Carto-humeur, Carto-humour

Affirmer d'emblée que «l'Europe est déjà assez fortement intégrée» laisse dans l'ombre l'autre versant de cette intégration: la marginalisation croissante de certaines régions situées à l'écart de l'axe central de l'Europe des affaires qui descend de Londres vers Milan et Rome. A en juger notamment par l'aggravation des disparités de tous ordres (démographie, emploi, niveau de vie, formation, recherche...) entre la «grande dorsale européenne» et les régions occidentales auxquelles elle semble tourner le dos, l'intégration postulée se révèle aller de pair avec un processus de désintégration. Ainsi en va-t-il pour cette périphérie maritime qui s'étend depuis les Shetland et la Cornouailles jusqu'au Portugal en passant par la Bretagne, le Poitou-Charentes et le Pays basque. Or, comme le soulignaient lors d'une conférence récente les représentants des régions atlantiques, «l'Europe des franges ne veut pas d'un grand marché intérieur à deux vitesses» (1).

Vu d'Espagne, l'arrimage de l'espace national au reste de l'Europe à partir de la «plate-forme» Madrid-Barcelone au long d'une voie empruntant le «boulevard de la Méditerranée» (Perpignan, Narbonne, Béziers, Montpellier) aurait pour effet d'accroître le clivage entre un Pays basque touché par la récession et une Catalogne plus florissante que jamais. Faut-il, dès lors, sous prétexte que, «de toute façon», les flux en provenance du cœur économique de l'Europe emprunteront la voie orientale pour «investir» l'Espagne, accorder la priorité à ce tracé en matière d'infrastructures de liaisons? Cela reviendrait à ériger en lois quasi naturelles les échanges résultant des stratégies de localisation des entreprises, c'est-à-dire les logiques sociales auxquelles elles obéissent.

Pourtant, les discussions en cours dans les instances gouvernementales à Madrid, à propos de la prolongation des lignes du TGV devant relier plus rapidement Paris à Madrid, montrent le caractère relatif du poids des contraintes «géographiques» invoquées pour écarter a priori le tracé Bordeaux-Hendaye-Bilbao. Bien que la lenteur du «Talgo» entre Montpellier et Barcelone —environ 50 km/heure— fasse pester les Catalans, le souci du gouvernement espagnol de rééquilibrage territorial au profit du Pays basque l'incite à envisager comme intéressante la solution «atlantique». Car si, vue de Sirius ou de Montpellier, la voie occidentale apparaît «handicapée lourdement par la crise économique, sociale et politique», le handicap majeur que constitue la situation de cette région pour la stabilité du régime semble autrement préoccupant aux yeux des dirigeants espagnols. Et, quelle que soit la décision finalement prise, elle sera le fruit d'un choix politique et non d'un choix qui ne sait quelle approche «topologique».

Certes, comme dans n'importe quel problème de tracé, les «obstacles» ne manquent pas. Encore conviendrait-il qu'ils ne soient pas surévalués voire imaginaires. Là encore le déterminisme géographique ne saurait être de mise. A ce compte, les élus locaux de Haute-Garonne, de l'Ariège et des Pyrénées-Orientales partisans de la «voie médiane» n'auraient plus qu'à remballer leur projet de tunnel sous le Puymorens et d'élargissement des voies routières permettant d'y accéder. Et l'on voit mal pourquoi le Comité de gestion du FEDER à Bruxelles aurait décidé de subventionner cette opération sans même l'imputer sur le contingent PIM de la région Midi-Pyrénées. Par ailleurs, le «vide» de certains espaces traversés par le TGV n'avait pas l'air jusqu'à présent d'être perçu comme un inconvénient. Au contraire! Outre que le trop-plein de population et d'activités a souvent compliqué la mise en route des travaux de construction des lignes, chacun sait que le TGV a précisément pour avantage de «griller» les villes qui, à l'échelle européenne, sont jugées «sans intérêt».

D'une manière plus générale, on peut comprendre que, pour les industriels et les marchands, le «cœur de l'Europe» soit une «cible à viser», encore que, pour les banquiers, et à l'échelle mondiale cette fois-ci, ce cœur soit moins au sud qu'on le prétende, comme en témoigne le renforcement de Londres et Paris comme capitales de la finance internationale. Mais, pour peu que «l'Europe sociale» soit autre chose qu'un slogan, d'autres critères que la compétitivité et la rentabilité peuvent être retenus pour fixer le mode d'accrochage spatial de l'Espagne à l'Europe: ils ont pour nom équité et solidarité. Il est vrai que, dans ce cas, l'Europe deviendrait autre chose que ce qu'elle est appelée à être, à savoir une entité spatiale dont le «cœur» battra au seul rythme des fluctuations d'un «grand marché».

Jean-Pierre GARNIER

(1) Conférence des Régions Maritimes et Périphériques de la C.E.E., Madère, 30 novembre 1988.

Commentaire

1. J'aurais pourtant cru évident que la constatation et l'analyse d'une *situation* géographique étaient tout autre chose que l'acceptation d'une fatalité. Oserais-je même supposer que l'on apprend dans les bonnes Ecoles, de l'administration, de commerce, militaires ou révolutionnaires, qu'il vaut mieux analyser la situation avant d'agir?

2. Ces derniers jours (mars 1989), le gouvernement espagnol (évidemment inspiré par mon article) a tranché: le TGV Espagne-Europe passera par Barcelone —et Montpellier. Les Bordelais n'avaient pas bien compris la situation.

Roger BRUNET