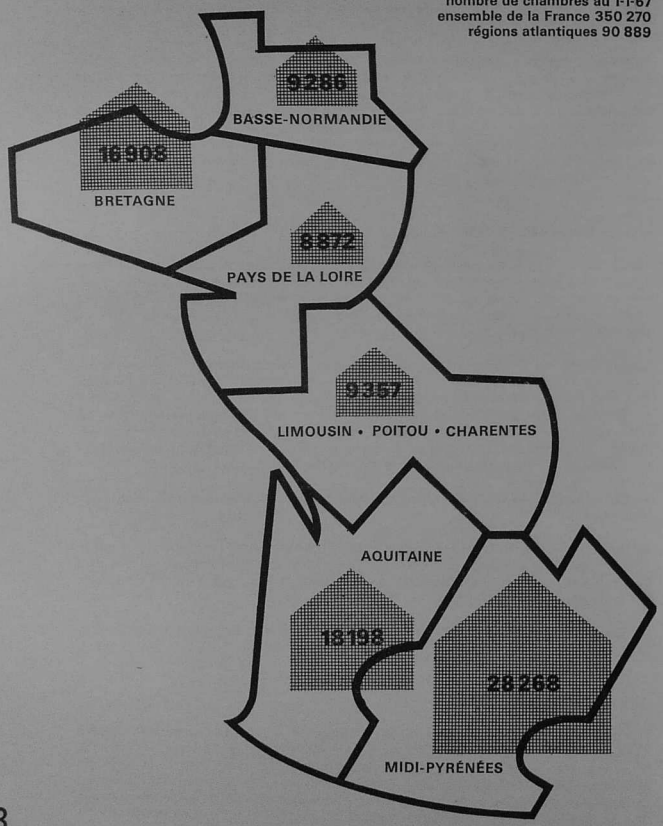
Les autres marchandises transportées sont en grande part des denrées alimentaires périssables (produits de la mer, fruits et primeurs, produits laitiers, viandes, etc.).

## IV. LES VOIES NAVIGABLES.

Les seules voies d'eau utilisées dans les Régions Atlantiques sont actuellement d'une part les estuaires et cours inférieurs de quelques fleuves : la Loire, la Charente, l'Adour et bien entendu la Gironde, et d'autre part les canaux bretons, le canal du Midi et le canal latéral à la Garonne. Toutefois les caractéristiques et l'état d'entretien de plusieurs parmi ces voies d'eau ne leur permettent pas de recevoir des bateaux de fort tonnage ou des péniches de gabarit normal. Il en résulte une diminution de rentabilité qui risque d'entraîner rapidement une désaffection totale.

# capacité d'hébergement de l'hôtellerie homologuée

**nombre de chambres au 1-1-67**
**ensemble de la France 350 270**
**régions atlantiques 90 889**






## IV. l'attrait touristique des régions atlantiques

Les façades maritimes ont toujours constitué un attrait touristique important en raison de leurs sites naturels et de la diversité des distractions qu'elles offrent, notamment pour les jeunes en faveur desquels est de plus en plus orientée l'organisation de la vie sociale.

Les Régions Atlantiques présentent à cet égard des possibilités d'évasion pratiquement illimitées.

### I. LES FACTEURS D'ATTRAIT TOURISTIQUE DES REGIONS ATLANTIQUES.

#### A. FACTEURS NATURELS.

Les zones touristiques se présentent sous des aspects différents et complémentaires :

- **Le tourisme archéologique :** les vestiges archéologiques, qui font l'objet d'une mise en valeur continuelle, constituent un éventail de richesses pour ces régions : aux dolmens, menhirs et forêts légendaires de Bretagne (alignements de Carnac notamment) viennent s'ajouter les gouffres, les rivières souterraines et les grottes de l'époque des cavernes, mis à jour en Périgord (grottes de Lascaux, village des Eyzies par exemple), Haute-Garonne, Ariège, Lot.

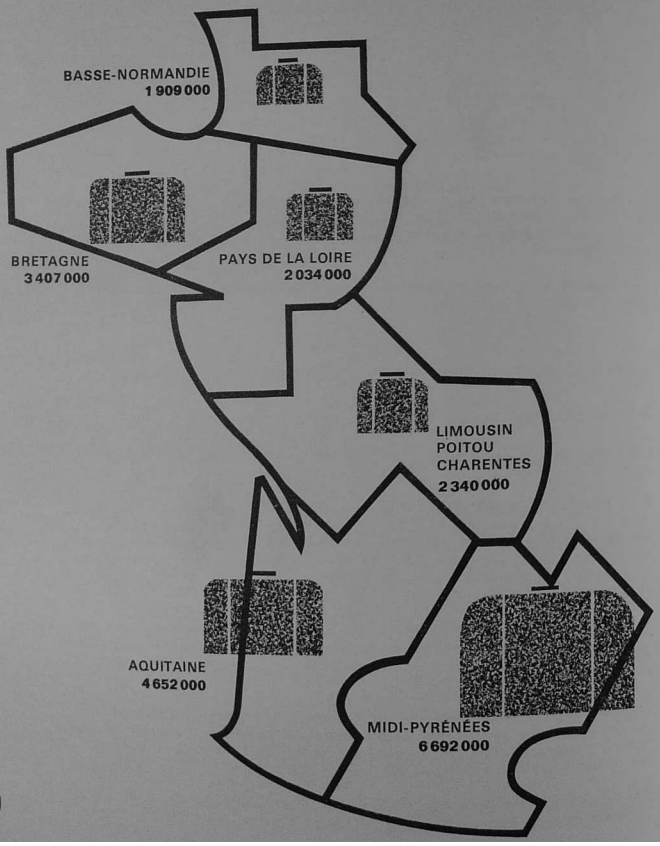
- **Le tourisme historique :** les Régions Atlantiques ont été marquées par des faits historiques auxquels les Plantagenets notamment ont attaché leur nom. Ce passé, riche en événements, a laissé de profondes marques dans le domaine architectural, sculptural, folklorique ou religieux.

La Basse-Normandie, la Bretagne, la Vendée, le Pays Basque, la Dordogne ont à cet égard conservé des témoignages d'architectures des différentes époques et des traditions spectaculaires qui se manifestent encore dans les actes de la vie courante par des chants, des danses, des dialectes.

Des églises de style, des abbayes, des tours, des calvaires, des ouvrages fortifiés jalonnent en particulier les itinéraires variés du littoral et de l'intérieur qu'emprun-

# répartition des touristes dans l'hôtellerie homologuée

**nuitées enregistrées en 1966**
**ensemble de la France 105 189 000**






taient jadis, depuis la Touraine jusqu'au Pays Basque, les pèlerins de Saint-Jacques-de-Compostelle. On y trouve de remarquables vestiges d'art et d'architecture romane notamment dans la Basse-Normandie, la Saintonge, le Poitou, le Limousin et le Languedoc.

Plus près de nous, les plages de débarquement de Normandie sont également devenues des lieux touristiques.

● **Le tourisme marin :** les côtes de la Manche et de l'Océan Atlantique, continuellement animées par les mouvements de la marée, constituent des pôles d'attraction de premier ordre. Il est impossible d'énumérer tous les sites de ce vaste ensemble : plages de sable de Normandie, de Vendée ou des Landes, côtes rocheuses et découpées de Bretagne, curiosités que représentent le Mont-Saint-Michel, la Pointe du Raz, les îles de la côte charentaise, la Dune du Pyla sur le Bassin d'Arcachon ou le rocher de la Vierge à Biarritz : partout l'attrait de la mer se manifeste sous les aspects les plus diversifiés.

● **Le tourisme de la montagne et de la forêt :** les zones atlantiques bénéficient d'un arrière-pays composé de vallées (Dordogne), de gorges (Lot et Tarn), de grottes (Rocamadour, Padirac), de montagnes (Limousin, Pyrénées) et de forêts de pins et de chênes (Landes, Limousin, etc.) ; on y trouve des parcs naturels (parc des Monts d'Arrée en Bretagne, parc naturel des Pyrénées Occidentales), des sites de pêche en rivières, des chasses, des paysages de landes, de bruyères ou de genêts, des étangs qui donnent à ces régions un caractère particulièrement harmonieux.

## B. FACTEURS ECONOMIQUES.

● **La gastronomie :** les ressources gastronomiques sont innombrables : spécialités de la mer et produits de la pêche : poissons de mer et de rivières (truites et saumons), crustacés, huîtres et moules, caviar de Gironde, écrevisses, etc., produits réputés de haute qualité : foies gras de Dordogne et des Landes, pâtés truffés de Corrèze, cèpes et girolles du Limousin et de la Gironde, fromages des Charentes et de Normandie, cèpes du Finistère, grands vins de Bordeaux (Graves, Médoc, Pomerol et Saint-Emilion, Sauternes et Barsac, etc.), cassoulet toulousain, Cognac de Charente et Armagnac du Gers, beurre blanc et Muscadet nantais, jambon de Bayonne et tant d'autres.

● **Les installations d'accueil :** l'équipement hôtelier des Régions Atlantiques est important : il représente plus de 25 % de la capacité d'hébergement de l'hôtellerie homologuée de France (cf. graphique de répartition des installations hôtelières).

Depuis ces dernières années des efforts particuliers ont été entrepris en vue de développer des formes complémentaires d'hébergement : auberges de campagne, villages de vacances, maisons familiales, colonies de vacances, gîtes ruraux et communaux.

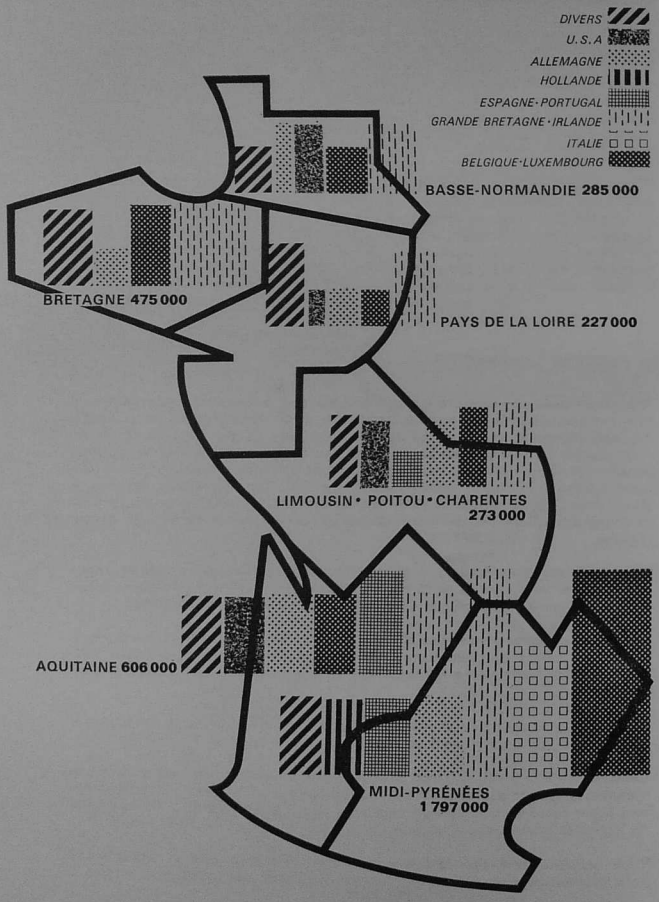
Les tranches régionales du V[e] Plan font en outre une place importante au camping et au caravaning qui représentent un aspect nouveau du tourisme.

Certaines régions enfin sont recherchées pour leurs centres thermaux et leurs établissements de cure marine : la situation géographique et le climat de la Bretagne sont à cet égard particulièrement favorables au développement de la thalassothérapie qui utilise les vertus combinées de l'eau de mer, de l'air et du climat marins.

● **Les activités sportives :** le tourisme présente de plus en plus un aspect sportif principalement dans les zones maritimes qui comportent des installations propres à

# répartition des touristes étrangers

**nuitées enregistrées par région en 1966**
**ensemble de la France : 29.730.000 régions atlantiques : 3.663.000**






favoriser la pratique de la natation (centres marins de Bretagne), la navigation de plaisance (Bassin d'Arcachon), la pêche et la chasse sous-marine, les sports de plage et les jeux éducatifs.

Il convient également de mentionner le tourisme hivernal de montagne : le fractionnement des congés peut à cet égard constituer un facteur de développement des stations pyrénéennes et de la pratique des sports de neige, notamment à Luchon et Superbagnères, Saint-Lary, La Mongie, Barèges, Cauterets, Gourette.

• **Les manifestations culturelles** : il faut enfin citer au titre des phénomènes d'attraction touristique, les manifestations d'ordre culturel le plus souvent liées à des événements historiques ou à des traditions folkloriques.

Les festivals artistiques, comme le Mai de Bordeaux, les expositions de peintures et sculptures, les conférences, les spectacles « son et lumière », les visites commentées de monuments, les fêtes locales retiennent l'intérêt des touristes. Des musées existent en outre dans les principaux centres historiques.

## II. LES INCIDENCES DU TOURISME SUR LA VIE ECONOMIQUE.

Les organismes spécialisés (Comités Régionaux de Tourisme et délégations régionales du Commissariat Général au Tourisme, Syndicats d'Initiative, Chambres de Commerce et d'Industrie, Comités d'Expansion, Directions régionales de l'I.N.S.E.E.), sont conscients de l'importance croissante du tourisme et sont susceptibles d'apporter leur contribution dans le développement des équipements touristiques et l'étude des problèmes qui en résultent au regard de la vie économique.

**Toute politique d'amélioration des conditions de vie des individus** constitue nécessairement pour les régions touristiques, un facteur d'animation.

Les Régions Atlantiques sont particulièrement bien placées : elles disposent de ressources complémentaires résultant principalement de la présence de la mer et des attraits qu'elle comporte. Tous peuvent y trouver le calme et la détente nécessaires à un bon équilibre.

La navigation de plaisance représente à cet égard une forme d'évasion de plus en plus recherchée notamment sur les côtes de la Manche, de Bretagne, de la Charente maritime et de l'Aquitaine. Les clubs nautiques, les écoles de voile (le Centre de formation des Glénans par exemple), les courses croisières prennent une extension spectaculaire et ces activités s'étendent même à l'intérieur des régions maritimes où se développent la navigation sur les canaux, les régates de rivières, les compétitions de canoës et de kayaks.

Les équipements de plans d'eau, tels que la base nautique de Vassivières en Haute-Vienne et la concession à la Chambre de Commerce et d'Industrie de Bergerac de l'ensemble de Trémolat sur la Dordogne, contribuent largement à l'expansion régionale.

Le développement accru de ces formes d'activité engendre toutefois dans les zones touristiques des problèmes économiques nouveaux :

- réglementation des conditions de circulation sur les axes routiers et contrôle de la petite navigation,

- organisation et exploitation de ports de plaisance : des efforts en vue de la création et de l'équipement des ports de plaisance sont entrepris depuis quelques années dans la plupart des centres maritimes tels que ceux des régions de Basse-Normandie et du Sud du Finistère, de la zone de La Rochelle, du Bassin d'Arcachon, de la côte landaise (Capbreton) et de la côte basque,
- délimitation des zones de pêche, des zones balnéaires, des parcs à huitres, etc.
- réglementation des conditions d'ouverture des établissements et contrôle des prix pratiqués pendant la période des vacances,
- étalement du régime des congés et des vacances scolaires...

**Dans le cadre des économies locales, le développement touristique** constitue un facteur d'amélioration et d'adaptation des entreprises. On peut citer par exemple :

- les efforts consentis en vue de la modernisation des établissements commerciaux dans les stations estivales,
- le développement de la petite construction maritime, des ateliers de réparation et d'entretien des industries de la pêche et de la conserverie,
- le niveau soutenu de l'activité du bâtiment (construction de résidences secondaires) et des travaux publics (ouverture en 1966 d'un pont reliant le continent à l'Ile d'Oléron),
- les possibilités nouvelles offertes à l'industrie hôtelière et au secteur de la restauration,
- le développement de l'ostréiculture et l'exploitation des marais salants.

Les Assemblées consulaires doivent jouer un rôle primordial dans ces domaines.

**L'attrait touristique est enfin un facteur de décentralisation et d'implantation industrielle.** La proximité de centres de loisirs et de détente représente, notamment en ce qui concerne les cadres, un élément important dans l'étude des programmes de création ou d'extension industrielles et dans les décisions à prendre en matière de décentralisation. On peut citer l'équipement de la zone située sur la façade maritime de l'Aquitaine : centre atomique du Barp, centre d'essais des Landes, port pétrolier du Verdon, implantations industrielles entre Bordeaux et Arcachon.

A l'inverse, des réalisations industrielles peuvent constituer des éléments d'attrait touristique : le barrage de la Rance et le radôme de Pleumeur-Bodou en Bretagne en sont des exemples spectaculaires.

### C. CONCLUSION.

Le développement du tourisme est lié à l'évolution du mode de vie et les statistiques enregistrent à cet égard un accroissement constant du nombre de touristes français et étrangers (cf. graphiques).

La réglementation des conditions de travail, la réforme des vacances scolaires, l'étalement des congés dans les entreprises constituent des préoccupations directement liées à l'accroissement du tourisme et les économistes parlent déjà « d'une civilisation des loisirs », conséquence de l'élévation du niveau de vie des individus.

Les Chambres de Commerce et d'Industrie s'associent sans réserve à tous les efforts qui seront entrepris pour résoudre ces problèmes puisqu'en définitive leur solution contribuera à accroître le bonheur des hommes.



# V. l'ouverture sur la mer

Depuis l'estuaire de la Seine jusqu'à la frontière espagnole, les côtes des Régions Atlantiques s'étirent sur plus de 2 000 kilomètres, si l'on veut bien y compter la profondeur de certains estuaires et le découpage des rades et des baies.

Pour l'ensemble des régions qui les bordent ou qui en sont voisines, ces rivages peuvent et doivent, dans les années prochaines, leur être une source de richesses et donc un moyen privilégié de développement.

## I. UNE ADAPTATION DYNAMIQUE.

### A. LA STRUCTURE PORTUAIRE.

La côte des Régions Atlantiques offre un nombre particulièrement élevé de havres naturels, ce qui explique la dispersion et la multiplicité des ports de commerce et des ports de pêche. C'est ce qui explique aussi la densité de la population côtière et l'importance de la mer pour la vie de cete population.

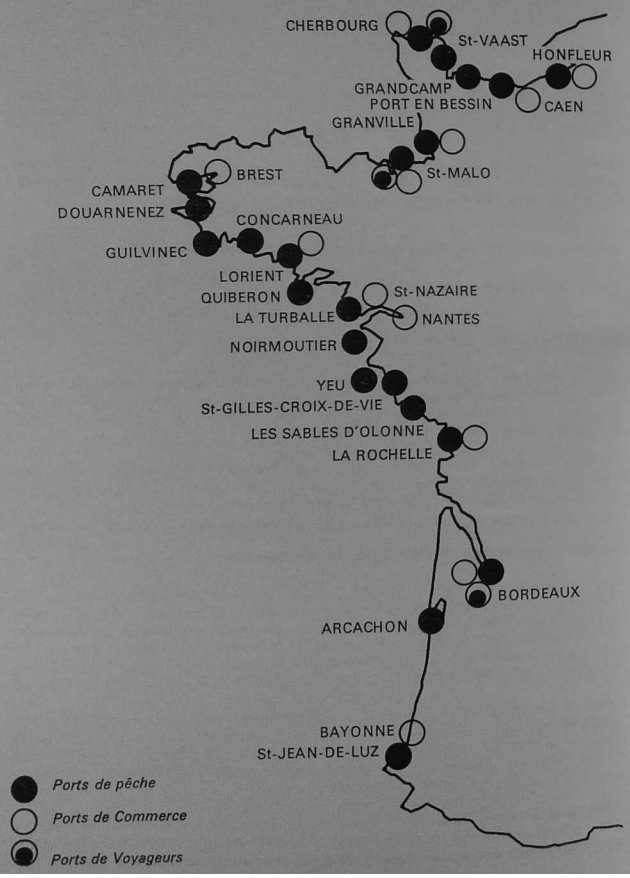
Ce phénomène de dispersion est aujourd'hui fréquemment présenté comme un handicap au développement général du trafic et des activités portuaires de la côte atlantique. L'heure est, en effet, dans la plupart des secteurs de l'économie, à la concentration et, pour ce qui est de l'outil portuaire, on peut se fonder sur l'exemple de certains grands ports français ou étrangers pour montrer que la concentration des trafics se développe et s'entretient d'elle-même...

Mais si, précisément, l'on ne perçoit point de concentration portuaire sur la côte atlantique, c'est que les courants maritimes ont abouti ailleurs, au profit de la vieille Europe continentale, industrielle et dévorante, hautement productrice et hautement consommatrice ; mais tout peut changer et tout change déjà, lorsque l'on voit la sidérurgie s'installer au bord de l'eau et lorsque l'on pressent que l'énergie future ne sera plus forcément tributaire de l'emplacement de quelques sources privilégiées.

Les ports des Régions Atlantiques n'ont pourtant pas attendu les révolutions contemporaines pour croire en eux-mêmes. Et c'est cette confiance en eux, fondée sur la certitude d'avoir de multiples rôles à jouer, qui les a entraînés à poursuivre des efforts constants d'adaptation et de modernisation. Malgré le handicap de l'éloignement, leur trafic n'a cessé d'augmenter.

Cette augmentation régulière de trafic est naturellement liée à l'évolution générale des échanges maritimes internationaux. Cependant, depuis maintenant plus de quinze ans, l'ensemble des ports de commerce des Régions Atlantiques a consenti des

# les portes de la mer






efforts très importants de création et de modernisation des infrastructures d'accueil, de réception et de transit, dont quelques exemples peuvent être cités :

- A **Caen,** construction d'une nouvelle écluse de 225 m sur 30 m permettant les opérations de navires de 15 000 tonnes de port en lourd. Prochainement sera aménagée une zone industrielle de plus de 130 hectares.

- A **Honfleur,** c'est 500 hectares de terrains, pris sur la mer, qui sont en voie d'aménagement en zone industrielle.

- A **Cherbourg,** l'embarquement et le débarquement ultra-rapides des véhicules sont réalisés sur les cars-ferries par une passerelle électrique ; on y prévoit en outre un poste d'atterrissage pour hovercrafts.

- A **Saint-Malo,** la mer est présente sous tous ses aspects puisqu'on y trouve un port de commerce, un port de passagers, un port de pêche et un port de plaisance. Les échanges avec l'Angleterre y sont importants et un projet retient l'aménagement d'un quai de réception pour navires de 10 000 tonnes.

- A **Brest,** une nouvelle forme de radoub de 342 m sur 55 m, en voie d'achèvement, est prévue pour les navires de 200 à 250 000 tonnes. Au-delà, une zone industrielle portuaire dont la moitié est aménagée a été prise sur la mer.

**Ports maritimes. Trafic général (1956-1965)**

Source : Ministère de l'Equipement. Direction des ports maritimes et des voies navigables.

Unité : 1 000 t.

| | Caen | Cherbourg | Saint-Malo | Brest | Lorient | Nantes Saint-Nazaire | La Rochelle | Rochefort | Bordeaux | Bayonne | Honfleur | Granville | Total |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1956 | 2 287 | 289 | 267 | 634 | 516 | 4 964 | 1 370 | 94 | 5 705 | 727 | 222 | 102 | 17 177 |
| 1957 | 2 417 | 409 | 307 | 1 000 | 516 | 5 455 | 1 558 | 87 | 5 331 | 779 | 407 | 102 | 18 368 |
| 1958 | 2 000 | 357 | 254 | 885 | 508 | 5 988 | 1 340 | 95 | 4 778 | 726 | 229 | 111 | 17 271 |
| 1959 | 2 040 | 270 | 260 | 1 092 | 493 | 5 945 | 1 306 | — | 4 895 | 988 | 225 | 100 | 17 614 |
| 1960 | 2 251 | 244 | 296 | 1 241 | 516 | 6 451 | 1 405 | 132 | 5 509 | 1 351 | 211 | 105 | 19 712 |
| 1961 | 2 168 | 279 | 351 | 1 348 | 582 | 7 298 | 1 620 | 131 | 5 751 | 1799 | 265 | 120 | 21 712 |
| 1962 | 2 130 | 219 | 470 | 1 657 | 683 | 8 618 | 1 799 | 620 | 6 011 | 1 539 | 296 | 163 | 24 205 |
| 1963 | 2 393 | 293 | 556 | 2 466 | 801 | 9 446 | 2 357 | 207 | 7 024 | 2 123 | 449 | 171 | 28 286 |
| 1964 | 2 486 | 225 | 552 | 1 594 | 901 | 9 727 | 2 300 | 160 | 7 086 | 2 300 | 425 | 176 | 27 932 |
| 1965 | 2 115 | 217 | 537 | 1 271 | 768 | 10 400 | 2 270 | 164 | 7 004 | 1 961 | 297 | 172 | 27 176 |
| 1966 | 2 121 | 146 | 614 | 1 018 | 885 | 11 409 | 2 413 | 170 | 7 411 | 2 116 | 390 | 164 | 28 857 |

**Ports maritimes. Trafic général (1956-1965)**

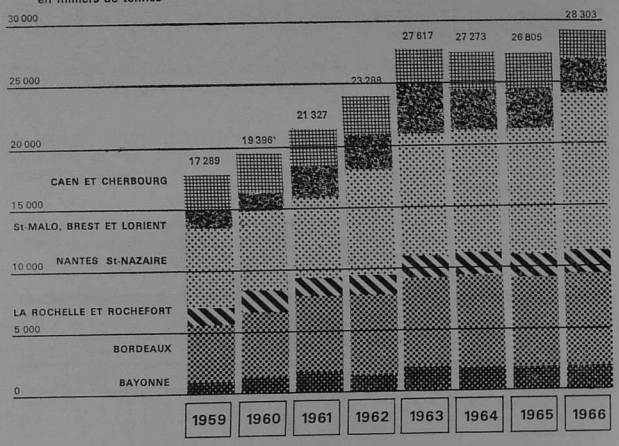
Source : Ministère de l'Equipement. Direction des ports maritimes et des voies navigables.

Unité : 1 000 t.

| | Ports des Régions Atlantiques | Ports de la Manche | dont le Havre | Ports de la Méditerranée | dont Marseille | Autres ports non comptés | Total France |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1956 .... | 16 853 | 35 781 | 16 078 | 25 045 | 21 053 | 3 432 | 81 111 |
| 1957 .... | 16 859 | 35 604 | 15 690 | 23 823 | 19 777 | 3 875 | 80 161 |
| 1958 .... | 16 971 | 34 854 | 16 267 | 28 173 | 23 373 | 3 722 | 83 720 |
| 1959 .... | 17 289 | 32 769 | 16 261 | 28 013 | 23 748 | 3 994 | 82 065 |
| 1960 .... | 19 396 | 35 157 | 16 627 | 28 415 | 23 936 | 4 143 | 87 111 |
| 1961 .... | 21 327 | 41 316 | 20 075 | 32 366 | 27 507 | 4 502 | 99 511 |
| 1962 .... | 24 476 | 41 332 | 21 243 | 32 707 | 27 757 | 4 634 | 103 149 |
| 1963 .... | 27 686 | 51 339 | 25 136 | 41 005 | 36 005 | 5 566 | 125 596 |
| 1964 .... | 27 331 | 55 765 | 27 137 | 52 129 | 47 188 | 6 263 | 141 488 |
| 1965 .... | 26 707 | 56 188 | 26 938 | 59 968 | 54 959 | 5 035 | 147 798 |

## trafic général cumulé des ports 1959 / 1966

en milliers de tonnes




● A **Lorient,** où le trafic n'a cessé de croître, l'agrandissement du port est nécessaire. L'équipement s'est poursuivi régulièrement et une zone industrielle portuaire nouvelle doit être lancée dans un avenir proche.

● A **Nantes-Saint-Nazaire,** et au port pétrolier de Donges, c'est tout l'estuaire de la Loire qui a fait l'objet de constants aménagements. Le trafic a doublé en dix ans. L'activité maritime est liée à l'existence d'un véritable noyau industriel. A la fin du Vᵉ Plan, les navires de 80 000 t pourront être reçus à Donges, de 25 000 t à Saint-Nazaire et de 15 000 t à Nantes.

● A **La Rochelle,** c'est à l'agrandissement du môle d'escale que l'on travaille actuellement, pour le porter à la longueur de 540 m au lieu de 280, et pour tripler sa largeur. Là encore, le développement des activités nécessite la création d'une deuxième zone industrielle.

● A **Bordeaux,** comme à Nantes, c'est tout l'estuaire qui se trouve aujourd'hui avoir fonction portuaire. Pauillac, Bassens et, écemment, les nouvelles installations du Verdon sont les antennes avancées sur le chenal de la métropole. La fonction commerciale de cet ensemble continue de s'affirmer.

● A **Bayonne,** un trafic d'exportation considérable de produits chimiques, résultant de l'industrialisation de Lacq, et l'importance des expéditions vers l'Europe du Nord témoignent de la complémentarité des fonctions portuaire et industrielle. Une nouvelle jetée de 1,150 k mde longueur a été réalisée.



### Ports des Régions Atlantiques

**1/ Marchandises débarquées (1965)**

Unité : 1 000 t.

| | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | Total |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Caen | 237 | 794 | 495 | 18 | 52 | — | 2 | 1 597* |
| Cherbourg | 11 | 26 | 111 | 7 | 1 | 4 | 27 | 187 |
| Saint-Malo | 85 | 97 | 47 | 147 | 28 | — | 11 | 415 |
| Brest | 160 | 401 | 277 | 19 | 5 | — | 4 | 865 |
| Lorient | 172 | 84 | 392 | 64 | 16 | | 3 | 732 |
| Nantes/Saint-Nazaire. | 525 | 330 | 6 793 | 235 | 404 | 2 | 92 | 8 382 |
| La Rochelle | 281 | 96 | 967 | 132 | 156 | — | 3 | 1 634 |
| Bordeaux | 786 | 211 | 2 859 | 261 | 286 | 8 | 74 | 4 486 |
| Bayonne | 21 | 84 | 146 | 65 | 199 | — | — | 515 |
| Totaux | 2 278 | 2 123 | 12 087 | 948 | 1 147 | 14 | 216 | 18 813 |
| % du total général | 12,1 | 11,2 | 64,2 | 5,0 | 6,1 | 0,07 | 1,1 | 100 |

* Pour mémoire : Honfleur : 198,5 ; Granville : 148.

**2/ Marchandises embarquées (1965)**

| | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | Total |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Caen | 93 | — | — | 418 | 1 | 5 | 1 | 518 * |
| Cherbourg | 5 | — | — | — | — | 3 | 22 | 30 |
| Saint-Malo | 113 | — | 1 | 2 | 3 | 1 | 4 | 124 |
| Brest | 128 | 240 | 30 | 1 | 1 | — | 4 | 404 |
| Lorient | 5 | 1 | 2 | 24 | — | — | 4 | 36 |
| Nantes/Saint-Nazaire. | 115 | 1 | 1 706 | 118 | 44 | 8 | 26 | 2 018 |
| La Rochelle | 430 | — | 6 | 27 | 143 | — | 29 | 635 |
| Bordeaux | 641 | — | 1 527 | 88 | 141 | 44 | 66 | 2 507 |
| Bayonne | 274 | 10 | 3 | 1 138 | 21 | — | — | 1 446 |
| Totaux | 1 804 | 252 | 3 275 | 1 816 | 354 | 61 | 156 | 7 718 |
| % du total général | 23,3 | 3,2 | 42,4 | 23,5 | 4,6 | 0,8 | 2,0 | 100 |

* Pour mémoire : Honfleur 98 ; Granville : 24.

Source : Ministère de l'Equipement. Direction des ports maritimes et des voies navigables.

**Nomenclature des produits :**

1/ **Produits agricoles et alimentaires :**
Produits agricoles et animaux vivants,
Denrées alimentaires et fourrages.

2/ **Combustibles minéraux solides.**

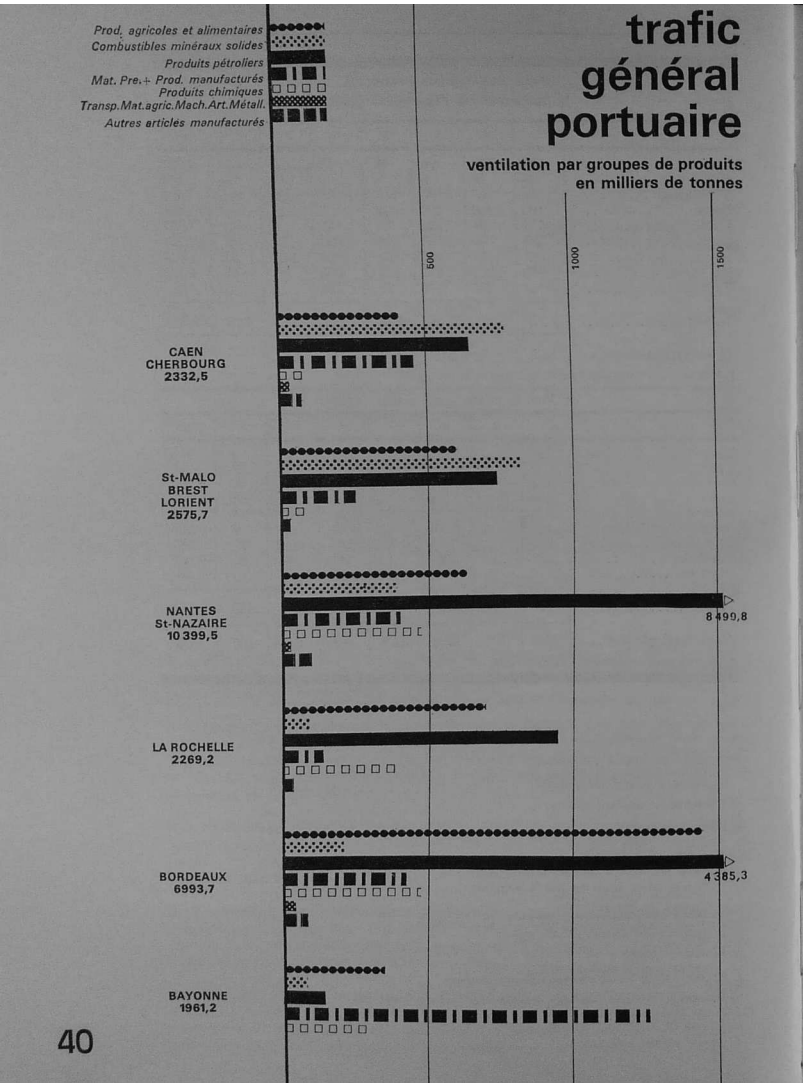
3/ **Produits pétroliers :**
Produits pétroliers bruts,
Produits pétroliers raffinés,

4/ **Matières premières - produits manufacturés :**
Minerais ferreux et déchets pour la métallurgie,
Minerais et déchets non ferreux,
Produits métallurgiques ferreux,
Produits métallurgiques non ferreux,
Minéraux bruts ou manufacturés et matériaux de construction.
Matière première pour l'industrie chimique.

5/ **Produits chimiques :**
Engrais, produits chimiques de base,
Pâte à papier et cellulose, autres produits chimiques.

6/ **Transports, matériels agricoles, machines et articles métalliques :**
Transports et matériels agricoles,
Machines et articles métalliques.

7/ **Autres articles manufacturés.**






## B. MODERNISATION DE LA PECHE.

Les ports de pêche sont également répartis sur toute l'étendue des côtes.

La production est importante puisque le total des apports de la côte des Régions Atlantiques et les trois quarts de la valeur de cette production représentent à peu près les deux tiers de la production française. Il est évident qu'il s'agit là pour ces régions d'une richesse non négligeable, et d'une activité qui directement, ou indirectement, fait vivre une population nombreuse.

En bien des points subsiste encore la pêche artisanale, et il est probable que celle-ci connaîtra toujours une certaine place dans l'ensemble de ce que l'on doit cependant appeler aujourd'hui les « industries de la pêche ». Une grande transformation a commencé en effet de s'opérer en ce domaine et qui se manifeste sous plusieurs angles.

Il s'agit d'abord de la modernisation, très spectaculaire en beaucoup d'endroits, des infrastructures portuaires : à Granville, à La Rochelle, à Saint-Jean-de-Luz comme dans la plupart des ports bretons — Concarneau, Le Guilvinec, Douarnenez, Lorient — s'élèvent aujourd'hui de véritables complexes d'accueil et de diffusion de la

**La pêche dans les Régions Atlantiques (poisson et crustacés)**

**1/ Volume - Tonnages généraux par région**

Unité : Tonne

| | 1962 | 1963 | 1964 | 1965 | 1966 |
|---|---|---|---|---|---|
| Basse Normandie ..... | 30 930 | 30 620 | 28 994 | 33 277 | 34 253 |
| Bretagne ..... | 155 461 | 153 028 | 158 557 | 159 921 | 190 565 |
| Pays de la Loire ..... | 35 058 | 30 407 | 36 205 | 32 031 | 92 285 |
| Charentes ..... | 25 347 | 23 733 | 26 435 | 26 699 | 26 000 * |
| Aquitaine ..... | 31 542 | 33 084 | 36 680 | 30 965 | 33 000 * |
| Total des Régions Atlantiques ..... | 278 338 | 270 872 | 286 871 | 282 893 | 376 103 |
| Total France entière ... | 382 617 | 390 470 | 426 302 | 418 815 | 440 336 |

* chiffre approximatif

**2/ Valeur des produits débarqués**

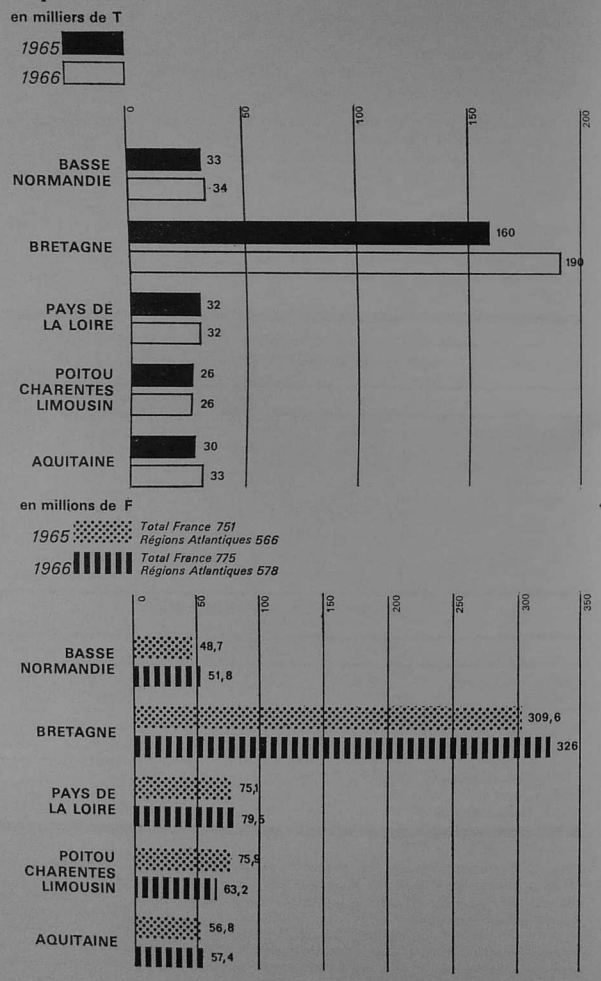
Unité : 1 000 N.F.

| | 1962 | 1963 | 1964 | 1965 | 1966 |
|---|---|---|---|---|---|
| Basse Normandie ..... | 35 817 | 35 558 | 41 125 | 48 763 | 51807 |
| Bretagne ..... | | | | 309 582 | 325 970 |
| Pays de la Loire ..... | | | | 71 131 | 79 517 |
| Charentes ..... | | | | 75 955 | 63 233 |
| Aquitaine ..... | | | | 56 820 | 57 430 |
| Total des Régions Atlantiques ..... | | | | 562 251 | 577 957 |
| Total France entière ... | | | | 751 055 | 775 094 |

pêche : les techniques les plus modernes de manutention, de transport et de conservation y sont employées et se doublent, dans la plupart des cas, de systèmes de vente à la criée, dont la rapidité permet d'assurer les écoulements des apports dans les meilleures conditions.

Ce souci de modernisation se retrouve également dans l'adaptation de la flotte de pêche aux exigences de la « production industrielle ». Progressivement s'est accru le

## tonnage et valeur de la pêche






tonnage des unités, s'est développée (très largement aujourd'hui) la méthode de la pêche au chalut, s'est rationalisé le système des campagnes et se sont améliorées les conditions de vie à bord.

Parallèlement, en matière de commercialisation, des efforts particuliers ont été récemment entrepris. L'industrie des pêches se trouve, elle aussi, touchée par la mise en place du Marché Commun et l'accroissement de la concurrence. C'est pour cette raison par exemple qu'en Bretagne Sud un Fonds Régional d'Organisation du Marché (F.R.O.M.) a été mis en place, dont le double but est de maintenir un prix normal à la vente et d'assurer une qualité constante du poisson. L'adaptation des apports aux besoins est aussi assurée par l'application de plans de pêche et la commercialisation à plus long terme régularisée par de nouvelles techniques de conservation (filetage, congélation, salaison)... Il s'agit bien, en ce domaine, du passage d'un stade artisanal à un stade industriel.

### II. UNE ARMATURE PORTUAIRE.

Dans une France qui se transforme en aménageant son territoire, on devine déjà, projeté sur une carte, ce que sera ce territoire dans dix ans... Dans les Régions Atlantiques, on perçoit de la même façon,en filigrane peut-être encore, ce que peut devenir une armature portuaire.

C'est donc ainsi que l'on sent percer aujourd'hui, dans un cadre général de complémentarité des efforts et des fonctions une armature qu'il conviendra de renforcer, de compléter et soutenir par un développement général des activités économiques de l'ensemble des Régions Atlantiques.

Aujourd'hui, par l'institution récente du régime de l'autonomie, deux grands ports, Nantes-Saint-Nazaire et Bordeaux, appuyés l'un et l'autre sur une métropole d'équilibre et sur un arrière-pays en voie de développement industriel et commercial, peuvent faire figure de ports d'intérêt national et de portes maritimes occidentales de l'Europe.

L'on peut, en second lieu, voir se préciser les contours communs d'un ensemble de ports moyens, mais dont l'utilité ne peut être mise en doute dans la mesure où déjà ils jouent tous le rôle de moteur du développement régional, et dans la mesure, où, à l'avenir, par un renouveau du cabotage, leur fonction sera complémentaire de celle de leur arrière-pays.

L'on peut encore, et ce n'est pas à dédaigner dans des régions où la population côtière est dense, voir dans la catégorie des petits ports un moyen de poursuivre l'animation d'une vie locale souvent troublée, aujourd'hui à son échelle, par des problèmes d'emploi. L'on peut aussi imaginer pour certains d'entre eux, au prix d'investissements relativement modiques, une certaine spécialisation dans l'exportation par exemple de produits agricoles.

Quant aux ports de pêche, si leur fonction est naturellement d'intérêt national, le problème de leur taille apparait secondaire dans la mesure où seront réglés ceux des infastructures d'accueil et de traitement de la production comme le problème de la commercialisation.

Ainsi se dessine, par conséquent, une armature portuaire dont, en définitive, le caractère essentiel est bien davantage celui de la complémentarité que celui de la dispersion. Armature à compléter... Armature disponible représentant autant de portes ouvertes sur la mer.

# 2

## la révolution économique

# à quelles conditions les régions atlantiques peuvent-elles entrer dans l'économie moderne ?

Par opposition à Paris et aux régions de l'Est, le tableau du sous-développement que présentent les Régions Atlantiques dans leur économie et dans leur vie sociale fait clairement ressortir la communauté de leurs situations actuelles et la solidarité de leurs destins qu'éclaire l'espoir diffus, mais vigoureux, de participer aux activités comme aux bénéfices de la société industrielle moderne.

## I. LA LOGIQUE DU SOUS-DEVELOPPEMENT REGIONAL.

Cette situation, en marge, des Régions Atlantiques n'est pas la conséquence d'une catastrophe naturelle inéluctable mais le terme d'un long processus de régression.

Dernières conquêtes du Royaume Capétien, les provinces de l'Ouest ont été parmi les plus peuplées et les plus riches jusqu'au XVIII[e] siècle. **Au XIX[e] siècle, la France de l'Ouest a manqué le rendez-vous avec l'ère industrielle moderne.** Vrai globalement, ce jugement doit être nuancé : un peu partout l'industrialisation a été entreprise sur la base de l'extraction minière, du textile, de la conserverie, etc.

Cette industrialisation naissante n'a pu surmonter des rapports de compétitivité défavorables vis-à-vis des autres régions françaises :

- pauvreté relative du sol et du sous-sol en ressources énergétiques et minières,
- enclavement consécutif au déplacement des grandes voies européennes de circulation et de commerce vers l'axe Rhin-Rhône. La centralisation extrême du réseau ferroviaire a parachevé l'isolement et la destructuration des Régions Atlantiques.

Ce handicap géographique n'aurait peut-être pas été déterminant sans les structures centralistes de la France qui ont supprimé toute vue de l'intérêt général, annihilé toute volonté de lutte.



Après l'hémorragie des capitaux, ce fut celle des hommes et d'abord des élites, prélude à la dépossession régionale dans les domaines industriel, agricole et commercial. L'économie régionale morcelée a perdu toute autonomie ; elle est désormais « agie » de l'extérieur.

Le retard des Régions Atlantiques résulte d'une sous-utilisation du potentiel économique et humain qui freine la croissance de l'ensemble national et constitue un lourd handicap pour aborder la compétition économique européenne, désormais très proche.

**La logique du sous-développement conduit à une sorte de colonisation intérieure.** Le processus de dévitalisation et de repli sur elles-mêmes des Régions Atlantiques s'est encore aggravé au cours du XX[e] siècle. L'accélération du progrès technique, la nouvelle dimension des unités de production et leur dépendance à l'égard de l'environnement industriel et commercial accroissent dans des proportions dramatiques l'écart entre les régions qui suivent le mouvement et celles qui restent immobiles.

## II. UNE VOLONTE NOUVELLE DE DEVELOPPEMENT REGIONAL.

La gravité de cette situation, socialement et économiquement insupportable, est apparue pleinement dans les années 1950 lorsque la France s'est lancée dans l'expansion et la modernisation de son économie. Une réaction qui permet d'espérer un renversement de la tendance est intervenue à deux niveaux :

— Quelques groupes d'hommes du mouvement des économies régionales ont su, par leur action, faciliter le réveil d'une **conscience régionale** et l'orienter dans un sens positif.

— Ce ferment indispensable n'aurait peut-être pas abouti s'il n'avait pu s'appuyer rapidement sur la **mise en place d'une politique d'aménagement du territoire.** A travers la pratique de la planification, les responsables nationaux ont acquis une nouvelle vision de l'intérêt général.

L'élan novateur, qui anime aujourd'hui les Régions Atlantiques, a trouvé un terrain favorable dans le climat général d'expansion des économies européennes mais il risquerait fort de n'être qu'un feu de paille si l'Ouest ne disposait pas d'atouts importants dans l'économie nouvelle où nous vivons dès à présent :

1/ L'évolution des techniques de protection et de communication permettra, de façon croissante, à l'Ouest de s'affranchir des handicaps tenant à l'absence de matières premières et à l'isolement. Bien au contraire, la mer peut constituer un atout fondamental dans la perspective de l'intensification du commerce international. **La façade atlantique,** dont la valeur technique est certaine, reste pour la France et l'Europe un front de développement encore libre où le poids des structures existantes n'hypothèque pas les perspectives d'aménagement.

2/ **L'Ouest dispose d'une main-d'œuvre abondante** et **de plus en plus qualifiée** qui reste soumise à une forte émigration, faute de trouver sur place des emplois diversifiés en quantité suffisante. L'Ouest offre **l'espace, l'air** et **l'eau** qui deviennent les facteurs déterminants de la localisation des activités économiques et de l'occupation du territoire par les hommes.

« Tout suggère que le réseau des grandes usines qui prévaudra chez nous, sauf accident, d'ici une quinzaine d'années, tendra spontanément à se répartir sur le territoire de manière plus égale ou homogène que le réseau actuel. En ce sens, l'Ouest

en devrait être le premier bénéficiaire à condition que notre politique nationale d'aménagement du territoire ait réussi à le doter par avance de la structure urbaine appropriée. » (S. Wickham, **Le Monde,** 15-16 mai 1966.)

## III. L'ADAPTATION AUX EXIGENCES DE L'ECONOMIE MODERNE.

Si l'Ouest est disponible pour participer pleinement à cet avenir et saisir dès le départ les possibilités que lui ouvre le nouvel âge de la technologie industrielle, encore faut-il qu'il sache s'adapter rapidement pour satisfaire les conditions draconiennes de fonctionnement de l'économie moderne — objectif qui, même dans les zones les plus avancées, n'est pas atteint car il suppose une conversion en profondeur des structures et des mentalités.

Quatre idées majeures devront guider l'attitude des entreprises et des responsables régionaux dans l'économie de demain :

### 1/ Le changement d'échelle des marchés à conquérir.

La France sort d'une longue période de protectionnisme douanier pour affronter la compétition européenne et internationale. Cette contrainte première que souligne justement le V[e] Plan, implique deux conséquences si — reprenant l'image d'une campagne publicitaire — « le coq gaulois ne veut pas y laisser trop de plumes » :

- produire à des prix compétitifs sur le marché international
- et plus encore **vendre,** c'est-à-dire bien connaître le marché, adapter en permanence le produit fabriqué aux exigences de la clientèle, établir des réseaux commerciaux fonctionnant parfaitement et en liaison permanente avec les autres départements de l'entreprise.

**Il faut rappeler ici le jugement d'un grand industriel américain sur les Français : « Grands scientifiques, grands techniciens, bons producteurs, mauvais commerçants, mauvais gestionnaires. »**

Dans notre psychologie, l'acte de vendre a quelque chose de sordide ou tout au moins de « non noble » ; nos grandes écoles forment des cadres administratifs et techniques de valeur mais ne forment pas vraiment de vendeurs.

L'économie française ne supportera pourtant le choc de la concurrence extérieure que si elle adopte une stratégie offensive pour accroître ses débouchés extérieurs.

Cet impératif est encore plus vital pour les Régions Atlantiques dont le développement repose nécessairement sur une intensification et une réorganisation des échanges internationaux. L'Ouest est naturellement ouvert sur l'Atlantique ; il s'agit pour lui de **renouer avec une vocation marchande** qui a assuré sa prospérité jusqu'au XVIII[e] siècle.

L'examen du trafic des ports de l'Atlantique souligne la faiblesse de leur fonction commerciale. Ce n'est qu'au prix d'un effort de longue haleine que pourront s'établir les relations commerciales complexes, les contacts directs avec les milieux internationaux.

### 2/ Domination de la rationalité dans la gestion.

Si la France soutient aisément la comparaison avec ses partenaires européens pour la productivité du travail, elle est nettement surclassée pour ce qui concerne la productivité globale de l'entreprise.



Ce qui est en cause, ce n'est pas comme on le dit trop souvent la dimension insuffisante des entreprises[1] mais le retard des entreprises françaises en matière de « management », cet art d'entreprendre, fait d'un ensemble de techniques et de méthodes qui organisent la vie interne de l'entreprise, sa croissance et son adaptation permanente au monde extérieur.

La gestion des firmes françaises reste dans la majorité des cas insuffisamment précise et rigoureuse, davantage animée par l'idée de stabilité que par le principe du moindre coût.

**Les techniques de gestion programmée,** qui permettent un contrôle permanent du taux d'emploi, des délais de fabrication, du niveau des stocks, des prix de revient, etc., ne sont pas réservées aux grandes firmes et aux industries de pointe qui sont naturellement portées à accueillir les innovations.

Elles sont parfaitement adaptées aux P.M.E. ou aux groupements de P.M.E. et conditionnent le maintien d'industries traditionnelles qui ont leur place dans l'économie moderne.

De même, les accords de spécialisation, la création de services communs entre entreprises de faibles dimensions doivent permettre d'améliorer leur compétitivité ainsi que de vivifier et resserrer un tissu industriel particulièrement lâche.

Pour que les entreprises de l'Ouest soient en mesure d'utiliser les techniques modernes de gestion, il faut multiplier les sessions de recyclage du personnel dirigeant actuel ; il faudrait surtout créer en France l'équivalent des « Business Schools » américaines.

Les Chambres de Commerce et d'Industrie, les centres de productivité, les organisations professionnelles et les universités ont un effort immense à remplir pour **doter l'Ouest du personnel de gestion compétent** (les « managers ») qui lui fait cruellement défaut actuellement : qu'il s'agisse du développement des entreprises locales traditionnelles ou de l'implantation d'entreprises nouvelles.

Le vieux précepte de Jean Bodin : « Il n'y a de richesses que d'hommes », est plus que jamais vérifié.

### 3/ Rapidité des prises de décision, normale à l'heure des télécommunications :

— le temps coûte cher quand on ne fait rien,

— certaines décisions doivent être prises très rapidement dans les affaires.

Cette exigence de l'économie moderne est particulièrement vraie lorsqu'il s'agit d'affronter la concurrence étrangère ou d'étudier une implantation industrielle nouvelle dans la région.

Elle suppose une excellente coordination entre les divers centres de responsabilité — au plan de l'entreprise ou au niveau de la vie économique régionale — afin de raccourcir au maximum les circuits d'analyse, de confrontation et de décision.

Cette qualité de rapidité dans la réponse est d'autant plus facile à réaliser que l'entreprise ou la région est davantage maîtresse de ses décisions et par suite apte à concevoir une stratégie propre.

[1] Octave Gelinier souligne longuement dans son dernier livre « Le secret des structures compétitives », que **la dimension n'est pas nécessaire à la compétitivité** mais que la compétitivité conduit à la dimension.

Cette condition n'est généralement pas remplie : le faible degré d'autonomie de l'économie des Régions Atlantiques est même une de leurs caractéristiques essentielles. A tout le moins est-il possible de mettre en œuvre **une concertation et un échange d'information permanente entre tous les responsables régionaux ;** le Comité Régional d'Expansion Economique paraît le lieu tout désigné de cette confrontation.

4/ **Précarité des positions acquises par les hommes et les entreprises.**

L'acceptation de la concurrence extérieure, c'est-à-dire d'un procédé d'évaluation et de sanction objectif des résultats condamne un type de structures bureaucratiques et autoritaires, un type de rapports impersonnels qui avaient pour objectif principal la protection des situations acquises et le refus du risque.

Elle met au contraire au premier plan « l'esprit d'entreprise », le dynamisme, le sens de l'initiative au sein de structures décentralisées dont la souplesse permet le changement aussi fréquemment qu'il est nécessaire.

**La mobilité des hommes et des entreprises, leur adaptation permanente à l'évolution du marché et des techniques sont la condition de leur survie.**

Mais pour que l'abandon de pratiques néfastes telles que le maintien d'emplois en surnombre ou le soutien artificiel d'entreprises non concurrentielles soit concevable, il faut qu'existent des moyens suffisants de conversion, de recyclage, que soient levés tous les obstacles à la mobilité des travailleurs.

Ce parti pris de mobilité à l'égard des hommes et des entreprises est-il possible et souhaitable en deçà d'un certain degré de vitalité et de dynamisme économique régional que toutes les Régions Atlantiques n'ont pas encore retrouvé ?

IV. **UN EFFORT SOLIDAIRE. Ouverture, dynamisme, souplesse.**

L'acquisition de ces qualités de l'économie moderne est d'autant plus nécessaire pour les Régions Atlantiques, si elles veulent reconquérir une position de force dans l'ensemble national et européen, que la plupart d'entre elles sont demeurées à la lisière de la société industrielle.

Le meilleur atout dans cette entreprise gigantesque, c'est la volonté de survivre des populations de ces régions et leur prise de conscience qu'il n'y a d'autre issue que le développement ou un déclin irrémédiable. L'Ouest est condamné à réussir son entrée dans l'économie moderne. Ses responsables ont déjà montré qu'ils étaient capables de **« s'aider eux-mêmes » par une action collective.**

Si l'aptitude des Régions Atlantiques à participer à l'économie nouvelle dépend pour une forte part de l'état d'esprit de ses responsables et de leurs facultés d'adaptation, elle présuppose également la réalisation de conditions économiques et financières favorables à l'exercice du progrès technique.

Sans sous-estimer l'importance de l'effort propre à fournir, l'Ouest est encore incapable — compte tenu de ses ressources actuelles et de l'exiguité de son marché — de soutenir un développement économique autonome.

L'intervention des Pouvoirs Publics, pour aider à la réalisation des équipements d'infrastructure et d'accueil indispensables, pour faciliter l'accès aux mécanismes de financement, reste nécessaire jusqu'au seuil du décollage économique.



# 3

## l'adaptation à l'économie de demain

# I. la formation des hommes dans les régions atlantiques

Depuis dix ans, l'Education Nationale subit le choc de la poussée démographique de l'après-guerre. On sait devant quelles situations dramatiques se sont trouvées les autorités responsables. Des efforts considérables ont été effectués pour remédier à cet état de choses. Le V[e] Plan continue dans cette voie, mais porte, en outre, l'accent sur une régionalisation plus poussée des investissements, car la politique de développement régional ne serait qu'un concept vide de sens si elle ne s'appuyait pas sur des universités de plus en plus vivantes.

L'adaptation des Régions Atlantiques à la révolution économique ne pourra se faire que dans la mesure où elles disposeront, à tous les niveaux techniques et supérieurs, d'hommes compétents, c'est-à-dire d'une infrastructure scolaire de qualité.

## I. L'ENSEIGNEMENT DU PREMIER CYCLE.

L'enseignement du premier Cycle fut le premier à subir le contrecoup de la poussée démographique qui s'est produite à partir de 1945.

Il a fallu tenir compte, d'une part, du nombre de logements construits dans les grands ensembles et de logements chiffres groupés et, d'autre part, de la correspondance entre le nombre de ces logements et le nombre d'enfants d'âge scolaire (0,3 enfant par logement pour l'enseignement préscolaire et 0,55 par logement pour l'enseignement élémentaire).



Une estimation des besoins en classes maternelles et élémentaires a donc été faite à partir des programmes de logements dont la construction est effective ou prévue.

En raison de la dispersion importante de la population, les programmes de 100 logements représentent, par rapport à l'ensemble de logements construits, une proportion beaucoup plus faible dans les Régions Atlantiques que dans les autres régions.

De ce fait, certaines académies, celles des Régions Atlantiques notamment, ont été défavorisées dans l'attribution des crédits.

| Régions | Montant des crédits inscrits au V[e] Plan | Nombre de constructions avec les crédits inscrits au V[e] Plan |
|---|---|---|
| Aquitaine | 199 962 000 | 67 |
| Basse Normandie | 133 308 000 | 30 |
| Bretagne | 126 683 229 | 39 |
| Limousin - Poitou - Charentes | 199 201 000 | 58 |
| Midi - Pyrénées | 104 742 000 | 30 |
| Pays de la Loire | 309 565 000 | 95 |

## II. L'ENSEIGNEMENT DU DEUXIEME CYCLE.

La réalisation de la réforme de l'enseignement et l'accroissement démographique demandent, dans le deuxième Cycle, la mise en place de l'infrastructure nécessaire à l'accueil des élèves. Le changement d'échelle a fait craquer un cadre conçu en d'autres temps avec d'autres objectifs et a entraîné une refonte de toute l'organisation scolaire. Une telle transformation est d'autant plus inévitable que la mutation quantitative se double, en fait, d'une mutation qualitative.

Il a fallu, d'une part, apporter des aménagements dans certains établissements déjà en fonctionnement, d'autre part, implanter de nouveaux lycées à la périphérie des grandes villes et dans certaines localités particulièrement importantes. Sur ce point, un sérieux effort a été accompli pour répondre aux besoins résultant d'un effectif ayant triplé, en moins de vingt ans, dans les lycées traditionnels et quadruplé dans les établissements d'enseignement technique. Une telle mutation, sans exemple dans le passé, a engendré une crise grave et, cependant, le montant des investissements consacrés aux constructions nouvelles a été multiplié par 3,5 (en valeur réelle) en moins d'une décennie.

Dans ces régions, l'effort essentiel a porté sur la généralisation des C.E.S. à éventail complet des types d'enseignements, destinés à assurer l'orientation efficace des élèves.

**Evolution des effectifs dans le 2[e] Cycle de 1961 à 1967**

| | 1961 | 1967 |
|---|---|---|
| Aquitaine | 102 380 (1962) | 131 900 (1966) |
| Basse Normandie | 22 211 | 30 945 |
| Bretagne | 125 552 | 190 985 |
| Limousin - Poitou - Charentes | 39 802 | 52 266 (1965) |
| Midi - Pyrénées | 126 504 | 177 978 |
| Pays de la Loire | 95 250 | 111 945 |

## III. L'ENSEIGNEMENT SUPERIEUR.

Les enseignements supérieurs ont également connu une double transformation résultant, d'une part, de l'accroissement des effectifs en fonction du mouvement démographique et de démocratisation de l'enseignement, d'autre part, des réformes concernant les enseignements postérieurs au niveau du baccalauréat.

Pour faire face à ces besoins nouveaux, il a fallu aménager et créer des bâtiments permettant d'accueillir, dans des conditions répondant aux exigences modernes de la technique et de la pédagogie, les nombreux étudiants qui, à partir de 1955, ont été appelés à suivre les enseignements dispensés dans les différentes disciplines. Les populations d'âges compris entre 19 et 24 ans, qui correspondent aux âges moyens de la scolarisation au niveau de l'enseignement supérieur, sont passées de 2 851 000 en 1953-54, à 3 316 000 en 1963, pour atteindre, au terme de la présente décennie 1970-71, 4 863 000.

Dans ce domaine, une infrastructure solide et dynamique a été mise sur pied dans les Régions Atlantiques.

Les lycées de Caen, Limoges, Poitiers, Nantes, Angers, Bordeaux, Brest, Rennes, Toulouse, possèdent un éventail complet des classes préparatoires aux grandes écoles. D'autres classes préparatoires spécialisées fonctionnent également dans les lycées de Saint-Brieuc, Quimper, Lorient, Bagnères-de-Bigorre, Tarbes, Pau.

Bordeaux, Toulouse, Poitiers, Rennes, Caen, Nantes, Angers sont le siège de Facultés qui dispensent un enseignement aussi réputé que diversifié ; dans le cadre de la réforme de l'enseignement, des collèges universitaires ont été créés à Pau et une Faculté ouverte à Limoges. D'autres villes possèdent également des établissements préparant à un diplôme de l'enseignement supérieur : Brest, Lorient, Angers, Tarbes (écoles d'ingénieurs), Dinard (professorat d'éducation physique), Quimper (enseignement ménager).

A côté de l'enseignement traditionnel, de nombreux instituts et écoles supérieures spécialisées ont été créés, à Toulouse notamment.

La qualité de l'enseignement dispensé a dépassé le cadre régional et national à tel point que de nombreux étudiants étrangers viennent chaque année approfondir leurs connaissances dans nos Facultés.

Une attention particulière a été apportée par le Ministère de l'Education Nationale à la création d'Instituts Universitaires de Technologie, car ces établissements répondent à des besoins pressants de notre économie. Dans tous les secteurs d'activité et plus particulièrement dans les secteurs secondaire et tertiaire ainsi que dans la recherche appliquée, se développent des fonctions nouvelles d'encadrement technique dont les titulaires sont associés de près au travail des ingénieurs, des chercheurs ou des cadres supérieurs administratifs, financiers ou commerciaux.

Les formations préparant à ces fonctions sont différentes, par leur contenu, comme par leurs méthodes, de celles qu'assurent les facultés ou les grandes écoles.

En 1966-67 fonctionnaient les Instituts suivants : Bordeaux (construction mécanique-électronique) ; Nantes (électronique) ; Angers (gestion des entreprises) ; Poitiers (énergétique) ; Rennes (électronique) ; Rouen (chimie) ; Toulouse (construction mécanique-génie civil).



De nouveaux départements seront ouverts en 1967-1968 à Caen, Le Mans, Nantes et Limoges, et ces créations se feront de plus en plus nombreuses afin d'absorber tous ceux qui désirent poursuivre des études supérieures tout en acquérant, en deux ans, une formation professionnelle valable.

L'information et l'accueil des jeunes ont été étudiés avec beaucoup de soin.

Dans chaque Académie, fonctionne un centre régional du Bureau Universitaire des Statistiques qui fournit, aux étudiants et à leurs familles, la documentation et les informations concernant les études à tous les degrés, les conditions d'accès et leurs débouchés à chaque palier de l'orientation.

Sous l'égide du Centre Régional des Œuvres Universitaires et Scolaires, de nombreux restaurants universitaires ont été aménagés ou créés, non seulement à Toulouse, Bordeaux, Nantes, Poitiers, Rennes et Caen, mais également à Angers, Pau, Tarbes, Brest, Limoges.

L'Enseignement Supérieur est, dans les Régions Atlantiques, un facteur important du développement régional.

C'est grâce à l'existence d'une infrastructure universitaire de qualité que Bordeaux et Toulouse ont été choisis pour constituer le complexe aérospatial français et accueillir les installations du « Plan Calcul » et que la Bretagne et l'Anjou ont attiré d'importantes entreprises d'électronique. De même, le développement de la métropole Nantes-Saint-Nazaire, notamment dans les domaines de la mécanique, de l'exploitation des océans et des industries alimentaires, est étroitement lié aux recherches universitaires qui y seront menées dans ces disciplines.

Bien que non mesurable, l'influence que peut avoir sur les élites locales la présence d'universitaires apportant dans ces régions un regard neuf et une compétence indiscutable représente pour les Régions Atlantiques un facteur d'évolution exceptionnel.

**Effectifs dans l'enseignement supérieur en 1962 et 1967**

| | 1962 | 1967 |
|---|---|---|
| Bordeaux | 15 947 | 25 828 |
| Caen | 5 825 | 10 053 |
| Rennes | 9 963 | 13 179 |
| Toulouse | 17 140 | 24 139 |
| Nantes | 6 986 | 12 510 |
| Poitiers | 6 300 | 8 600 |
| Limoges | | 1 900 |

## IV. LES ENSEIGNEMENTS COMMERCIAUX.

L'évolution accélérée de la technique, les transformations sociales, la nouvelle organisation des échanges dans le cadre du Marché Commun et les conditions de plus en plus sévères du Commerce moderne exigent, de la part des personnes qui exercent ou devront exercer une activité commerciale ou industrielle, un effort constant de formation, d'adaptation et de perfectionnement.

C'est pour répondre à ce double besoin, de formation d'une part, d'adaptation et de perfectionnement d'autre part, que les Chambres de Commerce et d'Industrie ont souvent dû créer des écoles spécialisées pour mettre à la disposition des employeurs, des collaborateurs formés aux techniques les plus récentes à quelque niveau et dans quelque spécialité que ce soit.

1/ **Les écoles supérieures de Commerce et d'administration des entreprises.**

Les Chambres de Commerce et d'Industrie gèrent les écoles créées par elles suivant les règles de leur statut de 1898. C'est le cas des Compagnies consulaires de Brest, Poitiers, Bordeaux, Toulouse, Nantes étant administrée par la Municipalité.

Ces écoles forment les cadres supérieurs, administratifs et commerciaux, dont les grandes entreprises industrielles et commerciales ont besoin pour constituer leurs états-majors. L'atmosphère, quelque peu contraignante, de la grande école est la meilleure préface et la meilleure garantie de leur vie professionnelle. De plus, les employeurs qui sont dans les Conseils d'administration de ces écoles savent, par le détail, quel est le bagage emporté par les diplômés ; et l'on comprend mieux pourquoi ces diplômés d'écoles supérieures de commerce sont très estimés sur le marché du travail.

Une enquête très récente, effectuée auprès d'un millier d'anciens élèves, a prouvé qu'ils occupaient réellement des emplois de cadre et de cadre supérieur et que leurs rémunérations étaient à la hauteur de leurs responsabilités.

En 1966, les 17 écoles supérieures de commerce avaient formé 1 308 diplômés. Sur ce chiffre, 113 provenaient de Bordeaux, 30 de Brest, 67 de Nantes, 39 de Poitiers, 84 de Toulouse.

2/ **La formation des employés et techniciens.**

S'il est indispensable de posséder des colonels et des généraux, il est non moins utile d'avoir d'excellents officiers subalternes et de solides sous-officiers. Il faut donc, aussi bien dans le secteur secondaire que dans le secteur tertiaire, former assez de cadres moyens pour que notre industrie et notre commerce puissent fonctionner à plein rendement.

Cette formation est assurée par les lycées techniques et les collèges d'enseignement technique. Elle est assurée également par des écoles pratiques ou des cours privés qui mènent aux différents diplômes officiels de l'enseignement technique ou qui délivrent des certificats fort prisés des employeurs.

En ce qui concerne les C.C.I. qui nous occupent nous citerons par exemple :

**C.R.C.I. Basse-Normandie :**

Les cours professionnels (métaux, comptabilité) de la C.C.I. de Caen.

**C.R.C.I. Bretagne :**

Le Centre de préparation au secrétariat géré par la C.C.I. de Rennes.
L'école des Métiers du bâtiment gérée par la C.C.I. de Rennes.
Les cours professionnels féminins de Quimper gérés par la C.C.I. de Quimper.

**C.R.C.I. Pays de la Loire :**

Les ateliers écoles d'orientation professionnelle et d'apprentissage gérés par la C.C.I. du Mans et de la Sarthe.
La Chambre d'apprentissage de l'Anjou.
Les cours professionnels de la C.C.I. de Cholet.
Les cours professionnels de la C.C.I. de Saumur.

**C.R.C.I. Limousin-Poitou-Charentes :**

Les cours professionnels de la Maison des Métiers gérée par la C.C.I. d'Angoulême.

**C.R.C.I. Aquitaine :**

Le centre d'enseignement technique de la C.C.I. de Périgueux.
L'école régionale de décorateurs-étalagistes de la C.C.I. de Bordeaux.



3/ **Les écoles spécialisées de commerçants.**

Créées à l'initiative des C.C.I., soutenues par la Direction générale du commerce intérieur au ministère de l'Economie et des Finances, ces écoles sont actuellement au nombre de 13 pour l'ensemble du territoire français.

Il y en a trois dans les Régions Atlantiques :

**Nantes :** Ecole française du commerce de détail.

**Limoges :** Institut de promotion des commerces d'ameublement-décoration et de porcelaine.

**Toulouse :** Centre de formation et de perfectionnement des cadres du commerce de gros de Toulouse.

4/ **Les enseignements de perfectionnement.**

La formation ne suffit plus pour assurer à chacun la qualification professionnelle nécessaire. Devant l'évolution extrêmement rapide des techniques il fallait structurer une éducation permanente s'appuyant sur des cours de perfectionnement, à tous les degrés. Cette nécessité a été ressentie par les Pouvoirs publics comme par le secteur privé. D'où ces initiatives très nombreuses prises par les professions comme par les établissements publics que sont les C.C.I.

Signalons, à titre d'exemple, les centres détudes supérieures qui fonctionnent auprès des Ecoles supérieures de commerce de Bordeaux, Toulouse, qui s'adressent à des cadres désirant accéder aux plus hauts postes de l'entreprise ; les sessions de perfectionnement de l'Association pour le développement de la promotion sociale dans la région Midi-Pyrénées.

A un échelon plus modeste, les cours de gestion et de promotion commerciale de la C.C.I. de Saint-Nazaire ; les cours de promotion sociale de la C.C.I. de Cholet ; les cours de perfectionnement commercial par correspondance de la C.C.I. de La Roche-sur-Yon ; les cours de perfectionnement commercial à Rochefort et Limoges ; le centre d'enseignement de langues étrangères de la C.C.I. de Niort ; l'école de maîtrise des Deux-Sèvres à Niort ; le centre de formation et de perfectionnement de la gestion des entreprises de Lorient ; le centre par correspondance de formation commerciale de la C.C.I. de Lorient, de Morlaix, de Saint-Brieuc ; l'institut polytechnique de Bretagne géré par la C.C.I. de Rennes ; le cours de perfectionnement des vendeurs du commerce géré par la C.C.I. de Bayonne ; le cours de perfectionnement pour commerçants et cadres d'entreprises, géré par la C.C.I. de Libourne ; le centre de perfectionnement professionnel et de promotion sociale de Mazamet ; le cours de promotion de langues étrangères de la C.C.I. de Castres et du Tarn ; le centre de formation et de perfectionnement linguistique de Toulouse, le centre de perfectionnement et de promotion sociale du département du Lot, du Tarn, les cours professionnels de la C.C.I. de Honfleur-Lisieux.

Chaque région, chaque département, chaque ville, a pris conscience des réalités et, avec ses moyens, a essayé de résoudre les problèmes de perfectionnement ou de reconversion qui se posent.

5/ **L'assistance technique au commerce.**

Former de futurs cadres moyens ou supérieurs ne suffit pas. Il faut aussi améliorer le rendement, de nos circuits actuels de distribution et, par conséquent, perfectionner tous ceux déjà en place : commerçants et employés de commerce, les informer des nouvelles méthodes de gestion, les aider à les appliquer progressivement

dans leurs entreprises. Depuis plusieurs années, le C.I.C.O.D., Centre interconsulaire de la distribution, s'est efforcé, avec l'appui du Ministère de l'Economie et des Finances, de former des assistants techniques du commerce, véritables « missi dominici » à la disposition de tous ceux qui cherchent à moderniser la gestion de leur entreprise.

Beaucoup de ces A.T.C. ont été engagés par les C.C.I. Il y en a actuellement 37 en service dans les Compagnies consulaires des Régions Atlantiques et spécialement dans les villes de : Albi, Castres, Mazamet, Alençon, Angers, Angoulême, Bordeaux, Brest, Morlaix, Quimper, Caen, Cholet, Laval, Limoges, Lorient, Millau, Rodez, Nantes, Niort, Périgueux, Poitiers, Rennes, Rochefort, La Rochelle, La Roche-sur-Yon, Saint-Brieuc, Saint-Nazaire, Toulouse, Tours et Vannes.

### V. L'ENSEIGNEMENT AGRICOLE.

A la suite de la promulgation de la « loi verte » d'août 1960, l'enseignement agricole a vu ses structures renouvelées ; cette loi va permettre de combler le retard pris vis-à-vis de l'étranger et notamment de nos partenaires du Marché Commun.

Les Régions Atlantiques à prédominance agricole, Midi-Pyrénées, Limousin-Poitou-Charentes, notamment, ont fait, dans ce domaine, un effort considérable. La collaboration des Pouvoirs publics et des milieux professionnels agricoles a permis de mettre en place une infrastructure suffisante pour accueillir un nombre sans cesse croissant de jeunes ruraux désireux de poursuivre leurs études.

La formation professionnelle et la promotion sociale agricoles ont été particulièrement suivies. De nombreux établissements ont été créés, permettant aux jeunes de se familiariser avec les techniques modernes et, par conséquent, de lutter avec leurs partenaires du Marché Commun.

La formation des hommes, leur perfectionnement continu, doivent aller de pair avec les réformes économiques et financières qui permettront aux Régions Atlantiques, régions frontières elles aussi, d'ouvrir sans crainte leurs portes océanes et d'apporter à la communauté nationale des richesses humaines sans cesse revalorisées.



## II. un instrument de la mutation économique : la recherche

Au moment où le développement des entreprises se trouve conditionné plus par le niveau élevé des techniques à leur disposition que par l'importance de leurs moyens de production, où la qualité prévaut sur la quantité, la recherche peut être considérée, dans ses conséquences secondes, comme l'un des instruments majeurs de l'expansion économique.

La recherche fondamentale qui étudie, sans idée préconçue, les lois de la nature, la recherche appliquée qui postule une orientation vers des découvertes espérées et la recherche-développement, dont l'objet est de rendre économiquement utiles les découvertes et les améliorations théoriques constituent toutes, par-delà la diversité de l'esprit qui les anime, une même quête de l'homme vers un avenir meilleur et contribuent à rendre plus efficaces ses actions et plus dynamiques ses entreprises.

Aussi bien par ses conséquences directes que par l'environnement qu'elle engendre, la recherche scientifique est devenue l'instrument indispensable du développement économique moderne, et plus particulièrement l'un des facteurs de la mutation économique et technologique dans laquelle les Régions Atlantiques veulent trouver la voie de leurs progrès.

Ces régions bénéficient, en effet, de la présence de quelques-unes des plus importantes métropoles de recherche autour desquelles devront se développer, dès le Vᵉ Plan, à la fois les programmes de recherche pure souvent menés par l'Univer-

| Vocations de recherche | Toulouse | Bordeaux | Nantes | Rennes | Poitiers | Brest |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Mathématiques | | | | + | | |
| Informatique et automatique | + | | | | | |
| Electronique, génie électronique, électrotechnique | + | | | + | | |
| Recherche et technologie spatiales | + | + | | | | |
| Mécanique des fluides et hydraulique | + | | | | + | |
| Mécanique et matériaux | | | + | | | |
| Physique moléculaire | | + | | | | |
| Chimie physique | | + | | | | |
| Chimie organique | | | | + | | |
| Chimie biologique | | | | + | | |
| Chimie minérale, génie chimique | + | | | + | | |
| Chimie de la combustion | | | | | + | |
| Sciences de la terre, recherches sur l'eau et les sols. | | + | + | | | |
| Océanographie | | | + | + | | + |
| Recherches tropicales | | + | | | | |
| Génétique et biomathématique | + | | | | | |
| Nutrition | | + | + | | | |
| Transformation et conditionnement des prod. agric. | | | + | | | |
| Construction et travaux publics | | + | + | | | |
| Centres de calcul | A | C | | B | | |

| Ministère ou Organisme | DISCIPLINE | Rennes Lannion | Nantes Angers | Bordeaux | Toulouse |
|---|---|---|---|---|---|
| C.N.R.S. Centre National de la Recherche Scientifique. | Physique de l'électron | | | | + |
| | Magnétochimie | | | + | |
| | Pédologie atlantique | | + | | |
| | Biologie | | | + | + |
| | Recherche sur les toxicités | | | | + |
| | Sciences humaines | | | + | + |
| I.N.R.A. Institut National de Recherche Agricole et C.R.E.G.R. | Etudes du milieu | + | | + | + |
| | Productions horticoles et fruitières | | + + | + | + |
| | Recherches phyto-sanitaires | | + + | + | + |
| | Hydrobiologie | | + | | |
| | Elevage | + | | | |
| | Economie et Sociologie rurales | + | | | |
| | Technologie animale et végétale | + | + + | + | + |
| C.S.T.B. Centre Scientifique et Technique du Bâtiment. | Résistance des matériaux, étude des structures, hygrothermie | | + | | |
| B.R.G.M. Bureau de Recherches Géologiques et Minières. | Hydrogéologie | | | | |
| | Géologie régionale | | + | | + |
| C.E.T.I.M. | Centre d'Etudes Technique de l'Industrie de la Mécanique. | | + | | |
| D.T.A. Direction des Transports Aériens. | Instruments de bord et cabines | | | | + |
| Direction des Routes. | Matériel de laboratoire — Déflectométrie | | + | | |
| Institut Scientifique et Technique des Pêches Maritimes | Institut Océanographique des Pêches. | | + | | |
| Santé Publique. | Immuno-pathologie, immunologie parasitaire | + | | + | |
| | Métabolisme et pathologie rénale | | | | + |
| | Effets de la pollution atmosphérique | | | | + |
| Ministère des Armées. | Métaux et matériaux réfractaires | | + | | |
| | Essai d'appareils propulsifs | | + | | |
| | Centre National d'essai de matériel de Génie Civil | | + | | |
| Etablissement Aéronautique de Toulouse. | Recherches et essais de cellules | | | | + |
| C.N.E.T. Centre National d'Etudes de Télécommunications. | Recherches techniques de base | + | | | |
| | Commutation et traitement de l'Information | + | | | |
| | Recherches spatiales | + | | | |
| | Station de Télécom. de Pleumeur-Baudou | + | | | |
| Gaz de France. | Station d'essai | | | | + |
| | Expérimentation du méthane liquide | | + | | |



sité et le C.N.R.S. et les actions concertées de recherche appliquée et de recherche développement, où les centres de recherches universitaires se trouvent souvent étroitement associés à des organismes publics, semi-publics et privés.

A ce titre, les vocations retenues par le Plan pour chacune de ces métropoles de recherche préfigurent la structure qui se développera dans les Régions Atlantiques pour l'implantation des industries et des services les plus évolués.

Cette volonté de développer la recherche se traduit dans le V[e] Plan par des programmes d'investissements parfois considérables.

Millions de francs

| DISCIPLINES | Caen | Rennes | Nantes | Poitiers | Bordeaux | Toulouse | Régions Atlantiques |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Mathématiques | | 3 | | | 0,5 | 19,5 | 23 |
| Recherche physique | | 44,3 | 12 | 4,6 | 4,1 | 48 | 113 |
| Chimie | 4 | 1 | | 1 | 13,5 | 15,5 | 35 |
| Sciences de la terre | | | 5,5 | | 9,5 | 20,9 | 35,9 |
| Océanographie | | 11,1 | 7,8 | 2,4 | | | 21,3 |
| Biologie | 0,2 | 5 | | 3,3 | 9,6 | 15,9 | 34 |
| Médecine | | 2,5 | | | | 8,1 | 10,6 |
| Recherche agricole | | 22 | 24,5 | | 8 | 21,5 | 76 |
| Bâtiment, travaux publics, urbanisme | | | 3,5 | | 1 | | 4,5 |
| Sciences humaines | | | | | 6,1 | 1,9 | 8 |
| | 4,2 | 88,9 | 53,3 | 11,3 | 52,3 | 151,3 | 361,3 |

Si l'effort de recherche repose en premie lieu sur l'infrastructure universitaire, il est intéressant de constater que les Régions Atlantiques ont attiré des centres de recherche dépendant d'organismes autres que le Ministère de l'Education Nationale, et qui concourent, chacun dans leur spécialité, à donner à ces régions le haut niveau intellectuel indispensable pour assurer leur avenir dans l'économie de demain.

La multiplicité et la diversité des interventions programmées au V[e] Plan par ces organismes sont trop grandes pour qu'il puisse en être donné une liste complète, mais l'énumération de quelques-unes d'entre elles donnera une idée de la vitalité scientifique et technique des Régions Atlantiques. (Voir page 60.)

Aux recherches entreprises par ces organismes publics ou parapublics, il convient d'ajouter celles menées par les entreprises privées.

Celles-ci s'intéressent plus particulièrement à la recherche appliquée ou à la recherche-développement, et les grandes usines d'aviation, de chimie, d'électronique, les chantiers navals et bien d'autres entreprises sont non seulement des unités de production souvent extrêmement modernes, mais encore des foyers de recherche extrêmement actifs et efficaces, et ce n'est pas par hasard que le Gouvernement a décidé d'implanter dans l'une des métropoles de recherche des Régions Atlantiques la Société chargée de mener à bonne fin le « plan-calcul » français.

Ainsi la recherche scientifique, trouvant dans les Régions Atlantiques un milieu propice, s'y développe rapidement et par là même contribue à armer ces régions pour leur permettre d'affronter victorieusement l'économie de demain.

# III. l'adaptation des entreprises à l'économie de demain

L'économie française est actuellement en période de mutation : ralentissement du taux des investissements par rapport aux pays voisins, concentrations, prises de participations par des groupes extérieurs sont les problèmes essentiels auxquels elle se trouve confrontée.

L'accroissement de la concurrence — et nous ne sommes pas au bout de nos peines — est sans conteste la principale des causes qui sont à l'origine de cette évolution.

Dans un marché européen, et bientôt mondial, en voie de constitution, la situation géographique perd de son importance et les entreprises des Régions Atlantiques se trouvent très souvent dans les mêmes conditions économiques que celles des régions frontalières, devant les contraintes, mais aussi les chances dues à la concurrence nationale et internationale.

Soucieuses de s'adapter à l'économie de demain, elles doivent pouvoir disposer d'infrastructures nouvelles et de moyens techniques, commerciaux et financiers renforcés. Il est par ailleurs indispensable qu'elles aient la volonté de se moderniser en acceptant de modifier sans cesse leurs structures, leurs méthodes de gestion, leurs produits.

## I. LA PRISE DE CONSCIENCE DES ENTREPRISES.

Les problèmes auxquels se heurtent les entreprises sont de plus en plus complexes et nécessitent une optique nouvelle. Ces problèmes, liés à l'accroissement des relations entre les individus et les nations, à la rapidité des communications et au développement accru des contacts humains, se posent à une échelle plus vaste.



### A. ENTREPRISES INDUSTRIELLES.

Pour qu'une entreprise industrielle puisse faire face à la concurrence dans le cadre d'un grand ensemble tel que le Marché Commun, il faut au départ deux conditions indispensables :

1/ Que son coût de production soit suffisamment bas pour qu'elle puisse non seulement supporter la concurrence de l'extérieur, dans sa propre zone d'influence, mais surtout avoir une bonne position concurrentielle dans la zone du Marché Commun.

Une étude du marché général doit permettre assez facilement de se rendre compte comment se place l'entreprise dans ce cadre général. Si la confrontation n'est pas favorable, il convient d'étudier si des changements de méthodes et de structures ne peuvent y aboutir.

2/ Que la capacité de production de l'entreprise soit d'un niveau tel que son écoulement puisse permettre l'entretien et les frais d'un service commercial à l'exportation suffisant pour atteindre, avec des coûts non prohibitifs, l'ensemble du marché qu'elle est décidée à couvrir.

Si l'importance de la production nécessaire ne peut être atteinte, l'entreprise a la possibilité soit de s'entendre avec des maisons fabriquant des produits similaires pour n'avoir qu'un réseau de vente bien spécialisé, soit de se rapprocher d'entreprises fabriquant des produits complémentaires pouvant être exploités par une organisation commune de vente et de distribution.

Il semble que le rôle des Chambres de Commerce puisse être particulièrement important pour faciliter l'étude et la réalisation de ces problèmes.

### B. ENTREPRISES COMMERCIALES.

Les conditions de vente se modifient : les entreprises sont handicapées par la dispersion des établissements et leurs dimensions trop faibles, la répartition défectueuse des points de vente, les implantations souvent mal adaptées aux contraintes de la circulation automobile.

Ces constatations ont une incidence directe sur les conditions de gestion des usines et des fonds de commerce. Les chefs d'entreprises doivent être de plus en plus vigilants afin de saisir, au moment le plus opportun, l'occasion de se moderniser en fonction des impératifs de l'économie de demain.

## II. LES ACTIONS A ENTREPRENDRE.

L'objectif à atteindre est de permettre aux entreprises commerciales et industrielles de s'adapter afin de pouvoir, principalement dans les régions de l'ouest et du sud-ouest de la France, soutenir une concurrence de plus en plus active et développer leurs marchés de consommation extérieurs et intérieurs.

**Il appartient aux entreprises de s'organiser et de s'équiper à l'échelle européenne,** mais l'Etat et les Collectivités publiques décentralisées ont également une action à entreprendre pour :

● Favoriser la modernisation des infrastructures.

Il est évidemment nécessaire d'affecter à l'industrie ou aux commerces de gros, des zones spécialement équipées et de développer les centres commerciaux dans les nouveaux ensembles urbains : les Chambres de Commerce ont apporté à cet égard un concours efficace (Centre commercial de gros de Nantes, Centre commercial de gros de la Z.U.P. du Mirail, Toulouse).

Mais il est possible également de développer, à l'échelon national, de nouvelles formes de financement en vue de faciliter les opérations de modernisation, d'extension ou de reconversion : les formules « location-vente », par exemple, méritent d'être davantage connues car elles permettent d'alléger les trésoreries et de disposer d'une plus grande capacité d'autofinancement.

● Orienter les regroupements, fusions et concentrations d'entreprises. Il s'agit dans ce domaine d'une politique nationale qui ne peut être provoquée qu'à l'échelon le plus élevé.

Il convient de ne pas négliger certaines réalisations telles que les sociétés conventionnées qui constituent un des aspects de cette politique : ayant pour objet de grouper les entreprises et particulièrement les petites entreprises, elles peuvent concourir à améliorer la productivité.

Il est également possible de citer l'institution récente en avril dernier du « Plan calcul » et la convention passée avec la Compagnie Internationale pour l'Informatique qui sont des opérations spéciales de coopération Etat-Industrie destinées à doter la France d'une industrie compétitive en matière d'Informatique et de construction d'ordinateurs.

Le rôle que les Assemblées consulaires peuvent jouer dans le domaine des concentrations d'établissements est de rechercher les points d'équilibre permettant de concilier les intérêts des entreprises et d'aider les Pouvoirs publics à résoudre les délicats problèmes de l'emploi.

● Favoriser la décentralisation ou la despécialisation et corrélativement « désenclaver » les régions excentrées pour permettre aux entreprises de ces régions de disposer des moyens les plus favorables à leur adaptation.

● Harmoniser enfin les conditions de travail en vue de faciliter les relations entre les différents secteurs professionnels et les contacts inter-entreprises et encourager les déplacements de main-d'œuvre, notamment dans le secteur industriel.

**Soutenus par les Pouvoirs publics, les chefs d'industrie et les commerçants** doivent poursuivre impérativement une politique de prix concurrentiels fondée principalement sur une limitation des coûts de production. Cet objectif peut être atteint par une action en faveur :

● D'une amélioration de la gestion : les Chambres de Commerce et d'Industrie ont à ce titre un important rôle à jouer en matière d'assistance technique (cf. tableau des implantations d'Assistants Techniques du Commerce).

Les Régions Atlantiques disposent de structures d'Assistance Technique importantes (38 Assistants Techniques du Commerce sont actuellement en fonction auprès des Chambres de Commerce et d'Industrie de ces régions).



En Aquitaine, par exemple, un Service régional a été créé et est animé en commun par la Chambre Régionale de Commerce et d'Industrie et le Comité d'Expansion. Le champ d'activité des Assistants techniques tend à s'élargir ; dépassant leur simple rôle de techniciens intervenant au niveau des entreprises, les A.T.C. sont devenus des formateurs et des animateurs. A côté de l'intervention dans les problèmes intérieurs de gestion, ils ont étendu leur mission à l'environnement de l'entreprise, c'est-à-dire aux problèmes d'urbanisme commercial et d'aménagement du secteur tertiaire.

**Répartition des assistants techniques du commerce en France**

| Régions | Nombre d'A.T.C. Consulaires | | | A.T.C. non Consulaires |
|---|---|---|---|---|
| | 1 | 2 | 3 et plus | |
| **Basse-Normandie :** | | | | |
| Alençon | + | | | |
| Caen | | + | | + |
| **Bretagne :** | | | | |
| Brest | | + | | |
| Fougères | + | | | |
| Lorient | | | + | |
| Rennes | | + | | |
| Saint-Brieuc | + | | | |
| Quimper | + | | | + |
| **Pays de la Loire :** | | | | |
| Angers | | + | | + |
| Cholet | + | | | + |
| Laval | + | | | |
| Le Mans | + | | | |
| Nantes | | | + | |
| La Roche-sur-Yon | + | | | |
| Saint-Nazaire | + | | | |
| **Limousin-Poitou-Charentes :** | | | | |
| Angoulême | + | | | + |
| La Rochelle | + | | | |
| Limoges | | + | | + |
| Niort | + | | | |
| Poitiers | | + | | |
| **Aquitaine :** | | | | |
| Bergerac | | | | + |
| Bordeaux | | | + | |
| Périgueux | + | | | |
| **Midi-Pyrénées :** | | | | |
| Castres | + | | | |
| Millau | + | | | |
| Toulouse | | + | | + + |

L'Assistance technique s'appuie constamment sur les structures professionnelles et interprofessionnelles. En suscitant dans chaque Chambre de Commerce des groupes d'information et d'études, elle fait largement appel à la collaboration des milieux commerçants locaux qui sont regroupés périodiquement dans des sessions régionales.

Les liaisons étroites avec les autres secteurs de l'économie (agriculture), les Pouvoirs publics (Administration, Collectivités locales), l'Université (et ses différents Instituts) permettent au commerce de participer largement à l'action générale d'expansion et de productivité.

De nouvelles formes spécialisées d'Assistance technique se développent dans les domaines du commerce, de l'industrie, de l'agriculture, de l'hôtellerie-restauration (en particulier en Bretagne, en Aquitaine et dans les pays de la Loire). La Chambre de Commerce et d'Industrie de Bergerac a mis en place un service de conseiller de gestion en matière d'industrie et commerce de gros d'une part et de commerce de détail et exportation d'autre part. Il convient de citer également l'action des Assistants techniques de l'industrie et la collaboration qui a pu s'instaurer à cet égard entre les services de productivité et les Chambres de Commerce (cas de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Périgueux par exemple).

- D'une généralisation des techniques modernes d'étude et d'organisation des marchés en vue d'orienter les productions en fonction de l'évolution des besoins des consommateurs. Il s'agit de problèmes délicats qui ont trouvé des solutions dans le Limousin par exemple, en ce qui concerne l'adaptation des techniques de l'industrie de la porcelaine compte tenu de la mise en service de fours à gaz de Lacq.

On cite également les efforts entrepris par les Tapisseries d'Aubusson en vue de l'installation d'une organisation collective de prospection des marchés.

- De l'adoption de procédés modernes de comptabilité (développement de la mécanographie, généralisation de l'utilisation des appareils de reproduction), de l'utilisation de l'informatique et des ordinateurs, sans oublier le domaine de la recherche scientifique dans lequel les relations Chambres de Commerce et d'Industrie-Universités peuvent donner d'excellents résultats.

L'ensemble de ces objectifs ne peut être toutefois atteint que par une action psychologique en profondeur auprès des chefs d'entreprises dans le cadre d'une éducation par contacts humains.

L'organisation à l'échelon national de conférences et d'exposés, la diffusion de publications spécialisées, la mise en place à l'échelon local d'organismes d'études et de coordination, l'institution de stages de perfectionnement post-universitaire, de séminaires, de colloques, de journées d'études et de recyclage, etc., constituent des éléments de perfectionnement collectif qui se développent. On peut mentionner enfin le succès rencontré par l'Institut de Contrôle de Gestion et ses cours décentralisés, grâce à l'accueil des Chambres de Commerce notamment dans les Pays de la Loire et en Bretagne.

## III. LES RESULTATS D'EXPERIENCES RECENTES TENTEES ET REALISEES EN VUE DE L'AMELIORATION DE LA GESTION DES ENTREPRISES.

Il est intéressant de noter l'action entreprise dans la région Aquitaine en matière d'Assistance à l'exportation, en particulier dans les relations avec l'Espagne. Des structures nouvelles ont été mises en place en 1966 aux côtés de la Délégation Régionale du Centre National du Commerce Extérieur :



Un service d'Assistance Technique à l'exportation a été créé en vue de coopérer aux actions entreprises dans la région pour faire acquérir « l'esprit exportateur » et aider les entreprises à trouver des débouchés et à développer les marchés étrangers.

Parallèlement, à l'image de ce qui a été fait précédemment dans les régions de Nancy et de Lyon, un Conseiller commercial en mission a pris ses fonctions en octobre 1966. Installé dans les locaux de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Bordeaux, il se consacre à des actions de sensibilisation auprès des milieux exportateurs, de recherches de contacts avec les chefs d'entreprises, d'élaboration et de préparation de programmes d'actions exportatrices régionales. Son action s'étend jusqu'à la région « Limousin-Poitou-Charentes » ; elle est relayée plus au Nord par celle du Conseiller commercial récemment nommé pour les régions de Basse-Normandie, Bretagne et Pays de la Loire.

On cite également la création en Normandie d'organismes destinés à prendre en charge l'ensemble des secteurs de commercialisation pour le compte de plusieurs industriels (un Consortium des fabricants de quincaillerie créé à Tinchebray constitue un service commun de vente à l'exportation) et le regroupement volontaire en Charente et Haute-Vienne de quatre entreprises régionales spécialisées dans la fabrication de feutres pour papeteries et tissus industriels. Il faut en outre souligner la mise en place de structures originales destinées à faciliter l'expansion des régions bretonnes : Centre Breton de Londres, Centre Elysées-Bretagne, Comité Bretagne-Galice.

Des actions de productivité, enfin, sont entreprises à l'initiative des Chambres de Commerce et d'Industrie ou d'organismes spécialisés dans les domaines les plus variés : études théoriques sur l'amélioration des produits et leur conservation, recherche de labels de qualité, étude des possibilités de contrôle et d'essais (laboratoires, contrats de recherche, Centres A.F.N.O.R...). Dans tous les cas il s'agit de combattre la fragilité commerciale et financière des entreprises ainsi que leur insuffisante productivité.

## IV. CONCLUSION.

Toutes les solutions préconisées en matière d'adaptation des entreprises sont certes valables pour l'ensemble de la France. Mais les problèmes ont, dans les Régions Atlantiques, une acuité exceptionnelle en raison de l'éloignement de ces régions par rapport à la zone forte de l'Europe.

Les réalisations à attendre dans l'avenir ne manqueront pas d'avoir des incidences sur les conditions de vie des individus. La marche du progrès tend à rendre les hommes de plus en plus subordonnés à la technique et il convient de rechercher des formules d'évasion : la décentralisation économique dans les régions de l'Ouest est susceptible de fournir à cet égard des compensations.

L'évolution des méthodes de travail a entraîné par ailleurs la formation d'un type nouveau de collaborateurs d'entreprises. Les emplois technico-commerciaux sont appelés à se développer dans l'avenir et la création des Instituts Universitaires de Technologie, notamment, est en partie destinée à faire face à ces nouveaux besoins.

Les progrès économiques enfin nécessitent de la part des chefs et des cadres d'entreprises une constante adaptation : les nouvelles méthodes de perfectionnement collectif à l'intérieur des établissements et dans le cadre inter-entreprise ne pourront que se développer dans l'avenir.

## IV. les conditions du développement industriel des régions atlantiques

**LES REGIONS ATLANTIQUES POSSEDENT L'EBAUCHE D'UNE ARMATURE INDUSTRIELLE.**

**CERTAINES CONDITIONS DE LEUR DEVELOPPEMENT SONT DEJA REUNIES.**

**IL FAUT LES COMPLETER CAR CE DEVELOPPEMENT EST INDISPENSABLE A L'EQUILIBRE DE L'ECONOMIE NATIONALE ET DE LA NOUVELLE ECONOMIE EUROPEENNE.**

Tout développement de l'industrie d'une région est conditionné par :

- des infrastructures de base : armature urbaine,
  : zones industrielles,
  : zones d'habitation,
  : liaisons,
- une main-d'œuvre disponible et qualifiée,
- des avantages accordés aux opérations de création ou d'expansion,
- des organismes de prospection et d'accueil des industriels.

Ces conditions sont déjà partiellement remplies dans les Régions Atlantiques mais sans doute pas suffisamment puisqu'elles n'ont pas encore réussi leur industrialisation.

Quoi faire pour mieux réaliser l'ensemble de ces conditions ?

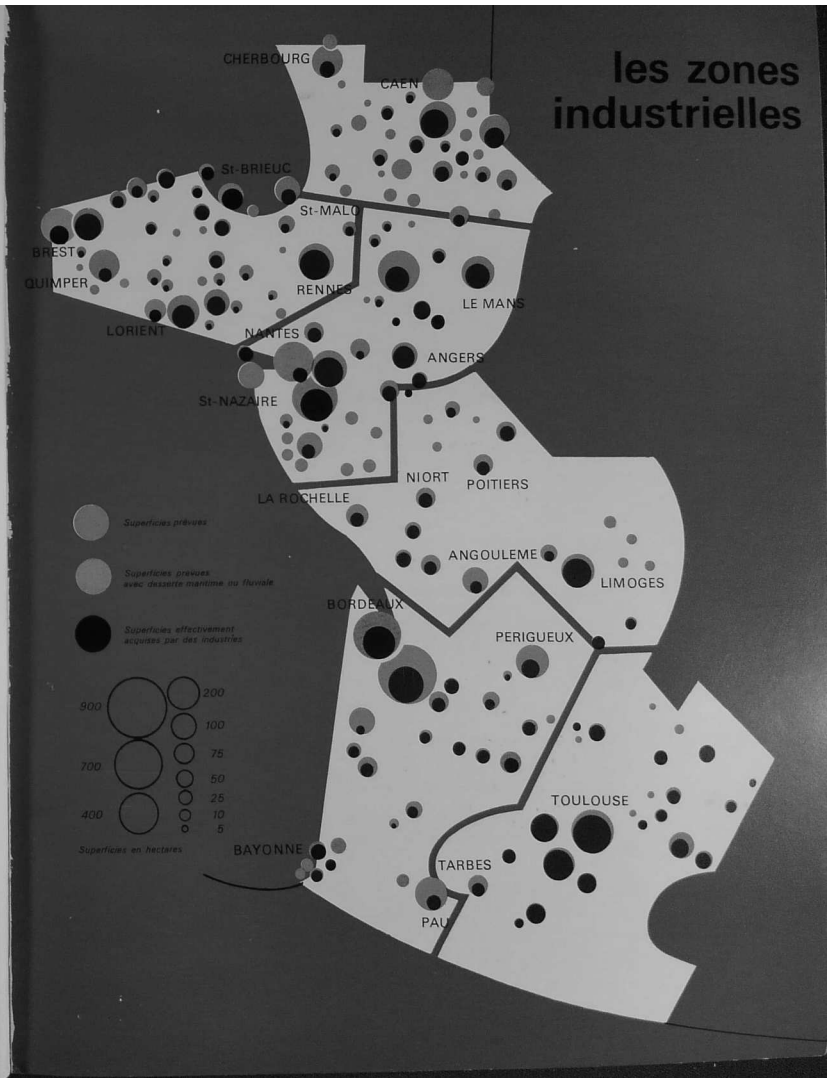
### I. LES INFRASTRUCTURES.

#### A. ARMATURE URBAINE.

Les Régions Atlantiques offrent, pour sous-tendre leur réseau industriel, **une armature urbaine solide :**

- des pôles de développement industriel :ex. **Nantes-Saint-Nazaire, Bordeaux, Toulouse,**





- des centres industriels, relais indispensables : ex. **Caen, Rennes, Laval, Le Mans, Angers, Poitiers, Angoulême, La Rochelle, Limoges, Pau.**
- des ports maritimes : **Cherbourg, Caen, Brest, Lorient, Nantes, La Rochelle, Bordeaux, Bayonne...**

### B. ZONES INDUSTRIELLES.

Les Régions Atlantiques ont constitué un réseau de Zones Industrielles bien équipées.

Il y aura lieu de développer encore ce réseau mais seulement là où les autres conditions du développement industriel se trouvent également remplies. Autrement dit, il semble nécessaire de pratiquer à l'avenir une politique **sélective** dans le choix des lieux d'implantation de nouvelles Zones Industrielles.

A cet égard, une mention spéciale doit être faite pour les Zones Industrielles Portuaires qui méritent sans doute une certaine priorité de réalisation, compte tenu de la vocation maritime des Régions Atlantiques, sans pour autant bien entendu, exclure la réalisation de Zones Industrielles à l'intérieur des terres dans le cadre de la politique sélective ci-dessus préconisée.

Pour faciliter la réalisation de ces Zones Industrielles, il faut obtenir des Pouvoirs Publics que les Collectivités, maîtres d'œuvre, puissent se procurer des crédits à terme suffisamment long pour leur permettre de « dénouer » l'opération dans des délais raisonnables.

### C. ZONES D'HABITATION.

L'infrastructure des Régions Atlantiques comporte déjà des réalisations importantes en matière d'habitation, mais toute politique d'industrialisation doit être accompagnée d'une politique intensive du logement, en particulier du logement social et l'importance de cette question devait être rappelée.

### D. LIAISONS RAPIDES.

Ce sujet doit également être évoqué ici, car la rapidité et la facilité des liaisons routières, ferroviaires, maritimes et aériennes est l'un des facteurs **déterminants** de l'industrialisation d'une région. Il reste beaucoup à faire à ce sujet dans les Régions Atlantiques. (Voir l'article particulier sur cette question.)

Il est utile de rappeler que les Régions Atlantiques ont la situation géographique la meilleure à l'égard de la **Grande-Bretagne** et de l'**Espagne.**

## II. MAIN-D'ŒUVRE DISPONIBLE ET QUALIFIEE.

Les renseignements donnés dans les articles sur la démographie et l'emploi ainsi que sur la formation professionnelle montrent que les Régions Atlantiques disposent d'une main-d'œuvre abondante, jeune et bien formée.

Mais par contre, on constate que les Régions Atlantiques ont une faible densité de population et ont vu leur population active diminuer du fait d'une émigration continue.

L'industrialisation des Régions Atlantiques est donc indispensable pour stopper cette émigration et donner sur place du travail aux jeunes.

## III. LES AVANTAGES FINANCIERS ET FISCAUX EN FAVEUR DE L'INDUSTRIALISATION.

Les Régions Atlantiques bénéficient déjà pour de nombreuses localités, de l'aide maximale de l'Etat et des Collectivités Publiques.

Faut-il demander une accentuation de ces aides ? Peut-être, pour favoriser certaines localités, mais il faut bien dire que, la plupart du temps, ces aides ne sont pas à elles seules déterminantes pour l'implantation d'une industrie.

Beaucoup plus utile serait d'obtenir la mise à la disposition des industriels de crédits à long terme pour la réalisation de leurs investissements décentralisés.

En ce sens, les Sociétés de Développement Régional ont un rôle important à jouer mais l'expérience montre que leur intervention reste fixée à un taux encore trop élevé et il serait souhaitable qu'une amélioration de leurs conditions soit apportée sur ce point.

A cet égard et en dehors de leur méthode classique de financement sous forme de prêts directs ou d'emprunts obligataires, certaines Sociétés de Développement Régional, dont la Société de Développement Régional de l'Ouest, ont été autorisées à tenter une expérience qui les autorise à financer 80 % des investissements immobiliers par des prêts à 15 ans. Ceci est très important pour les industriels et peut favoriser beaucoup les régions qui bénéficient de cet avantage. Il paraîtrait donc souhaitable que les différentes Sociétés de Développement Régional des Régions Atlantiques soient autorisées à pratiquer ce système de crédit-bail immobilier.

## IV. PROSPECTION ET ACCUEIL.

Il appartient aux Régions de créer elles-mêmes des Bureaux chargés de la prospection à l'extérieur et de l'accueil à l'intérieur de leurs frontières.

La plupart du temps, ils existent déjà mais sont organisés de façon très diverse et se font quelquefois une certaine concurrence entre eux.

Il faut élaguer, unifier, éviter la compétition et les surenchères qui peuvent en résulter.

Dans ce but, ne serait-il pas souhaitable de créer dans les Régions Atlantiques un seul organisme par Région de Programme (analogue à celui qui a été constitué à **Bordeaux,** à la fois sous l'égide de la Préfecture, de la Chambre Régionale et de la Ville) étant entendu que dans le cadre de l'ensemble des Régions Atlantiques, ces différents organismes pourraient avoir entre eux une utile coordination ?

Par ailleurs, ces organismes devraient bien entendu, travailler en liaison étroite avec les organismes parisiens publics et privés qui s'occupent de décentralisation et, en particulier, avec la Délégation à l'Aménagement du Territoire.



L'aide de la D.A.T.A.R devrait porter, non seulement sur la création d'emplois dans le secteur secondaire, mais aussi sur la décentralisation d'établissements du secteur tertiaire qui sont absolument nécessaires à l'équilibre économique des Régions Atlantiques.

## QUELQUES PROPOSITIONS... EN GUISE DE CONCLUSION.

Actuellement les Régions Atlantiques se sentent « isolées » dans l'Ouest de l'Europe mais leur potentiel de main-d'œuvre leurs équipements de base, leur vocation maritime, doivent permettre de leur faire jouer un **rôle d'équilibre** sur le plan national et sur le plan européen.

- **Sur le plan national,** renforcer l'armature industrielle des Régions Atlantiques, c'est les aider efficacement à réaliser leur propre équilibre, mais c'est aussi équilibrer le territoire de la **France**, tâche urgente et primordiale.

L'expansion industrielle des Régions Atlantiques doit être accompagnée de la mise en place de services tertiaires sans lesquels une économie régionale est incomplète.

La création d'emplois, dans les Régions Atlantiques, n'est d'ailleurs pas seulement un problème d'ordre économique, c'est aussi et surtout un problème d'ordre social, comme le prouvent les statistiques de démographie et d'émigration.

- **Sur le plan européen,** dans le cadre de l'organisation économique du Marché Commun, la vocation maritime de la façade océane des Régions Atlantiques doit être utilisée... et elle prendra toute son importance dans le cadre plus élargi d'une Europe économique appelée à s'étendre des Iles Britanniques à l'Espagne et au Portugal.

Mais cette fonction des Régions Atlantiqus ne peut pas être strictement maritime ; elle doit s'appuyer sur un arrière-pays industriellement et commercialement organisé.

Il apparaît donc que, tant sur le plan national que sur le plan international, l'accomplissement de la fonction des Régions Atlantiques est indissolublement lié au **renforcement de l'armature secondaire et tertiaire.**

Le V[e] Plan a d'ailleurs prévu un effort d'industrialisation pour l'Ouest. L'un des buts de cette journée est d'attirer l'attention des Pouvoirs Publics sur la nécessité de faire passer cette prévision dans les faits et de promouvoir en faveur des Régions Atlantiques des actions d'entraînement leur permettant de franchir le cap vers une véritable expansion.

- **Quant aux méthodes** propres à favoriser le développement des Régions Atlantiques, il paraîtrait d'abord très souhaitable que soient rapidement établis des schémas directeurs de même nature que celui de la Région Parisienne ; ceci permettrait de déterminer et de localiser les équipements indispensables à l'expansion de ces régions.

- **Ces schémas directeurs** devraient être conçus au sein de chaque Région de Programme par une équipe comprenant notamment des représentants des Chambres Régionales de Commerce et d'Industrie, car ce sont les organismes les mieux placés pour déterminer les vocations prééminentes de leur région et pour suggérer certaines orientations majeures, sans vouloir toutefois pousser trop loin une spécialisation qui risquerait d'être dangereuse.

L'élaboration des schémas directeurs devrait notamment tenir compte des impératifs suivants :

La création de quelques **axes industriels** : l'une des faiblesses de l'armature industrielle actuelle des Régions Atlantiques est sans doute sa dispersion ; par conséquent, la détermination de certains axes d'industrialisation permettrait de renforcer cette armature.

**Une armature urbaine** très étudiée, permettant aux Métropoles, après avoir été entraînées elles-mêmes, de jouer à leur tour leur rôle d'entraînement à l'égard de leur région d'influence.

**Des liaisons améliorées,** non seulement sur le plan national mais aussi sur le plan régional (car les Régions Atlantiques souffrent de l'insuffisance de leurs communications non seulement entre elles mais aussi avec les Régions du Centre, du Massif Central et même du Languedoc).

Une politique **du logement social** qui, pour répondre au désir de la grande majorité des Français, devrait prévoir la construction d'ensembles pavillonnaires dans une proportion beaucoup plus importante qu'actuellement par rapport aux immeubles collectifs (ce qui est sans doute plus facile à réaliser dans les Régions Atlantiques que dans la Région Parisienne).

L'organisation du logement social devrait prévoir aussi des relations rapides entre les zones d'habitation et les zones d'emplois.

L'établissement de ces schémas directeurs devrait être suivi par la mise au point, en accord avec les Pouvoirs Publics, de **schémas financiers** permettant la réalisation échelonnée des investissements prévus.

La publication, pour les Régions Atlantiques, de ces schémas directeurs techniques et financiers aurait aussi, sur le plan psychologique, le grand mérite de rétablir un certain équilibre entre le souci de l'aménagement de la Région Parisienne et le désir de développement des autres Régions Françaises.

Entre les Régions Françaises elles-mêmes, il ne saurait y avoir d'opposition mais il faut veiller à ce que le développement profite à l'ensemble des régions et pas seulement à celles qui, étant déjà mieux situées ou mieux équipées, ont une puissance d'attraction supérieure. Il y a là un **problème d'équilibre national** qui est aussi important que l'équilibre intérieur de chaque région.

A cet égard, il faut veiller aussi à ce que le souci d'une meilleure compétitivité des entreprises nationales à l'égard des entreprises étrangères ne risque pas de faire passer au second plan le souci d'un **meilleur équilibre de la répartition des activités** sur le plan national. Il ne faut pas oublier, en effet, que nos Régions Atlantiques, si on les aide à s'industrialiser peuvent, de leur côté, offrir aux entreprises certains avantages qui leur permettront, à elles aussi, de soutenir facilement la concurrence étrangère.

La notion primordiale d'équilibre national par un aménagement rationnel du Territoire a d'ailleurs été parfaitement définie par M. Olivier **Guichard,** Ministre de l'Industrie, dans un récent article où il a écrit : « Aménager un pays, c'est harmoniser le développement économique de chacune de ses régions en fonction des disparités existantes, des besoins nationaux et surtout des vocations régionales. » C'est bien exactement d'un aménagement de cette nature que les Régions Atlantiques souhaitent bénéficier.

Reconnaissons d'ailleurs en terminant que l'expansion d'une région, si elle implique l'aide de l'Etat pour obtenir des équipements de base et des implantations d'usines ou des services, dépend aussi beaucoup de la volonté des responsables régionaux et disons, pour conclure, que l'organisation de cette Journée des Régions Atlantiques est l'une des formes de l'expression de cette volonté.



# V. adaptation des infrastructures à l'économie de demain

## I. LES TRANSPORTS.

### A. LE CHEMIN DE FER.

#### 1/ Trafic voyageurs.

Sur les lignes radiales, actuellement les mieux desservies, les seuls problèmes sérieux d'infrastructure sont liés à l'accroissement du trafic. C'est ainsi que, par exemple, la multiplication des voies entre Paris et Orléans devra sans doute être réalisée dans un proche avenir.

Sur d'autres itinéraires, par contre, tels que Paris-Caen ou Paris-Granville, des améliorations encore substantielles, se traduisant surtout par des diminutions de temps de parcours, résulteront de l'achèvement de la conversion Diesel. De même, l'électrification du tronçon Le Mans-Nantes doit être considérée comme une opération prioritaire, celle de Bordeaux-Montauban étant déjà programmée.

La Bretagne, pour sa part, en raison de sa position péninsulaire et excentrée, a toujours estimé que l'amélioration de ses communications radiales était un préalable nécessaire à son développement économique. Si l'on doit se féliciter des résultats récemment acquis dans cette région, il faut admettre que de nouvelles accélérations des transports de voyageurs seraient psychologiquement très favorables.

D'autre part, les relations avec Paris de beaucoup de villes des Régions Atlantiques, qui, pour être secondaires sur la carte démographique, ne constituent pas moins des pôles d'industrialisation, sont et resteront, sans doute, longtemps tributaires de correspondances. Certes, la S.N.C.F. s'efforce de les améliorer à chaque changement d'horaires, mais des insuffisances demeurent, auxquelles il faudra remédier, et les progrès accomplis sur les grands axes rendent ces disparités d'autant plus désagréables aux voyageurs.

Les voies ferrées transversales ne permettent pas, quant à elles, des liaisons rapides, non seulement entre villes secondaires, mais entre des métropoles ou villes importantes, souvent voisines comme Caen et Rennes, Limoges et Clermont-Ferrand, Limoges et Nantes, Bordeaux et Lyon ou Clermont-Ferrand, Bayonne et Toulouse, etc. L'étude et la mise en service d'éléments auto-moteurs légers et confortables accessibles en 2e classe et conçus pour des liaisons rapides à moyenne distance, empruntant des voies parfois accidentées, apporteraient sans doute une solution à ces difficultés.

De même, une amélioration notable sur les grands axes électrifiés pourrait résulter de l'intercalation, suivant des horaires judicieux, de petites rames automotrices rationnellement aménagées et circulant à très grande vitesse.

#### 2/ Trafic marchandises.

L'infrastructure ferroviaire proprement dite ne pose généralement pas de problèmes directs pour le service des marchandises dans les Régions Atlantiques.
Cependant, il est quelques motifs d'insatisfaction et les charges qu'entraîne par exemple la construction des embranchements particuliers, notamment ceux des zones

industrielles, paraissent lourdes aux usagers, au point que d'assez importantes zones industrielles ne sont pas reliées au réseau ferroviaire. Les conditions d'exploitation imposées par la S.N.C.F. sont aussi une source de difficultés pour les collectivités gestionnaires. Un assouplissement de la politique suivie en cette matière contribuerait au développement de l'armature industrielle de l'ouest, alors que certains projets de transformation de petites lignes peu fréquentées en voies-mères font au contraire peser une menace d'augmentation des frais de transport supportés par des producteurs implantés dans des zones d'économie rurale.

La réforme de la tarification, entreprise en 1962, a modelé en quelque sorte une France insolite, étirée dans le sens Est-Ouest, ce dont les Régions Atlantiques n'eurent pas trop à se féliciter dans l'ensemble. Mais l'application de mesures correctives a permis aux industriels et aux agriculteurs de ces régions de maintenir, toutes choses égales, leurs positions sur les principaux marchés, en présence d'une concurrence active d'entreprises françaises ou étrangères géographiquement mieux situées.

Dans la conjoncture actuelle et dans les perspectives à moyen terme, le maintien en vigueur de ces correctifs paraît absolument justifié. L'évolution, relativement lente, des données économiques dans les zones qui en bénéficient, et qui sont aussi les plus durement touchées par le nouveau système tarifaire, n'a malheureusement rien enlevé à la valeur des motifs qui ont déterminé leur établissement. D'ailleurs, l'application intégrale de la réforme ne pourrait qu'aller de pair avec la mise en pratique d'une tarification dépéréquée analogue à la nôtre dans les Etats voisins.

Ainsi, l'on peut dire que l'infrastructure ferroviaire dans les Régions Atlantiques donne satisfaction quant aux axes radiaux dans la mesure où elle autorise certainement des progrès substantiels dans l'avenir. Dans leur ensemble, les autres lignes semblent négligées, particulièrement les transversales ouest-est ; il est malheureusement peu probable que des améliorations coûteuses, dont quelques-unes exigeraient même l'abandon du tracé actuel, soient apportées aux voies et autres installations fixes. A défaut de cette adaptation souhaitable des infrastructures proprement dites, la mise en œuvre d'un matériel roulant mieux adapté aux conditions de déplacement, avec l'achèvement de la conversion Diesel (ou éventuellement de l'électrification), devrait permettre aux Chemins de Fer de conserver — ou de regagner — en la satisfaisant, une clientèle suffisante sur ces lignes.

Quant à la politique tarifaire, il est certain que la recherche de la vérité des prix se concilie difficilement avec les nécessités de l'aménagement du territoire, dans la mesure où elle tend à favoriser les situations qui sont déjà les plus solides, en s'appuyant soit sur l'état des infrastructures soit sur le volume des trafics.

## B. LES ROUTES.

Les différentes insuffisances soulignées en matière d'infrastructure ferroviaire, de même que les conséquences de la tarification adoptée, ont une inévitable répercussion sur la politique routière.

De l'incommodité de beaucoup de liaisons transversales ferroviaires, du transfert inéluctable vers la route d'un certain nombre de trafics de marchandises, il résulte qu'une priorité est généralement donnée maintenant dans les Régions Atlantiques aux problèmes routiers.

Les plus souvent évoqués concernent les grandes liaisons auto-routières, les relations entre métropoles régionales, les itinéraires transversaux, la rocade côtière Nord-Sud.

L'accélération de la construction des autoroutes est unanimement souhaitée, qu'elles soient inscrites au plan directeur comme l'autoroute de la côte normande, Paris-



Chartres-Le Mans et Paris-Orléans-Tours-Poitiers, ou Bordeaux-Toulouse-Narbonne, ou simplement souhaitées telles que Poitiers-Bordeaux-Bayonne, Bordeaux-Arcachon, Le Mans-Angers-Nantes, Tarnos-Biriatou, ou encore l'axe autoroutier Paris-Toulouse-Madrid par un tunnel traversant les Pyrénées centrales. Les perspectives à moyen terme dans ce domaine ne sont, hélas ! pas très encourageantes.

Pour d'autres itinéraires, la mise à quatre voies s'avère également une mesure nécessaire à réaliser dans les meilleurs délais, ainsi que, d'une façon générale, tous les aménagements susceptibles de rendre les axes principaux, reliant entre elles les capitales régionales et les grandes villes, relativement homogènes de bout en bout. Si, dans une première phase, l'élargissement complet n'est pas financièrement imaginable, il faut alors envisager au moins, comme un pis-aller, la création de créneaux de dépassement et de troisièmes voies montantes dans les côtes.

De même le perfectionnement des dégagements et les contournements des grandes villes, dont plusieurs sont actuellement en chantier, devront être généralisés car, en l'absence d'autoroutes, les agglomérations seront de plus en plus des obstacles difficiles à franchir.

Les Régions Atlantiques ont par ailleurs depuis longtemps demandé que soient étudiés des itinéraires Ouest-Est, possédant de bonnes caractéristiques. La carence actuelle est d'autant plus ressentie que se développent les relations avec les autres pays de la C.E.E. L'intérêt que présentent ces routes est au moins aussi grand pour les transports des marchandises que pour celui des voyageurs, appelés à user plus largement dans l'avenir des dessertes aériennes.

Par analogie, une part de la prospérité des Régions Atlantiques découlera des relations aisées qui pourront s'établir avec les Etats les plus voisins ; aussi l'aménagement d'une rocade côtière rapide en provenance de Belgique et du futur tunnel sous la Manche, en direction de l'Espagne par Caen, Rennes, Nantes, La Rochelle, Bordeaux, serait pour ces régions un atout certain.

D'autres itinéraires, dont l'intérêt touristique est dominant, devraient être également promus à une catégorie supérieure, pour tenir compte des fortes pointes de trafic qu'ils seront de plus en plus appelés à écouler, notamment à proximité des principales villes.

Il convient d'attirer enfin l'attention sur deux aspects de l'infrastructure routière : d'une part, la vocation agricole indiscutable des Régions Atlantiques exige qu'elles soient drainées par un réseau assez dense de routes secondaires bien entretenues, capables de supporter un trafic diffus de marchandises acheminées par véhicules lourds ; d'autre part, l'activité des ports exigeant de bonnes communications avec l'arrière-pays, il serait souhaitable que les principaux axes qui convergent vers les villes portuaires soient très vite améliorés.

## C. L'INFRASTRUCTURE AERIENNE.

Le trafic aérien de passagers, qui ne touche encore qu'une faible minorité dans les Régions Atlantiques, se développera certainement de façon très spectaculaire, extrapolant sa progression rapide des dernières années, qui conduirait au doublement tous les deux ans, compte tenu de la part grandissante du trafic intérieur. La proximité d'une escale est donc un facteur de promotion économique qui ne saurait être négligé. Ceci explique l'intérêt que les C.C.I., pour la plupart gestionnaires d'aéroports, portent aux nombreux travaux en cours ou en projet, comme par exemple les programmes d'adaptation et de modernisation très importants en voie d'exécution à Bordeaux-Mérignac et à Nantes-Château-Bougon ou la prochaine mise en service d'une infrastructure entièrement nouvelle, à Limoges-Bellegarde.

Les lignes dont la création est souhaitée en priorité tendraient pour une part à renforcer la structure du réseau intérieur, en assurant de nouvelles correspondances et des liaisons directes entre les grandes villes, ou bien accroîtraient les possibilités de trafic avec les pays frontaliers, comme l'Espagne. Mais aussi l'avion deviendra sans doute en France le seul moyen commode de transport sur des transversales dont les infrastructures de surface, rail ou route, ne peuvent que très difficilement atteindre une qualité intéressante, pour des raisons géographiques ou financières.

Conjointement, il serait séduisant d'utiliser l'ensemble des petits aéroports existant à proximité des villes secondaires, pour assurer le ramassage de la clientèle aérienne ; certes des études de marché isolées ont été faites, mais les difficultés auxquelles se heurtent les promoteurs sont nombreuses et la rentabilité des transports occasionnels reste aléatoire. L'utilisation d'appareils de faible capacité basés sur les principaux aéroports de correspondance et assurant des tournées de ramassage, en principe régulières, mais dont, en fait, le parcours tiendrait compte des voyageurs inscrits, devrait être étudiée avec profit. De toute manière, une concertation est souhaitable à l'échelon régional pour une meilleure efficacité des initiatives.

D'autres espoirs concernent le fret aérien : non seulement le trafic d'automobiles accompagnées, mais ceux de différentes denrées alimentaires et aussi de produits industriels de grande valeur spécifique. Actuellement, il semble que parfois la capacité-fret des avions commerciaux soit insuffisante et freine la progression de ce trafic.

### D. LES VOIES NAVIGABLES.

Il exite en Bretagne quelques canaux sans grande utilité économique, dont l'entretien a été longtemps négligé. L'essor de la navigation de plaisance devrait inciter à les aménager en vue d'une reconversion au tourisme.

Un autre projet, que soutiennent les Compagnies Consulaires, et qui mérite certainement de retenir l'attention, est celui de l'équipement de la Loire et de ses principaux affluents. Ce fleuve devrait être rendu à la navigation, au moins de Nantes à Tours, ce qui suppose en particulier la création d'un barrage-écluse. Des travaux analogues permettraient de libérer les cours inférieurs des affluents : Erdre, Sèvre Nantaise, Maine, pour que les chalands de deux mètres de tirant d'eau puissent y accéder en tout temps. La voie d'eau Nantes-Redon devrait également bénéficier d'un tel aménagement.

Dans le but identique de mettre en valeur toutes les possibilités naturelles de ces régions, il est souhaitable que la Charente soit remise en état de navigabilité, ce qui semble pouvoir être réalisé, assez facilement, du moins sur une partie de son cours.

Le dernier problème important est celui de l'aménagement du canal du Midi et du canal latéral à la Garonne. Il convient, en effet, de sauver ces voies navigables que les crédits actuels ne permettent même plus d'entretenir. Leur intérêt économique a été maintes fois démontré ; des études poussées ont été faites. La mise au gabarit de 350 tonnes redonnerait à cet axe une vie nouvelle dont l'ensemble des régions traversées, de Bordeaux à Sète, pourrait tirer bénéfice.

## II. LE TOURISME.

Dans un cadre prospectif général, l'équipement touristique de base à programmer et réaliser dans les années à venir doit tenir compte des mouvements de masse, de fréquence de plus en plus élevée, de touristes de toutes catégories (tant par l'origine, que par le but, l'âge ou le revenu...). Le succès de pôles attractifs comme le Littoral Atlantique dépendra des données naturelles, mais bien plus encore des infrastructures susceptibles de répondre à des besoins sans cesse diversifiés.



La conception prospective d'un équilibre global entre des flux touristiques momentanés éclatant, quantitativement et qualitativement, sur différentes zones doit permettre de prévoir des équipements dont la conception résulte à la fois d'une politique d'utilisation rationnelle de richesses naturelles et de l'affirmation du caractère concurrentiel des réalisations face aux projets immédiatement voisins, nationaux ou étrangers.

Avec cet objectif, une enquête menée sur l'ensemble des Régions Atlantiques révèle un effort méritoire d'adaptation, mais aussi la nécessité de programmes d'envergure pour coordonner les moyens appropriés aux besoins prévisibles de déplacement et d'hébergement.

### A. LES INFRASTRUCTURES D'ACHEMINEMENT.

Les régions situées à proximité des grandes métropoles, et tout spécialement de Paris, souhaiteraient que des mesures propres à faciliter **le tourisme de fin de semaine** soient prises, à une époque où tout concourt à son développement.

En particulier, les résidences secondaires se multiplieraient encore plus vite si les moyens de transport étaient perfectionnés :

**La route :** elle permettrait de franchir aisément 3 à 400 km ou plus si les accès de la capitale ne posaient pas d'aussi graves problèmes aux moments des inévitables pointes de trafic ; il ne faut donc pas perdre de vue l'importance de ces départs hebdomadaires, qui peuvent être beaucoup plus aisément pris en compte que les pointes annuelles, pour la détermination des caractéristiques routières.

La mise en service des autoroutes radiales apportera une solution momentanée à ce problème, à condition que leur réalisation soit hâtée, que des bretelles apparaissent rapidement aux principaux centres d'éclatement et que les « points noirs » puissent être éliminés en priorité.

**Les routes d'intérêt touristique :** certaines ont aussi un intérêt économique puissant, ce sont celles qui sont les plus encombrées, ne serait-ce que par la coexistence dangereuse d'un trafic lourd de marchandises. A cet égard, la plupart des routes littorales sont insuffisantes et les quelques améliorations prévues ne sont pas de nature à éliminer totalement les risques de congestion. Certains de ces axes, au voisinage des grandes villes, connaissent également un accroissement important de trafic touristique en fin de semaine (par exemple Bordeaux-Arcachon).

Quelques itinéraires d'intérêt strictement touristique méritent un aménagement spécial : à cet égard, un gros effort de perfectionnement de la signalisation a déjà porté ses fruits ; sa continuation devrait aller de pair avec la création de parcs de stationnement nombreux et judicieusement situés.

**Le train :** la rapidité et le confort de « Trains Touristiques » du type « Aunis » se sont considérablement améliorés sur les voies radiales, mais les dispositions saisonnières prises par la S.N.C.F. ne permettent pas encore d'accélérer suffisamment certaines relations et la Bretagne reste difficilement accessible aux Parisiens. D'autre part, des billets de week-end combinés fer-autocar, avec possibilité d'abonnement, permettraient des séjours agréables auprès de certaines bases nautiques de l'intérieur, à condition qu'un équipement hôtelier ou résidentiel suffisant y soit simultanément réalisé (Vassivière).

**L'avion :** il autorisera des liaisons de plus en plus aisées, régulières et nombreuses, pendant la belle saison (ex. : aménagement de Deauville pour les Caravelles), en particulier l'accès des Côtes Atlantiques (Biarritz) à partir de pays voisins comme la

Grande-Bretagne. Toutefois, certaines zones relativement éloignées de Paris ne seront vraiment ouvertes au tourisme de week-end que lorsque des communications aériennes bon marché seront établies avec la capitale : pour le moment, seuls quelques transporteurs (Air-Atlantique), utilisant au mieux la multitude des petits aérodromes capables de recevoir une aviation légère, répondent à la demande.

## B. LES INFRASTRUCTURES D'HEBERGEMENT : LE TOURISME DE SEJOUR.

Un équipement touristique **diversifié** et de **qualité** doit répondre aux besoins traditionnels du tourisme de séjour, familial et social certes, mais susceptible d'intéresser également des classes aisées, tant sur les côtes qu'à l'intérieur ou dans les stations de sports d'hiver des Pyrénées.

### 1/ Les structures d'accueil.

La grande majorité des touristes (70 %) est hébergée chez des parents ou amis, ou bien occupe une villa ou un appartement meublé ou une résidence secondaire, ou encore se contente d'une tente, d'une caravane, fréquente une auberge de campagne, une maison familiale ou un gîte rural, etc.

Toutes ces dernières formes de séjour continuent du reste à se développer très rapidement, conformément d'ailleurs aux prévisions du Ve Plan (+ 12,50 % par an pour le camping-caravane), alors que la tendance moyenne est à la diminution de la durée des séjours en hôtels.

L'accroissement du nombre des places de **camping** paraît suivre un rythme régulier, dépassant peut-être même les prévisions du Ve Plan. Simultanément, la modernisation des camps se poursuit et les nouvelles normes garantissent des conditions d'hygiène et de confort propres à satisfaire une clientèle devenue plus exigeante. Il semble que la proportion des campeurs dans les Régions Atlantiques oscille actuellement entre 1/6 et 1/3 environ des touristes séjournant à la belle saison, suivant les zones ; les possibilités d'accueil ne peuvent malgré tout suivre la progression de la demande en période de pointe.

L'effort doit être continué simultanément pour le développement des auberges de campagne, des **villages de vacances** dont la plupart sont à l'heure actuelle conduits à refuser chaque saison de nombreuses familles, des maisons familiales, des centres de jeunes, de l'équipement socio-éducatif ; de nombreux sites propices ont été certes recensés (villages de vacances : 13 sites recensés en Dordogne !).

Les **gîtes ruraux ou communaux** ont connu un inégal développement ; certains départements les ignorent alors que la formule a été éprouvée avec satisfaction ailleurs. Des implantations nouvelles, parfois en nombre, seraient envisagées dans certaines circonscriptions, mais il importe que soit sérieusement contrôlée la qualité des aménagements effectués. Il est presque inutile de rappeler le rôle de cette promotion dans la sauvegarde du patrimoine immobilier des campagnes et dans le développement des échanges entre groupes sociaux, conduisant à une meilleure compréhension mutuelle.

Les **colonies de vacances** accueillant de jeunes citadins ont connu aussi un remarquable essor. Cette entreprise doit encore se développer, spécialement dans les zones de moyenne altitude.

L'**hôtellerie** a vu, pour des raisons de financement et de rentabilité, son expansion freinée au cours des récentes années. Actuellement, les efforts portent surtout sur la



modernisation (21 % seulement des hôtels deux et trois étoiles des Régions Atlantiques sont de construction postérieure à 1946), susceptible de faire accéder au classement « de tourisme » des hôtels « de préfecture » et de procurer quelques étoiles aux hôtels homologués. Les travaux entrepris dans les Régions Atlantiques conduisent aussi quelquefois à des extensions ou créations intéressantes (programme de 5 000 chambres nouvelles pour 1970 sur le Littoral Atlantique), la règle demeurant cependant celle de la petite entreprise familiale. Quelques projets récents d'établissements de classe supérieure intéressent plus particulièrement le tourisme de passage ou d'affaires dans les villes-étapes et contribuent par là-même à l'industrialisation d'une activité demeurée encore aujourd'hui au stade artisanal. Mais, dans son adaptation au tourisme de séjour, le potentiel d'hébergement hôtelier ne semble pas devoir s'accroître très notablement dans les régions de l'Ouest (1,7 % par an).

La modernisation et la création de **restaurants** nombreux et agréablement agencés sont un phénomène relativement récent et qui tend à se généraliser fort heureusement.

Il est indispensable d'autre part que certains établissements hôteliers s'adaptent à la clientèle touristique de séjour, par exemple en offrant à des hôtes modestes un **service simplifié.**

Toutefois, compte tenu du développement de structures d'accueil de tous ordres, la diversification de la clientèle est souhaitable. Aussi pensons-nous qu'il y a place en quelques lieux judicieusement choisis, en liaison avec les possibilités nouvelles de la navigation de plaisance ou de la thalassothérapie par exemple, pour des **équipements hôteliers de séjour d'un très grand confort,** susceptibles d'ailleurs d'être utilisés en complémentarité pendant la mauvaise saison pour des séminaires de recyclage (ex. Mercuès).

Enfin, compte tenu d'un coefficient d'occupation de 100 % pendant l'été sur tout le littoral et de la position prépondérante de ce mode d'hébergement, il est souhaitable que s'accroissent encore les possibilités de **locations meublées** (villas ou appartements).

### 2/ Les équipements collectifs.

Parmi eux, il convient, bien entendu, de promouvoir un ensemble de projets indispensables pour accroître l'attractivité de centres déjà existants et provoquer ainsi un aménagement touristique du territoire :

— Les programmes de remontée mécanique dans les stations de sports d'hiver, dites de week-end, des Basses et Hautes-Pyrénées (La Mongie-Saint-Lary, par exemple).

— Les opérations de **sauvegarde des sites et des monuments** classés auxquelles on doit attacher une particulière importance dans les Régions Atlantiques qui ont été jusqu'à présent relativement épargnées par de malheureuses réalisations hâtives. A cet égard, il convient d'encourager la création rapide de parcs naturels régionaux (Bretagne, Limousin, Région Toulousaine, Landes), là où des possibilités de conserver intactes la faune et la flore existent encore.

— Les programmes d'équipement sportif et socio-éducatif des principales stations balnéaires et centres de tourisme de l'intérieur.

— La poursuite du plan d'aménagement des stations de thermalisme et des établissements de thalassothérapie (notamment dans les régions Bretagne et Midi-Pyrénées) grâce aux avantages financiers qu sont accordés aux maitres d'œuvre.

— La **mise en valeur du littoral aquitain** qui comportera l'aménagement des lacs ou étangs et de leurs jonctions, ainsi que de quelques stations, en évitant, semble-t-il,

les formules qui encourageraient par trop le tourisme de masse. Plusieurs des actions envisagées concernent d'ailleurs les activités nautiques.

3/ **Les sports nautiques.**

Leur développement constitue l'un des phénomènes contemporains les plus remarquables et peut à coup sûr servir de moteur d'entraînement pour le tourisme sur le littoral atlantique particulièrement bien doté à cet égard en ressources naturelles.

**Evolution probable de la flotte française de plaisance de 1965 à 1970**
d'après un recensement provisoire effectué en 1964-1965

| CATEGORIES | Nombre approximatif d'unités à la fin de 1965 | Taux annuel d'expansion | Nombre d'unités à la fin de 1970 |
|---|---|---|---|
| 1. Bateaux pouvant stationner à terre ..... | 75 000 | 12 % | 132 000 |
| 2. Bateaux de moins de 1,30 m de tirant d'eau ..... | 17 250 | 15 % | 34 700 |
| 3. Bateaux de plus de 1,30 m de tirant d'eau ..... | 5 500 | 10 % | 8 850 |
| Total ..... | 97 750 | | 175 550 |

Les Pouvoirs Publics, alliés aux initiatives locales et privées, ont prévu de nombreux travaux d'agrandissement et de création de ports de plaisance, et notamment les opérations de Cherbourg, Bénodet, La Trinité, les Sables d'Olonne, La Rochelle et un port basque à désigner, si bien qu'une « chaîne d'escales » sera ainsi créée tout le long de la Côte.

Au total, les investissements prévus pour nos régions représentent 27 % du programme national, auxquels il convient d'ajouter les aménagements des plans d'eau de l'intérieur, nombreux aussi bien en rivières (Lot, Dordogne, Vienne) que sur les lacs de retenue, comportant la création et l'équipement de véritables bases nautiques, d'écoles de voile dont certaines fonctionnent déjà parfaitement, mais aussi de centres de plein air, de terrains de camping, etc. ; l'on ne peut que se féliciter de l'effort entrepris qui devra se poursuivre, ce qui suppose une bonne coordination entre investissements d'origine diverse.

## C. LE TOURISME ITINERANT CULTUREL — LE TOURISME D'AFFAIRES ET DE CONGRES.

Il est difficile de délimiter cette catégorie de touristes qui parfois rayonnent à partir d'un centre de séjour, à la découverte d'une région, ou s'attardent simplement, quelque peu, en la traversant, ou bien ont organisé méthodiquement leur itinéraire, consacrant à chaque localité le temps qu'elle leur paraît mériter. Il convient donc de faciliter leur tâche par une protection, une signalisation et une mise en valeur intelligente des sites innombrables des Régions Atlantiques.

Sans doute, convient-il d'insister plus particulièrement sur l'intérêt des circuits balisés et commentés, déjà nombreux dans les Régions Atlantiques, fort utiles aussi aux déplacements des groupes ; certains présentent un caractère local, d'autres peuvent



avoir un intérêt régional ou s'étendre même sur plusieurs régions. La prospection en est maintenant sensiblement achevée, souvent avec l'appui des C.C.I., et il est vraisemblable que de nouveaux circuits ne tarderont pas à être proposés, centrés sur un thème unique ou au contraire unissant des points d'intérêt varié. L'hôtellerie devra aussi s'adapter à cette formule de circuits, par exemple en acceptant l'usage de chèques-repas.

Il n'est pas inutile de signaler aussi les projets récents d'organismes de voyages consistant à amener en des lieux sélectionnés, notamment des Régions Atlantiques, et pour des séjours de courte durée, des touristes étrangers. Ces initiatives s'accompagneraient d'opérations hôtelières aussi intéressantes qu'originales.

A l'intention des hommes d'affaires, il convient de dire l'intérêt que portent de nombreuses villes aux congrès et séminaires. Jusqu'à présent, les possibilités des Régions Atlantiques sont assez limitées en matière de congrès ; les salles bien équipées, d'une contenance suffisante, assorties de ressources hôtelières satisfaisantes sont en petit nombre (ex. Royan).

Par contre, l'organisation de séminaires ne pose pas les mêmes problèmes et de multiples locaux sont disponibles hors saison souvent dans un cadre remarquable.

Dans un domaine voisin, des tentatives sont poursuivies pour créer et amplifier un courant de tourisme technique s'appuyant sur de récentes et très remarquables réalisations industrielles.

## D. CONCLUSION.

Les Régions Atlantiques sont particulièrement aptes pour recevoir les formes de tourisme les plus variées. Elles en ont conscience et considèrent l'activité touristique non seulement comme un élément de leur prospérité économique immédiate, mais aussi comme un mobile efficace d'aménagement du territoire.

Un gros travail a été déjà accompli : devant les perspectives qu'offre une civilisation où les loisirs vont conquérir justement une place grandissante, les C.C.I., les C.R.C.I. et tous les organismes économiques ont la certitude qu'il ne faut pas s'arrêter en si bon chemin. Ils ont du reste donné l'exemple en recrutant de nombreux spécialistes de l'assistance technique aux hôteliers, en développant année après année une propagande habile aussi bien en France qu'à l'Etranger, spécialement par le canal des Comités Régionaux de Tourisme, et grâce à l'aide du Commissariat Général au Tourisme, en participant à la création de maisons des provinces dans la capitale, ou encore de futurs Centres parisiens dont l'activité sera pour une part la promotion touristique régionale.

Une place particulière devrait revenir à l'enseignement professionnel hôtelier et il est urgent que des initiatives, que pourraient prendre régionalement des Compagnies Consulaires des Régions Atlantiques, contribuent à la vulgarisation des techniques modernes de gestion et d'exploitation d'établissements à caractère artisanal ou familial et à la formation du personnel d'exécution.

Bien entendu, l'aide financière de l'Etat demeure essentielle pour adapter les infrastructures d'acheminement et compléter les plus importants investissements d'exploitation du marché touristique.

Grâce aux moyens ainsi mis à leur disposition, les C.C.I. et les C.R.C.I. des Régions Atlantiques contribueront dans toute la mesure du possible à promouvoir un mouvement irréversible par une action d'information, de formation et de juste propagande et en prônant une attitude « d'ouverture accueillante face à l'étranger ».

# VI. l'avenir maritime des régions atlantiques

Dans une optique prospective, il s'agit de dégager les grandes lignes directrices de ce que pourrait être une politique volontaire de développement maritime des Régions Atlantiques.

Deux idées complémentaires se présentent :

- Cette politique devra tenir compte nécessairement des grandes transformations économiques et techniques de notre temps ; il s'agit donc de voir grand et loin.
- Cette politique, d'autre part, ne peut être conçue que prolongée et soutenue par un développement général et par l'aménagement du territoire des Régions Atlantiques.



## I. UN NOUVEL ESPACE ECONOMIQUE.

Autant qu'on puisse imaginer l'économie de demain, il est encore probable que nos prévisions d'aujourd'hui restent en deçà de la réalité prochaine. Mais il y a différents degrés dans l'appréciation du futur et, pour le commerce international maritime de la France, les plus proches sont déjà contraignants. Contraignants sont en effet : la toute proche réalisation du Marché Commun européen, l'accroissement du volume des échanges internationaux, la solidarité intercontinentale et peut-être surtout la transformation rapide des techniques de transport.

### A. REALISATION DU MARCHE COMMUN.

L'intégration économique européenne est, sans nul doute, l'un des faits les plus marquants de l'histoire occidentale, en cette seconde moitié du XX$^{e}$ siècle. Mais, dans ce phénomène, ce qui a frappé le plus jusqu'à aujourd'hui les esprits, c'est précisément la disparition progressive des barrières internes.

Or, il en faut voir aussi le corollaire : les conséquences extérieures de l'unité économique européenne, c'est-à-dire l'ouverture d'un marché de plus de 180 millions d'habitants au reste du monde. Le phénomène intégrateur se double d'un phénomène d'ouverture. Au sens des échanges économiques, il s'agit essentiellement d'une ouverture sur la mer.

L'Europe des Six est-elle d'ailleurs immuable ? Ne devra-t-elle pas s'adjoindre un jour l'Europe des Sept, dont la tradition maritime et commerciale est un trait fondamental ? En attendant ce temps, en tout cas, c'est encore par la mer que commercera la Grande-Bretagne avec ses partenaires, lorsqu'elle les aura rejoints. L'entrée de l'Espagne dans le Marché Commun (éventualité, probabilité ?) ne peut manquer, non plus, d'avoir des conséquences sur les échanges maritimes européens. Dans ces deux derniers cas, il s'agira d'une chance particulière pour les Régions Atlantiques.

Ce cadre européen en voie de réalisation peut, d'autre part, apporter un nouveau champ d'activité au cabotage dans la perspective attendue d'un grand accroissement des échanges intracommunautaires et dans la mesure où le pourtour maritime du Marché Commun deviendra une voie normale de communication et d'échange.

### B. L'ACCROISSEMENT DES ECHANGES INTERNATIONAUX ET LA SOLIDARITE INTERCONTINENTALE.

Depuis la fin du second conflit mondial, l'une des tendances majeures de la politique économique internationale a été celle de la libération et de l'harmonisation des conditions d'échange, non seulement en Europe, mais dans le cadre général du G.A.T.T. Malgré des crises trop fréquentes encore on a de plus en plus affaire aujourd'hui à un monde ouvert où les échanges adoptent un style mondial. Certains pays ou certains blocs continentaux deviennent solidaires d'autres pays ou d'autres blocs. En ce qui concerne les relations de l'Occident et du tiers monde, les sociétés qui sont en cause deviennent davantage, chaque jour, consommatrices de biens divers qu'elles doivent aller chercher ailleurs.

La France consomme aujourd'hui deux fois plus de pétrole qu'en 1960 et cette forme d'énergie représente aujourd'hui près de la moitié de la consommation réelle nationale d'énergie primaire. C'est dire à que point la France est solidaire de ces lointains fournisseurs.

Inversement, il appartiendra, pendant de longues années encore, à l'Occident industriel de satisfaire les besoins des pays en voie de développement en biens d'équipement.

Dans le cadre de ce que le Président Kennedy appelait le « partnership atlantique », on a vu, entre 1962 et 1965, les exportations des Etats-Unis vers l'Europe passer de 18 à 24,5 milliards de francs, celles de la Communauté Européenne vers les Etats-Unis passer de 12,2 à 16,6 milliards.

Comment se mesurent ces tendances ?

**1/ Echanges mondiaux effectués par voie maritime**

en millions de tonnes

| | Total arrondi | Marchandises solides | Pétrole |
|---|---|---|---|
| 1961 ..... | 1 170 | 550 | 590 |
| 1962 ..... | 1 260 | 570 | 660 |
| 1963 ..... | 1 360 | 620 | 710 |
| 1964 ..... | 1 520 | 680 | 800 |
| 1965 ..... | 1 640 | 720 | 880 |

Annuaire Statistiques Nations Unies

**2/ Evolution du tonnage unitaire des navires**

A. **Pétroliers :**

Au 1er janvier 1967, était en construction dans le monde le nombre de pétroliers suivant :

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 30 | navires de | 100 000 | à | 125 000 | T.P.L. pour | 3,2 | millions de T.P.L. |
| 6 | — | 125 000 | à | 150 000 | — | 0,8 | — |
| 15 | — | 150 000 | à | 180 000 | — | 2,5 | — |
| 43 | — | 180 000 | à | 220 000 | — | 8,7 | — |
| 6 | — | 276 000 | | | — | 1,7 | — |

B. **Minéraliers et transporteurs de vrac :**

Au 1er janvier 1967, les carnets de commandes mondiaux se présentaient comme suit :

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| 69 | navires de | 30 000 | à | 40 000 | T.P.L. |
| 94 | — | 40 000 | à | 50 000 | T.P.L. |
| 55 | — | 50 000 | à | 60 000 | T.P.L. |
| 30 | — | 60 000 | à | 70 000 | T.P.L. |
| 48 | — | 70 000 | à | 80 000 | T.P.L. |
| 17 | — | 80 000 | à | 90 000 | T.P.L. |
| 8 | — | 90 000 | à | 100 000 | T.P.L. |
| 5 | — | 100 000 | à | 110 000 | T.P.L. |

**Source :** N°s 20-21 Revue d'Information des Ministères de l'Equipement et des Transports.



C. TRANSFORMATION DES TECHNIQUES DE TRANSPORT.

La rapidité des bouleversements des techniques de transport maritime se poursuit à un rythme tel que l'on eût parlé d'utopie il n'y a pas même dix ans. Les conséquences de ces transformations ne peuvent toutes encore être connues, mais tout est mis en œuvre pour accroître la rapidité des mouvements de marchandises.

Aussi est-ce d'une manière parallèle que l'on assiste à une transformation des techniques de manutention comme à une transformation des modes de transports eux-mêmes.

La technique « on roll-off », pour transports directs à moyenne distance de camions chargés et la technique du container, qui semble devoir connaître un grand développement pour les marchandises diverses sur longs parcours, commandent non seulement de concevoir de nouveaux types de navires, mais aussi de remodeler les infrastructures portuaires. La fonction portuaire peut s'en trouver elle-même modifiée.

Pour les transports de passagers, les hydroglisseurs sur coussin d'air, dont on parle beaucoup pour la traversée de la Manche, peuvent être aussi envisagés comme un moyen d'améliorer les liaisons au long de la côte des Régions Atlantiques.

Mais le plus spectaculaire, dans ce mouvement général, se trouve être la « tendance au gigantisme » de la construction navale contemporaine. Le minéralier d'aujourd'hui fait plus de 100 000 tonnes. Quant aux pétroliers, il en existe déjà supérieurs à 200 000 tonnes et le terme de leur croissance reste mal défini puisque, après avoir parlé de 500 000, on songe au million de tonnes.

Les conséquences de cette mutation sont prévisibles : remodelage complet des infrastructures et de certains sites portuaires ; accroissement énorme des volumes transportés ; nouvelles voies maritimes, spécialement pour les super-pétroliers.

Cette nouvelle géographie du commerce maritime doit en réalité s'appuyer sur une nouvelle géographie économique : après avoir vu les raffineries s'installer dans les ports, on a vu la sidérurgie s'installer sur l'eau. Si l'on a pu, pour expliquer ce déplacement, parler d'un essouflement partiel de l'ancienne économie continentale, il faut bien ajouter qu'un calcul de rentabilité actuel ou prospectif justifie pleinement de semblables choix.

Aussi, le port change-t-il aujourd'hui partiellement de fonction : il n'est plus seulement un lieu de passage, de transit, de services, mais un pôle d'industrialisation : sa fonction commerciale demeure, sa fonction industrielle s'accroît. La rapidité de l'échange productif, comme la rentabilité de l'acte de production, gagnent à cette transformation.

L'ensemble de ces transformations débouche sur une impression générale qui peut devenir un objectif à atteindre : la mer est un marché. Tant d'échanges et de richesses s'y croisent que la fonction portuaire n'est plus seulement d'être le réceptacle de quelques courants dérivés, mais bien davantage l'antenne industrielle de la région ou du pays.

## II. AMENAGER L'AVENIR.

La mer est un marché et l'Atlantique est le carrefour mondial le plus fréquenté des échanges maritimes. Pour les régions qui bordent ce marché et dont on connaît la pérennité de la vocation maritime, il est logique de songer à tirer profit d'une situation géographique privilégiée.

En fonction des transformations que l'on a vues, des choix seront à faire au niveau national. Pour les Régions Atlantiques, quels types de solutions devra-t-on envisager ? A coup sûr, l'avenir maritime des Régions Atlantiques doit être fondé sur des solutions ambitieuses.

Il n'est point question pour elles de réclamer aujourd'hui une redistribution égalitaire du trafic ou des investissements nationaux ; cela n'aurait pas de sens : les problèmes portuaires ne se posent déjà plus dans le seul cadre national. Il n'est donc point question de remettre en cause une répartition de l'acquis.

Il est, au contraire, essentiel pour ces Régions Atlantiques, de faire valoir leur disponibilité et leur aptitude à participer pleinement à une nouvelle organisation nationale et communautaire des fonctions portuaires. « L'économie de demain », peut et doit s'appuyer en ce domaine sur la façade maritime des Régions Atlantiques.

## A. LE POSSIBLE.

Une armature portuaire, en plein effort d'adaptation, existe déjà sur cette façade maritime et l'on a pu parler à son propos de complémentarité. Il se trouve là un potentiel dont on peut tirer parti, dans la double perspective d'un développement industriel conjoint et d'un développement des fonctions commerciales.

Si, dans le domaine industriel, l'usine future s'implante à proximité d'un port et si, dans le même temps, la technique des transports impose le très gros porteur, alors les Régions Atlantiques offrent leurs ports en eau profonde. Le super pétrolier, qui contourne l'Afrique, l'exige. Ce débat est actuel, mais il offre l'exemple de ce que peut précisément devenir le port en eau profonde faisant naître dans son environnement immédiat, et s'appuyer sur lui, un complexe industriel.

C'est le même type de solution qui peut être envisagé avec l'installation d'un port minéralier. La croissance des besoins en minerais extérieurs paraît, certes, moindre que celle des produits pétroliers, mais peut-on se fonder seulement sur la demande actuelle pour estimer le niveau de la consommation dans dix ou vingt ans ? Il est, en réalité, assez probable que les échanges de matières premières et de matières énergétiques ne cesseront de s'accroître.

Ce type de ports hautement spécialisés peut se concevoir sur les rives des Régions Atlantiques et donner naissance à de véritables zones d'industrialisation lourde et semi-lourde.

Le port reste cependant un lieu d'échange, faisant naître un ensemble complémentaire d'activités de transit, irriguant de flux commerciaux un arrière-pays dont les limites peuvent être lointaines. Cette fonction traditionnelle doit être renforcée dans les Régions Atlantiques et, pour cela, il est donc nécessaire de développer les conditions et les structures de marché. On peut estimer à cet égard que ces conditions se trouveraient déjà bien satisfaites dans la mesure où l'industrialisation leur donnerait corps. On peut aussi fonder des espérances sur un renouveau du cabotage qui pourrait précisément permettre à tous les ports, quelle que soit leur taille, d'affirmer leur fonction de centre d'échange et de transit. Mais il reste important, de toute manière, de vitaliser davantage la fonction commerciale. Et, à cette fin, la politique de mise en valeur portuaire des Régions Atlantiques est indissociable de la politique générale d'aménagement du territoire et de développement régional.



## B. LE NECESSAIRE.

Les problèmes contemporains du développement économique tendent de plus en plus à trouver leurs solutions dans une politique d'aménagement fondée sur des choix volontaires. La mise en valeur de la façade maritime des Régions Atlantiques doit être conçue dans le cadre d'une telle politique. En ce domaine, les choix doivent faire montre de hardiesse.

Dans le cadre national, la politique d'aménagement du territoire et de développement économique régional n'a pas été insensible à cette nécessité puisque, à la fois, le développement des régions de l'Ouest et la mise en valeur de leurs côtes constituent un double objectif. Pour les Régions Atlantiques, cet objectif est primordial, non seulement pour elles-mêmes, mais aussi pour l'équilibre national. Il est important, au contraire, d'imaginer pour les Régions Atlantiques un schéma d'expansion analogue à ce support de développement, devenu une réalité : l'axe Mer du Nord-Méditerranée. L'armature portuaire doit pouvoir, par exemple, s'appuyer sur une solide infrastructure de communications interrégionales.

Dans le cadre européen, nouvelle dimension des marchés, cet équilibre apparaît encore plus nécessaire dans la mesure où les Régions Atlantiques se trouvent éloignées des grands centres actuels de production et de consommation.

Cet éloignement peut, en effet, parfaitement justifier la mise en place de nouveaux centres de développement industriel et, en même temps, faire la preuve de leur rentabilité économique, et le handicap de la distance, dans l'établissement d'un coût de revient, s'amenuise à mesure que s'élève le degré d'élaboration de la production.

Le problème de l'éloignement est peut-être, en définitive, un faux problème, car son incidence n'est pas forcément déterminante. Et, d'autre part, cet éloignement a toujours été mesuré par rapport aux centres traditionnels. Dans une optique prospective, il peut arriver un jour un certain renversement : ce ne sera plus aux Régions Atlantiques de se trouver loin des centres européens, mais à ces derniers de l'être des Régions Atlantiques.

On en arrive, apparemment, à proposer des solutions opposées à la tendance générale aujourd'hui observée en Europe : celle de la concentration. Concentration de la production et même concentration du trafic maritime...

Il n'y a sans doute là qu'apparence. La tendance à la concentration est un phénomène actuel et signifie la recherche de dimensions optima face à de nouvelles contraintes. Il ne s'agit pas d'une fin en soi, mais d'une réorganisation des moyens en vue d'une meilleure productivité. Pour employer une image, « on recule pour mieux sauter ».

Au terme de cette réorganisation, l'on peut arriver à une nouvelle géographie de l'espace économique : c'est là le point important, et que l'on perd parfois de vue, du spectacle des bouleversements présents.

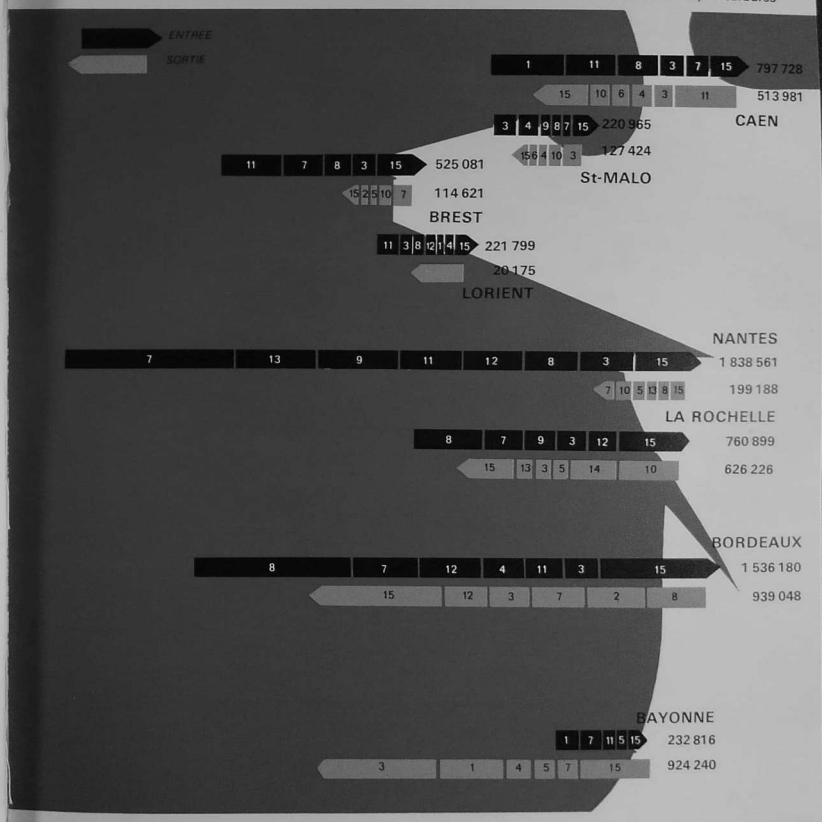
Enfin, s'il est vrai que la concentration appelle la concentration, cela peut s'avérer utile jusqu'à un certain point et ne plus l'être ensuite. Sur le plan strict de l'analyse économique il est une ancienne loi qui s'applique dans tous les cas et à tous les niveaux : celle des rendements décroissants.

C'est en fonction de ces idées, et en toute connaissance de leurs atouts et de leurs chances, que les Régions Atlantiques croient en leur avenir maritime évidemment lié au développement général de leur économie, mais également lié aux nouvelles dimensions de l'économie nationale et des échanges internationaux. Elles offrent un champ libre à ces nouvelles dimensions.

1 BENELUX
2 ALLEMAGNE FED.
3 ILES BRITANNIQUES
4 PAYS NORDIQUES
5 PENINSULE IBERIQUE
6 EUROPE MERIDIONALE
7 AFRIQUE DU NORD
8 AFRIQUE CONTINENTALE
9 URSS
10 REPUBLIQUES SOCIALISTES
11 AMERIQUE DU NORD
12 AMERIQUE CENTRALE ET LATINE
13 MOYEN ORIENT
14 EXTREME ORIENT
15 DIVERS

# trafic international portuaire

année 1965
en tonnes / metr.
non compris les hydrocarbures



# 4

## conclusion

**rapport de synthèse**
**présenté par**

**M. DUCASSOU**
**premier vice-président**
**de la chambre régionale**
**de commerce et d'industrie**
**de bretagne**

Les Régions Atlantiques, géographiquement éloignées du centre de gravité du Marché Commun, paraissent être parmi celles qui, en France, posent les problèmes de développement les plus difficiles.

Il sera alors étonnant pour beaucoup qu'au moment où nous présentons la situation des économies des Régions Atlantiques, nous fassions preuve, non pas d'une totale satisfaction mais de ce que, dans sa préface, le Président Courbot appelait « un optimisme courageux ».

## I. LES CARACTERES COMMUNS DES REGIONS ATLANTIQUES.

Comment se présente globalement cette vaste frange constituée par les Régions de Basse-Normandie, Bretagne, Pays de la Loire, Limousin-Poitou-Charentes, Aquitaine et Midi-Pyrénées, qui, directement ou indirectement, sont tournées vers l'Océan Atlantique ?

### A. LA POPULATION.

Au point de vue de la population, elle semble assez brutalement coupée en deux zones, dont la charnière serait approximativement située à la limite des Pays de la Loire et du Limousin-Poitou-Charentes.

Au nord de cette zone, une démographie traditionnellement importante pose des problèmes d'une ampleur telle qu'ils ne peuvent souvent être résolus que par la solution la plus douloureuse : le départ des éléments jeunes vers d'autres régions et plus particulièrement vers Paris.

Au sud, au contraire, mises à part quelques exceptions notables, la situation paraît inversée et des départements relativement peu peuplés par rapport à la moyenne nationale accueillent de nouveaux habitants.

Il est cependant probable que, par-delà les disparités actuelles, une nouvelle physionomie des Régions Atlantiques se révélera peu à peu dans les années à venir, par une structuration autour de quelques pôles majeurs parmi lesquels il faut compter, en premier lieu, les trois métropoles d'équilibre de la zone : Nantes-Saint-Nazaire, Bordeaux, Toulouse.

S'il est indispensable de développer et de renforcer encore les trois métropoles afin de leur permettre de jouer efficacement le rôle de contrepoids vis-à-vis de Paris qu'il est dans leur vocation d'assumer, il est non moins important de ne pas limiter les efforts à ces trois agglomérations, mais de mettre en place dans son ensemble un réseau urbain hiérarchisé de villes-relais et de villages-centres qui offriront, chacun à leur niveau, des infrastructures en quantité et en qualité suffisantes pour maintenir sur place la population nécessaire au développement économique et offrir à cette population les possibilités de vivre et de travailler qu'elle est en droit d'attendre.

### B. LES LIAISONS.

Un deuxième caractère commun aux Régions Atlantiques est l'insuffisance des liaisons.

Si, sur la plupart des lignes radiales qui unissent Paris aux grandes villes de la zone atlantique, l'infrastructure mise en place par la S.N.C.F. permet des liaisons satisfaisantes qui sont parfois parmi les meilleures de France, il n'en reste pas moins que quelques lacunes importantes restent encore à combler, telles que l'électrification de Paris-Nantes ou de Rennes-Brest, et que les liaisons nord-ouest sont le plus souvent déplorables.



En matière de liaisons routières, la situation est plus mauvaise encore, car, si les relations entre le nord et le sud des Régions Atlantiques sont presque aussi difficiles par la route que par le chemin de fer, les radiales au départ de Paris ne sont pas beaucoup plus favorisées puisqu'il n'existe encore dans ces régions aucune autoroute.

Cette insuffisance des infrastructures de liaisons terrestres explique, pour une grande part, sans la compenser totalement, l'étonnant développement des liaisons aériennes.

L'aviation — et plus particulièrement la création des lignes aériennes intérieures — a permis un véritable désenclavement de ces régions.

Il convient à ce propos de souligner le rôle qu'ont joué en la matière les collectivités locales et, parmi elles, les Chambres de Commerce et d'Industrie.

### C. LE CADRE DE VIE.

De plus en plus, l'homme refuse — et il a raison — de vivre dans des conditions pénibles ou seulement ingrates. Il souhaite que toute sa vie, et non seulement les quelques semaines de vacances qu'il peut prendre chaque année, se déroule dans un cadre agréable. Cette exigence se fait d'autant plus forte que croît la qualification professionnelle des intéressés, et, par-delà les raisons techniques et financières très valables, c'est sans doute aussi à l'agrément qu'elles présentent que les Régions Atlantiques doivent maintenant leur chance de recevoir, de plus en plus fréquemment, des industries d'un haut niveau technique, dont les cadres sont particulièrement exigeants.

Ce phénomène, qui a joué un rôle extrêmement important aux Etats-Unis au profit de l'extrême Ouest de ce pays : la Californie, jouera sans aucun doute — plus modestement peut-être, mais non moins certainement — un rôle équivalent en faveur de l'Ouest et du Sud-Ouest français, pour ces régions où l'on peut dire : « Venez travailler sur le lieu de vos vacances. »

### D. L'ACTIVITE MARITIME.

Dans ce domaine, il est remarquable de constater que, comme en matière de démographie, se met progressivement en place une structure hiérarchisée. A côté des deux grands Ports Autonomes — Bordeaux et Nantes-Saint-Nazaire — ayant l'un et l'autre une importance nationale incontestable, se développe tout un réseau de ce que l'on pourrait appeler, par analogie avec la structure urbaine, « des ports relais », tels que Bayonne, La Rochelle-La Pallice, Lorient, Brest, Saint-Malo, Caen et Cherbourg, dont la vocation régionale s'affirme de plus en plus, appuyés eux-mêmes par tout un réseau de petits ports qu'il serait injuste de condamner, alors que l'extension à l'ensemble de l'Europe d'un cabotage, qui fait depuis longtemps la richesse de toutes les villes côtières du Nord, peut amener leur prochaine renaissance.

Ainsi, dans leur ensemble, les Régions Atlantiques apparaissent bien comme l'un de ces grands espaces qui sont maintenant chers aux spécialistes de l'Aménagement du Territoire et leur diversité apparente est la la preuve d'une complémentarité interne qui leur permettra de jouer efficacement leur rôle dans l'économie de demain.

## II. UNE ECONOMIE A L'HEURE DU CHOIX.

### A. LES CRAINTES.

Ce rôle, cependant, il n'est pas certain que les Régions Atlantiques soient en mesure de le remplir.

L'économie des Régions Atlantiques suscite en effet, à bien des égards, des craintes réelles.

Des industries anciennes, qui ont dans leur temps contribué à la prospérité de ces régions, doivent maintenant se reconvertir et parfois disparaître.

Les difficultés suscitées par la reconversion des chantiers navals sont dans toutes les mémoires ainsi que les problèmes qui se sont posés et qui se posent encore au Boucau et à Hennebont.

Parallèlement, les industries agricoles et alimentaires, comme d'ailleurs la pêche, qui jouent un rôle particulièrement important dans l'économie des Régions Atlantiques, ont, elles aussi, à faire face à des problèmes difficiles afin de s'adapter aux conditions nouvelles que crée pour elles, dans le Marché Commun, la concurrence d'entreprises ayant déjà acquis un niveau européen et parfois même mondial.

Par ailleurs, l'agriculture ne pourra sans doute offrir à ceux qui en vivent le niveau de vie qu'ils en attendent, à juste titre, que dans la mesure où une part notable de l'actuelle main-d'œuvre agricole pourra trouver de nouveaux emplois dans des activités secondaires ou tertiaires.

Si ces emplois ne sont pas créés à bref délai, il sera sans doute impossible d'éviter dans le monde agricole une grave crise dont les répercussions dépasseront largement le seul domaine économique.

En outre, si l'émigration vers d'autres régions — qui apparaît trop souvent comme la seule issue à cette situation — pose des problèmes humains qu'il est inutile de rappeler, elle a également des conséquences économiques sur lesquelles il faut insister.

C'est en effet une émigration sélective qui touche les hommes les plus jeunes, les plus instruits et les plus dynamiques. Si elle se poursuivait ou si elle s'aggravait, c'est non seulement en termes quantitatifs que le problème se posera, mais aussi et surtout en termes de qualité, et il est à craindre que nos régions, se vidant de leurs éléments les plus dynamiques, se trouvent ensuite irrémédiablement condamnées à la récession.

Il convient à ce point de vue de ne pas sous-estimer la notion de « seuil critique » ; il serait dramatique de laisser se produire dans certaines de nos régions une situation analogue à celle qu'a connue l'Irlande dont le développement économique reste encore handicapé par l'émigration, pourtant ancienne, de ses éléments les plus actifs.

C'est pourquoi, afin que l'émigration se trouve autant que possible réduite et peut-être, plus tard, totalement arrêtée, les Régions Atlantiques, et plus particulièrement celles de l'Ouest, attachent une importance extrême à ce que soient respectés, et si possible dépassés, les objectifs fixés par le V[e] Plan : réduction du 1/3 du solde migratoire négatif et création dans l'Ouest de 45 % des nouveaux emplois devant être créés pendant la durée du Plan.

## B. LES POTENTIALITES.

Cette présence d'une population nombreuse et souvent jeune, l'attrait particulier que présentent les départements du Sud des Régions Atlantiques pour des travailleurs venant d'autres régions moins favorisées par le cadre de vie sont à long terme, sans aucun doute, les chances les plus réelles de ces régions devant l'évolution économique.

Une autre chance lointaine est constituée par la situation géographique privilégiée de ces régions : au moment où la mondialisation de l'économie entraîne un changement d'échelle et une ouverture de l'espace, l'Atlantique est appelé à remplir demain la fonction économique qui fut, dans l'antiquité, celle de la Méditerranée.

Merveilleusement placés sur les rivages de cette nouvelle « Mare nostrum », les hommes des Régions Atlantiques s'efforceront de profiter pleinement des avantages que leur vaudra dans l'avenir le rôle de « Phéniciens de l'Europe » qu'ils sont appelés à jouer.

Enfin, parmi les éléments favorables, il faut citer — bien que cela ne soit pas chiffrable — la volonté de progrès des populations de ces régions et leurs qualités naturelles.

Cette volonté de refuser la régression et de travailler par tous les moyens à leur disposition à l'amélioration de leur condition se retrouve dans toutes les villes et dans tous les départements des Régions Atlantiques et est partagée par toutes les couches de la population. Chefs d'entreprises, cadres, ouvriers, paysans, tous ont prouvé à différentes reprises et par les voies les plus diverses leur volonté de travailler eux-mêmes à se créer un avenir meilleur.

## C. LE CHOIX.

Les Régions Atlantiques sont à l'heure du choix.

Vont-elles se trouver arrêtées dans leurs efforts ?

Les mesures nécessaires pour favoriser leur développement seront-elles prises trop tard ? Dans ce cas elles basculeront vers la récession et le désespoir, avec son cortège d'émigration, de crises sociales, de dépopulation.

Ou au contraire la confiance qu'elles ont en elles-mêmes sera-t-elle soutenue et appuyée ? Dans ce cas elles pourront prendre une place éminente dans la communauté nationale, pour le plus grand profit de celle-ci.

# III. MESURES A PRENDRE.

Pour que ce développement soit possible, il faut **savoir** développer, **vouloir** développer et **pouvoir** développer.

## A. SAVOIR DEVELOPPER.

### 1/ Des études.

Pour savoir développer, il est, bien sûr, indispensable de poursuivre les études déjà entreprises et il serait sans doute heureux que l'une des Universités des Régions Atlantiques se voie confier la vocation particulière d'étudier les problèmes de développement. En liaison avec les organismes nationaux et internationaux compétents, elle trouverait, dans l'ensemble des Régions Atlantiques, des champs d'expérience pour ses études et des possibilités d'application pour ses conclusions.

### 2/ Une vocation.

C'est aux techniques les plus avancées que les Régions Atlantiques sont particulièrement destinées : Toulouse, Bordeaux, la Bretagne et les Pays de la Loire offrent déjà aux industries les plus évoluées, électroniques ou aérospatiales, des conditions efficaces de développement.

La présence d'un réseau, maintenant dense, d'Universités extrêmement dynamiques et résolument tournées vers les liaisons avec l'Industrie est, à cet égard, une chance dont il convient de profiter pleinement.

Nous avons vu que le cadre de vie faisait de ces régions une zone d'appel pour les chercheurs et les cadres supérieurs qui y trouvent les conditions de travail à la fois efficace et agréable, et leur situation relativement périphérique par rapport au reste du Marché Commun est dans ce domaine plus un avantage qu'un inconvénient.

Il conviendrait de poursuivre cette recherche de vocation, tout en restant dans le cadre général qui maintenant paraît être acquis pour l'ensemble des Régions Atlantiques et que nous définirons sous le terme « d'industries de qualité ».

3/ **Des activités tertiaires de haut niveau.**

Si l'industrialisation, créatrice de richesses, est indispensable au développement, elle doit — dans une économie moderne — s'accompagner d'un accroissement plus important encore du secteur tertiaire.

Tout ce qui pourra être fait pour développer dans ces régions les activités de commerce, de service et de l'administration devra être poursuivi et intensifié.

Ce développement du secteur tertiaire est particulièrement important dans les trois métropoles : Nantes-Saint-Nazaire, Bordeaux, Toulouse, ainsi que dans les principales villes-relais. C'est, en effet, essentiellement sur cette fonction tertiaire, et plus particulièrement sur les activités que l'on qualifie de « rares », qu'est bâtie la notion de métropole et de réseau urbain hiérarchisé. Le développement des activités tertiaires, dans ce cadre, est par conséquent une condition indispensable pour atteindre les objectifs qui ont été fixés par cette politique d'aménagement structuré du territoire.

## B. VOULOIR DEVELOPPER.

1/ **Les incitations gouvernementales.**

Il est indispensable que la volonté du Gouvernement de développer ces régions soit sans cesse répétée et que les mesures qui, à juste titre, peuvent être prises pour remédier ailleurs à des situations urgentes ne fassent pas oublier les objectifs que s'étaient fixés le Gouvernement et le Parlement en orientant le V[e] Plan de manière à faire de ces régions des participantes à part entière de la prospérité nationale.

Au moment où l'ouverture du Marché Commun incite à renforcer heureusement l'économie des régions frontières, car elles se trouvent aux premières lignes de la compétition internationale, il ne faut pas oublier que, si les batailles se gagnent sur le front, les guerres se perdent souvent sur l'arrière. Il est indispensable par conséquent que le développement économique reste en France général et cohérent.

Si la vocation de nos régions est déjà celle des industries de qualité (électronique, aérospatiale...), il convient que les efforts des Pouvoirs Publics soient tournés plus particulièrement en faveur de l'environnement nécessaire à ces industries.

L'adoption récente d'une politique systématique de développement d'activités secondaires et tertiaires d'un niveau élevé autour des métropoles de recherche est, par conséquent, une mesure qui nous paraît hautement souhaitable pour l'ensemble de la France, mais dont nous demandons l'application prioritaire dans les Régions Atlantiques, afin de répondre directement à leur vocation.



2/ **La volonté des entrepreneurs.**

C'est, en définitive, sur la volonté des entrepreneurs que repose en grande partie le développement régional : les Régions Atlantiques doivent devenir une pépinière d'entreprises.

Traditionnellement tournées vers la mer, les Régions Atlantiques ont vu naître nombre de marins, d'explorateurs, de missionnaires et parfois de corsaires. Elles ont traditionnellement le goût de l'aventure. Elles doivent se rendre compte que la grande aventure de l'économie de demain c'est l'entreprise, et tout doit être fait pour que les chefs d'entreprises, leurs cadres et tous leurs collaborateurs mettent à la conquête de ce monde économique nouveau toute la fougue que les armateurs, les capitaines et les équipages des siècles passés ont mis à conquérir et à exploiter les terres lointaines.

Ainsi, l' « obligation d'entreprendre » et l'acceptation du risque qui en est le corollaire, sont bien conformes aux plus nobles traditions de ces régions.

Ce sera par conséquent l'une des tâches majeures de nos Chambres de Commerce et d'Industrie que de soutenir et développer cet esprit d'entreprise, sans lequel il serait vain d'espérer un développement de nos régions.

## C. POUVOIR DEVELOPPER.

1/ **Le financement.**

S'il appartient aux entrepreneurs de prendre la décision de développer leurs entreprises ou d'en créer de nouvelles, si les Pouvoirs publics peuvent inciter certains d'entre eux à choisir les Régions Atlantiques pour réaliser leurs implantations nouvelles, l'exécution reste conditionnée par l'accès au crédit, et il serait nécessaire que, là aussi, l'incitation remplace aussi souvent que possible l'excessive prudence.

Il serait, bien sûr, normal qu'une sélection soit faite en matière de financement comme dans le domaine des incitations et que soient particulièrement favorisées l'implantation dans les Régions Atlantiques des industries de qualité et la création, autour des métropoles de recherche, d'activités d'un niveau élevé.

Il conviendrait également de rechercher les moyens d'orienter vers les industries régionales les plus évoluées les capitaux rendus disponibles par les mutations immobilières entraînées par la nécessaire modernisation des structures agricoles.

2/ **Les infrastructures.**

Déjà en 1875, le Président Thiers déclarait : « Il est temps de renverser cette sorte de muraille de Chine qui sépare l'Ouest de la France de Paris. »

S'il est bien nécessaire que soit rapidement complété le programme d'électrification de la S.N.C.F. dans l'Ouest, il faut surtout programmer et réaliser dans les meilleurs délais des liaisons autoroutières.

Ce n'est pas ici la place de déterminer quels sont, dans les Régions Atlantiques, les tracés les meilleurs et les itinéraires prioritaires, mais il faut tout faire pour que, dans un délai raisonnable, ces régions disposent non seulement d'autoroutes radiales rattachant les métropoles à Paris, mais encore d'une grande transversale de la Bretagne à la vallée du Rhône, et de cette voie Nord-Sud qui, par la façade atlantique,

devra relier la Belgique et l'Angleterre à l'Espagne de l'Ouest en constituant la grande voie structurante de l'Ouest et du Sud-Ouest français : l'axe « Mer du Nord-Espagne ».

Les efforts entrepris en matière d'aviation doivent encore être poursuivis, et il est regrettable que certaines liaisons doivent être retardées ou parfois même suspendues par suite du manque d'appareils. Bien au contraire, il serait intéressant de lancer dans ces régions une politique systématique de développement du réseau aérien et peut-être même — par exemple sur des relations ne disposant ni d'autoroute, ni de chemin de fer électrifié — d'essayer de lancer, par avions de grosse capacité, des transports massifs à bon marché.

Enfin, et peut-être surtout, l'effort doit être porté sur l'infrastructure intellectuelle. Si l'on accepte en effet que la vocation des Régions Atlantiques soit celle des industries de qualité et si l'on admet que leur principale richesse est leur richesse en hommes, il est indispensable qu'à tous les niveaux des efforts systématiques soient entrepris pour développer à la fois l'enseignement et la recherche.

Face à l'économie de demain, c'est dans l'infrastructure universitaire que les Régions Atlantiques trouveront les moyens de leur réussite.

## CONCLUSIONS.

Ainsi, et presque paradoxalement, l'économie de demain et plus précisément la mise en place du Marché Commun replacent les Régions Atlantiques — comme au XVIII[e] siècle — en plein cœur des courants d'échanges internationaux, mais il ne leur reste qu'un an pour reprendre la place qui fut la leur il y a un siècle.

Les Régions Atlantiques étant largement tournées vers la mer, une comparaison maritime vient tout naturellement à l'esprit en matière de conclusions.

Jusqu'à ces dernières années, affrontées à des reconversions difficiles, inquiètes d'une émigration dont elles ne voyaient pas la fin, soucieuses de l'avenir de leur agriculture, isolées du centre de gravité de la Communauté Economique Européenne, les Régions Atlantiques pouvaient apparaître comme un navire faisant eau de toutes parts et dont l'avenir risquait d'être irrémédiablement compromis.

Les efforts des Pouvoirs Publics et le propre dynamisme des Régions Atlantiques ont permis de commencer à colmater quelques-unes des voies d'eau les plus graves.

Il en subsiste encore, et les efforts entrepris sont à poursuivre, mais tous ont maintenant la certitude qu'avec persévérance et volonté le navire peut être sauvé. Mais il ne suffit pas d'en rester là.

Le navire n'est pas fait pour rester au port, mais pour naviguer.

Avant même que toutes ses voies d'eau soient bouchées, il convient de tracer la route et de se préparer à l'appareillage.

La résignation est morte.

L'heure est maintenant venue. Les Régions Atlantiques, face à l'économie de demain, se tournent résolument vers le large.



Maquette Jean Criton. — Imp. S.-P. 92 - Issy-les-Moulineaux
Dépôt légal, 4e tr. 1967. — N° d'Imp. 2 800