

LIGNES DE FORCE DE L'ESPACE EUROPÉEN

Roger Brunet *

RÉSUMÉ. L'Europe est structurée par plusieurs figures géographiques : une double dissymétrie, une puissante dorsale transverse, un anneau de villes riches ceint de périphéries en transformation, un treillage de grands axes réels et potentiels ; mais elle reste divisée par les frontières et les centralités associées. L'apparition de figures nouvelles (les arcs) et l'avancée des limites de l'Europe unie contribuent à changer la donne, mais l'intégration véritable du territoire européen implique que l'on n'hésite plus à engager les « grands travaux » nécessaires.

• ARC • BANANE BLEUE • CENTRALITÉ • DISSYMMÉTRIE • EUROPE • FRONTIÈRE • INTÉGRATION • MÉGALOPOLE • RÉSEAU • RING • TREILLAGE

ABSTRACT. Europe is structured by several geographical figures — a double dissymmetry, a powerful transversal dorsal, a ring of rich cities encircled by changing peripheries, and a grid of actual and potential major routes — but it remains divided by borders and their associated centralities. The appearance of new figures (arcs) and progress towards a unified Europe are altering this picture, but real integration of the European territory requires embarking on the requisite « major projects ».

• ARC • BLUE BANANA • BORDER • CENTRALITY • DISSYMMETRY • EUROPE • GRID • INTEGRATION • MEGALOPOLIS • NETWORK • RING

RESUMEN. Europa esta estructurada por varias figuras geográficas: una doble disimetría, una potente dorsal transversa, un círculo de ciudades ricas alrededor de periferias en transformación, una reja de grandes ejes reales y potenciales; pero queda dividida por las fronteras y las centralidades asociadas. La aparición de nuevas figuras (los arcs) y el avance de los límites de la Europa unida contribuyen para cambiar la imagen, pero la verdadera integración del territorio europeo implica la urgencia de los « grandes trabajos » necesarios.

• ARCO • «BANANO AZUL» • CENTRALIDAD • DISIMETRIA • EUROPA • FRONTERA • INTEGRACIÓN • MEGALOPOLIS • RED • REJA • RING

Si l'intégration européenne s'accomplit par la monnaie, et par quantité de réglementations, elle est encore loin de remodeler le territoire. Celui-ci demeure très divisé, assez contrasté, hérissé de barrières ; cependant il comporte aussi des portes, des corridors et même des axes, qui appellent des échanges et une recomposition de ces échanges.

1. La péninsule du vieux continent

L'Europe est une péninsule, pas très grande mais très contournée, du plus grand ensemble continental mondial. Cela lui vaut une double dissymétrie – et des traversées (fig. 1). Qu'elle apparaisse comme une sorte de finistère a créé une *dissymétrie est-ouest*, marquée par trois ordres de

faits : a) des apports démographiques et culturels anciens venus de l'est, de l'arrivée de *Sapiens sapiens* à l'importation de l'agriculture et de l'écriture, et un déplacement progressif des centres de la civilisation par la Grèce, Rome, enfin l'Europe du Nord-Ouest ; b) des mouvements alternatifs de dangers (invasions) et d'ambitions, de tentations de conquêtes, déplaçant les fronts pionniers et les fronts tout court, ce dont les balancements géographiques de la Pologne ont fourni une image accusée ; c) des courants commerciaux intenses avec l'Asie, durant de nombreux siècles, alimentant l'Europe par le sud-est.

La dissymétrie nord-sud n'est pas moins sensible, accentuée par l'existence de la Baltique et de la Méditerranée.

* brunet@mgm.fr



1. La double dissymétrie de la péninsule européenne et ses traversées : deux foyers majeurs, tirant parti d'une double dissymétrie, ont fini par diriger les principaux échanges transeuropéens

Elle est non seulement climatique, mais culturelle, ayant longtemps opposé ces méchants Barbares figurés par Gog et Magog (Goths et Mongols ?) à une Méditerranée civilisée, avant que l'opposition ne se retourne quelque peu. Elle s'est manifestée en particulier par des différences de ressources : au nord étaient l'ambre, puis la laine et le bois ; au sud les épices, les pierres précieuses, les soies, venant d'Asie par le Proche-Orient

Cette dissymétrie a induit *des traversées* de la péninsule, d'un rivage à l'autre : soit par bateau, mais l'Europe est cernée de détroits, qui sont autant de lieux de pouvoir et d'affrontement ; soit par terre, par le plus court chemin, qui n'est pas toujours le plus sûr. D'abord et assez longtemps (surtout du VIII^e au XII^e s.), ce fut *l'isthme oriental*, entre Baltique et mer Noire, « des Varègues aux Grecs » et pour la gloire de Kiev (et de « Byzance »). Puis ce fut *l'isthme occidental*, entre Italie et mer du Nord, où se sont fixés deux pôles de richesse (surtout à partir du XII^e s.). De là vient la plus puissante structure de l'espace européen.

2. La dorsale européenne

Les géographes sérieux et qui ont quelque culture historique savent depuis longtemps qu'il y a eu et qu'il existe toujours, de la mer du Nord au Nord de l'Italie, d'exceptionnelles concentrations d'échanges, de richesses, de populations et d'activités. J'avais déjà insisté sur ce point

en 1973, à propos d'une interprétation des structures et des dynamiques du territoire français. Cette représentation est devenue notoire et même médiatique à partir d'une étude sur les villes européennes sortie en 1989, qui me donnait une base sérieuse d'information, d'autant que, à la même époque, des géographes de Bruxelles et de Barcelone publiaient des cartes d'Europe significatives, montrant les concentrations géographiques de population, de richesses et de trafics (cf. note 5).

Se trouvent là, du Lancashire à la Toscane, les plus fortes densités de population et de villes, les plus fortes productions de valeur ajoutée au kilomètre carré, les plus forts trafics d'Europe. Cette dorsale est entourée d'espaces moins denses à tous points de vue. Le phénomène est facile à constater, et même à comprendre ; c'est pourquoi j'ai été assez surpris de susciter autant de surprise.

Car enfin *la genèse* de cette dorsale est assez claire : elle est née des échanges intenses entre les deux grands foyers d'activité du sud de la mer du Nord et du nord de la Méditerranée. Sans doute les chemins des marchands auraient-ils pu passer ailleurs, par exemple par la vallée du Rhône ; mais ce ne sont pas les Marseillais, ni même les Parisiens, qui ont organisé les trafics, et Jacques Cœur est resté un peu seul ; ce sont les banquiers et les marchands de Venise et de Gênes, plus Florence et Milan – avec ceux de Bruges, Anvers, Londres et Amsterdam. Du moins auraient-ils pu passer par la Champagne ? Ils l'ont fait, assez tôt (XI^e-XIII^e s.), au temps des « foires de Champagne », qui d'ailleurs étaient fort près de Paris (Provins, Lagny) ; mais déjà à cette époque l'on passait par les Alpes bien plus que par le Rhône, et ces voies n'ont pas suffisamment duré.

On peut faire l'hypothèse que les trajets privilégiés ont tiré parti de la *dissymétrie* politique entre une France puissante et tôt centralisée, redoutée des marchands, peu tolérante aux juifs puis aux protestants, et des pays rhénans et germaniques morcelés, dont les multiples souverains avaient grand besoin des marchands et ont su, même en les pressurant, les flatter plus que les combattre. Le phénomène a été prolongé au nord par une Angleterre participant activement aux productions et aux échanges, la mer du Nord ne faisant nul obstacle. Au contraire, Paris a pompé ses alentours et plutôt cherché à s'entourer de glacis protecteurs, régnant sur des horizons de plaines un peu vides. À partir de cette bifurcation, à tous les sens du mot, se sont succédé

plusieurs siècles d'accumulation de richesses, d'inventions dans les techniques commerciales et financières et les techniques de production (dont l'imprimerie même), puis finalement l'invention du capitalisme, voire de sa propre contradiction : Marx et Engels étaient rhénans, et Engels avait de fortes relations en Angleterre.

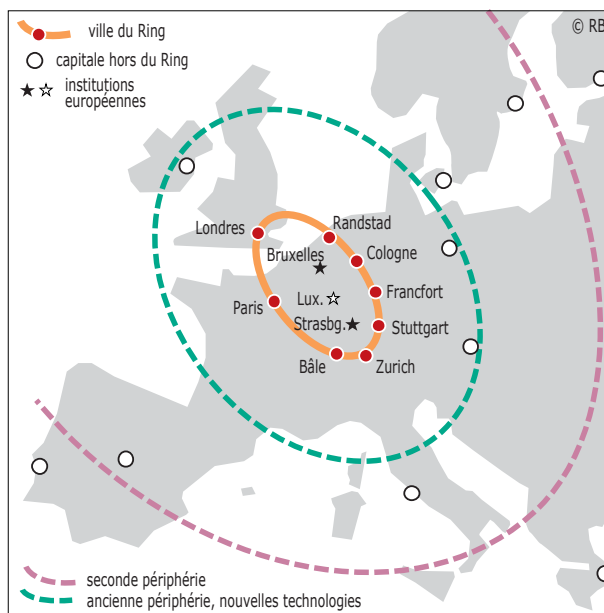
Cette figure géographique englobe en France toute l'Alsace, une fraction de la Lorraine (Metz-Nancy-Sarre) et le bassin industriel du Nord. Elle correspond à des formes classiques en géographie : un axe d'échanges entre deux pôles, plus un isthme. Bien entendu, elle n'est pas la seule structure de l'espace européen ; mais elle a des effets encore plus puissants qu'on ne le croit.

3. Le Ring

Il existe au nord-ouest de l'Europe une concentration de moyens et de richesses ; elle recoupe en partie la dorsale, mais en partie seulement. Elle apparaît à la fois au niveau des très grandes villes et quand on observe des statistiques à un niveau relativement grossier (régional), en oubliant un peu la réalité du terrain, qui entoure Paris de glaces. Elle est ancienne, elle a su s'appuyer depuis le XVII^e siècle sur l'accumulation coloniale (Pays-Bas, Angleterre, France) et sur la révolution industrielle à un moment où l'Italie a subi une longue éclipse, et alors que l'Espagne et le Portugal n'ont pas su faire fructifier leurs trésors coloniaux. Elle est jalonnée par une série de grandes concentrations urbaines : Londres, la Randstad, la Westphalie, Francfort, Stuttgart, Zurich et Bâle – et bien entendu Paris. C'est ce que la commission de Bruxelles a prétendu nommer « l'Europe des capitales », bien qu'elle n'en comporte guère qu'un quart !

Parce qu'il est doré, et fondamentalement rhénan, j'ai proposé (*L'Espace géographique*, 1998 n°4) de nommer cet anneau le *Ring*, au sens allemand de l'anneau, qui rappelle à la fois l'or du Rhin et ses riches légendes – ou au sens anglais qui évoque des affrontements de champions. Or ce Ring est intéressant par ses configurations à la fois internes et externes.

Externes, parce qu'il a longtemps fonctionné comme centre (fig. 2), entouré de périphéries plus ou moins profondes, jadis traduites par la pauvreté et l'excédent démographique (Irlande, Portugal et Espagne du Sud, Italie du Sud, Europe centrale même, et grand Nord). Les progrès rapides et massifs de ces périphéries sont en train de changer la



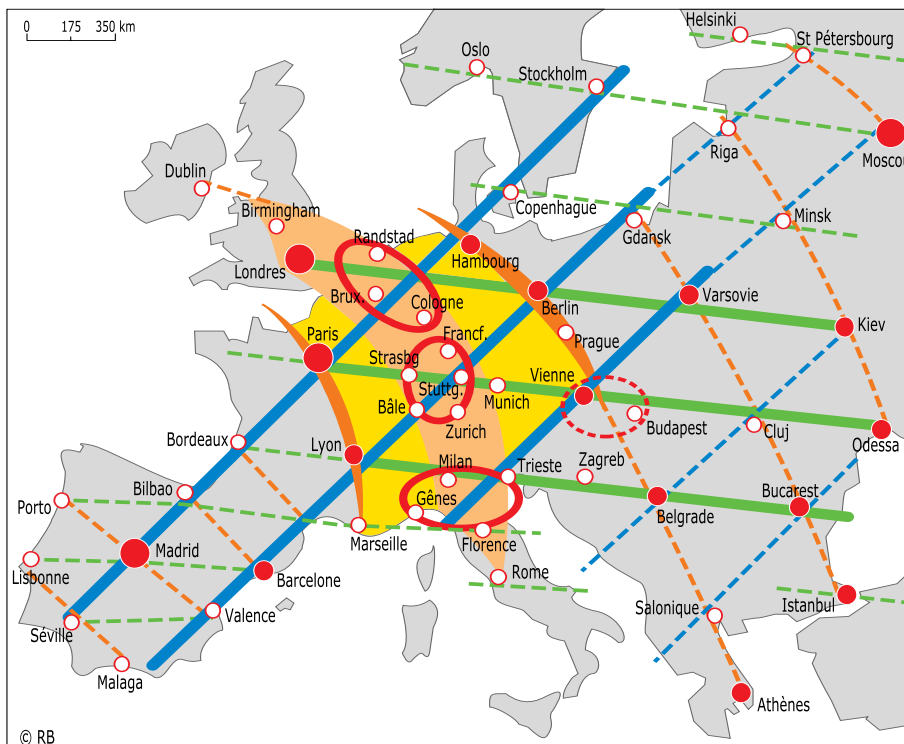
2. Le Ring et ses périphéries : une organisation encore solide au centre, mais de plus en plus contestée par des périphéries en transformation

donne, au point de faire apparaître une inversion démographique ; la fonction « centrale » s'affaiblit et le centre de gravité de la richesse européenne a assez nettement migré vers le sud, tant à cause des crises des vieilles régions industrielles que grâce aux progrès de la Bavière et de l'Europe méditerranéenne. Une première périphérie au moins est même devenue un lieu de lieux d'innovation et de technologies avancées.

Internes, car il est très curieux de constater que Bruxelles et Strasbourg sont sensiblement aux deux foyers de l'ellipse du Ring, et Luxembourg au milieu, ce qui tendrait à prouver que les institutions européennes ont bien choisi leurs sites au sein même du trésor européen – et qu'il pourrait (ou devrait) exister un axe de communication « structurant » de Strasbourg à Bruxelles.

4. Le treillage de l'Europe

Il existe encore une quatrième grande structure de l'Europe, moins connue. Elle aussi est l'expression d'une loi, ou du moins d'un modèle géographique classique, celui des lieux centraux, qui postule que, dans un espace idéal, homogène, les villes de même niveau, comme lieux de services et d'administration, tendent normalement à s'espacer à des distances régulières, en se dotant de rayons de service et de commandement égaux. Or quand des



3. Le treillage de l'Europe : calé sur la dorsale européenne et ses projections latérales (orangé), c'est-à-dire les traversées de la péninsule, il met en évidence deux grandes directions complémentaires à peu près SO-NE (bleu) et ONO-ESE (vert); aux carrefours se trouvent les principales concentrations urbaines européennes. La mégalopole a servi de principe de métamorphisation.

cercles égaux vivent en famille, ils prennent la forme d'hexagones : c'est le principe de la ruche.

On oublie souvent une conséquence de ce modèle. De son fait, les routes qui relient leurs centres forment ce que j'appelle un *treillage* au sens strict : un réseau à trois directions, chaque ville ayant six portes. Ce principe théorique a-t-il en Europe quelque réalité, en dépit des accidents de l'histoire et de la nature, qui ne font pas de l'Europe une morne plaine indivise ? Il se trouve que l'on peut apercevoir des tendances en ce sens, en se calant sur la dorsale, et au moins au premier niveau, celui de l'Europe entière (fig. 3).

Le treillage est même mieux dessiné qu'on n'aurait pu s'y attendre, montrant des axes séparés par des intervalles fort réguliers. Les carrefours du premier rang apparaissent comme des points correspondant à de grandes villes, ou comme des groupes de points, des régions-carrefours. Tous sont des foyers majeurs du territoire de l'Europe. Deux grands axes, bien connus des aménagés et des

automobilistes, relie la péninsule Ibérique à l'Europe du Nord et du Centre en traversant toute la France ; des axes ouest-est encore sous-estimés donnent raison à ceux qui ont milité pour de meilleures liaisons entre l'Ouest et l'Est de la France (même entre Bordeaux et Lyon...) ; mais c'est au-delà qu'il faut regarder.

Ce treillage de base, même s'il n'est que tendanciel, a inspiré les projets de financements européens de grandes infrastructures, déjà affichés, parfois oubliés. Il est imparfait en Europe de l'Est, longtemps divisée, instable, coupée du reste et négligée. Accompli et fonctionnel, il serait un élément fort de l'intégration du territoire européen.

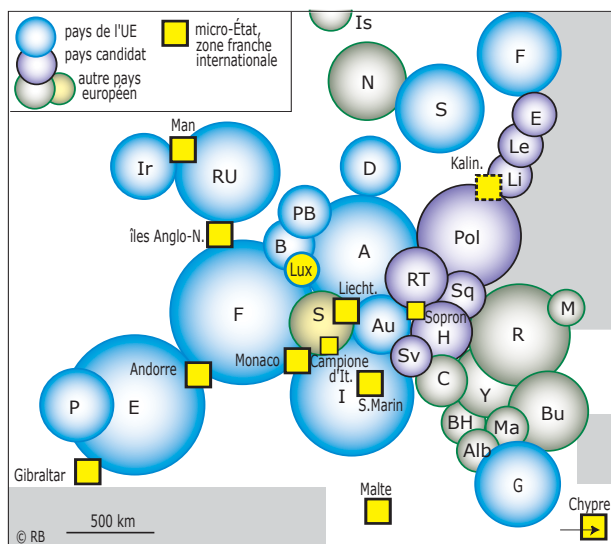
Il va plus loin encore : il a des effets de « métamorphisme ». La mégalopole européenne a contribué à modeler les régions

voisines et a projeté à une certaine distance (250-300 km) deux axes parallèles. L'un est tout entier en France, et fort bien connu : le PLM (Paris-Lyon-Méditerranée), en fait Basse-Seine-Bas-Rhône ; entre ce PLM et la dorsale, se trouve l'espace longtemps (et encore largement) le plus riche et le plus industrialisé de la France, avant que des entrepreneurs ne se précipitent à la recherche des fortes densités de main-d'œuvre bon marché et non formée de l'Ouest ; de sorte que l'axe majeur du territoire français est, ou fut, une limite entre Europe développée et Europe moins développée (1).

Or le PLM a un symétrique en Europe médiane : il va de Hambourg à Berlin, Prague, Vienne, d'où il bifurque vers la Slovénie et Trieste, et vers Budapest-Belgrade-Salonique. Cet axe a fonctionné jadis, puis en a été empêché entre 1945 et 1989, et refonctionne peu à peu. Lui aussi marque un saut dans les différences de richesse entre le côté mégalopole, dense et actif, et le côté externe, qui relève de cette autre Europe qu'il s'agit d'intégrer.

5. Centralités, barrières et nouvelles solidarités

Les quatre groupes de modèles considérés jusqu'ici sont *transfrontaliers*; or ils ne peuvent pas pleinement s'exprimer en raison de la fragmentation historique de l'Europe. Il existe une contradiction entre ces modèles (double dissymétrie, dorsale, Ring, treillage) et l'existence des États. La puissante centralisation de la France a fait des coins de l'hexagone des périphéries, presque des bouts du monde, et n'a pas facilité leurs relations avec les régions voisines. On sait la réticence de Paris à tout ce qui est transfrontalier et, si les décisions d'investissement en infrastructures lourdes (canaux, chemins de fer, puis autoroutes et TGV) sont très sensibles aux considérations de rentabilité, celles-ci sont sensibles à leur tour aux représentations dominantes du territoire. La France a longtemps, voire constamment, fixé comme priorité les investissements à *partir de Paris*, et d'abord sur l'axe PLM, puis dans l'ordre vers Lille, vers l'ouest et vers le sud-ouest; seulement ensuite vers l'est; tout enfin, les liaisons dites transversales. Encore ces dernières n'échappent-elles pas à quelques perversités, comme le montre l'exemple du TGV Rhin-Rhône (2).



4. Frontières et sas : autant de pays, autant de fermetures qui subsistent aux frontières; on s'est habitué à maintenir des micro-États et des zones franches internationales qui servaient de sas et d'exutoires plus ou moins « francs » dans les interstices; et certains États moins ténus confondent un peu ces fonctions, tels le Luxembourg et la Suisse, voire de plus en plus les Pays-Bas; la région russe enclavée de Kaliningrad aimerait jouer ce rôle mais n'y est pas encore parvenue (les cercles sont à peu près proportionnels aux surfaces des États; les carrés sont évidemment grossis et purement symboliques).

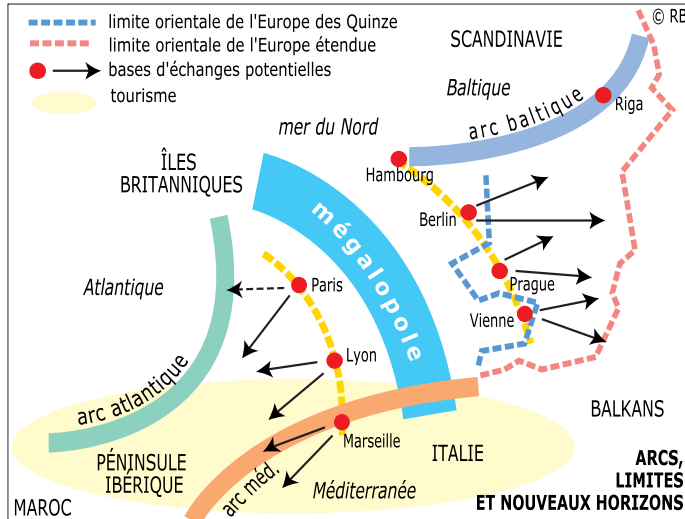
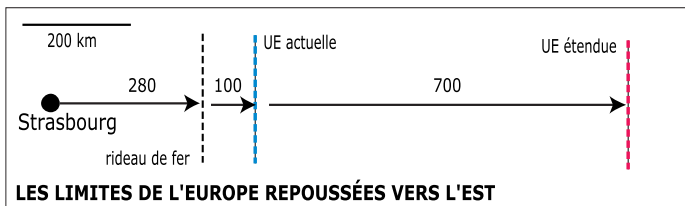
Il faut donc introduire d'autres modèles, d'ailleurs plus connus : ceux des centralités et des barrières (fig. 4), qui persistent à diviser l'Europe et font, par exemple, que l'Alsace est encore fort mal reliée outre-frontière, sauf vers Bâle (3); ou celui des « arcs » (fig. 5), qui s'efforcent de faire vivre des solidarités potentielles transfrontalières mais n'ont pas encore vraiment dépassé le stade des vœux et des incantations (4). Les « grands travaux » programmés naguère sont en attente; ils sont plus que jamais nécessaires.

Pendant ce temps, la frontière orientale de l'Europe est peu à peu repoussée et ouvre en théorie de plus larges espaces; elle était à 280 km de Strasbourg au temps du rideau de fer; l'ouverture de 1989 ne l'a déplacée qu'à 380 km (Tchéquie), les projets d'extension la mettraient à 1080 (Ukraine). Les courants d'échange de l'Europe centrale se sont déjà complètement retournés : de 80% avec la Russie, ils sont passés à 80% avec l'Union européenne. Et ce qui se découvre est un espace peuplé (plus dense que la France hors mégalopole), en progrès économiques réels : la Pologne a un produit par habitant 4 fois inférieur à la moyenne de l'Union européenne, mais 4 fois supérieur à celui de l'Ukraine et de la Biélorussie. Nul doute que Berlin, Prague et Vienne ne soient bien placées pour en tirer le meilleur parti. C'est une raison de plus pour améliorer les liaisons de la France vers l'est; et aussi pour penser au fait que Paris, Lyon et Marseille sont dans une position symétrique, pour améliorer de leur côté les relations avec le Sud-Ouest de l'Europe, puis le Maroc, une direction toujours curieusement sous-estimée.

À cet égard, on doit d'ailleurs ajouter que l'expansion des mouvements touristiques et des consommations de vacances redonne du sel à la dissymétrie nord-sud et même est-ouest de l'Europe, en favorisant les horizons méridionaux et occidentaux, et contribue ainsi à une forme de rééquilibre en réduisant des inégalités de développement antérieures.

Conclusions

1. La géographie n'est pas simple description d'un arrangement fortuit des lieux, qui ne devrait qu'aux hasards de la nature (les contours de l'Europe) ou de l'histoire (le dessin des frontières); l'organisation des territoires par les sociétés humaines a des lois et des figures particulières, dont le jeu local donne toute la richesse des lieux. Les stratégies d'équipement et de développement gagnent à les connaître, à identifier les lieux clés, les axes, les barrières, etc., ainsi



5. Limites glissantes et arcs virtuels : d'autres solidarités se dessinent, d'autres possibilités s'entrevoient ; Paris, Lyon et Marseille sont encore très loin de tirer le meilleur parti des nouvelles ouvertures au sud-ouest et des horizons en cours d'élargissement à l'est ; le tourisme profite à d'anciennes périphéries.

que le sens de leur transformation, et à bien distinguer l'échelle des phénomènes : même en plein « centre », il existe des enclaves et des retranchements.

2. Il est clair que l'Europe ne se résume pas à un seul modèle d'organisation de l'espace ; que ses transformations modifient la situation et les chances de nombreux territoires ; et que son espace est encore trop fragmenté par ses héritages. Son intégration réelle passe aussi par une intégration des territoires (5).

(1) Cet espace entre PLM et mégapole est aussi celui des reconversions douloureuses et des fortes immigrations. C'est là que l'extrême-droite a obtenu en avril 2002, et bien avant d'ailleurs, ses meilleurs scores ; la symétrie existe aussi du côté de la Bavière et de l'Autriche.

(2) En réussissant à transformer une liaison nécessaire, élément d'un grand axe d'Espagne (et d'Italie) en Allemagne, en une radiale parisienne supplémentaire : la partie vraiment stratégique d'une liaison rapide et efficace de Lyon à l'Alsace se perd entre douze versions

dans les marécages de Saône, tandis que les lobbies parisien et belfortain ont réussi à faire inscrire un prétendu « premier tronçon » qui, de fait, va de Belfort au nord de Dijon, se moquant superbement des relations avec le Sud mais assurant sans le dire un TGV Paris-Belfort ; pour aller rapidement de Lyon à Belfort, on pourra toujours passer... par Marne-la-Vallée. Cf. la fiche 18 de *L'Aménagement du territoire en France*. La Documentation photographique, La Documentation française, juin 1997.

(3) Certes, je n'ignore pas que les infrastructures de communication ne sont que des moyens, et rarement des créateurs directs de richesses ; et aussi qu'elles entraînent des nuisances ; reste que leur absence ou leur insuffisance peuvent être gênantes, là où l'on a de quoi les valoriser – ce qui précisément serait le cas de l'Alsace.

(4) L'image de la « banane bleue » a largement contribué à faire émerger d'autres structures réelles ou potentielles : en France et en Espagne, l'arc Atlantique et, avec l'Italie, l'arc dit Latin ou Méditerranéen ; on voit évoquer ailleurs un « arc Baltique » visant à retrouver les solidarités de la Hanse et justifiant l'aménagement d'une Via Baltica d'Helsinki à Hambourg par Riga (fig. 5).

(5) En mars 2002, une invitation des conférences Gutenberg, organisées à Strasbourg par *Les Dernières Nouvelles d'Alsace*, m'a donné l'occasion de regrouper les réflexions qui précèdent et l'envie d'en faire la synthèse, avec une illustration nouvelle. J'en profite pour remercier la direction des DNA et Antoine Latham. Plusieurs questions reçues par Internet confirment l'actualité de la « banane bleue » et l'utilité d'un bref exposé. Rappelons un point d'histoire : déjà apparente dans « Structures et dynamiques du territoire

français » (*L'Espace géographique*, 1973), la dorsale européenne ou mégapole européenne n'a été popularisée qu'à la suite de l'étude que j'ai dirigée pour le compte de la Datar en 1989 (R. Brunet dir., *Les villes « européennes »*, Datar-Reclus-Dokumentation française, 1989). La révélation de la répartition des villes « européennes » et de la position réelle de la France a eu un effet de choc, encore sensible en 2002. La presse en a immédiatement beaucoup parlé. Le nom « banane bleue » est une addition médiatique fortuite : la forme de banane a été évoquée par Jacques Chérèque, ministre de l'Aménagement du territoire, qui présentait nos travaux lors d'une conférence de presse à succès ; puis la couleur est celle que lui a donnée trois jours après le dessinateur du *Nouvel Observateur*, dans un article de Josette Alia qui sert de baptême définitif à la « banane bleue ». Depuis, l'expression a été consacrée, y compris à l'étranger (nombreuses références sur Internet), jusqu'à une *kék banán* dans le *Budapesti Negyed* de février 2000, et surtout dans les milieux politiques, d'aménagement et de développement local et régional, qui en ont fait toutes sortes d'usages que je ne suis nullement tenu d'approuver. L'ensemble de cartes le plus complet sur le sujet reste R. Brunet, *La France dans l'espace européen*, GIP Reclus-GEM Régions, janvier 1989, 32 p. coul., antérieur à la publication sur les villes « européennes ».