



HAL
open science

Territoire et potentialités de développement

Gérard-François Dumont

► **To cite this version:**

Gérard-François Dumont. Territoire et potentialités de développement. Relief - Rapports et Échanges sur les liens Emploi Formation, 2013, 41, pp.9-16. halshs-00805109

HAL Id: halshs-00805109

<https://shs.hal.science/halshs-00805109>

Submitted on 27 Mar 2013

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Territoires et potentialités de développement

Gérard-François Dumont*

Par définition, un territoire est une étendue de la surface terrestre sur laquelle vit un groupe humain. Et, selon sa définition plus politique, un territoire est une étendue de la surface terrestre sur laquelle s'exerce une autorité humaine. La définition plus longue que je propose (Dumont 2012) est plus dynamique, mais restons-en à notre deuxième définition pour éclairer la question des territoires et de leur potentialité de développement dans cette période des années 2010.

Il s'y déroule, tout particulièrement depuis 1994, année de la création de l'organisation mondiale du commerce (OMC) et du premier logiciel de navigation sur le Web¹, des phénomènes mal compris. Pour les appréhender, réfléchissons à un mot qui a sans doute eu le plus d'occurrences dans les médias hexagonaux depuis une quinzaine d'années, le mot « mondialisation ». Son succès tient à la fois à son emploi seul, mais aussi avec des préfixes. Il y avait avant 2002 le succès du mot « antimondialisation ». Puis les mouvements qui se réclamaient de cette formulation en ont adopté un autre : « altermondialisation ». Ensuite, en 2011, lors de la primaire du parti socialiste pour les élections présidentielles de 2012, un candidat a popularisé le mot démondialisation, dont la première occurrence date d'un livre paru en 2002 (Walden Bello 2002).

Seul ou avec des préfixes, l'usage, très fréquent, du mot mondialisation ne renvoie guère à une définition claire et généralement admise qui permettrait de comprendre ce qu'il faut entendre lorsque le mot est employé. En conséquence, en raison du sens usité trop large et faute d'une acception précise de ce mot, comment analyser la situation des territoires dans la « mondialisation » ? D'où la nécessité de clarifier d'abord la compréhension du mot « mondialisation », pour analyser ensuite ce que cela signifie pour les territoires et leurs potentialités.

1. Le nouveau contexte des territoires

Pour comprendre la mondialisation, il faut distinguer ses trois dimensions, normative, géographique et pratique.

La première dimension de la mondialisation au sens large est normative ou politique. Je la désigne sous le terme de « globalisation ». Elle recouvre tout un ensemble des décisions prises, à compter de 1945 dans des pays occidentaux, par des autorités politiques qui veulent, après deux guerres mondiales en moins d'un demi-siècle, écarter le risque de nouveaux conflits en appliquant la pensée de Montesquieu selon laquelle « L'effet naturel du commerce est de porter à la paix ». Les premiers accords du GATT² naissent. Suivent d'autres décisions fondamentales en Europe dans les années 1950, aux  tats-Unis dans les années 1960, en Chine dans les années 1980... décisions qui ont pour effet d'effacer les frontières, au moins partiellement, dans la libre circulation des marchandises, des services, des capitaux et des hommes. Ces décisions peuvent viser à effacer les frontières avec des pays proches, dans le cadre d'organisations régionales comme l'Union européenne, ou vis-à-vis d'un nombre considérable de pays, comme dans le cadre de l'Organisation mondiale du commerce (OMC).

Ces décisions sont de nature politique. Elles sont prises par des gouvernements, des parlements, voire par les citoyens à l'occasion de r f rendums³. L'histoire témoigne clairement de cette nature si l'on veut bien se rappeler que la construction européenne a été voulue par les dirigeants politiques et non par les entreprises. Lorsqu'en 1957, six pays signent le Traité de Rome, le MEDEF de l'époque (qui s'appelait le CNPF) est majoritairement opposé à l'ouverture des frontières de la France. Il est pour le maintien des droits de douane et de réglementations spécifiques à la France. Il considère que c'est la meilleure façon de préserver les carnets

* Professeur à l'université de Paris-Sorbonne, président de la revue *Population & Avenir*, 191 rue Saint-Jacques 75005 Paris, www.population-demographie.org/revue03.htm

¹ Netscape.

² General Agreement on Tariffs and Trade (en français : Accord général sur les tarifs douaniers et le commerce) signé le 30 octobre 1947.

³ Par exemple, le Traité de Maastricht, décision de globalisation majeure, a fait l'objet en France d'un référendum.

de commande et la rentabilité des entreprises françaises. Il pense que, si elles ne sont plus protégées par des droits de douane, les entreprises françaises ne seront pas capables de résister à la concurrence des autres pays du Marché commun. L'année suivante, en 1958, lors du fameux rapport Armand Rueff qui demande la levée de verrous protecteurs qui limitent la concurrence et donc la croissance, les entreprises réitèrent une position malthusienne.

Les territoires se trouvent donc d'abord concernés par la globalisation, par l'ensemble des décisions politiques qui facilitent les quatre circulations précisées ci-dessus.

La deuxième dimension de la mondialisation au sens large est géographique ou technique. Je la désigne sous le terme d'« internationalisation ». La réduction de l'espace-temps dans le transport des marchandises, des capitaux, des services, des informations ou des hommes entre les territoires résulte d'un ensemble de progrès techniques révolutionnaires qui ont fécondé un monde nouveau. Cette réduction tient, d'une part, aux progrès matériels en matière de transport aérien, de transport ferroviaire, de transport maritime, avec cette innovation majeure que sont les conteneurs et porte-conteneurs. D'autre part, elle s'explique par les nouvelles technologies de l'information et de la communication qui peuvent faire circuler presque instantanément l'information entre les territoires de la planète. Précisons que l'intensité de l'« internationalisation », c'est-à-dire tout ce qui réduit l'espace-temps, était imprévue au moment des grandes décisions de globalisation et n'a fait qu'accroître l'effet de la globalisation.

Enfin, troisième élément, la mondialisation, au sens large et le plus souvent indéfini comme précisé ci-dessus, a une autre dimension, de nature pratique ; je l'appelle la mondialisation au sens étroit. Elle signifie que les entreprises, face à la globalisation et à l'internationalisation, ont été obligées de repenser totalement leurs stratégies. Celles qui n'en ont pas été capables ont disparu. Pensons, par exemple, à cette prestigieuse et célèbre entreprise de transport aérien, très souvent affichée dans les films américains des années 1970 et 1980 et qui s'appelait Pan Am. En 1980, personne n'aurait parié un dollar que cette entreprise allait faire faillite en 1991. Au-delà de cet exemple de Pan Am, précisons que cette mondialisation au sens étroit, c'est-à-dire, en résumé, la nécessité pour les entreprises d'avoir des stratégies mondialisées, ne concerne pas, comme on peut en avoir l'impression à travers les médias, que les grandes entreprises. Elle a également des implications pour les petites et moyennes entreprises, pour les commerçants comme pour les entrepreneurs individuels à tous les niveaux, qu'ils soient implantés au Sénégal, en France ou en Corée du Sud. En effet, et par exemple, le Web et l'affaiblissement considérable du coût des transports leur ouvrent des marchés considérablement élargis, mais permettent aussi à des concurrents éloignés de venir démarcher leurs clients.

Or ces trois processus, globalisation, internationalisation et mondialisation, tels que définis ci-dessus, ont des conséquences directes sur la vie de nos territoires.

2. Le modèle centre-périphérie caduc

Examinons d'abord les effets de la dimension normative, la globalisation.

L'effacement (partiel) des effets des frontières, voulu par des décisions politiques, s'est traduit en France d'abord par la suppression des autorisations données par des pouvoirs politiques lors de l'implantation des entreprises. Cela s'est aussi traduit par la libération des investissements directs de l'étranger, qui n'ont plus besoin d'autorisation depuis 1984. Il en est résulté que les entreprises ont un choix d'implantation qui s'est considérablement élargi jusqu'à être quasi planétaire⁴. Et surtout par une multiplication d'acteurs d'où viennent des décisions qui ont des effets sur les lieux d'implantation des entreprises. Dans ces conditions, le modèle centre-périphérie, sur lequel la théorie géographique s'est longtemps fondée, est caduc. Ce modèle, pourtant encore promu par certains, conduit à penser les territoires sous une analyse duale, distinguant les territoires centre et les territoires périphériques, chacun devant avoir des activités liées à ce positionnement. Selon ce modèle, le territoire-centre n'aurait qu'à exercer au mieux son rôle de tête de réseau de l'ensemble des territoires environnants. Quant au territoire périphérique, il lui suffirait de se consacrer à tirer avantage de sa proximité avec un centre qui le domine ou à subir son éloignement s'il est dans ce cas. Or, ce modèle centre-périphérie n'a plus de signification pour quatre raisons, à commencer par le fait que nombre des territoires qui se croient des centres sont aussi en situation périphérique. Éclairons ce changement de nature du contexte des territoires par quelques exemples.

⁴ Quasi planétaire parce qu'il y a quelques pays (Corée du Nord, Iran...) qui ne font pas partie de l'Organisation mondiale du commerce. Le nombre de marchés concernés par les règles de l'OMC n'a cessé de s'accroître avec l'entrée à l'OMC de la Chine en 2002, d'un 150^e pays en 2006, le Viet Nam et de la Russie en 2012.

Commençons par Paris, la capitale. Bien sûr, Paris est un centre : la quasi-totalité des sièges sociaux des plus grandes entreprises françaises est située à Paris. Pourtant, Paris est aussi en situation périphérique : périphérie de décisions prises à Bruxelles dans le cadre de l'Union européenne ; périphérie de décisions prises à l'OMC dans le cadre de décisions commerciales internationales ; périphérie par rapport aux sièges sociaux des grandes entreprises non européennes. Ces dernières peuvent par exemple se demander où, en Europe, elles vont mettre ou maintenir leur siège social européen : à Paris, à Londres, à Munich, à Francfort, à Milan... ? Ainsi, même Paris, dont on pourrait penser, compte tenu d'un raisonnement jacobin, que c'est exclusivement une ville centrale, est devenue aussi une ville périphérique.

En deuxième lieu, les territoires doivent se penser pluripériphériques.

En effet, le caractère pluripériphérique des territoires est un phénomène général : prenons l'exemple de Nice. Bien que chef-lieu des Alpes-Maritimes, cette ville est périphérique, déjà au titre de différentes décisions politiques, de Marseille où siège le conseil régional Provence-Alpes-Côte d'Azur et la préfecture de région. En même temps, son industrie touristique fait de Nice une périphérie de Moscou, parce qu'une partie significative de l'activité touristique de la Côte d'Azur, depuis les années 1990, est la conséquence de l'implosion soviétique et du retour des Russes sur la Côte d'Azur après sept décennies. En outre, la région niçoise est également une périphérie des États-Unis puisque de nombreuses entreprises américaines y ont installé des établissements et parfois leur siège social européen, notamment sur la technopole de Sophia Antipolis. Suivant cet exemple, les territoires doivent donc penser leur développement en prenant en compte leur caractère pluripériphérique.

En troisième lieu, des territoires dont la nature pourrait paraître essentiellement périphérique sont pourtant aussi des centres au regard de certaines des fonctions qu'ils exercent. Prenons un exemple français, un exemple allemand et un exemple marocain.

Considérons d'abord L'Isle-sur-la-Sorgue, commune de 19 000 habitants située en périphérie d'Avignon, à 23 km à l'est de la capitale de Vaucluse. Une partie de son économie est de nature résidentielle avec des habitants qui y vivent tout en se rendant chaque jour sur leur lieu de travail à Avignon. On pourrait en conclure que cette ville se caractérise essentiellement, voire exclusivement, par son caractère périphérique d'Avignon. Pourtant, cette ville est aussi un centre à rayonnement international et même intercontinental, chaque année, à Pâques et au 15 Août, lors de la Foire internationale de L'Isle-sur-la-Sorgue. Accueillant des chineurs du monde entier lors de ces foires annuelles, elle se positionne alors à la troisième place européenne du commerce des antiquités et de la brocante après Londres et Saint-Ouen.

Traversons le Rhin pour aller à Walldorf, ville allemande de 15 000 habitants située au nord-ouest du Bade-Wurtemberg. *A priori*, la nature de ses activités pourrait tenir à son caractère périphérique de Karlsruhe, la capitale du Land, située à 37 km au sud, et de Mannheim, à 24 km au nord-ouest. Or la réalité est autre. Walldorf, est le siège social de l'entreprise SAP AG, l'un des plus importants fournisseurs mondiaux de logiciels qui a été créé dans cette ville. Et Walldorf passe pour une des villes les plus riches d'Europe ; elle a été distinguée plusieurs fois comme municipalité d'Allemagne la plus attractive économiquement.

Troisième exemple, Ouarzazate, au Maroc, ville d'environ 100 000 habitants du sud marocain, est incontestablement en situation périphérique : périphérie de Rabat où se prennent les grandes décisions politiques concernant le territoire marocain, périphérie de Casablanca, capitale économique du Maroc, périphérie de la France dans la mesure où son attraction touristique dépend notamment du choix d'une clientèle française de choisir cette ville comme lieu ou tête de réseau touristique, périphérie aussi de Bruxelles dans la mesure où le Maroc dispose d'un statut avancé dans le cadre de ses relations avec l'Union européenne. Pourtant, et en même temps, Ouarzazate est un centre international au titre de l'industrie du cinéma ; dans ce dessein, elle dispose notamment à proximité du site d'Aït-Ben-Haddou, village inscrit au patrimoine de l'humanité, de paysages remarquables et surtout d'importants studios. Ouarzazate est devenue un haut-lieu du cinéma depuis la réalisation de *Lawrence d'Arabie* en 1962, suivie du tournage d'une partie de nombreux autres films, comme *Gladiator* (2000) ou *Astérix et Obélix : mission Cléopâtre* (2002). En outre, Ouarzazate abrite un musée du cinéma, où sont exposés les décors et costumes ayant servi pour des films tournés dans ses studios.

En quatrième lieu, des territoires de nature à dominante pluripériphérique peuvent être centre à une période de l'année. Pensons à Cannes. Cette ville se trouve périphérique d'autres territoires dont les décisions influencent son activité économique, comme celui du siège social de Thales, principal actionnaire d'une des principales entreprises cannoises, Thales Alenia Space. Mais elle est le centre mondial de l'industrie cinématographique chaque année en mai au moment de son Festival.

Citons une autre ville, « Kosice », le deuxième la plus peuplée de Slovaquie après la capitale Bratislava. Cette ville est une périphérie de la capitale, siège des décisions politiques concernant ce pays, de Bruxelles, siège de l'Union européenne, ou de Francfort où se prennent des décisions monétaires ayant des effets sur Kosice puisque la Slovaquie fait partie de la zone euro. Or cette ville va devenir centrale en 2013 en tant que capitale européenne de la culture de l'année, en même temps que Marseille.

3. Tout territoire peut être valorisé

Aussi, si l'on refuse de s'enfermer dans le modèle centre-périphérie, il est clair qu'il n'y a pas de fatalité dans le développement d'un territoire, quel que soit d'ailleurs son nombre d'habitants : l'évolution d'un territoire dépend essentiellement de lui-même.

Prenons deux exemples complémentaires des précédents.

Au centre de la Bretagne, considérons une petite ville de quelques milliers d'habitants relativement enclavée, située par la voie routière à 85 km de Brest, et loin de tous les chefs-lieux de département de la Bretagne, à 70 km de Quimper, à 82 km de Saint-Brieuc, à 119 km de Vannes et à 184 km de Rennes. Elle s'appelle Carhaix-Plouguer. Sa notoriété ne s'étendait même pas sur tout le Finistère. En 1991, il est décidé d'y créer, géré par des bénévoles, un festival des Vieilles Charrues (*Gouel an Erer Kozh* en breton). Ce dernier est devenu le plus grand festival de musique français en termes de fréquentation. Chaque été, pendant quelques jours de juillet, Carhaix-Plouguer est donc un centre artistique extrêmement important accueillant plusieurs centaines de milliers de personnes.

Autre exemple, des champs de maïs, sur les communes peu connues de Chasseneuil-du-Poitou et Jaunay-Clan. Jamais personne n'avait jamais vu un touriste s'y arrêter. Il est vrai que le paysage n'a guère d'intérêt : un terrain assez plat, avec quelques collines, sans identité particulièrement originale. Or, là, René Monory convainc la majorité du conseil général de la Vienne d'investir dans la création d'un parc à thèmes dont les attractions sont basées sur le multimédia et des techniques cinématographiques, audiovisuelles et robotiques innovantes. Très peu de personnes croient à ce projet. Pourtant, le Parc est ouvert en 1987 et dépasse, depuis 2010, les 40 millions de visiteurs. En outre, le parc sert aussi de tête de réseau pour le Poitou (Beauchard 2012), ayant par exemple largement contribué à faire connaître l'église abbatiale de Saint-Savin-sur-Gartempe, disposant de peintures murales des XI^e et XII^e siècles et figurant sur la liste du patrimoine mondial de l'Unesco depuis 1983.

Or, de telles réussites s'inscrivent dans la logique de la globalisation. Cette dernière donne la possibilité de faire venir de loin des éléments d'offre économique et d'avoir une attraction économique ou touristique à de larges échelles géographiques.

Outre la globalisation, le développement des territoires se trouve dans un contexte géographique nouveau dû à l'internationalisation, c'est-à-dire à la réduction de l'espace-temps entre les territoires.

4. La recomposition continue des hiérarchies territoriales

Une analyse précise de cette nouvelle dimension géographique conduit à comprendre qu'il faut écarter cette formule souvent utilisée du « village planétaire », selon laquelle, automatiquement, tous les territoires seraient désormais équitablement et complètement reliés au reste du monde. Il est vrai que nombre de progrès techniques ont engendré des réductions phénoménales de l'espace-temps avec l'accroissement considérable des transports aériens, la multiplication des voies et des corridors autoroutiers, la construction de réseaux de Trains à grande vitesse, avec le réseau Railteam qui se met en place en Europe, avec le développement de lignes maritimes rapides assurées par des portes-conteneurs ou avec les technologies de l'information et de la communication... Mais, en même temps, ces avancées dans la réduction de l'espace-temps sont inégales selon les territoires. Elles modifient les hiérarchies géographiques existantes en raison de la diversité des choix, des décisions et des investissements dans ces nouvelles infrastructures selon les territoires. Ainsi se produisent des basculements dans la place des territoires dans les réseaux de transports.

Concernant les autoroutes, prenons deux exemples : avant la construction de l'autoroute A40, mise en service définitivement en 1990, reliant Maçon (Saône-et-Loire) au Fayet, gros bourg situé avant Chamonix dans le nord-est de la région Rhône-Alpes, Nantua, sous-préfecture du département de l'Ain, avait une forte notoriété. Elle était une ville-étape sur une nationale 84 allant de Lyon à Genève ou de Bourg-en-Bresse à Genève. Notamment aux périodes vacances scolaires hivernales, elle était, pour de nombreux touristes, un passage obligé. D'ailleurs, les radios ne manquaient pas d'informer sur les kilomètres d'embouteillages s'y trouvant. Depuis, les automobiles privilégient l'A40 et ignorent Nantua, en passant sur le viaduc du même nom haut de 77 mètres. En matière ferroviaire, la gare de Nantua n'a plus de desserte depuis 1990. Elle voit certes passer le TGV Paris-Genève depuis 2010, mais ce dernier n'y marque jamais d'arrêt. Ainsi, Nantua se trouve désormais en situation d'enclavement relatif.

Deuxième exemple, la Lozère. Les différents territoires de ce département, le moins peuplé de France, ont longtemps été relativement enclavés. Toutefois, un changement est intervenu avec la réalisation de l'autoroute A75 achevée de Clermont-Ferrand à Pézenas (Hérault) en 2005. Le contraste d'accessibilité routière entre la partie occidentale de la Lozère, largement désenclavée par l'A75, et la partie orientale de la Lozère, s'est accentué.

Ce qui est vrai en matière de voie autoroutière l'est également en transport ferroviaire. À la fin du XIX^e siècle, le Parisien qui veut aller à la mer pense souvent au Tréport (Seine-Maritime) ou à Mers-les-Bains (Somme). Auparavant petits villages de pêcheurs peuplés, ces communes limitrophes, juste séparées par ce fleuve qu'est la Bresle, deviennent des stations balnéaires très prisées à compter des années 1870, grâce à la ligne de chemin de fer allant de Paris à la gare du Tréport-Mers. Des familles de Parisiens découvrent les bienfaits des bains de mer et de l'air iodé. Des personnes aisées s'offrent alors des week-ends et séjours, dont témoignent les villas actuelles du front de mer de Mers-les-Bains, aux façades peu larges mais très hautes avec balcons ouvragés et bow-windows, décorés de nombreuses fantaisies architecturales, et surtout épargnées par la guerre contrairement au front de mer du Tréport détruit en 1944. Auparavant, Le Tréport et Mers-les-Bains bénéficièrent aussi de l'époque des premiers congés payés de 1936 en accueillant sur sa plage de premières familles d'ouvriers et de vacanciers venus par le train de la gare du Tréport-Mers. Jusque dans les années 1980, le service des trains, dits de *plaisir*, reliant Paris en trois heures demeure important avec des circulations nombreuses de trains express. Puis cette ligne ferroviaire Paris-Le Tréport ne connaît guère d'investissements. Le temps de trajet ne diminue pas, et la gare passe au réseau desservi par des trains TER Haute-Normandie et Picardie. En 2012, Le Tréport est toujours à 182 km de Paris par la route et à trois heures par le train. Mais entre temps, en raison des aménagements ferroviaires, les villes balnéaires de Deauville-Trouville, légèrement plus éloignées de Paris par la route (199 km), sont devenues beaucoup plus proches par le train : 2h02 depuis que le trajet est assuré en traction électrique à la suite de l'électrification de la ligne en 1995. D'autres villes balnéaires beaucoup plus éloignées de Paris par la voie routière que Le Tréport sont devenues aussi proches ou presque par la voie ferroviaire. Le TGV met Les Sables d'Olonne (458 km par la route) à 3h40 de Paris, La Baule (448 km par la route) à 3h10 et Saint-Malo (403 km) à 3h. En conséquence, Le Tréport et Mers-les-Bains se trouvent dans une situation relative moins avantageuse. Leur attraction touristique s'est réduite.

La situation s'est aussi recomposée dans d'autres territoires, à l'exemple du département de l'Ardèche, qui non seulement n'a pas d'accès TGV, mais plus de transports ferroviaires.

En matière de débit pour la circulation des données numériques, la situation est semblable. La vitesse de débit selon les territoires et les changements de vitesse de débit (« haut débit », « très haut débit »), en fonction de l'évolution des équipements, engendre des situations changeantes.

L'internationalisation ne crée donc nullement un « village planétaire », mais engendre une recomposition permanente de la hiérarchie géographique des territoires au fil des réalisations des infrastructures de transport et de communication.

5. Une recomposition territoriale qui n'engendre pas automatiquement des avantages ou des inconvénients en termes de développement

Mais un territoire qui bénéficie d'une situation avantageuse dans les réseaux de transports connaît-il inévitablement un développement significatif ? La réponse est « non » comme le montrent les deux exemples suivants.

Ainsi, en France, avant le réseau TGV, parmi les territoires qui étaient le mieux desservis par le train il y avait Migennes dans l'Yonne grâce à la gare de Laroche-Migennes mise en service en 1849, idéalement située à égale distance de Dijon et de Paris. Or, Laroche-Migennes s'est, pour l'essentiel, contentée de vivre sur sa rente de situation de nœud ferroviaire, et n'a guère profité de cet atout pour déployer de l'attractivité. La commune de Migennes n'a d'ailleurs jamais atteint les 10 000 habitants.

Aujourd'hui, lorsqu'on prend le TGV sud-est, on passe à la gare du Creusot-Montchanin qui existe depuis plus de 30 ans. Comme en 1981, elle est toujours entourée d'une belle campagne, que certains pourraient considérer défigurée par un immense parking. Cette gare donne donc un avantage en termes d'accessibilité à une région qui a une forte tradition industrielle et dispose toujours d'importantes entreprises industrielles. La gare est effectivement un atout qui a contribué à faciliter certaines reconversions de ce territoire, mais elle n'a pas été suffisante pour susciter une très forte attractivité, puisque la population du territoire de la communauté urbaine Le Creusot-Montceau-les-Mines a diminué de 113 000 habitants au recensement de 1982, année suivant l'ouverture de la gare, à 91 000 selon le recensement de la population 2009⁵.

Les différents exemples ci-dessus montrent à la fois qu'un atout ferroviaire ne peut à lui seul engendrer une forte attractivité et que l'enclavement n'est pas une fatalité pour le développement, même lorsqu'il est souhaitable de le réduire.

6. Quelle stratégie territoriale face à l'internationalisation ?

En réalité, en examinant leurs liens routiers, autoroutiers, ferroviaires, aériens, numériques, la plupart des territoires disposent à la fois d'éléments de connexion et d'éléments d'enclavement.

Or, de toute façon, on ne peut pas mettre un aéroport international dans tous les cantons de France ; on ne peut non plus mettre une gare TGV dans tous les cantons de France. Donc, inutile de se plaindre, parce que tel ou tel territoire n'a ni gare TGV, ni aéroport international. En revanche, chaque territoire doit réfléchir comment il peut mieux se mettre en réseau avec des infrastructures de connexion existantes dans son environnement géographique.

En synthétisant les enseignements des conséquences de la globalisation et de l'internationalisation, il en résulte pour les territoires trois leçons :

- aucun territoire ne doit se considérer marqué par la fatalité, car il n'y a jamais de caractéristique dirimante obérant inévitablement tout développement ;
- tout territoire doit être conscient de la nécessité de se penser et d'œuvrer dans les différentes échelles géographiques, des plus étroites aux plus larges ;
- tout territoire doit stimuler l'ancrage des entreprises pour favoriser le développement local.

Ces leçons supposent de déployer des stratégies territoriales

⁵ Autre exemple, la population de la commune de Vierzon est passée de 34 000 habitants à 27 000 habitants de 1982 à 2009, alors que sa place nodale dans les réseaux ferroviaires, déjà notable, s'est plutôt améliorée grâce aux investissements ferroviaires de la région Centre, et alors que Vierzon est devenue également un nœud autoroutier très important avec l'A20 vers Limoges puis Toulouse, l'A85 vers Tours puis Angers, la branche septentrionale de l'A71 vers Orléans puis Paris, et la branche méridionale de l'A71 vers Bourges, puis Clermont-Ferrand.

7. Écarter des modèles déclencheurs de procrastination

Or l'élaboration de telles stratégies est effectivement freinée, dans la France d'aujourd'hui, pour deux raisons liées à des prêt-à-penser qui poussent à la procrastination. La première, précisée ci-dessus, est la prégnance du modèle centre-périphérie, promu pourtant par le prix Nobel Paul Krugman. Il faut écarter ce modèle complètement inadapté et dépassé. En effet, penser son territoire selon une logique centre-périphérie, c'est-à-dire le penser exclusivement comme centre ou exclusivement comme périphérie, c'est avoir des oeillères, c'est s'empêcher d'imaginer une stratégie innovante.

La deuxième théorie qu'il faut écarter, et qui a eu beaucoup de succès toutes ces dernières années, est la théorie de l'économie résidentielle. Selon celle-ci, l'avenir d'un territoire serait essentiellement lié à sa capacité à capter des revenus de l'extérieur, revenus d'actifs qui acceptent d'habiter sur le territoire alors qu'ils travaillent ailleurs, revenus de retraités qui choisissent de vivre leur retraite sur le territoire, revenus de touristes⁶ qui fréquentent le territoire.

Or, l'étude fine des territoires montre que même ceux qui vivent essentiellement sur la captation de revenus de l'extérieur n'ont d'avenir, en termes de développement durable, que s'ils sont capables d'avoir d'autres éléments les valorisant. Nombre de territoires qui ont aujourd'hui une très forte proportion d'économie présente, c'est-à-dire d'activités répondant aux besoins des populations présentes sur le territoire, et qui se contenteraient de ce type d'économie, se préparent des lendemains difficiles. Certains (comme La Baule ou Royan) risqueraient de vivre le passage de l'avantage d'avoir une population de jeunes retraités, encore en bonne santé et avec des pensions satisfaisantes à, 20 ans plus tard, un pourcentage très élevé des personnes très âgées, très demandeuses de services à domicile, avec des pensions au pouvoir d'achat éventuellement diminué et privilégiant leur tranquillité au détriment des activités touristiques.

Le modèle présentiel est à écarter, parce qu'il risque de conduire à ne pas réfléchir aux objectifs stratégiques à mettre en œuvre pour le territoire. Or, il importe, pour tout territoire, de réfléchir à ses atouts, à ses faiblesses, à ses objectifs souhaitables, à élaborer une stratégie qui lui est propre, et qui ne doit surtout pas être le copier-coller du territoire voisin. Il arrive certes que des territoires rédigent des schémas d'aménagement du territoire ou de schémas de développement local. Mais assez souvent, la lecture de tel ou tel passage donne le sentiment qu'il ne s'agit que d'un copier-coller d'un autre schéma d'un autre territoire.

8. L'importance de la gouvernance territoriale

Ensuite, la mise en œuvre de la stratégie territoriale repose sur la qualité de gouvernance. En effet, il ne faut pas donner au mot « gouvernance » une connotation *a priori* positive : il y a de bonnes gouvernances et il y a de mauvaises gouvernances. Pour montrer simplement l'importance essentielle de la gouvernance, il suffit de se rappeler que dans la situation actuelle, nous avons tendance, nous Français, à considérer que notre économie se porte mal, et que l'économie allemande se porte bien. La réalité est beaucoup plus différenciée : il y a de « petites Allemagnes » en France, c'est-à-dire des territoires français qui sont à 4 % ou 5 % de taux de chômage, à l'égal de la Bavière ou le Bade-Wurtemberg ; et il y a des « territoires allemands » où on dépasse le taux de chômage moyen français, comme à Berlin ou à Leipzig.

Donc en réalité, bien que tous les territoires français soient dans un système institutionnel et réglementaire semblable et dans un contexte identique en matière de politique économique nationale, les territoires ont des dynamiques différentes dont l'une des explications essentielles, comme nous l'avons montré (Dumont 2012), tient aux différences de gouvernance.

9. Refuser de discuter du « sexe des anges »

Pour optimiser la gouvernance, cela suppose d'arrêter de perdre du temps à vouloir définir un « territoire idéalement pertinent », car cela revient à discuter du « sexe des anges » (Dumont 2006). Il n'y a pas de taille géographique ou démographique idéale qui, automatiquement, engendrerait du développement local et le

⁶ Sur les différences de revenus de « touristes » selon les territoires, voir Terrier (2011).

meilleur développement local. L'examen des territoires dans le monde montre que, à toutes les strates démographiques, qu'il s'agisse de celle de 50 à 5 000 habitants ou celles de 10 millions d'habitants ou plus, on trouve, à une période donnée, des territoires connaissant un bon développement et d'autres dans une situation inverse.

Par exemple, la France s'est spécialisée en se posant une question récurrente sur la taille de ses régions qui serait un handicap dirimant. Or les cantons suisses sont plus petits que les régions françaises, la région espagnole de la Navarre est moins peuplée que la région du Limousin, l'Allemagne a certains Länder plus petits que certaines régions françaises. Aux Etats-Unis, l'État du Delaware (6 452 km²) est de la taille d'un département français ; non seulement il ne s'en plaint pas, mais il valorise cette particularité par le slogan « *small but wonderful* », petit mais merveilleux.

La perte de temps dans la recherche d'un mythique territoire pertinent est un défaut français, qui détourne l'attention de l'essentiel : améliorer la gouvernance des territoires.

Deux messages liés permettent de conclure les analyses ci-dessus. D'une part, insistons, aucun territoire n'est fatalement promis à être à l'écart du développement. Tout territoire a de l'avenir. Chaque territoire a la possibilité, par ses acteurs, de définir une stratégie qui peut gagner, pour peu qu'elle soit suivie et adaptée dans la durée par une bonne gouvernance, pour surmonter les inévitables difficultés qui apparaissent périodiquement. Dans une période où nos territoires peuvent être tentée par un certain pessimisme, il faut en fait ré-enchanter le monde. Dans ce dessein, il appartient à chaque territoire de contribuer à ce ré-enchantement du monde en allant à la découverte de son propre génie.

Bibliographie

Beauchard J. (2012), « La ville contre le territoire? », *Population & Avenir*, n° 708, mai-juin.

Dumont G.-F. (2006), « L'optimum régional ou le sexe des anges », *Pouvoirs locaux*, n° 70.

Dumont G.-F. (dir.) (2008), *Populations et territoires de France en 2030, le scénario d'un futur choisi*, Paris, L'Harmattan.

Dumont G.-F. (2012), *Diagnostic et gouvernance des territoires*, Paris, Armand Colin.

Terrier C. (2011), « Aménagement des territoires et géographie de la population présente », *Population & Avenir*, n° 705, novembre-décembre.

Walden Bello (2002), *Deglobalization, ideas for a New World Economy*, Londres/New York.