

Roger BRUNET

RESUME L'examen des cartes de l'Europe, avec ses axes et ses noyaux en développement, ses ruptures et ses dépressions, montre que l'intégration de l'espace espagnol à partir d'une plate-forme Madrid-Barcelone devrait se faire par la voie orientale, celle du Rhône.

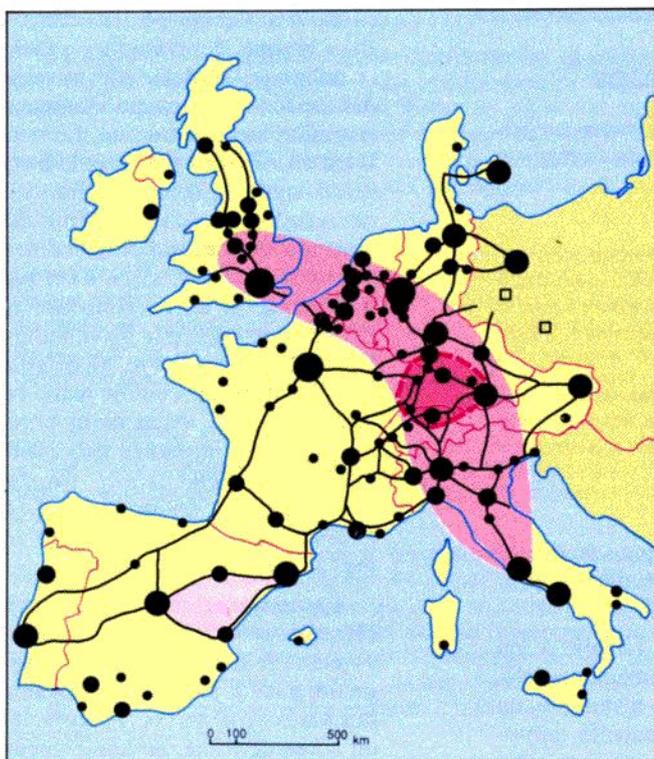
ABSTRACT Careful study of maps of Europe with its routes and developing centres, its ruptures and its depressions, shows that integration of the Spanish space should develop from the Madrid-Barcelone platform along the Rhone eastern route.

RESUMEN El examen de los mapas de Europa, con sus ejes y núcleos en desarrollo, rupturas y depresiones, muestra que la integración del espacio español, a partir de una plataforma Madrid-Barcelona, tendría que hacerse por la vía oriental, la del Ródano.

- AXE
- ESPAGNE
- EUROPE
- LANGUEDOC
- STRATEGIE SPATIALE

- EUROPE
- LANGUEDOC
- ROUTE
- SPAIN
- SPATIAL STRATEGY

- EJE
- ESPANA
- ESTRATEGIA ESPACIAL
- EUROPA
- LANGUEDOC



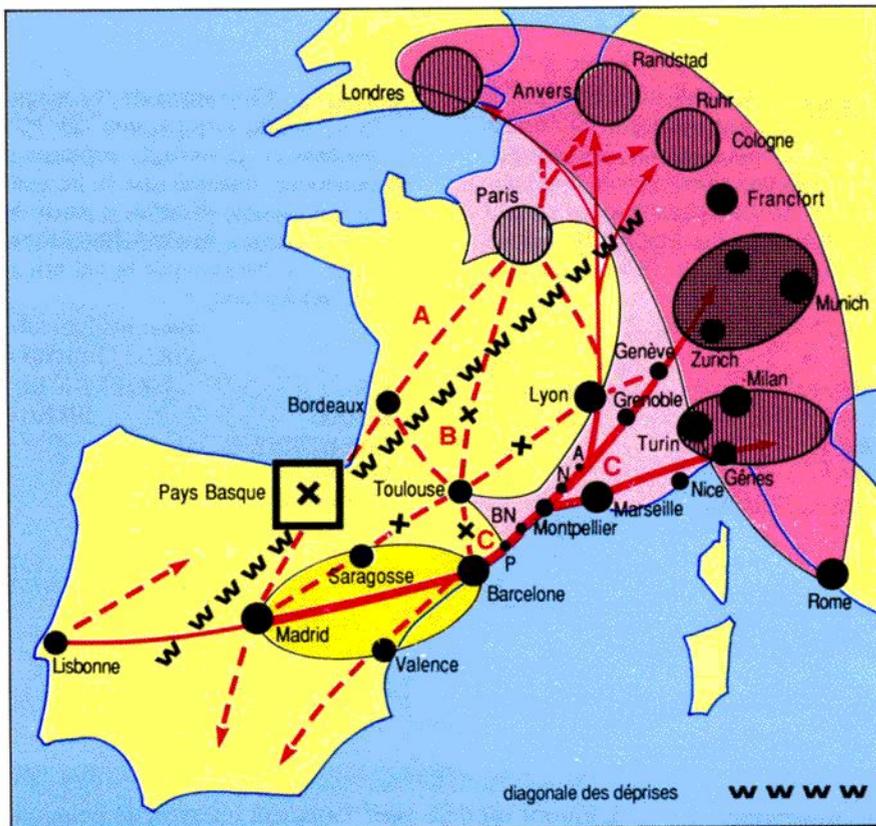
1. Les grandes villes et les axes de circulation en Europe

Sont figurées les agglomérations de plus de 250 000 habitants.

L'Europe est déjà assez fortement intégrée, au point que chacun de ses Etats commerce davantage avec ses voisins qu'avec le reste du Monde: c'est qu'il s'agit, en quelque sorte, de trafics intérieurs. Son intégration, qui se forge dans la pratique quotidienne, se légitime peu à peu dans les esprits et dans les institutions. Il est plus que jamais nécessaire de bien prendre conscience de sa structure géographique, et plus particulièrement de la localisation de ses centres de peuplement et de décision, ainsi que de ses ruptures internes.

L'accrochage de l'Espagne et du Portugal à l'Europe pose sous cet angle un problème intéressant de topologie et de stratégie spatiale: par où va normalement passer l'essentiel des flux?

Les grandes masses et, pour l'essentiel, les dynamiques sont connues. L'épine dorsale de l'Europe, la nébuleuse des grandes villes, des activités lourdes et des firmes de premier plan court de Londres à Milan et même Florence, par le Rhin. Les Alpes ne l'interrompent pas. Cet axe demeure *le plus formidable du Monde*: il est plus peuplé et il produit plus que la mégapole atlantique des Etats-Unis, et que la mégapole japonaise, aussi largement qu'on les considère. Son centre tend à glisser vers le Sud, à la mesure des progrès de l'économie italienne et de l'affaiblissement relatif de la Ruhr et, au-delà, de la Grande-Bretagne. Le cœur est maintenant au sein du groupe Zürich-Stuttgart-Munich. Symboliquement, Strasbourg en est toute proche. En revanche, Paris et Lyon restent un peu en marge, bien que Lyon en soit de moins en moins éloignée.



Or deux éléments de stratégie viennent pondérer ce schéma.

D'une part, le centre de l'Espagne *n'est pas Madrid*, mais bien le couple Madrid-Barcelone. L'Espagne en plein développement est le quart nord-est du pays, avec Saragosse et Valence comme points d'appui des deux métropoles. Cela déplace, en quelque sorte, la plate-forme de départ. Barcelone n'est en rien intéressée par la voie A, sauf à la rejoindre péniblement par un Barcelone-Toulouse qui reste à faire, et à prouver. Elle est très proche du Centre, au contraire, par la voie orientale.

D'autre part, il faut considérer la densité et la dynamique des espaces à traverser; je n'évoque pas ici les seuls transports de marchandises ou de personnes, mais tout ce qui fait la réalité d'un axe: des relais, un tissu dense, de quoi s'occuper en route en multipliant les relations d'affaires, de sous-traitance, etc. La voie A est handicapée lourdement par la crise du Pays basque, économique, sociale et politique; au-delà, elle traverse des espaces français qui manquent singulièrement de densité. La voie B est encore bien plus fragile à cet égard, outre qu'il lui faut franchir de vraies montagnes; on ne «passe» pas grand'chose entre Toulouse et Paris, si ce n'est par Bordeaux, ni entre Toulouse et Lyon, si ce n'est par Montpellier. La voie C, au contraire, va de ville en ville dans un couloir actif, en développement, avant de diverger en plusieurs antennes *qui couvrent les deux tiers de la Mégalopole et les parties de la France qui créent à présent le plus d'emplois, hors Paris.*

La conjonction de ces quatre éléments stratégiques, qui sont les objectifs à atteindre, les cheminements pour y parvenir, la position des bases de départ et les obstacles en cours de route, ne laisse aucun doute: c'est par la voie orientale que l'Espagne va s'arrimer le plus complètement à l'Europe de demain.

2. Trois chemins théoriques pour l'Espagne en Europe

La grande dorsale européenne, de Londres à l'Italie du Nord, est figurée avec ses principaux noyaux. Les plus forts développements présents sont dans le groupe central (Allemagne du Sud-Suisse). La partie de la France qui crée le plus d'emplois est en teinte claire. Paris en est, un peu à l'écart de la dorsale.

La partie la plus active de l'Espagne est le quadrilatère Madrid-Saragosse-Barcelone-Valence.

La voie A affronte un Pays Basque en crise, et traverse une partie encore peu dense de la France; elle n'ouvre que la partie septentrionale de la dorsale; elle n'intéresse en rien Barcelone. La voie C atteint au mieux la plus grande partie de la dorsale européenne. Elle seule assure les relations avec l'Italie et avec le centre même de la dorsale; en sens inverse elle mène en Espagne du sud et de l'est. Les voies B n'intéressent au départ que l'un des deux centres espagnols, et ne peuvent guère sortir de Toulouse par le nord et le nord-est; elles ne peuvent être que des voies secondaires.

L'Espagne aurait sans doute le plus grand intérêt à renforcer considérablement ses infrastructures entre Madrid et Barcelone. La France aurait tout intérêt à consolider sérieusement la voie languedocienne pour en faire un véritable axe: Perpignan, le couple Narbonne-Béziers avec la basse vallée de l'Aude, l'ensemble Nîmes-Alès-Avignon y complèteraient avantageusement Montpellier s'ils étaient étoffés.

A l'inverse, l'Europe est zébrée, presque perpendiculairement, par une diagonale de faibles densités et de déprise, qui coupe la France en deux, mais se prolonge bien au-delà, dans les pays voisins.

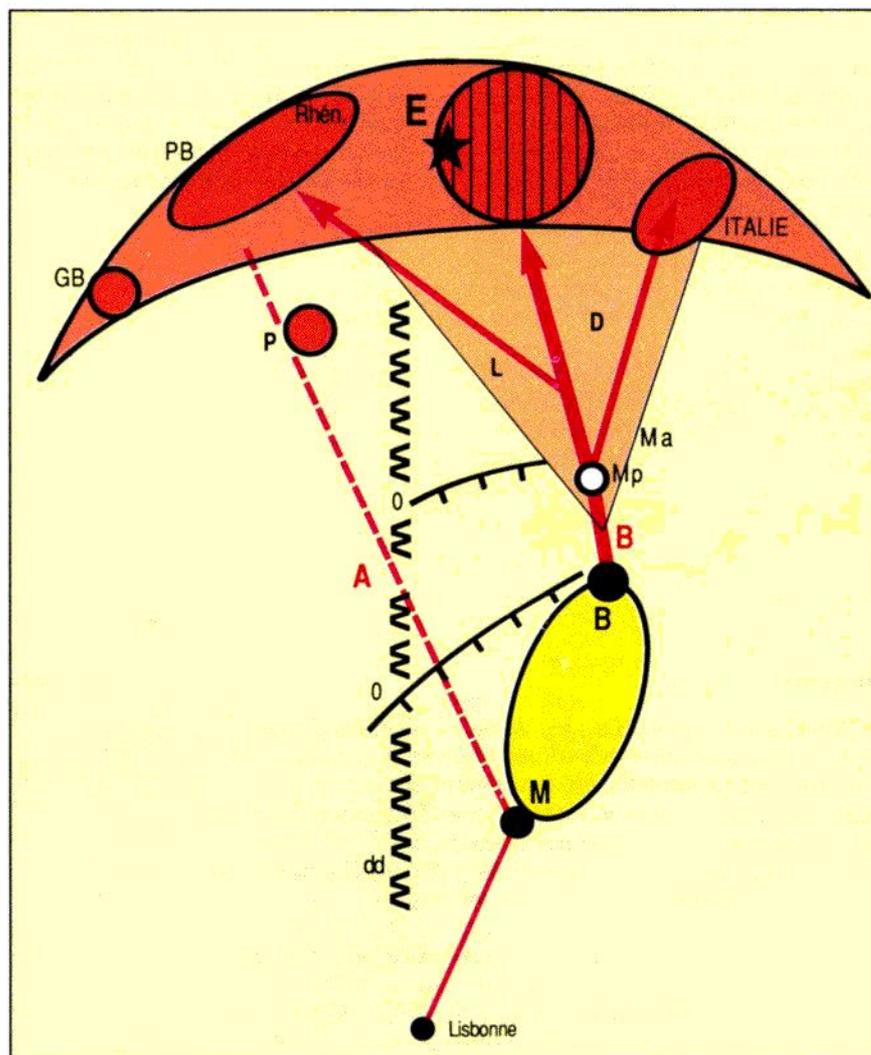
Pour accéder au «Centre», l'Espagne a, en principe, trois voies. La voie A, ou occidentale, serait la plus courte entre Madrid et Paris, et probablement, au-delà, vers l'Angleterre et les Pays-Bas. C'est une vieille voie de l'Europe historique, du temps que Madrid, Paris, Londres et les Flandres, voire Aix-la-Chapelle, comptaient plus que maintenant. La voie B, ou centrale, peut apparaître sur une carte sans relief comme «le plus court chemin» vers le centre de gravité de l'Europe; mais on sait bien qu'il lui faudrait franchir et les Pyrénées les plus hautes, et le Massif Central. La voie C, ou orientale, est la seule possible pour l'Italie, et *la plus directe* pour le centre même de la Mégalopole.

L'équipement de cette voie orientale et l'abondance de ses relais en font un axe dont la couverture s'étend en fait, aussi, à toute l'Europe du Nord-Ouest: de Barcelone, les Pays-Bas, la Belgique et, avec le tunnel, l'Angleterre sont mieux accessibles par la voie orientale que par les deux autres voies. On sait aussi qu'elle est déjà abondamment fréquentée par les Allemands, et d'autres, dans leurs pèlerinages de vacances.

La «route des Portugais» est plutôt l'occidentale. Pourtant, et surtout avec la prééminence croissante de Lisbonne par rapport au Nord du Portugal, la carte montre que Lisbonne même peut avoir de grandes tentations du côté de l'orientale.

En l'affaire, les attentes de Bordeaux ne peuvent donc être que modestes. Celles de Toulouse sont limitées aux relations directes avec Barcelone, sans l'offre d'un arrière-pays. Celles du grand-Bas-Rhône, voire de l'ex-Grand Delta, qu'on le voie comme triangle Montpellier-Lyon-Marseille ou Montpellier-Avignon-Marseille, sont bien plus considérables: à lui de se renforcer pour ne pas se contenter de regarder passer des Espagnols, des Allemands et des Italiens affairés. Montpellier, Nîmes, Avignon et Aix-Marseille devraient en tirer parti comme, à leur façon, Perpignan, Narbonne et Béziers; et au-delà, Lyon et Grenoble. Toulouse peut même s'y intégrer, comme le montre la carte.

Les croissances démographiques de l'Europe du Sud vont y contribuer. Il y faudra sans doute encore bien des travaux, notamment en infrastructures de transport (autoroutes élargies, liaison Lyon-Genève, TGV prolongés). Il faudra équiper et conforter, outre Montpellier, les trois groupes du Roussillon, de la basse vallée de l'Aude (Béziers-Narbonne) et du Gard-Bas-Rhône (Nîmes, Alès, Avignon). L'Europe jeune va se faire quelque part par là.



3. L'Espagne vise la cible: un modèle stratégique

Problème: étant donné un double acteur territorial MB (Madrid-Barcelone) et une cible E, dont le cœur est figuré par le cercle hachuré (Bavière, Bade, Suisse) et l'étoile noire marquant le centre de gravité actuel de la mégalopole, par quel chemin atteindre E, sachant que:

- les barbelés O sont des obstacles;
- le triangle de couleur D est un espace en développement, qui crée des emplois;
- dd est la diagonale des déprises qui court de l'Estrémadoure à l'Ardenne, et peut-être au-delà.

La réponse est évidente. La voie A ne concerne qu'un des acteurs, traverse des obstacles, court dans des espaces moins denses économiquement et ne mène qu'à un bout de la cible. Certes, Madrid peut «oublier» son partenaire catalan et décider des grands travaux pour son seul compte. Mais retournons l'image à 180°, le chasseur devenant chassé: par où passeront donc de toute façon ceux du «Centre» pour investir l'Espagne?

Encore n'a-t-on même pas figuré le Levant et l'Andalousie...

NB. Le modèle conserve *exactement* à leur place les hauts lieux de l'Europe (P: Paris, L: Lyon, Ma: Marseille, Mp: Montpellier) et n'est nullement déformé pour les besoins de la cause.