

LES PORTS

SI TOUS LES PORTS DU MONDE

- 7 Loïc Frémont « *Ceux qui vivent dans les ports n'ont pas le même regard* »
- 15 Frank Magee (Dublin) *Une ville doit se réinventer en permanence*
- 17 Louise Mitchell « *Tous pour un* »
- 21 Gilles Foucqueron *Au manoir de Limoëlou, « On m'appelait Jacques Cartier... »*
- 25 Kim Kjaer, le Danois « *Je ne suis pas de passage. Je resterai ici* »
- 31 Laurence Postic *Guy Canu « Les réussites économiques ont souvent des bases culturelles »*
- 35 André Lespagnol *Quand Saint-Malo commerçait avec le monde*
- 41 Tamara Guirao-Espiñeira *Elle est née à Rennes. La conférence des villes de l'arc atlantique a dix ans*

SI TOUS LES PORTS DU MONDE





← SORTIE

Balcon Impair

SI TOUS LES PORTS DU MONDE



Loïc Frémont, directeur du théâtre de Saint-Malo et instigateur du réseau de ports, de villes et d'entreprises « Si tous les ports du monde ».



« Si tous les ports du monde »



Prenez des ports célèbres ou moins connus, ajoutez quelques régions, des villes, des chambres de commerce et de grandes entreprises d'une douzaine de pays. Faites-les parler histoire, culture, tourisme et... affaires. Baptisez votre réseau « Si tous les ports du monde » et prenez la mer!

Le réseau existe. Il tiendra son assemblée générale à la fin du mois de juin à Rennes et à Saint-Malo. Créé à l'instigation de Loïc Frémont, directeur du Théâtre de Saint-Malo, actuellement dirigé par Guy Canut, président de la Chambre de commerce de Rennes, ce réseau groupe des ports, des villes, des régions, des entreprises de nombreux pays, du Canada au Japon en passant par le Brésil, l'Irlande, l'Écosse, le Danemark, l'Italie ou l'Espagne. Complémentaire des organismes institutionnels, il se propose de nouer entre ses membres des relations fondées sur la culture, l'histoire, le tourisme, pour développer l'économie.

Le réseau « Si tous les ports du monde » tire son nom du film de Christian Jaque « Si tous les gars du monde » (1956) et de la chanson du même nom, interprétée par les Compagnons de la chanson et de nombreux autres artistes. Le film raconte l'histoire du chalutier « Lutèce » de Concarneau dont l'équipage est frappé par un mal inconnu qu'un médecin, contacté par radio, identifie comme provoqué par du jambon avarié. Seul un marin, Mohammed, qui n'en a pas mangé, n'est pas atteint. Une incroyable chaîne de solidarité internationale va se déclencher pour sauver l'équipage. La chanson – un peu naïve – du film, elle-même inspirée d'un poème de Paul Fort, La Ronde autour du monde, a pour refrain :

Si tous les gars du monde
 décidaient d'être copains
 Et partageaient, un beau matin
 Leurs espoirs et leurs chagrins
 Si tous les gars du monde
 Devenaient de bons copains
 Et marchaient la main dans la main
 Le bonheur serait pour demain!





Loïc Frémont: « Ceux qui vivent dans les ports n'ont pas le même regard »



PROPOS RECUEILLIS PAR > **BERNARD BOUDIC**

Loïc Frémont, 65 ans, directeur des Théâtres de Saint-Malo, a vécu plusieurs vies. Comédien, assistant de Jean-Louis Barrault, directeur des relations publiques de l'Espace Cardin, délégué général du Festival du Marais, Malouin voyageur, il est aussi l'instigateur et directeur du Réseau « Si tous les ports du monde ». Il s'en explique ici.

PLACE PUBLIQUE > Loïc Frémont, quelle est votre activité première?

LOÏC FRÉMONT > Le théâtre. J'ai débuté au Théâtre national de France, chez Jean-Louis Barrault. J'ai participé à ses grandes tournées outre-atlantique. J'ai compris dès ce moment combien j'étais curieux des autres cultures. Et mon parcours a toujours été jalonné de voyages.

PLACE PUBLIQUE > Où êtes-vous né?

LOÏC FRÉMONT > À Saint Malo, de parents agriculteurs. Mon père fut maire de Saint Coulomb de 1945 à 1983. Il militait au MRP et à la JAC (Jeunesse agricole chrétienne) en compagnie de ses amis, Alexis Méhaignerie alors député (père de Pierre Méhaignerie), de Georges Coudray père, ancien député-maire de Paramé. J'ai fait une partie de mes études au petit séminaire de Châteaugiron, comme beaucoup d'entre nous. Nos mamans rêvaient de nous voir devenir prêtres...

PLACE PUBLIQUE > À l'époque, pensiez-vous déjà au théâtre?

LOÏC FRÉMONT > J'ai monté *Boubouroche*, une pièce de Courteline qui m'a valu d'être renvoyé du séminaire. On avait compris que ma vocation était ailleurs... Ma mère n'a pas baissé les bras et m'a envoyé directement chez les Frères des écoles chrétiennes, à Janzé. Ce fut bref... On m'a encore confié à l'école des Frères de l'Immaculée Conception à Saint-Malo où je réussis à décrocher

mon BEPC. Mais les études ne m'intéressaient pas vraiment. Dans ces années-là, un BEPC permettait de préparer le monitorat d'éducation physique que j'ai exercé pendant un an en 1962. Et puis, le besoin d'aventure l'a emporté. J'ai devancé l'appel et me suis engagé au 9^e régiment de Chasseurs parachutistes à Toulouse. Nous étions au lendemain de la guerre d'Algérie. Notre général s'appelait Bigeard. C'est là que j'ai eu la chance insigne de rencontrer le père Henri Péninou¹, un aumônier militaire hors du commun. Un jour, à l'issue d'une messe à laquelle j'assistais, davantage par habitude que par conviction, il s'approche et me dit: « Toi, je ne veux plus te voir. Je n'ai rien contre toi, mais tu as tellement l'air de t'embêter! » On a sympathisé. Il m'a pris sous sa protection. Il me faisait « faire le mur » dans le coffre de sa Dauphine pour me permettre de découvrir la ville. Nous discutons, il me prêtait des livres... Je dis souvent qu'il m'a « sauvé la mise ».

PLACE PUBLIQUE > Et le théâtre alors... ?

LOÏC FRÉMONT > Jean-Louis Barrault vient un soir au Capitole de Toulouse présenter *Hamlet* dans la traduction d'André Gide. L'aumônier m'a procuré une place. Et à la fin de la pièce, je vais voir Jean-Louis Barrault, au culot. À 20 ans, on est inconscient! Ça sauve... Barrault m'a dit: « Écoute, tu es plein d'énergie. Quand tu seras libéré, viens me voir! »

PLACE PUBLIQUE > Vous n'avez pas oublié son invitation...

LOÏC FRÉMONT > Dès la fin mon service, j'ai dit à mon père que je voulais partir à Paris. Comme lui-même était un peu tête carrée, il a vu qu'il ne servait à rien de résister. Mon père, pensant que j'irai voir l'aumônier des Bretons de Paris, rue de Vaugirard, lui avait envoyé un peu d'argent pour le cas où j'en aurais besoin. Mais je n'y suis jamais allé. J'imagine que l'argent a dépanné un autre Breton en détresse! Finalement, j'ai trouvé du travail à la fabrique de saucissons Géo au Kremlin-Bicêtre de 6 h à midi pour 18 F. Avec ça, j'ai loué ma première chambre, boulevard Henri IV (septième étage par l'escalier de service, bien sûr). C'était en 1964, une période encore faste.

PLACE PUBLIQUE > Et l'aventure du théâtre a commencé...

LOÏC FRÉMONT > Aussitôt, je me suis inscrit dans un cours

d'art dramatique, le Cours Périmony. Un jour, j'apprends que Barrault organise une audition. Quand j'avais treize, quatorze ans, j'avais vu, dans la cour du château de Saint-Malo, Robert Hirsch, dans *Amphitryon* de Molière, jouer un fabuleux Sosie. J'ai donc appris le monologue de Sosie et l'ai présenté devant Barrault. En toute inconscience une fois de plus! On était une centaine à auditionner. Quatre ont été retenus. Trois comédiens et puis moi... Barrault m'a dit: « Tu es tellement volontaire que je t'engage... comme mime. » Je me rappelle bien mon premier rôle, je jouais le fleuve Douro dans *Numance* de Cervantès. Peu à peu, j'ai joué de petits rôles et, à partir de 68, je suis devenu l'assistant de Jean-Louis Barrault. C'était au moment où il quittait le Théâtre National de France (actuel Odéon) pour s'installer à l'Élysée Montmartre. Nous y avons créé *Rabelais*. Quels souvenirs! Mon histoire commence comme ça. Par des chemins de traverse. C'est cette envie permanente d'aller plus loin, derrière la ligne d'horizon qui fait le lien avec les Ports du monde.

PLACE PUBLIQUE > Combien de temps êtes-vous resté à Paris?

LOÏC FRÉMONT > Quinze ans, dont sept aux côtés de Jean-Louis Barrault.

PLACE PUBLIQUE > Et Saint-Malo?

LOÏC FRÉMONT > Je voulais faire quelque chose à Saint-Malo. Pourquoi, me disais-je, ne pas poursuivre le festival d'art dramatique qui avait lieu l'été? J'ai ainsi organisé le dernier festival de Saint-Malo en 1972 autour d'Olivier Hussenot, Daniel Gélin et Michel de Ré. Je rêvais d'entreprendre. Comme Pierre Cardin rachetait l'ancien Théâtre des Ambassadeurs, avenue Gabriel, qui allait devenir l'Espace Cardin, je suis allé le voir et l'ai invité à venir à Saint-Malo. J'ai suscité un déjeuner entre le maire Marcel Planchet, Francis Bouygues qui avait une résidence secondaire à Saint-Coulomb, et Pierre Cardin. Ce fut très surréaliste: Marcel Planchet souhaitait une

1. Ayant effectué son service militaire dans les Troupes aéroportées alors qu'il était encore au séminaire, Henri Péninou est « rappelé » en juin 1956 comme lieutenant. Ayant été ordonné en juin 1955, il obtient d'être incorporé en tant qu'aumônier au 8^e RPC. En 1957, il s'engage dans la Réserve. Désormais, et jusqu'au milieu des années 1970, il sert comme aumônier au sein de la 25^e division parachutiste. Dans son ouvrage « Notre vie chrétienne en Algérie » (1959), il récuse aussi bien le pacifisme ou l'engagement de certains aux côtés du FLN que ceux qui confondent la défense du catholicisme avec la « Défense de l'Occident ».





entreprise, Pierre Cardin venait pour une opération de relations publiques – il était disposé à présenter sa collection sur les remparts de Saint-Malo, mais sa proposition n’a pas trouvé d’écho – et Francis Bouygues qui écoutait beaucoup m’a dit à l’oreille : « Ne te fatigue pas, le mariage ne se fera pas... » À la sortie, Cardin m’a demandé :

– Vous êtes chez Barrault depuis combien de temps ?

– Sept ans.

– Si vous avez envie de vous occuper d’un théâtre comme directeur des relations publiques, je vous engage. Vous commencez demain matin.

Pendant deux ans, j’ai travaillé pour lui et là encore, j’ai appris. J’ai découvert le monde des marques, celui du franchisage de marques.

PLACE PUBLIQUE > On s’éloignait de la scène...

LOÏC FRÉMONT > Un jour, je déjeune avec Jeanne Moreau qui était comme chacun sait, très proche de Cardin. Elle me secoue : « Si tu veux continuer ton métier, il est temps que tu partes ».

PLACE PUBLIQUE > Et vous êtes reparti...

LOÏC FRÉMONT > Je suis retourné à l’Odéon, comme régisseur de plateau. Ensuite, je suis devenu délégué général du festival du Marais. À Paris, de 20 ans à 35 ans, j’ai appris plusieurs métiers qui pouvaient faire de moi un directeur de théâtre possible. D’ailleurs, un soir de *Rabelais*, Barrault m’avait dit : « Tu ne vas probablement pas révolutionner l’art dramatique, mais en revanche, tu feras un directeur de théâtre épatant ! ».

PLACE PUBLIQUE > C’est lui qui vous a mis cette idée en tête ?

LOÏC FRÉMONT > Je lui dois ça... Et toute ma formation. Avec lui, j’ai voyagé. Sur scène et dans le monde. J’ai vécu des moments inoubliables. Entre autres au Canada, où nous avons joué *Le Petit Prince* de Saint-Exupéry (c’était moi le petit prince !), lors de l’exposition universelle de 1967. Barrault, qui représentait la France, avait préparé un montage sur l’aviateur Henri Guillaumet². L’acteur qui jouait le rôle était le sosie parfait de Guillaumet. L’épouse de l’aviateur était dans la salle et j’ai encore le souvenir brûlant d’un sanglot au cours du spectacle. J’ai eu la chance de faire partie de *La tentation de Saint-Antoine* de Flaubert, à l’Odéon, et d’être mis en scène par Maurice Béjart. Mon

université, je l’ai faite comme ça. Pour l’anecdote, nous jouions *Les Paravents* de Jean Genet, en 67 à l’Odéon. Le personnage était provocateur, mais élégant. J’avais vingt-deux ans. Il me croise dans l’escalier, me regarde et me demande : « Êtes-vous homosexuel ? » Et moi, petit Breton à peine déballé, je rougis comme une chaisière et bredouille un « non » terriblement gêné. Et lui, poursuivant son chemin, souriant et royal : « Ne vous excusez pas... »

PLACE PUBLIQUE > Et vous revenez à Saint-Malo en 1981... Encore ce besoin d’aller voir ailleurs ?

LOÏC FRÉMONT > Plutôt de revenir aux sources. Mes racines ici sont profondes. Toute mon enfance, j’ai été bercé par l’histoire des marins. C’est ici que j’ai forgé mes rêves. Je suis revenu par choix avec ma femme, Isabelle Pirot (la fille d’Arcabas³), comédienne et auteur, que j’ai connue à Paris. À notre arrivée, Louis Chopier, le maire de l’époque, qui avait milité avec mon père, a prêté oreille à mon projet – je voulais commencer mon travail par les écoles, réveiller un public dans ce vivier d’enfants et de jeunes. « Je ne sais pas comment tu vas le faire, mais fais-le. Tu m’intéresses », m’a dit Louis. Je lui dois cette confiance. J’ai aussitôt commencé dans les collèges à donner des cours d’initiation à la parole en public par le théâtre. J’ai fait ce travail, parallèlement aux créations théâtrales pendant six ou sept ans à un rythme effréné. J’ai eu jusqu’à 10 000 élèves dans le département, je faisais 60 000 km par an, presque uniquement en Ille-et-Vilaine. Et c’était un service gratuit pour les écoles.

PLACE PUBLIQUE > Et côté théâtre ?

LOÏC FRÉMONT > Nous avons loué à l’évêché le petit théâtre-cinéma Chateaubriand situé intra-muros, qui était fermé depuis des années. Nous avons négocié avec les souris ! Nous y avons créé « Lamennais ou Je romps et ne plie

2. Henri Guillaumet fut un pionnier de l’aviation française dans les Andes, l’Atlantique Sud puis l’Atlantique Nord, en contribuant à ouvrir de nombreuses nouvelles routes. Il était alors, avec Mermoz, considéré comme un des meilleurs pilotes de l’époque : « Je n’en ai pas connu de plus grand » dira de lui Didier Daurat, son patron de l’Aéropostale. Antoine de Saint-Exupéry, son ami, lui dédia son livre *Terre des hommes* en 1939. Il fut abattu par un chasseur italien le 27 novembre 1940 au-dessus de la Méditerranée.

3. Arcabas (Jean-Marie Pirot), né en 1926, est l’un des maîtres de l’art sacré contemporain. Il est l’auteur en collaboration, avec le sculpteur Étienne, du maître-autel, de l’ambon, de la cathédre et du baptistère de la cathédrale Saint-Vincent de Saint-Malo (1991) ainsi que de l’autel de célébration, du mobilier liturgique, de l’ambon et de la cathédre de la cathédrale Saint-Pierre de Rennes (1994).

pas » à l'occasion du bicentenaire de sa naissance, pièce écrite par Isabelle et dans laquelle mon ami Jean Réno – encore inconnu à l'époque – interprétait Chateaubriand. Je me souviens de l'écrivain Paul Guimard parlant alors des « aventuriers de grand vent ». Le grand vent m'est resté. Peu après, à la demande de Pierre Elliott Trudeau, premier ministre du Canada qui souhaitait commémorer le 450^e anniversaire de l'exploration de son pays, j'ai réalisé un autre spectacle, « Jacques Cartier, pilote du roi », écrit aussi par Isabelle. A suivi un son et lumière « Saint-Malo, République de la mer », co-réalisation d'Isabelle et moi, que nous avons joué chaque été dans la cour du château jusqu'en 1993. Et les spectacles se sont enchaînés.

PLACE PUBLIQUE > Vous occupez encore le Théâtre Chateaubriand?

LOÏC FRÉMONT > La Ville l'a racheté et nous y avons développé une programmation pour jeune public « Le Chocolat Théâtre » et une programmation « off », tout public. Le Théâtre de la Ville, ici, à Saint-Servan, auparavant une Maison pour tous, a été transformé en un bel outil de 800 places en 1993 par René Couanau, l'actuel député-maire. Il m'en a confié la direction à travers l'association Saint-Malo Spectacles, présidée par Georges Coudray.

PLACE PUBLIQUE > Et votre détour par Vitré?

LOÏC FRÉMONT > J'ai toujours pensé qu'il fallait fédérer. Cancale, Combourg, Dinard, Vitré... De 1987 à 1993, j'ai été directeur du centre culturel Jacques-Duhamel de Vitré. Jacques Duhamel, dont Pierre Méhaignerie, maire de Vitré, avait été le chargé de mission au ministère de l'Agriculture, et qui fut ensuite ministre des Affaires culturelles, avait une définition de la Culture qui me plaît: « La Culture est ce qui est nécessaire à une journée de travail pour en faire une journée d'homme ». Lorsque j'ai quitté Vitré, mon adjointe, Anne Coulonnier, m'a succédé. Nous continuons à travailler ensemble. Vitré a même adhéré au réseau des Ports du Monde.

PLACE PUBLIQUE > Justement, il est temps d'y venir!

LOÏC FRÉMONT > Quand le théâtre a commencé à bien fonctionner, je me suis dit: « Pourquoi une petite ville de 60 000 habitants comme Saint-Malo est-elle si connue à travers le monde »? Sans doute, son histoire est-elle porteuse de valeurs mais sa réputation est telle qu'elle donne

lieu parfois à de drôles de méprises. Par exemple, j'ai rencontré, avec l'idée des ports du monde, l'alcaldesa (maire) de Cadix, Théofila Martinez. « Vous, Saint-Malo, me dit-elle étonnée, vous vous intéressez à Cadix? Vous croyez que ça va marcher? Nous n'avons que 410 000 habitants! »

PLACE PUBLIQUE > D'où vous est venue l'idée de « Si tous les ports du monde... »?

LOÏC FRÉMONT > Un soir, au Québec, chez Gilles Vigneault, on regardait couler le Saint-Laurent depuis sa maison et Gilles me dit: « As-tu remarqué que les gars qui vivent dans les ports n'ont pas le même regard que les autres? » C'est parti de là. Saint-Malo a été au 17^e siècle (NDLR: voir plus loin l'article d'André Lespagnol) un port qui comptait sur la carte du monde. Les voyages de La Bourdonnais⁴ me faisaient rêver, bien davantage que les campagnes de Surcouf⁵. Les vrais grands hommes, les aventuriers, ce sont les grands commerçants, les ouvreurs de comptoirs. Les Malouins avaient rapidement compris que l'Espagne pouvait leur ouvrir les portes de l'Amérique du sud. Ils y ont donc exporté des toiles, celles de Vitré, du Léon et de Loudéac; et en retour, ils ramenaient des épices, de l'argent. Beaucoup d'entre eux y ont fait souche. Il existe un quai des Malouins et un cimetière des Malouins à Cadix et un cimetière des Vitréens à Sanlúcar de Barrameda, à 40 km au nord-ouest de Cadix.

PLACE PUBLIQUE > Concrètement comment se sont renouvelées toutes ces relations?

LOÏC FRÉMONT > L'histoire commence en 1997 ici à Saint-Malo par un festival biennal dont l'objectif était de rapprocher Culture et Économie. Pays invité de ce premier festival: l'Andalousie. Au programme, l'orchestre Emmanuel de Falla de Cadix, les Gitans de Jerez et surtout la prestigieuse École royale d'art équestre de Jerez qui vint se produire au stade équestre de Dinard. Tous ces artistes étaient accompagnés d'une délégation du patro-

4. Bertrand François Mahé, comte de La Bourdonnais, né à Saint-Malo le 11 février 1699 et mort à Paris le 10 novembre 1753. Capitaine de la Compagnie des Indes, gouverneur de l'île de France (Maurice) et l'île Bourbon (La Réunion), il conquiert Mahé (d'où son nom) et Madras.

5. Robert Surcouf, né à Saint-Malo en décembre 1773, mort en juillet 1827, se livra à la traite négrière entre le Mozambique et l'île de France puis commanda plusieurs bateaux corsaires. Ses combats victorieux contre le *Triton* et le *Kent* sont restés célèbres.





nat andalou. Cadix étant conquise, si je puis dire, je me suis rapproché du monde celte : Glasgow et Dublin nous ont rejoints en 1999. Ensuite, ce fut au tour de Gênes. Après les trois premiers festivals, nous nous sommes rendu compte qu'un événement tous les deux ans ne peut guère entretenir des liens durables. Si bien qu'en 2003, nous avons opté pour une politique de réseau.

PLACE PUBLIQUE > Et depuis ?

LOÏC FRÉMONT > Le réseau s'est agrandi. Après les quatre ports « historiques », Cadix, Dublin, Glasgow et Gênes, Quimper nous a enrichis de la Cornouaille. Puis ce fut Basse-Terre en Guadeloupe – une retombée de la Route du rhum ; Fredericia et Sønderborg, au Danemark ; Trondheim en Norvège (l'ancienne capitale des Vikings) ; Gamagori, l'avant-port de Nagoya, au Japon ; la province de Québec ; l'île de la Réunion. Entre-temps ; nous avons attiré Marseille et Calvi. Nous voici donc avec un pôle nordique, un pôle méditerranéen et La Réunion, notre ouverture vers l'Océan indien ; pourquoi pas vers Mahé et les comptoirs de la Compagnie des Indes : Pondichéry, par exemple ? Le prochain port intéressé par l'aventure est Porto Alegre, au Brésil.

PLACE PUBLIQUE > Votre président d'honneur est l'acteur Jean Réno ?

LOÏC FRÉMONT > Jean est un ami de longue date. Il adore Saint Malo et l'idée des Ports du Monde. Il est aussi le parrain du Théâtre. Né à Casablanca dans une famille originaire d'Espagne, précisément de Jerez et de Sanlúcar de Barrameda, il sait ce que sont l'exil, le voyage et la découverte de nouveaux horizons. Il est notre ambassadeur privilégié. D'ailleurs, la signature de la prochaine convention du Réseau, notamment avec la Chambre de commerce du Québec, se fera là-bas en sa présence, à l'occasion de la sortie du film *L'immortel* au Canada.

PLACE PUBLIQUE > Vous avez recruté autour de vous une équipe très internationale !

LOÏC FRÉMONT > En effet. Dorte Nielsen est danoise (elle est l'épouse du consul honoraire du Danemark, directeur général de Deléage à Saint Malo) ; Sylvie Piguet-Menny est franco-suisse ; Blanca Moreno est une Espagnole de Cordoue qui a découvert la Bretagne par une bourse Érasmus. Ingénieur agronome, elle a changé de métier

dès la naissance du projet. Cette équipe a rejoint Yannick Cariguel-Janvier, ma plus ancienne collaboratrice, administratrice du Théâtre.

PLACE PUBLIQUE > À quoi sert un réseau tel que celui-ci ?

LOÏC FRÉMONT > À faciliter les contacts entre les hommes et les femmes de tous horizons en utilisant la culture comme vecteur de connaissance et surtout de reconnaissance entre les peuples. À ce que les gens se connaissent, à ce qu'ils parlent d'autre chose que d'affaires... pour mieux faire des affaires. Notre réseau comprend déjà plus d'une vingtaine⁶ de grandes entreprises, chambres de commerce, unions patronales et des villes enthousiastes et entreprenantes. Nous abordons la phase des réalisations concrètes. Par exemple, nous mettons en place une aide aux projets pour des étudiants ayant des initiatives correspondant à notre démarche.

PLACE PUBLIQUE > Mais il existe déjà quantité d'organismes qui font ce travail ?

LOÏC FRÉMONT > Oui, comme chez nous Idea 35 ou Bretagne International⁷. Mais, pour rester dans la métaphore maritime, eux manœuvrent en escadre et nous sommes une unité plus légère apte à jouer le rôle d'explorateur. Nous ne sommes pas un moyen de plus, nous sommes complémentaires.

PLACE PUBLIQUE > Des projets ?

LOÏC FRÉMONT > Cadix va fêter le bicentenaire de la constitution de 1812 (elle n'a pas servi aux Espagnols mais a permis l'émancipation de l'Amérique du sud). Nous y serons ! Marseille se prépare à devenir capitale européenne de la Culture, Glasgow va accueillir les Jeux du Commonwealth... Nous y serons ! Et en 2015, notre assemblée générale⁸ descendra le Saint-Laurent entre Montréal et Québec. Ce sera notre façon de rappeler les liens qui unissent la vieille Europe à l'Amérique du Nord.

6. Parmi les entreprises régionales adhérentes, on trouve Armor-Lux, le Crédit agricole, Deléage, Étoile Marine Croisières, Badelschi, Beaumanoir, Legris, Roullier, Sofisme, Sabena Technics, Palais du Grand Large, Sithoce Thermes Marins, Véolia Eau, Spectaculaires...

7. Organismes chargés du développement économique pour le département et des relations internationales pour la région.

8. À partir de cette année, la présidence (actuellement assurée par Guy Canu, président de la CCI de Rennes) devient alternée et est confiée au Danemark. D'ici 2015, Cadix, Marseille et Glasgow lui succéderont



PLACE PUBLIQUE > Et le théâtre, vous l'avez abandonné ?

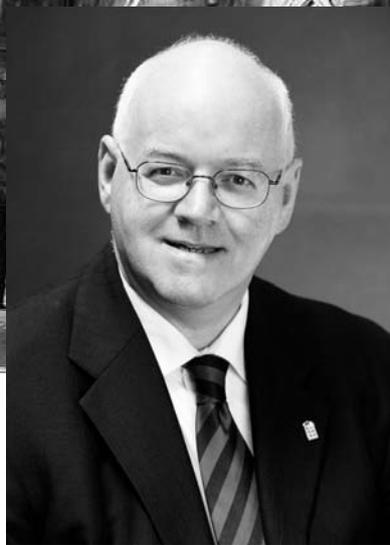
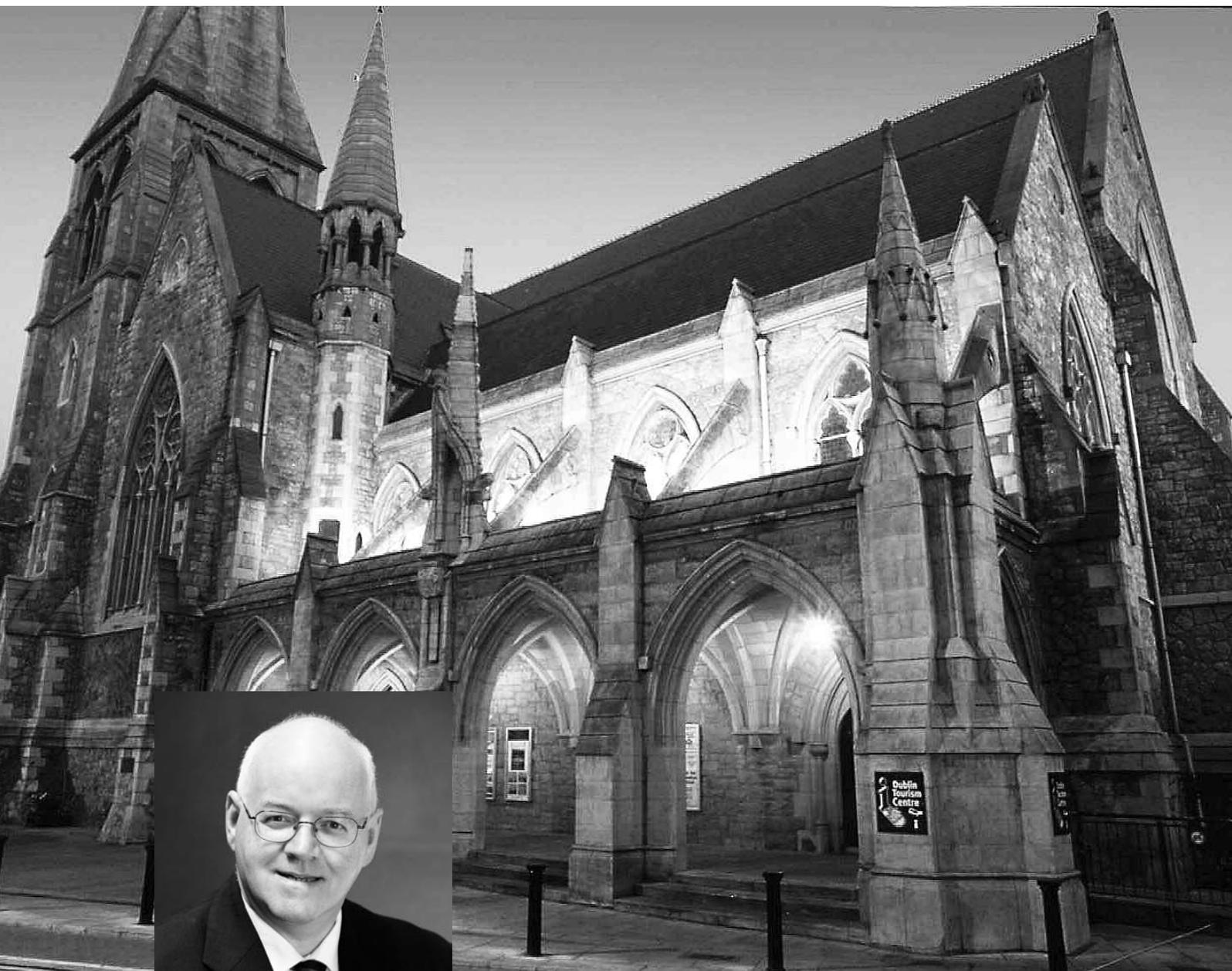
LOÏC FRÉMONT > Non bien sûr. Cela reste mon activité principale. Le Théâtre fonctionne bien. Ma femme en est directrice artistique. Je m'occupe des finances, de la politique générale et de la programmation de la grande salle qui profite aussi du Réseau. Nous avons reçu en février les Ballets-Jazz de Montréal. En 2008, ce fut Passion andalouse de Garcia Lorca. L'an prochain nous réserve d'autres surprises.

PLACE PUBLIQUE > Loïc Frémont, qu'est-ce qui vous fait avancer, finalement ?

LOÏC FRÉMONT > La joie de vivre est l'essentiel de mon énergie. Je suis à un âge où je peux tout à la fois développer des actions et transmettre. Il faut continuer à offrir, même si on ne vous tend pas la main tout de suite. Il y a toujours un moment où la porte s'entrouvre. Je suis un fils de paysan qui aime regarder la mer. Je sens parfaitement le rêve dont la mer est porteuse. J'aime convaincre, j'aime travailler « pour » et non pas « contre ». Tant que je resterai curieux, je serai vivant. Ceux qui me font peur, ce sont les gens qui savent.

Crédit des photos de Saint-Malo : Mairie de Saint-Malo - Service Communication.
Arnaud Le Vacon





Comme à Rennes, l'Office de tourisme de Dublin est implanté dans un ancien bâtiment religieux. À la différence de la chapelle Saint-Yves qui date du 15^e siècle, St Andrew's Church, Suffolk street, a été reconstruite en 1862 et rachetée en 1995.

Frank Magee, président de Dublin Tourism

Frank Magee (Dublin): Une ville doit se réinventer en permanence

RÉSUMÉ > Frank Magee préside Dublin Tourism, l'Office de tourisme de Dublin, depuis 1990. Il est l'un de ceux qui ont fait le succès du « tourisme à l'irlandaise ». Licencié en économie et titulaire d'une maîtrise de commerce, il avait commencé sa carrière dans la gestion hôtelière où il exerça pendant 12 ans. Il a rejoint ensuite, le Bureau du tourisme irlandais, Bord Fáilte, comme conseiller responsable des licences et des classifications d'hôtels. Puis il a contribué à monter une unité d'investissement pour administrer les débuts du Fonds européen de développement régional avant de rejoindre Dublin Tourism en 1989.



PLACE PUBLIQUE > Qu'est ce qui attire les touristes en Irlande?

FRANK MAGEE > Toutes les études montrent que ce qui attire les touristes en Irlande, ce sont les gens et le paysage. D'un point de vue marketing, il est très difficile de communiquer sur les différences entre les gens. Nous sommes en général gentils et curieux. C'est cette curiosité qui s'exprime par de la gentillesse auprès des visiteurs. Grâce à notre histoire littéraire et à de grands écrivains comme Thomas Beckett, George Bernard Shaw, Yeats, O'Casey, Synge et Joyce à des écrivains plus contemporains comme Banville, O'Connor, Doyle and Binchey, notre pays est connu dans le monde entier. Nos ambassadeurs musicaux viennent compléter le tableau : U2, The Chieftans, Riverdance, Boyzone et Westlife, pour n'en nommer que quelques-uns. Dublin Tourism envisage cette année d'utiliser les pubs irlandais à l'étranger comme supports de communication pour les clients potentiels.

PLACE PUBLIQUE > Vous avez participé à la rénovation du quartier de Temple Bar, menacé de démolition au début





des années 80, et vous en avez fait le quartier « branché » de Dublin. Est-ce une expérience renouvelable ailleurs?

FRANK MAGEE > Une ville doit continuellement se réinventer. Sur la rive nord de la Liffey, l'espace du marché de Smithfield est en train d'être repensé. Sur les quais, le Centre des services financiers internationaux est devenu un nouvel espace qui ressemble par beaucoup d'aspects à la Défense, à Paris. Il existe une salle conçue pour 12 000 personnes, un nouveau théâtre pour 2 000 personnes, le *Georges Dock Theatre*, un nouveau Palais des Congrès. De nombreux hôtels et beaucoup de compagnies financières internationales sont basés à cet endroit. L'espace autour de la gare de *Heuston Station* est un autre quartier en cours de rénovation. Temple Bar est dans une dynamique de transformation continue.

PLACE PUBLIQUE > Qu'avez-vous en commun avec Saint-Malo?

FRANK MAGEE > Premièrement, nous avons la *Celtic connection*, les liens celtes. Saint-Malo est très proche de nous et la Bretagne est une des destinations touristiques les plus populaires pour les Irlandais. En tant qu'île, nous avons une histoire de culture maritime et de pêche. Saint-Malo est à l'extrémité de la France, Dublin à l'extrémité de l'Europe. Chez nous, il y a un respect profond de l'histoire de Saint-Malo et de tout ce que la ville a réalisé.

PLACE PUBLIQUE > Quand vous venez en Bretagne, voyez-vous, en matière de tourisme, des insuffisances, des manques, ou au contraire quelque chose qu'il vous plairait d'importer en Irlande?

FRANK MAGEE > Je suis très impressionné par le niveau de professionnalisme dans le domaine du tourisme en Bretagne. Pendant plus de 30 ans, j'y ai passé mes vacances d'été en famille. Il y a une grande authenticité des traditions, de l'architecture, des magasins qui proposent des produits de qualité propres à la région. Le nombre de restaurants offrant de bons fruits de mer est impressionnant. Cependant, les menus se ressemblent beaucoup, et mis à part les restaurants plus chics et chers, il y a peu de place pour l'originalité.

PLACE PUBLIQUE > À votre avis, que peut apporter à Dublin le réseau « Si tous les ports du monde... »? Dans quels domaines ses apports sont-ils les plus perceptibles (culture, économie, tourisme)?

FRANK MAGEE > Au départ, le concept *Si tous les Ports du*

Monde était novateur, et il était difficile de prédire comment les villes pourraient travailler les unes avec les autres. Dublin fut impressionnée par la détermination de Loïc Frémont à le mettre en œuvre. Les ports sont des points de départ et d'arrivée. Si les habitants des ports travaillaient ensemble et se transmettaient des connaissances, le monde n'en serait que meilleur. Ainsi d'un point de vue culturel, tourisme et entreprise ont tout à gagner de cette collaboration, notamment en découvrant un meilleur savoir-faire et en échangeant sur la manière de résoudre différents problèmes.

PLACE PUBLIQUE > Un réseau est-il plus ou moins utile que les circuits de coopération traditionnels comme les syndicats professionnels ou les institutions internationales?

FRANK MAGEE > Je pense que le Réseau est très efficace. D'abord, il s'appuie sur des contacts personnels. Ensuite, il permet aux villes de cibler des domaines d'intérêt qui leur sont propres. Plutôt que de s'arrêter sur les différences, ce qui est la tendance en général dans les regroupements internationaux, il vaut mieux aborder les projets d'un point de vue commun, par thèmes d'intérêt convergents. Nous sommes impliqués dans de nombreuses associations internationales, mais *Si tous les Ports du Monde* est unique de ce point de vue.

PLACE PUBLIQUE > Quelles perspectives voyez-vous pour le Réseau? Quels objectifs faudrait-il lui donner?

FRANK MAGEE > Je suis toujours étonné par le remarquable travail réalisé ici. Le Réseau a attiré à lui un grand nombre de villes des quatre coins du monde. Pour Dublin, le défi est d'être à la hauteur de ces efforts.

Glasgow, ville Unesco de la Musique Louise Mitchell: « Tous pour un »

RÉSUMÉ > *Glasgow, capitale européenne de la Culture en 1989, a été désignée en août 2008 comme « Ville Unesco de la musique ». Louise Mitchell assure la direction de cet organisme depuis janvier 2009. À la tête de 360 personnes, elle était jusque-là directrice des salles de concert de la ville, du Royal Concert Hall, du City Hall, du Old Fruitmarket et du festival Celtic Connections, mondialement connu. Auparavant, elle avait été directrice pendant deux ans de l'Orchestre philharmonique de Londres.*



PLACE PUBLIQUE > Louise Mitchell, vous êtes vice-présidente chargée des affaires culturelles du réseau « Si tous les ports du monde ». Comment voyez-vous votre fonction au sein d'un groupe de villes si différentes ?

LOUISE MITCHELL > Je pense que la réussite d'un réseau comme *Si tous les Ports du Monde* est liée précisément à cette diversité de lieux et d'infrastructures. Néanmoins, nous trouvons souvent des ressemblances dans nos difficultés et il y a toujours beaucoup à apprendre de nos collègues du monde entier.

PLACE PUBLIQUE > Pensez-vous que Glasgow soit un exemple de réussite sur le plan culturel, en particulier musical ?

LOUISE MITCHELL > Le succès de Glasgow, qui a vraiment décollé en 1990, est facile à retracer, depuis le célèbre *Garden festival* de 1988¹. Dans la foulée, Glasgow fut

1. Voir ci-après.





choisie comme capitale européenne de la Culture pour 1989 (et dix ans plus tard ville Unesco de la musique). Beaucoup ont dit que la ville a saisi cette opportunité pour se fixer de nouveaux objectifs à la hauteur de ce choix, par l'exigence et la diversité des événements présentés, et leurs effets sur le développement. Nous sommes désormais en mesure d'évaluer le bénéfice qu'en a tiré la ville. De magnifiques bâtiments furent construits ou modernisés cette année-là, mais il me semble que le résultat le plus patent, c'est que les citoyens ont cru qu'ils pouvaient réussir et être reconnus sur la scène mondiale.

PLACE PUBLIQUE > Y a-t-il en particulier chez vous, en Écosse, quelque chose dont les autres villes du réseau pourraient s'inspirer ?

LOUISE MITCHELL > Je pense que la collaboration entre les organismes publics impliqués dans un travail commun

pour le bien général de notre ville est l'élément marquant de notre succès. Les organismes artistiques travaillent main dans la main, tous pour un, avec le City Marketing Bureau, le City Council Development et le Regeneration Services, la Chambre de Commerce, etc. Tous s'efforcent de faire leur part du travail pour le « Team Glasgow ». Cette coopération est chèrement acquise et dépend souvent de directeurs capables de laisser de côté leurs objectifs étriqués d'organisation pour participer à un projet de plus grande envergure. Bien sûr, cela ne marche pas toujours aussi bien qu'on le voudrait !

PLACE PUBLIQUE > Que fait exactement l'organisme que vous dirigez, la « ville Unesco de la Musique » ?

LOUISE MITCHELL > Glasgow, ville Unesco de la Musique, a pour but essentiellement de promouvoir la musique dans la ville et la ville à travers la musique. Nous travaillons avec un très large éventail d'organisations musicales, grandes et petites, professionnelles ou amateurs. Nous organisons un certain nombre d'événements chaque année, et servons de courtier honnête et de catalyseur pour encourager tous les styles de musique.

PLACE PUBLIQUE > Comment vous y prenez-vous ?

LOUISE MITCHELL > Notre organisation est très jeune, alors nous n'avons pas encore eu l'occasion d'imaginer des projets en collaboration avec d'autres membres du Réseau. Mais je suis sûre que cela arrivera bientôt. Nous donnons déjà des conseils aux Danois de Sønderborg pour leur dossier de candidature comme Capitale de la Culture. Avant de changer de poste, j'ai eu la chance de travailler étroitement avec nos amis et collègues de Gênes et de présenter un petit festival autour du précieux violon du grand Nicolo Paganini.

PLACE PUBLIQUE > Sur quoi repose votre reconnaissance par l'Unesco ?

LOUISE MITCHELL > Le titre de Glasgow cité Unesco de la Musique nous a été accordé suite à un dossier de candidature très détaillé, qui définissait l'histoire et l'envergure de la vie musicale de la ville. Nous avons une liste d'environ 1 500 compagnies impliquées dans le business de la musique, ce qui représente une moyenne de 127 concerts par semaine. Nous organisons *Celtic Connections*, le festival d'hiver le plus important et le plus réputé du monde.



PLACE PUBLIQUE > Que vous a-t-elle apporté ?

LOUISE MITCHELL > Ce titre a procuré à tous les musiciens de Glasgow une grande fierté et du même coup cela a renforcé la volonté de travailler ensemble et d'explorer de nouveaux horizons.

PLACE PUBLIQUE > Comment se porte la musique traditionnelle écossaise (pipe-bands), la musique folk ?

LOUISE MITCHELL > La musique traditionnelle écossaise se porte très bien. Il y a eu un sursaut d'intérêt au cours des 10 dernières années en partie grâce au succès de *Celtic Connections*. Des instruments traditionnels de toutes sortes sont désormais au programme de notre conservatoire national où des jeunes développent avec talent une façon moderne de jouer les musiques traditionnelles.

Culture et tourisme au service de l'économie

Le Garden Festival de Glasgow en 1988 fut l'un des cinq Garden festivals organisés en Grande-Bretagne entre 1984 et 1992. L'idée des Garden Festivals avait été lancée par le ministre conservateur de l'environnement Michaël Heseltine en 1980 pour contribuer à la régénération de sites industriels en friche grâce à l'organisation de grandes manifestations culturelles.

À Glasgow, le site de Prince's Dock fut choisi. Inauguré en 1897, sur la rive sud de la Clyde, Prince's Dock, concurrencé par la conteneurisation, cessa son activité en juillet 1971 puis fut racheté à l'autorité portuaire de la Clyde en 1983 par un promoteur immobilier. Quand la décision d'organiser le Garden Festival sur Prince's dock fut annoncée, la ville commençait à peine à combattre le déclin industriel. En 1982, elle avait engagé le premier programme de rénovation d'un quartier du centre-ville appelé Merchant City dont l'objectif était de convertir d'anciens bâtiments industriels désaffectés en zone commerciale et résidentielle.

Le Garden Festival fut financé par le gouvernement central, les autorités locales et des investisseurs privés. Le site fut loué à son propriétaire par la Scottish Development Agency. Le festival y couvrait une cinquantaine d'hectares. Les trois bassins de Prince's dock furent comblés de façon à créer suffisamment d'espace pour accueillir 112 jardins, plantés de trois cent mille végétaux formant six parcs à thèmes. Un nouveau pont, le Bell's Bridge fut construit pour relier le site du Garden Festival au tout nouveau Scottish Exhibition and Conference Center (SECC), inauguré en 1985, et faisait lui aussi partie intégrante de la nouvelle stratégie de la ville qui consistait à se tourner vers le tourisme de loisirs et d'affaires pour régénérer son économie.

Avec le SECC, la ville s'offrait une infrastructure lui permettant d'accueillir conférences, manifestations et artistes de rang mondial et ainsi d'affronter la concurrence d'autres villes. Il fut construit sur le site de l'ancien Queen's dock, juste en face de Prince's dock. À Glasgow, plus de 4,3 millions de touristes se rendirent au Garden Festival, sur une période de cinq mois. Le Festival permit d'injecter 100 millions de livres dans l'économie locale. On pense que l'événement entraîna des dépenses s'élevant à 170 millions de livres les cinq années suivantes.





Le manoir de Limoëlou est chaque été le théâtre d'une mise en lumière réalisée par la société Spectaculaires de Saint-Thuriai.

Au manoir de Limoëlou, « On m'appelait Jacques Cartier... »

RÉSUMÉ > À Saint-Malo, sur les hauteurs de Rothéneuf, le manoir de Limoëlou où mourut en 1557 Jacques Cartier, le découvreur du Canada, revit depuis son rachat en 1978 par la fondation Macdonald Stewart. Une mise en lumière de la façade, accompagnée d'un spectacle a lieu quatre soirs par semaine jusqu'au 4 septembre. Le manoir est membre du réseau

Si tous les ports du monde qu'il accueillera le 25 juin.



TEXTE > **GILLES FOUQUERON**

S'écartant de la mer après l'avoir longé depuis la ville close de Saint-Malo, l'ancienne route de Normandie, au temps de Jacques Cartier, escalade les maigres hauteurs de Paramé et de Saint-Ideuc pour atteindre le point culminant de la ville. À la croisée du chemin qui descend vers le bourg de Rothéneuf, la ferme de Limoëlou se dresse depuis le siècle précédent. C'est sa situation dominant toute la baie de Saint-Malo, du cap Fréhel à la pointe du Meinga, qui attire l'attention de celui qui vient d'accomplir deux voyages de découvertes vers ce pays neuf du Canada.

Ancien pilote du Roy, Jacques Cartier a su convaincre François 1^{er}, de prendre route vers l'ouest pour atteindre le Cathay, nom anciennement donné à l'empire du Milieu, et surtout les richesses de la Chine tant rêvées depuis le voyage de Marco-Polo et lues dans son livre *Le Devisement du Monde*. Cet ouvrage a tant marqué les Européens que, le plus souvent, on le cite sous le nom de *Livre des Merveilles*.

Pourtant, ce rêve médiéval s'est éloigné avec la chute de Constantinople en l'année 1453. La route des épices

Gilles Fouqueron est président de l'association malouine des Amis de Jacques Cartier – Comité Pays de Rance de l'Association nationale France-Canada.





Un portrait de Jacques Cartier peint en 1895 par Auguste Lemoine (1850-1908), bibliothécaire de Saint-Malo, pour la ville de Paramé. C'est la copie d'une œuvre de François Riss (1838) détruite en 1944 dans l'incendie de l'ancien hôtel de Ville de Saint-Malo (avec l'autorisation du musée de Saint-Malo).



Un mot suffit à Jacques Cartier pour convaincre François 1^{er} : l'or.

et de la soie est rompue. Point d'aboutissement de la longue route de la soie, les richesses d'Extrême-Orient sont tombées sous le contrôle des Ottomans et des Vénitiens qui s'arrogent le droit de commercer avec la Chine.

Les Portugais ont pris de l'avance

Le monde européen s'est trouvé transformé. La France et l'Angleterre sont encore dans la crainte de voir ressurgir le conflit qui les oppose depuis plus de cent ans. Personne n'a encore confiance dans le résultat de la bataille de Castillon remportée par les Français. Les Anglais sont boutés hors de France. Bientôt, le nouveau roi, Louis XI, s'attache plus à créer une nation qu'à rechercher une solution pour répondre à la pénurie de ces richesses orientales.

Au contraire, le Portugal s'est lancé dans la conquête des rivages africains. La découverte de la caravelle et de sa capacité à remonter le vent lui a permis, au temps d'Henri le Navigateur, de dépasser la frontière mythique du cap Bojador. La route du Sud est ouverte et en 1488, le cap de Bonne Espérance est dépassé. La route s'infléchit enfin vers le Nord. La route de l'Inde et de la Chine est découverte. Fiers de ce résultat, les Portugais conquièrent le monopole du commerce de l'Afrique.

Leur voisine, l'Espagne, engluée dans sa reconquête de l'Andalousie maure ne peut que conserver quelques droits et la propriété des Canaries. Mais une fois libérés de l'occupation musulmane, les souverains de Castille et d'Aragon se voient exclus du contournement de l'Afrique et sont contraints d'écouter les visées d'un Génois. En leur demandant le droit d'armer pour un voyage en Chine par l'Ouest, Christophe Colomb leur donne un nouveau continent : l'Amérique.

Deux voyages encouragés par François 1^{er}

Un peu moins d'un demi-siècle plus tard, en 1532, au Mont-Saint-Michel, Jacques Cartier convainc son souverain de la possibilité de rejoindre le Cathay par une nouvelle voie maritime par le nord de ce Nouveau Monde. Un mot suffit pour recevoir l'avis favorable de François 1^{er} : l'or, car Jacques Cartier lui assure que, sur le chemin, il trouvera certaines îles où il est dit qu'il existe de « *grandes quantités d'or* », ce métal précieux devenu rare en Europe, mais que son ennemi Charles Quint reçoit à profusion depuis la conquête du Mexique.

En deux voyages, Cartier a réussi à découvrir et à remonter une grande voie fluviale. Découverte le 9 août, elle reçoit le nom de Saint-Laurent. De salée, elle devient d'eau douce. La puissance de la marée l'a amené cependant très en amont jusqu'au promontoire de Sta-

daconé où s'élèvera plus tard la ville de Québec, sous Champlain, là où se rétrécit le fleuve comme veut le dire la langue amérindienne d'alors. Bientôt, après le lac Saint-Pierre, un mont s'est révélé à ses yeux. Mont Royal, Montréal, Cartier vient de découvrir le site de la métropole de la province de Québec. Des rapides l'ont empêché cependant d'aller plus loin. Plus tard, on les dénommera rapides de Lachine, témoignage de l'ambition des conquérants du Canada.

Une incomparable vue sur la mer

Après un premier hivernage au cours duquel périt de scorbut le quart de son équipage, Cartier ne peut réaliser son rêve d'y retourner dans l'espoir d'installer une véritable colonie. Malheureusement, la situation politique intérieure et le conflit avec Charles-Quint éloigne François 1^{er} de ce projet. Il faut au Malouin attendre quelques années pour qu'un troisième voyage se prépare dans le port de Saint-Malo et c'est quelque temps avant ce départ que Jacques Cartier porte son choix sur cette ferme de Limoëlou pour en faire sa résidence où il viendra passer les chaleurs de l'été, en compagnie de son épouse Catherine des Granches qui n'a pu lui donner d'enfants.

Il est en mer, en ce mois de juillet 1541, quand il en devient le nouveau propriétaire et c'est son beau-père, connétable de la ville de Saint-Malo qui réalise, en son nom, l'« appropriation » de la propriété. Ouvrant chaque fenêtre et chaque porte, ce dernier prend possession de cette demeure encore modeste. À son retour, déçu de n'avoir ramené dans ses cales que pyrite, quartz et mica en lieu et place de l'or et des diamants tant rêvés, Jacques Cartier décide de ne plus reprendre la mer. Il a 52 ans. Il a désormais d'autres ambitions. En ce lieu, il rêve d'un beau manoir semblable à ces nouvelles constructions qui fleurissent dans les landes bretonnes. En façade, il veut une tour pour contenir un escalier afin de rejoindre sa chambre. Chaque soir, il posera sa main sur le mât de navire qui en constitue l'axe, sans doute un de ces mâts qui le conduisirent vers cette terre du Canada. Depuis sa chambre, il a voulu également une large ouverture vers le septentrion. Inhabituelle en cette Bretagne exposée au vent dominant du nord-ouest, elle lui procure une incomparable vue sur la mer qui l'emmena vers de nouvelles terres. C'est là qu'il s'éteindra un soir d'épidémie, le 1^{er} septembre 1557.

Les Canadiens au secours de Limoëlou

Quatre siècles plus tard, meurtri, aménagé en ferme, l'ancien manoir de Jacques Cartier allait vivre une nouvelle vie au travers d'une véritable transformation qui allait faire de lui une résidence adaptée au mode de vie moderne. C'est à ce moment que le mécène canadien David Macdonald Stewart et son épouse Liliane sont alertés par leur conseiller Jean Palardy. En 1975, décidés à acquérir le manoir de Limoëlou pour le restaurer et le transformer en musée, ils prennent l'initiative de mettre sur pied les *Cent Associés de la Fondation des Amis de Jacques Cartier* dans le but de financer ces opérations. Organisme canadien à but non lucratif constitué de particuliers, d'entreprises industrielles et commerciales sans oublier des sociétés publiques, les *Cent Associés* contribuent au fonds de dotation de la fondation pour assurer également l'entretien, la bonne marche et la mise en valeur du *Musée Jacques Cartier*.

C'est ainsi que le projet prend vraiment corps. Comme le rappelle Liliane Stewart, en signe du destin, « *la neige tombait à petits flocons sur le sol et les toits d'ardoises des maisons de Saint-Malo, le jour où mon mari signa l'acte d'acquisition du manoir de Limoëlou au nom de la Société des Amis de Jacques Cartier, au printemps de l'année 1978. Nous étions tous les deux émerveillés par la beauté de ce paysage au coloris de l'hiver canadien* ». Malheureusement, David Macdonald Stewart ne pourra pas assister à la réalisation de son rêve. Il meurt le 27 avril 1984, à quelques jours seulement de l'ouverture du musée. Après une remarquable restauration réalisée sous le contrôle et l'autorité de Jean-Michel Germaine, architecte des Bâtiments de France, Liliane Stewart inaugure, seule, sous une pluie battante, en présence de très nombreuses autorités et de Raymond Vayva, président de l'*Association Malouine des Amis de Jacques Cartier*, comité Pays de Rance de l'association nationale France-Canada. David Macdonald Stewart lui a confié, la gestion bénévole du manoir et la surveillance des travaux et la mission d'être, en France, l'œil de la fondation et de la société montréalaise des Amis de Jacques Cartier.

L'idée d'un spectacle

Vingt-cinq ans plus tard, la fondation canadienne se voit reconnaître par le gouvernement français en recevant

Mais, s'il découvre le Canada, ses trois voyages seront décevants.

Il meurt à Limoëlou en 1557.

En 1975, une fondation canadienne forme le projet de racheter le manoir.





Sur la façade du manoir, un spectacle de lumières raconte la vie de Jacques Cartier.

le Prix de Grand Mécénat dans les salons du ministère de la Culture et de la Communication. Quelques semaines plus tard, Marc Lortie, ambassadeur du Canada en France, inaugure en présence de René Couanau, député-maire de Saint-Malo, de M. Monnet, représentant Liliane Stewart qui ne pouvait être présente. Cette commémoration a été le préambule de la saison estivale qui s'est développée avec un partenariat culturel avec le réseau *Tous les ports du monde* dirigé par Loïc Frémont.

Ce choix est apparu naturel. Jacques Cartier a voulu donner une dimension universelle à la navigation depuis le port de Saint-Malo. Le parallèle apparaissait évident avec la dimension internationale du réseau. Gênes, patrie de Christophe Colomb, Cadix, ville jumelle de Saint-Malo entre lesquelles se sont nouées des relations prolongées, et bientôt Montréal ne font-elles pas partie des villes phares de cette organisation. La réflexion s'est alors portée sur l'orientation à donner à cette année anniversaire. Aussitôt, l'idée d'un spectacle original autour de la mémoire du découvreur du Canada et d'une projection audiovisuelle sur toute la façade du manoir s'imposa à Loïc Frémont. Elle reçoit l'aval des membres de la fondation canadienne. En quelques jours seulement, la décision est prise et contact est aussitôt pris avec la société *Spectaculaires, les Allumeurs d'images*, installée à Saint-Thurial, près de Rennes.

Un livre ouvert sur la façade de Limoëlou

Cette société s'est déjà distinguée par différentes manifestations comme la *Fête des lumières* à Lyon ou, plus près de nous, lors des animations de fin d'année sur la façade de la Mairie de Rennes. En quelques semaines, l'équipe de Benoît Quéro s'attelle à l'ouvrage et accomplit une exceptionnelle et émouvante évocation d'un Jacques Cartier, agonisant dans sa chambre et revoyant sa vie défiler devant lui, depuis ses souvenirs d'enfant jusqu'à la désillusion des faux diamants du Canada. C'est ainsi que, depuis le rêve de Malo et de Brendan que lui racontait son père, depuis les Vikings, depuis le songe de Marco Polo et la chute de Constantinople, toute l'aventure de la découverte du monde revient à ses yeux emplis de fièvre. Puis, il revit les premières pages de l'histoire contemporaine du Canada qu'il a écrite lui-même. Tel un livre qui se déploie sur l'en-

semble de la façade du manoir, ses trois périple invitent les spectateurs au voyage.

Avec l'aide des guides conférenciers qui accueillent d'ordinaire le public au Musée Jacques Cartier, mais cette fois habillés en costume, les visiteurs d'un soir sont invités à se plonger dans le monde de la Renaissance, dans l'attente que la nuit tombe pour l'illumination du manoir de Limoëlou, Malgré cette année 2009 détestable sur le plan météorologique, 2 500 spectateurs sont venus admirer cette scénographie audiovisuelle, mise en valeur par les textes d'Isabelle Pirot qui avait déjà animé l'année 1984 avec le spectacle *Jacques Cartier, pilote du Roy* sous l'égide du gouvernement canadien. Cette réalisation est le témoignage d'une collaboration entre plusieurs partenaires: Société des amis de Jacques Cartier de Montréal, Association malouine des amis Jacques Cartier, Réseau Si tous les ports du monde, Théâtre de Saint-Malo...

Cette nouvelle année 2010, membre à part entière du réseau, le manoir de Jacques Cartier sera heureux d'accueillir l'assemblée générale du Réseau *Tous les ports du Monde* pour son dixième anniversaire, le 25 juin. Tous les membres participants pourront contempler la réalisation de ce spectacle qui va renaître pour une nouvelle saison. Quatre soirs par semaine, les mercredis, jeudis, vendredis et samedis, le Musée Jacques Cartier s'illuminera de nouveau pour évoquer la vie du découvreur du Canada.

Le musée Jacques Cartier est ouvert tous les jours en juillet et août et du lundi au samedi de septembre à juin. Visites guidées de 10 h à 11 h 30 et de 14 h 30 à 18 h du 1^{er} juin au septembre et visites à 10 h et 15 h du 1^{er} octobre au 31 mai. Le spectacle *On m'appelait Jacques Cartier* sera présenté à la nuit tombante tous les mercredis, jeudis, vendredis et samedis soir, du 5 juin au 4 septembre 2010. Le musée est également ouvert aux établissements scolaires pour des visites adaptées au programme scolaire avec création d'ateliers.

Musée Jacques Cartier – Manoir de Limoëlou
Rue David Macdonald Stewart – 35400 Saint-Malo
02 99 40 97 73
musee.jacques.cartier@wanadoo.fr
www.musee-jacques-cartier.com

Kim Kjaer, le Danois : « Je ne suis pas de passage. Je resterai ici »



PROPOS RECUEILLIS PAR > **BERNARD BOUDIC**

PLACE PUBLIQUE > Kim Kjaer, vous êtes Danois et vous dirigez à Saint-Malo la société Deléage¹, une filiale du groupe danois Danfoss. Vous êtes le numéro un français du plancher rayonnant électrique qui équipe plus du quart des logements neufs. Pourquoi êtes-vous venu en France ?

KIM KJAER > J'ai appris le français à partir de 15 ans en 4^e. Mes parents étaient des paysans dans le nord-ouest du Jutland et je ne sais d'où m'est venue cette passion pour la langue, le pays, les gens. Ma femme et moi, nous adorons la France. Nous passons toutes nos vacances du côté de Marseille. Nous pensions nous y établir depuis longtemps.

PLACE PUBLIQUE > Depuis quand vivez-vous en France ?

KIM KJAER > En 2003, j'ai quitté un premier travail. Et

1. Créée en 1957 à Nanterre, implantée à Saint-Malo en 1970, la société Deléage a inventé en 1987 le plancher chauffant à basse température. Elle est rachetée en 2001 par le groupe danois Devi qui fabrique alors le tiers des câbles pour planchers chauffants vendus en Europe. Deux ans plus tard, Devi intègre le groupe danois Danfoss (chauffage, réfrigération, climatisation) qui emploie 25 000 personnes dans 120 pays (1 200 en France). Deléage emploie 62 personnes à Saint-Malo, dans de superbes locaux... qui utilisent les nouvelles technologies du développement durable.





Kim Kjaer, tient en mains le drapeau de Saint-Malo, le jour de l'inauguration de la nouvelle usine Deléage, après l'incendie d'août 2006.



nous nous sommes dit: c'est maintenant où jamais. Et quand mon ancien président m'a proposé un poste à Saint-Malo, ma femme m'a demandé: « C'est où, dans le Sud? » Alors, nous avons pris la voiture et nous sommes descendus par les Pays-Bas, la Belgique, la Normandie. Ma femme s'inquiétait: « Mais où m'emmènes-tu? » Et quatre jours après, c'est elle qui m'a forcé la main pour acheter une maison avant que nous repartions au Danemark.

PLACE PUBLIQUE > Qu'appréciez-vous le plus dans cette vie malouine?

KIM KJAER > Le pays, le climat... On ne sent pas l'hiver. C'est plus tempéré, moins humide qu'au Danemark, même si un Malouin me soutiendrait le contraire. Et aussi la cuisine, la table, la culture, l'histoire. C'est un pays de culture avec une langue beaucoup plus riche que le danois. En deux heures, vous êtes en Caen, à Lorient, ou à Nantes... Les gens sont charmants. Évidemment, ils ont du tempérament! Ils sont rebelles! Les Danois sont plus grégaires: 95 % d'entre eux sont syndiqués. Le mélange des cultures est très intéressant. En tout cas, j'ai beaucoup de plaisir à diriger une entreprise française.

PLACE PUBLIQUE > Vous repartirez un jour au Danemark?

KIM KJAER > Non. Je n'imagine pas un retour. Nous ne sommes pas de passage. J'ai une fille là-haut, mon frère, de la famille. Mais nous resterons en France. Nous sommes bien intégrés. Nous deviendrons français dans une génération, bretons dans trois, malouins dans sept, comme on dit. On vit bien ici et en plus tout est moins cher. Au Danemark, la TVA est à 25 % sur tous les produits !

PLACE PUBLIQUE > Vous êtes aussi consul du Danemark. Sur quel territoire exercez-vous vos compétences ?

KIM KJAER > Mon collègue de Brest et moi, nous nous partageons la Bretagne. J'ai l'Ille-et-Vilaine et je vais jusqu'aux Côtes-d'Armor. Enfin, je ne vais nulle part ! C'est le ressortissant danois en difficulté qui m'appelle et décide où je vais aller !

PLACE PUBLIQUE > Beaucoup de Danois passent leurs vacances ou sont établis en France ?

KIM KJAER > Dans le Sud de la France, dans les Alpes-Maritimes, il y en a 30 000 à peu près. Ici, en Ille-et-Vilaine, on en compte une vingtaine qui sont installés en permanence et bien sûr des touristes, des gens qui m'appellent parce qu'ils rencontrent un problème de passeport, qu'ils perdent leur permis de conduire ou se font voler quelque chose.

PLACE PUBLIQUE > Vous intervenez aussi, à Saint-Malo, auprès de marins danois ?

KIM KJAER > Autrefois, le consul intervenait auprès des marins, mais aujourd'hui, tout ça est électronique. Même les décès de citoyens danois ne passent plus par les consuls parce que vous avez la police, les sociétés d'assistance, les différents organismes de transports, etc. et... le téléphone portable ! Par contre, si un bateau avait un accident...

PLACE PUBLIQUE > Quand avez-vous adhéré au réseau « Si tous les ports du monde » ?

KIM KJAER > Je n'ai pas adhéré dès le début, mais j'ai assez vite compris l'intérêt d'un travail en commun. Ça m'a permis de m'intégrer très rapidement dans le réseau industriel local, ce qui n'est pas anodin. C'est un ré-

seau qui ne vit que si ses membres l'utilisent. J'ai pu voir son importance lors de l'incendie qui détruisit mon entreprise en août 2006 : quinze jours plus tard, le travail redémarrait et nous avons battu cette année-là notre record de production. La mairie, mes collègues chefs d'entreprise, tout le monde a été formidable !

PLACE PUBLIQUE > Des accords sont-ils possibles avec d'autres entreprises membres du réseau ?

KIM KJAER > J'ai de très bons contacts, à Saint-Malo, avec Seifel, du groupe Sofisme, qui est spécialisée dans les réseaux d'énergie et de télécommunications, avec le groupe Beaumanoir. Le réseau nous a permis également de nouer de très bonnes relations avec le Conseil général. Et puis, l'important pour nous, c'est d'être dans un endroit où un réseau travaille pour attirer des jeunes.

PLACE PUBLIQUE > Vous intéressez-vous au Canada, qui est un pays de climat nordique comme le Danemark ?

KIM KJAER > Je peux vous dire que j'ai parlé récemment du Réseau à mon alter ego américano-canadien. Il voulait absolument comprendre ce que c'était et ce qu'il faisait. Spontanément, j'aime travailler en commun. Un coup de téléphone et le Réseau est là, et l'on échange des idées. On peut aller très vite et parler très ouvertement sans crainte de se faire avoir.

PLACE PUBLIQUE > Le Réseau est très jeune. Il s'étoffe vraiment depuis trois ou quatre ans. Qu'en attendez-vous ?

KIM KJAER > Si on s'attend à ce qu'un Réseau remplisse ses cales tout de suite, je crois que l'on veut trop et trop vite. C'est comme un enfant qui grandit tout doucement. Les membres du Réseau ne viennent pas tous du même horizon. Il y a des industriels, des artistes, des spécialistes du tourisme... Je crois que le Réseau a capté quelque chose d'essentiel mais qui prend du temps pour mûrir. Comme le dit souvent Loïc Frémont, tout démarre avec l'histoire et la culture, et je crois qu'il a raison.

PLACE PUBLIQUE > Vous pensez que la culture et l'histoire peuvent rassembler les hommes d'affaires ?

KIM KJAER > Je pense que si les ports danois de Fredericia et de Sønderborg ont adhéré au réseau, c'est parce qu'ils se sentent en famille, que nous avons cette même colonne vertébrale de l'histoire et de la culture maritime.





Nous nous parlons plus facilement que si nous étions des villes comme les autres.

PLACE PUBLIQUE > Vous aviez entendu parler de Saint-Malo avant d'y venir ?

KIM KJAER > Oui et du Mont Saint-Michel aussi, mais seulement sur un plan culturel et touristique. Je connaissais Chateaubriand, la duchesse Anne. On savait qu'on allait rouler à 110 sans les péages en rentrant en Bretagne. On connaissait tout ça.

PLACE PUBLIQUE > Au Danemark, Saint-Malo ça dit quelque chose ?

KIM KJAER > Oui. Ça parle, c'est ce côté port et corsaire qui suit le même sel et la même iode que nous avons en mer du Nord.

PLACE PUBLIQUE > Et les Vikings ont traversé la Bretagne au 9^e siècle...

KIM KJAER > Quand je vous parlais d'histoire...

Kim Kjaer et le développement durable

L'indépendance énergétique

« La crise du pétrole de 1973 a réveillé le Danemark. Nous étions dépendants à 99 % de l'énergie importée. On a donc bâti un plan national de l'énergie, exploré les fonds de la Mer du Nord à la recherche de pétrole et de gaz, utilisé d'autres sources d'énergie, le vent, le soleil, la géothermie, la biomasse. Et on a fait beaucoup d'économies grâce à l'isolation et à la ventilation. On est allé vite parce que nous avons beaucoup de réseaux urbains centralisés qui chauffent un quartier, une petite ville. On n'avait pas à attendre des millions de décisions... Nous en sommes aujourd'hui, dans le logement, à une dépense 50 kW/h par an et par m². En 2015 – 2020, ce sera plutôt 35. Avec des sources d'énergie considérablement diversifiées. Par exemple, l'éolien représente aujourd'hui 25 % de notre électricité et 18 % de notre

énergie totale. En 2022, le ministère de l'Énergie préconise que les énergies durables atteignent 50 % de notre énergie totale. Et l'on parle de trouver encore 25 % grâce à des réseaux énergétiques intégrés et intelligents. L'exemple cité récemment est celui de deux voisins : l'un a dans son garage une voiture électrique chargée ; l'autre va mettre en route son sèche-linge. Eh bien ! le sèche-linge va marcher grâce à l'électricité déjà stockée dans la voiture et quand il s'arrêtera, une autre source prendra le relais pour compléter la charge de la voiture. Mais on aura encore besoin de 25 % et, quand il n'y aura plus pétrole en Mer du Nord, vers 2022, on sera dépendant du gaz... L'indépendance énergétique n'est pas totale. Mais on y travaille. »

Le Danemark, pays exemplaire ?

« Vous avez tendance à dire : « Ah ! Ce qu'on est mauvais. Les Scandinaves ont tout compris. Faisons comme eux ! » Non, chaque pays est différent. Le Danemark, c'est la population de Paris, cinq millions et demi d'habitants, et les oiseaux s'arrêtent de chanter de la fin octobre jusqu'au mois de mars. Ici, les oiseaux chantent toute l'année. Il fait moins froid. Quand il est tombé quelques centimètres de neige ici, tout s'est arrêté. Au même moment, mon beau-père en avait 1,10 m à sa porte ! Mettons-nous autour de la table et partageons nos techniques. »

L'électricité : une bonne énergie pour le chauffage ?

« L'électricité n'a pas bonne presse pour le chauffage. Avec un kW rentré, elle ne donne qu'un kW en sortie alors qu'une pompe à chaleur en donne 4. Je ne prêche pas pour ma paroisse parce que je vends aussi des pompes à chaleur. Mais le débat doit être élargi. Pourquoi l'électricité serait une énergie propre et économique pour les voitures et une technique à éviter pour le logement ? On parle d'écologie et d'énergie éco-efficace. Pour nous, le kilowattheure le plus éco-efficace, c'est celui qu'on ne dépense pas. Partons tous d'un même bâtiment. La première économie, vous la ferez grâce à une meilleure isolation et à une très bonne ventilation. Le plancher rayonnant électrique, qu'on appelle aussi chauffage par le sol à basse température, revient entre 40 et 60 € le m², et en fonctionnement nor-

mal à 4,50 € par m² et par an. Une pompe à chaleur, avant crédit d'impôt, coûte de 12 000 € à plus de 20 000 € et n'est pas éternelle, pas plus qu'un panneau photovoltaïque. Quand on sait ce que les banques prêtent à un primo-accédant, j'ai bien peur que les énergies renouvelables ne soient pas aussi rentables pour lui qu'on veut bien le dire. Attention ! Je ne dis pas qu'il ne faut pas bouger ! Le développement durable, on y va, on y est. Les énergies renouvelables, oui... mais ça dépend des cas. »

Les paradoxes du développement durable

« Nous avons dû diminuer nos effectifs à deux reprises depuis fin 2008. Nous employons actuellement 62 personnes à Saint-Malo. Au salon Interclima, en février, les constructeurs de pompes à chaleur disaient subir depuis le début de l'année une demande en baisse. C'est paradoxal ! Il y a 200 000 maisons neuves chaque année, les réglementations et le Grenelle de l'environnement préconisent de s'équiper. Et la demande n'est pas là... C'est peut-être parce que les bonnes solutions ne sont pas assez favorisées. Je crois qu'on verra des maisons neuves ou rénovées avec des pompes à chaleurs, des ventilo-convecteurs, des planchers électriques ou tout autre système et que tout cela sera écologiquement durable. Les primo-accédants qui mettent 150 000 € dans une maison ne peuvent pas s'offrir des produits trop chers. Ils vont aujourd'hui en 2^e, 3^e ou 4^e couronne des grandes villes et ce qu'ils épargnent en s'éloignant de plus en plus, ils le dépensent en transport pour aller au travail ou accéder aux services. Je pense donc qu'on emploiera des solutions diverses pour économiser l'énergie. Apprenons les uns et les autres et essayons de trouver les bonnes techniques pour bien préserver notre terre et nous permettre de continuer à vivre avec un bon confort et pas trop cher. »

Ne pas se parler produit de la non-qualité

« Je crois qu'il y a dans l'acte de construire quelque chose qui le rend le dialogue très difficile. Dans l'industrie, après la Première Guerre mondiale, chacun s'est spécialisé dans son petit domaine. Pour faire une table, il fallait, pour plus d'efficacité, qu'un tel fasse les pieds, un autre le plateau, un autre l'assemblage. Cette manière de faire nous enlève le sens de la responsabilité

de l'ensemble. C'est comme ça quelles que soient les technologies, quelles que soient les philosophies. Maintenant on voudrait que l'homme prenne la responsabilité de l'ensemble des process pour s'épanouir et se sentir bien dans nos usines, dans nos sociétés, tout en étant de plus en plus efficace. Dans le bâtiment, les corps de métier se succèdent et à chaque passage de relais, à chaque aller-retour il y a un risque de relâchement et de déresponsabilisation, même si les artisans et les corps de métier sont le plus souvent très qualifiés. Pour rénover une simple salle de bains, vous pouvez avoir à faire à sept corps de métiers différents. On ne nous a pas appris à parler ensemble et la concurrence existe. On ne peut pas se mettre forcément dans la même salle avec les gens du solaire, ceux de l'éolien, ceux du photovoltaïque, des planchers électriques, des pompes à chaleur et tout le reste et parler à la foule en prenant la responsabilité de l'ensemble de ses besoins. On ne sait pas faire ça, vous avez raison. Il y a quelques années, la non-qualité du bâtiment avait été évaluée à 10 % du coût total. Cela vient en partie de l'atomisation de nos métiers. »

Travailler ensemble

« La collaboration entre différents métiers, entre industriels, entre pays, l'écoute et la compréhension de ce que « l'autre » peut apporter, sont essentielles pour progresser. Le fait d'être liés par un réseau comme celui des Ports du monde nous permet de voir plus loin que nos seuls intérêts économiques, de travailler ensemble sur la base des mêmes valeurs et de trouver des accords durables ».





Guy Canu : « Les réussites économiques ont souvent des bases culturelles »



PROPOS RECUEILLIS PAR > **LAURENCE POSTIC**

PLACE PUBLIQUE > En tant que Président de la CCI Rennes-Bretagne, vous devez être très sollicité par les associations. Qu'est-ce qui vous a poussé à vous intéresser à l'association « Si tous les ports du monde » plutôt qu'une autre ?

GUY CANU > En premier lieu, la curiosité ! Mais c'est surtout une histoire de rencontre. En 2004, j'ai participé à un voyage organisé par l'Union patronale. Loïc Frémont était l'un des participants. Le personnage m'avait intéressé, voire intrigué... À l'époque, je n'étais pas encore président de la CCI mais j'étais déjà membre du bureau ; il m'a expliqué la démarche qu'il développait depuis peu avec « Si tous les ports du monde ». Cette recherche d'échanges culturels et économiques entre les ports a eu un écho très fort en moi. Je me suis immédiatement souvenu d'une phrase qu'avait prononcée en 1988 Loïc Bazantay (ancien président de la CCI) dans son programme. Il disait déjà : « Les CCI seront culturelles ou ne seront pas ! » C'était très osé à l'époque, car le mécénat n'était pas encore développé.

PLACE PUBLIQUE > Une loi favorise maintenant le mécénat d'entreprise...

GUY CANU > Oui, depuis 2003. D'ailleurs, nous avons en Ile-et-Vilaine des exemples remarquables d'entreprises qui

Laurence Postic est journaliste indépendante à Rennes. Elle collabore notamment à France 3 Ouest et diverses publications bretonnes.

Ingénieur de formation, Guy Canu, 60 ans, est chef d'entreprise. Co-fondateur de la Sogica puis directeur général, il est depuis 2007 gérant de la société CV Clim à Pacé. Il est président de la Chambre de commerce et d'industrie de Rennes depuis 2005, et président, depuis mars 2009, du réseau « Si tous les ports du monde ».





développent des actions pérennes dans le domaine de l'art et de la culture. Je pense notamment au groupe agro-alimentaire Norac qui, via son association Art Norac, a créé en 2008 « Les Ateliers de Rennes », une biennale d'art contemporain¹ dédiée aux relations entre art et économie. Dans le cadre de la seconde édition (avril 2010), Bruno Caron, le PDG de Norac, a même proposé à ses salariés de choisir une œuvre au Frac Bretagne et d'argumenter leur choix, avec un prix à la clé. C'est une belle façon d'amener la culture dans l'entreprise. Sans oublier l'association des Entrepreneurs mécènes de Châteaubourg qui fédère, autour de sa présidente Gisèle Burel, des acteurs économiques prolongeant leur mission par une dynamique créative. Depuis 2004, l'association monte chaque année au printemps un magnifique « Jardin des Arts » dans le parc d'Ar'Milin qui se pare pour l'occasion d'une vingtaine de sculptures monumentales réalisées par des artistes de l'Ouest. C'est une façon originale de rendre le territoire visible et attractif.

PLACE PUBLIQUE > Mais il y en a d'autres... Qu'aviez-vous en tête quand en 2005 vous avez été invité par Loïc Frémont à participer au Conseil d'Administration de « Si tous les ports du monde » ?

GUY CANU > Franchement, je me suis dit : « Qui donc va bien pouvoir être présent un samedi midi ? ». Et à ma grande surprise, ce jour-là à Saint-Malo, j'ai découvert que même des gens très occupés comme Georges Coudray (CMB), Jean-Guy Le Floch (Armor-Lux), Roland Beaumanoir (Prêt-à-porter), Serge Raulic (Thermes Marins), Michel Menny (Sofisme), Christophe Bernardini (Sabena Technics) ou bien encore le groupe Roullier étaient là pour cette association. A ce moment précis, j'ai compris qu'il y avait dans l'équipe présente un très fort potentiel. Si les liens culturels commençaient à se nouer activement entre les ports membres, les échanges économiques avaient eux réellement besoin d'être musclés et des partenariats durables établis.

PLACE PUBLIQUE > Comment définiriez-vous le réseau « Si tous les ports du monde » ?

GUY CANU > C'est vaste mais pour aller à l'essentiel, je dirais que c'est un vecteur de communication et même un « facilitateur » d'échanges et de contacts, un accompagnateur et un coordinateur de projets, un créateur d'événements

à la demande des membres et des partenaires et enfin, un centre-ressources mis à la disposition de ses membres.

PLACE PUBLIQUE > Vous avez pris la présidence de l'association en mars 2009. Restez-vous aujourd'hui fidèle à vos objectifs de départ ?

GUY CANU > Oui, plus que jamais ! Je me suis promis d'avoir un rôle d'accélérateur alors je m'y emploie. Toute la difficulté, c'est d'enclencher des actions concrètes économiquement parlant, sans rentrer dans l'institutionnel. Cela signifie entre autres donner une plus grande visibilité au réseau et l'alimenter. Nous avons, par exemple, depuis l'été 2009 un site Internet trilingue français-anglais-espagnol. Au-delà, les efforts que nous déployons pour attirer dans le réseau de nouvelles entreprises françaises et étrangères commencent à porter leurs fruits, notamment au Québec. Enfin, ça y est, nous avons mis en place des bourses « Compagnons des ports du monde » destinées aux jeunes qui veulent faire des stages ou concrétiser un projet personnel de type culturel ou économique dans l'un de nos ports membres à l'étranger. La sélection se fait sur dossier, avec une aide à la clé de 1 000 € par jeune.

PLACE PUBLIQUE > On sait qu'à la CCI Rennes-Bretagne, 2010 est l'année de l'international ; c'est important pour vous de prendre part à une action concrète de cette nature et de cette ampleur ?

GUY CANU > C'est non seulement important, mais cela répond à de réelles convictions chez moi. Nous devons internationaliser nos entreprises. Vous savez, j'ai monté avec des partenaires une société au Vietnam. On apprend vite qu'en Asie, on ne vous dit jamais non... Alors, il faut peu à peu parvenir à décoder certains oui qui veulent en fait dire non ! Donc c'est flagrant, quand on a une bonne connaissance de la culture de l'autre, c'est beaucoup plus facile de faire des affaires. C'est même obligatoire si l'on souhaite établir des échanges économiques équilibrés et pérennes. Grâce à un réseau comme « Si tous les ports du monde », les membres peuvent se retrouver en situation privilégiée sur un marché par rapport à un concurrent, juste parce que des contacts éco-

1. Voir plus loin « L'entretien » de Georges Guitten avec Bruno Caron, PDG du groupe Norac.

nomiques se seront noués sur tel ou tel festival ou manifestation à Cadix, Glasgow ou Gênes. Les réussites économiques sont souvent liées à des bases arrière de liens culturels.

PLACE PUBLIQUE > Pour vous, qu'évoquaient les ports avant même de prendre la présidence de l'association ?

GUY CANU > Les ports sont un des grands symboles de l'ouverture et du brassage des populations ; des lieux magiques, des lieux de croisement, des lieux de réseaux en quelque sorte...

PLACE PUBLIQUE > Justement, au-delà du réseau, quel type de valeur ajoutée peut apporter l'association « Si tous les ports du monde » aux entreprises ?

GUY CANU > « Si tous les ports du monde » est un réseau un peu particulier, plutôt dans l'esprit d'un réseau de relations personnelles que dans celui d'une institution avec des objectifs. Et pourtant, l'association peut amener aux entreprises une vraie valeur ajoutée, en leur permettant par exemple d'attirer des talents et de tout faire pour les retenir. Je m'explique. Dans une sous-préfecture de province, les entreprises ont parfois du mal à attirer des ingénieurs hautement qualifiés. Pourquoi ? Parce que quand vous voulez recruter un polytechnicien, il ne suffit pas de lui proposer un bon salaire. Il faut aussi être en mesure de lui garantir un environnement culturel et une ouverture sur l'international. Vous voyez, par exemple, quand Loïc Frémont fait venir les ballets de Montréal à Saint-Malo, c'est important. Et ça peut être un argument pour les entreprises.

PLACE PUBLIQUE > Et au niveau purement économique ? Vous avez eu écho d'affaires qui se soient conclues grâce au réseau ?

GUY CANU > Oui, mais je ne vous dirai pas lesquelles... Bien entendu, un réseau comme « Si tous les ports du monde » permet d'avoir accès à un carnet d'adresses très ciblé et de toucher des décideurs politiques et économiques dans les villes du réseau. Le retour sur investissement n'est pas immédiat bien entendu ; il faut du temps mais ça en vaut la peine.

PLACE PUBLIQUE > Vous insistez sur la transversalité entre l'économie et la culture ; selon vous, que s'apportent-elles mutuellement ?

GUY CANU > La création artistique est un laboratoire de prospective et l'entreprise, comme l'individu, peut y trouver matière à réflexion et à action, tout en y associant une dimension humaine. Nous avons changé d'ère. Aujourd'hui, on le voit bien, la culture et l'économie peuvent partager des domaines de connaissance et de compétence.

PLACE PUBLIQUE > « Si tous les ports du monde » a adopté le principe d'une présidence tournante (comme l'Union Européenne) et vous passerez la main en juin prochain à un Président danois. Que souhaitez-vous à votre successeur ?

GUY CANU > Bon courage ! Parce qu'il reste encore beaucoup de travail... Après Saint-Malo et les présidences de Georges Coudray et moi-même, cette première présidence extra-française marquera une nouvelle orientation car le Danemark est très axé sur le développement durable. Après Sonderborg, ce sera au tour de Cadix de prendre la tête du réseau en 2012 (avec une thématique dominante sur les liens entre Europe et Amérique Latine), puis de Marseille en 2013, année où la ville sera la capitale européenne de la culture. Je souhaite à mon successeur de réussir à mobiliser les chefs d'entreprises danois afin qu'ils s'impliquent dans de réels échanges. Car, l'efficacité d'un réseau se mesure à la force de ses échanges. Un réseau avec une liste de noms énorme mais des gens qui ne communiquent pas entre eux, ça ne vaut rien ! De notre côté, nous sommes loin d'être une armée mexicaine mais nous nous connaissons bien et nous cherchons à mettre du concret dans les tuyaux.

Contact :

« Si tous les ports du monde », 6 place Bouvet - 35400 Saint-Malo.

Tel : 02 99 81 62 86.

Site Internet : <http://www.sitouslesportsdumonde.com>

Mail : contact@sitouslesportsdumonde.com





Un site exceptionnel, un rocher ceint de murailles.

Quand Saint-Malo commerçait avec le monde

RÉSUMÉ > *Saint-Malo a très tôt participé à l'économie mondiale. Transportant des marchandises sur la façade atlantique, établissant des maisons de commerce en Espagne et une ligne régulière avec Cadix, ses marins exploitèrent les pêcheries de Terre Neuve, livrant leurs morues dès le 16^e siècle à Gênes et à Marseille. Le Canada, le Mexique, l'Amérique du Sud, l'Océan Indien, le trafic négrier et la course... Pendant quatre siècles, les marins malouins ont été de toutes les aventures.*



TEXTE > **ANDRÉ LESPAGNOL**

Saint-Malo est sans nul doute une cité portuaire emblématique, dont la réputation internationale n'est plus à faire. On en connaît les ingrédients: le caractère exceptionnel du site, ce rocher quasi-insulaire ceint de murailles et battu par les flots, l'aura d'une légende construite depuis deux siècles, avec sa galerie de grandes figures maritimes dont les statues dressées marquent les points cardinaux des remparts, de Cartier à Duguay Trouin, de Surcouf à La Bourdonnais, avec cette image-label de la « cité corsaire », à l'efficacité médiatique et touristique incontestable.

Mais qu'en est-il de la réalité, par delà cette légende, cette image en forme de cliché? L'analyse historique en fait la corrige, sans l'invalider, en lui donnant une plus grande épaisseur: par delà son activité corsaire, bien réelle, Saint-Malo a été une grande cité maritime et marchande d'envergure internationale, engagée dans des trafics à l'échelle européenne et océanique qui furent à la base de sa richesse.

« Mariniers » et marchands

C'est après l'An Mil, que le rocher insulaire, jusque là voué à l'accueil d'ermes venus d'Outre-Manche, tel le Gallois Mac Law au 6^e siècle, qui lui léguera son nom,

André Lespagnol, docteur en histoire, a enseigné au Québec, puis à l'Université Rennes 2, avant de devenir recteur d'académie (1998-2003). Ses travaux de recherche ont porté sur l'histoire maritime et la bourgeoisie marchande de Saint-Malo. Il était jusqu'au mois de mars vice-président de la région Bretagne, chargé de l'enseignement supérieur.





Dès le 13^e siècle, Saint-Malo s'engage dans les circuits de l'économie ouest-européenne.

commença à attirer pêcheurs, marins et marchands séduits par les qualités défensives du site, les qualités du site portuaire qu'il abritait des vents dominants avec un havre d'échouage de grande capacité, pouvant accueillir les navires du plus fort tonnage grâce à l'amplitude des marées, et aussi par sa situation au débouché de la ria de la Rance, voie de pénétration commode vers l'arrière-pays.

Avec le transfert du siège de l'évêché d'Alet et la construction d'une ceinture de remparts confortant sa sécurité, dans ces années 1150-1160, « Saint-Malo de l'Isle » s'affirmait comme une ville, et une cité portuaire et marchande s'inscrivant de manière dynamique entre le 13^e et le 15^e siècles dans les circuits d'une économie ouest-européenne en plein essor : vers l'Angleterre méridionale toute proche dans la continuité d'une longue tradition, mais aussi sur toute la façade atlantique, de l'Andalousie aux Pays-Bas.

Avec d'emblée une double fonction, que caractérisait bien un chroniqueur malouin début 17^e : « Mariniers et marchands, ou l'un et l'autre ensemble ». « Mariniers » : d'emblée les Malouins développèrent, comme d'autres ports bretons tels Penmarch ou Le Conquet, une activité d'armement maritime de barques et navires assurant le transport de marchandises sur toute cette rocade maritime, de Sanlúcar de Barrameda à Anvers, avec développement d'une pépinière de marins qualifiés, des matelots aux pilotes et officiers, qui fera sa force durant des siècles.

Mais aussi « marchands », engageant leurs capitaux dans l'achat et la vente des cargaisons que transportaient leurs navires, qu'il s'agisse des importations de vins de Bordeaux ou de sels de Bourgneuf, de fers basques ou d'huiles d'Andalousie, des draps de Flandre et d'Angleterre, ou, à l'exportation, des toiles de Bretagne – canevas de Vitré surtout – vers les marchés anglais, flamands ou espagnols, avec dès le 15^e siècle l'implantation de maisons de commerce à San Lucar, dans la « calle de Bretones ».

Sur les bancs des Terres Neuves

Sans être encore au premier plan, la cité portuaire malouine était en position favorable pour saisir les opportunités qu'allait offrir à partir de 1500, dans le sillage des Grandes Découvertes, l'ouverture océanique de l'Europe et la construction d'une économie transat-

lantique. Deux cartes, porteuses de deux dynamiques, furent jouées simultanément, qui permirent pour trois siècles l'insertion de Saint-Malo dans l'économie mondiale. On peut les résumer par deux termes : Terre Neuve et le « Commerce de Cadix », porte d'accès au marché hispano-américain.

A défaut d'avoir « découvert l'Amérique », les Malouins, comme d'autres marins bretons de la côte nord ont participé, autour de 1500, à l'invention de cette difficile « route des pêcheurs » reliant contre les vents dominants l'Europe de l'Ouest à la façade orientale d'un nouveau continent, et à la découverte du formidable gisement halieutique de morues qui pullulaient alors sur les bancs des « Terres Neuves ».

Dès 1519, on séchait la morue sur le Sillon et vers 1535 Saint-Malo armait 25 navires pour Terre Neuve. C'est précisément cette expérience précoce des côtes nord-américaines qui explique le choix par François I^{er} d'un pilote malouin confirmé, Jacques Cartier, pour conduire avec des navires armés à Saint-Malo et des équipages malouins les expéditions qui lui permirent en 1534-1535 de reconnaître le golfe du Saint-Laurent et l'estuaire du fleuve jusqu'au « pays du Canada », qui constituent la contribution majeure des Malouins à la Découverte du Nouveau Monde.

1571 : les morutiers malouins livrent à Civita-Vecchia

Mais au delà de cet épisode, les Malouins construisirent alors, pour plusieurs siècles, une économie morutière qui devait demeurer le socle de leur activité maritime. C'était d'abord une puissante activité d'armement avec 60 à 100 navires armés chaque année, avec leur avitaillement et leur sel, et 3 000 à 4 000 hommes d'équipage projetés pour six mois vers les côtes nord-américaines pour y travailler durement, à la fois à la pêche des morues, à la ligne à partir de chaloupes, et pour leur conditionnement par sécherie à terre, dans le cadre d'une véritable activité « manufacturière » consommatrice de main-d'œuvre.

Cette production de masse d'un produit fini de haute qualité – la morue sèche (« stockfish »), aux qualités de goût et de conservation reconnues – permit aux Malouins de s'imposer, dès la fin du 16^e siècle, sur des marchés lointains, ceux de l'Europe méditerranéenne, en envoyant la plupart de leurs morutiers livrer directement

À partir de 1500, l'invention de la difficile route vers Terre Neuve.

leur production au delà de Gibraltar, vers Alicante pour le Levant espagnol, Civita-Vecchia, le « port du pape » où ils arrivent dès 1571, Livourne, Gênes, puis Marseille, qui deviendra au 18^e siècle leur principal port de livraison.

Cela permettait aussi aux terre-neuviens d'effectuer leur retour avec des cargaisons de produits méridionaux – huiles et savons, alun, vins et fruits secs – vers les ports de la France du nord-ouest, au terme de véritables circuits « triangulaires » d'une année, qui donnaient à cette prosaïque activité terre-neuvière une fonction d'insertion dans les rouages de l'économie méditerranéenne et permettaient aux Malouins de jouer un rôle d'intermédiaire entre Europe du Sud et du Nord, pour le plus grand profit de leurs armateurs qui avaient ainsi trouvé dans les eaux froides de Terre Neuve leur « Eldorado des Brumes ».

Des toiles de Loudéac et Quentin contre l'argent sud-américain

Les Malouins ne se désintéressèrent pas pour autant du véritable Eldorado, celui « découvert » par les Espagnols dans le sillage de Colomb, avec la construction d'un immense Empire américain ayant pour base économique principale la mise en exploitation de riches mines d'argent du Mexique et du Pérou (Potosi).

Compte tenu du monopole impérial réservant les relations directes avec l'Amérique aux seuls Espagnols, par les flottes annuelles partant des ports andalous, les Malouins ne pouvaient s'y insérer que sur un mode indirect, en s'appuyant sur la dynamique d'un produit-clé, la toile, et plus précisément les fines toiles de lin produites dans l'arrière-pays breton, « créées » du Léon et surtout « Bretagnes » de la « manufacture » de Quintin-Loudéac, qui après avoir conquis le marché espagnol s'imposèrent sur les marchés hispano-américains auprès des élites créoles, échangées contre l'argent des mines.

La clé de la réussite malouine fut de construire une véritable filière complète d'acheminement et de services entre la France du Nord et les ports andalous, Séville et San Lucar, puis Cadix après 1600, avec tous ses maillons. C'était en premier lieu le regroupement à Saint-Malo des toiles de tout l'Ouest entre les mains des négociants-exportateurs. Ce fut surtout la construction d'une véritable ligne maritime régulière – la route de Cadix – assurée par des frégates rapides, fortement armées et navi-

guant en flottilles capables d'assurer la sécurité maximale aux riches cargaisons qu'elles transportaient, et notamment l'argent des retours.

Ce fut enfin l'implantation précoce à San Lucar, puis après 1600 à Cadix, d'un réseau de maisons de commerce, à la longévité exceptionnelle, constamment renouvelées par une noria de fils de famille négociante – les Magon, Le Fer, Eon, Vincent... – assurant tous les services nécessaires à la liaison avec les commissionnaires espagnols (transit, consignation, achat et vente), qui tinrent pendant deux siècles le haut du pavé dans cette grande place internationale de Cadix.

Disons-le fortement, c'est ce « commerce d'Espagne » complexe et peu spectaculaire qui a été durant trois siècles la base principale de la richesse et de la puissance de la place malouine et du prestige de ses négociants, « Messieurs à Saint-Malo ».

L'invention de la route du Cap Horn

Ce trafic avec l'Amérique espagnole devait d'ailleurs connaître un point d'orgue spectaculaire début 18^e siècle, lorsque, dans une conjoncture politique d'exception (la Guerre de Succession d'Espagne), face aux risques de paralysie du trafic par Cadix, les Malouins, sous l'impulsion d'un armateur audacieux, Noël Danycan, se lancèrent dans un trafic « extraordinaire » : « l'interlope dans la Mer du Sud ». Entendons par là un trafic illégal, court-circuitant le monopole colonial espagnol, par l'envoi de navires chargés de toiles et autres étoffes pour commercer directement avec les colons sur les côtes du Chili et du Pérou, de Valparaiso à Callao, et sur la rade désertique d'Arica où descendait à dos de mulets l'argent du Potosi.

Cela exigeait, bien sûr, la création d'une liaison transocéanique de grande ampleur (20 000 milles), et conduisit les marins malouins, rebutés par les difficultés du détroit de Magellan, à « inventer » véritablement la route maritime du Cap Horn, qu'ils parcoururent régulièrement à partir de 1704-1705, sans naufrages, mais non sans casse qu'ils pouvaient réparer à la base d'escale qu'ils établirent en baie de Concepcion au Chili.

Certes l'épisode fut bref – 1698-1717 pour l'essentiel – stoppé par une réaction espagnole, mais il généra des profits exceptionnels pour ses promoteurs (tel Danycan), et constitua sans doute la page la plus éclatante – et trop méconnue – de l'aventure maritime malouine.

Une ligne maritime régulière vers Cadix et des maisons de commerce à San Lucar.

Valparaiso, Callao et la rade d'Arica par la route du cap Horn.





Saint-Malo au 17^e siècle : dans le port, un nombre impressionnant de navires de transport.
Estampe de 1641. Musée de Bretagne. Les Champs Libres. Rennes.



Raid à Rio

C'est dans cette même période que l'on peut situer l'apogée de l'activité corsaire malouine, dans cette conjoncture de guerre contre les puissances maritimes, Hollande et Angleterre, la fin du règne de Louis XIV. C'était une vieille tradition remontant au Moyen-Age que de reconvertir ses navires en temps de guerre pour « courir sus à l'ennemi » (civil) sous couverture juridique de l'Etat (des « lettres de représailles » aux « commissions en guerre »), afin de le rançonner ou capturer et en faire un butin à partager entre armateurs, intéressés et équipages.

Grâce à la puissance de la place portuaire, cette activité alternative à forme guerrière et finalité économique, se déploya massivement entre 1689 et 1713 – 900 armements en vingt ans, avec un pic de 75 en 1696 – et à toutes les échelles : de la petite course d'embuscade « rackettant » le trafic côtier britannique, à la course de frégates harcelant les long-courriers ennemis à l'ouvert de la Manche. Avec, à partir de 1695, une « grande course » relevant de l'économie mixte, avec utilisation de vaisseaux prêtés par le Roi, qui, naviguant en escadrilles sous la conduite de hardis capitaines comme Duguay-Trouin, pouvaient attaquer les convois ennemis, ou comme en 1711 mener un raid outre-mer pour attaquer et rançonner Rio de Janeiro, port de sortie de l'or brésilien.

Toutes les expéditions n'eurent pas le succès de celle de Rio, car la course était par nature une forme de loterie aux résultats aléatoires, avec gagnants et perdants. Et s'il y eut beaucoup de gagnants sous Louis XIV, et quelques uns encore au 18^e siècle – tels Meslé de Grand Clos et Chateaubriand durant la guerre de Sept Ans – les risques de la course dans les eaux européennes ne firent que s'amplifier jusqu'en 1815, sous la pression croissante de la Royal Navy, avec comme perspective pour les derniers corsaires – tel *Le Renard* armé en 1814 – la mort au combat ou les pontons anglais plus qu'un riche butin.

Saint-Malo, 5^e port négrier

Durant le 18^e siècle, au delà de 1720, tout en prolongeant leurs activités de base – Terre Neuve et le commerce de Cadix – les Malouins ont cherché à diversifier leurs activités dans de nouvelles directions.

Même si la mémoire locale l'a longtemps occulté, ils

ont bien participé à l'un des trafics-clés du 18^e siècle, la traite négrière. Avec plus de 230 armements Saint-Malo figure au 5^e rang des ports négriers français, avec un paroxysme dans les années 1740-1775, et participation à la fois de vieilles familles négociantes comme les Magon, ou de nouveaux venus comme Meslé de Grand Clos, Chateaubriand et Surcouf, jusqu'au début du 19^e siècle, qui trouvèrent dans ce trafic des esclaves africains une fructueuse source d'enrichissement.

Notons que les Malouins avaient été pionniers dans l'ouverture dès les années 1770 de la traite européenne sur les côtes d'Afrique orientale, en phase avec leur choix majeur de diversification de leurs activités vers l'Océan Indien, nouvel espace de croissance au 18^e siècle.

Port-Louis et les dernières courses

Dès les années 1708-1719, au faite de leur puissance, ils avaient pris la suite d'une Compagnie des Indes en faillite, en créant leur propre Compagnie des Indes à Saint-Malo, qui relança avec efficacité et profitabilité le trafic français avec Pondichéry et le Bengale, fournisseur de fameuses cotonnades indiennes, et ouvrit en 1708-1710 une route directe d'accès au café du Yémen, par Moka sur la Mer Rouge.

Dépossédés de leur monopole par la nouvelle Compagnie de Law en 1719, ils maintinrent cependant des relations étroites avec l'Océan Indien et ses sources de richesses, comme capitaines et officiers de la Compagnie des Indes profitant de leur « droit de pacotille » pour y faire commerce, ou comme administrateurs de la Compagnie, tel Mahé de La Bourdonnais véritable fondateur de Port-Louis et développeur de la colonie de l'Île de France¹ (dont son compatriote Dufresne avait pris possession en 1715). Nombre de ses Malouins s'y installèrent à sa suite pour y chercher fortune par le « commerce d'Inde en Inde », la traite ou la plantation.

Et c'est à partir de cette base de Port-Louis que la course malouine devait connaître ses derniers succès, entre 1778 et 1810, avec notamment les campagnes fructueuses de Robert Surcouf contre les vaisseaux de l'East India Company entre 1795 et 1809.

De vieilles familles négociantes participent à la traite négrière.

Mahé de La Bourdonnais fonde Port-Louis où s'installent nombre de Malouins.





L'enterrement solennel en 1827 de Surcouf, corsaire et armateur heureux, marquait d'une certaine manière la fin des grandes heures de la cité malouine, gravement touchée par la crise révolutionnaire (qui décapita son élite négociante), le blocus de la Royal Navy durant les guerres de l'Empire et l'indépendance des colonies espagnoles d'Amérique.

Certes, la pêche morutière à Terre Neuve (et sur le Banc) se maintient à haut niveau jusqu'en 1914, avant son déclin inexorable au 20^e siècle, même si un armement de pêche industrielle en conserve encore l'héritage.

Et le port marchand d'horizon mondial, malgré la construction – laborieuse – de bassins à flot connaîtra un déclasserment irrémédiable et une réduction au statut de port régional, avec comme dernier fleuron la liaison millénaire avec les îles anglo-normandes et l'Angleterre acheminant chaque année par ferry des centaines de milliers de passagers.

Restent les attraits exceptionnels du site, la nostalgie et les prestiges de la légende, confortés par la noria des « vieux gréements » (reconstruits), tel *Le Renard*, ou les départs spectaculaires de courses océaniques à la voile comme la Route du Rhum, qui contribuent désormais à son attractivité touristique incomparable, dernière réussite économique de la cité portuaire.

1. Aujourd'hui Île Maurice.

Elle est née à Rennes La Conférence des villes de l'arc atlantique a dix ans

RÉSUMÉ > « *Ainsi, nous, maires de villes atlantiques, souhaitons que la première Conférence des Villes de l'Arc Atlantique, qui se tiendra à Rennes, les 6 et 7 juillet 2000, soit l'occasion de marquer par un signal fort et visible, notre mobilisation, notre volonté de donner à nos relations une nouvelle impulsion et notre résolution à forger ensemble, pour un bénéfice mutuel, l'avenir de la façade atlantique* » (Appel à la première Conférence, avril 2000).



TEXTE > **TAMARA GUIRAO-ESPIÑEIRA**

Dixième rendez-vous, dixième anniversaire les 17 et 18 juin prochains à Rennes pour la Conférence des villes de l'arc atlantique (CVAA), cet autre réseau qui a fait ses premiers pas sous la houlette d'Edmond Hervé, alors maire de Rennes.

La CVAA, actuellement présidée par Philippe Duron, député-maire de Caen, groupe plus de 30 villes et réseaux de villes de la façade atlantique européenne. Elle travaille à promouvoir le rôle des villes en Europe et à mettre en avant la singularité de l'Arc atlantique.

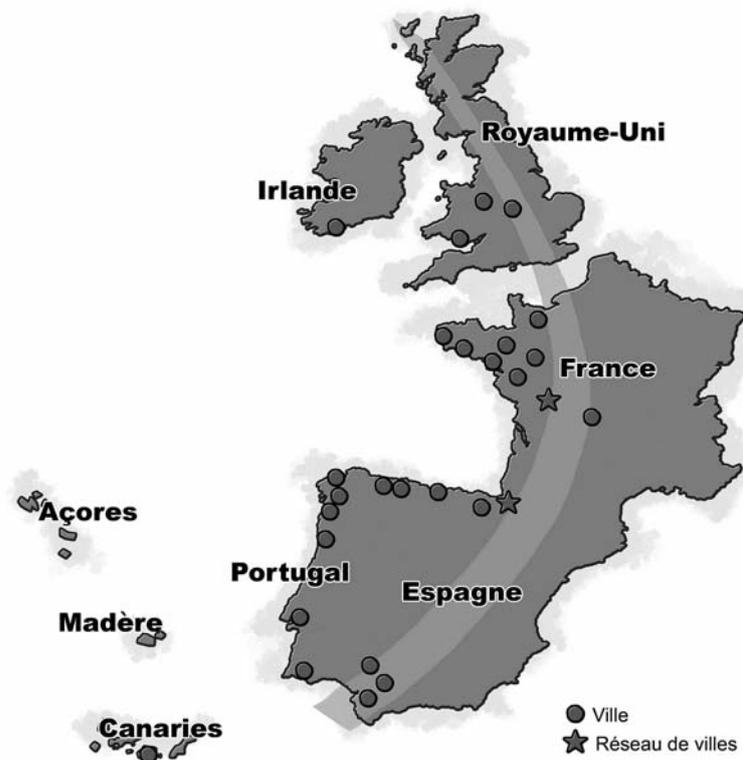
Organisme de coordination et de représentation, la CVAA offre à ses villes-membres l'occasion de faire bloc pour améliorer leur attractivité, leur visibilité et leur influence. Elle entend devenir le forum urbain de référence de l'Arc Atlantique à travers la promotion d'un modèle de villes vertes, attractives et solidaires.

Tamara Guirao-Espiñeira est chargée de mission à la conférence des villes de l'Arc atlantique.





Une « conférence » fondée à l'initiative d'Edmond Hervé.



Plusieurs projets pilotés par des villes différentes.

Une charte pour un développement urbain durable.

Une identité commune, des défis partagés

Les villes de l'Arc Atlantique doivent répondre à des défis communs du point de vue économique, social, culturel ou environnemental : elles sont situées en périphérie d'une Europe élargie ; leur dimension maritime assoit leur développement économique et leur lance des défis écologiques ; elles sont en majorité des villes moyennes ; enfin elles possèdent un patrimoine culturel commun.

Face aux spécificités de l'espace atlantique, la CVAA se mobilise pour promouvoir le principe de cohésion territoriale, pour que soit reconnu le rôle essentiel des villes et pour qu'elles répondent ensemble aux questions d'ordre économique, social et environnemental

L'action du réseau : un océan de projets

Les membres de la CVAA, organisés en trois commissions thématiques (stratégie et coordination, villes attractives et solidaires, développement urbain durable) participent aux contributions politiques et lancent ensemble des projets sur les sujets qui les concernent.

Piloté par Séville, entre 2003 et 2005, le projet *Revita* a mis en place des expériences innovatrices d'aménagement et d'intervention territoriale pour revitaliser et réurbaniser les zones industrielles obsolètes de l'espace atlantique. Entre 2005 et 2008, sous la direction de Chester, le projet *Spaa* visait à prendre en compte les désavantages économiques des régions périphériques de l'espace atlantique et à étudier comment un système de promotion intégré pouvait les aider à vaincre les déséquilibres régionaux. Cette analyse systématique des stratégies de promotion pour le rapprochement des régions cherchait à renforcer l'identité de l'espace atlantique.

Actuellement en cours, *Know cities* est le fruit d'un processus de réflexion sur les stratégies concertées et les processus de coopération sur la nouvelle scène mondiale de l'économie de la connaissance. Son objectif est d'utiliser à terme une méthodologie innovante pour favoriser le passage à l'économie de la connaissance urbaine. Cette transition permettra de faciliter la coopération transnationale dans des domaines communs liés au développement urbain durable, facteur d'attractivité et de marketing pour les villes atlantiques de taille moyenne qui pourraient se trouver en situation de compétitivité défavorable par rapport à d'autres régions.

Mis en marche cette année, le projet *Anatole* a pour but d'analyser les forces et les faiblesses des aspects relatifs à l'économie de proximité et de créer, après un diagnostic, une ingénierie des circuits courts sous les auspices des villes. *Anatole* prétend ainsi accorder aux villes un rôle coordinateur en utilisant des formes d'organisation renouvelées et innovatrices de l'économie de proximité. Le projet regroupe les opérateurs de ce domaine, les organismes de médiation entre les producteurs et les villes ou d'autres collectivités réparties dans l'Arc Atlantique.

Des villes vertes, attractives et solidaires

La Conférence s'est dotée en 2008 d'un outil unique, la *Charte atlantique de San Sebastián pour un développement urbain durable – Des villes vertes, attractives et solidaires*, qui préconise le modèle de l'économie verte

comme modèle d'avenir pour les villes atlantiques. Ce modèle propose des villes vertes, attractives et solidaires à travers la création d'un concept propre de développement urbain durable.

On définit ainsi l'espace atlantique comme une zone de coopération intervilles, sur des thèmes clés comme l'exemplarité en matière environnementale, le développement économique durable et innovant, le renforcement de la cohésion et la mixité sociale, le développement d'une coopération plus ouverte, plus efficace et plus ambitieuse et la mise en valeur de l'identité partagée des villes atlantiques et de leur patrimoine maritime.

Si l'on considère la crise comme une chance pour évoluer collectivement et non comme un échec individuel, le moment est venu de mettre en œuvre les principes contenus dans la Charte de San Sebastián. D'où le thème principal de l'assemblée générale de juin prochain, « Une stratégie intégrée pour l'Arc Atlantique » où, dans les différentes sessions de travail, les villes atlantiques établiront une feuille de route innovante pour donner un élan définitif à leur mobilisation.

Une coopération intégrée incluant tous les acteurs est proposée dans le chapitre cinq de la Charte, car tout comme une ville est bien plus qu'une mairie, l'espace atlantique est composé de divers intérêts qui doivent être pris en compte pour favoriser un développement équilibré, cohérent et respectueux du principe de subsidiarité. En accord avec cette demande, s'appuyant sur les études préliminaires telles que le Schéma de développement de l'Espace atlantique, et inspirées par les exemples de la stratégie baltique et de la stratégie pour la région Danube, les villes, avec l'ensemble des partenaires atlantiques, appellent à l'élaboration d'une stratégie intégrée propre à leur espace géographique.

Une stratégie intégrée pour l'Arc Atlantique supposera une conception tout à fait nouvelle des fonds et des politiques européennes qui seront coordonnés avec le financement national, régional, local et privé et définis par le système de priorités à établir par les différents interlocuteurs participant à cette conception. D'autre part, une stratégie pour l'Arc Atlantique dotée d'une dimension urbaine sera essentielle pour un aménagement équilibré du territoire européen grâce à la défense du rôle primordial des villes comme moteurs de développement.





Photo ci-contre :

Parmi les lignes géographiques qui déterminent l'espace atlantique, le Chemin de Saint-Jacques de Compostelle est le grand protagoniste du projet européen Santiago-One. Son but est de favoriser la connaissance du Chemin, promoteur de valeurs et d'unité, pilier fondamental sur lequel l'histoire, le patrimoine et la conscience de l'Europe se sont consolidés.

L'année 2010 est une année particulièrement importante pour Saint-Jacques-de-Compostelle, leader du projet, puisque la ville est plongée dans la célébration de son année sainte compostellane, année sainte qui ne se répètera pas avant 2021.

La journée principale du projet sera célébrée à Saint-Jacques le 9 mai 2010, journée de l'Europe. Les villes qui chemineront avec Saint-Jacques sont Rennes (France), Narni et Assise (Italie), Santiago do Cacem (Portugal), Cordoue (Espagne) et Ratisbonne (Allemagne). Le 7 mai aura lieu un pèlerinage durant lequel toutes les villes entreront simultanément dans Compostelle. Le 8 sera consacré à la journée scientifique. Le 9, l'Europe sera protagoniste d'une journée culturelle.

Notre photo : un lâcher de ballons aux couleurs de l'Europe devant la cathédrale de Saint-Jacques de Compostelle.

10 ans de travaux

- 2000 : Déclaration de Rennes. Création de la Conférence
- 2001 : Premier bureau exécutif
- 2002 : Orientation européenne : le polycentrisme
- 2003 : Projet urbain atlantique
- 2004 : Accord avec la commission Arc atlantique
- 2005 : Cultur*at : Culture urbaine atlantique
- 2006 : SPAA : Promotion durable de l'Arc atlantique
- 2007 : Stratégie : attractivité des villes vertes
- 2008 : Charte de San Sebastián sur développement urbain durable
- 2009 : Know Cities : villes de la connaissance
- 2010 : Campagne : stratégie intégrée pour l'Arc atlantique.

Dix enjeux pour les dix années à venir :

1. Des villes atlantiques vertes, attractives et solidaires
2. Une stratégie intégrée pour l'Arc Atlantique
3. Mettre en avant l'identité atlantique
4. La modélisation du système de synergies
5. Etablir un Observatoire Urbain Atlantique
6. Évaluer le développement durable atlantique
7. Intégrer les fonctionnaires des villes
8. Chercher le contact avec les citoyens
9. Intégrer les universités dans le réseau
10. Renforcer les liens transatlantiques

Plus d'informations auprès de Tamara Guirao-Espiñeira :
aacities@gmail.com ou sur le site de la Conférence :
www.atlanticcities.eu