

Sujet-réflexions : Le territoire français face à l'intégration européenne et à la mondialisation D'après Benjamin et Jean-Fabien Steck

Problématique et enjeux de la question :

- Les logiques qui animent le territoire (hésitation entre la tradition centralisatrice et les impératifs décentralisateurs), prennent une tout autre dimension au fur et à mesure que l'ancrage européen et les effets de la mondialisation se font sentir sur l'ensemble du territoire.

-L'Europe est devenue un élément indispensable à la compréhension de la dynamique régionale de la France.

Celle-ci repose en effet aujourd'hui autant sur les dynamiques transfrontalières, les coopérations inter-régionales, les crédits de l'Union européenne (pour celles d'entre elles qui connaissent le plus de difficultés), que sur des logiques similaires proprement nationales.

-Dans le même temps, et alors que l'intégration européenne se fait chaque jour plus poussée, les effets de la mondialisation se font eux aussi sentir dans l'économie française, et ils ne sont pas sans conséquences spatiales, ni sans impact sur la dynamique régionale de l'espace français.

La France demeure bien une des locomotives de la construction européenne et ce malgré sa marginalisation actuelle. Elle demeure l'une des puissances les plus en vue du monde contemporain, ce que démontre sa capacité d'intervention dans les instances internationales et son réseau diplomatique qui couvre le monde entier. Mais, plus que sa puissance, ce sont les effets de ses insertions multiples dans le système mondial sur la dynamique et la gestion du territoire national qu'il nous importe d'étudier. Il faut revenir concrètement dans les limites de l'Hexagone alors que l'on se demande un peu partout si le monde n'est pas en train de devenir un vaste marché, il semble opportun de se demander si le territoire français ne fonctionne pas lui aussi comme un marché.

1. Le territoire français en perspective

a) centre ou périphérie ?

-Il ne faut en effet jamais oublier de situer et de réfléchir à la situation des configurations spatiales (régions, territoires, agglomérations...) étudiées, à leur imbrication entre elles et au sein d'espaces d'échelles plus amples.

-La France occupe ainsi dans l'espace européen une situation particulière de carrefour, d'isthme et de finistère qui en font un territoire particulièrement ouvert aux influences européennes. Cette contiguïté a de lourdes conséquences sur les dynamiques régionales.

-La France à l'écart de la « dorsale européenne » ? Les cartes placent la France à l'écart des principales régions dynamiques de l'Union européenne. Cette vision est toutefois à nuancer :

l'idée que la Picardie, la Champagne et la Lorraine formeraient une coupure majeure entre les régions les plus dynamiques de l'Union et la région Île-de-France semble pour le moins discutable. Elles ne le sont pas plus que la Manche, pourtant allègrement franchie par les promoteurs de la mégalopole européenne, ou que les Alpes, explicitement intégrées à la centralité dynamique européenne, parce qu'elles sont tout autant une succession d'amples vallées donc de couloirs de circulation qu'une barrière. La Picardie, la Champagne et la Lorraine sont certes des régions encore très rurales, peu densément peuplées, mais elles sont également riches et traversées par des réseaux de communication très denses, en particulier vers le Nord qui est relié à Paris par un des plus importants couloirs de circulation d'Europe (autoroute A1, TGV Nord). Cette exclusion, cartographique à l'origine, de la région la plus riche - et de loin - de France et de l'Union européenne de cette dorsale dynamique de l'Union est vite devenue un objet de débats. La carte a alors créé un isolement tout à fait relatif, mais qui s'est inscrit profondément dans les esprits des responsables. Or,

il ne s'agit que d'une position géographique brute, que les réseaux et leur densité corrigent d'autant plus que la situation économique de la France dans l'Union européenne est tout à fait remarquable, au second rang après l'Allemagne, et que sa situation de carrefour reste essentielle

le couloir rhodanien est un axe fondamental et unique, mettant directement en relation l'ensemble des pays de l'Europe du Sud avec ceux du Nord. Cet axe est d'autant plus essentiel que la Suisse envisage d'imposer des quotas de plus en plus importants aux trafics routiers en transit.

→ Pays carrefour en Europe occidentale, la France compte un bon nombre de frontières qui constituent autant de particularismes régionaux dont il convient d'aborder les spécificités.

b) Les dynamiques frontalières

- Historiquement, la première des conséquences de cette relative ouverture physique fut paradoxalement celle d'une fermeture du territoire français, protégé et rétracté sur lui-même.

Plusieurs exemples sont bien connus.

Évoquons d'abord les fortifications de Vauban, que l'on identifie sur de nombreuses cartes topographiques (celles de Dunkerque où elles furent d'autant plus nécessaires que le Plat Pays n'opposait guère de résistance « naturelle » à toute forme d'invasion; celles de Lille, Strasbourg, Besançon, sur un magnifique site de méandre, Briançon, au débouché de l'ample col du Montgenèvre, ou Mont-Louis dans les Pyrénées Orientales, etc.). Elles sont autant de traces d'un contrôle militaire strict du territoire national et de la dimension stratégique de ces régions. On peut faire ensuite référence au blocage du développement régional intégré, réel mais devenu visible dans certaines régions que tardivement. A Longwy par exemple, on sait qu'existait une certaine fluidité entre les territoires français, luxembourgeois et sarrois avant les lois nationales de la fin du XIXe siècle, comme le montrent les travaux de G. Noiriol (*Longwy, immigrés et prolétaires: 1880-1980*, PUF, 1984). Certains ensembles régionaux, en particulier dans les régions de montagne, fonctionnaient eux aussi en bonne intelligence et en relative complémentarité avec les pays voisins: la contrebande pyrénéenne, évoquée par Vidal (*Tableau de la Géographie de la France*, La Table Ronde, 1994) ; la solidarité Capcir-Cerdagne a longtemps été supérieure à l'ouverture vers l'Aude, tout comme Gavarnie et l'Aragon. De la même manière, la Savoie, rattachée très tardivement à la France, a gardé des liens très forts avec le Val d'Aoste et le Valais francophones.

-Toutefois, ces quelques exemples ne doivent pas faire oublier que la frontière a aussi pendant longtemps fait fuir les investisseurs, y compris, et peut-être même surtout, les investisseurs d'État.

La géographie de l'industrie de l'armement en France, concentrée sur une portion du territoire allant de Bourges à Tarbes, souligne bien cette volonté de mettre à l'abri toute activité un tant soit peu stratégique, quand la menace venait de l'est. Toulouse doit encore pour partie sa fortune actuelle à son heureuse localisation loin du front de l'est, même s'il faut y adjoindre sa proximité avec les terres du Sud, quand l'aviation commerciale s'est développée lors de l'épopée de l'Aéropostale. Mais si des portions de l'espace français ont bénéficié de cette contrainte de protection, d'autres en ont subi les effets.

→ Ce contexte de fermeture des régions frontalières a ainsi été préjudiciable au développement économique et régional d'une bonne partie du territoire nord et est de la France

Lille, par exemple, a été pendant longtemps qualifiée de « métropole à 180° », ce qui se voit assez nettement sur les cartes topographiques représentant l'agglomération. Mais la remarque est valable pour bien d'autres villes frontalières: Strasbourg tourne ainsi ouvertement le dos au Rhin.

Cette fermeture, parfois très hermétique, de certaines régions françaises par rapport à leurs voisines européennes semble toutefois avoir vécu au bénéfice d'une ouverture remarquable et d'une intégration croissante aux espaces voisins.

2. Vers une intégration régionale européenne croissante?

a) Les dynamiques régionales

-Ainsi « l'effet frontière » se traduit aussi par des caractéristiques régionales bien particulières dont l'une des conséquences les plus remarquables concerne l'investissement étranger : intégration européenne et logiques économiques mondialistes se rejoignent ici en une même dynamique.

Les exemples de l'Alsace, mais aussi de la région Rhône-Alpes, sont à cet égard particulièrement éloquentes. Ces régions attirent non seulement des capitaux nationaux, mais également aux pays voisins (Allemagne, Italie) et des pays tiers, notamment états-uniens et japonais (le plus prestigieux lycée japonais en Europe est localisé en Alsace).

-Certaines dynamiques ne se rencontrent que dans des ensembles régionaux bien particuliers : la mobilité des frontaliers par exemple, qui sont de plus en plus nombreux.

La vie en région frontalière a aussi ses particularismes qui nous rapprochent de la thématique géographique de l'espace vécu, que l'avènement de l'euro simplifie: l'essence au Luxembourg, moins taxée qu'en France, Allemagne et Belgique se vend ainsi plus aisément aux clients des trois pays voisins depuis que les transactions sont devenues plus faciles grâce à la monnaie unique.

- Cette intégration croissante, singulièrement au plan économique, a permis l'émergence de programmes régionaux communs, dont les eurorégions sont le symbole le plus achevé notamment au nord et à l'est du territoire, le sud restant encore relativement à l'écart malgré l'existence de liens réels qui devraient être amplifiés par l'ouverture des tunnels du Somport ou du Puymorens.

Quelques exemples:

- la Regio Basiliensis créée en 1967 et dont les instigateurs sont les Bâlois - la Suisse reste pourtant dans son ensemble toujours à l'écart de toute intégration européenne -, avec le Haut Rhin, le Territoire de Belfort en France, et le sud du Bade-Wurtemberg en Allemagne est un modèle de réussite et d'intégration transnationale, dont l'aéroport de Bâle-Mulhouse, à la fois cause et conséquence, est le symbole le plus achevé;

- le Pôle Européen de Développement de Longwy (1986) sorte de pôle de reconversion à l'échelle européenne, origine de la région SARLOR-LUX, constitue aussi un grand succès;

- en 1991, autour de Lille et du Nord-Pas-de-Calais, du Kent, de la Flandre, de la Wallonie et de Bruxelles-Capitale, s'est développée une euro-région ayant pour vocation de préparer les retombés du tunnel sous la Manche; sa création illustre les jeux de pouvoir complexes dans une Europe en émergence, puisque c'est finalement

une décision étatique centralisée lourde de conséquences sur l'aménagement européen qui a été ici réappropriée par les collectivités locales les plus directement concernées;

- outre ces programmes, fondés sur une communauté d'intérêt bien réelle mais reposant d'abord sur une proximité et une contiguïté géographique, on remarque aussi l'apparition d'associations en réseaux

comme celle qui met en relation Lyon, Stuttgart (Bade-Wurtemberg), Milan (Lombardie) et Barcelone (Catalogne) afin de fortifier les réseaux régionaux de PME au fort potentiel de croissance au sein de l'Union européenne.

→ Cette intégration européenne croissante, et de fait assez généralisée, conduit aussi les régions dont les intérêts convergent à mettre en commun leurs forces afin de former des groupes de pression qui officient directement à Bruxelles, au plus près des instances dirigeantes de l'Union, au risque d'associer entre eux des ensembles assez hétérogènes.

L'Arc atlantique en est l'exemple le plus connu. Lancé en 1991 à l'instigation des responsables de la région Pays de la Loire, il regroupe 21 régions européennes souhaitant obtenir les mêmes avantages que les régions méditerranéennes (Programme Intégré Méditerranéen). Son principal succès fut d'obtenir qu'une « autoroute des estuaires » soit planifiée puis construite. Mais il y en a d'autres, comme l'Arc alpin, association très informelle de 7 pays et de 43 régions, ou encore l'association de régions non contiguës, mais aux problèmes similaires, comme les régions de moyenne montagne.

On passe donc de la logique commune d'aménagement d'un même espace coupé par des frontières administratives, culturelles et physiques, à une communauté d'intérêts reliant entre elles des régions de même type, mais parfois fort distantes les unes des autres. Cette logique d'association, souligne combien l'Europe est devenue un acteur majeur de l'aménagement du territoire dans chacun des pays membres de l'Union mais aussi combien les régions et les collectivités locales sont en France devenues d'importants acteurs du développement régional, sans forcément avoir recours à l'État central.

b) L'Europe : un acteur de l'aménagement régional de plus en plus effectif

- L'Union européenne n'intervient pas seulement dans le cadre des eurorégions et devient de plus en plus en France un acteur majeur de l'aménagement du territoire : une PAC de plus en plus spatialisée :

La Politique agricole commune (PAC) devient de plus en plus spatialisée, et donc, de ce fait, acteur de l'aménagement du territoire, en particulier pour les régions de montagne en déprise. La PAC, d'abord aide à la production, se régionalise à partir de la mise en place des quotas laitiers (1984). Le principe des quotas, ou du moins leur champ d'application, est en effet d'abord territorial puisqu'il s'agit de permettre à toutes les régions, y compris les moins productivistes, de produire du lait sans subir les effets des effondrements des cours liés aux surproductions enregistrées à l'échelle de l'ensemble de l'Union. Les réformes des années 1990 tendent de plus en plus à transformer la PAC en une politique d'aide individualisée forcément plus appropriée à un développement régional. C'est que l'objectif de modernisation du monde agricole européen visant à assurer l'autosuffisance alimentaire du vieux continent, énoncé lors du traité de Rome en 1957, est aujourd'hui amplement atteint, et que les finances communautaires peuvent enfin être consacrées à d'autres actions. Mais si la PAC se régionalise et devient d'une certaine manière un

facteur de développement régional, son action est sans commune mesure, ni dans ses objectifs, ni dans ses résultats, avec celle du FEDER

Le Fonds européen de développement régional (FEDER) prend une importance croissante dans le financement de projets de développement locaux .

Le FEDER, qui fut une des composantes essentielles de la CEE, puis de l'Union européenne. Présente dans le préambule du traité de Rome a pour objectif la solidarité régionale. Cela se traduit d'abord au cours des années soixante par des demandes d'aides pour le Mezzogiorno. Mais c'est l'adhésion du Royaume-Uni en 1973 qui a vraiment donné son impulsion à la politique régionale de l'Europe. En 1975 est donc officiellement lancé le FEDER, avec pour double objectif d'assurer le rattrapage des régions en retard (plutôt dans le sud de l'Italie) et des régions industrielles en crise (en particulier au Royaume-Uni). Les politiques de décentralisation, de plus en plus nombreuses et complètes au fil des ans au sein des pays membres, amènent les régions à traiter directement avec les autorités européennes, d'où le développement du lobbying régional actif que l'on connaît aujourd'hui.

→ Cet acteur européen dessine donc une géographie particulière de la dynamique régionale française en classant les régions à aider en trois catégories: les régions en retard de développement (DOM et Corse) ; les régions rurales vulnérables; les régions industrielles en crise. De fait, à la lecture de la carte (voir carte de synthèse ci-après) on voit nettement apparaître en creux les régions les plus dynamiques de l'espace français autour des métropoles et des régions les plus solides, de l'Ile-de-France à l'agglomération toulousaine en passant par l'Alsace et la région lyonnaise.

3. La mondialisation et ses logiques régionales en France

- Outre les acteurs locaux, nationaux et européens, celui dont l'impact sur la régionalisation de la France est remarquable est bien évidemment le marché mondial.

La mondialisation des échanges et les logiques commerciales des entreprises qui en découlent sont à l'origine de bien des dynamiques régionales particulières, à commencer par le glissement vers les littoraux de nombreuses industries lourdes telle que la métallurgie, à Dunkerque (réussite avec Usinor-Sacilor, puis avec Pechiney dans le secteur de l'aluminium) ou à Fos (qui n'a pas connu la même réussite).

- Mais ce sont ici les investissements directs étrangers (IDE) qui semblent être l'indicateur le plus significatif de l'intérêt que porte le monde aux régions françaises et de la confiance qu'il leur accorde.

La France a été la deuxième destination en Europe pour ces IDE, lors de la décennie 1990-2000. Ils y ont représenté pour la période 1998-1999, 33 % des investissements, 36 % des exportations et 26 % de l'emploi, ce qui en fait un moteur évident de l'activité économique. Les cartes des investissements étrangers en France sont significatives, et dessinent une certaine géographie régionale de la France où apparaissent surtout les régions métropolitaines dynamiques, comme l'Ile-de-France, l'Alsace ou la région lyonnaise, celles où il est possible d'investir à moindre coût ne serait-ce que parce que les aides de l'État sont substantielles, ou bien encore celles qui permettent le meilleur retour sur investissement parce que remarquablement situées.

La concurrence régionale est dans ce contexte de plus en plus vive pour attirer les investisseurs étrangers, et les autorités administratives et politiques jouent un rôle de plus en plus remarquable dans ce contexte, d'autant que les règles de la libre-circulation européennes accentuent les luttes régionales non plus seulement au sein d'un même pays (où du reste les lois sociales sont homogènes) mais entre pays membres de l'Union.

C'est ainsi que la délocalisation de nombreuses entreprises de fabrication ne s'opère pas seulement au bénéfice de pays en développement mais aussi vers certaines régions européennes, comme l'Irlande ou l'Écosse - où la délocalisation d'une usine d'aspirateur anciennement localisée en région dijonnaise avait provoqué un beau tollé voici quelques années. On peut encore citer le cas du Portugal ou de l'Espagne où la plupart des grands constructeurs automobiles européens (Renault, VW) ont installé nombre de leurs sous-traitants, voire certaines chaînes de montage (comme à Valladolid). Ceci contribue par ailleurs à renforcer l'importance des politiques de transports, de telles localisations ne pouvant être compétitives que parce qu'elles sont reliées à des réseaux dont la qualité ne se mesure plus seulement à l'intérieur d'un État, mais à leur raccordement aux réseaux européens, voire mondiaux.

-Le rôle des entreprises et de leurs logiques territoriales, qui sont partie prenante de leurs logiques de gestion optimales, apparaissent donc ici essentielles, et font jouer la concurrence régionale de façon tout à fait remarquable.

Un exemple suffira à illustrer ce propos : celui du choix de la localisation du hub de FedEx à Roissy :

aides financières et stratégie, qui vise à couvrir en 24 ou 48 heures une zone correspondant à 90 % du PIB mondial : Première raison invoquée, Paris est plus central qu'Amsterdam ou Londres et permet des « camionnages » depuis les quatre marchés importants que sont la France, l'Angleterre, l'Allemagne et l'Italie du Nord. Francfort, qui présentait les mêmes caractéristiques, était trop congestionné, comme Bruxelles, où FedEx était basé auparavant. Autre atout essentiel de Paris: la souplesse et les perspectives de développement. La future quatrième piste de CDG est importante pour l'expansion du trafic ainsi que le potentiel d'exploitation 24 heures sur 24 « mais aussi les hectares disponibles qui faciliteront l'installation d'opérateurs logistiques auprès de notre hub.

→ Le territoire est donc incontestablement un marché et les logiques spatiales des entreprises qui l'investissent en utilisent tous les paramètres. La mondialisation ne se traduit donc pas uniquement par de simples effets de localisation, mais aussi par des pratiques bien particulières de mise en valeur des potentiels régionaux par les collectivités locales.

Si elles ont recours aux associations et à la coopération pour constituer des groupes de pression efficaces auprès des autorités européennes, elles font souvent cavalier seul quand il s'agit de promouvoir leurs capacités d'accueil, leurs aptitudes, leurs compétences, leurs potentialités, leur cadre de vie, au point d'ouvrir directement dans les principales capitales mondiales des bureaux d'expansion économiques, apanage jusqu'à présent dans le cas français des seules Chambres de commerce et d'industries.

Conclusion :

-L'Europe et la mondialisation ont permis aux périphéries françaises de ne pas se marginaliser, tout en ne freinant pas le développement parisien.

- Insister sur les distorsions régionales (différentiels de croissance et de dynamiques).