
Avant le départ

La collection «Odysée, villes-portraits» propose des parcours originaux et sensibles en dix villes reliées par le fil continu du mouvement. Entre deux étapes, des espaces intermédiaires méconnus défilent sous nos yeux, comme à travers la vitre d'un train qui aurait pris le temps de ralentir avant son arrivée en gare. Odysée nous embarque ainsi dans un voyage inattendu en compagnie de guides géographes qui se relaient pour nous offrir une représentation intime et concrète des territoires en dix textes et une trentaine de réalisations artistiques.

Les auteurs — journalistes, écrivains, universitaires, ou architectes, etc. — partagent deux points communs: ils pratiquent les outils de la géographie et ont une expérience longue de l'habiter dans la ville. Ils développent dans leurs approches une géographie subjective où les impressions et les ressentis se mettent au service de la compréhension de l'espace.

L'originalité d'Odysée provient d'une collaboration inédite entre des géographes et des artistes. La collection façonne ainsi une chambre d'écho entre l'univers des textes et des propositions graphiques innovantes. Des interprétations visuelles, parfois fidèles, parfois plus libres, viennent ainsi apporter des repères cardinaux, renforcer l'exploration écrite tout en redéfinissant les contours de la carte et du plan.

Chaque parcours est l'occasion de découvrir des ambiances mais aussi des manières différentes de situer et de raconter par l'image (dessins, gravures, photographies, réalisations plastiques). L'espace représenté s'appuie sur un cadre réaliste mais « se déforme » à mesure qu'il est influencé par le paysage des souvenirs, des sentiments et des pensées qui fondent une réalité tout aussi légitime bien qu'invisible des villes

traversées. Toutes ces impressions favorisent une lecture immédiate du terrain et de ses subtilités.

Les dessins ont été réalisés par d'anciens élèves du département illustration de l'école Estienne (École supérieure des arts et industries graphiques, Paris). Chacune des dix villes a impliqué un illustrateur différent, ce qui révèle la diversité des trajectoires territoriales et interterritoriales le long de l'Arc atlantique. Les dessins qui marquent les transitions ont été créés le plus souvent à quatre mains par les dessinateurs des deux villes reliées. Ils assurent ainsi le passage d'une étape à l'autre, mais aussi d'un style graphique à un autre.

Après avoir suivi une formation à l'histoire et au langage de la carte ainsi qu'aux méthodes utilisées en géographie, les dessinateurs de l'école Estienne ont pu prendre connaissance des textes et d'un corpus substantiel de documents fournis par les auteurs et les directeurs de collection (cartes commentées, archives, photographies, carnets de terrain, captures Google Earth, croquis, relevés de paysages ou extraits d'œuvres littéraires et cinématographiques). Les étudiants ont ensuite eu carte blanche pour inventer un univers graphique qui leur semblait correspondre à l'analyse subjective proposée. Des échanges réguliers à différentes étapes du travail ont abouti à la réalisation d'une esthétique cohérente pour l'ensemble du livre.

L'Odysée atlantique a permis une acculturation mutuelle des dessinateurs et des géographes : les premiers se sont familiarisés avec les concepts, les raisonnements, les démarches propres à l'étude des espaces et des territoires quand les seconds ont dû partager leur connaissance des lieux et leur savoir-faire dans la perspective non d'un texte ou d'une carte scientifique mais d'une proposition artistique revisitant librement la cartographie. Les illustrateurs ont ainsi appris à faire des cartes et les géographes à déformer encore un peu plus l'espace et ses horizons.

Vous rencontrerez donc trois types de dessin tout au long de l'Odysée atlantique :

– *des cartes subjectives*. Elles offrent une représentation de chaque ville vue d'en haut et permettent de mieux appréhender son histoire, son organisation et ses dynamiques, quitte à défier les échelles pour mieux percevoir ses traits les plus structurants. Saurez-vous reconnaître les références qu'elles renferment ?

– *des dessins de géographie embarquée*. Ils permettent, à chaque étape, de capter l’ambiance au niveau même de la rue. Ils vous livrent des anecdotes, des récits, des scènes de vie incarnés par des habitants d’hier ou d’aujourd’hui. Ils ouvrent la lecture à l’ensemble de vos sens.

– *des doubles pages de géographie en mouvement* (transitions). Elles vous font passer en douceur d’une ville à l’autre en pointant les seuils, les gradients, les rebours et les carrefours.

L’itinéraire atlantique vous entraînera le long d’un arc de Dublin à Saint-Jacques-de-Compostelle, et peut-être même un peu plus loin. Vous suivrez les embruns, en profitant de quelques échappées intérieures, balotté par les ressacs du temps.

ENS ÉDITIONS

La bascule géographique, introduction subjective à l'Odysée atlantique

«*Passez à l'Ouest*». Un peu moins de trente ans après la mise en place du TGV Atlantique, la Bretagne démontrait, une nouvelle fois, en mars 2017, par un lobbying publicitaire soigné¹, l'insoupçonnée fierté des marges fécondes. Le TGV Bretagne allait être inauguré et Brest fantasmait déjà un rôle de hub sur la route ferroviaire sous-marine vers New York. La conquête de l'Ouest s'affichait dans les fanions noir et blanc du marketing identitaire et territorial. Prévenir la périphéricité à coups de fictions, rester à tout prix une porte géographique.

Les «portes atlantiques» ont en effet longtemps exhumé des rêves d'inconnu dans une Europe occidentale à l'étroit. Tant de souvenirs s'entassent aujourd'hui dans le manoir de Limoëlou près de Saint-Malo. Quelques kilomètres plus loin, à Saint-Servan, une croix posée au pied de la tour Solidor signale l'emplacement du départ de Jacques Cartier pour le golfe du Saint-Laurent en 1534. Comme un symbole, elle rappelle toutes celles qu'il fit ériger lors de ses voyages, Gaspé demeurant toutefois la plus célèbre. Un archipel symbolique en miroir avec la Rance comme diffraction.

Le Nouveau Monde s'est inventé sur les côtes atlantiques, de l'Angleterre au Sud-Ouest, en passant par la Normandie et la Bretagne. Les terre-neuvas et les Islandais partis à la conquête de la morue enri-

1. Lancée pour la première fois en mars 2017 par la Région Bretagne, la campagne publicitaire «*Passez à l'Ouest*» a été conçue pour accompagner la mise en service de la ligne à grande vitesse Bretagne-Pays de la Loire (été 2017) et attirer de futurs habitants (notamment venus de Paris). Son succès fut tel que de nouveaux visuels ont été diffusés en 2018 et 2019.

chirent jusqu'au xx^e siècle ces façades maritimes ouvertes. Parallèlement, du xvi^e au xviii^e siècle, le commerce triangulaire façonna les ports de Bordeaux, de Nantes ou de Liverpool. Les immeubles d'armateurs nantais laissent encore entrevoir des mascarons aux traits africains tandis que Mercure, dieu du commerce, veille toujours fièrement sur le quai de la Fosse. Au xix^e siècle, Liverpool, forte de son expérience transatlantique, devint l'un des épicentres majeurs du commerce entre l'Europe et les jeunes États-Unis en sus de son rôle de premier port de l'Empire britannique. Les compagnies Inman Line, Cunard Line et White Star Line ralliaient alors New York via la fameuse Ellis Island. Dans un roman de 1871, Jules Verne décrivit même *Une ville flottante* circulant entre la métropole portuaire anglaise et la métropole américaine.

Liverpool pourrait apparaître comme un condensé de l'histoire atlantique. Rapidement, le port s'affirma au xix^e siècle comme un relais des échanges mondiaux et comme la porte maritime de l'Angleterre industrielle. Révolution des transports et progrès techniques s'incarnerent par le couple formé avec Manchester, les deux villes étant reliées par le rail dès 1830, ouvrant ainsi la première ligne commerciale ferroviaire au monde, exploitée par le Liverpool and Manchester Railway (L&MR). La mondialisation des échanges et des flux est donc née de l'appendice occidental du continent européen entre *hubs* portuaires, gares transatlantiques, complexes industriels, chantiers navals et cercles d'armateurs et de commerçants.

Tant que le lac atlantique s'est nourri de ruisseaux abondants, les docks, magasins de cargaison, amirautés, bourses n'ont cessé d'afficher une opulence ornementale. Nulle centralité n'est pourtant éternelle, tant le centre de gravité des systèmes d'échanges est amené constamment à se décaler. En 1890, les cinq premiers ports du monde en tonnage étaient respectivement Londres, Liverpool, Buenos Aires, New York et Cardiff (Hambourg se situant alors à la 6^e place). En 1925, le classement évoluait légèrement : Londres devançait Hambourg puis Anvers, New York, Liverpool et Rotterdam. En 2017, le changement apparaît radical puisque l'Asie, la Chine notamment, phagocyte les premières places : huit ports sur les dix premiers ports en tonnage. Aucun port atlantique ou de la Manche ne figure même parmi les vingt premiers ports européens, à l'exception de Londres (20^e place). Le basculement est encore plus net avec la conteneurisation : alors qu'en 1975, 33 % des mouvements se situaient

en Amérique du Nord, 32 % en Europe et 21 % en Asie, près de 80 % du trafic mondial de conteneurs concerne aujourd'hui le Pacifique².

Les ports atlantiques ont donc dû affronter autant de crises et de mutations que de magnificences. À mesure que la façade s'estompait tendant à devenir bientôt une vitrine vers l'immensité océanique, tout un système logistique de la traversée tombait en désuétude. Les docks ont progressivement laissé place à d'immenses friches. Les façades se sont un peu noircies. Les grues et les rails ont commencé à rouiller. Les vagues si tranchantes de la côte ouest n'ont pas hésité à déployer leur ressac : localisations/délocalisations/relocalisations, nationalisations/privatisations/renationalisations, territorialisations/déterritorialisations/reterritorialisations. Dans le flot de ces agitations persistent avec vigueur la mémoire et l'imaginaire liquide, une persistance des gloires désormais dépravées devenues fragiles.

Dès les années 1960-1970 aux États-Unis et dans les années 1980 en Europe, la mode urbanistique est aux waterfronts («fronts d'eau») sur l'emprise d'anciennes activités industrielles et portuaires. Les deux rives atlantiques se regardent à nouveau en miroir, cette fois sans vraiment s'atteindre, comme un pont dressé dont il manquerait une arche, en somme une version contemporaine du pont Saint-Bénézet d'Avignon. Le repli s'exerce dans la fixation, l'expansion se transforme en patrimonialisation. Sur les pavés désormais polis et dépoussiérés pleuvent les plaques Unesco : six zones du centre historique et des bassins du port marchand à Liverpool (2004), et le port de la Lune à Bordeaux (2007). À Nantes, les grues jaunes et noires, témoignant d'un passé plus récent, sont inscrites au titre des monuments historiques. Le long des fleuves et des littoraux, d'autres bandes forment des villes volontiers linéaires : les bords de la Loire parsemés d'œuvres artistiques contemporaines, les quais de la Garonne découvrant miroirs d'eau et agrès sportifs, offrant au joggeur de passage un lieu d'exhibition corporelle tout trouvé. Nantes, Bordeaux, Liverpool deviennent alors les nouvelles utopies du bien-être et de l'apaisement territorial dès lors où ces dernières ne font pas flamber le prix des loyers.

Est/ouest. Un balancier évident pour un contour continental qui semblait pourtant définitif sur n'importe quelle carte, éclipsant presque

2. Sources : Arnaud Serry, «Le transport maritime : un système global et hiérarchisé», *Géographie des mers et des océans*, N. Escach dir., Paris, Dunod, 2015, p.184-207 ; UNCTAD, 2013.

le caractère lacustre de l'Atlantique au cours de l'histoire. Une autre orientation, plus sourde, jaillit pourtant devant quiconque prendrait le temps de la retourner. Nord/sud. Longer l'océan Atlantique sans chercher à le pénétrer, épouser une longue descente continentale au détriment d'une périlleuse transverse maritime. Les frontières et limites se multiplient, s'épaississent, se complexifient à toutes les échelles. Le Brexit redessine des lignes qui semblaient acquises. Irlande du Nord, Irlande, pays de Galles, Angleterre, Bretagne, Pays de la Loire, Vendée, Gironde, Pays basque, Asturies, Galice. Que de recompositions territoriales passées et futures dans une Europe mouvante. Le Finistère porte haut ses différences et son identité faisant parfois vaciller un pouvoir central et centralisateur. Les connexions septentrionales du parcours prennent des tours celtiques — l'Irlande du Nord s'affiche en nœud stratégique incarné par les murs protéiformes de Belfast — avant que la langue basque, l'euskara, ne résonne le long des Pyrénées. Dans cette procession visuelle, événementielle et sonore, l'atmosphère est donc physique, (géo)politique mais également métaphysique. La descente explore la finitude par tous ses bords. Border sa ville, sa région, son pays ou, dans une perspective plus ontologique, les contours de sa propre existence, de ses choix, de ses croyances, redéfinir ses limites pour y trouver une forme d'infini. Ce voyage, vous le commencerez donc dans les nuits circulaires des pubs arrosés de Guinness à Temple Bar. Vous le commencerez dans les méandres des mensonges situationnistes de l'*Ulysse* de Joyce. Vous le commencerez dans les amours Ryanair et les défroquages littéraires avec les *Gens de Dublin*. Un détour plus loin, vous gagnerez en homogénéité, passant d'une bulle à l'autre, vous éloignant du littoral à Fougères, incarnation des lisières intérieures, pour mieux vous en approcher à nouveau. Après une gueule de bois bayonnaise, aurore délavée d'une nuit de fêtes, vous approcherez de la mise en ordre sur le Camino Francés, l'itinéraire espagnol vers la rédemption le plus emprunté. Ce voyage, vous l'achèverez en effet dans l'archétype de l'arrivée. Elle a été préparée, imaginée, couvée. Ce voyage, vous l'achèverez dans la suspension du *botafumeiro*, le plus grand encensoir du monde, à Saint-Jacques-de-Compostelle, où le pèlerin vient chercher l'harmonie, la réconciliation et la cohérence autant que l'élévation.