

Géographie du continent européen

M. Maurice LE LANNOU, membres de l'Institut,
(Académie des Sciences morales et politiques), professeur

Le cours du *mardi après-midi* était intitulé *Le deuxième déclin de l'Europe*. Ce titre pouvait donner quelque surprise. L'Europe a connu, dans le premier tiers de notre siècle, un recul dont Albert Demangeon et André Siegfried ont précisé les termes : ce déclin se marquait par un abaissement notable de la position, dans le monde, d'un continent qui avait établi à peu près partout sa suprématie. Mais peut-on parler d'un nouveau déclin quand l'Europe, à l'issue d'une seconde guerre qui paraissait avoir causé sa chute irrémédiable, s'est si rapidement reprise et a réussi une croissance assez étonnante pour qu'on ait pu parler, à son propos, de « miracle » ? C'est que le « miracle » a dû être payé d'un prix fort lourd. En premier lieu, l'Europe, autrefois maîtresse, est entrée dans une sévère dépendance : il y a en réalité deux Europes, dont l'une est singulièrement déportée vers l'Est, et l'autre plus occidentale qu'euro-péenne. En second lieu, nous devons noter, en dépit des institutions communautaires, l'aggravation de profonds déséquilibres dans la structure de notre continent : une ceinture de régions « périphériques », du nord de la Scandinavie à la Grèce, présente — à des degrés divers et selon des modalités variées — bien des aspects de sous-développement.

Le faux départ de la mi-siècle a fait l'objet des premières leçons. Le tableau des taux de croissance du revenu national entre 1950 et 1962 montre que les Etats de l'Europe, à l'exception de la Grande-Bretagne, ont repris un essor économique accéléré par rapport aux meilleures périodes du XIX^e siècle. Certes, la croissance est alors un peu partout dans le monde, mais l'Europe se singularise par la vivacité des avances que réalisent aussi bien des pays déjà fortement industrialisés, mais dévastés par la guerre, comme l'Allemagne, que des pays plus épargnés par le cataclysme, mais encore mal sortis de l'âge pré-industriel, comme l'Italie. Il était nécessaire d'examiner dans le détail quelques-uns de ces « miracles » nationaux, et ainsi ont été étudiés successivement les cas de l'Italie, de l'Allemagne, de l'Espagne, de la France. Ce serait une illusion d'y voir les illustrations d'un même miracle européen. On aperçoit toute la différence entre une Italie qui n'a nullement résolu ses contradictions intérieures, mais a su exploiter les appétits de nouvelles sociétés de consommation,

une Allemagne qui a exalté sa tradition d'exportatrice de biens fondamentaux, une Espagne qui sort à peine de l'autarcie, une France qui ne présente point de caractères extrêmes, mais qui retrouve des vertus traditionnelles de solidité et d'équilibre. Ce furent là des miracles, pas un miracle. Ils révèlent de nouvelles menaces d'hétérogénéité et n'annoncent pas un destin global.

Ces croissances miraculeuses n'ont été rendues possibles que par de massifs transferts de populations ouvrières et par un redoutable pari sur l'énergie. A ces deux thèmes ont été consacrées les dernières leçons de l'année. Un des grands faits de l'époque contemporaine est le balancement entre le Nord et le Sud de l'Europe, d'une part des foules touristiques septentrionales en direction des midis méditerranéens, d'autre part d'énormes contingents de travailleurs méridionaux à destination des Etats industrialisés de notre continent. Sur ces neuf ou dix millions d'hommes, l'économie de l'Ouest de l'Europe a fondé ses succès de la décennie 1960-1970. Nous notons que leur venue dans des pays comme l'Allemagne fédérale, la Grande-Bretagne, la Suède... constitue un remarquable renversement du courant séculaire de migration qui contribuait naguère à définir la personnalité européenne. On connaît les problèmes posés aux Etats-hôtes par l'entrée de tant de groupes étrangers, problèmes d'intégration ou du moins de coexistence dans les sociétés d'accueil : l'Europe est sans doute moins apte que l'Amérique à devenir un *melting-pot*. Dans les pays d'émigration, la main-d'œuvre a pu se raréfier dangereusement : Grèce, Italie, Espagne vont jusqu'à faire appel à des travailleurs nord-africains ; le Portugal doit faire venir des dizaines de milliers d'hommes des îles du Cap-Vert. D'autre part, il n'est pas sûr que les transferts d'argent qui contribuent à redresser les balances des comptes soient entièrement à bénéfice aux pays exportateurs de main-d'œuvre : les rentrées de devises créent plus de besoins de consommation qu'elles ne servent à la réalisation d'équipements collectifs, et il arrive qu'elles provoquent une augmentation du pouvoir d'achat sans proportion avec la production du pays, ce qui entretient l'inflation. Enfin, l'expérience de la vie industrielle acquise à l'étranger n'est pas toujours d'un grand secours à l'industrialisation du pays de l'émigrant : loin de se reporter sur les emplois correspondant au métier appris, le travailleur de retour au pays se réinsère le plus souvent — comme c'est notamment le cas en Turquie — dans les secteurs traditionnels de l'économie.

Ainsi, la migration intra-européenne du travail peut favoriser la croissance sans qu'on puisse dire qu'elle garantisse un développement. Mais quel rapprochement peut-on faire avec l'exode rural qui, au siècle dernier, accompagna la révolution industrielle ? Aucun, semble-t-il : l'Europe industrielle du XIX^e siècle digéra ses propres ruraux ; l'Europe de ce second XX^e siècle a fait un pari sur l'homme comme elle allait le faire sur l'énergie.

Cette question de l'énergie a longtemps retenu l'attention. L'Europe d'autrefois était hercynienne, on dirait mieux carboniférienne, tant sa puissance lui

était conférée par le charbon. L'Europe d'aujourd'hui s'exprime plus parfaitement à Fos ou autour de l'étang de Berre. Et cette évolution marque une considérable transformation des rapports de notre continent avec le reste de la planète : l'Europe du charbon était la maîtresse du monde, celle du pétrole est entrée en dépendance. A vrai dire, cette aliénation ne s'est pas faite seulement par le pétrole, mais aussi par la houille lointaine, principalement américaine, et elle se continue par le gaz naturel. Elle a été permise par la révolution des transports maritimes, qui a vu le succès des navires gros porteurs et un notable abaissement des taux de fret.

C'est à partir de 1960 surtout que l'Europe mise à plein sur l'utilisation d'énergies étrangères. Vers 1970, la tendance commence à se renverser, par l'accroissement des prix du pétrole brut et les exigences des producteurs. La crise de 1973 révèle la dépendance et la désunion de notre continent, et elle administre la preuve de son déclin. Tandis que les Etats-Unis conservent les moyens de contrôler l'évolution du marché mondial de l'énergie, l'Europe, qui ne dispose ni de charbon bon marché, ni de schistes bitumineux, ni de sables asphaltiques, doit chercher autre chose. Et la conquête industrielle de l'énergie nucléaire rencontre bien des obstacles. L'Europe cherche à rentrer en soi-même, mais ce n'est plus très commode dans le contexte politique et technologique du monde présent.

En fin de compte, les servitudes de l'Europe d'aujourd'hui comportent plus de dangers que les servitudes de naguère de pays vieux à pays neuf, de pays industrialisé à pays fournisseur de matières premières. La détérioration des termes de l'échange se faisait alors au détriment des fournisseurs de produits bruts. Aujourd'hui, les termes de l'échange se dégradent dans le sens inverse, car les prix industriels trouvent leur limite inférieure dans les nécessités de l'équilibre social, tandis que ceux du pétrole — une matière brute privilégiée dangereusement par une Europe qui n'a plus le moyen d'en contenir le coût — sont laissés à des décisions et à des arbitrages où nous n'intervenons plus. Peut-être est-ce, pour notre continent, l'impasse de cette civilisation d'opulence qu'il a apprise de l'Amérique. La question sera examinée dans le cours de l'année prochaine.

Le cours du *mercredi matin*, sous le titre *Régions et régionalismes dans l'Ouest de l'Europe : le problème breton*, était le prolongement d'un enseignement donné l'année précédente. L'exposition du problème breton a connu diverses phases. A l'origine, c'est un sentiment historique combattu par le jacobinisme parisien. Ensuite, après un essai d'arbitrage par les notables régionaux, c'est une révolte régionaliste de caractère économique-social, contrecarré par la technocratie nationale, et qui vire politiquement à gauche en se banalisant. Que l'histoire soit désormais oubliée, en témoigne la relative indiffé-

rence dans laquelle est tenue l'amputation d'une province privée d'une de ses capitales. Pourtant, il reste la réalité de ce pouvoir d'explosion qu'annonçait déjà André Siegfried et, en face des grands problèmes du monde actuel, celle de problèmes spécifiques dus à des données originales de géographie et d'histoire.

Les premières leçons ont été consacrées à l'évolution démographique de la péninsule. L'émigration est un fait essentiel, et le bilan migratoire est un indice de bonne ou mauvaise santé. Longtemps fort déficitaire, il s'améliore depuis quelques années, mais les chiffres ne doivent pas faire illusion. Les retours, de plus en plus nombreux, sont loin de compenser les départs en vraie valeur démographique, car ils portent sur des gens âgés, retraités ou exerçant un métier fort représenté dans la région. Certes, il y a une amélioration sensible pour les hommes de 30 à 40 ans, par suite d'une certaine industrialisation et d'un marché de l'emploi plus favorable, mais le départ des actifs plus jeunes reste redoutable : il se traduit par une baisse de natalité et une augmentation relative de la mortalité, c'est-à-dire par un affaiblissement du traditionnel dynamisme démographique, tandis que la fuite des élites compromet les chances d'un dynamisme économique partiellement retrouvé.

Un deuxième groupe de leçons a porté sur la circulation et les transports. La péninsule bretonne est loin d'être propice aux déplacements, et certains parcours y sont singulièrement malaisés. Mais on ne peut attribuer à la nature ce qui est en grande partie le fait d'une organisation humaine. Il n'y a guère plus de dix ans, les aménagements d'horaires de la S.N.C.F. faisaient encore reculer les conditions du transport dans ce pays réputé de clientèle insuffisante par suite de la médiocrité des villes et de celle de l'existence rurale.

Le dispositif des voies ferrées à écartement normal est simpliste : deux grandes pénétrantes est-ouest suivent, au nord et au sud, les plateaux littoraux sans pourtant toucher véritablement la côte, à quoi il a fallu les relier par des embranchements en culs-de-sac ; trois transversales difficiles, dont une seule est à voie double. Le plan Freycinet n'inscrivait la desserte de l'intérieur breton que parmi les moindres urgences. Aussi, soucieux de désenclaver rapidement la péninsule, les représentants régionaux acceptèrent-ils la construction d'un réseau intérieur à voie métrique, avec promesse d'une mise à voie normale par la suite. On a ainsi construit, de 1893 à 1925, le plus important ensemble français à voie d'un mètre. Ce « Réseau breton » dessine une énorme étoile qui a pour centre Carhaix, le nœud routier des Romains. Grâce à lui, l'horizon des campagnes bretonnes s'est élargi, mais l'événement a montré que cette richesse en voies étroites était bien impropre à favoriser un développement économique de style moderne : les vitesses sont faibles, les lignes à voie unique, les horaires commandés par les correspondances avec « l'Etat », les nécessaires transbordements (il y a six points de jonction, dont Guingamp

est de beaucoup le principal) coûteux et lents ; les différences d'écartement entre voie étroite et voie normale rendent impossibles les transports bout à bout par wagons isothermes, et la nécessité de remplacer les plombs de douane après les opérations de transbordement interdit pratiquement l'exportation à partir d'une gare du Réseau breton.

Ces conditions n'ont été favorables ni à la commercialisation des produits de l'agriculture, ni à l'installation d'industries en Bretagne intérieure. Mais il faut ajouter à ces défauts d'infrastructure la politique financière et tarifaire de la S.N.C.F. Elle explique que des problèmes de transport aient été parmi les premiers à alimenter en Bretagne la revendication violente : au cours de l'année 1962, la « bataille du rail », qui mobilisa contre l'Etat les agriculteurs et les notables, eut pour point de départ une réforme de tarification visant à adapter le coût du transport ferroviaire au prix de revient des lignes, par une « pondération » qui abaisse les tarifs sur les lignes à bon rendement et les élève sur les lignes de rendement médiocre. Pénalisant les régions mal desservies, la mesure eût ruiné toutes les chances de la région.

Dans le même temps était rappelée aux pouvoirs publics la vieille promesse de normalisation du Réseau breton. Elle a été partiellement tenue, puisqu'en 1967 la ligne de Guingamp à Carhaix fut mise à l'écartement normal, les autres lignes devant être fermées et remplacées par le transport routier. Le bilan de cette conversion est marqué d'une progression du trafic dans l'ensemble de la région intéressée par les anciennes lignes métriques. Mais il reste le déséquilibre entre arrivages et expéditions, qui entraîne de nombreux parcours à vide du matériel, tandis que l'exploitation est toujours déficitaire, surtout pour la voie ferrée. D'autre part, la circulation routière plus intense accroît les charges des collectivités locales en matière de routes de campagne. Ce problème ne sera résolu qu'avec l'accélération du programme d'investissements routiers prévu dans le projet de modernisation. Ledit programme consiste essentiellement en deux grandes artères, une au Nord, une au Sud, portées à quatre voies, et en la création d'un axe médian à voie express de Rennes à Châteaulin. Conçu pour être achevé en 1975, il est fort en retard.

Toutes ces difficultés n'ont pas empêché la Bretagne de se transformer, mais elle l'a fait très tard, et incomplètement : la province ne s'agite guère dans ses profondeurs avant les années 60. Cependant, les échéances vont s'imposer, aperçues d'abord des intellectuels et des notables : l'entrée dans une construction européenne qui bouleverse les marchés traditionnels, l'arrivée à l'âge actif de jeunes nés dans le boom nataliste de 1946. D'autre part, la guerre a précipité certaines évolutions sociologiques, et la communication de masse a donné un contenu plus net et plus large aux aspirations à de nouvelles conditions d'existence. Plusieurs leçons ont été consacrées à ces transformations de l'âme et de la vie paysannes qui constituent ce que l'on pourrait bien appeler

une deuxième révolution agricole. Celle-ci consiste dans la recherche d'orientations nouvelles qui, à la vieille polyculture de subsistance, substitue une agriculture plus ouverte sur le commerce et faisant plus de place à la spéculation. Cela va avec la recherche d'une évolution du niveau de vie, puisqu'à l'ancienne sécurité alimentaire de la ferme le paysan entend substituer l'aisance financière qui permet l'entrée dans une civilisation de consommation.

On voit dès lors reculer les cultures traditionnelles, le blé, la pomme de terre, tandis que l'élevage connaît un grand développement. Le programme agricole breton recommande d'accroître, plus vite que le reste, les productions « hors-système » (c'est-à-dire non liées au système classique polyculture-élevage), telles l'aviculture, l'élevage du porc en atelier, les productions légumières, toutes affaires plus « plastiques », moins dépendantes des facteurs traditionnels, et ainsi répondant mieux à une politique de régionalisation.

Politique et évolution qui n'allaient pas sans risques. Elles réclament une modernisation qui elle-même exige d'importants capitaux. Ainsi, il ne suffisait pas de moderniser l'appareil ménager de la ferme, afin d'apaiser les aspirations de la femme, mais il fallait se procurer des machines et araser des talus. C'est l'époque du grand endettement, qui prépare celle des grandes colères, car la suite a montré, par la crise du lait, l'effondrement du prix des pommes de terre et de celui du poulet, puis du porc, puis de la viande bovine, que la modernisation de l'agriculture bretonne n'est pas allée exactement de pair avec une progression et une « sécurisation » des revenus. L'agriculture néo-artisane de Bretagne reste fragile devant les concurrences possibles d'autres régions françaises, comme les grandes plaines du Bassin de Paris, où une agriculture capitaliste très progressive, pour l'instant consacrée aux productions végétales — alors que la péninsule tente de s'orienter vers des élevages plus exclusifs —, est toujours en mesure d'adopter les techniques nouvelles d'un élevage industrialisé. A cet égard, la Bretagne se métamorphose, dans l'ordre de la terre, avec des difficultés au moins aussi considérables que celles qu'elle rencontre dans l'œuvre de son enrichissement industriel.

MISSIONS ET ACTIVITÉS DIVERSES

Participation au jury de la thèse de 3^e cycle de M^{me} Salkoff-Cernuschi : *Les villes mortes d'Italie, Comacchio* (Université de Paris I, 16 janvier 1975).

Participation, en qualité de rapporteur, au jury de la thèse de doctorat d'Etat de M. Paul Mingret : *La croissance industrielle du port d'Anvers* (Université Jean Moulin, Lyon, 15 février 1975).

Participation au jury de la thèse de doctorat d'Etat de M^{lle} Anne-Marie Seronde : *Rome, croissance d'une capitale* (Université de Paris I, 24 mai 1975).

Communication au Colloque pour la commémoration du centenaire de la naissance d'André Siegfried : *La géographie politique d'André Siegfried* (Collège de France, 15 mars 1975).

Direction de l'Institut des Etudes Rhodaniennes (Lyon).

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

PUBLICATIONS

— *L'Europe et la mer* (Mélanges offerts au Professeur Riccardo Riccardi, Società Geografica Italiana, Rome, 1975).

— *Le rôle des voies fluviales dans la genèse et le développement des villes antiques d'Occident* (Actes du Colloque international de Strasbourg, 1975).

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