

## Géographie du continent européen

M. Maurice LE LANNOU, professeur

Le cours du *mardi après-midi*, sur *L'Europe et la mer*, avait pour propos de tirer quelques conclusions géographiques des analyses faites sous le même titre l'an passé, qui avaient dégagé les traits essentiels de la révolution en cours dans l'économie des transports maritimes : la masse rapidement croissante des trafics ; les navires géants, spécialisés, coûteux et pressés ; la forte emprise de l'industrie sur l'armement à la mer ; l'intégration des transports marins aux transports terrestres par les développements de la conteneurisation et l'avènement du navire porte-barges. Afin d'avoir une vue plus complète des rapports que notre continent entretient désormais avec l'océan, il fallait examiner comment les diverses nations s'efforcent de conserver leurs positions traditionnelles dans une compétition qui s'étend au monde entier, et rechercher dans quelle mesure les conditions nouvelles de l'exploitation maritime mettent en cause la localisation des activités portuaires sur les côtes de l'Europe.

1 - Pour apercevoir comment diverses structures nationales s'ajustent à une même conjoncture mondiale, on a comparé les cas de la Norvège et de la Grèce, ces deux pays étant exemplaires, et les autres pays d'Europe ayant suivi, avec plus ou moins de retard, leurs orientations. Fort instructives sont les manières différentes dont ces deux nations des latitudes extrêmes de l'Europe ont reconstitué et augmenté leurs flottes marchandes en suivant l'évolution générale vers le gigantisme et la spécialisation. Toutes deux restent fidèles au *tramping* : leurs navires opèrent pour le compte d'autrui en proportion de 90 pour 100 du tonnage global. Mais la Norvège se donne des navires neufs, tandis que la Grèce achète du tonnage d'occasion. Telles étaient leurs manières personnelles — conformes aux données économiques et sociales des deux pays — de prendre une excellente place dans la hiérarchie des puissances maritimes : il y avait alors beaucoup d'argent à gagner en s'écartant des situations moyennes et en offrant aux chargeurs du très neuf ou du très vieux. D'autre part, les armateurs norvégiens trouvaient leur

bénéfice dans la pratique des affrètements à long terme, qui donnent la sécurité, tandis que les Grecs, plus joueurs, s'entendaient à garder du tonnage libre et à profiter d'une conjoncture toujours tourmentée, fertile en retournements.

Au fil des années, de nouveaux impératifs donnent aux armements des deux pays des orientations plus affirmées. Par le considérable accroissement de son tonnage, la flotte grecque devient plus sensible aux variations du marché des frets, et elle doit chercher recours à la fois dans l'acquisition d'unités neuves, plus aptes à soutenir les concurrences, et dans l'évasion vers les pavillons de complaisance. En Norvège, c'est surtout le poids des salaires qui grève de façon menaçante l'exploitation des navires : le remède est cherché dans le haut perfectionnement technique et l'adaptation de plus en plus stricte aux besoins dictés par l'évolution des échanges industriels, mais aussi dans une internationalisation de l'économie maritime d'autant plus remarquable que le pavillon national fut naguère plus jaloux. Ainsi Norvège et Grèce, chacune selon son génie propre, suivent des démarches parallèles qu'il a paru intéressant d'examiner avec quelque détail.

A partir de 1968, on assiste à une refonte rapide de la flotte norvégienne. L'armement se débarrasse des navires qui entraînaient les plus lourdes charges d'équipage, c'est-à-dire les plus âgés et les moins automatisés, et aussi de ceux dont on ne pouvait plus attendre qu'ils touchent des marchés de fret rémunérateurs. Ainsi disparaissent les pétroliers de moins de 80 000 t. de port en lourd, les cargos conventionnels de tramping au-dessous de 16 000, les cargos de ligne les plus vieux, les transporteurs de vrac mal pourvus en moyens de levage. Inversement, le carnet de commandes met l'accent sur des types de navires remarquables par le haut degré de certaines aptitudes qui sont aujourd'hui les conditions nécessaires d'une exploitation rentable : des pétroliers de plus de 200 000 t.p.l. représentent le gigantisme ; des navires-citernes pour produits chimiques et gaz liquéfiés, des paquebots conçus pour la croisière et des transporteurs d'automobiles expriment la haute spécialisation ; des transporteurs mixtes O.B.O. (*Ore/bulk/oil*) de gros tonnage indiquent la recherche d'une bonne disponibilité.

En augmentant sa flotte de pétroliers et de navires mixtes, la Norvège ne fait que donner des armes neuves à un tramping traditionnel. Mais les autres types sont des nouveautés, et ils permettent de mesurer quelle aptitude au jeu maritime est celle des Norvégiens. Voici une flotte de croisière, en passe de devenir la première du monde, faite de navires entièrement spécialisés, en vue de voyages partant de la côte atlantique des Etats-Unis et fréquentant le monde caraïbe. Voici des transporteurs d'automobiles géants qui permettent à l'armement norvégien de charger simultanément plus de 15 000 voitures, en attendant prochainement beaucoup mieux. Voici encore une flotte de

transporteurs de produits liquides qui donnent à la Norvège un quasi-monopole. Il est remarquable que ces créations avantageuses soient l'œuvre d'armements qui n'y semblaient guère préparés : la *Royal Carribean Cruise Line*, qui exploite des paquebots de croisière, a été fondée par trois sociétés dont l'une était spécialisée dans le pétrole et les transports sous froid, une autre dans le transport de vrac, la troisième dans celui des produits chimiques.

Mais ces restructurations sont difficiles. Le passage d'une flotte banale, conçue pour offrir des volumes de cale, à une flotte moderne, organisée pour surmonter des coûts redoutables, ne peut s'opérer que dans des cadres renouvelés et agrandis. Ententes et concentrations nationales ne suffisent plus. Il faut s'engager dans les voies d'une internationalisation qui laisse peu d'importance au pavillon. Les Scandinaves n'y ont pas manqué, donnant un modèle que suivent toutes les nations maritimes d'Europe. Mais le processus, en soi, n'est pas neuf, et les armateurs nordiques avaient sous les yeux l'exemple proposé depuis deux bonnes décennies par les Grecs.

Le pavillon hellénique est en effet loin de couvrir toute l'entreprise maritime de la Grèce. Au milieu de 1971, si la flotte sous couleurs nationales compte pour plus de 13 millions de tonnes de jauge brute, et s'inscrit ainsi au septième rang mondial, des armateurs grecs possèdent en outre plus de 18 millions de t.j.b. inscrits sous des pavillons étrangers. Le total véritable de la flotte grecque s'élève ainsi à près de 32 millions de t.j.b., ce qui la met au premier rang du monde si l'on soustrait des 38,5 millions de t.j.b. attribués au Liberia les 16 millions qui appartiennent à des armateurs grecs sous les couleurs libériennes. Malgré une certaine tendance au retour à la vraie nationalité, accentuée après la « révolution nationale » de 1967, l'armement hellénique est donc répandu à travers le globe au hasard des facilités fiscales accordées par des pays sans puissance maritime véritable, du Liberia (qui compte de beaucoup la plus grosse part de ce tonnage évadé), à Malte, en passant par la Somalie et le Liban et surtout par Panama et Chypre. Cette étonnante disposition reflète un aspect important de la géographie humaine de la Grèce : le cosmopolitisme d'une petite nation dont les ressortissants ont beaucoup essaimé dans le monde.

Dans ce cadre souple et multiforme s'est exercé l'esprit d'entreprise des grands armateurs helléniques, si bien qu'il serait désormais peu exact de ne voir, dans l'internationalisme maritime des Grecs, qu'une simple évasion. Le riche armateur émigré s'applique à discerner les meilleures chances de ses navires, non seulement par des avantages fiscaux hors du pavillon national, mais par un ajustement aux conditions nouvelles que pose le développement industriel du monde. Un exemple de hardiesse calculée : en 1971, trois transporteurs de produits chimiques, construits en Suède sur commande d'un groupe d'armateurs grecs de Londres, sont entrés en service. Ces unités

ont été prises en charge par trois filiales panaméennes du groupe, qui les affrètent pour trois ans à la *Shell International Petroleum Co* sous pavillon libérien ! Complaisance à la puissance deux, affrètements de longue durée, haute spécialisation technique, tout y est. L'effort des Grecs n'est plus une simple spéculation sur des besoins de cale conjoncturels. Il représente déjà une réponse scientifique aux sollicitations de l'économie moderne, une réponse de type scandinave.

De leur côté, les flottes scandinaves entrent dans la voie d'une internationalisation à la grecque, mais sous des formes plus complexes. Les armements norvégiens et suédois concluent des associations de plus en plus nombreuses avec des armements étrangers. L'*Anco Tanker Service*, qui se charge du transport des produits liquides de la pétrochimie, réunit un armement norvégien, un suédois et un britannique. Pour le transport du bois de la Colombie britannique, la *Scanscot Freighter Ltd* a huit navires répartis en cinq armements : trois suédois, un norvégien, un écossais. Un *H.B.S. Group*, qui réunit deux armements norvégiens et un anglais, prend en charge le transport de toutes les automobiles britanniques qui seront expédiées au Canada jusqu'en 1975. Et l'internationalisation des armements scandinaves est fortement marquée aussi dans le domaine de la conteneurisation. Les deux consortiums *Scanaustral* (pour les lignes d'Australie) et *Scanservice* (pour le Japon) réunissaient à l'origine un armement norvégien, un suédois et un danois ; une société hollandaise est entrée dans le second, qui marque son élargissement par le nouveau nom de *Scandutch*. Rappelons également qu'un armateur norvégien est propriétaire des deux navires porte-barges *Acadia Forest* et *Atlantic Forest*, qui, affrétés par la société américaine *Lash System*, de la Nouvelle-Orléans, transportent 73 barges portant chacune 370 tonnes de marchandises et sont ainsi les plus gros navires de diverses nationalités du monde.

Mais il ne suffisait pas d'une collaboration avec des armements étrangers. Il fallait aussi, pour survivre, s'incorporer plus intimement aux affaires industrielles du monde en allant jusqu'à placer des navires sous le pavillon d'autrui. L'armement norvégien a aujourd'hui recours à des pavillons de complaisance dont le plus inattendu est celui de la Grande-Bretagne, sous lequel navigeront par exemple deux gros O.B.O. actuellement en commande, propriété d'une filiale anglaise d'un armement d'Oslo. Les Suédois ne sont pas en reste : témoin cet armement né en 1969, qui utilise des cargos étrangers — trois allemands et un danois, navigant sous leurs pavillons nationaux — pour exploiter une ligne de la Suède aux Etats-Unis au titre de contrats à long terme avec l'industrie suédoise. Depuis trois ou quatre ans, l'Association des Armateurs Suédois a fait construire plus de cinquante navires destinés à être exploités par des filiales sous les pavillons allemand, néerlandais, belge, britannique, finlandais. Voilà un type nouveau de complaisance qui marque



bien la nouvelle physionomie maritime de la Suède, nation très évoluée au genre de vie marin fragile, acculée à exploiter des navires de grand coût et à les faire passer sous d'autres couleurs. Mais si l'exemple est extrême, il n'est point unique, et l'indifférence au pavillon tend à devenir une règle commune à toutes les grandes flottes européennes, exception faite, bien sûr, de la soviétique.

Le grand fait qui justifie à la fois la perfection du navire spécialisé et sa dénationalisation de plus en plus fréquente est cette association de plus en plus intime de l'économie maritime à l'entreprise industrielle, trait dominant de l'évolution des transports de mer depuis le milieu du siècle. Cela implique la participation à une économie générale aux liens internationaux extrêmement enchevêtrés. L'ère des monopoles géographiques ou impériaux est révolue, et les concurrences se règlent sur des prix. Or, les sources de matières premières se sont éloignées des transformateurs. Les marchés de vente des produits fabriqués se sont étendus et dispersés. Les trafics se sont singulièrement compliqués par le développement d'industries (surtout les chimiques) qui nécessitent des échanges pour ainsi dire internes entre firmes ou pays d'égale puissance industrielle. Ces conditions rendent indispensable un strict ajustement du moyen de transport à la nature et au volume de la marchandise transportée : elles entraînent ainsi gigantisme, spécialisation, internationalisation.

On comprend que de profonds changements aient altéré, au cours des récentes années, le caractère même de l'entreprise maritime, naguère revêtue de traits si personnels. Asservie par ses contrats de longue durée à une industrie dont les commandements sont continentaux, l'économie de la mer l'est également aux transports terrestres par le développement de la conteneurisation et l'avènement des porte-barges. Aussi, parmi les plus grands « seigneurs de l'innovation », rencontre-t-on désormais peu de marins. L'américain K. Ludwig, l'inspirateur du gigantisme, est un financier et un industriel. Le Norvégien Jacob Isbrandtsen est un affairiste. L'instigateur de la révolution par le conteneur, Malcolm McLean, est un entrepreneur de camionnage. Les vieux milieux maritimes d'Europe, en Angleterre, en France, en Italie, ont été parfois lents à entrer dans ces jeux qui n'étaient pas marins.

Avec sa spécificité, l'économie maritime tend même aujourd'hui à perdre une partie de sa substance humaine. Les flottes européennes recrutent de plus en plus difficilement des équipages. La grecque fait appel à des Asiatiques, dont beaucoup de Philippins. La norvégienne compte un tiers de matelots étrangers, la suédoise plus de 40 pour 100. Et ces petits pays grands sur la mer ne sont pas les seuls à connaître cette profonde désaffection du métier de marin. L'Italie en souffre, dont le marché du travail est d'ordinaire plus

fourni. En Allemagne fédérale, il a suffi des accords de décembre 1970 sur le régime des congés et des tours de repos pour accroître de plus de 8 pour 100 les besoins en hommes, et la marine allemande doit chercher à l'étranger les compléments nécessaires. En France, malgré la mise en service de navires modernes largement automatisés, une lente érosion réduit chaque année les effectifs disponibles, et il est intéressant de noter que, dans le nombre des vocations annuelles, le pourcentage des zones littorales — notamment en Bretagne — diminue sensiblement : tout se passe comme si tendait à disparaître, devant les offres du travail à terre, une attitude traditionnelle des populations côtières, et ainsi à s'effacer un trait majeur de la géographie de l'Europe.

2 - La localisation elle-même des ports européens est mise en cause. Les tonnages unitaires de 200 000 à 250 000 tonnes de port en lourd sont désormais banals. Ils n'entrent pas dans tous les ports d'Europe et imposent déjà une concentration au profit des ports susceptibles de leur offrir les 20 à 21 mètres de profondeur nécessaires et de la place pour leur 320 à 350 mètres de long. Pour le moment, cinq ou six organismes seulement peuvent recevoir les 250 000 t. : Rotterdam, Le Havre, Fos, Finnart (Ecosse), Milford-Haven (Pays de Galles), Göteborg... Plusieurs autres, à la suite de travaux acharnés et parfois moyennant quelques allègements, se flattent d'accueillir les 200 000 : Stavanger, Augusta, Liverpool, Thameshaven (à l'embouchure de la Tamise)... Mais on sait que l'option est prise pour des navires-citernes plus gros encore. Or, au delà des 300 000 tonnes, le Pas de Calais deviendra difficile et, très peu au-dessus, impraticable. Aussi bien la mer du Nord est-elle tenue pour ne pas admettre des tirants supérieurs à 72 pieds (21,95 m). Les « *Universe* » de la *Gulf* (326 000 t.) calent 24,8 m ; le « *Nisseki Maru* » japonais (373 000 t.) — qui vient de sortir — en fait 27 ; les deux 477 000 t. en commande pour la *Globtik Tankers* en feront 28. On étudie à Rotterdam la possibilité de construire des pétroliers de moindre tirant d'eau relativement à la charge, et de permettre ainsi à des unités de 425 000 t.p.l. de franchir le Pas de Calais et d'être reçus à l'*Europoort*. Cette obstination prouve la volonté de résistance du plus grand port d'Europe, qui est aussi le plus grand du monde. Rien ne dit qu'elle ait chance de triompher.

Aussi voyons-nous déjà des réalisations et des projets qui supposent qu'on n'entre pas dans la Manche et que l'éclatement des masses transportées se fasse dans des « ports-relais » créés ou aménagés sur de grandes profondeurs de la façade atlantique. Le premier exemple est le port pétrolier de Bantry, en Irlande, création de la *Gulf Oil* qui le dessert par navires de 326 000 t.p.l., au fond d'une baie (où Grouchy débarqua le 22 décembre 1796) qui offre, dans sa partie la plus enfoncée, des profondeurs de

29 mètres au-dessous du zéro des plus basses mers ; de là, le pétrole « éclate » à l'aide de navires de 50 000 à 100 000 t. qui le répartissent entre les raffineries européennes de la société américaine. Plus complexe et plus conforme aux vocations de l'Ancien Monde est le projet en cours de réalisation à Bilbao, pour le compte de la compagnie hispano-américaine *Petronor*. Sans doute assignera-t-on à ce port moins excentré des fonctions plus complexes, et le projet prévoit la construction d'un important réseau de voies terrestres. Mais l'Espagne aurait son vrai port en eau profonde plus à l'Ouest, au fond de la baie galicienne d'Arosa, non loin de Saint-Jacques-de-Compostelle, où il y a des fonds d'une trentaine de mètres. On voit mal que cet *Iberport* puisse assurer une desserte étendue par terre, à partir d'un pays au relief difficile. Seule peut être envisagée la fonction de relais et de redistribution par voie maritime, à la manière de ce qui se passe pour le pétrole de Bantry. Cependant, un tel site se prêterait à une industrialisation dont les objectifs seraient des marchés à atteindre par la mer. Il y a ici une main-d'œuvre abondante. S'il n'y a point une structure d'appui immédiat, il y a l'élan d'une Espagne en plein renouveau, susceptible d'encourager des investissements d'origine extérieure à la recherche de points où ils pourraient exercer une stratégie économique à l'échelle du monde.

Les auteurs d'un rapport publié en 1970 par le Conseil écossais devinent avec beaucoup de pénétration une géographie économique possible qui tienne compte de ces deux grands faits concomitants : l'énorme développement de la consommation de produits industriels et l'accroissement de tonnages maritimes désormais peu à l'aise dans les mers intérieures de notre continent. Leur projet est de faire des basses terres d'Ecosse la porte industrielle de l'Europe, en double façade sur l'océan et sur la mer du Nord. Les eaux profondes de la Clyde pourraient recevoir des navires géants, tandis que les ports du Firth of Forth recevraient les unités destinées à la distribution. Les espaces industriels ne manqueraient pas. Ainsi, les Lowlands pourraient être comparés à une plate-forme en mer, dans une parfaite position pour servir l'Europe, excellente base, non seulement pour la transformation industrielle, mais aussi pour le service des conteneurs, voire des porte-barges.

Il y a là-dedans beaucoup d'anticipation, sans doute même de fiction, mais il intéresse le géographe de connaître ces sortes de formulations, qui traduisent bien des réalités en cours. D'autre part, même à l'intérieur des mers européennes, il n'est guère de port classique qui ne soit à la recherche de l'eau profonde. Négligeant les possibilités de sa côte atlantique (Brest, La Pallice...), la France, au prix de grands travaux, affronte le problème par Fos et le Havre, où les chances de l'industrialisation permettent de payer le prix nécessaire à la création de ports-relais, et qui ont l'avantage d'une armature portuaire préexistante. Les perspectives sont évidemment plus minces

au delà du Pas de Calais. Dunkerque, pourtant, qui a l'avantage d'un site nautique favorisé par la disposition de bancs sableux parallèles à la côte, et qui en est aujourd'hui aux 125 000 t.p.l., aura un nouvel avant-port qui, en 1974, accueillera des navires en jaugeant 300 000. Les Belges n'ont pas ces relatives facilités : ils ont pu penser à un port-îlot situé au large. Les Hollandais ont Rotterdam, ou plus correctement l'*Europoort*, sans cesse accru à l'aval du *Nieuwe Waterweg*. Un chenal dragué en mer du Nord à près de vingt mètres permet l'entrée de navires approchant les 250 000 t.p.l. à pleine charge. Nous savons que les Rotterdamois pensent à diminuer les exigences du navire en tirant d'eau. Ils songent aussi à creuser en mer du Nord un chenal d'accès qui autorise les 425 000 tonnes, mais c'est déjà là une hypothèse extrême, et les 500 000 sont hors de portée. Pourquoi risquer une confrontation avec des organismes plus occidentaux, Le Havre ou quelque création de la façade atlantique ?

Tel est le raisonnement des Allemands à propos de Hambourg. L'Allemagne est, des nations occidentales, la plus défavorisée par les nouvelles exigences de la navigation maritime. Elle a pensé à Heligoland. On étudie maintenant la possibilité d'un port en eau profonde au voisinage de l'embouchure de l'Elbe, entre les îles Neuwerk et Scharhörn, dans la zone des Watten ; un chenal creusé à — 20 ou 22 mètres permettrait l'entrée de navires jusqu'à 350 000 t.p.l. Mais le projet rencontre l'opposition des ports d'autres *Länder* : Brême a son port minéralier de Weserport ; la Basse-Saxe a Wilhelmshaven, où il sera possible de recevoir bientôt des navires de 250 000 tonnes. A Scharhörn-Neuwerk, il faut parcourir plus de trente-cinq kilomètres vers le large pour trouver des profondeurs de 30 mètres : ainsi, de très importants dragages en pleine mer seraient nécessaires, qui n'empêcheraient pas le port « extérieur » de Hambourg d'être irrémédiablement hors course à l'apparition des navires d'un demi-million de tonnes de port en lourd. Et d'autre part les Allemands se demandent — comme beaucoup d'Européens —, à quoi bon consacrer d'énormes investissements à de simples appointements au large, alors qu'il reste tant de valeur accumulée dans des ports classiques dont les aptitudes techniques et commerciales sont connues et qui peuvent développer une industrie puissante sur une plaine littorale ou tout au long d'un estuaire.

Car la recherche et la mise en état d'espaces industriels vont aujourd'hui de pair avec la quête des vastes plans d'eau et des grandes profondeurs. Le Havre, dans le même temps qu'il entreprend au Cap d'Antifer la construction d'un port extérieur pour tonnages quasiment illimités, transforme en zone industrielle 10 000 hectares de la plaine alluviale de la basse Seine, dont 3 000 à gagner sur le fleuve, qui seront desservis par un canal maritime conçu pour être tôt ou tard accessible, sur 20 kilomètres de longueur, aux minéraliers de 250 000 t.p.l., et cela au prix d'une écluse maritime qui est

la plus vaste du monde. A Fos, l'énorme zone industrielle en voie de peuplement est plus proche du port extérieur, mais fort éloignée du port classique. L'exemple de Dunkerque est l'un des plus démonstratifs. Après la construction d'un bassin minéralier de près de six kilomètres de long, derrière une écluse pour navires de 125 000 t.p.l., c'est un nouvel étalement vers l'Ouest, à la recherche d'espaces industriels et de grands fonds pour tonnages supérieurs : ces terrains s'étendent jusqu'aux abords de Gravelines, sur une longueur de plus de quinze kilomètres à partir du vieux centre dunkerquois. Nous nous enfonçons dans l'avenir en examinant un projet ultérieur, celui de la création d'un quatrième ensemble portuaire entre Gravelines et Calais. Le tout, de Calais à Dunkerque, serait rassemblé sous le nom de *Cadunor*. Trente kilomètres ! L'ensemble le plus vaste, le mieux pourvu d'eau profonde de toute cette zone jusqu'à Rotterdam.

On voit qu'il y a et qu'il va y avoir beaucoup de changements par rapport à un passé récent. Il n'y a pas si longtemps que les ports dits « industriels » étaient ceux dont les relations avec l'arrière-pays n'étaient pas fameuses, et qui devaient valoriser au maximum leurs redistributions. C'est le cas de Marseille, si différent du Havre avant l'essor du pétrole. C'est aussi celui de Venise, si différente de Gênes. Les géographes en étaient à distinguer les ports « commerciaux » (régionaux, comme Dunkerque et Gênes, ou nationaux, comme Le Havre et le Trieste d'avant 1915) et les ports « industriels », les premiers étant tenus pour les plus vrais dans leur finalité. Dans le cas des grands organismes, qui cumulaient ces fonctions, la « fonction industrielle » était tenue pour une compensation. Aujourd'hui, l'industrie apparaît comme une pièce essentielle de leur bonne santé. Les lourdes industries de base, sidérurgie et pétrochimie, ont acquis sur les littoraux une prépondérance qui marque l'entrée décisive des grands ports dans ce qu'on appelle les « économies d'échelle ». Ainsi, alors que les ports recherchaient naguère l'industrie pour pallier quelque défaut de leur organisation économique, on voit aujourd'hui l'industrie rechercher les ports susceptibles de lui concéder de vastes espaces en bordure d'une eau suffisamment profonde pour recevoir les gros transporteurs marins.

Mais sont-ce vraiment les ports que recherche l'industrie ? Bien des complexes industriels littoraux nés il y a peu d'années sont quasiment dans le désert et n'ont que peu à voir avec l'organisme portuaire le plus proche. Ainsi les complexes pétrochimiques de Sardaigne, à Sarrok (Cagliari) et à Porto Torres. On n'ose même pas, en ce qui les concerne, parler de dédoublement : en tout cas on ne peut dire qu'ils soient nés des ports urbains préexistants, le contraire étant en vérité plus exact. En Europe continentale, où la grande industrie fut plus anciennement liée aux ports de mer, on voit le port conserver une certaine maîtrise, présidant aux extensions nécessaires et préparant des zones industrielles. Ainsi à Rotterdam, à Dunkerque,

à Marseille. Pourtant on se demande si l'organisme portuaire n'est pas en train de perdre toute son indépendance et ses vertus les plus personnelles. Ce qui est recherché par l'industrie, n'est-ce pas avant tout l'espace, surtout quand celui-ci a l'avantage d'être malléable, comme il l'est sur les vastes étendues lagunaires de la Camargue ou dans les plaines maritimes indécises du delta rhénan ? Pour conserver quelque place dans l'économie de la mer, les groupes qui présidaient aux destinées des grands ports européens doivent à tout le moins oublier quelques-uns de leurs soucis anciens, liés à la nature même de l'aventure de mer, et s'intégrer à des milieux nouveaux, chargés de préoccupations nouvelles.

3 - Pour illustrer ces conclusions sur la considérable évolution et le changement d'échelle des problèmes portuaires, il a été nécessaire de présenter avec quelque détail certains des grands ports européens.

Anvers est le type du port classique remarquable par l'excellence de ses services et la primauté qu'il a longtemps donnée aux marchandises générales. Il est encore le deuxième en Europe, grâce au pétrole et à l'industrie. Mais l'Escaut maritime insuffisamment profond et trop bouclé (la courbe de Bath) n'acceptera sans doute jamais de navires supérieurs à 125 000 t.p.l. D'autre part, les Pays-Bas serrent de près les terrains sur lesquels le port pourrait étendre son développement industriel. Les Anversoïses poursuivent avec énergie l'équipement de la rive gauche (un grand bassin maritime qui s'ouvrirait sur l'écluse de Balhoek, en territoire néerlandais), mais on a pu penser en Belgique au creusement d'un canal pour 100 000 t.p.l. de Zeebrugge (où seraient admis les 200 000) à Anvers : ce serait en somme la constitution d'une zone industrielle et portuaire de Flandre, qui incorporerait Gand et toute une chaîne d'industries d'Anvers à Zeebrugge, le long de la frontière de la Flandre zélandaise.

La spectaculaire avancée du port de Rotterdam vers le front de mer est bien connue. La construction de la *Maasvlakte* — la « plaine de Meuse » — à l'extrémité engravée du *Nieuwe Waterweg*, n'en est peut-être même pas le dernier terme. Par ces efforts gigantesques, le premier port du monde est parvenu à assumer toutes les fonctions possibles, des plus classiques aux plus neuves, imparties aux grands organismes. Mais voici que Rotterdam connaît la saturation dans l'implantation industrielle, et que, d'une façon plus générale, dans tout cet ensemble du *Rijnmond* désormais fort surchargé, une concentration plus grande coûterait de plus en plus cher à la collectivité. Aussi le gouvernement néerlandais a-t-il refusé de financer les derniers creusements du chenal d'accès en mer du Nord, laissant cette charge à la ville de Rotterdam. Peut-être le remède à la congestion sera-t-il dans un décisif changement d'échelle. Le plan « Rotterdam 2000 + » va jusqu'à prévoir l'annexion de l'île de Voorne, au Sud du bras de Brielle. Dans Voorne

seraient creusés deux ports profonds qui constitueraient « *Europoort-Sud* ». Une ville nouvelle serait construite dans l'île d'Overflakkee. Nous voici loin des vieilles géographies portuaires !

Marseille et Gênes montrent eux aussi combien l'avenir d'un grand port moderne se lie désormais à des problèmes d'organisation de l'espace d'échelle singulièrement agrandie. Pour l'un comme pour l'autre, il s'agit de présider à la formation d'une aire industrielle et urbaine, en conjonction avec des données nationales et européennes. On voit le chemin parcouru depuis l'époque où Marseille et Gênes, obligés de sortir de leur Vieux Port, alignaient les bassins d'eau profonde sur le front de mer principal, de plus en plus loin de la calanque primitive. La création de Fos n'est pas celle d'une simple annexe, comme le furent l'étang de Berre et Lavéra : elle implique l'aménagement de vastes secteurs d'industrie et de résidence et l'organisation de toute une région. En ce qui concerne Gênes, le problème est du même ordre, mais singulièrement compliqué par le relief. Le port a déjà depuis 1954 une annexe commerciale au delà de l'Apennin : c'est le centre de dépôt et de triage de Scrivia Rivalta, à 70 km de Gênes, à 80 de Milan, en un point central par rapport aux grands secteurs urbanisés de l'Italie septentrionale. Mais Gênes cherche aussi à établir et développer son industrie de l'autre côté des monts, dans les hauts bassins du Scrivia (Arquata), de la Bormida (Cairo-Montenotte) et de l'Orba (Lerma). Dans le même temps, le port maritime se prolongerait en terminaux spécialisés, de Multedo à Vado-Ligure, par Voltri, tandis que des voies terrestres multipliées (une autoroute Gênes-Simplon, une voie ferrée spéciale sous tunnel de 19 km vers Lerma, une ligne *direttissima dei Giovi* réservée aux personnes, doublant les deux autres voies ferrées...) assureraient l'intégration véritable d'une énorme région portuaire curieusement coupée par une solide montagne. Ainsi se manifeste l'effacement du caractère ponctuel ou linéaire de l'affrontement de type ancien entre l'Europe et la mer.

La vie maritime de l'Europe, naguère intimement liée au commerce, puis devenue indépendante et si originale lorsque l'armateur a cessé d'être le négociant, est en train de prendre une tout autre physionomie par sa servitude croissante à l'égard de l'industrie et des sollicitations du continent, d'un continent au surplus renforcé par les intégrations communautaires. La géographie maritime perd de ce fait beaucoup de sa spécificité. La voici fort continentalisée et très engagée dans les problèmes ordinaires de l'aménagement du territoire.

Le cours du *mercredi matin* prolongeait et terminait celui de l'année passée sur *Les grandes îles de la Méditerranée occidentale*. L'an dernier, il s'agissait d'entrer assez avant dans une étude des passés insulaires pour apercevoir quelles données — communes aux trois îles de Sicile, Sardaigne et Corse, ou particulières à telle d'entre elles — cette histoire avait préparées aux problèmes d'aujourd'hui. Cette année, l'examen portait surtout sur des perspectives très récemment ouvertes, sur une géographie de mouvement et de promesses.

1. - A l'issue de la dernière guerre, la Sardaigne présente une physionomie traditionnelle très certainement multi-séculaire. La guerre fasciste n'a introduit qu'un changement important : le développement autarcique — exagéré — du bassin houiller du Sulcis. Mais inversement ce même désir d'autarcie, par une « bataille du blé » qui a consolidé une pseudo-vocation frumentaire de lointaine origine, a contribué à fixer économie et paysages. Il y avait bien eu les « bonifications », vigoureusement poussées par le régime mussolinien, mais elles sont très localisées et plus spectaculaires — au sens exact du terme — que géographiquement agissantes. Cette Sardaigne encore traditionnelle de 1950 montre deux grands ensembles. A l'Est, c'est un bloc élevé de terrains anciens, occupé par les « prés et pâturages naturels » ou par les « incultes productifs » des statistiques italiennes, livrés à l'élevage mobile du petit bétail. A l'Ouest, une zone plus basse — plateaux calcaires de Sassari, plateaux volcaniques de Macomer et Abbasanta, Campidano — est le domaine de l'agriculture, avec une énorme prédominance des terres céréalières à rotation simple, que ponctuent quelques taches de culture spécialisée.

Ces deux blocs sont en association dangereuse par la transhumance, qui met en mouvement une bonne partie des 2 600 000 ovins de l'île. La soumission aux conditions de la nature est à peu près totale : peu de productions fourragères, peu d'irrigation, sous un climat aux pluies incertaines. Au Sud-Ouest, d'importantes ressources minières — surtout des métaux non ferreux — donnent une compensation au bloc ancien de l'Iglesiente-Sulcis. Pourtant, l'industrie tient dans l'île bien peu de place, et la vie rurale l'emporte de beaucoup : elle occupe encore en 1950 plus de la moitié des actifs de l'île, et elle donne la part de loin la plus importante du revenu brut.

Que la région d'Italie la mieux dotée par le sous-sol soit aussi celle où l'industrie a longtemps le moins compté peut paraître étonnant. Les statistiques elles-mêmes ne le disent pas tout de suite : en 1951, sur 1 000 habitants, les personnes employées à une activité industrielle sont 50 en Sardaigne, 35 en Sicile, 40 dans tout le *Mezzogiorno*. L'île ne semble donc pas mal placée, mais c'est par le rôle qu'y joue l'industrie extractive, presque



entièrement de type primaire ; les industries manufacturières ne représentent alors que peu de chose. C'est là une marque d'insuffisant développement, que confirme la nature des industries manufacturières elles-mêmes, où l'on note le faible rôle des industries métallurgiques et mécaniques, l'indigence de l'industrie textile (rôle des fabrications familiales, mais aussi des importations de style... colonial), la totale carence de la chimie, du papier, des « industries variées ».

Vie pastorale et agriculture céréalière, qui règnent quasiment sans partage depuis des siècles, justifient le respect du Sarde pour l'économie naturelle, entendue non seulement comme une limitation des échanges, mais comme un engagement à ne pas altérer la nature, à vivre en communion avec elle. Tout se passe comme si le milieu naturel de Sardaigne avait été plus fort que la maigre population installée. « La tendance à former des équilibres sans transformer une nature encore ressentie par l'âme populaire comme un ensemble de forces qu'il serait vain de défier produisit la surprenante confusion des éléments humains et des éléments naturels dans le paysage sarde » (le texte est du géographe Mario Lo Monaco, mais l'idée est dans l'œuvre de la romancière Grazia Deledda, dont on fête en 1972 le centenaire).

L'ouverture sur le monde extérieur, suffisante dès le milieu du siècle dernier, a pu favoriser l'éclosion d'une pré-industrie, fraîchement émoulue de l'artisanat, mais elle est restée comme à mi-chemin : on voit avorter toutes les tentatives pour créer des industries vraiment caractérisées par leurs tailles et leurs techniques (chantiers navals, fonderies, industries chimiques échouent avant de fonctionner, ou têt après leur naissance). Il est résulté du contraste entre l'ouverture sur le monde et la fermeture sur soi-même une asymétrie redoutable de l'économie qui s'exprime bien par l'inégalité des coûts du transport maritime en direction ou en provenance de la Sardaigne. En 1963 encore, c'est-à-dire avant l'irruption de la très grande industrie moderne, 90 pour 100 de l'exportation sarde (laquelle compte à peine pour le dixième de l'importation) sont constitués par des produits (sel, minerai, charbon, blé, plomb...) qui s'accommodent du vrac ; inversement, 80 pour 100 des marchandises importées sont le fret de navires de ligne, qui ne trouvent guère de fret de retour. Ce déséquilibre est une des composantes de l'isolement de la Sardaigne.

La révolution positive susceptible de conduire à une rédemption ne commence pas avant 1950. Certes, en liaison avec la bonification, un important équipement hydraulique existe déjà depuis l'entre-deux-guerres (barrages du Tirso et du Coghinas). Mais cet équipement n'est encore qu'une promesse. En matière d'hydraulique, la préoccupation de l'irrigation a presque toujours été dominante, voire déterminante, et l'exploitation de la Société Electrique Sarde a été bien gênée par la primauté de la finalité agricole. Cela fait une

énergie chère. L'eau d'irrigation, à cause du milieu humain, ne s'est pas vendue facilement. Et d'autre part, à cause des volontés autarciques et de la présence du mauvais charbon du Sulcis, l'électricité thermique s'est imposée dans des proportions démesurées. En conclusion, à l'aube de la seconde moitié du xx<sup>e</sup> siècle, la Sardaigne reste l'île traditionnelle que n'ont point encore secouée les transformations du monde contemporain. Elle a seulement fait, sans profit pour elle-même, l'expérience des grands travaux.

Ces grands travaux sont repris après la dernière guerre, sur des bases plus judicieuses. Le régime nouveau et l'époque nouvelle ne croient plus à la vertu du spectacle, mais à celle d'une géographie volontaire plus soucieuse des hommes. Une loi spéciale de la Région Autonome est promulguée pour l'application de la réforme agraire et foncière décidée en 1950. Un organisme spécialisé, l'E.T.F.A.S. (*Ente per la trasformazione fondiaria ed agraria della Sardegna*) en est chargé ; il reçoit les terrains expropriés et leur ajoute des terrains achetés en complément. Cependant, le Campidano méridional est confié à un organisme créé en 1946 pour réaliser l'équipement hydro-électrique d'un cours d'eau de l'Est et du Sud : l'*Ente Autonomo Flumendosa* est chargé non seulement de construire des barrages, mais de répartir les ressources hydrauliques en vue de trois usages, l'eau potable, l'eau d'irrigation, l'eau-énergie. Tout cela, consolidé par l'appui de la Caisse du Midi, puis repris d'ensemble en 1961 par un « Plan de Renaissance » devant aboutir en 1975, a conduit à de substantielles transformations.

Cette fois, à peu près toute l'île est couverte par une œuvre de bonification qui n'a plus le caractère morcelé et spécifique des temps fascistes. Généralisation du processus et multiplication des effets sont déjà incluses dans les principes de la réforme agraire, laquelle ne vise pas à constituer une propriété paysanne, mais à susciter des familles-entreprises liées entre elles par des liens économique-juridiques et par des intérêts communs. L'œuvre ne se borne donc pas à une redistribution, ni même à un aménagement de base — défrichement, plantation, irrigation, construction de fermes — ; elle ouvre une action beaucoup plus large destinée à porter des effets, non seulement sur les espaces stricts de la compétence de l'*Ente*, mais sur de vastes zones environnantes. Ces réflexions valent surtout pour l'E.T.F.A.S. En effet, l'*Ente Flumendosa* a comme domaine agricole un Campidano déjà peuplé, pourvu de nombreux villages, où il s'agit surtout d'intensifier par irrigation. La liaison avec l'équipement de la section moyenne du fleuve met au premier plan la haute technique des barrages, et l'on ne voit pas s'imposer, par exemple, des problèmes d'habitat. L'E.T.F.A.S., au contraire, règne le plus souvent sur le demi-désert, et il a à créer la vie avec l'habitation et l'entreprise.

Il n'est pas commode de donner de toute cette action un bilan équitable. L'*Ente Flumendosa*, par son nouvel aqueduc, a sauvé Cagliari de la soif. Mais sur les 104 000 hectares à irriguer dans son secteur, moins de 25 000 sont aujourd'hui équipés d'un réseau de distribution. Dans toute la Sardaigne peut-être n'y a-t-il pas encore 20 000 ha effectivement irrigués. Nous sommes loin de la Sicile, qui en compte plus de 200 000. C'est que le passage d'une exploitation « naturelle » à une civilisation concertée de l'eau n'est pas sans difficultés. Un autre passage difficile est celui qui conduit à une économie moderne. L'E.T.F.A.S. avait conçu la colonisation sous le signe du peuplement. L'accent était mis sur la famille et sur les facultés de subsistance de la cellule rurale. C'est l'idéal agricole d'il y a un quart de siècle. Aujourd'hui, on voit s'imposer la spécialisation et l'économie de marché ; faute de cette orientation, l'œuvre meurt par consommation. On avait pensé sauver la vieille formule par la coopération. Il s'agit maintenant d'utiliser la coopération à des fins autrement difficiles, techniques (irrigation) et commerciales, cependant que les préoccupations doivent s'élargir à l'échelle du Marché Commun. Les chiffres sont sans doute satisfaisants (l'E.T.F.A.S., en fin 1971, avait construit 16 bourgs ruraux, 12 centres de service, 2 572 maisons, 56 écoles rurales, 27 églises, et traité avec 3 737 assignataires), mais la réalité profonde l'est moins. Ces installations agricoles sont fragiles. On l'aperçoit aisément aux ponctions redoutables qu'opèrent, parmi les assignataires de la réforme agraire, et surtout chez les jeunes, la grosse industrie en voie d'installation ou déjà installée dans l'île.

La vieille Sardaigne pastorale est-elle en train de devenir une grande région industrielle ? On le croirait au spectacle des réalisations acquises depuis 1964 et à la lecture des projets envisagés. Cette géographie volontaire s'inscrit dans des cadres géographiques bien déterminés — une « aire de développement industriel », cinq « noyaux d'industrialisation », deux « zones industrielles d'intérêt régional » — pour la plupart littoraux et occidentaux. Les pièces essentielles de l'armature industrielle sont les grandes installations pétrochimiques de Cagliari (autour de la raffinerie de Sarrok) et de Porto Torres, tandis que la plus étonnante est l'énorme complexe papetier d'Arbatax, posé quasiment en plein désert, sur la côte orientale.

Les résultats ? Ils sont assez remarquables dans la formation du produit brut. Mais un objectif manqué est celui de l'extension de l'emploi. Les transformations industrielles de la Sardaigne sont orientées vers des secteurs modernes (raffinage, pétrochimie, fabrication de fibres synthétiques, papier, métallurgie) et fondées sur des unités de production de grand modèle qui, si elles ont une grande stabilité par leur contenu technologique et par leur haut degré de compétitivité, ne sont point en mesure d'exalter tout un pays. Et puis ces établissements projetés de l'extérieur sont passablement exclusifs ; leur introduction soudaine a vivement secoué les industries préexistantes,

menaçant l'équilibre précaire sur lequel reposaient jusqu'à présent une grande partie des entreprises insulaires. Une des manifestations de cet échec est la reprise d'une émigration qui s'était amenuisée, et qui est responsable du net ralentissement des progrès démographiques de la Sardaigne.

Aussi a-t-on senti la nécessité d'industrialiser au moins une région très intérieure de l'île. Des plans grandioses s'appliquent déjà à une vaste zone de la Sardaigne centrale, sur le moyen Tirso, qui se prépare actuellement à l'avènement de la très grande industrie. Au printemps de 1970, l'A.N.I.C. (*Azienda Nazionale Idrocarburi*), a reçu mission d'installer aux environs d'Ottana un complexe pétrochimique occupant 7 000 personnes, qui pourrait être le plus grand d'Italie pour la production et le travail des fibres synthétiques, et qui entreprendrait la filature, le tissage, la teinturerie, le finissage et la confection. Enorme effort qui traduit une belle espérance dans l'avenir. Si les buts de la géographie volontaire exercée en Sardaigne sont la reprise de l'emploi et une diffusion territoriale des effets du développement, on comprend l'importance des projets attachés à la région du moyen Tirso et l'on attend avec curiosité leurs premiers résultats.

2. - De profondes différences, en dépit de leurs tailles presque égales, séparent Sicile et Sardaigne dans le domaine de la géographie humaine. La Sicile est trois fois plus peuplée, et elle n'a jamais connu le sous-peuplement. Elle a des villes, qui ont longtemps manqué à la Sardaigne. Et pourtant, ces avantages sont bien loin d'avoir été décisifs.

Les villes ? Bien sûr, la Sicile compte une quarantaine de centres urbains de plus de 20 000 habitants. Mais il n'y a là dedans que trois ou quatre villes véritables : Palerme, Catane, Messine, de promotion plus récente Syracuse. Pour le reste, ce sont des agglomérats sans vraies fonctions urbaines, qui regroupent les propriétaires, les locataires, les salariés, les journaliers d'une campagne presque vide d'hommes. Cela n'est pas spécifiquement sicilien, mais la Sicile a poussé à l'extrême ce phénomène. On a ici l'impression d'un morcellement du territoire en de nombreuses réalités humaines peu coordonnées entre elles. En outre, ces fausses cités sont séparées par des espaces vides, neutres, non commandés, particulièrement dans les régions centrales de l'île.

La population abondante ? Certes, mais elle n'est pas répartie au mieux, ni dans l'espace, ni — si l'on ose dire — dans le temps. Le surnombre est vite arrivé, et les humanités excessives n'ont pu et ne peuvent encore échapper à l'émigration. Si bien que le chiffre global peut être en recul dès que s'affaiblissent les taux d'accroissement naturel : l'île a ainsi perdu près de 23 500 personnes en 1968, en dépit d'un croît naturel de plus de 51 500 âmes. Ces conditions ont des effets sur la répartition spatiale. Alors qu'autrefois

les régions périphériques restaient sous-peuplées, c'est aujourd'hui, par une descente ancienne et continue, puis par le résultat de l'émigration sur le continent ou à l'étranger, le vide qui s'établit dans l'intérieur, frappant d'arrêt toute possibilité de transformation. Le passé pèse ainsi très lourdement encore sur la Sicile, plus peut-être que sur la Sardaigne.

Cela dit, certaines conditions ont été communes aux deux îles depuis vingt-cinq ans : le statut « régional » et la réforme agraire. Mais les circonstances de leur établissement n'ont point été les mêmes. L'autonomie a été donnée à une Sicile fort troublée et en mal d'indépendance. La réforme agraire y a été appliquée à une société rurale dont la structure était peu favorable à son heureux développement.

Les obstacles à la réforme agraire sicilienne ont été nombreux, par la résistance des propriétaires, barons, gens d'affaires ou *gabellotti*. Aussi les expropriations furent-elles particulièrement réduites. Après quatorze ans, en 1964, elles portaient sur 453 000 hectares, mais la distribution n'avait donné aux paysans que 96 000 d'entre eux, en près de 24 000 lots, les 357 000 hectares restants étant véritablement bloqués par... la contre-réforme. Cela représente une moyenne de 4 hectares par famille assignataire. Or ces terres sont parmi les plus pauvres, et le nouveau propriétaire, qui doit rembourser en trente ans la valeur du fonds et les anticipations nécessaires, n'est nullement assuré d'y parvenir. A la médiocrité des terres s'ajoute leur éloignement, fort au delà de l'auréole très étroite de petites propriétés qui entoure les villages. Cette semence de propriété paysanne dans des étendues jusqu'alors vides aurait du moins pu engager un processus de colonisation interne de l'île, pour peu que sur les terres assignées aient surgi les maisons, mais il n'en a guère été ainsi, et l'atavique répulsion à l'égard de l'habitat dispersé n'a pas eu de mal à vaincre sur ce point les efforts de l'E.R.A.S. (*Ente per la riforma agraria in Sicilia*). Les terres distribuées par la réforme n'ont fait qu'ajouter d'ingrètes pièces « à cet étrange habit d'arlequin qu'est l'entreprise familiale paysanne sicilienne » (Renée Rochefort).

Heureusement, la peur de l'expropriation avait poussé beaucoup de grands propriétaires à esquiver la réforme en vendant de nombreux lots aux paysans. Ainsi, la petite propriété paysanne, qui avait déjà tendance à s'étendre, gagne trois ou quatre fois plus de terre par ce moyen direct que par l'intermédiaire de la réforme elle-même. Mais il faut bien dire qu'il s'agit, dans ce cas aussi, d'exploitations arriérées et trop petites, incapables de transformer le système de culture. En fin de compte, les résultats les plus appréciables obtenus par l'E.R.A.S. ont été certaines transformations d'infrastructure, comme des reboisements, des canalisations, des routes, des abreuvoirs, des puits, des plantations de vignes, d'oliviers, d'agrumes même. Ce n'est pas là un stimulus négligeable : depuis un quart de siècle, des formes modernes

s'introduisent dans le *latifondo* grâce à l'esprit d'entreprise des propriétaires les plus jeunes, et l'on assiste ainsi à l'extension des fourrages (grâce à la construction de lacs collinaires), au progrès du bétail laitier à l'étable, à la meilleure répartition du travail dans l'année, à l'augmentation des salaires. Mais à ces exploitations modèles font cortège des exploitations encore traditionnelles, aux rotations primitives, aux jachères nues, offrant peu de possibilités de travail pendant certaines périodes de l'année, avides de main-d'œuvre en d'autres périodes, ce qui entraîne d'imposantes migrations rurales. Cependant, un peu partout dans cet intérieur céréalier, on note aujourd'hui un développement fébrile, assez incohérent, de la vigne, par l'action de paysans devenus propriétaires exploitants. Et à côté des lopins plantés par ces petits possédants, il y a des étendues viticoles plus larges, cultivées rationnellement par de grands et moyens propriétaires ouverts à la modernisation. On y voit se transporter de très nombreux vigneron de Marsala. Curieuse migration à l'envers, de la ceinture dorée littorale aux steppes brûlées de l'intérieur ! Mais précisément la vigne est en crise dans les vignobles traditionnels de Sicile, où les vignerons réduisent leurs surfaces ou s'orientent vers le raisin de table.

Dans la ceinture dorée littorale, les agrumes jouissent de la plus grande célébrité et donnent (avec près de 20 pour 100) la meilleure part du revenu agricole brut de toute l'île. Ces paysages d'or sont fort variés : il y en a de très vieux, qui offrent des fouillis romantiques, et de très neufs, où les arbustes sont beaucoup plus espacés, pour permettre le passage du motoculteur. Certains secteurs ont de petites, voire très petites exploitations (en général tout le secteur péloritain et la Conca d'Oro de Palerme), d'autres en ont de grosses (Paternò, au Sud de l'Etna ; Lentini, au Sud de la plaine de Catane). Aussi l'agrumiculture sicilienne présente-t-elle les mêmes contradictions que la viticulture. Elle est en crise permanente, par suite des concurrences accrues, et sa production est destinée pour les neuf dixièmes à l'exportation. Cela n'empêche qu'elle soit en expansion territoriale parfois effrénée, justifiée par des gains importants lorsque de bonnes conditions techniques sont réalisées et quand les frais d'installation sont amortis.

Maraîcherie et frutticulture ont moins d'ancienneté et moins d'extension, si leurs produits bruts associés parviennent à dépasser celui des oranges et des citrons. Les principales régions légumières sont dans les plaines de l'Est (Catane, Syracuse, Milazzo, Vittoria). Tout cela en général très récent. Ici encore, les conditions d'exploitation sont fort variées dans un même secteur, mais la grosse entreprise domine dans les cantons les plus développés. La ceinture dorée sicilienne n'a rien d'une huerta à lopins minuscules. Aussi assiste-t-on à de brusques changements de localisations. Près de la côte ionienne, en dépit du progrès de la maraîcherie, l'agrumes, qui fait des progrès plus rapides encore, se substitue souvent aux légumes, dans le cadre

de grosses entreprises riches en moyens. Au contraire, les légumes gagnent sur l'agrumes dans la plaine de Milazzo, d'où l'on n'a point une journée entière à perdre pour atteindre et passer le détroit de Messine. Parmi eux, c'est la tomate qui joue le rôle majeur, de plus en plus cultivée en serre (particulièrement dans le Sud de la province de Raguse). Il s'agit là d'une spéculation rapidement productive, et qui a introduit une série de modifications profondes dans la structure économique-sociale des cantons intéressés : nouvelles formes d'association, développement d'industries transformatrices, fractionnement de la propriété, emploi accru... La culture de la tomate en serre, autant que le verger d'agrumes, marque le contraste renforcé entre la vie des secteurs littoraux et celle des étendues intérieures de la Sicile.

La frutticulture sicilienne a moins d'importance que la production maraîchère. Cependant, les fruits à gousse (amandes, noisettes, pistaches, caroubes), plus conformes à la tradition, sont plus que des appoints. L'amandier est répandu partout, et son fruit se vend bien sur les marchés allemand et anglais. Le noisetier est beaucoup plus concentré et se limite pratiquement — en culture presque entièrement spécialisée — à la chaîne septentrionale de l'île. Il y a là, autour des grandes propriétés noisetières, une abondante main-d'œuvre qui ne trouve pas d'emploi après la récolte et doit se livrer à des migrations saisonnières d'importance, tandis qu'inversement la cueillette de la noisette appelle de la main-d'œuvre extérieure. Ainsi, la région noisetière est un foyer d'impulsion pour ces mouvements qui sont un trait essentiel de la géographie humaine d'une île où restent en présence des civilisations rurales contrastées et sans homogénéité.

L'industrie ajoute à ces contrastes. Le développement industriel contemporain de la Sicile peut sembler moins étonnant que celui de la Sardaigne : alors que les ressources du sous-sol sarde n'ont pas apporté grand chose à l'élan de l'industrie insulaire, la Sicile a du pétrole et du gaz, découverts en 1953 et 1956, ainsi que du soufre et de la potasse. En réalité, le problème de l'industrialisation nécessaire, en Sicile comme en Sardaigne, a été posé tout de suite après la dernière guerre : la raffinerie de la RASIOM (*Raffineria siciliana oli minerali*), qui est au cœur du complexe pétrochimique d'Augusta, est née en 1950, trois ans avant toute découverte du pétrole. Aussi bien les richesses minérales siciliennes ne comptent-elles plus beaucoup. D'autre part, en Sicile comme en Sardaigne, la grande industrie, à base surtout pétrochimique, apparaît comme périphérique (Augusta-Priolo, Raguse, Gela) et restant comme étrangère à l'île, comme répondant mieux à des sollicitations nouvelles de l'économie générale qu'aux conditions et aux nécessités proprement insulaires. Ce manque d'intégration est en partie du à l'absence d'une véritable population ouvrière. Et il est curieux de noter que cette absence est le résultat d'une décadence profonde, à partir de l'Unité, d'activités non seulement artisanales, mais industrielles, qui avaient

connu un remarquable développement dans la première moitié du dix-neuvième siècle et s'étaient même prolongées quelque temps sous l'impulsion de dynamiques capitaines d'industrie comme les Florio. Nulle part mieux qu'à l'exemple de la géographie industrielle de la Sicile ne se vérifie ce caractère de la nette séparation des âges qui est la règle en Méditerranée.

Une conclusion sur le tableau industriel actuel de l'île n'est pas facile à dégager. Au succès technique et économique des entreprises nouvelles, il faut opposer le déséquilibre que l'expansion des secteurs secondaire et tertiaire sur des espaces restreints a provoqué en accentuant les migrations de l'intérieur vers la côte. Il faut aussi noter le contraste entre l'extrême morcellement de l'industrie ancienne, formée d'une myriade de petites entreprises, et le caractère concentré des implantations nouvelles. Les moyennes entreprises sont ici fort rares. Cette situation introduit le malaise jusque dans les grandes, qui ressentent les effets d'une insertion dans un système industriel incomplet et sans efficacité. Mais les répercussions les plus graves sont d'ordre humain. En Sicile, seules les petites entreprises absorbent un taux élevé de main-d'œuvre, au prix de bas salaires et de conditions précaires d'emploi. Les grosses, avec un rendement élevé, sont fort automatisées et réclament somme toute peu de bras. Les moyennes entreprises manquent, qui, dotées d'efficacité économique et financière, seraient susceptibles d'utiliser avec ampleur, en vue d'un développement équilibré et d'un emploi consistant, les forces de travail dont l'île ne manque pas.

En Sardaigne, la grande industrie s'est établie, si l'on peut dire, sur le néant. En Sicile, elle a rencontré l'œuvre d'un passé brillant qui n'a pas transmis les conditions les meilleures au développement sans problèmes d'une industrie moderne pourtant bien nécessaire à une terre encore inquiète de son trop-plein d'hommes.

3. - Tel n'est pas le cas de la Corse, qui est plutôt vide. L'île française provoque bien des étonnements. Les « inactifs » y participaient en 1965 pour 38 pour 100 au revenu global, autant que le secteur tertiaire, ces deux groupes laissant peu de chose à l'agriculture (moins de 5 %) et à l'industrie (17 %, dont 13 pour bâtiment et travaux publics). Retraites et prestations de sécurité sociale se partagent presque également le revenu de la population inactive, tandis qu'un tiers du revenu du tertiaire est constitué par les traitements publics, le reste se répartissant entre tourisme, commerce, transports, banques et spectacles, qui représentent ainsi autant que l'agriculture et l'industrie additionnées. On s'étonnera de la place des revenus de la terre dans une île qui, sans industrie, est presque entièrement agricole et laisse à l'agriculture un tiers de sa population active. C'est que le mot « agricole » ne veut plus ici dire grand chose. La plupart des villages de l'intérieur,



peuplés de vieillards inactifs tenant un jardin et quelques bêtes, tirent presque tous leurs revenus de retraites ou de quelque forme d'assistance. Un peuplement mort dans un paysage mort.

De telles dispositions annoncent un sérieux déséquilibre de la balance commerciale : l'île importe de dix à quinze fois plus qu'elle n'exporte ; elle ne vivrait pas sans cet apport. Et ce déséquilibre du commerce n'est nullement compensé par la balance des comptes : le paiement des importations fait qu'en dépit des retraites et pensions la Corse verse à l'extérieur plus d'argent qu'elle n'en reçoit. Ainsi la Corse est un département qui, malgré son insularité « adhère étroitement à l'ensemble national » (Janine Renucci). C'est pour elle l'unique remède à ses déséquilibres.

Cette présence de l'Etat se manifeste depuis une vingtaine d'années sous une forme nouvelle par des sollicitudes à l'égard de l'aménagement régional. En 1957, un programme d'action est arrêté, spécial au seul département de la Corse, en raison de son particularisme insulaire. Et bien que l'île, après 1960, ait été englobée dans la vaste circonscription d'action régionale « Provence - Côte-d'Azur - Corse », cette spécificité sera de nouveau reconnue puisque la Corse, en 1969, sera détachée, si l'on ose dire, du continent, pour former la vingt-deuxième circonscription. Le plan a un double objectif : faire du tourisme « le levier de la renaissance corse » ; développer l'exploitation rationnelle du potentiel agricole et forestier. Les maîtres d'œuvre sont deux sociétés d'économie mixte, qui conservent la souplesse d'organismes à caractère commercial, mais bénéficient de certaines prérogatives généralement réservées aux personnes publiques, et dont la création a été inspirée de l'œuvre qui est alors en train de s'accomplir en Sardaigne par l'E.T.F.A.S. et l'*Ente Flumendosa* : ce sont la SETCO (Société pour l'équipement touristique de la Corse) et la SOMIVAC (Société pour la mise en valeur agricole de la Corse).

Le bilan des actions d'aménagement en cours depuis 1957 peut être examiné sous les deux rubriques suivantes, qui portent sur l'essentiel : l'agriculture moderne a surgi sur de vastes espaces de la plaine orientale ; il y a eu vraiment création d'une activité nouvelle par le tourisme. Avant d'en étudier le détail, il a cependant paru bon de remarquer que, dans la débâcle des activités traditionnelles, l'élevage s'est maintenu sous des formes renouvelées assez curieuses.

Si les cultures ont presque disparu de la vieille Corse, l'élevage est en effet resté vivace et fructueux. Certes, le troupeau a considérablement diminué (473 000 têtes de petit bétail en 1949, 160 000 en 1967), ce qui achève de rendre la Corse pastorale dérisoire au regard d'une Sardaigne voisine qui a plus de deux millions et demi de brebis, mais l'élevage est partout dans l'île, car il se disperse entre de multiples possesseurs en dehors du monde

des bergers. Et il est une source de profit. Malgré le rôle grandissant de la vigne, le seul fromage de brebis représente le quart, en valeur, des exportations insulaires. Ce succès est assuré par les sociétés de Roquefort, qui ont multipliées leurs installations depuis la dernière guerre jusqu'à prélever aujourd'hui 90 pour 100 du lait des brebis corses. Les industriels laitiers continentaux assurent ici aux éleveurs des prix stables, leur évitant des crises de surproduction comme celles qui surviennent en Sardaigne. C'est donc pour l'élevage une époque privilégiée. Ce qui n'empêche que le genre de vie tende à disparaître assez rapidement. L'élevage n'est pas la seule activité des familles qui s'en occupent. Dans les plaines orientales, devenues agricoles, il y a des possesseurs de brebis qui sont plutôt maraîchers, ou plutôt viticulteurs ; un seul membre de leur famille monte, l'été, aux bergeries, à moins que ce ne soit un simple salarié arabe ou sarde. Dans d'autres cantons, le berger s'est fait hôtelier, ou exploitant de camping, ou commerçant. Rémunérateur parce qu'il n'exige que des investissements faibles, l'élevage corse, qui conserve le caractère d'une activité primitive, est une spéculation en sursis. Le pâtre est, après le paysan, en voie d'élimination. Mais « aux figures de la tradition, le réveil agricole apporte déjà comme successeurs l'exploitant et l'entrepreneur » (J. Renucci).

Entrepreneurs et exploitants, tels sont en effet les nouveaux agriculteurs introduits dans l'ancien maquis de la plaine orientale par la SOMIVAC. On ne reprendra pas ici le récit de cette conquête, mais on doit se demander si la greffe a réussi. Les Corses ont commencé par se tenir à l'écart d'une œuvre menée par des rapatriés d'Afrique du Nord, puis ils ont beaucoup vendu de leurs vieux pâturages de « plage » désormais inutiles. Mais ce scepticisme n'a pas résisté aux succès du vignoble et des plantations d'agrumes. Manquant des capitaux nécessaires, et répugnant à l'emprunt, des propriétaires corses ont vendu ou loué partie de leurs terres pour pouvoir investir utilement sur les terres conservées. Puis très vite cette prise de conscience des agriculteurs insulaires a conduit la SOMIVAC à orienter sa politique foncière vers une formule permettant d'éviter les dépossession et à poursuivre la mise en valeur sous la forme d'interventions sur les propriétés privées, par une aide correspondant en gros à une subvention de l'Etat qui couvrirait la moitié du montant des travaux réalisés. Or, ces interventions peuvent intéresser d'autres parties de l'île que la plaine orientale. Et l'émulation a même dépassé les milieux ruraux : des capitaux urbains se sont appliqués aux campagnes ; des dentistes, des pharmaciens, des médecins, des fonctionnaires ont fait mettre en culture les terres de leur possession, et sont allés jusqu'à en acheter ou à en louer. Cette infiltration des professions non agricoles parmi les nouveaux exploitants a favorisé la notable progression de la vigne, l'agrumiculture (surtout clémentines) ne dépassant pas le cadre des entreprises « allogènes » de la plaine orientale.

Voici donc que l'agriculture redevient attractive, parce qu'elle se présente comme une spéculation rentable. La mise en valeur de la plaine orientale a exercé une action d'entraînement. En outre, les temps ont été favorables à la vigne, en levant l'hypothèque algérienne, et la viticulture, que l'on pouvait tenir au début pour une culture de transition dans l'attente de l'irrigation et de la production massive d'agrumes et de légumes précoces, est devenue l'atout principal d'une île qui est en train de brûler l'étape de la colonisation rurale.

Sans doute le progrès de l'économie touristique intervient-il pour beaucoup dans certains résultats démographiques (un solde migratoire net de la population insulaire devenu positif, un solde migratoire des actifs guère éloigné désormais du zéro) qui invitent à ne plus douter des chances de résurrection de la Corse. Pourtant, le trop fameux « levier de la renaissance corse » ne se met point en place dans la facilité. Les efforts de la SETCO pour allonger la saison touristique, pour valoriser le printemps, pour attirer les clientèles septentrionales n'ont pas porté à de grands résultats. La conquête de l'intérieur n'est pas près d'être faite. La fragilité d'une activité soumise à une conjoncture mondiale est dangereuse pour une île dont l'équipement reste trop insuffisant — et surtout trop peu corse — pour qu'elle ne soit pas menacée, à la première crise, de retomber dans l'isolement.

Cet exemple du tourisme corse achève de montrer l'extrême dépendance de nos îles, plus précisément leur manque de liberté. On a pu se demander à qui profitent l'irruption touristique en Sardaigne, l'implantation de la grande industrie en Sardaigne ou en Sicile, voire la rénovation agricole de la Corse. Dans tous ces cas l'on aperçoit comme un désajustement entre une initiative, qui prend l'allure d'une projection de l'extérieur, et un milieu régional qui apparaît d'un autre temps. Ce contraste n'est pas d'aujourd'hui, et il y a bien longtemps que les milieux sociaux et les psychologies collectives des grandes îles de la Méditerranée occidentale se montrent peu favorables à la réception du bienfait économique. A notre époque, il suffit de se référer aux données techniques (les bonifications, la *Costa Smeralda* de Sardaigne) ou économiques (les grands complexes industriels de Sardaigne ou de Sicile, la conquête de la plaine orientale de Corse) pour constater des succès. Mais il n'en est pas de même si l'on veut tenir tous les comptes et considérer tous les aspects d'un véritable développement. Beaucoup de ces greffes peuvent provoquer des traumatismes, ou du moins se montrer indifférentes aux milieux régionaux restés intacts dans leurs caractères traditionnels.

Le plus bel exemple est celui de l'industrie sarde, qui pour le moment semble moins augmenter l'emploi qu'appauvrir les capacités de main-d'œuvre de l'île, et qui d'autre part risque de porter préjudice aux efforts de colo-

nisation intérieure. La conjoncture peut paraître favorable, la grande industrie pétrochimique ou sidérurgique n'ayant plus de liens trop obligés avec les gisements minéraux, ni même avec les sites des activités traditionnelles. Mais ces industries sont peu peuplantes ; elles sont plus liées à des intérêts internationaux d'échelle mondiale — aux écheveaux singulièrement compliqués — qu'aux conditions propres à un milieu régional donné, susceptible de participer aux profits en vue d'un développement local. Ainsi, les installations insulaires nouvelles restent en état de marginalisme.

Et les capacités de développement par l'intérieur sont bien limitées elles aussi. Témoin le blocage de la pré-industrie sicilienne, celui de la colonisation agricole de la Sardaigne, celui de l'économie touristique de la Corse. L'histoire de ces îles est remplie de phases prometteuses interrompues. Cela est dû en partie à l'insularité, génératrice d'une dissymétrie qui est toujours au désavantage de l'île, ne serait-ce que par suite de l'énorme inégalité des entrées et des sorties, laquelle grève l'économie des transports. Mais c'est aussi le fait d'archaïsmes techniques et sociaux difficiles à surmonter : nous avons noté les passages si malaisés de l'élevage nomade à la culture sédentaire, de la grande propriété à la petite, de la culture sèche à la culture irriguée.

La Méditerranée est le domaine des discontinuités et des contrastes. Les crises politiques, aiguës ou latentes, que connaissent les grandes îles de l'Ouest (surtout les italiennes, en dépit de leur autonomie) montrent peut-être que ces terres ne retrouveront des possibilités de développement harmonieux que par une refonte complète de leurs données sociales et culturelles. Pour le moment, ni droite ni gauche ne semblent faire sur ce point des efforts d'imagination à la mesure du dessein entrevu.

#### MISSIONS ET ACTIVITÉS DIVERSES

Participation du professeur au Colloque international de Strasbourg (1-4 octobre 1971) sur les Villes antiques d'Occident. Présentation d'un rapport général préliminaire : *Rôle des communications fluviales dans la genèse et le développement des villes antiques.*

Participation au Colloque international du Mouvement étudiant pour les Nations Unies à Venise (7-8 avril 1972). Présentation d'un rapport général : *Le développement économique des zones littorales et les problèmes de l'environnement.*

Mission au Liban en avril et mai 1972. Conférence à l'Ecole Supérieure des Lettres de Beyrouth : *Des Phéniciens aux Libériens ; ce qu'est aujour-*

*d'hui une flotte marchande*. Une semaine d'enseignement à l'Institut de Géographie du Proche et Moyen-Orient de Beyrouth.

Participation au *Convegno di Studi deleddiani* (Nuoro, 22-24 septembre 1971). Communication sur *Grazia Deledda e la natura sarda*.

Participation en qualité de rapporteur au jury de la thèse de doctorat d'Etat de M. Jacques Bethemont (Université Lyon II, 7 janvier 1972) : *Le thème de l'eau dans la vallée du Rhône, essai sur la genèse d'un espace hydraulique*.

Participation au jury de la thèse de doctorat d'Etat de M. René Duchac (Université René Descartes, Paris, 15 mars 1972) : *Sociologie des migrations aux Etats-Unis*.

Participation en qualité de rapporteur au jury de la thèse de doctorat d'Etat de M<sup>lle</sup> Brigitte Prost (Université Lyon II, 9 juin 1972) : *Le Frioul, terre d'affrontements*.

Participation en qualité de rapporteur au jury de la thèse de doctorat d'Etat de M. Michel Sivignon (Université Lyon II, 23 juin 1972) : *La Thessalie, analyse géographique d'une province grecque*.

Direction de l'Institut des Etudes Rhodaniennes (Lyon) et de l'Institut de Géographie du Proche et Moyen-Orient (Beyrouth).

#### PUBLICATIONS

— *Famille, société et géographie* (dans : *Famiglia e società sarda*, Giuffrè, Milan, 1971, p. 311-317).

— *A proposito dell'isolamento delle isole* [(*Atti del XX Congresso geografico italiano, Roma, 1967*), Rome, *Società Geografica Italiana*, 1971, 4 p.].

— *Sols et climats de France* (dans : *La France et les Français*, Encyclopédie de la Pléiade, Paris, N.R.F., 1972, 15 p.).

— Chronique « La géographie » du journal *Le Monde*.