



HAL
open science

GÉOGRAPHIE ÉCONOMIQUE ET CONTINUITÉ SPATIALE

Gérard-François Dumont

► **To cite this version:**

Gérard-François Dumont. GÉOGRAPHIE ÉCONOMIQUE ET CONTINUITÉ SPATIALE. Acta Geographica, 1999, 118, pp.5-16. halshs-01161878

HAL Id: halshs-01161878

<https://shs.hal.science/halshs-01161878>

Submitted on 9 Jun 2015

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.

GÉOGRAPHIE ÉCONOMIQUE ET CONTINUITÉ SPATIALE

PAR GÉRARD-FRANÇOIS DUMONT (*)

Résumé

La continuité spatiale se traduit-elle par une continuité logique dans la localisation des activités ? Différents facteurs expliquent les complémentarités d'espaces continus, qu'ils soient liés au fonctionnement de l'économie ou à des actions volontaristes. Mais de nombreux autres facteurs créent des discontinuités spatiales expliquant la structuration économique des territoires.

La solidarité ne peut l'emporter sur la rivalité que lorsqu'est surmonté « le complexe du porc-épic ».

Mots-clés : Aménagement du territoire, centralité, collectivités territoriales, concurrence spatiale, espace économique, frontières, géographie économique, localisation.

Abstract

Does space continuity bring about a logical continuity in the economic geography? Various factors explain the complementarity of continuous spaces, be they linked with the efficiency of economy or with voluntary actions. But many other factors result in space discontinuities explaining the economic structuration of the territories.

Solidarity can't prevail over competition till is overcome « the complex of the porcupine ».

Key words : borders, centrality, country and town planing, economic geography, economic space, localization, spatial competition, territorial organizations.

*

* *

* Professeur à l'Université de Paris-Sorbonne, ancien Recteur d'Académie.
Membre de la Société.



D'une manière ou d'une autre, tout espace organise sa propre géographie économique résultant de la localisation des activités (1). Des cas particulièrement nets sont ceux des nouveaux pays industriels où une organisation nouvelle s'est mise en place sur une période courte. Plus généralement, l'évolution économique et les choix d'implantation des équipements concourent à structurer tout territoire. Dans le même temps, la continuité géographique met en évidence des discontinuités fonctionnelles. Ces dernières se différencient en deux types : dans certains cas, elles correspondent à une complémentarité entre des espaces contigus dont les interrelations sont très fortes et créent une synergie des lieux. Dans d'autres cas, la discontinuité souligne des différences, voire des oppositions, et laisse apparaître davantage un esprit de frontière qu'un esprit de lien.

La contiguïté géographique se traduit donc par deux natures de dynamiques économiques. Soit elle va de pair avec des solidarités spatiales. Soit des comportements conflictuels l'emportent. Analyser les facteurs de complémentarité et les facteurs d'antagonisme entre des territoires contigus se révèle donc très utile pour mieux appréhender l'économie des espaces. Les facteurs de complémentarité sont de quatre natures : facteurs hiérarchiques, facteurs organisationnels, facteurs politico-stratégiques et facteurs humains.

Les complémentarités constatées

Les liens entre des territoires contigus sont évidemment très forts lorsqu'existent entre eux des rapports de dépendance. Un pôle urbain peut exercer, vis-à-vis d'espaces environnants, le rôle d'un phare économique dont l'éclairage est indispensable à leur vitalité ; les liens spatiaux sont alors très étroits. Dans l'analyse classique de Johann-Heinrich von Thünen (1783-1850), la ville organise l'espace rural et plus précisément l'économie agricole (2). La distance, et donc la proximité, renforce les relations hiérarchiques entre une ville et tel espace situé aux environs. La contiguïté engendre nécessairement une solidarité, même s'il s'agit d'une solidarité plutôt forcée avec des niveaux de pouvoir différents selon les espaces. Ainsi la ville est solidaire de sa campagne, et vice versa, mais c'est la ville qui détermine les fonctions agricoles suivant les besoins variés des citoyens. Cette solidarité de fait dans un fort rapport hiérarchique reste très courante dans les économies contemporaines. Les processus de périurbanisation ou de parurbanisation (3) expriment à la fois

(1) Cela vaut pour l'espace français comme pour celui de tout autre pays. Cf. NOÏN Daniel, *L'espace français*, Armand Colin, Paris, 1995. Huitième édition.

(2) DUMONT Gérard-François, *Économie urbaine*, Editions Litec, Paris, 1993.

(3) Rappelons que la périurbanisation se définit comme un processus conduisant au peuplement d'espaces situés à la périphérie des villes par des populations exerçant le plus souvent leur activité professionnelle dans la ville même si, dans une seconde étape, la création de zones d'activité à la périphérie des villes modifie le tissu périurbain. J'ai proposé le terme de parurbanisation pour recouvrir le processus de périurbanisation d'agglomération : il conduit au peuplement d'espaces situés à la périphérie des agglomérations par des populations exerçant leur activité professionnelle au sein de l'agglomération. Cf. DUMONT Gérard-François, *Les spécificités démographiques des régions et l'aménagement du territoire*, Editions des Journaux Officiels, Paris, 1996.

une dépendance entre le territoire de travail et le territoire de domicile et une inévitable solidarité spatiale, compte tenu de la complémentarité des fonctions des deux types de territoires.

La contiguïté géographique développe d'autres types de liens, non hiérarchiques, lorsque les espaces concernés s'inscrivent dans un système organisationnel et qu'ils forment un ensemble réticulaire. Si la France, en raison de sa tradition centralisatrice, n'offre guère de bons exemples à cet égard, différents pays mettent en évidence la solidarité réticulaire. En Allemagne par exemple (4), l'intercomplémentarité des régions métropolitaines de l'Ouest est bien connue. Celle de Francfort-sur-le Main est pilote pour les fonctions économiques et financières et les communications. Celle de Hambourg pour le commerce extérieur, les transports et la presse. Celle de Munich pour l'université, la recherche et la culture. Cette organisation réticulaire a été renforcée, de la fin de la seconde guerre mondiale à 1990, par l'isolement et la partition de Berlin. Dans un autre pays situé à l'opposé géographique, la République de Chine à Taiwan, le même mode réticulaire a prévalu dans le rapide développement de ce pays. Le risque « Taipei et le désert taïwanais » a été évité (5). La région métropolitaine de Taipei (environ 5 millions d'habitants) est certes une capitale économique et exerce les fonctions de capitale politique. Mais ses fonctions urbaines sont en interrelation avec celles des régions de Taichang, au centre-ouest de l'île, et de Kaosiung, au sud-ouest, avec le troisième port mondial pour le nombre de conteneurs (après Singapour et Hong Kong).

La solidarité économique géographique entre des espaces proches peut donc se constater et résulter de situations de fait. Elle n'a alors pas nécessairement été encouragée ou facilitée par une volonté délibérée d'autorités politiques ou autres. Ainsi, le fonctionnement réticulaire des territoires qui forment la Randstad aux Pays-Bas ne correspond à aucune organisation volontariste unique (6). Au contraire, il y a multiplicité des organes administratifs. Dans d'autres cas, la solidarité géographique résulte d'une volonté, notamment lorsque s'exercent des facteurs politiques.

Les solidarités provoquées

La France est un bon exemple de la mise en œuvre d'efforts politiques périodiques visant à rendre solidaires des territoires contigus. L'importance de ces efforts peut s'expliquer, entre autres, par une organisation particulière de l'espace fondée sur le principe de la non-dépendance hiérarchique entre les collectivités territoriales des divers niveaux, contrairement à ce qui est généralement admis dans les pays fédéraux.

(4) DUMONT Gérard-François, « L'aménagement du territoire en France et en Allemagne », *Allemagne d'aujourd'hui*, janvier-mars 1996, n° 135.

(5) GAMBLIN André, *Taiwan. La victoire du dragon*, Editions Sedes, Paris, 1992, chap. 7.

(6) HEINEMEYER Wilhem, « La politique d'aménagement des territoires dans la métropole polycéphale de la Randstad », *Colloque Espace et Culture*, Paris, 13 septembre 1994.

Dans un premier temps sont apparus des facteurs politico-techniques, avec la nécessité de trouver des cadres institutionnels permettant d'établir une solidarité entre des espaces contigus. Il s'est agi d'abord d'une solidarité fort limitée, puisque réduite à un service unique. La loi du 22 mars 1890 crée la formule du syndicat intercommunal à vocation unique (SIVU), qui regroupe plusieurs collectivités locales pour assumer ensemble une tâche bien précise (gestion d'un réseau d'assainissement, des ordures ménagères, d'un équipement, ...). Il faudra attendre 1959 pour que le champ de la solidarité puisse faire l'objet d'une extension simplifiée, avec la formule du syndicat intercommunal à vocation multiple (SIVOM), qui regroupe plusieurs collectivités locales dans le but de gérer divers services ou équipements. Il s'agit encore d'une coopération intercommunale de premier niveau, correspondant à des objectifs très techniques.

Les facteurs politico-stratégiques ne se mettront en marche qu'avec la formule du « district », également élaborée en 1959, dont le champ des solidarités peut être plus large. En instituant des mesures financières qui incitent à la création de communautés de communes, la loi française du 6 février 1992 a étendu les possibilités d'ententes, notamment au plan économique, entre les espaces contigus.

Dans le même temps, le monde va constater le développement de liens entre des territoires en continuité spatiale. Il en est ainsi avec les organisations internationales : Union Européenne, ASEAN, ALENA, Mercosur, Groupe de Vysegrad (Pologne, République Tchèque, Slovaquie, Hongrie)... Il en est également ainsi avec le développement de relations entre régions. Par exemple en France, les régions allant de Lyon à Toulouse se solidarisent pour promouvoir un axe autoroutier reliant ces deux villes via le Massif Central.

Des régions françaises et espagnoles, ainsi que l'Etat d'Andorre, créent la communauté de travail des Pyrénées. Les régions françaises de l'Ouest créent un consortium de la dorsale Nord-Manche-Atlantique pour promouvoir ce qu'il est convenu d'appeler « la Route des Estuaires » de Dunkerque à Bayonne en passant par Caen, Avranches, Rennes, Nantes, Niort, Saintes et Bordeaux. Cette solidarité spatiale s'inscrit dans d'autres solidarités de même nature, les unes plus limitées, les autres plus étendues. La réalisation du Pont de Normandie, construit entre 1988 et 1995, offre l'exemple d'une solidarité plus étroite. Elle a bénéficié du soutien de la région Haute-Normandie, des deux conseils généraux de Haute-Normandie (Seine-Maritime et Eure) et du conseil général du Calvados.

L'Arc Atlantique, qui regroupe trente régions allant du nord de l'Ecosse à l'Algarve portugais, présente une solidarité géographique encore plus étendue. Le bimensuel d'information du consortium cité ci-dessus, intitulé *Route des Estuaires* (7) est orné d'un logotype « Arc Atlantique » et porte en sous-titre « l'autoroute des régions de l'Arc Atlantique ». Le Pont de Normandie est présenté dans la plaquette de la Chambre de Commerce internationale du Havre (8) comme un maillon « entre Stockholm et Gibraltar ».

(7) Cf. par exemple le n° 6, mars 1995.

(8) A laquelle l'Etat a accordé la concession du pont de 1988 à 2026.

Les grands équipements expriment ainsi la solidarité spatiale. L'appel signé à Kaiserslautern (Palatinat) en mars 1995 pour prolonger le TGV Est en direction de Francfort est à cet égard symbolique (9) :

« Le président du conseil général de la Moselle, le ministre-président de la Sarre et le ministre-président du Land de Rhénanie-Palatinat déclarent que la réalisation du tracé ferroviaire à grande vitesse, de Metz via Forbach, Sarrebruck et Kaiserslautern, vers Ludwigshafen-Mannheim – partie intégrante de l'axe central Paris-Francfort-Berlin – constitue un des objectifs prioritaires de leur politique en matière de transport ».

Pour la première fois, Sarrois, Palatins et Lorrains demandent à Bonn et à Paris de remplir les missions de planification pour ce maillage du TGV Est et s'adressent à l'Union Européenne pour mettre en place un concept de financement en faveur de cette réalisation (10).

Autre exemple, depuis la mise en exploitation du tunnel sous la Manche, en 1994, le Kent et la région Nord – Pas-de-Calais ont renforcé leur coopération, notamment au plan de la politique touristique, sous l'intitulé « *Région Transmanche* ». La coopération d'espaces contigus ne s'exprime pas seulement dans les grands équipements. Dès 1990, les régions Bretagne et Pays de la Loire ont installé à Bruxelles un bureau commun. En mars 1995, elles ont signé trois conventions sur le développement technologique, la formation et l'international (11). Pour leur part, la Lorraine, le Land allemand de la Sarre et le Grand Duché du Luxembourg effectuent en commun aux Etats-Unis des campagnes de promotion visant à présenter aux yeux des investisseurs potentiels d'outre-Atlantique « *Saar-Lor-Lux* » comme un marché unique (12).

Les ententes interrégionales sont parfois un bon moyen d'obtenir des subventions. C'est ainsi que la Conférence du Rhin supérieur, créée en 1975, intéressant environ 4,6 millions d'habitants (Sud-Palatinat, Alsace, Pays de Bade et deux cantons – ville et campagne – de Bâle) a pu, depuis 1991, réaliser des équipements transfrontaliers de proximité : pistes cyclables, guide touristique, institut de recherche agricole, étude de la climatologie locale, ... Dans d'autres cas, la solidarité géographique résulte de la détermination des responsables. C'est le cas des initiatives déployées par les communes de Menton en France et Vintimille en Italie depuis le protocole d'intention du 22 avril 1991.

Le facteur humain

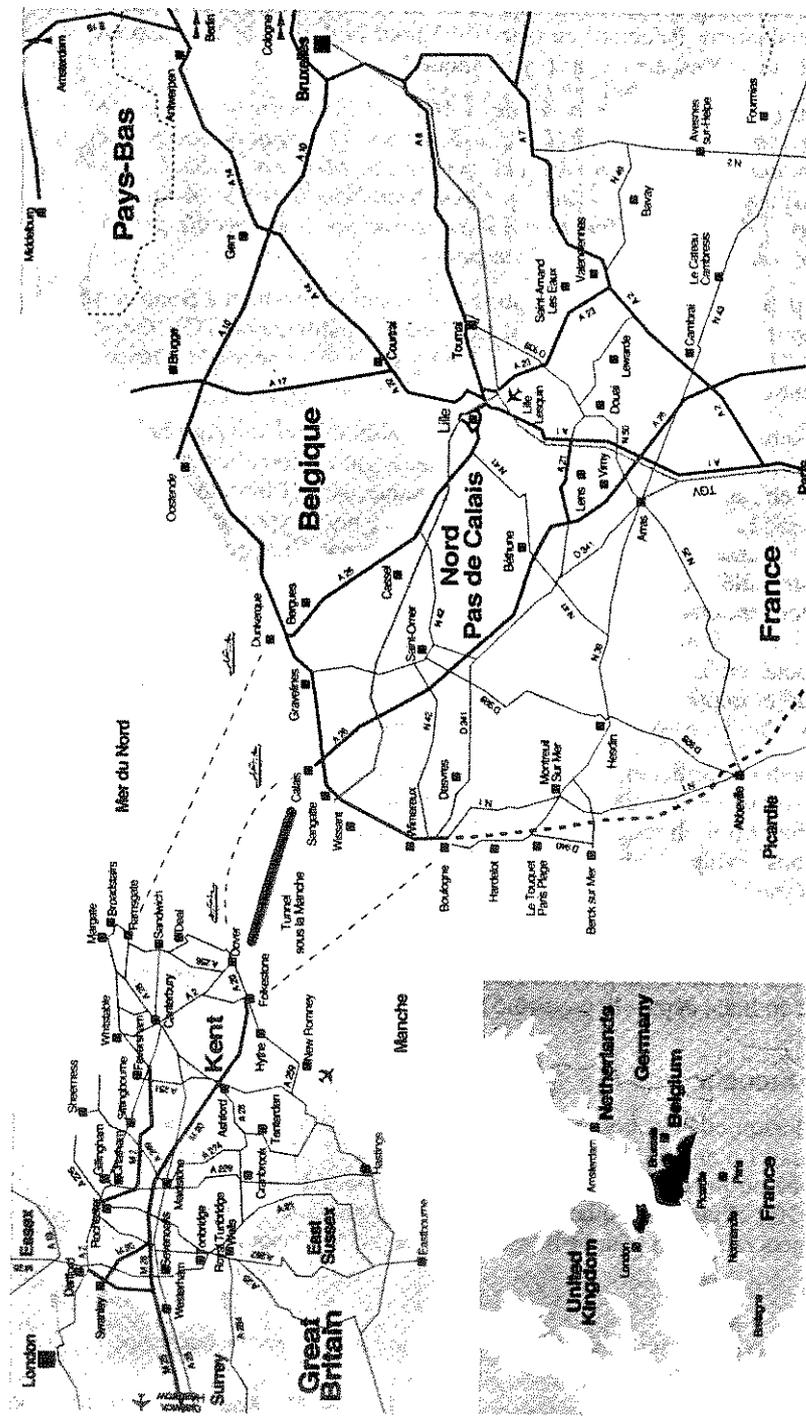
Enfin, lorsqu'elle est volontariste, la solidarité spatiale peut résulter de facteurs humains n'entrant pas dans un champ politique. Cette solidarité peut être spontanée ou plus ou moins organisée. En octobre 1989, l'entreprise de chaussures GEP dépose son bilan. Après plusieurs mois, le tribunal de commerce d'Angers retient un plan de reprise proposé par M. Pasquier. Cette déci-

(9) Même si la réalisation complète risque de se faire attendre encore longtemps.

(10) *Les Échos*, 2 mars 1995, p. 13.

(11) *Le Monde*, 22 mars 1995.

(12) *La Tribune Desfossés*, 28 septembre 1995, p. 26.



Un exemple original de continuité spatiale : le comté du Kent (Royaume-Uni) et la région Nord – Pas-de-Calais (France), sous l'intitulé « région Transmanche », font leur promotion commune, souhaitant faire évoluer leur géographie économique grâce à l'ouverture du tunnel sous la Manche de Calais à Douvres. Cette « région » transfrontalière particulière (puisqu'elle est séparée en deux par la Manche) diffuse cette carte pour illustrer sa continuité spatiale (source : plaquette réalisée par le Kent Tourism et le Comité Régional de Tourisme Nord – Pas-de-Calais, 4^e trimestre 1994).

sion judiciaire est rendue possible parce qu'une autre importante entreprise locale, Eram, cautionne le passif pour ce repreneur. Rien ne l'obligeait à le faire, sinon la solidarité régionale. Cet exemple est l'occasion de rappeler l'entraide existant dans le Choletais. De façon générale, elle est facilitée par des structures locales telles les Chambres de commerce et d'industrie. Elle peut même être formalisée dans des pôles technologiques où la fertilisation croisée est un objectif affiché pour renforcer l'ensemble en bénéficiant à chacun.

Ainsi quatre types de facteurs concourent à marier la contiguïté spatiale avec la solidarité économique. Les facteurs d'antagonisme n'en sont pas moins nombreux. Bien que géographiquement proches, des territoires peuvent avoir de multiples raisons d'être économiquement lointains. Des raisons politiques, des raisons spatiales, des raisons financières, des raisons techniques peuvent créer des situations d'opposition éventuellement attisées par des effets de frontière ou par la mondialisation de l'économie.

Antagonismes

Les causes d'antagonismes peuvent être fort diverses. Le Choletais cité ci-dessus comme exemple de solidarité laisse apparaître le contraire dans la politique de promotion économique ou dans l'organisation territoriale. Ainsi la première relève à la fois du comité d'expansion de Cholet et du comité d'expansion des Mauges rurales, comités qui se réunissent néanmoins dans l'Association Choletais Plus. Ces rivalités entre la ville-centre et les communes environnantes se retrouvent dans l'intercommunalité. Ainsi, en 1995, les 19 communes du Choletais se dispersaient dans quatre structures intercommunales différentes : cinq communes avec Cholet dans la communauté du pays de Cholet, quatre communes dans la communauté des communes Ouest-Choletais, cinq communes dans le district du bocage et trois communes dans le district des deux lacs. Une dernière commune, contiguë au nord de la communauté de Cholet, Le-May-sur-Evre, restait isolée.

D'autres exemples semblables d'émiettement territorial peuvent être constatés, par exemple à Chalon-sur-Saône, en raison notamment des tendances politiques diverses des élus des communes de l'agglomération. A Chambéry, cela a donné lieu à du « rétropédalage ». La communauté des communes envisagée le 20 octobre 1994 s'est muée le 8 novembre en une structure nettement moins solidaire, un district (13). Autre exemple encore, les efforts menés pour créer des taxes professionnelles de zone, c'est-à-dire pour unifier les taux de la taxe professionnelle dans des espaces contigus, rencontrent beaucoup de difficultés en dépit de quelques concrétisations positives. Les élus craignent souvent d'être dépossédés de cette taxe, qui peut être directement perçue par une structure intercommunale.

L'antagonisme entre des espaces contigus peut résulter de motifs spatiaux. En effet, les villes-centres ne disposent souvent pas ou plus de terrains

(13) *Ville et communication*, n° 130, 28 novembre 1994, p. 12.

suffisants pour accueillir de nouvelles activités économiques ou sportives (14). Celles-ci s'implantent donc en périphérie tout en bénéficiant des externalités positives de la ville-centre. Un cas exemplaire est celui des hypermarchés, absents du territoire de Paris, mais très présents à sa périphérie la plus proche. Même si cet exemple doit être relativisé, car il résulte également d'une volonté de la municipalité de Paris (15), il est symptomatique de la géographie commerciale de la région parisienne. De nombreuses entreprises, dans l'impossibilité de trouver, dans l'espace borné par le boulevard périphérique, les terrains correspondant à leurs besoins, ont ainsi quitté Paris pour les départements limitrophes, et notamment les Hauts-de-Seine. En outre, cela ne nuit pas nécessairement au caractère prestigieux de l'adresse lorsque l'implantation s'effectue à la Défense, depuis que ce quartier d'affaires bénéficie de l'intitulé postal « Paris-La Défense ». La Société Générale a reconnu l'importance de cet élément dans le choix de s'y établir.

Facteurs financiers

À la question de l'espace peuvent s'ajouter d'autres éléments susceptibles d'opposer des espaces contigus, éléments directs ou indirects résultant d'externalités. Ainsi, de nombreuses sociétés ont quitté le cœur des grandes métropoles pour leur périphérie, afin de réduire leurs frais généraux et d'améliorer leurs résultats. De nouvelles centralités urbaines (16) se sont développées sur des espaces contigus à la partie centrale de la métropole, ôtant à celle-ci une partie de sa puissance relative.

Les entreprises ont trouvé dans cette migration trois avantages : un avantage pour les dépenses, un avantage en termes de management et éventuellement un avantage pour leurs recettes. Les nouvelles zones d'activités à l'écart du centre traditionnel ont souvent des prix attractifs et permettent une diminution des charges immobilières. Le déménagement est un véritable outil de management car il autorise une réorganisation humaine et fonctionnelle de l'entreprise. Il permet l'élargissement éventuel des hiérarchies et fournit des immeubles mieux adaptés aux besoins et mieux équipés en nouvelles technologies de communications. En particulier, la possibilité de bénéficier d'un immeuble « intelligent » est plus grande. Le déménagement permet également de changer la géographie des différentes directions de l'entreprise, de faciliter les communications intérieures, surtout lorsqu'il se combine avec un regroupement de services auparavant géographiquement dispersés. Il permet ainsi à la fois des économies directes, des économies immobilières, mais aussi une meilleure synergie dans l'entreprise.

(14) Or les installations sportives de niveau national ou international peuvent avoir de fortes retombées économiques.

(15) Qui préfère réserver aux logements, aux espaces verts et à des sièges sociaux de sociétés les espaces rendus libres par le remodelage des sites industriels ou administratifs.

(16) Pour reprendre le titre du *Cahier du Crepif*, n° 40, septembre 1992.

En troisième lieu, la migration a pu dégager des plus-values améliorant les résultats financiers, si la décision s'est traduite par la vente de biens immobiliers en centre-ville à une période de cours élevés.

Dans d'autres cas, la localisation d'une entreprise peut dépendre des coûts relatifs des différents espaces contigus. En particulier, les grandes entreprises de distribution se doivent d'être attentives aux impôts locaux et plus particulièrement à la taxe professionnelle. Or les taux de cette taxe peuvent, à l'intérieur d'un même espace économique, varier dans des proportions très importantes et modifier en conséquence de façon significative la marge des entreprises.

Frontières technologiques

D'autres facteurs, de nature technique, peuvent mettre des espaces contigus dans des situations économiquement fort inégales lorsque leur intégration dans le réseau de télécommunications est différente. C'est ainsi que le TGV a fortement modifié l'espace-temps absolu reliant telle ville à telle autre et l'espace-temps relatif entre ces villes et leur environnement géographique. Un hebdomadaire économique commentant les projets de ligne entre Le Mans et Rennes titrait « Le TGV sépare les Rennais de leurs voisins bretons » (17). Loin d'unifier l'aménagement du territoire, le TGV est un transport urbain qui accroît les hiérarchies territoriales (18) ou simplement les modifie. Des territoires qui se trouvent relativement bien reliés par des chemins de fer classiques se trouvent marginalisés s'ils sont exclus de la proximité de liaisons TGV.

D'autres technologies de communications marquent encore davantage les frontières entre des espaces continus : ce sont les téléports ou les World Trade Centers (WTC). L'espace qui bénéficie des outils de télécommunications d'un téléport se trouve, pour certaines activités économiques, dans une situation totalement différente de l'espace proche ne disposant pas de l'accès aux services du téléport. L'entreprise installée dans l'immeuble voisin d'un WTC ne bénéficie ni du réseau télématique du WTC, ni des prestations définies par le réseau des WTC. Dans ces deux exemples, la proximité géographique est en quelque sorte inversement proportionnelle au type de prestations économiques dont disposent les entreprises.

Frontières administratives et politiques

Une autre discontinuité spatiale provient des frontières administratives ou politiques. La première résulte de règlements s'appliquant différemment dans deux territoires contigus. Par exemple, le Sénonais, situé dans la région Bourgogne, peut recevoir de la DATAR des aides qui ne sont pas octroyées au territoire voisin de Montereau parce que ce dernier fait partie de la région Ile-de-France.

(17) *Le Nouvel Économiste*, n° 909, 27 août 1993.

(18) DUMONT Gérard-François, *L'aménagement du territoire*, Les Editions d'Organisation, Paris, 1994.

Pourtant Montereau peut être considérée comme une ancienne région industrielle avec les difficultés rencontrées par ses entreprises du secteur électrique.

L'Amérique du Sud offre un bon exemple de l'effet de frontière avec l'espace Chiléno-Argentin, qui suit la Cordillère des Andes sur 4 000 km. A l'époque coloniale, une vaste aire économique et culturelle englobait le massif montagneux et ses deux piémonts (19). Le moindre dynamisme actuel de la zone andine provient de la volonté des deux Etats de laisser jouer pleinement les mécanismes de cloisonnement politiques. D'ailleurs le Chili ne fait pas partie du Mercosur, qui est le marché commun de l'Amérique du Sud, alors qu'il participe avec ses autres voisins, le Pérou et la Bolivie, à la coopération économique Asie-Pacifique (APEC), créée en 1989, dont l'objectif est, à terme, la création d'une zone de libre échange.

L'effet de frontière est quelquefois renforcé par des éléments techniques. A l'intérieur de l'Europe, les réseaux européens de chemins de fer rencontrent des obstacles en raison de différences dans l'écartement des voies, les gabarits des trains,... Au sein même de l'Australie, les voies ferrées ne sont pas à même écartement selon les Etats de la Fédération, héritage des limites entre les colonies autonomes britanniques. La solidarité économique entre espaces contigus mais frontaliers est souvent rendue difficile par des différences de législation nationale, voire par des réglementations qui ne facilitent pas des programmes de coopération entre des territoires proches mais relevant d'une autorité nationale différente (20).

Concurrence spatiale

Plus généralement, la rivalité entre des espaces contigus se développe avec la compétition entre territoires issue de la mondialisation de l'économie, qui vient bouleverser la géographie économique et les règles expliquant cette géographie. Même contigus, ces territoires sont en concurrence pour préserver leur tissu économique, et en même temps pour le développer en attirant d'autres implantations. Quelques cas d'école peuvent être cités comme celui, en France, des régions Aquitaine et Midi-Pyrénées. Dans les années 1980 et 1990, une rude concurrence les a opposées. Plusieurs directions régionales ont quitté la capitale de Midi-Pyrénées – Toulouse – pour celle de l'Aquitaine – Bordeaux : trois banques, la Poste et la Vème région militaire. En revanche, Toulouse a concurrencé victorieusement Bordeaux en accueillant en 1993 la direction comptable d'Air Inter, puis en 1994 la direction informatique de cette compagnie et le centre des recettes d'Air France. De telles concurrences ont un prix. Ainsi, pour le centre des recettes commerciales d'Air France, les collectivités territoriales ont mis en œuvre notamment trois volets de mesures : construction des bâtiments, exonération pendant cinq ans de la taxe professionnelle et assistance personnalisée aux salariés d'Air France pour trouver un

(19) GAY Jean-Christophe, *Les discontinuités spatiales*, Economica, Paris, 1995.

(20) Pour les collectivités territoriales françaises, la coopération transfrontalière est facilitée depuis la loi d'orientation du 6 février 1992 qui leur a ouvert officiellement la possibilité de passer des conventions entre elles.

logement ou pour effectuer toutes les démarches administratives liées à la scolarité des enfants, au reclassement des conjoints,...

Dans la période préélectorale des municipales de 1995, le maire de Toulouse a publié un communiqué, en accord avec le futur maire de Bordeaux précisant: «L'intérêt de nos deux villes est de pouvoir s'épauler afin d'assurer ensemble leur croissance plutôt que de gaspiller leur énergie dans des concurrences stériles» (21). Des villes qui «depuis des décennies, se tournent le dos» allaient-elles changer d'attitude? Les élections municipales passées, le nouveau maire de Bordeaux précisait qu'il n'avait «encore pris aucune initiative» concernant le rapprochement entre Bordeaux et Toulouse (22). Autrement dit, la concurrence économique reste à l'ordre du jour.

Toujours en France, on compte une centaine de Palais des Congrès, ce qui serait beaucoup trop. Le marché du tourisme d'affaires n'est pas indéfiniment extensible. Une offre surabondante conduit en certaines périodes à une «véritable anarchie tarifaire» (23), fruit d'une surcapacité qui pèse financièrement sur les collectivités territoriales.

D'autres concurrences se déploient pour l'implantation de nouvelles entreprises. L'une des plus féroces des années 1990 et des plus amples en termes financiers a opposé la France et l'Allemagne pour l'usine de la future Swatchmobile de Mercedes. Finalement, la Lorraine l'a emporté le 20 novembre 1994. Une certaine loi du silence pesant sur les négociations, le montant de la participation des fonds publics n'a pu qu'être estimé, à 600 millions de francs (24). Ce chiffre représente des subventions de 308 000 F par emploi créé dans l'usine de montage (1950 environ). L'importance de cette donnée financière éclaire mieux que toute analyse l'importance de la compétition entre des espaces contigus. Il convient certes de préciser que les emplois indirects seraient d'environ 7000 chez différents sous-traitants, mais ceux-ci se trouvent tant en France qu'en Allemagne.

Dans d'autres cas, la concurrence est indirectement soulignée par des initiatives visant à la tempérer. Ainsi a été créée le 20 septembre 1984 une association réunissant les cinq présidents de conseils régionaux du Grand Est (Alsace, Lorraine, Champagne-Ardenne, Bourgogne, Franche-Comté); son code de bonne conduite défini en 1995 vise à lutter contre la surenchère dans l'octroi d'aides publiques. Les élus ont adopté un code de bonne conduite par lequel ils s'engagent, lorsque plusieurs régions sont en compétition sur le même dossier, à se communiquer mutuellement les informations sur les projets d'investisseurs et les aides sollicitées (25).

(21) *Le Monde*, 7 avril 1995, p. 11.

(22) *Le Monde*, 28 septembre 1995, p. 9.

(23) *Le Figaro Économie*, 8 juin 1995, p. XI.

(24) *Le Monde*, 16 et 21 décembre 1994.

(25) *La Lettre de l'Expansion*, 2 octobre 1995, p. 6.

Le complexe du porc-épic

La continuité spatiale pourrait laisser croire qu'elle implique automatiquement des complémentarités, voire des solidarités dans la structuration de la géographie économique de l'espace. Il est vrai que différents facteurs, volontaristes ou non, vont dans ce sens. Mais, avec la compétition croissante entre les territoires, les espaces contigus font parfois penser à la fable des porcs-épics d'Arthur Schopenhauer. En hiver, dit-il, ces animaux ont froid et se rapprochent donc pour se tenir chaud. Mais alors, ils se piquent. Aussitôt ils s'éloignent, écartelés entre la crainte de grelotter et la crainte d'être piqués (26). Lorsqu'il s'agit de développer les synergies permises par la solidarité territoriale, nombre d'espaces, écartelés entre le manque de moyens et la crainte d'une perte relative d'indépendance, prennent l'attitude des porcs-épics.

Néanmoins, face à l'internationalisation de l'économie, la concurrence exacerbée entre des territoires contigus ne peut répondre à un aménagement équilibré de l'espace. L'esprit de solidarité, levain de synergies, ne peut prévaloir sur l'esprit de rivalité que lorsqu'est surmonté ce que nous appellerons « le complexe du porc-épic ».

1999/II
(171^e année)

acta
geographica

N° 118
(n° 1493)