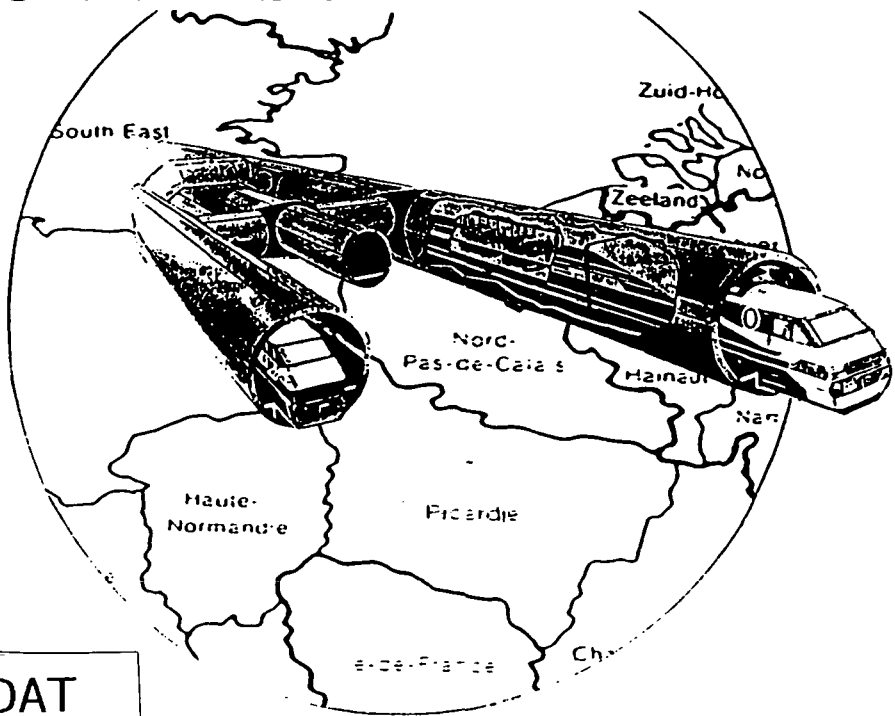


Pierre Metge et Jean-Yves Potel

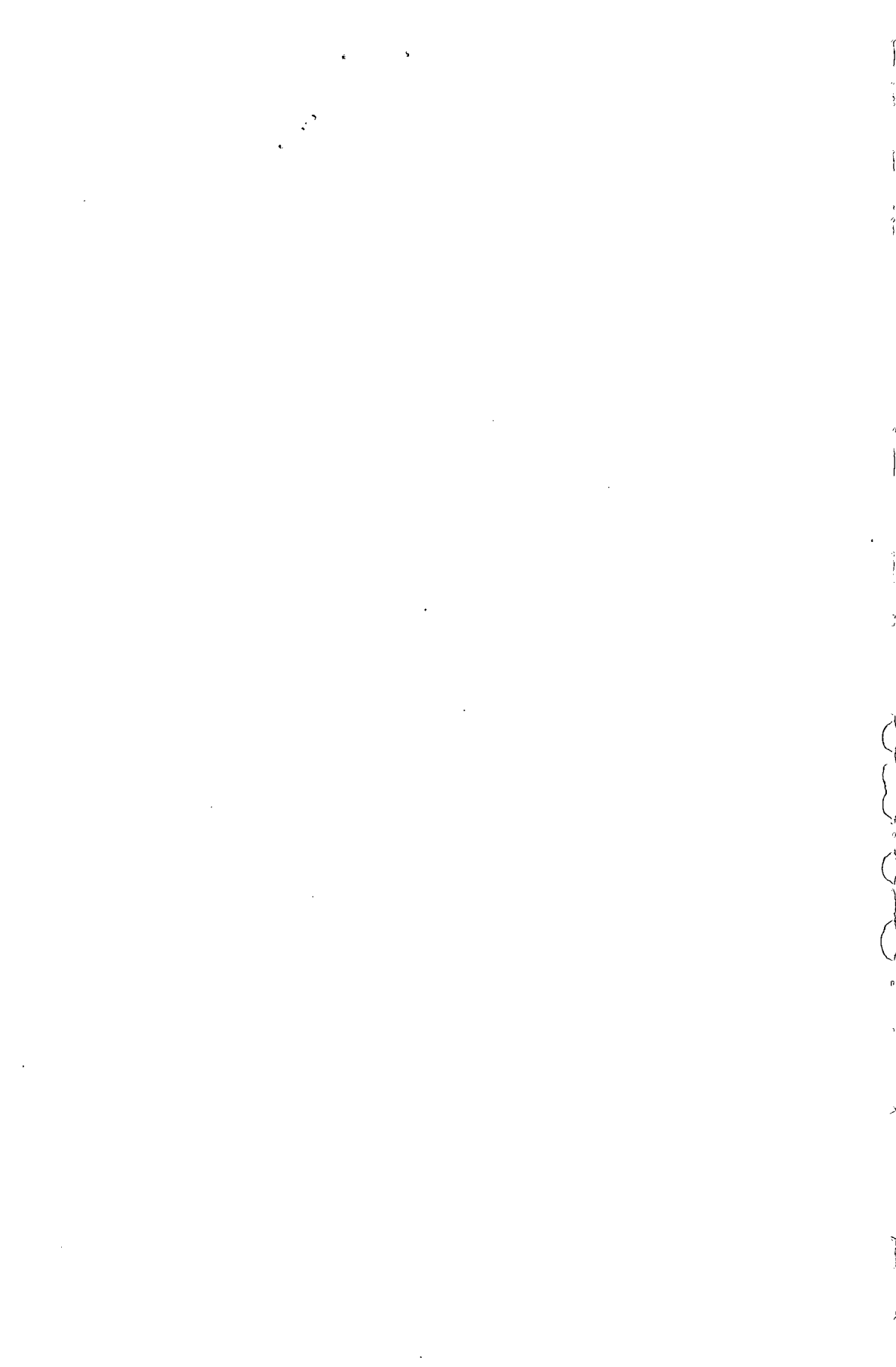
LES REGIONS DU NORD DE LA FRANCE ET LE TUNNEL SOUS LA MANCHE



CDAT
3347

ACT

études et recherches économiques et industrielles



LES REGIONS DU NORD DE LA FRANCE ET LE TUNNEL SOUS LA MANCHE

Ce rapport rend compte d'une étude réalisée à la demande de la Délégation à l'Aménagement du territoire et à l'Action régionale (DATAR, 1 rue Charles Floquet, 75007, Paris) en exécution du marché n° 87 02 009 du 11 août 1987. Les opinions exprimées n'engagent toutefois que leurs auteurs.

Première publication: Décembre 1987.

Présente édition révisée: Avril 1988.

LES REGIONS DU NORD DE LA FRANCE ET LE TUNNEL SOUS LA MANCHE

Incidences du lien fixe transmanche et des infrastructures associées sur le développement du Nord-Pas-de-Calais, de la Champagne-Ardenne, de la Haute-Normandie et de la Picardie

Pierre Metge et Jean-Yves Potel

1987

ACT, 17 bis, rue Richard-Lenoir, 75011 Paris.

Sommaire

<i>Présentation</i>	7
Situation	
1. <i>Environnement européen</i>	11
1.1. <i>Situation générale</i>	11
1.2. <i>Le Kent</i>	14
1.3. <i>Le Benelux</i>	21
1.4. <i>Conclusions</i>	27
2. <i>Dynamiques régionales</i>	31
Enjeux	
1. <i>Orientation des flux</i>	41
1.1. <i>Les transports de marchandises</i>	41
1.2. <i>La fréquentation touristique</i>	49
2. <i>Localisation des activités</i>	53
3. <i>Capacités de décision</i>	60
Objectifs régionaux	
1. <i>Champagne-Ardenne</i>	69
2. <i>Picardie</i>	74
3. <i>Haute-Normandie</i>	78
4. <i>Nord-Pas-de-Calais</i>	84
Conclusions	
1. <i>Faibles chances, gros risques</i>	91
2. <i>Une opportunité, si...</i>	93
Annexes	
1. <i>Cadre européen</i>	99
2. <i>Gros plan sur les quatre régions</i>	116
3. <i>Analyse inter-régionale</i>	125
* <i>Dynamique sociale</i>	125
* <i>Dynamique économique</i>	139
* <i>Activités</i>	159
* <i>Flux</i>	176
4. <i>Politiques régionales</i>	192

Présentation

Objet

Le lien fixe transmanche doit entrer en service en 1993. Dès lors, les grandes villes françaises, britanniques, mais aussi belges, néerlandaises et, peut être, allemandes, seront reliées par des trains rapides, du type TGV, une navette ferroviaire permettra au trafic routier de marchandises et de voyageurs de traverser la Manche en un temps très réduit, tandis qu'un réseau de routes nouvelles articulées sur ce tunnel contribuera à faire du Royaume-Uni un pays frontalier du territoire français.

Cet événement surviendra au moment même où commencera à s'appliquer l'"acte unique" européen, nouvelle étape dans l'unification du marché communautaire.

Aujourd'hui touchées par la récession, les régions du nord de la France voient se rapprocher cette double ouverture de l'espace européen. Doivent-elles en éprouver de la crainte ou de l'espoir ? Plus concrètement, leur proximité du tunnel et leur irrigation par les infrastructures de communication qui lui sont associées constituent-elles un risque nouveau ou un atout dont elles doivent se saisir ?

C'est à ces interrogations que le présent document tente de répondre, au terme d'une étude confiée à ACT par la Délégation à l'Aménagement du Territoire et à l'Action Régionale, DATAR, et portant sur les régions Champagne-Ardenne, Picardie, Haute-Normandie et Nord-Pas-de-Calais.

Méthode

L'étude s'est fondée sur une démarche empirique, confrontant la situation décrite par l'appareil statistique aux premières réactions des services régionaux de l'Etat face aux perspectives de 1992 et 1993.

Les quatre régions ont été analysées en plusieurs approches : dans leur environnement européen, dans la diversité de leur espace commun, dans la comparaison de leurs caractéristiques spécifiques ; et leur situation a été appréciée tant en termes de structure que de dynamique . Ensuite, cet état des lieux a été mis en présence des ambitions et des espoirs des régions, tels qu'ils s'expriment dans les orientations des budgets régionaux d'investissement et dans la première formulation des projets qu'inspirent la perspective des transformations de l'espace européen. Les questions initiales en sont sorties modifiées. Il est alors devenu clair que le problème n'était pas tant d'évaluer l'impact éventuel, positif ou négatif, des transformations attendues sur les régions que d'estimer dans quelle mesure, à quelles conditions et selon quelles modalités celles-ci peuvent espérer en tirer parti pour leur développement.

La réflexion s'est alors portée sur des domaines considérés comme plus affectables par une modification du système des communications internationales, à savoir : l'orientation de certains flux (transports de marchandises, fréquentation touristique), la localisation des activités, industrielles notamment, et la distribution spatiale des organes de décision. Dans ces domaines, il s'agissait d'apprécier comment la Champagne-Ardenne, la Picardie, la Haute-Normandie et le Nord-Pas-

de-Calais pourraient bénéficier de l'entrée en service du tunnel et des infrastructures associées, dans le contexte nouveau de 1993.

Les propositions émises en la matière ont été soumises à une double épreuve : discussion par les services de l'Etat dans les régions (sous la responsabilité des SGAR) et confrontation avec la vision et les projets des régions voisines du Royaume-Uni et du Benelux.

Le document final qui en est issu est, bien entendu, de la seule responsabilité des auteurs de l'étude. S'il intègre, en effet, bon nombre des informations, suggestions et réactions des interlocuteurs multiples rencontrés au fil de l'étude, il ne se veut nullement le fidèle reflet de leurs apports, mais plutôt un instrument d'approfondissement, voire de mise en cause, de leur propre réflexion.

Hypothèses

L'étude s'est appuyée sur des hypothèses non formulées au départ, mais qui se sont peu à peu imposées aux auteurs. Les expliciter clairement avant d'entrer dans la présentation des résultats est tout à fait indispensable.

Elles sont nées de la considération de la situation nouvelle qui s'imposera vers le milieu des années quatre-vingt-dix : une Europe plus ouverte, des villes et des régions françaises moins abritées par leurs frontières hexagonales et par les liens de la solidarité nationale. Cela impose de réexaminer les principes et finalités de l'aménagement du territoire et du développement régional.

Villes et régions françaises n'auront plus alors à se mesurer à Paris et à l'Ile-de-France, mais à un ensemble d'agglomérations à vocation mondiale ou européenne affirmée et de régions au dynamisme et/ou à l'ambition non dissimulés. Et ce sont les régions qui d'ores et déjà peuvent s'appuyer sur des agglomérations puissantes, qui paraissent les mieux armées dans la compétition interrégionale qui s'ouvre.

Dès lors, il apparaît que Champagne-Ardenne, Picardie, Haute-Normandie et Nord-Pas-de-Calais auront d'autant plus de chances de bénéficier des échéances de 1992 et 1993 qu'ils sauront, d'une part, se doter de pôles urbains cohérent, diversifié et fort en services de haut niveau, ou à défaut s'appuyer sur un pôle extérieur et, qu'elles parviendront d'autre part, à définir une politique autonome de développement à travers des réseaux non plus strictement régionaux ou nationaux, mais européens.

Ces deux conditions sont évidemment étroitement liées : la constitution d'un pôle doit être l'un des objectifs majeurs d'une politique autonome, en même temps qu'elle est l'un des fondements d'une existence et d'une expression régionale dans un cadre transnational. Elles n'ont donc de chances de se réaliser que si elles sont admises conjointement et traduites simultanément en propositions concrètes.

C'est ce que tente le présent document.

P.M. et J-Y.P., Décembre 1987.

Situation

I. Environnement européen

1. Situation générale

Les quatre régions françaises que nous étudions se situent au sud de la partie la plus dynamique de l'Europe du Nord. Elles sont encadrées par quatre complexes urbains de première importance: le Grand-Londres, Paris, l'ensemble Cologne, Bonn et Francfort, et le Randstad hollandais comprenant Amsterdam, La Haye et Rotterdam. Auxquels il faut ajouter le triangle Bruxelles-Gand-Anvers. Ces concentrations urbaines sont aussi les principaux centres de décisions et d'affaires de l'Europe du Nord, elles abritent les capitales de leur pays. Cette zone de l'Europe est également la plus peuplée (voir carte II en annexe) et un grand centre de communications: elle compte les plus importants aéroports de la Communauté et ses plus grands ports. Ses réseaux routiers et ferrés sont très denses.

Une seule ville, Lille, d'une population équivalente à celle de Bruxelles, émerge dans l'espace français considéré. Mais elle ne dispose pas des mêmes atouts que les grands pôles cités. Les ports du Havre, de Rouen et de Dunkerque sont également d'importance plus modeste que leurs concurrents hollandais et belge, y compris dans le trafic conteneurisé (voir tableau n°6). On ajoutera qu'un autre indicateur – la part de la valeur ajoutée des banques et assurances par habitant – indicateur des principaux centres d'affaires, situe à un niveau moyen plusieurs départements de ces régions françaises: le Nord, la Seine-Maritime, la Marne et l'Aube.

Le Nord-Pas-de-Calais, la Picardie, la Champagne-Ardenne et la Haute-Normandie sont donc entourés par des régions – surtout au nord-est – à très fort potentiel, parmi les plus riches de la Communauté européenne.

Pour mieux saisir les dynamiques à l'oeuvre dans cette zone de l'Europe nous avons choisi, outre l'indice synthétique de la CEE, trois indicateurs dont on trouvera le détail en annexe: un indicateur de mobilité globale des populations (le solde migratoire régional de 1983), un indicateur de productivité (PIB par personne occupée en 1982), le taux de chômage en 1985. Bien qu'insuffisants – les statistiques régionales homogènes sur le plan européen sont rares – ces indicateurs permettent de situer nos quatre régions françaises dans leur environnement immédiat.

1.1. Le solde migratoire

Le solde migratoire est globalement négatif ou voisin de zéro dans la zone considérée. Seules quelques régions faiblement industrialisées se démarquent.

Cette situation du début des années quatre-vingt correspond à un taux moyen de migration relativement faible, comparé à ceux des années soixante et soixante-dix. Depuis la crise et avec la généralisation progressive des difficultés

économiques, en particulier du chômage, les migrations ont très fortement décliné en Europe. Les mouvements migratoires internationaux nets dans les pays de la Communauté sont tombés à des niveaux négligeables; et les migrations entre régions de la Communauté ont suivi un schéma analogue (voir: *Troisième rapport périodique de la CEE*, annexe 222 B, Bruxelles, 1987).

Dans ce contexte il est très difficile d'établir une corrélation entre ces migrations et les niveaux de PIB par habitant. On constate généralement dans le nord de l'Europe la coexistence entre une émigration en provenance des villes et des zones industrielles en déclin et une autre, en provenance des zones rurales à faible PIB par habitant.

Ainsi cette région de l'Europe a perdu le rôle attractif qu'elle tenait il y a vingt ans. Le Nord-Pas-de-Calais et la Champagne-Ardenne figurent parmi les régions où le solde négatif est le plus fort. Il est comparable à ceux de la Ruhr et des West Midlands, c'est-à-dire à quelques unes des plus vieilles régions industrielles. A cet égard la Belgique est dans une situation relativement meilleure.

1.2. La productivité

Le PIB régional par personne occupée permet de mesurer la productivité moyenne de la force de travail dans la région considérée. Cet indicateur confronté au suivant (taux de chômage) est un révélateur du dynamisme des régions.

Alors que la France et l'Allemagne ont, en 1982, un PIB régional moyen par personne occupée équivalent (identique en 1985), on note une nette différenciation dans cette zone de l'Europe. Seules l'Alsace et l'Île-de-France atteignent des taux de productivité équivalents ou supérieurs à ceux des régions allemandes environnantes.

En fait le nord de cette zone, à savoir les Pays-Bas et la vallée du Rhin, se distingue très nettement du reste, à l'exception de l'Île-de-France. La Grande-Bretagne se situe en dessous de la moyenne de l'Europe des dix, avec une productivité particulièrement faible dans les Midlands (et dans toute l'Écosse). La Belgique dont le taux national moyen est proche de celui de l'Europe (99) concentre autour d'Anvers et Bruxelles sa plus forte productivité; son sud-est industriel est particulièrement déprimé.

Ainsi, y compris la Picardie dont la productivité est tout de même supérieure à la moyenne européenne, les quatre régions françaises étudiées restent à un bon niveau, en particulier face à l'Angleterre et à la Belgique. Cependant la structure de leur produit intérieur est assez différente. La Haute-Normandie est surtout industrielle, la Picardie agricole et industrielle, le Nord-Pas-de-Calais tertiaire et industriel, tandis que la Champagne-Ardenne est mitigée avec une part supérieure de l'agriculture et des IAA.

1.3. Le chômage

La géographie du chômage ne correspond que partiellement à celle du PIB par personne occupée. On retrouve toutefois une zone très dépressive englobant

le Nord-Pas-de-Calais et une partie de la Belgique, la Haute-Normandie et les West Midlands.

L'Allemagne apparaît une fois de plus en meilleure position, tandis que les Pays-Bas sont plus déprimés. Le sud de l'Angleterre résiste mieux que la partie nord de la France.

On sent ici une plus grande influence des politiques nationales de formation et d'emploi. Ainsi les régions françaises et belges les plus touchées par le chômage sont aussi celles où le chômage des jeunes se situe entre 22 et 35 %. Ce sont également celles (avec la Champagne-Ardenne) où le chômage des femmes est le plus important (entre 12 et plus de 19%).

Ces spécificités, en particulier le chômage des jeunes, marquent la différence entre les quatre régions françaises considérées et les régions hollandaises et allemandes où le taux de chômage est le plus fort. On note un contraste très net, qui correspond cette fois à la géographie du PIB: aux Pays-Bas et en Allemagne le taux de chômage des moins de 25 ans est toujours inférieur à 16%. Il en est de même pour le sud de l'Angleterre.

Ainsi, du point de vue de l'emploi, nos quatre régions (surtout la Haute-Normandie et le Nord-Pas-de-Calais) cumulent les inconvénients d'un fort taux de chômage et d'un faible taux d'emploi des jeunes. Elles sont, à cet égard, parmi les plus défavorisées de cette zone de l'Europe.

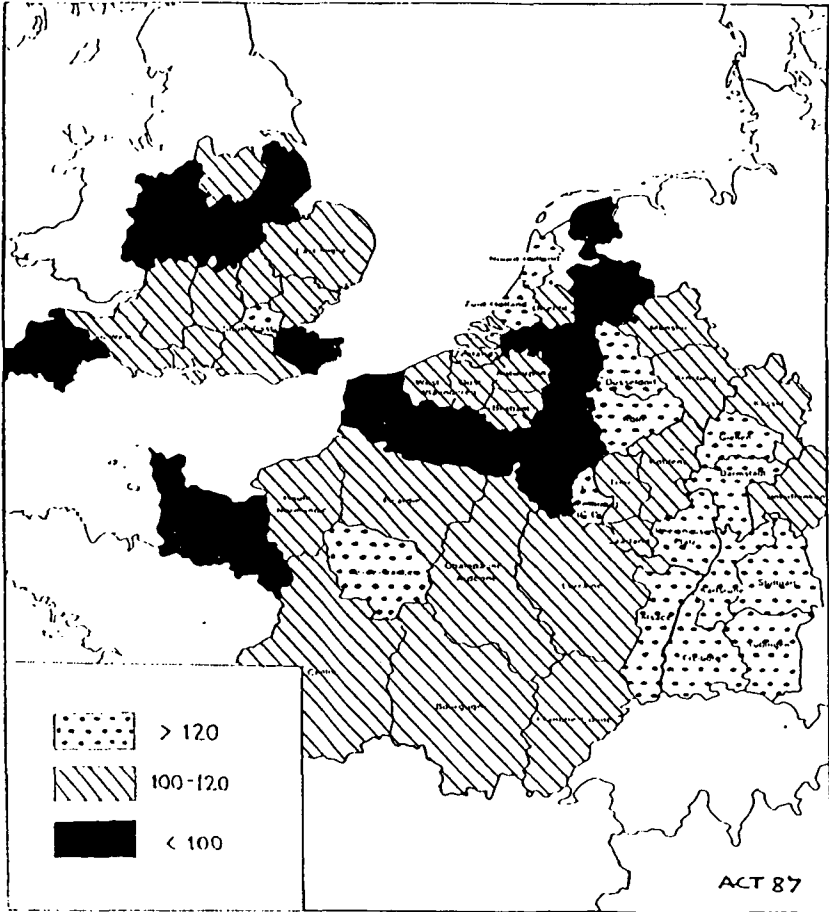
1.4. Intensité des problèmes

L'indice composite établi par la Communauté européenne permet de classer les régions européennes selon l'intensité de leurs problèmes. Celui que nous utilisons est extrait du *Troisième rapport périodique* (mai 1987) et englobe des données de 1981, 1983, 1985. Il donne un poids égal à des critères de potentiel économique et de situation du marché de l'emploi: plus l'indice est faible, plus les problèmes sont intenses. La moyenne de l'Europe des 12 est de 100 (pour la méthode de calcul voir Annexe 221D du *Rapport*). La carte ci-contre, partage les régions en trois classes, ce qui met en évidence une série de constantes évoquées précédemment.

1. Nous retrouvons parmi les aires les moins touchées, les principaux pôles et axes d'activité économique et de décision, qui encadrent cette zone européenne: l'Ile-de-France, la vallée du Rhin (jusqu'à l'Alsace), Bruxelles, le Grand-Londres et le Randstad.

2. L'aire la plus dépressive dessine un V qui naît au Nord des Pays-Bas, descend jusqu'au Luxembourg belge en contournant Anvers et Bruxelles, et remonte jusqu'au Kent en englobant le Nord-Pas-de-Calais. Ce dessin correspond, on l'a vu, aux plus forts taux de chômage, en particulier des jeunes.

3. Au milieu de ces grandes dynamiques trois de nos régions se situent dans une position médiane, elles profitent de la dynamique générale du bassin parisien. Le Nord-Pas-de-Calais est en revanche dans une position plus difficile, bien que très proche de la moyenne européenne.



Indice composite établi par la CEE (Voir détail par région en annexe)

En plus de cette approche générale de l'environnement de nos régions nous avons mené une brève enquête sur l'attitude des régions étrangères les plus proches (Kent, Benelux) face au lien fixe transmanche et à l'échéance 1992. Elles précisent le contexte européen.

2. Le Kent (Grande-Bretagne)

Les observations présentées ici ont été rédigées suite à la lecture de documents traitant du rapport entre la mise en service du tunnel et le développement régional d'une part, et aux entretiens avec différentes personnalités britanniques engagées à des titres divers dans ce domaine (voyage effectué du 3 au 6 novembre 1987).

Elles n'abordent que les aspects essentiels de la question. De nombreuses autres observations plus spécifiques n'ont pas été rapportées ici. La plupart d'entre elles sont prises en compte par ailleurs.

2.1. Attitude générale à l'égard du tunnel

L'établissement d'un lien fixe ne suscite guère jusqu'ici d'enthousiasme. Des oppositions, franches ou sourdes, persistent. Au point que l'éventualité d'un revirement politique à son égard ne paraît pas impensable.

Les opposants invoquent trois séries de raisons. Les uns sont contre toute espèce de lien fixe, par principe, au nom du maintien de l'insularité ; d'autres redoutent les graves inconvénients qui en résulteraient notamment pour l'emploi et l'environnement; les derniers reprochent enfin au tunnel de favoriser le South East et de renforcer ainsi les déséquilibres régionaux.

Ceux qui y voient un intérêt direct sont peu nombreux. Ils invoquent les avantages particuliers (commerciaux et touristiques) qu'ils pourraient en retirer. Le gouvernement quant à lui paraît mu par sa vision libérale de l'intégration européenne : mettre l'économie britannique face à une concurrence élargie ne saurait avoir que des effets bénéfiques. Comme un tel argument ne suffit pas à lui seul à réduire les oppositions, l'accent est mis sur les facilités supplémentaires qu'en auront les particuliers pour leurs vacances. Ce n'est que tout récemment qu'ont été examinées les incidences du tunnel sur le développement.

Cette révision de la perception du tunnel est le fait d'Eurotunnel et du Joint Consultative Committee. Eurotunnel soucieux de réaliser la souscription publique de son capital s'est employé à convaincre les diverses régions de Grande-Bretagne de l'intérêt économique qu'elles devraient y trouver. Quant au Channel Tunnel Joint Consultative Committee créé à l'initiative du gouvernement et sur lequel on reviendra ultérieurement, l'une de ses premières tâches semble être de convaincre les autorités du Comté du Kent, membres de la majorité et pourtant très réticentes, des effets bénéfiques du tunnel. Tel est probablement le but essentiel de l'importante étude qu'il a commandité et dirigé (*Channel tunnel : A strategy for Kent*) et de la consultation publique dont elle a été le support.

Le faible écho rencontré par la consultation (une trentaine de réactions seulement) doit-il être expliqué par la disparition de toute opposition ou plutôt par le désintérêt et la perplexité ? Prudents les auteurs de l'étude et, semble-t-il, les autorités du Kent, penchent pour la deuxième hypothèse. Ils y sont poussés notamment par les résultats de l'enquête approfondie effectuée pour les besoins de l'étude, auprès d'un échantillon d'entreprises britanniques : aucune d'entre elles, quasiment, n'intégrait la mise en service du lien fixe dans leur stratégie de localisation et de développement.

Cette attitude relève d'une réticence mentale plus globale vis-à-vis de l'Europe. Bien que la part de leur commerce extérieur avec les autres pays de la Communauté et le reste du continent soit en nette augmentation, les entreprises continuent de penser les Etats-Unis comme leur partenaire extérieur le plus naturel. Un autre indice de cette attitude peut être trouvé dans l'absence presque totale de référence à l'échéance de 1992 dans les documents relatifs au tunnel. Tous paraissent raisonner comme si 1992 n'allait voir se produire aucun changement soit que l'événement n'aurait pas lieu, soit qu'il serait sans effet. Le

gouvernement n'a pour sa part jusqu'ici développé aucune information à ce sujet : il se préparerait à le faire début 1988.

2.2. Impact du tunnel sur le Kent

Le tunnel débouchera dans le comté du Kent à l'extrême sud-est de la Grande-Bretagne. Ceci explique sans doute, à divers égards, l'orientation des analyses d'impact. Le Kent (particulièrement le Kent oriental) occupe une place relativement défavorisée dans un espace économique, le South East, plutôt prospère. Il est en outre dans une situation de type péninsulaire du fait non seulement que plus de la moitié de ses frontières sont maritimes (Manche, Mer du Nord, Estuaire de la Tamise), cette proportion atteignant même les deux tiers pour le Kent oriental, mais aussi que la plupart de ses relations avec le reste du pays passent par Londres.

Envisager les conséquences éventuellement favorables du tunnel sur le reste du South East, Londres et sa périphérie en particulier, n'aurait pas manqué d'attiser l'opposition de tous ceux qui, ailleurs, considèrent défavorablement tout ce qui contribue à renforcer cette région. Le risque était sans doute minimisé en ne considérant que le Kent, davantage encore en mettant l'accent sur sa partie orientale. Cela permettait en outre d'offrir à ce Finistère anglais une chance de désenclavement et, partant, une perspective de développement. Si l'on ajoute qu'une partie notable du South East est incluse dans la ceinture verte (*Green Belt*) de Londres et soumise à de strictes réglementations d'environnement, il y a tout avantage à limiter l'analyse au seul Kent majoritairement situé hors de la *Green Belt* : l'opposition des écologistes s'en trouve réduite d'autant.

Cela n'empêche nullement les universitaires d'envisager l'impact du tunnel sans limitation géographique (ou politique). Ainsi, Michael Chrisholm n'accorde au Kent aucune chance particulière dans le document cité en référence.

R.A.Gibb pense qu' "étant donné l'amélioration générale des communications et l'attractivité croissante de l'Est londonien, la capacité du lien d'attirer le développement économique vers le Kent oriental sera limitée". Et pour Roger Vickerman, "l'évidence suggère logiquement que le vrai pôle d'attraction se situe à environ 100 kilomètres du tunnel, autour de la M25 en Grande Bretagne et dans la zone de Lille en France".

Le *Channel Tunnel Joint Consultative Committee*, dans lequel siègent des représentants du gouvernement, du Kent et des organismes impliqués dans la réalisation du tunnel, a cependant, pour les raisons exposées plus haut, limité l'étude des conséquences du tunnel au seul comté du Kent. Il s'est en outre essentiellement intéressé à l'impact, en termes d'emploi, de la construction et de la mise en service du lien fixe et du réseau routier et ferroviaire qui lui est associé.

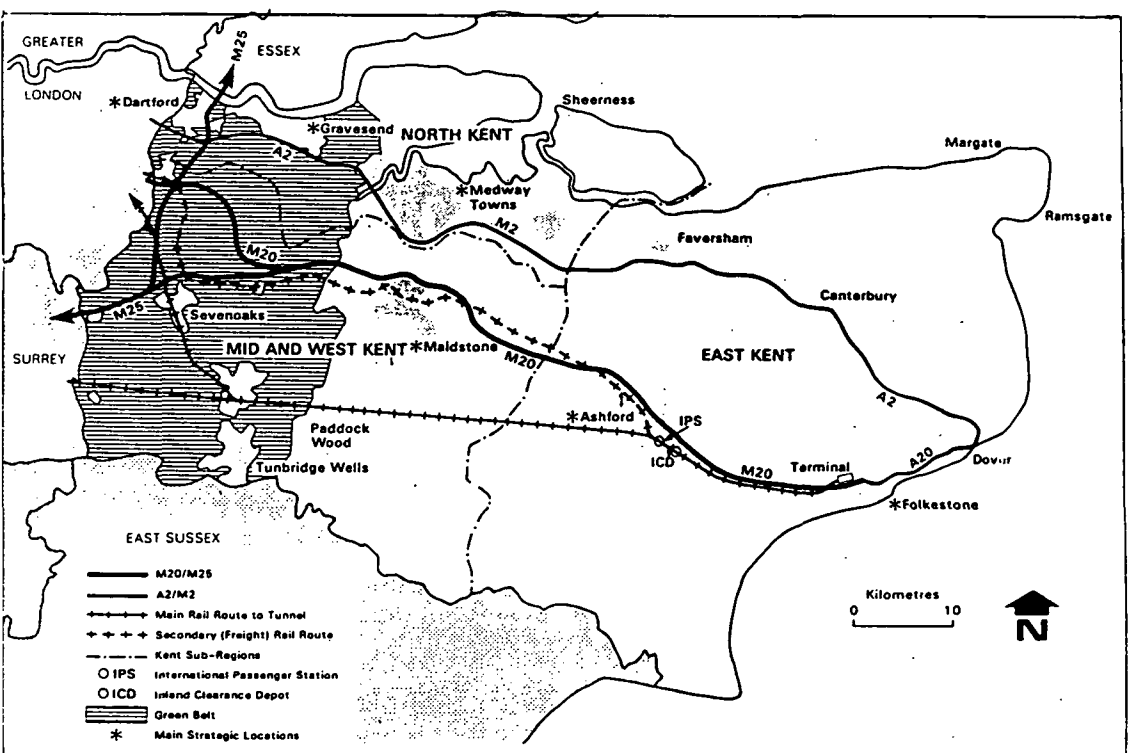
La construction proprement dite exigera dans le Kent 14600 "années-hommes", correspondant à un effectif moyen de 2450 emplois durant la période, atteignant en 1990 le maximum de 3400. A cela s'ajouteront les besoins liés aux travaux ferroviaires, soit environ 2500 "années-hommes" supplémentaires.

En termes d'emploi induits, l'étude d'impact prévoit en outre la création d'ici dix ans dans le Kent oriental de 13-14 000 emplois (2,9 % de l'emploi actuel) du

fait de l'existence du tunnel, à condition que "soient prises bien avant l'ouverture des dispositions courageuses et déterminées". Cet accroissement se décomposerait ainsi :

* *effets directs*: activités portuaires et maritimes (- 4300/- 6600); emplois directs et services du tunnel (+ 3200); soit un solde se situant entre - 1100 et - 3400 emplois.

* *effets secondaires*: dans les services aux entreprises (+ 1800); dans les industries en expansion (+ 5200); dans la distribution (+ 4000); dans le tourisme (+ 3 000/+ 2 000); soit un solde se situant entre + 14 000 et + 13 000.



Implications spatiales du tunnel et des infrastructures associées (Source: Impact Study...).

Ces effets devraient être inégalement répartis selon les districts du comté. Les villes portuaires (Douvres, Folkestone) diversement touchées sans doute par l'ouverture du tunnel n'en tireront probablement aucun avantage. Pour des raisons de disponibilité d'espace, le terminal de Cheriton, près de Folkestone, n'attirera qu'un minimum de services. C'est à Ashford, 20 Km plus loin, que se trouveront la gare terminale et les entrepôts de dédouanement. C'est là que se situent les meilleures chances de développement d'activités induites. Les autres devraient se présenter autour de l'autoroute de contournement M25, près de

Sevenoaks et du futur pont de Dardford. Mais les réglementations de l'environnement et la pression des écologistes pourraient en limiter l'ampleur. C'est pourquoi l'*Impact Study* propose deux autres sites, moins favorables, Maidstone (sur la M20) et Medway Towns (en aval de Dartford). L'initiative privée, quant à elle, pourrait être attirée par les sites les plus proches de Londres, au risque de s'y heurter à la vigilance des mouvements écologistes.

Ces prévisions de création d'emploi et de localisation d'activités relèvent toutefois largement de l'hypothèse. Elles dépendent en particulier de la nature des services qui seront assurés par British Rail et Eurotunnel du côté britannique. Les responsables et observateurs ne sont pas sans redouter en effet que le système de communications branché sur le tunnel ne soit rien d'autre qu'un réseau de pipe-lines ne desservant que très accessoirement le Kent. Ainsi, "il est, pour Roger Vickerman, essentiel de garantir qu'une bonne proportion des trains directs s'arrêteront dans le Kent (...) Sinon ces sites seront désavantagés par rapport à des sites plus éloignés du terminal".

Mais c'est surtout de la mobilisation des efforts des différents acteurs que dépendent les chances de développement induites par le tunnel. A cet égard, force est de constater que la situation n'est pour l'instant pas très bonne. L'insularisme et l'atlantisme paraissent encore peser très lourd dans le comportement des acteurs privés. Et la possibilité d'action des acteurs publics est, en libéralisme thachérien, plutôt réduite. Les auteurs de l'étude d'impact paraissent toutefois espérer qu'une évolution des perceptions et représentations poussera les entreprises à adopter des stratégies de développement et de localisation davantage tournées vers le continent. Les autorités du Kent souhaiteraient pouvoir effectuer dans deux ans une nouvelle étude, comparable à celle qui a été faite cette année, pour apprécier, certes l'évolution attendue, pour également l'accélérer. Ils considèrent en effet qu'elle peut être un facteur positif de prise de conscience.

2.3. Chances comparées du Sud-Est britannique, du Nord français et du Sud-Ouest belge.

La comparaison entre ces trois régions suppose qu'elles soient mise en concurrence et constituent donc un espace économique unique.

Ces conditions ne paraissent pas remplies aujourd'hui. Vu de Grande Bretagne, le Channel dresse une barrière infranchissable. Des indices permettent toutefois de penser que les choses changent. Le nombre des touristes d'un jour va augmentant, pour lesquels Boulogne ou Calais sont juste de l'autre côté de la frontière.

Toutefois, il est clair que la mise en service du tunnel ne changera guère la situation des riverains de la Manche pour lesquels le temps de traversée en aéroglisseur n'est guère supérieur à celui que mettra la navette ferroviaire. La différence viendra éventuellement de l'évolution des formalités frontalières, sans doute plus sensible dans le trafic de marchandises que dans celui de voyageurs.

En réalité, le véritable changement devrait être de représentation. A partir de quand considèrera-t-on, de part et d'autre, que la Grande-Bretagne est rattachée au continent ? Il se peut que ce changement s'opère à des rythmes différents selon la distance de perception. L'Américain et le Japonnais devraient, plus

rapidement et plus profondément que l'Européen, percevoir cette modification de l'espace. Certains semblent d'ores et déjà le faire. L'ouverture de l'espace et la mise en concurrence ne joueront toutefois que pour les implantations nouvelles, les anciennes devant probablement réussir à s'accommoder de cette réalité nouvelle.

Les Britanniques estiment que, dans ces conditions, le Kent a une sérieuse carte à jouer. Son éloignement du "triangle d'or" (Paris-Francfort-Cologne) devrait être compensé par sa proximité de Londres, de ses aéroports et de ses services de très haut niveau. Le cadre qu'il offre est incomparablement meilleur que celui du Nord-Pas-de-Calais et d'une partie de la proche Belgique. Toutefois, les sites réellement intéressants semblent y être limités, en nombre comme en capacité.

Certains toutefois, considèrent que l'immédiate proximité du tunnel ne constitue pas un atout, s'interrogent sur la valeur relative dans les trois pays des sites les plus favorables sur le réseau de voies de communications généré par la mise en service du tunnel. R. Vickerman identifie cinq noeuds principaux. Deux sont en Grande Bretagne : Dartford (M25/Tamise) et Heathrow (M25/aéroport). Trois sont en France: Calais (Tunnel-A26/littoral/Ostende), Lille (A26A1/TGV) et Reims (A26/A4).

D'autres posent le problème en termes de politique, soulignant la différence de traitement entre un Nord-Pas-de-Calais bénéficiaire d'aides nationales et européennes et un Kent qui ne peut compter que sur lui-même : soit pour reprocher aux français leur manque de *fair-play*, soit pour regretter que le Kent ne puisse pas avoir les mêmes avantages. Un autre handicap, plus discrètement mentionné, vient de l'interdiction faite aux comtés d'intervenir directement dans les affaires économiques et notamment de participer à l'investissement, alors que les régions françaises ont une grande latitude en la matière. Mais on fait, par ailleurs, souvent remarquer que l'abondance des aides ne garantit pas la réussite (Dunkerque...). Plus que les incitations financières, on semble en fait redouter la plus grande mobilisation des régions françaises et la contribution de l'Etat en la matière.

Une hésitation se manifeste sur le dynamisme respectif des trois zones. Le Kent fait certes partie du South East prospère et dynamique et s'il n'en est pas le comté le plus brillant (et sa partie orientale encore moins), il est espéré par certains que la prospérité et le dynamisme des autres zones, de l'ouest et du nord de Londres notamment, vont finir par gagner l'extrême Sud-Est. On n'en est évidemment pas sûr. On a en revanche, toutes raisons de se réjouir de la piètre situation du Nord-Pas-de-Calais, et dans une moindre mesure du Sud-Ouest Belge. Mais on se demande s'ils n'ont déjà pas touché le fond et ne sont pas en train d'amorcer un redressement. Auquel cas, la mise en service du tunnel les trouverait avec un dynamisme recouvré.

Bref, en dépit des espérances, il n'est guère de domaines dans lequel les Britanniques en général et les habitants du Kent en particulier affirment une supériorité incontestable sur leurs vis-à-vis continentaux.

Ils ne jugent pas leurs ports compétitifs. Pas davantage leurs transporteurs routiers. Et ils doutent de la valeur touristique de leurs sites maritimes et de leur attractivité sur les investisseurs.

Comme de l'autre côté, l'assurance ne paraît pas beaucoup plus fondée, il y a place pour une certaine coopération. Ce qui déjà s'est instauré en la matière, entre le Kent County Council et le Conseil Régional du Nord-Pas-de-Calais est jugé positif et paraît considéré comme un simple premier pas.

On peut toutefois se demander si certaines limites ne seront pas atteintes plus ou moins rapidement du fait notamment de la différence de politique d'intervention et de la différence d'échelle.

2.4. Politique et projets de développement

Le maître mot est l'équilibre financier et le profit de chaque acteur économique et, pour celui-ci, la rentabilité de chaque projet. Les responsables du comté du Kent se plaignent de la dégénérescence du capital touristique local mais n'envisagent rien de concret pour l'enrayer. Ils ne peuvent que souhaiter un intérêt subit d'investisseurs pour leur littoral, sans y croire vraiment.

Autre exemple, celui du renoncement de British Rail à porter aux caractéristiques des voies continentales le tronçon Folkestone-Ashford, soit moins de 25 km : en effet pour des raisons qui tiennent au rayon de courbure des voies et au gabarit des ponts et tunnels, les wagons continentaux ne peuvent circuler sur le réseau britannique. Porter le tronçon Folkestone-Ashford aux normes continentales aurait permis d'effectuer à Ashford une partie au moins des nécessaires transbordements. L'affaire n'a pas été jugée rentable par British Rail. Tant pis pour Ashford. C'est à Calais, selon les Britanniques, que cela se fera.

A l'issue de leur analyse, les auteurs de l'*Impact Study* sont restés très modestes dans leurs souhaits et recommandations.

* En matière d'infrastructure, l'achèvement de la M.20 et la M.25 et la construction du pont de Dartford sur la Tamise étant acquis, le rapport propose l'amélioration d'un certain nombre de liaisons locales en connexion avec le tunnel. La plupart ont fait l'objet de décisions positives du gouvernement.

* Afin, notamment, de promouvoir le pôle d'échanges et d'activités d'Ashford et d'entreprendre la modernisation de l'équipement touristique littoral, il a été proposé de créer un organisme (East Kent Development Agency). L'engagement du gouvernement y était vivement souhaitée, en particulier pour surmonter les pertes d'emploi dues à la mise en service du tunnel. Le gouvernement n'a pas suivi les rapporteurs et, si elle voit le jour, l'agence de développement ne le devra qu'aux seules autorités du Kent et aux concours privés qu'elles sauront attirer.

* Des besoins de formation ont été clairement identifiés d'une part pour permettre à la main d'oeuvre locale d'occuper les emplois nécessaires à la construction du tunnel et d'autre part pour développer les qualifications exigées par la modernisation de certaines activités (tourisme) et par l'implantation de certaines autres. Le gouvernement n'a pas jusqu'à présent répondu à cette sollicitation. Rien n'indique que sa réponse sera positive (pour des raisons à la fois de principe et d'opportunité politique).

3. Le Benelux

Aux Pays-Bas comme en Belgique la perspective du lien fixe transmanche et ses retombées sur le développement régional n'ont pas encore donné lieu à une réflexion d'ensemble. On considère généralement qu'elle est prématurée. En revanche le tracé PBKA (Paris-Brussel-Köln-Amsterdam) du TGV est vivement discuté, particulièrement en Belgique.

Il n'est donc pas possible, comme pour le Kent, de synthétiser les questions essentielles en débat. En plus, nombre de points de vue nous ont été présentés avec prudence, comme des spéculations qui demanderaient à être approfondies. C'est pourquoi nous avons centré notre investigation sur deux types de questions: comment le lien fixe est-il perçu et intégré dans la stratégie des grands ports du Benelux ? quels sont les enjeux du TGV ?

3.1. Le lien fixe vu d'Anvers et Rotterdam

Le trafic transmanche ne constituant qu'une partie de l'activité de ces deux grands ports, nous n'y avons pas rencontré d'inquiétudes particulières.

3.1.1. Anvers

Beaucoup d'incertitudes règnent encore sur ce que sera l'Europe des transports après 1992, mais Anvers qui a connu le développement le plus spectaculaire ces dix dernières années, ne semble pas en attendre une révolution dans la structure des grands flux.

* Le port entend consolider sa position. Sa réussite tient à trois types de facteurs que ni le lien fixe ni le marché unique ne peuvent altérer. D'abord, les grands armateurs attachent beaucoup d'importance à la paix sociale exceptionnelle qui y règne, paix fondée sur une organisation des dockers unique en son genre. Ensuite, la qualité et le niveau des services permettent une grande productivité: un bateau reste le moins longtemps possible dans le port. Enfin, l'expédition des marchandises dans l'hinterland est la plus rapide et la moins chère. A ces facteurs il faudrait ajouter l'histoire même d'Anvers. Contrairement à Rotterdam, le port n'a pas été détruit pendant la seconde guerre mondiale, il a conservé une continuité dans son organisation. De plus il a moins centré sa politique sur le trafic conteneurisé et traite une partie encore très importante de marchandises diverses.

Son accès terrestre étant dominé par le fer et la route il n'a pas la même politique de relais intérieurs que Rotterdam. De nombreuses discussions ont eu lieu et se poursuivent sur ce point, mais la tendance affirmée actuellement consiste à rester centré sur le port. D'importants investissements sont en cours, en particulier l'aménagement d'un nouveau terminal de conteneurs sur l'Escaut.

* L'ensemble de ces réflexions partent de l'idée que la place de chaque port après 1992 dépendra des positions acquises sur les marchés. En ce qui concerne le trafic intra-européen, la concurrence du lien fixe dépendra des prix pratiqués par les Chemins de fer français et britanniques. S'ils les ajustent sur les coûts réels, Anvers dit n'avoir rien à craindre. Le trafic en provenance ou à destination du Nord-Est de la Grande-Bretagne n'a aucune raison de se déporter vers Calais. Ce serait beaucoup trop cher. Il en va de même pour celui passant

par le port de Zeebrugge. Or pour baisser leurs prix les chemins de fer devraient faire appel à des subventions. En ce qui concerne les trafics océaniques, il ne devrait pas y avoir de grandes modifications. Une partie substantielle du trafic britannique de haute mer transite par Rotterdam et Anvers. Plusieurs études montrent que la faible productivité traditionnelle des ports britanniques rend peu probable une inversion de tendance (d'ailleurs Eurotunnel n'intègre pas cette éventualité dans ses prévisions de trafics).

* Au total les points de vue que nous avons recueillis à Anvers convergent: le lien fixe ne devrait pas affecter les trafics avec le Nord et l'Est britannique, et avec le Nord de l'Europe. Par contre on envisage le détournement par le tunnel d'environ un quart du trafic transmanche avec le Sud de l'Europe. Cependant la concurrence sera vive entre le trafic maritime roulier et le trafic routier par la navette du tunnel: tout dépendra des tarifs (qui devront intégrer le coût du repos du chauffeur).

* Le rôle d'Anvers pour les régions du nord de la France n'est pas menacé par l'échéance de 1992/93, au contraire. On se refuse à parler de trafic "détournés". Les chargeurs français y trouvent des avantages qui ne peuvent que se consolider: les départs pour les lignes océaniques sont plus fréquents, les prix et les services sont meilleurs, enfin le dynamisme commercial d'Anvers entretient sa clientèle.

* Situation des ports français: Le Havre a de bons résultats et un équipement de qualité comparable aux grands ports du Nord, mais, nous dit-on à Anvers, la facade maritime du nord de la France est trop importante au vu des capacités commerciales du pays. Rouen, Dunkerque, Boulogne et Le Havre se font concurrence alors que les rôles respectifs devraient être mieux déterminés. Le Havre qui bénéficie d'un éventail de dessertes terrestres plus important que Dunkerque ne peut se limiter à la région parisienne et doit jouer la carte internationale. Par contre les autres ports devraient se concentrer sur des créneaux bien précis.

3.1.2. Rotterdam

Le lien fixe est abordé avec scepticisme par nos interlocuteurs à Rotterdam. Ils disent n'en connaître pas suffisamment les capacités réelles ni les normes de sécurité pour pouvoir apprécier sa concurrence.

* Le trafic avec la Grande-Bretagne représente environ 13% du tonnage chargé et déchargé dans le plus gros port du monde (France 3%, RFA 9,3%. Données 1983). Pour les conteneurs la part est plus importante: alors que l'Europe représente environ 43% du trafic, la Grande-Bretagne en occupe à elle seule plus de 20%. Il s'agit principalement d'un trafic d'éclatement, c'est-à-dire de flux britanniques destinés ou en provenance du monde entier et éclatés à Rotterdam. Pour juger de l'impact possible du lien fixe sur le trafic britannique conteneurisé il faut distinguer le commerce communautaire du transbordement de haute mer¹.

1. Nous nous inspirons, sur ce point, en plus des entretiens cités plus bas, de l'article "Perspectives des ports britanniques après l'ouverture du tunnel", EW Harrison, in *Le Journal de la marine marchande*, novembre 1987.

– Le commerce communautaire à l'ouverture du tunnel est estimé à environ 200 000 boîtes dont 90 000 à l'export. 60% des exportations proviennent du nord de l'Angleterre et de l'Ecosse, et 50% des importations du sud et des Midlands. Il concerne moins Rotterdam et devrait être attiré, selon les grands transporteurs britanniques par le lien fixe. Les différences de prix seront décisives: le conteneur est déjà concurrencé par la remorque sur les distances inférieures à 450 km, et dans ce cas le trafic routier devrait être attiré par la navette. Par contre pour le trafic éclaté à Rotterdam la concurrence opposera le maritime (routier et conteneurs) et la voie terrestre par le tunnel. Tout dépendra évidemment des politiques tarifaires des armements de transbordement. Mais plusieurs enquêtes auprès des plus importants d'entre eux montre sans conteste une confiance en l'avenir des rouliers. La Currie Line de Leith qui transporte essentiellement des marchandises d'Ecosse vers Rotterdam ne craint guère la concurrence du tunnel, vu la distance couverte.

– Le transbordement de haute mer semble encore moins menacé. Felixstone, Hull ou Grangemouth assurent de nombreux services de "feeder" avec Rotterdam pour le conteneur. Une étude des possibilités d'un "transbordement inversé" pour le trafic sur l'Atlantique Nord à partir du port le plus proche des Etats-Unis, Greenock, a été réalisée. Il s'agissait d'estimer si le tunnel pouvait offrir aux lignes transatlantiques un seul port britannique de relâche avec une distribution à travers l'Europe, via le tunnel sans perte de temps de transit. Les résultats se sont avérés très négatifs et ont été confirmés par une autre étude.

* Les économistes du port de Rotterdam insistent sur d'autres désavantages pour les ports britanniques: l'accès par chemin de fer est de mauvaise qualité, la structuration de leurs hinterlands est insuffisante, les coûts de chargement-déchargement sont trop élevés. Bref il y a un problème général de logistique en Grande-Bretagne qui explique que son principal port est et restera Rotterdam.

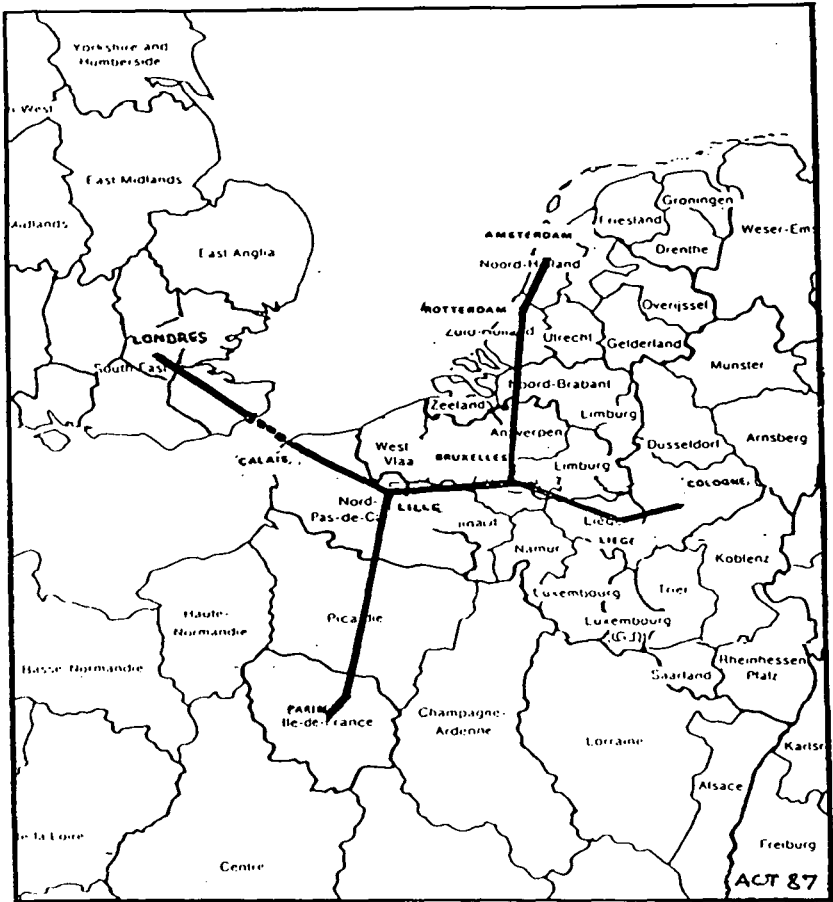
* Avec une légère ironie, on nous a expliqué que le seul danger que le lien fixe pourrait faire courir à Rotterdam, concerne les flux de conteneurs du sud de la RFA. Mais il faudrait pour cela, outre une politique commerciale agressive, deux investissements essentiels: l'amélioration de la liaison ferrée Strasbourg-Calais et surtout, à proximité du terminal du tunnel, une grande plate-forme d'éclatement avec des services et des équipements d'un niveau égal à ceux de Rotterdam. Or, évidemment, nous sommes loin du compte.

3.2. Les enjeux du TGV Paris-Bruxelles-Cologne-Amsterdam

La carte ci-contre présente en gras le tracé actuellement en discussion, après la décision française d'octobre 1987. Des réunions techniques entre les pays concernés ont lieu régulièrement mais, pour l'instant, les ministres ne se sont pas encore mis d'accord. Sans reprendre le détail technique des arguments de part et d'autre, nos interlocuteurs (dont certains ont participé aux négociations) nous ont exposé les principaux enjeux de ces liaisons à grande vitesse, en particulier la controverse qui divise la Belgique.

3.2.1. *Les autorités wallones revendiquent le passage du TGV par Liège en direction de Cologne. Leur argumentation est double. D'une part ils insistent sur l'enclavement de la région dont la situation économique est particulièrement difficile.*

L'arrêt du TGV à Liège pourrait améliorer l'image de marque de cette ville et attirer des investisseurs. D'autre part, ils présentent cette étape comme un élément de la rentabilité globale de l'ouvrage. Elle permet d'intégrer le trafic intérieur belge à la rentabilisation du tronçon Bruxelles-Cologne. D'après les études prévisionnelles ce trafic représenterait environ 2,8 millions de voyageurs par an. Il pourrait s'ajouter aux 4,5 prévus sur la ligne directe. Avec un trafic total de 7,3 millions l'ensemble de l'ouvrage en profiterait, alors que les investissements ne seraient pas sensiblement supérieurs.



Tracé du TGV en discussion fin 1987

La position des Wallons s'appuie également sur un argument juridique. En effet si la construction des lignes ne relève pas des régions, celles-ci doivent fournir le permis de construction. Or pour la ligne Lille-Bruxelles il faut traverser la Wallonie; et la Flandre pour le tracé réclamé par les Wallons. Quel que soit le tracé choisi, il faut que les deux régions soient d'accord.

3.2.2. Les autorités flamandes semblent satisfaites du tracé jusqu'à Bruxelles et jusqu'à présent peu préoccupées par le problème de Liège. En fait on renvoie au gouvernement central le soin de trancher. Les principaux problèmes discutés touchent surtout à l'environnement (tracés locaux, expropriations, bruit), mais le gouvernement régional, les entreprises et les grandes villes sont favorables au TGV.

3.2.3. Aux Pays-Bas on essaie d'obtenir une décision globale impliquant les Belges et les Allemands. Mais les autorités se considèrent dépendantes des Belges dont le gouvernement commencerait, pensent-elles, à accepter les arguments des Wallons.

Avec les Allemands, par contre, il y a communauté de vue. On souligne enfin que la liaison avec Cologne en débouchant sur Francfort met en difficulté le tracé Francfort-Paris via Strasbourg qui sera moins rapide.

3.3. Déséquilibres régionaux

Si la perspectives des nouvelles infrastructures des années 90 n'est encore discutée qu'à partir de problèmes liés aux transports de marchandises et de voyageurs, elle se situe dans le contexte des déséquilibres régionaux que nous avons mis en valeur plus haut à partir d'indicateurs statistiques. Le pôle de croissance du Benelux est fortement structuré par les zones portuaires: le triangle Bruxelles-Gand-Anvers dans la Flandre du nord et le Randstad aux Pays-Bas. Il faudrait y ajouter (mais en tenant compte de sa situation particulière) le Grand Duché du Luxembourg. Ces particularités conduisent certains responsables à se demander si les Pays-Bas ne se réduiraient pas à un centre de distribution de l'Europe.

Les zones en crise bénéficient pour la plupart de programmes spéciaux de développement, mais force est de constater que les résultats sont encore limités. Ce grave déséquilibre territorial doit être pris en compte pour apprécier à leur juste mesure les pôles de croissance dans l'espace européen qui nous occupe.

Aussi, sans traiter tous les aspects des politiques d'aménagement, avons nous repéré les principaux projets et les actions menées au Benelux sur deux questions que nous traiterons plus bas pour les quatre régions françaises.

3.3.1. Localisation d'activités

Anvers et Rotterdam sont bien sûr les zones les plus attractives, en particulier pour les entreprises étrangères. D'abord intéressées par la proximité du port, elles découvrent ensuite la qualité de la main d'oeuvre et du cadre de vie. Ce sont souvent des unités de production à haute valeur ajoutée. Ici l'image de ces pays calmes et verdoyants joue beaucoup. Par ailleurs quelques résultats sont

également à noter dans le cadre des politiques d'aides aux "zones de développement".

Aux Pays-Bas, les pouvoirs publics ont réussi quelques opérations de décentralisation d'activités vers les zones en crise à travers deux types d'initiatives: l'offre de primes et avantages divers à la création de nouvelles activités, la relocalisation de services publics (universités, centre de recherche). C'est le Limburg qui en a le mieux profité avec l'implantation, il y a plusieurs années, de la seule usine automobile du pays et, à Maastricht, la création d'un centre de recherche sur les biotechnologies en collaboration avec une université américaine. Les résultats sont moins probants au Nord des Pays-Bas, en particulier dans la vieille zone textile de Twente.

En Belgique les actions pour attirer ou créer de nouvelles activités ont beaucoup moins d'effet en Wallonie qu'en Flandre. La Wallonie souffre d'un paradoxe: sa solide tradition industrielle et son système de formation performant ne suffisent pas à contrebalancer une croissance faible et un très fort taux de chômage. Seul le Sud-Luxembourg est légèrement attractif, les actions de reconversion étant les plus anciennes. Dans la zone de Charleroi, Mons, La Louvière on n'attend pas de résultats à court terme.

La Flandre est plus dynamique, y compris dans ses zones de crise, le Westhoek et le Limburg. Les atouts de ces zones résident dans leur bon niveau d'équipement en matière d'infrastructures économiques et sociales, dans la haute qualification de la population active et dans un climat favorable à l'entreprise. Les points faibles sont les coûts salariaux élevés et la réglementation assez rigide du marché de la main d'oeuvre. Les autorités flamandes en lançant un programme de "troisième révolution industrielle" ont voulu y concentrer des activités à haute technologie (micro-électronique, biotechnologies, micro-matériaux) avec des relais en services et centres de recherche. Si plusieurs milliers d'emplois, dont les deux tiers par des entreprises étrangères, ont pu être créés grâce à cette politique, la polarisation des activités n'a pas correspondu aux souhaits des autorités. Pour l'essentiel les hautes technologies se sont installées autour de Gand et Anvers, tandis que 90% des emplois nouveaux dans les zones en crise sont concentrés dans des activités traditionnelles (chimie, fabrication mécanique).

3.3.2. *Transports*

Outre les questions déjà évoquées à propos des ports, deux points nous ont parus importants pour l'avenir: la force de la batellerie et des transporteurs routiers néerlandais, l'informatisation en cours des chaînes transports à partir des ports.

La batellerie hollandaise, surtout concentrée sur le Rhin, aborde avec optimisme 1992 et les autorités l'aident en ce sens. Un plan de rentabilité a été mis en place ces dernières années avec des aides au déchirage pour les équipements vétustes, des avantages pour l'achat de nouveaux équipements et une réglementation sévère du nombre de licences. Les transporteurs routiers n'ont pas reçu d'aides spéciales mais ils sont très agressifs sur le marché international (environ 75% des camions entrant à Rotterdam sont sous pavillon hollandais), ils comptent sur le cabotage en pays européens et s'y préparent déjà.

Anvers et Rotterdam sont à la pointe de l'informatisation des chaînes de transport avec leurs systèmes SEAGHA et INTIS (comme Le Havre et Marseille en France). Ces systèmes permettent de suivre de bout en bout les marchandises et de réduire au maximum les temps de stockage et les ruptures de charge. Ils tendent à structurer l'articulation entre les différents modes en amont et en aval du port. On imagine encore mal leurs conséquences sur l'ensemble du système de transport. Ils correspondent à la recherche du *just in time* dans la production. Ils renforcent considérablement l'importance de ces ports dans l'ensemble du système de distribution en Europe.

4. Conclusions

De ce rapide tour d'horizon de l'environnement européen immédiat de nos régions, il est déjà possible de tirer des conclusions. Leur portée sera précisée dans la suite du rapport.

4.1. La situation géographique de ces régions ne coïncide pas avec leur importance stratégique. Au sud-est du polygone dessiné par les grands centres économiques et de décision de l'Europe, elles se définissent surtout par leurs rapports à ces centres. Elles sont et seront davantage traversées par de grandes infrastructures dont la fonction principale est d'abord de relier ces centres.

Cette place dans l'Europe du Nord ne leur confère aucun avantage automatique, elle joue même dans les deux sens: ces régions peuvent certes profiter de leur proximité du coeur de l'Europe, mais elles peuvent aussi voir une partie de leurs forces vives attirées par ces centres. D'ailleurs les indicateurs socio-économiques cités plus haut soulignent que les régions les moins centrales sont aussi les moins touchées par la crise, tandis que le Nord-Pas-de-Calais dont la position européenne est la meilleure est le plus défavorisé.

4.2. Force est de remarquer que la sensibilisation aux problèmes de développement régional liés au tunnel ne fait que commencer. Elle est plus forte dans les deux régions les plus proches du tunnel, le Kent et le Nord-Pas-de-Calais. Mais en Grande-Bretagne, la mobilisation est pour l'instant inexistante. Cela s'explique par la réticence encore forte à l'égard de l'intégration européenne, par l'accent mis sur l'intérêt "touristique" et non économique du tunnel, par la vision négative qu'en ont longtemps eu, et en ont parfois encore, les zones les plus proches. L'étude d'impact réalisée en 1987 avec de gros moyens est considérée comme un premier pas vers la mobilisation. La principale différence avec la France tient en fait à la manière dont les autorités nationales s'investissent dans cette mobilisation; l'Etat britannique se déchargeant sur l'initiative privée pour l'exploitation des opportunités créées par le tunnel. Aux Pays-Bas et en Belgique, seul le TGV suscite quelques passions tandis que le lien fixe n'est pas encore intégré aux raisonnements sur la perspective de 1992.

4.3. En Grande-Bretagne, personne n'attend d'importants effets, positifs ou négatifs, du tunnel sur la localisation des activités et le développement régional. D'une part parce que l'on connaît le peu d'impact d'une modification du coût des transports sur la stratégie de localisation des entreprises. D'autre part parce que l'espace sur lequel portent les études et les préoccupations (le Kent) n'est peut

être pas le plus approprié pour observer et prévoir les effets éventuels : il est trop proche et trop étroit. Au Benelux, le tunnel n'entre même pas dans les arguments pour attirer des investisseurs: on considère beaucoup plus convaincante la proximité des grands ports du Nord.

4.4. Si le tunnel ne présente guère d'avantages immédiats ou du moins si aucun des avantages n'est acquis *a priori*, nos interlocuteurs britanniques s'accordent néanmoins à reconnaître les opportunités qu'il offre et les efforts nécessaires pour les saisir. A cet égard, les autorités locales (comtés, districts, villes) ne pourront guère compter sur l'aide gouvernementale hors de la réalisation d'un nombre limité d'équipements d'infrastructure de communication. La formation jugée nécessaire devra être assurée par les collectivités et les investissements économiques par le secteur privé.

4.5. On s'accorde cependant à reconnaître au Kent un certain nombre de facteurs favorables à l'implantation d'activités venues d'outre-mer liés à sa proximité du tunnel (et donc du continent), des grands aéroports de Heathrow et Gatwick et des services très complets et de très haut niveau de Londres. La relative disponibilité de main d'oeuvre qualifiée et la langue elle-même peuvent emporter la décision des candidats à une implantation au Nord de l'Europe.

Au contraire, nos interlocuteurs du Benelux ne perçoivent pas le nord de la France ou le sud de l'Angleterre comme des espaces concurrents. Leur expérience des contacts avec des investisseurs japonais ou américains les conduisent plutôt à penser que seule la RFA pourrait peser dans la balance.

4.6. Certaines activités paraissent cependant mal préparées à subir, dans le Kent, l'éventuel choc de la continentalisation. C'est en particulier le cas du tourisme déjà victime de l'héliotropisme du Britannique moyen, des transports routiers déjà minoritaires dans les échanges avec la France et des ports qui sortent à peine d'une très grave crise. De plus, la faible capacité des sites d'accueil et les réglementations sévères relatives à l'environnement limitent les possibilités d'implantation d'activités tant soit peu exigeantes en espace.

5. Sources

5.1. Grande-Bretagne

CHISHOLM, Michael "The Impact of the Channel Tunnel on the Regions of Britain and Europe", *The Geographical Journal*, 152 (3), November 1986, pp 314-354

CHURCH, Clive H. *Approaching the Channel Tunnel*, London, University Association for Contemporary European Studies (1987), UACES Occasional Papers 3. 76 p. (notamment VICKERMAN, Roger, "Transport Investissement and European Integration", pp.56-66).

EUROTUNNEL-BRITISH RAIL, *Regional Studies of Business Opportunities; Information Booklet*, London, Eurotunnel/British Rail, February 1981.

GIBB, R.A. "The Impact of the Channel Tunnel Rail Link on South East England", *The Geographical Journal*, 152(3), November 1986, pp.334-553.

KENT IMPACT STUDY, *Channel Tunnel : A strategy for Kent. Consultation Document*, London, Channel Tunnel Joint Consultative Committee, 1987,66p.

VICKERMAN, R.W. "The Channel Tunnel and Regional Development: a critique of an infrastructure-led growth project". *Project Appraisal*, 2(1), March 1987, pp 31-40.

VICKERMAN, R.W. "The Channel Tunnel : Consequences for Regional Growth and Development", *Regional Studies*, 21(3). (1987), pp.187-197.

VICKERMAN, R.W and CHURCH, C.H. *The Impact of Frontiers : a British Perspective* (Canterbury) (Kent University) (1987), 12 p.

Entretiens:

Robert DENNIS, Director, Industrial Development South East Regional Office, Department of Trade and Industry. South Eastern Regional Office. Londres.

Paul HUDSON, Divisional Planning Officer, Kent County Council, Maidstone (Kent).

John HUGHES, (responsable du tourisme), Kent County Council, Maidstone (Kent).

Basil SMITH, Chairman of the Kent Impact Study Team, Department of Transport, London.

Dr Roger VICKERMAN, Reader in Economics, Director, Channel Tunnel Research Unit, Kent University, Canterbury (Kent).

5.2. Benelux

Rencontres avec:

* Ministère de la Région Wallonne

- . M. Henrotin, Direction des relations extérieures
- . M. Bauvir, Conseil économique et social de la Wallonie
- . Deux représentants de la Direction de l'Aménagement de la Région wallonne

* Ministère de la Communauté Flamande

. M. Van Haver, Administration pour l'économie et l'emploi, Conseiller en charge des plans de développement régional

* Port d'Anvers

- . M. Janses, Directeur du Centre d'études pour l'expansion du port d'Anvers
- . M. Van den Bossche, Rédacteur en chef du "Lloyd Anversois"

*** Port de Rotterdam**

. M. Koet, Economiste du Centre d'études du port

. M. Fortuin, idem

*** Ministère des Affaires économiques des Pays-Bas**

. M. Verhage, Direction générale de l'industrie et du développement régional

*** Ministère des Transports et des travaux publics des Pays-Bas**

. M. Baanders, Direction générale des transports

* Documents des ports de Rotterdam et Anvers, programmes de développement régional des régions citées.

II. Dynamiques régionales

L'espace des quatre régions n'existe que par les limites qui lui ont été données : découpages politiques et administratifs, délimitation du champ de l'étude. Entre le Nord et les Ardennes d'une part et la Belgique limitrophe de l'autre la proximité n'est pas que géographique. La Haute-Marne regarde vers le Sud et l'Est. La Haute-Normandie regrette sa séparation d'avec sa voisine. Et les quatre régions ont les rapports les plus étroits avec la région parisienne. Toutefois, borné comme il l'est par la frontière belge au Nord-Est, la Manche au Nord-Ouest et l'agglomération parisienne au Sud, cet espace ne paraît pas plus artificiel que la plupart des aires d'étude et d'action.

Y dresser un état des lieux, en relever les traits communs et la diversité peut procéder d'une observation proprement interne ou d'une comparaison entre les régions qui le constituent et l'ensemble français. L'une et l'autre approches mettent en lumière les atouts et faiblesses de cet espace huit à dix ans avant les deux échéances de 1992 et 1993. Et l'analyse de l'affectation des crédits publics permet de voir comment il prépare son avenir.

1. Un espace fortement structuré par Paris

Saisi au niveau des zones d'emploi, l'espace des quatre régions s'organise selon une double logique d'influence/dépendance de la région parisienne. Influence et dépendance se propagent en effet selon deux modalités : radiale et concentrique.

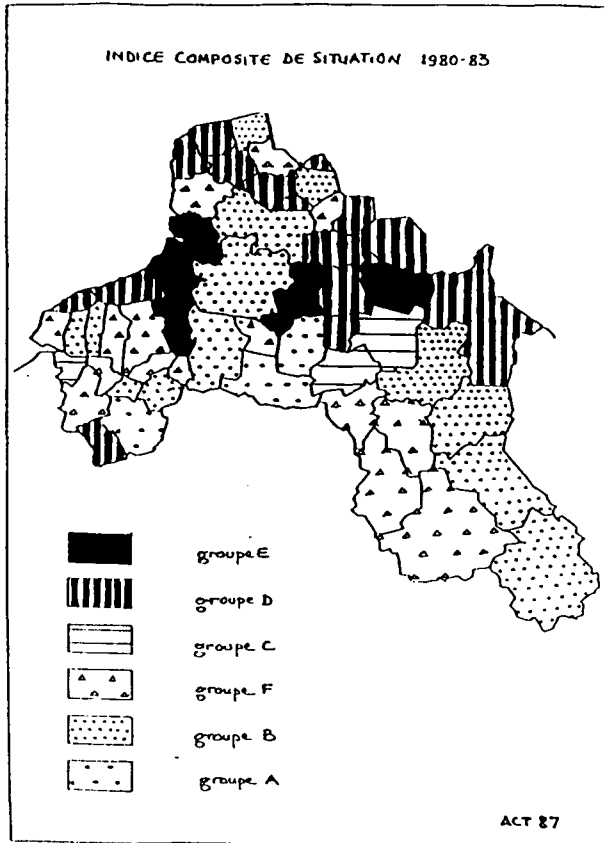
De la première relèvent les corridors de prospérité relative qui vont de Paris vers le Nord le long des axes Beauvais - Amiens - Arras - Lille, Rouen - Le Havre et, dans une mesure moindre, Epemay-Reims-Châlons. La distribution des résidences "tout confort" et des niveaux de salaire paraît s'opérer selon cette logique (Cf. cartes X et XI en annexe). Dans tous les cas cependant l'influence parisienne s'atténue avec l'éloignement, insuffisamment relayée par le rayonnement de pôles régionaux comme Lille et Reims.

En d'autres domaines, tels que le chômage et les migrations d'actifs, l'influence parisienne est plus uniformément diffusée et se manifeste par une succession d'arcs concentriques : les zones proches de Paris résistent mieux à la crise qui, en revanche frappe durement les plus éloignées (cartes XIII et XIV).

La prise en compte, en un indice composite, de traits dont la distribution spatiale relève de ces deux logiques, permet de dresser une carte de synthèse qui rend compte de la diversité de l'espace (tableaux 10 et 11). La double structuration décrite ci-dessus y apparaît certes, mais dans une présentation plus complexe et nuancée, mise en valeur par le classement des zones en sept groupes (de A, groupe le plus favorisé à E, groupe le plus défavorisé).

Le couloir de Paris vers le Nord se présente clairement, reliant quatre des onze préfectures de l'espace interrégional : Beauvais, Amiens, Arras et Lille. Il

constitue comme une trouée par laquelle s'engouffrerait le dynamisme et/ou la résistance à la crise de Paris et de sa région.



Il est en outre mis en valeur par la présence de part et d'autre de cinq des six zones les plus défavorisées, (Groupe E). Les deux autres corridors, Paris- Le Havre et Paris-Châlons, sont pratiquement estompés.

La structure en arcs successifs est à première vue moins apparente. On peut toutefois en distinguer assez nettement deux. Le premier qui va de Chaumont-sur-Marne à Rouen et Le Havre en passant par Laon et Amiens ne comprend que deux zones des groupes D et E (sur 21). En revanche, il englobe les trois zones du groupe A et la majorité (10 sur 13) de celles du groupe B. La situation est compliquée par la présence dans cet arc des trois zones du groupe C et, surtout, de 11 des 14 zones "indéfinissables" (Groupe F).

Dans l'arc septentrional, de Charleville à Fécamp, par Valenciennes, Boulogne et Abbeville, la situation est plus claire, perturbée seulement par le couloir Paris-

Lille. En dehors de celui-ci, la quasi-totalité des zones appartiennent aux groupes D et E.

La combinaison de ces deux structures découpe l'espace des quatre régions en une juxtaposition d'aires : outre la trouée Beauvais Lille, apparaissent ainsi Rouen et ses environs, les vallées normando-picardes, la Vallée de la Marne, l'Ouest Champenois, le Sud de l'Oise, la flèche Lens-Calais-Boulogne, et le vaste triangle déprimé Charleville-Santerre-Valenciennes.

Ce qui apparaît ainsi, à la faveur de ce gros plan, c'est une hétérogénéité structurée. Hétérogène, l'espace interrégional pris en considération renferme des aires à la situation très contrastée allant du (relativement) favorisé au très défavorisé. Mais l'ensemble est doublement structuré par sa proximité de Paris. D'une part il bénéficie d'une diffusion en tâche d'huile du dynamisme et de la richesse de Paris. D'autre part il est transpercé par un couloir qui relie Paris à Lille. A cette forte influence de la métropole parisienne, qui peut induire une véritable dépendance seules Lille et dans une moindre mesure Reims (et peut être Rouen) paraissent partiellement échapper.

2. Des régions déprimées et dominées

L'analyse interrégionale qui décrit, au moyen d'indicateurs, les quatre collectivités majeures de l'espace considéré et les compare à l'ensemble français dégage une impression générale relativement cohérente dans laquelle les faiblesses prennent largement le pas sur les atouts. Le constat, que l'on nuancera par la suite, peut être schématisé en trois propositions: i) Crise de l'appareil productif avec amorce de restructuration; ii) Carence manifeste en hautes qualifications et en services. iii) Forte intégration dans un environnement national et européen, plutôt subie que maîtrisée.

i) C'est d'abord par le niveau et la progression du chômage que se manifeste la **crise de l'appareil productif** dans les quatre régions (tabl.24). C'est aussi par le ralentissement de l'investissement (tabl. 50). C'est encore par le niveau médiocre et l'évolution peu encourageante de la productivité, sauf dans la production de biens de consommation (tabl. 49). Face à cela, semblent se faire jour quelques tendances intéressantes. Une **certaine restructuration** s'amorce. Si les activités traditionnelles de chaque région subissent une forte régression, les branches plus récentes résistent mieux, voire progressent (tabl. 47). En outre, un effort de modernisation paraît entamé: la robotique prend une place croissante dans les investissements (tabl. 33). Le bilan général est loin de se montrer positif au vu des indicateurs disponibles, d'autant qu'il existe d'importants handicaps au redressement.

ii) Plus importante peut-être que l'état de crise où se trouvent les quatre régions est la véritable **carence en matière grise** dont elles sont affligées. On en trouve la traduction notamment dans le faible taux de titulaires du baccalauréat ou d'un diplôme supérieur aussi bien chez les cadres que chez les employés et, bien entendu, les ouvriers (tabl. 38 à 40). Faible taux qui apparaît également dans les secteurs d'activité ; si l'agriculture est relativement privilégiée à cet égard, les activités industrielles, aussi bien que les services marchands présentent des carences évidentes (tabl. 41 à 44). Ce déficit va de pair avec l'insuffisance

manifeste des activités de services, marchands et même, dans certains cas, non marchands; la situation est particulièrement préoccupante pour la recherche (tabl. 37). Faut-il voir un lien entre les observations précédentes et la faiblesse de la création d'entreprise ainsi que la survie réduite des entreprises nouvelles ? Le plus grave de l'affaire est que, globalement, les quatre régions réunies laissent partir les plus diplômés et les plus qualifiés de leurs actifs (mais on verra qu'il n'en va pas identiquement pour chacune des régions) (tabl. 17 à 19).

iii) C'est avec l'Ile-de-France que ces échanges migratoires sont les plus importants (tabl. 20), indication d'un phénomène plus général, la forte intégration des quatre régions dans leur environnement proche, national et européen. Ainsi, leurs résidents sortent peu de France pour leurs vacances d'été et, lorsqu'ils vont à l'étranger, ils se rendent volontiers dans les pays limitrophes (tabl. 71 et 72). Leur propre clientèle touristique est largement autochtone, encore qu'elles voient passer un grand nombre d'étrangers. L'interpénétration des capitaux et décisions se manifeste plutôt négativement, par la grande dépendance de l'industrie vis à vis de l'extérieur (national et étranger) et, en même temps, la faible influence externe des entreprises régionales (tabl. 26 à 29). La prédominance des liens avec l'environnement proche se retrouve, au plan national, dans le trafic ferroviaire et, au plan international, dans le trafic téléphonique (tabl. 74). Il en va de même, de ce dernier point de vue, pour les échanges commerciaux : la CEE est, de loin, le premier partenaire (tabl. 62 et 63). Deux ombres au tableau, toutefois : le ralentissement des exportations vers la CEE et la régression de la place des ports (Le Havre en particulier) (tabl. 66 et 68).

Ce tableau d'ensemble ne rend bien sûr pas compte de la situation spécifique et contrastée des quatre régions. Chacune d'entre elles, d'ailleurs, loin de constituer une unité homogène présente les différenciations internes que l'on a pu percevoir précédemment. L'utilité d'un diagnostic au niveau régional tient à l'importance politique de cet échelon. La modeste batterie d'indicateurs dont on a disposé n'autorise naturellement pas un véritable diagnostic, elle fournit de simples indications de situation. Cela étant, on peut hasarder les constats suivants : la situation du Nord-Pas-de-Calais et de la Haute-Normandie présente des aspects positifs et des aspects négatifs sans que le plus grand poids actuel des seconds paraisse irrémédiable ; en Champagne-Ardenne, le passif semble beaucoup plus lourd et les handicaps plus difficiles à surmonter ; la Picardie présente assez peu de points réellement négatifs et de points réellement positifs.

a) La **Picardie**, justement, est fortement marquée par la proximité de l'Ile-de-France avec laquelle elle entretient d'étroits rapports que ce soit dans les échanges migratoires ou dans les flux touristiques. Probablement aussi dans le mouvement des capitaux. La région présente une faible autonomie industrielle, et plus généralement économique, sa seule force propre semblant être le fait de l'agriculture et des industries dérivées. Globalement, toutefois, la région ne paraît pas souffrir de cette proximité : en matière de qualification, par exemple, elle en tire plus de profit que de désavantage. Prise entre deux pôles, l'un majeur (Paris) l'autre mineur (Lille), la Picardie ne peut sans doute pas prétendre s'instaurer en contrepoids de l'un ou de l'autre, mais saura peut-être tirer habilement parti de son statut d'espace de liaisons et de transition.

b) La **Champagne-Ardenne** offre certaines similitudes avec la Picardie, la force de son agriculture et de ses industries dérivées notamment. En revanche

ses liens avec l'Ile-de-France sont beaucoup plus lâches. Si la situation de crise n'y est pas plus préoccupante qu'ailleurs et si des ébauches de restructuration paraissent émerger, la faiblesse du potentiel humain est très inquiétante : bas niveau de qualification dans presque toutes les catégories socio-professionnelles et branches économiques, émigration nette des actifs titulaires des plus hauts diplômes et qualifications, très grande carence de la recherche, bas niveau d'information, faible niveau et progression de la productivité, net ralentissement de l'investissement industriel, détérioration de la situation des services marchands et non marchands ...

Ce n'est semble-t-il pas du dynamisme des voisins que viendra le salut. En tout cas pas par simple propagation (comme en Picardie). Cela exige sans doute que la région se dote sinon d'une marge réelle d'autonomie, du moins d'une personnalité propre. Faute de quoi, les réactions que l'on voit poindre ici et là pourraient demeurer éparées, désordonnées et, globalement, inefficaces.

c) Au moins aussi fortement liée à l'Ile-de-France que la Picardie, la Haute-Normandie peut trouver dans ce lien une carte maîtresse pour son avenir. Et la région paraît apte à la jouer. Certes la crise ne l'épargne pas : chômage, défaillance d'entreprises, faible survie des initiatives économiques, faible progression de la productivité dans l'industrie des biens intermédiaires, chute spectaculaire de l'activité portuaire du Havre. Mais, ne présente-t-elle pas, à côté, un P.I.B. par habitant élevé, des échanges migratoires positifs dans les plus hautes qualifications et diplômes, un niveau de diplôme élevé dans un certain nombre d'activités et de qualifications, une bonne situation des industries de biens de consommation et des services marchands ? Cela ne permet assurément pas de jouer la carte de l'autonomie, le handicap actuel paraît insurmontable, et le poids de Paris tout proche semble trop lourd, mais plutôt celle de la complémentarité. La Haute-Normandie ne doit-elle pas se voir et se vouloir la façade et la porte maritime de la région parisienne ?

d) Le Nord-Pas-de-Calais est probablement le mieux en mesure de prétendre à l'autonomie relative, et donc de peser directement sur son destin. Pourtant la crise y est dure, plus qu'ailleurs peut-être, provoquant une émigration des actifs diplômés et qualifiés ; le PIB par habitant y était plus bas en 1985 que dans les trois autres régions et l'investissement industriel s'y était fortement ralenti. Mais au dynamisme démographique naturel, la région ajoute un fort attachement local. Le degré d'autonomie des entreprises industrielles est plutôt élevé. L'informatisation atteint un niveau honorable et la robotisation de la petite et moyenne industrie connaît un essor rapide. Les services marchands se développent bien et les services non marchands sont pourvus en personnel diplômé. La partie est évidemment loin d'être gagnée, mais les atouts existent. L'interpénétration avec l'Ile-de-France est limitée et l'insertion dans l'espace européen déjà perceptible. Le Nord-Pas-de-Calais, autour de sa métropole lilloise (étendue) trouvera probablement avantage à jouer d'emblée une place, non à l'échelon national français, mais dans l'espace européen, en profitant de sa position géographique privilégiée

3. Des réactions politiques encore timides

L'énorme trafic qui passe déjà par le triangle Rouen-Strasbourg-Amsterdam va se développer encore aussi bien par l'intensification des échanges intra-

36 Situation

communautaires que par la mise en service d'infrastructures nouvelles de communication (tunnel, TGV, autoroutes).

Il est d'ores et déjà perceptible que, dans le vaste mouvement de marchandises, de capitaux, d'idées et d'hommes qui s'annonce, les quatre régions se situent différemment, chacune avec une position, des possibilités et des ambitions particulières. Certaines tenteront d'en tirer habilement le meilleur profit. D'autres voudront y participer plus activement. Or le constat que l'on vient d'établir ne dévoile que des états et des tendances. Il ne dit rien des volontés et des politiques. Ce sont ces dernières que l'on va essayer de caractériser maintenant telles qu'elles se manifestent dans l'affectation des crédits publics tant par l'Etat que par les collectivités locales.

Une analyse des dépenses d'investissement en 1981 et 1984 doit, en effet, faire ressortir l'importance relative accordée à tel ou tel problème et révéler notamment si la mesure a été prise des handicaps dont paraissent souffrir les régions. Faute d'observations d'ensemble postérieures à 1984, les choix politiques opérés depuis lors n'ont pu être pris en compte ici.

On s'est appuyé pour cela sur le collationnement et le traitement opérés par le BIPE sur les dépenses d'investissement de l'Etat et des administrations publiques locales (APUL).

La comparaison entre la structure des dépenses des quatre régions réunies et celle de l'ensemble de la Province, donne déjà quelques indications intéressantes (tabl. 76).

En 1981, parmi les chapitres sur lesquels les quatre régions mettaient tout particulièrement l'accent, on relevait le logement et, dans une moindre mesure l'enseignement et la santé.

D'un autre côté, certains chapitres voyaient leur importance plus ou moins minorée. C'était le développement rural, les transports, la culture et vie associative, l'action économique, et les équipements sociaux.

Peu de changements d'orientation apparaissent en 1984. La priorité au logement semble même s'accroître. Cela semble s'opérer notamment aux dépens du développement urbain dont l'importance, conforme en 1981 à celle que lui accordait en moyenne la province, se trouve nettement réduite. En revanche, une insistance accrue est désormais donnée à l'action économique.

A observer quelques uns des sous-chapitres, on constate quelques faits intéressants. En premier, c'est le peu d'attention accordé à l'enseignement supérieur : déjà peu considéré par la Province, il est encore plus délaissé par les quatre régions. Et les choses ne s'arrangent manifestement pas, du moins jusqu'en 1984, où la part dévolue à ce secteur, en diminution générale en province, subit dans les quatre régions une réduction drastique.

On notera également que, comme ailleurs en province, la culture cède le pas au sport et aux loisirs dans les investissements : non seulement sa part est de moitié inférieure, mais elle tend à diminuer tandis qu'augmente celle des sports et des loisirs.

En matière de transports, si, comme il est normal, les quatre régions soutiennent davantage que l'ensemble de la province la voie maritime, il apparaît cependant que ce soutien s'affaisse en 1984 jusqu'à un seuil très bas.

Enfin, on ne sera pas étonné que l'agriculture et les IAA reçoivent une aide en investissement relativement moins importante dans les quatre régions que dans la province française en général.

Quelles interprétations peut-on faire de ces données ? La priorité accordée au logement peut contribuer à retenir, par des considérations de bien-être, une population nettement portée à émigrer. Mais elle "coûte" un quart du budget d'investissement des régions.

Celle qui se manifeste en faveur de l'enseignement est certes la bienvenue. Cependant elle se situe à un niveau peu élevé et, on l'a dit, elle néglige presque complètement la formation supérieure dont on a clairement mis en évidence l'insuffisance.

Faut-il se montrer surpris du peu d'importance attribuée aux transports maritimes ? Sans doute pas. Mais il ne faut alors pas s'étonner davantage de la régression précédemment constatée en ce domaine.

Enfin l'écart grandissant entre la culture et les sports et loisirs mérite une réflexion, à inscrire dans un débat plus large sur les conditions de cadre de vie pouvant contribuer à maintenir les hauts diplômés et qualifications dans les régions qu'ils ont tendance à quitter.

D'importantes différences de structure des dépenses d'investissement entre les régions révèlent de notables différences de priorité (tabl. 77 et 78). Ainsi, en 1981, comparée aux trois autres régions, la Champagne-Ardenne insiste particulièrement sur le développement rural, les transports, et la culture et vie associative, ces trois chapitres concentrant 53% des investissements ; elle néglige, en revanche, très nettement le logement.

La Picardie, pour sa part, soutient plus que ses voisines l'enseignement et la santé. En Haute-Normandie, seule l'action économique ressort d'une structure assez conforme à la moyenne, tandis que le Nord-Pas-de-Calais consacre 53% de son budget au logement et au développement urbain, délaissant du même coup le développement rural.

Trois ans plus tard, en 1984, et dans le contexte d'une autre politique économique générale, que sont devenues ces priorités ? La Champagne-Ardenne a maintenu son soutien à la culture et vie associative et au développement rural ; l'effort en faveur des transports s'est quelque peu atténué ; en revanche, le développement urbain n'est plus aussi nettement délaissé. En Picardie, l'enseignement ne retient plus autant l'attention, la santé restant encore objet de préoccupations. La Haute-Normandie a fortement amplifié son soutien à l'action économique (16,74%) ; le Nord-Pas-de-Calais a fait de même en faveur du logement et du développement urbain, qui désormais absorbent près de 57% du budget d'investissement.

Le budget d'investissement de l'Etat et des APUL en 1984 confirme donc, dans leurs grandes lignes, les orientations politiques que révélait celui de 1981 :

les priorités sont en général maintenues, voire accentuées (la seule exception étant l'"abandon" de l'enseignement en Picardie). Preuve sans doute qu'il ne s'agit pas d'affectation fortuites, mais de véritables choix.

Ces choix répondent-ils à quelques unes des questions les plus graves soulevées par l'analyse des indicateurs de situation et de tendance ? Il est difficile de le dire, faute de connaître le détail de certains gros chapitres budgétaires et d'être à même d'apprécier l'impact des différents types d'investissement.

On peut toutefois remarquer, à priori, le caractère judicieux de la priorité culturelle et sportive accordée par la Champagne-Ardenne si elle lui permet d'améliorer son image, de mieux retenir ses cadres et diplômés et de faire apparaître plus nettement sa propre personnalité, et considérer, par ailleurs, comme normal l'importance accordée au développement rural. L'absence de priorité de l'enseignement en général et le désintérêt pour l'enseignement supérieur contrastent, en revanche, avec les graves constatations faites précédemment. En Picardie, précisément et pour les mêmes raisons, on peut s'étonner en outre pourquoi si peu d'importance est accordée à l'action économique. Cette dernière question doit être posée et avec encore plus d'insistance à propos du Nord-Pas-de-Calais où seulement 2% lui sont consacrés. En vérité, hormis l'enseignement et la culture et le sport, à qui est consacrée une part proche de la moyenne, tous les autres secteurs d'investissement souffrent de la priorité absolue donnée au logement et au développement urbain. C'est une option toute différente qui a été retenue en Haute-Normandie, où tout en maintenant l'ensemble logement-développement urbain à un niveau honorable, un accent tout à fait bienvenu a été mis sur l'action économique.

Cette analyse encore trop globale parce que fondée sur des données très agrégées, il conviendrait de l'affiner par un regard plus aigu sur certains secteurs. On en abordera deux ici : la recherche et le tourisme.

En matière de crédits de recherche, on connaît la régionalisation du budget civil de recherche (de l'Etat) entre 1980 et 1985. Sa concentration en Ile-de-France est extrême et semble même aller s'accroissant (tabl. 79).

Dans la province en voie de désertification scientifique, quelle est la place des quatre régions ? Elles recevaient, en 1985 comme en 1981, environ 4% des crédits alloués à la recherche en province, soit plus de quatre fois moins que le poids de ces régions tant en termes de population ou de produit intérieur brut. Faut-il alors s'étonner que, parmi les régions, la Champagne-Ardenne soit réduite à la portion congrue ... pauvre parmi les pauvres.

Le secteur touristique, quant à lui, n'obtient qu'une part très faible des crédits distribués au titre des contrats de plan (1984-88) en Nord-Pas-de-Calais et en Champagne-Ardenne : très nettement inférieure à la part moyenne qui lui est faite en moyenne dans les 22 régions françaises, tant du fait de l'Etat que de la Région. Il est davantage favorisé en Haute-Normandie, du moins par l'Etat, et en Picardie, par la Région (tabl. 80).

Enjeux

1. Orientation des flux

Nous avons étudié plus particulièrement deux types de flux, à la demande de nos interlocuteurs régionaux. Ils n'ont évidemment pas la même importance dans l'économie et le développement de ces régions, mais ils sont souvent évoqués comme des enjeux pour 1992/93.

1.1. Le transport des marchandises

Les quatre régions ont été longtemps favorisées, dans le domaine des transports, par leur situation géographique. Elles bénéficient de bonnes voies naturelles de communication, d'une vaste façade maritime avec deux des plus grands ports français, elles sont à proximité de centres urbains et économiques de première importance. En facilitant le transit vers la Grande-Bretagne le lien fixe les rapprochera de nouveaux marchés. Pourtant le bon sens géographique ne correspond pas toujours à la logique de l'économie des transports de marchandises.

Notre présentation de la situation européenne a déjà souligné le rôle décisif que jouent les grands ports du Benelux et l'organisation de leur hinterland dans l'équilibre des forces du point de vue des transports. En fait cette puissance correspond aux moyens modernes de transport à une époque où la mondialisation des échanges, la dispersion géographique des unités de production et la révolution des moyens de communication rétrécissent le monde. Et c'est de ce contexte qu'il faut partir pour apprécier les conséquences de l'échéance 1992/93 sur le transport régional et sur les possibilités de ces régions de tirer profit des grands trafics qui les traversent.

a) L'évolution du système des transports, la position des quatre régions

Nous partons de trois constats:

- * Globalement le lien fixe, le TGV et le plan autoroutier réduiront les temps de transport et les ruptures de charges entre les points de départ et de destination des marchandises, entre les centres de décision.

- * L'ouverture du marché unique, en éliminant les obstacles techniques et réglementaires aux transports intra-européens, et en localisant différemment les contrôles sur les personnes et les moyens de transports, favorisera une plus grande fluidité des trafics.

- * Le transport de marchandises connaît, dans les années quatre vingt, une mutation propre: la demande se dirige de plus en plus vers une prestation logistique intégrée. Cette évolution place les entreprises de transports devant des choix de spécialisation et/ou de diversification de leurs activités. Les deux premiers constats cités plus haut devraient accentuer cette préoccupation pour le transport dans la zone considérée.

42 Enjeux

Ces données ont des conséquences multiples pour les grands trafics, même si elles n'en modifient pas fondamentalement le trajet. Des conséquences géographiques: la "continentalisation" du Royaume-Uni par le lien fixe entrera petit à petit dans les mentalités, l'amélioration des conditions de trafics routiers Nord-Sud/Sud-Nord (contournement de Paris, autoroute des estuaires, etc.) devrait favoriser l'accès aux ports de la Manche mais aussi du Benelux, la notion de distance physique se relativisera de plus en plus au profit de la recherche de la meilleure modulation entre temps, distance et prix.

Des conséquences commerciales: accentuation de la pression des grands ports hollandais et belges (dont les hinterlands, dans certains cas de chaînes logistiques, atteignent déjà Valence ou la vallée de la Seine) sur Dunkerque et Le Havre; accentuation de la concurrence entre le pavillon français et les pavillons britannique, belge, hollandais et allemand sur les routes de cette partie de l'Europe; faible résistance du transport fluvial français (trop archaïque) aux concurrences belge, hollandaise et allemande.

Des conséquences techniques: ce nouveau contexte devrait favoriser le trafic conteneurisé et le transport combiné (rail-route); il jouera en faveur des chaînes multimodales "bout en bout"; il ouvre la porte au trafic de cabotage des transporteurs routiers européens en France.

Ces éléments d'analyse doivent être confrontés à la position de nos régions dans le Nord de l'Europe. Aux appréciations déjà fournies dans les chapitres précédents nous ajouterons deux remarques sur les échanges et les trafics.

i) Ces quatre régions constituent un point de passage possible au coeur de grands flux intra-communautaires. L'analyse de l'évolution en valeur de ces échanges (1984/86, voir tableau 7) appelle les remarques suivantes:

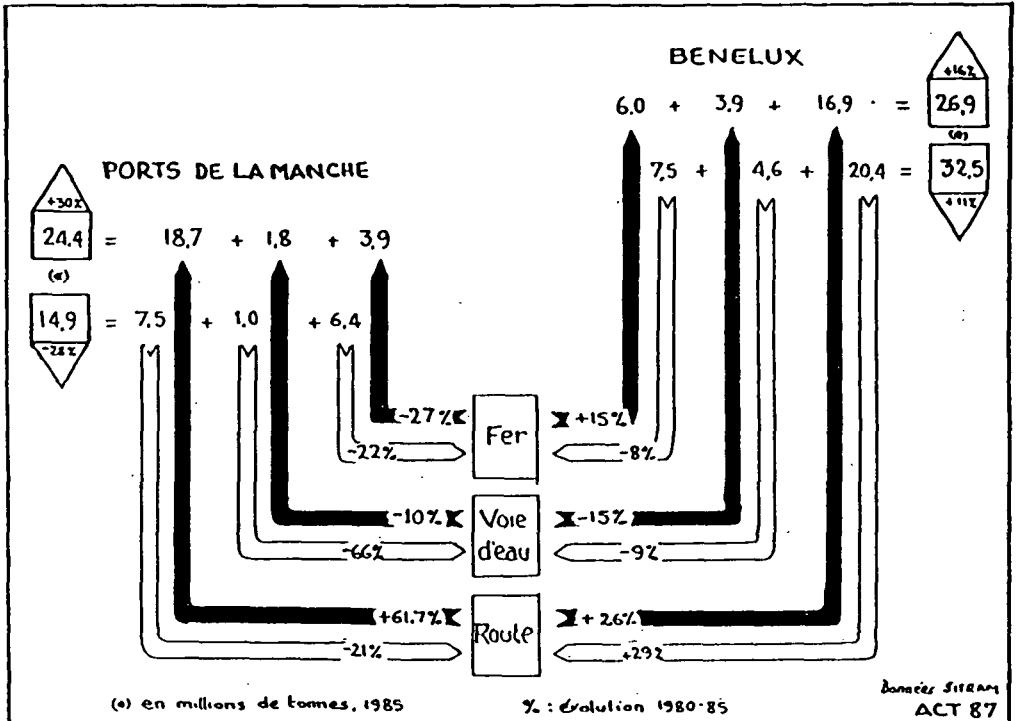
- la plus grosse part de ces échanges (environ 60%) s'effectue dans le sens E-O/O-E, mais la part relative N-S/S-N progresse rapidement;
- les échanges O-E (exports RU vers France et RFA) diminuent tandis que dans le sens E-O ils progressent;
- les échanges avec le Sud sont déséquilibrés et progressent plus vite dans le sens N-S.

L'analyse du commerce extérieur des quatre régions considérées (voir tableaux n°62 et 63) situe leurs économies dans cet environnement: la Champagne Ardenne est la région la plus défavorisée (ses partenaires sont les moins diversifiés et la valeur de ses exports/imports chute plus vite que la moyenne française), la Haute-Normandie connaît la meilleure position (ses partenaires sont plus diversifiés et ses échanges avec les principaux d'entre eux croissent plus vite que la moyenne française); entre les deux se situent le Nord-Pas-de-Calais et la Picardie.

La Champagne Ardenne et la Picardie sont les plus tournées vers l'Europe des 10, les deux autres régions commercent plus avec le reste du monde (ce sont aussi les deux seules possédant des ports).

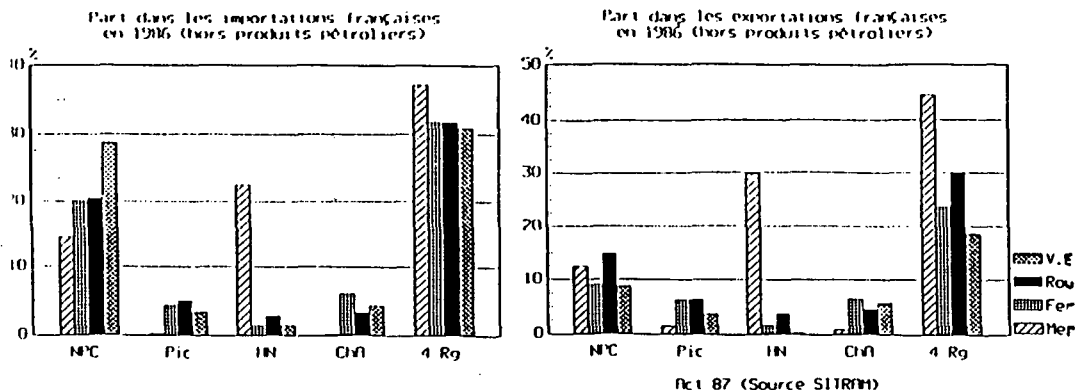
ii) L'évolution 1980/85 des flux de marchandises (en volume) aux postes frontières (voir croquis ci-dessous) traduit une progression de l'activité sauf pour

les importations par les ports de la Manche. On remarque également le déclin de la voie d'eau et la progression rapide de la route dans les modes d'acheminement des marchandises aux postes frontières.



L'évolution 1980/86 des trafics import/export des 4 régions est plus accentuée que celle pour l'ensemble du pays: les exportations augmentent plus et les importations baissent plus. On notera toutefois l'affaiblissement considérable des exportations picardes (-7,2%) compensé par la forte progression de la Hte

Normandie (+37,4%)(phénomène qui correspond en partie à un transfert vers Rouen de la comptabilité des céréales picardes exportées).



Par contre les importations picardes baissent moins que la moyenne nationale.

Enfin, signalons que les dernières prévisions d'Eurotunnel (mars 1987), quant au futur trafic transmanche, envisagent un captage par le lien fixe de 17,3%. Il détournerait, en 1993, 24,3% du trafic roulier (RoRo), 36,7% des conteneurs, 5,4% du vrac et 36,7% des véhicules neufs. Ces détournements devraient surtout peser sur Calais et Dunkerque, moins sur Le Havre et Boulogne.

A partir de ces points de repère nous analyserons l'enjeu des transports de marchandises pour les régions considérées par la zone d'étude, dans trois perspectives complémentaires:

- la capacité de tous les éléments du système de transport (opérateurs et infrastructures) à s'intégrer dans, voire à prendre en charge, les grands trafics qui dépassent et traversent l'économie de ces régions.

- le rôle de soutien du transport à l'économie régionale: intervenant à plusieurs stades de la chaîne de production et de distribution, il conditionne en partie la productivité des activités économiques régionales et constitue de fait un moyen de leur valorisation.

- l'effet territorial du système des transports joue sur les inégalités de développement des sous-ensembles régionaux: le nouveau contexte de 1992/93 peut être une occasion de peser en faveur d'un rééquilibrage de l'espace régional considéré, mais il risque surtout d'accroître les inégalités.

b) Capacité des quatre régions à capter les grands trafics

Cette capacité nous semble très faible. C'est du moins ce qui ressort d'une analyse par mode.

*** Trafic aérien:**

Les possibilités des quatre régions sont et demeureront nulles: la seule assurant un frêt significatif (NPC, Lille, Lesquin) est encadrée par de grands aéroports dont les frêts actuels, comparés à ceux du Nord-Pas-de-Calais, sont écrasants: Brussels (1/66), Amsterdam (1/189), Londres (1/339), Paris (1/350). (Eurostats, 1983).

*** Transport maritime:**

Une part considérable du trafic maritime sortant ou à destination de ces régions se dirige vers les grands ports belges et hollandais. Les rapports en volume et valeur (1985, SITRAM) de ces trafics détournés aux trafics passant par les ports français sont, pour les régions les plus touchées, les suivants:

- A l'importation: 465,9% en tonnage (101,9% en valeur) pour la Champagne Ardenne; 133,9% en tonnage et 63,2% en valeur pour la Picardie.

- A l'exportation: 76,9% en tonnage et 78,2% en valeur pour la Champagne, 66,9% en tonnage et 47,2% en valeur pour la Picardie, 37,3% en tonnage et 53,2% en valeur pour le NPC.

Le trafic maritime détourné des ports français vers la Hollande et la Belgique, est, quelle que soit sa région d'origine ou de destination, transporté à plus de 60% sous pavillon étranger (route et voie d'eau traversant la frontière belge).

La concurrence de Rotterdam et Anvers ne s'exprime pas seulement en trafics. Elle dépend de la structuration de leurs hinterlands, de la qualité de leurs services, de la fréquence des lignes offertes, de leurs politiques commerciales. Dans le domaine du conteneur les données fournies en annexe soulignent, à tous points de vue, l'énorme déséquilibre. Seule la Haute-Normandie possède un port (Le Havre) capable de se positionner face à Anvers et Rotterdam. Encore devrait-il mieux structurer ses dessertes intérieures, faire preuve d'une plus grande agressivité commerciale et mieux cibler ses marchés. On doit remarquer (voir tableau n°6) qu'en cinq ans le rapport de force Anvers/Le Havre sur le marché du conteneur en Europe s'est détérioré au profit d'Anvers. Tandis que le total chargé-déchargé stagne au Havre (autour de 500 à 600 TEU) il a presque doublé à Anvers.

Les ports de la Manche se trouvent donc devant une concurrence difficile. Leur avenir semble dépendre de leur capacité à se spécialiser dans certains trafics et à en capter de nouveaux; notamment ceux suscités par l'offre logistique disponible dans leurs hinterlands du fait du nouveau contexte 1992/93. L'avenir de l'ensemble de la façade maritime de cette zone dépendra grandement de la capacité de l'un d'eux (Le Havre) à s'affirmer comme un "main port", en particulier pour le trafic de conteneurs.

*** Transport routier**

Ces régions sont parmi les plus défavorisées de France quant à la part du trafic routier international sous pavillon français (moins de 45%, voire moins de 40%) (cf. carte XV). Cette situation a peu de chance de s'améliorer avec

46 Enjeux

l'ouverture du marché unique qui autorisera le trafic de cabotage des transporteurs européens en France. Le schéma cité plus haut montre, de surcroît, la progression et la place dominante du transport routier dans les flux de marchandises vers les postes frontières des quatre régions.

* Voie d'eau

Le trafic fluvial s'organise sur deux axes: le bassin de Seine et le canal du Nord. Le premier reste très prisonnier de son bassin (chalands), le second est dominé par des petites entreprises artisanales. Sa place décline considérablement dans les trafics internationaux vers les postes frontières. Les nouvelles infrastructures ne peuvent qu'accentuer la concurrence du fer et de la route, au dépens de la voie d'eau.

Enfin, le pavillon français, déjà dominé par les pavillons européens sur ces grands trafics, résistera mal à l'avènement du marché unique.

* Fer

L'ouverture du lien fixe devrait accroître selon Eurotunnel, la place du fer dans l'acheminement des trafics internationaux vers la Manche et les postes frontières belges. Actuellement cette place décroît, elle représente 25 à 30% du tonnage.

Les prévisions d'Eurotunnel envisagent un détournement de 3,2% du trafic RoRo en faveur du rail (lequel est estimé à 20,1 Mio de t. en 1985). Tout dépendra des tarifs et des nouveaux services offerts par la SNCF.

c) Les systèmes régionaux de transport

Les opérateurs régionaux du transport semblent surtout tourné vers des marchés de proximité. L'évolution 1980/85 des trafics entrant, sortant et internes par mode (voir tableau 70), traduit la baisse d'activité économique de ces régions. Les flux entrants baissent moins (-7,9%) que les flux internes (-12,4%) et sortants (-15,6%).

L'analyse par mode révèle un déplacement vers la route de l'ensemble des trafics. La part du rail se réduit légèrement selon les régions, tandis que celle de la voie d'eau s'effondre.

Le déplacement au sein du trafic routier vers le transport pour autrui (TRM-PUB) qui ne compense pas la baisse du transport pour compte propre (TRM-PRIV) correspond à un phénomène général. Mais les échanges entre régions restent de proximité, l'Ile,de,France est une zone d'attraction très forte (destination).

En fait, comme nous l'avons déjà souligné, les nouvelles infrastructures et la capacité de cale ou de traction des opérateurs de transport, ne suffisent pas pour soutenir et renforcer les activités économiques régionales. L'existence de services logistiques complets (transport, manutention, stockage, groupage, conditionnement, expéditions, livraison-facturation, traitement des commandes à l'export, etc.) conditionne de plus en plus l'apport du système de transport au développement économique.

Or, ces services logistiques sont signalés, dans toutes les régions, comme des points faibles. Ce qui conduit les utilisateurs du transport à se tourner vers

des services offerts par d'autres, en particulier les transporteurs et les ports du Benelux. Il n'y a donc pas adéquation dans ces régions entre les besoins de leurs économies et les offres régionales de services. Déséquilibre qui peut altérer l'intérêt de nouveaux investisseurs attirés par la proximité des grands axes routiers et ferrés.

d) Effets territoriaux

L'analyse des grandes dynamiques européennes et des atouts et faiblesses dans chaque région, nous permet de localiser les enjeux territoriaux dans notre zone d'étude. Plusieurs "noeuds", pour reprendre l'analyse de l'économiste britannique R. Vickerman, peuvent être identifiés: Calais, Lille, Reims. On y ajoutera un goulet d'étranglement possible: Arras. Inversement certaines zones risquent d'être tenues à l'écart des grands flux ou réduites à des aires de passages. Enfin les ports de la Manche se sortiront pas tous renforcés.

La nouvelle géographie du transport qui s'esquisse à l'horizon 1992/93, impose donc des réponses différenciées si l'on veut éviter qu'elle aggrave les déséquilibres régionaux déjà à l'oeuvre.

* Parmi les zones les plus défavorisées on distinguera la Picardie picarde, surtout la Somme, qui a peu d'espoir de tirer partie des grands flux qui la traverseront et dont le potentiel industriel est en déclin. La faiblesse d'Amiens, ville administrative sans grand dynamisme, accroît encore la difficulté. La Thiérache, Valenciennes, la vallée de la Sambre et les Ardennes cumulent également de nombreux facteurs défavorables. Les nouvelles infrastructures et l'évolution du transport de marchandises joueront ici dans le sens de la marginalisation. Déjà très dépressives, ces zones ne peuvent guère tirer profit des nouvelles infrastructures. Elles doivent au contraire être considérées par l'autorité publique comme celles qui en pâtiront le plus.

* Les zones de Calais, Reims et Arras sont plutôt prometteuses mais mal préparées. Calais dont l'activité est centrée sur le port doit pouvoir tirer profit du terminal du tunnel. Encore faudrait-il définir des projets ambitieux: l'opportunité existe. On a vu à plusieurs occasions qu'il s'agit du seul point dans notre zone d'étude qui puisse espérer exploiter les grands flux internationaux: les Britanniques n'envisagent pas de grands équipements à l'autre sortie du tunnel, la compétitivité du lien fixe pour les trafics transmanche dépendra en grande partie des services offerts au terminal de Calais, etc. Il y a donc une convergence d'intérêts qui peut profiter à cette zone d'emploi fortement déprimée. Cela nécessite, outre des investissements, de nombreuses actions d'accompagnement à long terme (formation, cadre de vie, capacité d'accueil, etc.)

Reims souffre, malgré l'opportunité qui se présente, de ne pas être un pôle régional affirmé et reconnu. Or elle ne pourra tirer partie de sa position géographique en matière de transports que si elle s'affirme comme un centre urbain indiscutable au carrefour Est-Ouest/Nord-Sud et que si elle s'équipe pour mieux accueillir les flux de transit et mieux maîtriser ses propres transports. L'idée d'une plate-forme régionale d'éclatement et de regroupement du fret actuellement discuté dans la région correspond à cette opportunité.

Arras apparaît par contre comme la moins préparée de ces villes qui peuvent tirer profit de leur situation. Elle va être un point d'éclatement entre les flux se

dirigeant vers Lille et le Benelux et ceux vers Calais. Aucun projet ne nous a été signalé pour répondre à cette situation alors que la zone pourrait envisager des équipements pour le transport routier (plate-forme ?).

* Trois concentrations urbaines apparaissent les mieux placées mais le profit ne sera pas automatique: Lille, Le Havre-Rouen, le sud de l'Oise. Dans les trois cas il s'agit de répondre à un défi en exploitant un potentiel. Lille est la ville qui s'y prépare le mieux, elle envisage une série d'équipements pour se transformer en un centre de commerce international et une métropole tournée vers l'Europe. Mais la faiblesse de son environnement industriel dépressif, son potentiel technologique encore naissant, et, pour ne citer que les points essentiels, son retard en formation, peuvent freiner l'impact de ces projets.

Le Sud de l'Oise qui bénéficie par ailleurs du pouvoir d'attraction de l'université de Compiègne, peut également se placer comme un centre d'éclatement des trafics au service de la Gare du Nord parisienne et de Roissy. Mais là encore la concurrence sera vive avec les projets de l'Île-de-France et les projets sont à peine ébauchés.

Enfin Le Havre est le seul grand port qui puisse envisager tirer profit de la réorganisation des grandes infrastructures. Mais, comme nous l'avons souligné, cela nécessite une politique commerciale plus agressive, une grande attention à la structuration d'un hinterland ambiteux (allant jusqu'au sud-est de l'Europe). Au plan régional, il est clair que cette perspective commande la complémentarité – et non la concurrence – avec le port de Rouen, en vue de la concrétisation d'un ensemble portuaire de la Basse-Seine.

e) Conclusions

Mise en relation avec le contexte européen décrit plus haut, cette analyse des enjeux pour nos quatre régions du transport des marchandises nous conduit à pondérer l'enthousiasme premier que le lien fixe a pu susciter dans ce domaine. Nous résumons nos conclusions en trois points.

a. Les capacités de ces régions à capter et à tirer partie des grands trafics internationaux qui les traversent, risquent, dans la perspective 1992/93, de se réduire. Les exceptions que nous avons précisées ne sont pas jouées d'avance. On pourrait à l'avenir approfondir cette appréciation par type de trafic et de chaîne logistique.

b. Pour les grands trafics nationaux et internationaux à destination ou venant de ces régions, la logique des opérateurs du transport ne coïncide pas forcément avec celle des acteurs économiques utilisateurs. Les nouvelles infrastructures peuvent offrir des opportunités aux seconds sans pour autant profiter aux premiers. Tout dépendra de la capacité des opérateurs régionaux de résister à la concurrence nationale et européenne (en particulier dans le domaine de la qualité de la prestation logistique). Et si l'on considère l'ensemble de la zone d'étude, un des principaux enjeux semble être la place de ces régions dans l'hinterland des grands ports de la Manche.

c. Plutôt que de chercher ce que vont apporter ces nouvelles infrastructures au développement régional, dans le domaine des transports de marchandises, il nous semble nécessaire d'inverser la perspective: comment ces régions

peuvent-elle résister à l'énorme pression extérieure que le contexte 1992/93 va exercer sur elles ?

1.2. La fréquentation touristique

Les quatre régions ont des grandes caractéristiques communes du point de vue de l'activité touristique, malgré certaines spécificités.

* Ce sont des régions à faible attractivité touristique: elles sont parmi les régions françaises qui comptent le moins de séjours de vacanciers venant de l'extérieur. Leur taux d'attractivité tournait en 1984, selon l'INSEE, autour de 1% (6% Pays de la Loire, 16% Provence-Alpes-Côte-d'Azur).

* Ce sont des régions peu autonomes avec une exception pour le Nord-Pas-de-Calais (une région apparaît d'autant plus autonome que ses habitants y passent leurs vacances): leur taux d'autonomie était en 1984, selon l'INSEE, de moins de 10% pour la Picardie et la Champagne-Ardenne, autour de 10% pour la Haute-Normandie et autour de 18% pour le Nord-Pas-de-Calais. (Provence-Alpes-Côte-d'Azur, Languedoc-Roussillon, Aquitaine et Bretagne se situant entre 40 et 45%).

* Ce sont des régions de transit: plusieurs millions d'étrangers les traversent chaque année, mais seule une faible part (10 à 20% selon les estimations) y reste pour des séjours courts (une à deux nuits). Il s'agit principalement de touristes britanniques, allemands, néerlandais et belges. Elles subissent la concurrence immédiate d'un des plus grands centres touristiques du monde (Paris).

* Ce sont, enfin, des régions où les équipements touristiques et la qualification des professionnels se situent à un niveau relativement faible. La médiocre qualification dans les activités touristiques est surtout sensible en Champagne-Ardenne tandis que la Picardie progresse (voir tableau n°58). Le parc de résidences secondaires est faible et ancien, avec deux exceptions, le Pas-de-Calais (Le Touquet) et l'Eure (voir tableau n°54).

a. L'enjeu de 1993

On ne tentera pas ici de prévoir en quoi les nouvelles infrastructures et l'avènement du marché unique modifieront ces grandes caractéristiques. On se bornera à quelques constats de bon sens pour cerner l'enjeu de cette échéance.

- Les nouvelles infrastructures (en particulier le lien fixe et le TGV) vont accroître l'"accessibilité" de ces régions mais pas automatiquement leur attractivité. Ce phénomène joue dans les deux sens: il accroît également l'accessibilité de zones plus attractives pour les résidents de ces régions.

- Les flux de transit devraient grossir, ce qui n'augmentera pas forcément le taux de séjour dans ces régions. Au contraire, le raccourcissement des temps de transport devrait repousser vers le sud la première halte des vacanciers d'été qui descendent vers la Méditerranée.

Pour tirer profit de ces nouvelles infrastructures, l'économie du tourisme de cette zone doit se munir des moyens de capter ces nouveaux flux mais aussi de conserver, voire d'accroître, la fréquentation actuelle de courts séjours et de

villégiature. Or cela nécessite une modernisation des équipements et des produits, une formation des professionnels, et certains choix

b) Les stratégies régionales

Les stratégies mises en oeuvre dans les régions relèvent de la même démarche: capter les nouveaux flux de transit en offrant des équipements et des produits de "première halte", lesquels devraient également satisfaire un tourisme de courts séjours et par entraînement, stimuler le tourisme de villégiature généralement en baisse.

Elles se présentent de la manière suivante par région:

** Haute-Normandie*

Le projet régional d'aménagement des espaces touristiques actuellement en cours d'élaboration vise des objectifs concrets:

. L'aménagement de l'espace touristique de transit dont le point fort est un projet de "village-étape" dans la commune de Saint-Saens; projet qui pourrait préfigurer d'autres villages touristiques ruraux offrant un réseau d'équipements et de produits intégrés.

. L'aménagement du littoral, principale zone de séjour et de villégiature.

. La maîtrise de l'implantation d'équipements de loisirs (parcs de loisirs, piscines récréatives, complexes omnisports, complexes de loisirs en forêt, etc.).

** Champagne-Ardenne*

L'accent est mis sur la valorisation des équipements existants et la recherche de produits touristiques nouveaux avec une priorité au tourisme fluvial, aux circuits, aux parcs naturels et aux activités de sport-loisirs (nautisme,...).

Un effort particulier est porté sur la formation aux métiers du tourisme et, surtout dans la Marne, de promotion à l'étranger.

** Le Nord-Pas-de-Calais*

. Elaboration de nouvelles solutions d'accueil: développement des gîtes ruraux, habitats légers de loisirs avec l'expérience du village étape du Quesnoy (dans l'Avesnois).

. Réhabilitation de stations balnéaires anciennes.

. Réalisation d'un système télématique de réservation.

. Encouragement d'un "autre tourisme" fondé sur le séjour court et de nouveaux produits (tourisme fluvial, animation culturelle ou sportive, circuits en roulotte, randonnées pédestres et équestres, golf, canoë-kayak, char à voile, etc.).

** Picardie*

. La protection et la valorisation du patrimoine culturel, l'aménagement de la côte picarde devraient améliorer l'attractivité des sites.

. Promotion du tourisme de proximité et du tourisme diffus en zones rurales.

. On espère surtout tirer profit des nouveaux parcs de loisirs: au nord dans le Marquenterre un projet comportait l'Aqualand et un pôle résidentiel qui devaient être gérés conjointement; seul l'Aqualand a été réalisé. Au sud on attend

beaucoup des retombées des grands parcs en projet au nord du bassin parisien (surtout Asterix).

c) Atouts et faiblesses

Bien qu'énoncées à gros traits ces politiques régionales sont plus ou moins élaborées. Elles soulignent toutes l'insuffisance des moyens disponibles (hébergement, équipement, formation, etc.). Elles relèvent beaucoup plus de la volonté politique et ne semblent pas être à la mesure des ambitions imposées par l'échéance 1992/93.

Ces régions possèdent de nombreux atouts qui peuvent attirer un tourisme de passage et de proximité: patrimoine culturel, côte normande et du nord, le Marquenterre, canaux, forêts, plan d'eau, etc. Toutefois au regard d'indicateurs généraux on peut dégager d'importantes faiblesses

** Manque de dynamisme touristique*

On considère en général quatre indicateurs de dynamisme du point de vue touristique. Les données disponibles sont insuffisantes pour fournir un diagnostic détaillé, mais elles permettent de saisir les faiblesses.

– Le caractère banalisé des capacités d'accueil est faible: plus de la moitié des séjours de Français en vacances (39% en France) a lieu en famille ou chez des amis, les étrangers allant majoritairement à l'hôtel et au camping. Dans la plupart des zones de villégiature les équipements d'accueil sont insuffisants, vétustes et manquent de confort.

– Les produits touristiques proposés demeurent généralement "artisanaux". Les prestations forfaitaires comprenant transport, hébergement, loisirs sont un outil indispensable pour dépasser le stade de la "cueillette" des flux traversant les régions. Ce type de produit est encore trop rare.

– Le niveau de commercialisation par agence serait également un bon indicateur. Nous n'avons pas d'études sur ce point.

– La part des dépenses de la région et de l'Etat consacrées au tourisme est plus faible qu'en France. Les bilans d'exécution des contrats de plan cités en annexe le soulignent nettement.

** Faiblesses structurelles*

Plusieurs indicateurs généraux présentés en annexe mettent en évidence des difficultés durables qui se répercutent dans ce domaine:

– Les zones les plus tentées par le développement touristique sont aussi les plus défavorisées: en Picardie, on constate une très mauvaise situation du littoral et de la Thiérache; en Haute-Normandie et dans le Nord-Pas-de-Calais, on constate une mauvaise situation du littoral (Berck excepté); et en Champagne-Ardenne, une relative unité, une bonne situation de la vallée de la Marne et une mauvaise situation des Ardennes.

– L'émigration nette des personnes les plus diplômées et les plus qualifiées appauvrit la clientèle locale du développement touristique: cela touche le Nord-

Pas-de-Calais et la Champagne-Ardenne; les deux autres régions peuvent au contraire espérer un enrichissement.

- Le niveau de formation initiale dans les services marchands est médiocre tandis que le niveau de qualification dans les restaurants-hôtels déjà insuffisant régresse dans toutes les régions, sauf en Picardie.

d) Conclusions

Le tourisme n'est qu'un élément secondaire dans le développement économique de ces régions. Le tunnel sous la Manche et les nouvelles infrastructures qui lui sont liées, ne modifieront probablement pas leurs potentiels dans ce domaine.

Néanmoins ils peuvent être l'occasion d'une promotion et d'un changement d'image profitables au-delà de la seule activité touristique. Dans ce sens trois éléments nous paraissent centraux.

* L'articulation entre le développement touristique et l'amélioration du cadre de vie (habitat, loisirs) est indispensable. Ce qui signifie un choix dans les équipements et les produits afin que ceux-ci ne soient pas exclusivement destinés à une clientèle extra-régionale ni trop saisonnière. Ce type de choix est déjà au centre des préoccupations du Nord-Pas-de-Calais qui encourage un "autre tourisme". Il gagnerait à être systématisé en Picardie et en Champagne-Ardenne.

* La prise en compte du caractère segmenté du marché touristique français ou étranger: la clientèle qui peut se fixer dans ces régions pour des séjours plus longs est loin d'être négligeable, mais elle est très typée. Nos contacts en Grande-Bretagne et au Benelux l'ont confirmé. Les touristes de transit sont pressés, saisonniers et peu attentifs aux attraits des régions qu'ils traversent. Mais certains segments, notamment ceux attirés en dehors des grandes saisons par Paris, peuvent exprimer une certaine curiosité si l'on sait s'adresser à eux. D'où la nécessité de penser des produits d'une autre nature qu'un village étape: circuits culturels, tourisme rural, gîtes, tourisme fluvial, parcs de loisirs, etc.

* Enfin la plus importante faiblesse de ces régions en matière touristique est leur promotion en France et à l'étranger. Il s'agit ici à la fois d'un problème d'image et d'un manque de dynamisme commercial. Ces régions (à l'exception de quelques sites) n'existent pas pour les touristes, elles n'ont pas de personnalité affirmée, ou bien leur image est grise. Pourtant elles ne manquent pas d'atouts. Encore doivent-elles les présenter à l'extérieur.

2. Localisation des activités

Les quatre régions sont pratiquement situées au coeur de ce noyau lourd nord-européen décrit plus haut, qui regroupe 113 millions d'habitants (1983), soit 41,6% de l'ensemble communautaire, et produit 1045 milliards d'ECU de valeur ajoutée brute au prix du marché (1982), soit 46% de la production communautaire totale.

Cette situation privilégiée tant du point de vue du marché que de l'environnement productif peut sembler favorable à la localisation et au développement des activités. Elle devrait le devenir davantage avec la double ouverture des frontières que constitueront l'abolition en 1992 des obstacles réglementaires et la mise en service en 1993 d'un réseau cohérent de liaisons rapides. La conjonction de ces deux événements, toutefois, placera ces régions en concurrence directe avec les zones désormais voisines de Belgique, bien sûr, mais également de Grande-Bretagne, voire des Pays-Bas et d'Allemagne. Il importe donc de bien apprécier la réalité de cette concurrence et d'évaluer les atouts et faiblesses de nos quatre régions dans ce contexte.

2.1. Vers un nouvel espace de concurrence

D'ores et déjà, chacune des composantes nationales de cet espace nord-européen se vit ou se sent en situation de concurrence avec telle ou telle des autres composantes : le Kent avec le Nord-Pas-de-Calais, la Flandre belge avec les Pays-Bas, par exemple. Mais la perception d'un espace unique de localisation et de développement des activités est loin de s'être déjà imposée. C'est peut-être qu'elle se fonde sur des hypothèses dont la concrétisation reste tout à fait problématique. Examinons-les.

a. Première hypothèse : une modification du système des infrastructures de communication transforme les conditions de localisation et de développement des entreprises. Autrement dit la situation des transports constitue un important facteur de localisation et de développement des activités. Cette question recouvre deux aspects différents : celui, proprement financier du coût d'acheminement des marchandises utilisées ou produites par l'entreprise et celui, plus subjectif, de la proximité d'activités, services le plus souvent, considérées comme vitales pour l'entreprise.

Que le coût des transports soit l'un des déterminants de la localisation et du développement des entreprises paraît une évidence. D'ailleurs, la théorie économique le démontre. La réalité est plus complexe. Certaines activités exigent des conditions très spécifiques de transport. Et de mauvaises conditions de transport handicapent gravement la localisation et le développement de la plupart des autres. Mais dans l'espace géo-économique où se trouvent nos régions la plupart des activités ont le choix entre un très grand nombre de sites à peu près équivalents, tous aussi bien situés au coeur de ce marché de plus de cent millions d'habitants et dans l'un des environnements les plus industriels du

monde. Pour elles, en effet, les variations du coût des transports liées au choix de l'un ou l'autre des sites n'affecteraient que très faiblement leur rentabilité.

Elles ont, en outre, la capacité d'adapter leur système d'approvisionnement et de distribution aux caractéristiques particulières du site: les Britanniques ont constaté par exemple que les transports ne pénalisent pas davantage les entreprises écossaises que celles du South East.

Plus importantes, sans doute, dans le choix d'une localisation, quelle soit consécutive à une création ou à une expansion, peuvent être la proximité et donc l'accessibilité d'un certain nombre d'activités considérées comme nécessaires au développement de la nouvelle unité. Ces services, dans l'espace considéré, se trouvent particulièrement concentrés dans les pôles mondiaux que sont Londres, Paris, l'axe Cologne-Francfort et la Randstad néerlandaise. Leur situation à l'intérieur du polygone délimité par ces pôles peut certainement jouer en leur faveur dans les décisions de localisation. Et toute amélioration des liaisons avec ces pôles (tunnel, TGV, autoroutes) tend à renforcer leur position. Elle améliore aussi, du même coup, celle des autres composantes nationales de cet espace unique en voie de constitution.

b. Deuxième hypothèse : les échéances de 1992 et 1993 vont provoquer la formation d'un espace unifié, constituant un marché ouvert de sites et de localisations d'activités. C'est la validité implicitement reconnue à cette hypothèse qui justifie les préoccupations de quelques uns des responsables de nos régions ainsi que certaines orientations de la présente étude. Elle n'est pourtant nullement établie. Elle peut en effet être ramenée à deux interrogations : sur la constitution d'un espace unique et sur la formation d'un véritable marché des sites et implantations.

Les zones nationales (françaises, britanniques, belges) situées à proximité du tunnel et au cœur du polygone lourd de l'Europe du Nord sont-elles en mesure de constituer un espace unique ?

Il faut rester prudent. Rien ne permet d'assurer que l'instauration d'une ligne ferroviaire directe annulera totalement les effets de frontière, ni que les habitudes mentales qui en résultent vont brutalement disparaître. Toutefois, l'abolition progressive des barrières et réglementations nationales au sein de la Communauté à partir de 1992 ne manquera pas d'agir dans ce sens. Et l'établissement d'un lien fixe en renforcera certainement les effets. Deux éventualités peuvent alors se présenter. Soit l'ouverture de l'espace provoque un vaste mouvement de re-localisation, chacun cherchant désormais le site le plus favorable. Soit il ne se passe rien, puisque chacun peut opérer où il veut à partir de son site actuel (ou de celui qu'il aurait occupé en l'absence d'ouverture). Des deux, la seconde éventualité paraît la plus probable. Le mouvement, s'il a lieu, sera alors marginal.

En effet rien ne permet d'affirmer que cet espace unifié verra se former un marché des sites et des implantations, avec offre et demande clairement exprimées et relativement fluides. L'incidence respective des facteurs de localisation est mal connue et mal maîtrisée par les décideurs eux-mêmes. L'observation et la pratique des localisations d'activités paraissent montrer que leur choix s'opère souvent selon des modalités qui relèvent plus du hasard que de la nécessité : il existe, certes, une offre de site, mais la demande se manifeste

généralement, quant à elle, de manière très confuse. Il serait donc très osé d'envisager, dès à présent ou dès la mise en service du lien fixe, une concurrence généralisée des régions britanniques, françaises et belges les plus immédiatement touchées par le lien fixe dans les choix de localisation des entreprises. On ne peut cependant pas totalement écarter l'éventualité d'un certain niveau de rivalité. Ce qui pourrait dès lors jouer dans le choix des décideurs ce sont des facteurs tels que la qualité et l'accessibilité des services, la disponibilité et l'équipement des espaces offerts, l'agrément des sites et de leur environnement, les réglementations et contraintes d'environnement, les facilités d'intégration sociale et culturelle. Tous facteurs largement subjectifs, dont l'appréciation est pour une bonne part affaire de perception.

c. Mais la concurrence ne va-t-elle pas se jouer moins sur les avantages comparés des différentes composantes du nouvel espace unifié, que sur la représentation que chacune d'elles saura donner aux décideurs et à leur entourage ? C'est la troisième hypothèse à considérer, sans doute la plus importante.

Les espaces situés au nord et au sud du lien fixe et le nouvel espace "unifié" existent par eux-mêmes, dans leurs caractéristiques propres, leur unité et leur diversité, leurs forces centripètes et centrifuges, qui sont sinon des facteurs de localisation, du moins des éléments de bon ou mauvais fonctionnement d'une activité. Ainsi peut-on comparer les atouts respectifs du Nord-Pas-de-Calais et du Kent et, au terme d'un bilan d'ensemble, conclure à l'absence de handicap véritable de la région française sur le comté britannique. Dans de nombreux cas l'analyse des avantages comparés des diverses zones ne pourra seule fonder la décision de localisation et; globalement, les arguments des sites français sont de nature à convaincre autant de décideurs que ceux de leurs concurrents étrangers.

Bref, rares sont les sites qui offrent des avantages spécifiques significativement comptabilisables et rares les entreprises qui tirent un net profit du choix d'un site particulier.

Mais les espaces et sites existent aussi en tant que représentations, produits des images qu'ils offrent et des perceptions qui en sont faites. Ces représentations peuvent être un reflet plus ou moins fidèle des caractéristiques réelles, ou s'en écarter notablement. Elles incorporent les différentes strates de la mémoire historique. Elles sont avant tout subjectives. Le fait que le Kent considère son image bien meilleure que celle du Nord-Pas-de-Calais peut être récusé, arguments à l'appui, par ce dernier, ou ne trouver aucun écho chez tel opérateur extérieur.

Il reste cependant que dans le choix d'une localisation l'image des différents sites et régions, la représentation qu'en ont les décideurs jouent un rôle très souvent plus important que les caractéristiques concrètes des sites et régions considérées. Une même représentation (le Nord ouvrier, la Champagne agricole, la Picardie banlieue de Paris, ...) peut d'ailleurs agir positivement ou négativement suivant les cas.

En outre, image, perception et représentation se modifient avec la distance. Ce qui, de près, peut apparaître comme la juxtaposition très contrastés de plusieurs marchés de sites et localisations pourra, de beaucoup plus loin, être vu comme un espace unique présentant des sites concurrents. On ne peut ainsi

exclure que Japonais et Américains voient l'ensemble anglo-franco-belge situé à proximité du lien fixe comme un espace beaucoup plus unifié qu'il n'est vécu par ses habitants et fassent jouer la concurrence entre ses constituants.

Chaque région doit aujourd'hui juger de la qualité de son image et des éventuelles modifications à lui apporter. Elle doit aussi déterminer avec netteté auprès de qui elle veut faire passer son image modifiée et savoir que cela ne constitue qu'une première étape, l'essentiel restant de "vendre" la région et ses sites, en une démarche et avec des méthodes proprement commerciales. Peut-être doit-elle d'abord se demander quel est le "produit" le plus aisé et le plus intéressant à vendre : site spécifique, zone, région ou ensemble de régions.

2.2. Atouts et faiblesses des Régions du Nord de la France

En vérité, pour qui doit décider de la localisation d'activités, la partie septentrionale de la France présente une relative uniformité, une isotopie certaine. Les spécificités de la main d'oeuvre, des communications et du cadre de vie n'engendrent au sein de cet espace aucune différenciation décisive, entre les différentes zones, non plus qu'avec les autres espaces français. Bien moins sans doute que les représentations.

L'hétérogénéité y naît en fait surtout des polarités. Les activités sont en effet inégalement sensibles à leur environnement scientifique, technique, financier. Le sont davantage les plus proches de l'innovation et de la décision. Elles cherchent centralité et agglomération, dans lesquelles elles peuvent trouver les conditions intellectuelles et économiques de leur réussite.

Les quatre régions du Nord de la France sont, en la matière, très différemment pourvues. Une seule, le Nord-Pas-de-Calais, est dotée d'un indiscutable centre polarisateur. La Picardie n'en a aucun. Champagne-Ardenne et Haute-Normandie en ont plusieurs. Dans ce dernier cas, on peut se demander si les synergies produites par une étroite coopération ne sont pas plus avantageuses que l'émulation qu'engendre la rivalité, particulièrement en des espaces dont le pôle le plus puissant, Paris, est extérieur.

La question mérite d'autant plus d'être posée que la conjonction de la mise en service du lien fixe et de l'ouverture des frontières place les quatre régions à l'intérieur d'un espace multipolaire (Paris, Londres, Randstad, Vallée du Rhin) et met même Lille en face d'un voisin, Bruxelles, doté d'impressionnants atouts. C'est dans ce cadre que chaque région doit désormais évaluer ses propres atouts et faiblesses et penser sa stratégie d'aménagement et de développement.

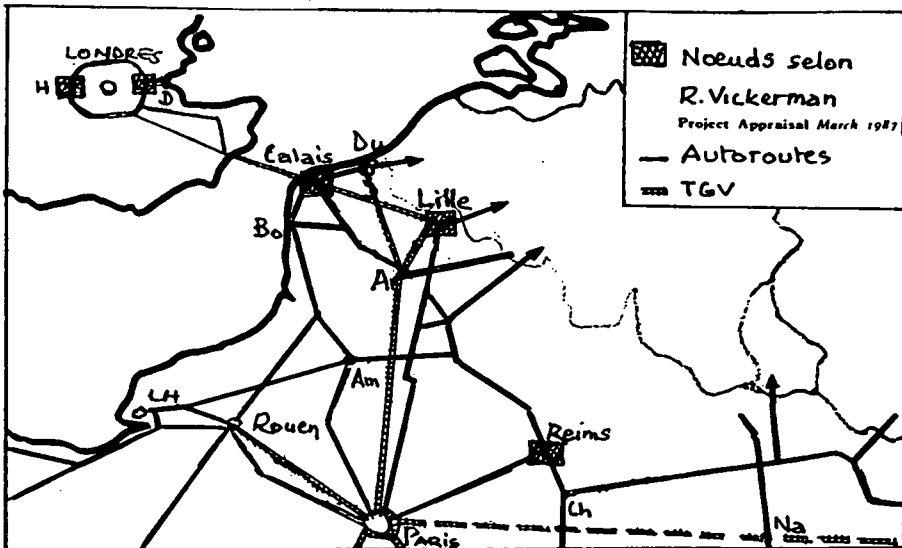
Pour l'évaluation des chances et l'élaboration des politiques de nos quatre régions en matière d'implantation d'activités, trois catégories d'atouts et faiblesses méritent considération : leur position dans l'espace multipolaire nord-européen, la situation de leurs acteurs économiques, l'efficacité des politiques publiques. A chacune de ces catégories correspond des modes et possibilités d'interventions spécifiques.

a. Une première série tient donc à la position des quatre régions dans l'espace multipolaire nord-européen, position qui se définit à la fois par la situation géographique et par la place dans le réseau de communications.

Le Nord-Pas-de-Calais et, dans une moindre mesure, la Picardie sont géographiquement les plus avantagés, la situation des deux autres régions paraissant plus marginale. C'est encore le Nord-Pas-de-Calais qui bénéficie de la meilleure position sur les flux terrestres (autoroutes, TGV), les trois autres régions, plus en retrait, ayant des atouts comparables.

La Haute-Normandie se hisse au premier rang, par sa place sur les flux maritimes, le Nord-Pas-de-Calais apparaissant au second rang. Pour l'accès au réseau aérien, l'avantage est sans doute au Nord-Pas-de-Calais pour sa double proximité de Bruxelles et de Paris (en TGV). Mais la Picardie n'est pas nettement désavantagée.

Globalement donc, la région Nord-Pas-de-Calais et la métropole lilloise en particulier paraissent nettement avantagées par rapport aux autres régions et agglomérations. La moins favorisée semble être la Champagne-Ardenne. A moins de décision politique majeure, ces positions peuvent être considérées comme acquises et prises comme des données de l'avenir des quatre régions. L'une de ces décisions concerne le TGV-Est dont le principe est considéré comme admis par la Champagne-Ardenne, mais qui reste à l'état de projet. La réalisation renforcerait la position de cette région et pourrait donner à Reims des chances accrues de jouer un rôle polarisateur.



Ces appréciations sont à rapprocher des analyses proposées par l'économiste britannique Roger Vickerman. Pour celui-ci les sites qui tireront le meilleur parti du lien fixe sont ceux que le nouveau système d'infrastructures de communications lié au tunnel placera à l'intersection de plusieurs voies et/ou modes de transport. Seraient ainsi privilégiés en Grande-Bretagne Dartford où la M25 passe la Tamise et Heathrow où la même M25 se raccorde au réseau aérien international. En France, R. Vickerman accorde une chance du même ordre à

Calais, premier point d'éclatement-regroupement du trafic transmanche, à Lille pour sa place sur l'A1, l'A26 et le TGV, ainsi qu'à Reims pour sa position à l'intersection de l'A26 et de l'A4.

b. Une deuxième série d'atouts et faiblesses tient à la situation de l'économie des quatre régions, à ses forces, à ses déficiences, à son dynamisme, ceux qui proviennent de la structure des activités et ceux qui résultent de la volonté des hommes.

A première vue, le diagnostic est peu favorable. Les perspectives ne voient pas un grand et brillant avenir aux quatre régions, laissées à l'écart par les activités innovantes et à forte croissance, qui devraient leur préférer la région parisienne et le sud du pays. Rien dans les indicateurs économiques actuels ne contredit vraiment une telle prévision. Dans cette hypothèse, outre certaines miettes, ce sont des retombées de l'essor parisien que nos régions pourraient tirer le meilleur parti, Picardie et Haute-Normandie étant alors, sans doute, les mieux placées.

Mais on peut aussi imaginer que, dans la mesure où ils considèrent leur avenir lié à celui de leur région, des responsables économiques décident de refuser l'inexorable. Sur quoi pourrait reposer leur action? Probablement sur les points forts de chacune des régions. Peut-on envisager ce que pourrait produire l'orientation du formidable potentiel agricole et agro-alimentaire champenois vers les biotechnologies? Et une conjonction de la chimie et de la métallurgie-mécanique en Haute-Normandie ne serait-elle pas prometteuse? Dans les deux cas, pourquoi des responsables picards ne s'associeraient-ils pas à l'entreprise? Ce ne sont là que des exemples, pas forcément les meilleurs. Et si le Nord-Pas-de-Calais n'est pas mentionné ce n'est pas faute de chances mais parce que ses spécificités moins marquées paraissent laisser plus ouvertes les possibilités.

De telles actions devraient englober toute la chaîne économique, de la recherche au marché. Véritable tâche d'impulsion, d'animation et de coordination que n'assureraient certainement pas seuls les services de l'Etat, ni probablement ceux des Régions. En tout cas, qui n'a aucune chance d'être menée à bien sans la participation des responsables économiques. Le Nord-Pas-de-Calais, qui semble doté d'un pouvoir industriel propre, paraît à cet égard présenter des conditions un peu plus favorables que les autres régions.

c. La troisième série d'atouts et faiblesses est celle sur laquelle peut s'appliquer la politique de l'Etat et des Régions. En l'occurrence, il s'agit davantage de faiblesses que d'atouts. Deux domaines principaux méritent attention : la matière grise et le cadre de vie.

Le premier est sans doute le plus important. L'enseignement devrait y être considéré comme la priorité des priorités, notamment l'enseignement supérieur. Avec celui-ci viendrait la recherche. Et la formation continue. C'est à n'en pas douter là que se situent les carences principales des quatre régions. Si elles ne prennent pas pleinement conscience des conséquences désastreuses de la situation et des tendances actuelles et si elles n'envisagent pas énergiquement les dispositions propres à y remédier à moyen et long terme leurs chances de tirer parti de la nouvelle donne européenne et plus généralement leurs possibilités de développement paraissent fortement compromises. C'est sans aucun doute aux instances régionales (et aux Etablissements régionaux, en

premier) que revient la responsabilité majeure en la matière. Elles en ont les moyens, pour peu qu'elles sortent du simple rôle de soutien des actions de l'Etat.

L'amélioration du cadre de vie est un complément indispensable de l'action sur la formation. Il ne suffit pas, en effet, de produire davantage de diplômés, il faut aussi les inciter à rester. Une revalorisation de l'environnement culturel, écologique, touristique et résidentiel devrait y contribuer. Une meilleure articulation entre aménagement touristique et cadre de vie, un souci accru de la qualité du développement urbain, une attention plus grande aux besoins spécifiques de ceux que l'on veut attirer et garder dans la région (les cadres notamment), tout cela non seulement accompagnerait positivement l'évolution économique de la région, mais favoriserait en outre la modification souhaitée de l'image régionale.

On fera simple mention, si l'on suppose que l'initiative en est prise ailleurs, des incitations et contributions à l'émergence d'activités nouvelles et plus généralement au développement économique. On doit à ce propos signaler la faiblesse spécifique des ports, qui sont loin de disposer de moyens institutionnels et financiers dont usent leurs grands concurrents belgo-néerlandais.

La construction et la mise en service du lien fixe sont-ils de nature à démentir la perspective ? Compte tenu de tout ce qui a été dit plus haut, on ne saurait sans réserves répondre affirmativement. Les quatre régions vont toutefois se trouver, plus encore aujourd'hui, au coeur de l'Europe des décisions. Surtout, le lien fixe est oeuvre susceptible d'interférer dans les représentations, pour peu que les régions sachent en profiter pour améliorer, voire redresser leur image. Plus généralement d'ailleurs, la prise de conscience et la mobilisation que provoque la perspective du lien fixe ne devraient pas manquer d'avoir des effets positifs. Du reste, en matière de localisation d'activités, la prise en compte du lien fixe consiste moins probablement à en prévoir l'impact qu'à savoir en tirer parti.

3. Capacités de décision

Enjeu d'une nature particulière, la localisation des organes de décision se traduit non seulement par la répartition territoriale d'activités et emplois de haut niveau, mais aussi - surtout - par l'évolution, positive ou négative de la capacité de décision des espaces qu'elle affecte. Elle mérite ainsi une double attention.

Il est délicat d'apprécier globalement le pouvoir de décision réellement détenu par les différents acteurs de la vie économique sociale et culturelle résidant dans les quatre régions. Les chiffres mentionnés plus loin suggèrent qu'il n'est ni suffisant pour déterminer pleinement l'avenir de la région, ni tout à fait incapable de peser sur son orientation.

A la veille d'évènements qui vont davantage encore soumettre le nord français à l'influence de pôles de décision externes (Londres, Francfort, Amsterdam-Rotterdam, Bruxelles et bien sûr Paris), il importe de réfléchir à ses chances de maintenir et même accroître sa capacité propre en la matière et à l'atout nouveau que constitue la mise en service du lien transmanche et des infrastructures associées.

3.1. Un enjeu majeur pour les régions

L'ouverture de l'espace européen en 1992-93 peut en effet affecter positivement ou négativement la capacité de décision des régions par l'incidence qu'elle aura sur la localisation des organes de décision notamment à l'intérieur du polygone décisionnel que délimitent Londres, Amsterdam-Rotterdam, Cologne-Frankfort et Paris. On tentera ici successivement de présenter l'enjeu que constitue la localisation des organes de décision, le champ dans lequel ils opèrent et la situation des quatre régions à cet égard.

a. L'enjeu

La localisation des organes de décision apparaît en effet importante à plusieurs titres. Bien entendu, elle assure par elle-même la répartition d'emplois de qualification et formation élevées, qui font nettement défaut aux quatre régions. Elle influence, en outre, la fixation, le développement et la création d'autres activités qui trouvent auprès de ces organes un soutien, parfois décisif, en matière administrative, financière, commerciale et technologique. Enfin et surtout, c'est d'elle que dépendent l'évolution de la marge d'autonomie de l'espace régional, sa capacité de penser et de construire son propre avenir.

A cet égard, la situation des quatre régions au sein du polygone décisionnel nord-européen est à la fois un atout et un handicap. Un handicap car la puissance des grands centres décisionnels européens leur permet de rayonner sur l'ensemble du polygone (et bien au delà) sans qu'il soit besoin de déléguer du pouvoir de décision. Un atout car l'intensité croissante des liaisons matérielles et immatérielles au sein du polygone donne aux organes de décision un grand degré de liberté dans leurs choix de localisation.

Les quatre régions toutefois ne pourront tirer parti des chances qui leurs sont ainsi offertes que si elles peuvent offrir aux organes de décision, déjà présents ou susceptibles d'émerger ou de s'implanter, le cadre économique et urbain favorable à l'exercice de leurs fonctions de création et de direction. Autrement dit si les choix d'équipement des villes et d'aménagement du territoire dotent ces régions de véritables pôles aux infrastructures et services à la fois autonomes et reliés au réseau relationnel et décisionnel nord-européen.

Le développement de la capacité de décision et la localisation des organes de décision est donc un enjeu tout à fait majeur. Ils ne sont pas seulement un des aspects du développement économique de nos quatre régions. Ils sont la condition même de leur existence en tant qu'entités distinctes capables de peser sur leur propre avenir, de contrecarrer les tendances défavorables et de tirer le meilleur parti de la nouvelle donne européenne de 1993. Ils ne peuvent donc être mis le même plan que l'accroissement des transports ou de la fréquentation touristique, ni même des activités de production ou de service puisqu'ils sont le moyen même d'une évolution non pas subie, mais voulue et organisée.

b. Le champ

Parvenus à ce point de la réflexion et avant de tenter une analyse de la situation et des chances du Nord-Pas-de-Calais, de la Picardie, de la Champagne-Ardenne et de la Haute-Normandie, il est utile de mieux définir ce que l'on entend par décision.

La décision est avant tout acte de choix : de faire ou de ne pas faire, de faire une chose ou l'autre, de faire une chose avant l'autre. Les champs de la décision sont ceux des choix majeurs de la vie sociale : la création, l'affectation des moyens, la définition des relations. Ils s'étendent à tous les domaines : de l'administration du territoire à la technologie, de la production à la culture, du financement à la coopération.

Le pouvoir de décision est en effet détenu par des organes divers, de statut public et privé. L'exercent, dans les régions, en (relative) souveraineté l'exécutif régional et les directions des sociétés, associations et autres organismes y ayant leur siège ; par délégation, les services de l'Etat, les comptoirs, agences, filiales des sociétés et autres organismes ayant leur siège au dehors. L'approfondissement de la décentralisation accroît l'autonomie régionale, mais, sauf dans le champ relationnel, n'en permet guère l'extension à d'autres espaces. Le développement des entreprises et autres initiatives d'origine régionale et l'émergence de nouveaux organes de décision dans les domaines scientifiques, techniques, économiques et culturels sont les moyens par lesquels les régions peuvent espérer asseoir davantage leur autonomie à l'intérieur, exercer une influence à l'extérieur et, par là même, réduire leur dépendance.

Processus interactif, la décision exige l'accessibilité de l'information et la rapidité du contact. C'est pourquoi ses champs sont structurés en réseaux. La recherche de la plus grande disponibilité d'informations et de la plus grande facilité de contact favorise la constitution de noeuds. Les réseaux sont donc plus ou moins formellement centralisés et hiérarchisés. Les organes de décision ont avantage à se trouver à un noeud d'autant plus important que leur niveau territorial d'intervention est élevé et que leur domaine de compétence est étendu. Ainsi se constituent des centres ou pôles de décision.

Les quatre régions et leurs agglomérations sont situées à proximité de quatre pôles ou axes d'importance mondiale : Londres, Paris, Randstat et la moyenne vallée du Rhin ; ainsi que de l'un des plus importants pôle de second rang : Bruxelles. Quelle place peuvent-elles occuper dans cet espace décisionnel ?

c. La situation

Au milieu des années quatre-vingt, les entreprises étrangères contrôlaient près de 20% de l'activité industrielle (mesurée en emplois) de nos quatre régions et les sièges sociaux parisiens (français et étrangers) 28%. Les centres de décision locaux en maîtrisaient 54% dans l'ensemble régional, proportion variant de 38% en Haute Normandie à 63% dans le Nord-Pas-de-Calais.

A la même époque, les administrations publiques locales (APUL) avaient le pouvoir - il est vrai, relatif - d'affecter près des neuf dixièmes des 20 milliards de dépenses publiques d'investissement dans les régions. Même en tenant compte de l'encadrement exercé par l'Etat, sur les régions, les communes et les départements, il y a là une base d'autonomie régionale qui mérite considération.

Les différents indicateurs disponibles paraissent actuellement donner une marge plus grande d'autonomie au Nord-Pas-de-Calais qu'aux autres régions dans l'industrie proprement dite, le secteur agro-alimentaire compensant en la matière la faiblesse relative de la Champagne-Ardenne et de la Picardie. La Haute-Normandie manifeste en revanche une plus forte dépendance. C'est également en Nord-Pas-de-Calais que la dépendance vis à vis de l'étranger est la plus faible, en Haute-Normandie qu'elle est la plus forte.

Toutefois, alors que les quatre régions regroupent 16% de la population française et 14% du PIB, elles n'offrent que 12% des emplois dans les services marchands et moins de 11% dans les activités immobilières, financières et fiduciaires. Ce handicap se creuse même entre 1974 et 1984 pour la Champagne-Ardenne et la Picardie, seul le Nord-Pas-de-Calais paraissant en voie de le surmonter. Autre faiblesse commune aux quatre régions, le déficit en titulaires de diplômes élevés, que vient même aggraver un solde migratoire négatif en Nord-Pas-de-Calais et Champagne-Ardenne. Secteur important de la création, enfin, la recherche y est d'une insuffisance manifeste et les moyens qui lui sont affectés ne paraissent guère de nature à la renforcer significativement. Les quatre régions bénéficiaient cependant de 15,4 % de l'ensemble des crédits d'investissement affectés aux régions métropolitaines, dont les neuf dixièmes étaient contrôlés par les organes régionaux.

Les données globales des régions sont mal adaptées à la mesure de la capacité décisionnelle présente, encore moins des potentialités éventuelles. C'est de l'existence de pôles, dont les régions constituent l'environnement qu'elles dépendent. A cet égard les quatre régions sont très différemment pourvues. L'agglomération lilloise a les dimensions d'un pôle européen (et non mondial) de second rang. Il n'est pas certain qu'elle en ait les moyens, surtout compte tenu de la probable rivalité avec sa voisine bruxelloise. Rouen dans ses fonctions de relais de Paris et Le Havre dans celles de porte transatlantique gagneraient à conjuguer plus étroitement leurs aptitudes spécifiques, faute de quoi leurs chances seraient bien minces de sortir d'un rôle purement local. Le cas de la Champagne-Ardenne est nettement plus délicat dans la mesure où les organes majeurs de décision sont disséminés dans au moins trois centres : Reims, Châlons et Troyes. Quelle coordination et quels choix pourront surmonter

ce handicap ? Quant au cas de la Picardie, il était tout à fait problématique avant même le choix du tracé du TGV. L'autonomie locale-régionale de ses centres est désormais menacée par le poids de Paris et l'éventuel essor de Lille.

3.2. Autonomie régionale et pôles de décision

L'ensemble Transmanche-TGV mettra Lille à environ deux heures de Londres, une heure de Paris et une demi-heure de Bruxelles.¹ Amélioration et intensification des relations avec Cologne et Francfort suivront, ne serait-ce que pour les besoins de la liaison Londres-Vallée du Rhin. Ces deux opérations, dont les autres réalisations autoroutières renforceront encore l'effet, placent Lille dans une position incomparablement supérieure à celle des autres "pôles" régionaux que sont Rouen - Le Havre, Reims - Châlons-Troyes et ... Amiens. Est-il certain pour autant que l'effet en sera positif en matière d'autonomie de décision ?

a. Les chances de Lille

Rien ne permet de dire que le pouvoir délégué à Lille sera accru. La plus grande rapidité de contact, jointe à la totale liberté de circulation, peut jouer aussi bien en faveur de la déconcentration de certaines décisions qu'en faveur d'une plus grande concentration. Et, en matière de délégation, le choix ne dépend pas de Lille et de sa région. Reste donc la question d'un développement du pouvoir propre, de la souveraineté. A ce propos, plutôt que d'envisager la nature et l'intensité de l'impact des nouveaux ouvrages, mieux vaut sans doute évaluer les meilleurs moyens d'en tirer le plus grand avantage.

Deux modalités complémentaires sont envisageables : accroître le pouvoir de décision des organes existants, faire émerger des organes nouveaux. Les organes publics existants ne peuvent espérer renforcer considérablement leurs moyens, financiers notamment, et donc leur pouvoir d'affectation, encore que leur capacité d'intervention ne soit pas négligeable en matière de production et attraction de compétences (en coopération sans doute avec les organes privés). Ils ont, plus clairement, un rôle à jouer dans la politique de relations interrégionales et interpôlaires, vis à vis des régions et pôles belges et britanniques. La question des relations avec Bruxelles (rivalité ou complémentarité ?) devrait être traitée dans ce cadre. Les organes privés, quant à eux, pourront probablement tirer parti des nouveaux dispositifs de communication et des nouvelles dispositions réglementaires pour étendre leur aire d'influence. Ce peut être le cas des entreprises de VPC. Peut-être aussi de certaines autres, dans le textile, notamment. Quoi qu'il en soit, l'accroissement du pouvoir des organes de décision existants sera lent et ne se traduira pas à tout coup par un renforcement relatif du pôle lillois.

L'émergence d'organes nouveaux de décision ne peut sans doute, de façon notable, s'opérer dans l'affectation des moyens, c'est à dire notamment dans le secteur financier. La concurrence et la proximité du pôle communautaire bruxellois et des trois pôles de premier rang (Paris, Londres, Cologne-Francfort) ne laissent que de très faibles chances. Et le pouvoir relationnel est de tous celui

1. Rapport de la Commission d'étude des tracés du TGV Nord (présenté par R. Rudeau, IGPC), avril 1987, p. 127.

qui a la plus forte propension à la concentration. Le seul champ de décision réellement accessible à d'éventuels organes nouveaux est la création (scientifique, technologique, artistique,...). Ses atouts actuels sont modestes. Les chances de succès d'une politique ne sont toutefois pas nulles, à condition que des moyens adéquats importants soient mobilisés à cet effet. Et par conséquent que responsables publics et privés conjuguent étroitement leurs efforts.

b. Le cas des autres pôles régionaux

Ce que l'on peut dire de Lille peut être répété pour les autres régions et pôles, avec une forte accentuation des faiblesses et une nette minoration des atouts. Avec aussi certaines spécificités.

Le couple Rouen-Le Havre présente, loin après Lille, les chances théoriquement les meilleures de tirer son épingle du jeu. Non pas tant par le bénéfice qu'il pourrait obtenir directement des nouveaux flux de personnes et de marchandises, mais par le résultat de l'effort consenti pour contrebalancer les conséquences de l'entrée en service du tunnel et du TGV ainsi que celles de l'ouverture des frontières communautaires. Ce n'est en effet pas comme capitale régionale que Rouen peut espérer exercer une fonction pôlaire, même si son environnement retrouve son dynamisme antérieur. C'est davantage, couplée avec Le Havre, comme porte transatlantique de l'Europe.

Cela suppose que les deux ports et les deux agglomérations unissent efficacement leurs actions, qu'ils se dotent des moyens financiers et institutionnels pour (re-)constituer un hinterland à la mesure de leurs ambitions, qu'ils sachent intéresser et agréger les services ad hoc de haut niveau, que l'ensemble de la région accepte de se mobiliser autour de cette orientation prioritaire.

Si cette concertation et cette mobilisation s'avéraient irréalisables, et donc, la carte de l'autonomie injouable, il resterait à tirer le meilleur parti de la proximité de la métropole parisienne. La priorité serait alors sans doute mise sur la réactivation du corridor d'activité -et de prospérité -de la Basse-Seine. Mais, même dans cette hypothèse, l'absence de coordination portuaire pourrait se révéler contre-productive.

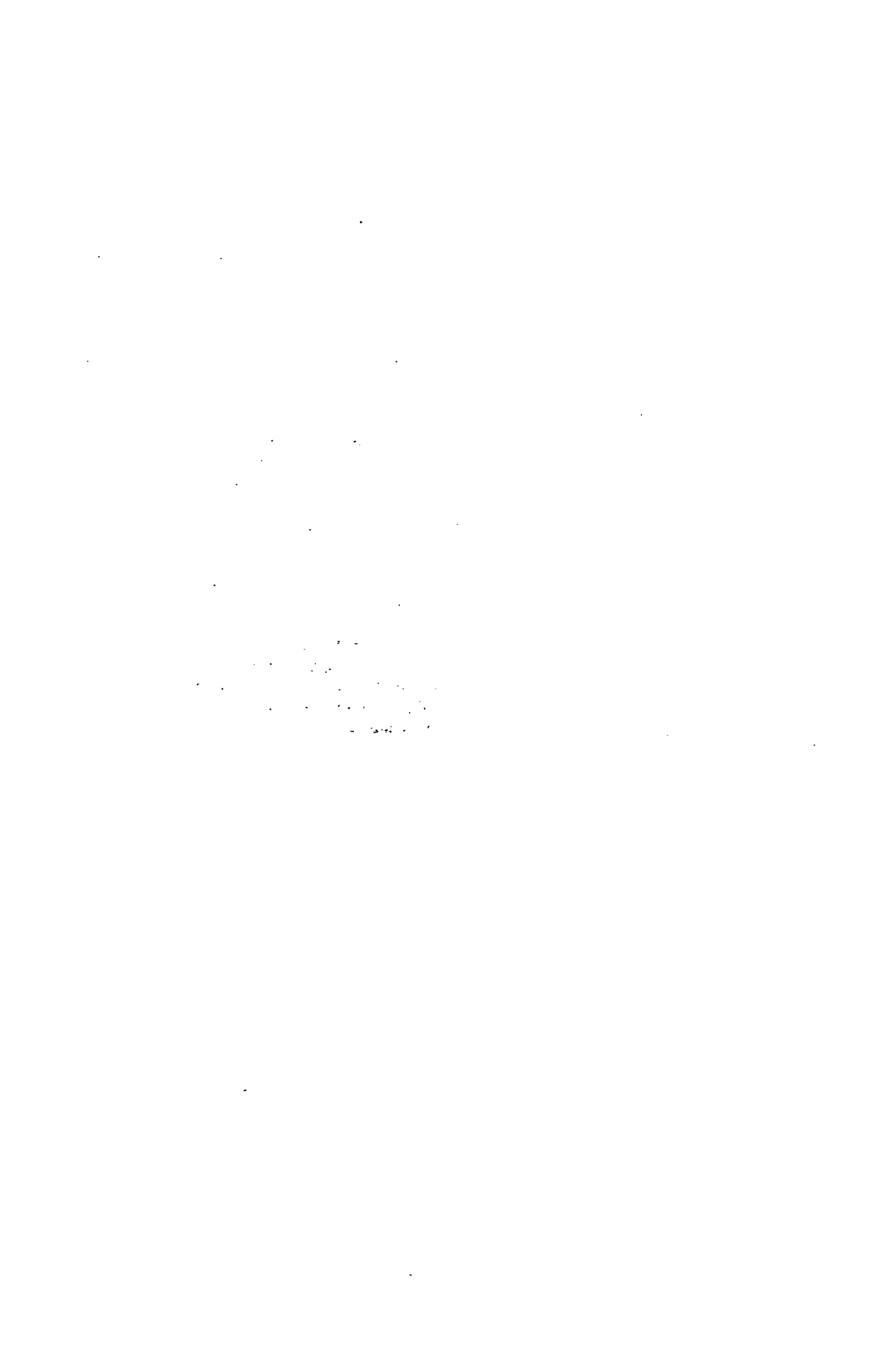
Il existe aussi probablement une possibilité pour la Champagne-Ardenne d'accroître sa marge d'autonomie. La force de son secteur agro-alimentaire, ainsi que, dans une mesure aujourd'hui moindre, les potentialités de son activité textile, permettent de le penser. Il en est de même de la relative discontinuité géographique et économique entre Paris et l'espace champenois. Le handicap réside, plus encore qu'en Haute-Normandie dans l'absence d'une agglomération unique capable de rassembler les organes les plus importants de décision. C'est de l'aptitude de Reims, Châlons et Troyes (en particulier) à le surmonter que dépend l'autonomie à venir de la région : marge accrue ou plus grande dépendance. On peut toutefois faire l'hypothèse que la concertation interurbaine, pour indispensable qu'elle soit, ne suffira pas. 120 kilomètres séparent Reims et Troyes, chacune disposant de sa propre liaison avec Paris et presque également éloignée de la capitale (respectivement 140 et 160 Km). Il pourrait dès lors être jugé plus efficace, dans le développement de l'ensemble multipolaire Reims-Châlons-Troyes, de privilégier l'une des agglomérations pour en faire le moteur de cet ensemble et, par delà, de la région. Dans ce rôle, Reims paraît s'imposer : par son image, la structure de ses activités, sa fonction universitaire, d'une part,

par l'atout supplémentaire que lui donne sa position dans le nouveau système d'infrastructures européennes de communication en train de se constituer.

Reims parviendra, probablement et quoi qu'il arrive, à affirmer progressivement sa prééminence. La région devrait considérer qu'il y va de son intérêt et les autres agglomérations que cela ne s'opèrera pas à leur détriment. La modification attendue en 1992-93 des flux et des échanges peut peut-être exercer dans ce processus un effet positif dans la mesure où elle confortera le rôle de carrefour Nord-Sud/Est-Ouest de la région et lui fera prendre conscience de sa forte inscription dans l'espace européen.

On ne peut, en revanche, accorder cette chance à la Picardie. Une moindre spécificité, une plus grande continuité avec le pôle parisien, l'essor éventuel du pôle lillois, l'absence, enfin, d'agglomération capable de rayonner hors de la région, telles sont les faiblesses, durables en apparence, de l'espace picard. On ne peut exclure totalement des réactions sectorielles ; elles seront vraisemblablement limitées et en tout cas sans rapport véritable avec le lien fixe et le TGV.

Les Picards devraient donc être conduits à admettre que pour l'essentiel leur sort dépend d'organes de décision extérieurs. La seule attitude possible n'est cependant pas la passivité. Les collectivités de différent niveau détiennent les mêmes moyens qu'ailleurs. A elles d'en jouer le plus habilement pour que les décisions prises à Paris, et dans une moindre mesure à Lille, leurs soient les plus favorables possibles. D'elles dépend pour une part que la Picardie bénéficie autant que faire se peut de l'expansion économique et technologique parisienne. La région dispose en la matière d'atouts non négligeables.



Objectifs régionaux

1. Champagne-Ardenne

La région Champagne-Ardenne ne possède ni image claire, ni capitale indiscutable ; attirée par la métropole parisienne, elle n'a pas avec elle de vraie continuité ; son économie ne présente guère d'unité et sa capacité de décision paraît réduite. Elle doute de son existence. Le doute risque de s'accroître avec la double ouverture de l'espace européen, en 1992 et 1993. Ecrasée par un environnement de régions à forte personnalité et de pôles très puissants, ne va-t-elle pas se trouver ravalée au rang de simple interstice, sorte d'espace de transition et de passage, dans lequel seules certaines zones et villes pourront tenter, chacune pour soi, de revendiquer une existence propre? Le choix auquel sont aujourd'hui confrontés les acteurs et responsables régionaux en effet est celui d'exister ou non en tant que communauté unique et autonome.

Les atouts ne sont pas très grands, ils ne sont pas nuls non plus. L'effort à produire est important et de longue haleine. Les chances de succès restent modestes. Mais la période est décisive.

Les enjeux concrets des années qui viennent, pour la région, peuvent être ramenés à deux questions : comment tirer parti des incidences directes du nouveau système de communication? et, plus largement comment créer les conditions d'une existence européenne propre ?

1.1. Tirer parti du nouveau système de communications

Le tunnel transmanche et les liens Nord-Sud qui lui sont associés (A.26 notamment), conjugués aux axes Est-Ouest existants (A.4) ou à venir (TGV Est) vont placer la Champagne-Ardenne au carrefour d'importants flux de marchandises et de passagers. Elle peut en tirer immédiatement parti au double plan des transports et au tourisme.

a. Les transports

En matière de transports, la Champagne-Ardenne ne subvient que très imparfaitement à ses besoins : plus de 60% de ses échanges internationaux par voie routière se font sous pavillon étranger. Elle peut toutefois bénéficier de sa position de carrefour. Elle dispose également de deux atouts notables. D'une part, elle génère elle-même un important volume de fret à l'exportation, notamment d'origine agricole ; d'autre part, elle possède un certain nombre d'opérateurs de taille européenne (transporteurs et chargeurs) prêts à affronter les nouvelles conditions d'ouverture de l'espace. Enfin, l'insertion communautaire de la région est déjà très avancée au plan commercial : elle fait avec les autres pays de la communauté les deux tiers de ses échanges à l'exportation et les trois quarts à l'importation.

En la matière, la stratégie de la région peut être double : renforcer la maîtrise du transport de son propre fret, tirer davantage profit des flux transitant par son territoire.

L'idée d'une "plate-forme" régionale peut être une réponse à ces deux préoccupations. Elle offrirait aux opérateurs des transports une meilleure maîtrise du marché régional et aux usagers un service amélioré. Elle pourrait, en outre présenter un certain nombre de facilités et équipements pour les flux longs "de bout en bout". Son rôle inter-régional et, à plus forte raison, international dans l'éclatement et le regroupement du fret paraît davantage problématique. Un équipement de ce type est néanmoins de nature à contribuer à la structuration de l'espace champardenais. Le site doit donc en être soigneusement choisi.

b. Le tourisme

Déjà la clientèle étrangère représente une proposition non négligeable du marché de l'hôtellerie régionale (classique et de plein air). Les britanniques pour l'hôtellerie classique et les Néerlandais pour celle de plein air sont les principaux clients étrangers. Après viennent les Belges et les Allemands. Au total, bien qu'encore modeste, cette clientèle étrangère est en augmentation rapide (+ 50% entre le deuxième trimestre 1983 et la même période de 1986).

Le renforcement des infrastructures de communication Nord-Sud et Est-Ouest se présente à la fois comme une chance et comme un risque. Chance, car elle accroîtra très sensiblement le volume du passage et donc la demande potentielle d'hébergement, restauration et loisirs d'étape. Risque, car elle limitera les besoins et les occasions d'arrêt dans la région. Il y a donc là un défi que la profession touristique se doit de relever.

Plus intéressantes sont les facilités nouvelles que ces infrastructures vont donner pour les courts séjours, dont la demande va et ira croissant. Elles vont placer la région à quelques heures de métropoles comme Londres, Bruxelles, Anvers et Francfort. Et ajouter, potentiellement, leur clientèle à celle de l'environnement français immédiat. Ce type de produit touristique est aujourd'hui pratiquement ignoré par les professionnels de Champagne-Ardenne. La région dispose pourtant d'ores et déjà d'atouts qu'elle mésestime ou n'a pas suffisamment mis en valeur. Elle peut certainement s'en constituer d'autres.

En ce domaine, la question de l'image est capitale. Doublement, pourrait-on dire. En effet un développement substantiel de l'activité touristique ne surviendra pas sans une action commerciale intelligente et énergique. Celle-ci exige d'une part des produits élaborés (notamment pour les courts séjours) et d'autre part une image claire et positive. Et mieux vaut éventuellement accepter deux images nettes, que vouloir à tout prix une image unique et floue. Le développement touristique peut, par ailleurs, améliorer l'image globale de la région et ainsi contribuer à définir à l'extérieur comme à l'intérieur, la personnalité propre de la Champagne-Ardenne.

1.2. Acquérir une existence propre dans un espace élargi

Si la région souhaite ne pas être qu'une terre de passage et entend revendiquer une existence propre dans l'espace nord-européen élargi, elle va devoir affronter de profondes faiblesses et profiter au maximum des quelques atouts dont elle dispose. On peut regrouper les orientations stratégiques sous quatre rubriques : compétitivité, attractivité, autonomie, rayonnement. A chacune, on a fait correspondre un type d'action prioritaire à entreprendre.

a. Elever la compétitivité générale

On considèrera ici l'insuffisant niveau de formation initiale et de qualification professionnelle de la population active de Champagne-Ardenne comme le handicap principal pour le relèvement de la compétitivité générale de la région dans le cadre européen. Dans ce domaine, en effet, la situation est des plus mauvaises.

En 1982, 12,6% des employés avaient un diplôme égal ou supérieur au bac (contre 15,7% en moyenne en France) ; 37,8% des cadres supérieurs et professions libérales seulement étaient titulaires d'un diplôme de l'enseignement supérieur (46,1% pour la France entière) ; dans les industries de biens de consommation, il n'y avait que 8% de bacheliers parmi les actifs (12,5% en France). Le retard est très grand et la prise de conscience en est, semble-t-il, générale (Voir les tableaux 38 à 44 en annexe).

L'effort actuellement consenti n'est toutefois pas à la mesure du problème. La solution de ce dernier exige une mobilisation et un engagement de l'ensemble des acteurs régionaux (publics et privés), tant pour le développement de la formation, générale et professionnelle, que pour l'embauche de titulaires de hautes qualifications, à tous les niveaux et dans tous les secteurs, plus particulièrement sans doute dans les P.M.E. Quant à la formation permanente, elle doit veiller à ne laisser personne de côté.

Une telle action est indispensable à la modernisation de l'appareil productif, au relèvement de la qualité du tertiaire (tourisme et services aux entreprises en particulier), à l'émergence d'initiatives en matière de recherche et d'innovation.

b. Améliorer l'attractivité

La pratique d'embauche n'est pas seule responsable du bas niveau de qualification de l'emploi. Là où des postes sont offerts, dans les services publics notamment, ils trouvent difficilement preneurs. La région n'attire pas. Elle ne sait pas retenir. Le solde migratoire des actifs les plus diplômés ou les plus qualifiés est négatif et le déficit s'élève avec le niveau.

Le problème est sérieux et les solutions complexes. L'image de la région est certainement en cause, ou plus exactement son absence d'image. Celle de certaines agglomérations davantage encore, peut être : en irait-il de même des emplois publics vacants s'ils étaient offerts à Reims au lieu de Châlons ? Les remarques faites à propos du tourisme valent pour l'attractivité de la région.

Mais la solution ne réside évidemment pas uniquement dans d'habiles manipulations publicitaires et commerciales. La qualité du cadre de vie est également à considérer. Tout ce qui contribuera efficacement à la revalorisation de l'habitat, du paysage urbain et rural, de l'activité culturelle et, plus généralement, des loisirs devrait avoir un effet positif sur le bien-être des habitants de la région et notamment de ceux dont elle a le plus besoin. Cela devrait, du même coup, améliorer l'image.

c. Elargir la marge d'autonomie

Pas plus que la majorité des régions la Champagne-Ardenne ne saurait viser une situation dans laquelle son influence externe contrebalancerait sa dépendance, ou mieux l'emporterait sur elle. Ce serait nier la suprématie de ces

formidables centres de pouvoir et de décision que sont les métropoles mondiales et les grandes villes européennes. Ce que la région peut raisonnablement souhaiter, c'est conserver et accueillir des organes de décision suffisants en nombre et en qualité pour pouvoir infléchir à son profit les grandes tendances exogènes.

La Champagne-Ardenne dispose d'abord pour cela des collectivités de différent niveau, de la Commune à la Région, dont elle peut vraisemblablement tirer davantage : moins d'accompagnement des orientations de l'Etat et plus d'initiatives propres.

L'industrie n'est pas engagée dans une évolution favorable, mais sa situation est contrastée. Nombre d'entreprises, petites et moyennes, d'origine locale, ont été frappées par la crise, en particulier dans les secteurs naguère forts de la région, fonderie et textile. Si les plus grands établissements ont assez bien résisté, la région n'y a rien gagné en matière d'autonomie, car ils relèvent presque tous de centres de décision externes.

Dans les secteurs les plus anciens, les unités survivantes ont peut-être accru leur efficacité technique et commerciale. Mais on ne voit pas véritablement émerger la nouvelle génération d'entreprises qui, dans les activités à haute technologie en particulier, accroîtrait de manière sensible la marge d'autonomie industrielle de la région. Certaines entreprises, dans la métallurgie en particulier, semblent toutefois être sorties de la crise modernisées et revigorées. Si leur dynamisme nouveau, rencontrant les initiatives de diffusion de la technologie (CRITT, etc), gagnait la majeure partie de leur secteur, il constituerait l'amorce d'une conversion prometteuse.

La viti-viniculture ne connaîtra pas d'évolution inattendue et le processus de transfert de la décision hors de la région ira s'y poursuivant. Mais la grande culture, céréalière et sucrière, se trouve, elle, engagée dans une impasse et contrainte à une conversion de ses débouchés. Elle peut sans doute trouver en elle-même et au dehors les moyens de vraies solutions. A terme, celles-ci ne se trouvent pas dans la recherche de nouveaux marchés plus ou moins subventionnés, mais dans la définition de nouveaux usages, probablement industriels, de la matière première agricole. La démarche entreprise pour l'éthanol, sans être elle-même abandonnée, doit être étendue à d'autres produits, sur d'autres bases et avec d'autres partenaires. L'action à envisager présente en effet des dimensions multiples : scientifiques, industrielles, financières, institutionnelles, et devrait donc mobiliser la contribution de la plupart des acteurs régionaux. L'effort commence sans doute par la recherche, domaine dans lequel la Champagne-Ardenne est particulièrement démunie. Il faut donc, par des accords de coopération de toutes sortes avec des organes publics et privés régionaux et extérieurs, réunir les moyens scientifiques, en biotechnologie principalement, capables de valoriser, dans l'alimentation et hors de l'alimentation, la matière première agricole : définition des produits, des utilisations et des processus. Ainsi pourraient être jetées les bases d'un élargissement de la marge d'autonomie de la Champagne-Ardenne.

1.3. Développer le rayonnement

Même une fois partiellement recomposé et revivifié le réseau décisionnel régional, il faut lui donner les moyens de s'exprimer pleinement à l'intérieur et à l'extérieur. Une certaine structuration est, pour cela, indispensable. Pour être efficaces, les organes de décision exigent les plus grandes facilités de concertation, celles qu'offre en général la concentration.

En cela la Champagne-Ardenne souffre d'un grave handicap : sa capitale n'est qu'une agglomération modeste et les deux plus grandes villes, Troyes et Reims, sont excentrées et rivales. Le remède serait, au minimum, une étroite coopération entre ces centres urbains, et les autres aussi, et entre les organes de décision qu'ils regroupent. Nettement mieux, une structuration de ce système urbain qui donne, avec le consentement plus ou moins enthousiaste des autres villes, la primauté indiscutable à l'une d'elle, Reims.

On ne s'étendra pas sur la solution minimum. Elle peut éviter la concurrence stérile et déboucher sur des formes intéressantes de coopération. Elle n'empêchera pas la dispersion des énergies et la dilution des moyens. Et elle n'apportera rien à l'image de la région.

Le choix de Reims bousculera les habitudes et soulèvera des mécontentements. Sa position excentrée n'est pas un inconvénient majeur si les liaisons sont bonnes. Sa proximité de Paris (moins d'une heure et demie) et de Bruxelles (environ deux heures et demie après l'entrée en service de l'A.26) prêche en sa faveur, de même que sa position au carrefour Est-Ouest/Nord-Sud. Ces atouts peuvent être encore renforcés par le choix du tracé du TGV Est et par l'implantation de l'éventuelle "plateforme" régionale de transports.

En outre, là se trouve la seule université de la région. Son potentiel touristique n'est pas négligeable et son image plutôt positive. Un tel choix impliquerait-il le transfert de l'EPR à Reims ? Pas forcément, dans la mesure où la relation avec Châlons est aisée.

Mais il implique qu'une bonne partie des actions nouvelles entreprises dans la région soient centrées sur Reims, et particulièrement celles que l'on a suggérées ici, et que soient fortement développés certains de ses atouts existants (éducatifs et scientifiques notamment).

Un tel choix est de l'intérêt de la Champagne-Ardenne dans le contexte nouveau d'un espace européen élargi et d'une concurrence plus vive entre les régions. Etre un territoire intersticiel dans le cadre relativement protégé et solidaire de l'espace français n'est pas dramatique. Cela peut le devenir si solidarité et protection se diluent au sein d'un ensemble plus vaste et plus hétérogène. Apparaissent dès lors comme de véritables nécessités la structuration de l'espace régional et le renforcement des centres de décision par la création d'un véritable pôle régional, connu et reconnu. Cela devrait contribuer à placer la Champagne-Ardenne dans une position moins nette d'infériorité vis à vis de ses voisins français et à en faire un interlocuteur mieux accepté dans les grands arbitrages européens.

2. Picardie

La Picardie est déjà une aire de passage entre Paris et le Nord, entre le Nord et la Normandie. L'amélioration prévue des liaisons routières et autoroutières (A26, A16, autoroute des Estuaires) et la proximité du tunnel sous la Manche devraient, a priori, renforcer cette caractéristique. Si l'on ajoute le peu d'unité de cette région écartelée entre une Picardie picarde très dépressive et le Sud de l'Oise polarisé par la métropole parisienne, on ne peut envisager son avenir qu'avec prudence.

Les atouts propres à la région sont restreints: elle ne possède pas de capitale pouvant impulser un dynamisme régional, son degré d'autonomie est faible (67% de ses effectifs industriels dépendent d'entreprises françaises ou étrangères ayant leur siège hors de la région), le niveau de formation de sa main d'oeuvre est très bas, les services aux entreprises insuffisants.

Bien sûr certains secteurs (l'agro-alimentaire, la parachimie) sont en bonne position, un fort potentiel scientifique et de recherche se développe à l'université de Compiègne, les nouvelles liaisons routières peuvent aussi favoriser les activités basées dans la région. Mais dans l'ensemble la Picardie apparaît mal préparée à l'échéance 1992/93. L'enjeu des années à venir est donc, sans doute plus qu'ailleurs, sa capacité à ne pas se laisser réduire à une zone de transit. Et celle-ci dépendra de son aptitude à corriger ou renforcer ses positions actuelles, et à tirer le maximum de profit de la proximité de Paris.

1.2. Corriger ou renforcer ses positions

Parmi les principales faiblesses de cette région deux paraissent essentielles à corriger pour redresser la situation dans les zones les plus touchées par la crise et relever le défi de 1992: la formation et le dynamisme des chefs d'entreprises.

a. La formation

L'analyse statistique inter-régionale a souligné le niveau particulièrement faible de la formation dans cette région. C'est un problème ancien (il renvoie probablement à l'histoire de la main d'oeuvre et de l'industrie picardes) et les tendances récentes ne montrent pas d'amélioration sensible. L'accès à l'enseignement de chaque classe d'âge est d'autant plus bas que le niveau est élevé. L'industrie régionale trouve sur le marché du travail une main d'oeuvre de formation médiocre et peu préparée à maîtriser les nouvelles technologies. La sur-représentation des baccalauréats techniques ne doit pas faire illusion (ils sont concentrés dans la gestion et le secrétariat). La formation linguistique, essentielle pour l'ouverture sur l'Europe, est une des plus défectueuse de France.

Les chefs d'entreprises ne sont pas en reste. Une étude de l'INSEE a montré que plus d'un tiers d'entre eux n'a reçu aucune formation, la proportion d'autodidactes représente même la moitié des plus âgés (55-60 ans). La situation relative est à peine meilleure pour les exploitants agricoles.

Les universités d'Amiens et de Compiègne ont des potentiels différents. La première est trop généraliste et ses diplômés correspondent mal aux besoins de la région. De plus une partie importante des étudiants ne reste pas en Picardie (Amiens absorbe le surplus d'étudiants étrangers des universités parisiennes). Les filières prioritaires pour l'université d'Amiens sont l'informatique-productive et l'agro-alimentaire, mais ses moyens sont encore trop modestes. On espère également accroître le rayonnement de la ville en renforçant l'équipement, au centre ville, des facultés de médecine-pharmacie et de sciences.

L'université de technologie de Compiègne est par contre très attractive. Elle profite directement de la proximité de Paris, elle a suscité récemment l'installation dans ses murs de centres de recherche de grandes entreprises françaises et industrielles. Elle envisage de se développer grâce à la création d'un centre de congrès scientifiques, d'une *nursery* d'entreprises, d'un club université-industrie.

Ces équipements et leur amélioration ne suffiront pourtant pas à redresser la situation régionale. Ils en constituent un élément nécessaire mais pas suffisant. Le retard de la Picardie est sensible à tous les niveaux de formation, ce qui nourrit le faible dynamisme de ses entreprises.

b. La fragilité des entreprises régionales

On a déjà signalé la forte proportion des effectifs industriels employés par des entreprises étrangères à la région. L'analyse par zone d'emploi a également montré les fortes concentrations de chômage. En fait de 1980 à 1986 la Picardie a perdu près de 20% de ses emplois industriels, surtout dans les grands établissements. Or elle ne dispose pas, comme d'autres régions, d'un tissu de PMI dynamiques pouvant sinon rééquilibrer les pertes d'emploi du moins stimuler un renouveau du tissu industriel.

Longtemps les petites entreprises régionales ont pesé dans le sens contraire. Peu enclines à l'innovation technologique et à la modernisation de l'outil de production elles restaient repliées sur leurs marchés traditionnels. Il semblerait que ce phénomène, très fort dans la Somme et le nord de l'Aisne, commencerait à s'inverser. Mais c'est encore modeste. La Picardie souffre d'un faible esprit d'entreprise, le taux de création se ralentissant sensiblement. Un autre indicateur confirme ce manque de dynamisme: la Picardie est une des régions de province où le nombre d'entreprises ayant opté pour le crédit d'impôt-recherche est le plus faible, la Somme et l'Aisne se situant au bas de l'échelle (cf tableaux n° 35 & 36).

c. Renforcer ses positions

Les nouvelles infrastructures et l'échéance de 1992 ne vont guère profiter aux opérateurs du transport de la région. Leur potentiel et leurs capacités logistiques sont insuffisants. Mis à part le sud de l'Oise qui pourrait attirer une partie de la redistribution du trafic de la région parisienne et de Roissy (des projets sont également envisagés, dans l'Aisne, à Château-Thierry et Soissons), le reste de la région, toujours mieux traversé par des autoroutes, proche du tunnel, risque fort de regarder les camions passer.

Par contre les entreprises implantées en Picardie peuvent en profiter si elles savent se montrer dynamiques et conquérantes de nouveaux marchés. Or cet objectif se prépare dès maintenant. Le retard en formation et le relatif immobilisme

des PMI régionales jouent évidemment en sens contraire. Ils alimentent la stagnation. Mais d'autres secteurs plus dynamiques peuvent renforcer les positions de la région et donc, lui faire profiter du nouveau contexte européen. C'est le cas de l'agro-alimentaire, de la parachimie et des matières plastiques.

La région est, par exemple, au premier rang pour les conserves de légumes, les plats cuisinés, le sucre, les entremets et desserts, les bouillons et potages. Le secteur le plus dynamique reste de loin celui des plats cuisinés et surgelés (avec près de Beauvais des établissements du numéro un européen du surgelé). L'industrie sucrière a dû se moderniser et partant, supprimer des emplois. Autre exemple, les produits frais régionaux, notamment ceux à base de lait, devraient profiter du lien fixe pour toucher le marché britannique. Mais là aussi, la concurrence sera rude; le principal producteur britannique de produits frais envisagerait lui-même de créer de nouveaux produits: il a ouvert un laboratoire de recherche et passé un premier contrat de licence avec une entreprise japonaise.

2.3. Profiter de la proximité de Paris

Contrairement au Nord-Pas-de-Calais et à la Haute-Normandie, la Picardie ne possède pas de centre d'activité et de décision suffisamment puissant pour espérer, dans le nouveau contexte européen, s'affirmer comme un pôle d'attraction. Elle tirera avantage, au contraire, à se placer dans la continuité de Paris. Un tel choix ne signifie pas l'"abandon" du Nord picard. Il devrait plutôt permettre de diffuser à partir du sud de la région un nouveau développement. Deux domaines nous paraissent bien illustrer cette dynamique possible: les services aux entreprises et les transferts de technologie d'une part, le tourisme d'autre part.

a. Services et technologie

La très grande faiblesse des services aux entreprises en Picardie tient au fait que les plus importants sont basés à Paris. On peut citer l'exemple de Saint-Quentin: une étude des demandes de services aux industries montre qu'elles sont très majoritairement satisfaites à Paris, puis dans le Nord-Pas-de-Calais.

De même près de la moitié des effectifs industriels picards dépendent de sièges sociaux parisiens. Il y a donc un mouvement "naturel" en ce sens. L'Université technologique de Compiègne, qui attire des entreprises multinationales, est plus tournée vers Paris que vers Amiens, mais contribue aussi au transfert de technologies dans toute la région. Le cas du Centre de valorisation des glucides et produits naturels qui dispose de moyens d'essais à l'Université de Technologie de Compiègne, est à cet égard exemplaire. Son chiffre d'affaires a dépassé des deux tiers les prévisions du contrat de plan, il regroupe une cinquantaine de partenaires, son audience est déjà internationale. Reste à savoir s'il peut aider l'industrie picarde à développer ses entreprises de transformation, à en créer d'autres notamment dans les filières biotechniques. D'autres exemples pourraient être cités (le CERCHAR, les pôles de recherche informatiques, chimiques, mécaniques et des matériaux de Compiègne). Ainsi l'existence d'une université performante relevant plutôt de la décentralisation parisienne devient un point d'appui pour l'ensemble de la région. Mais cela ne va pas toujours de soi: les 350 banques de données disponibles à Compiègne pourraient être mieux utilisées par la région.

La proximité de Paris peut également favoriser la venue ou le maintien de cadres et de personnel qualifiés dans la région. On note par exemple un relatif équilibre des courants migratoires chez les plus diplômés avec une immigration des plus qualifiée (voir tableau n°18). Comme en Haute-Normandie une forte proportion des migrants (la moitié) vient de l'Ile-de-France (tableau n°20). Ces phénomènes sont déjà très marqués dans le sud de l'Oise et la zone de Château-Thierry. Ils nécessitent bien sûr un effort des autres zones sur le cadre de vie, l'habitat et les loisirs.

b. Le tourisme

La région parisienne constitue une source essentielle de la fréquentation touristique dans la région, en particulier pour l'Oise et la Somme (voir tableau n°73). En fait la Picardie devrait pouvoir s'intégrer au pôle touristique parisien qui est le plus attractif, et ce en visant deux types de clientèle. Une clientèle de week-end et de résidences secondaires, c'est-à-dire principalement une clientèle de parisiens; et une clientèle de court séjour et de transit, essentiellement étrangère. Pour ce faire elle doit choisir son image.

Elle semble avoir misé ces dernières années sur la côte et l'atout du Marquenterre, avec notamment l'Aqualand. On espérait susciter l'intérêt des investisseurs qui viennent trop lentement, tandis que la fréquentation de l'Aqualand est trop saisonnière et demeure très en-deça des prévisions. En plus, le développement d'autres produits dans la baie de la Somme se heurte à des difficultés structurelles: les plages souffrent de la pollution de la région d'Abbeville, le tourisme fluvial est embryonnaire.

Le choix d'une image plus centrée sur la proximité parisienne, exploitant en particulier la forêt, le patrimoine, les circuits intégrant Compiègne et Chantilly, semble plus propice. Elle peut attirer un tourisme d'affaires. Elle peut coïncider avec les projets d'investissements hôtelier qui se sont fait jour ces dernières années. Cinq projets à Amiens, sept dans la vallée de l'Oise et quatre dans l'Aisne sont actuellement en chantier.