



XLème Colloque de l'ASRDLF

Convergence et disparités régionales au sein de l'espace européen

Les politiques régionales à l'épreuve des faits

Bruxelles – 1, 2 et 3 Septembre 2004

## DE LA COOPERATION INTERREGIONALE A LA CONSTITUTION D'UN MACRO TERRITOIRE. L'ARC ATLANTIQUE COMME ETUDE DE CAS.

Stéphane VIROL  
Doctorant  
IFReDE - IERSO  
Université Montesquieu Bordeaux IV  
virol@u-bordeaux4.fr

### Résumé :

*Dans un espace européen où existe une concentration démographique, économique et politique en un centre omnipotent, les régions deviennent des pièces capitales de la réorganisation du lien économique, social et spatial. Cet article tente d'appréhender la mutation du phénomène régional à travers, tout d'abord, le concept de coopération interrégionale. Puis, nous décrivons en quoi une dynamique macro-territoriale peut permettre un développement plus polycentrique de l'espace européen.*

**Mots clés :** *intégration européenne, coopération interrégionale, macro-territoire, concentration, polycentrisme, intégration régionale des espaces*

**Classification :** R12, R14, R58

## **DE LA COOPERATION INTERREGIONALE A LA CONSTITUTION D'UN MACRO-TERRITOIRE. L'ARC ATLANTIQUE COMME ETUDE DE CAS**

### **INTRODUCTION**

La coopération interrégionale peut se définir autant par ce qu'elle est et pourrait être que par ce qu'elle n'est pas. « La coopération interrégionale recouvre des actions engagées à l'échelle de grands bassins de peuplement structurés par leur armatures urbaines, actions ne pouvant être conduites qu'à cette échelle pour répondre aux exigences de la compétition internationale » (Mangin, 2002). Par contre, elle n'est pas un échelon administratif supplémentaire ou un redécoupage visant à créer des « super-régions ». Les coopération interrégionales existent déjà sur des actions ponctuelles, des problématiques sectorielles, mais elles n'ont pas l'ampleur qu'elles pourraient avoir si elles étaient généralisées dans un espace européen lui-même en proie à une articulation en grands territoires de coordination des politiques transnationales. L'interrégionalité est consubstantielle aux régions, dont les frontières sont vouées à être franchies. Elle ne les remet nullement en cause mais les pousse à coopérer davantage sur des grandes infrastructures et des services qualifiés de supérieurs. L'interrégionalité ne peut être qu'une plus-value, une « prime à la communauté » (Célimène et Lacour, 1997), pour l'échelon national dont elle décline à la bonne distance du terrain les politiques stratégiques, et au niveau local, celui des bassins de vie, dont elle assure l'interconnexion avec des territoires plus vastes. Elle peut être l'une des dimensions clés du polycentrisme maillé qui fonde l'aménagement du territoire français voire du Schéma de Développement de l'Espace Communautaire (SDEC).

Ce dernier, s'il n'est pas ici abordé de façon frontale, est affleurant tout au long de cette communication, il sous-tend la plupart des logiques correctrices évoquées. En effet, le SDEC envisage un nouveau modèle d'organisation spatiale polycentrique pour l'Europe. Il nous offre une vision à long terme du territoire européen qui remet en cause les schémas spatiaux traditionnels, que nous aborderons dans notre communication, fondés sur la double opposition centre-périphérie et urbain-rural. C'est dans ce cadre que la coopération interrégionale nous semble être une stratégie adéquate. Il s'agit d'éviter la poursuite d'un scénario exclusif de renforcement des grandes régions métropolitaines du cœur de l'Europe. L'objectif avoué est donc de tendre « vers un développement spatial équilibré et durable du territoire de l'Union européenne » grâce à un projet d'aménagement du territoire suffisamment volontariste pour s'opposer aux tendances lourdes de la polarisation et de la métropolisation au profit de l'arc lotharingien et de ses principales agglomérations. En effet, nous verrons que la globalisation de l'économie a pour conséquence une recomposition territoriale qui privilégie « spontanément » les régions les plus avancées, celles offrant déjà les meilleurs avantages comparatifs. L'ambition est donc la construction d'un espace polycentrique, comme modèle

alternatif aux tendances évoquées ci-dessus. Elle se fonde notamment sur l'idée que la géographie de l'Europe est caractérisée par un système de villes suffisamment régulier, en dépit d'une inégale densité<sup>1</sup>, pour contrebalancer une excessive concentration métropolitaine et mailler l'ensemble de l'espace européen, tout en favorisant la constitution de grands ensembles transrégionaux. L'Europe pourrait ainsi s'articuler sur plusieurs nouveaux centres de gravité. L'analyse développée dans cette communication vise à montrer tout d'abord, en quoi la coopération interrégionale, de par son appréhension en termes d'oppositions, permet de répondre partiellement à cette logique polycentrique. A la suite de quoi, nous tenterons de comprendre pourquoi le dépassement du fait régional, nécessaire dans une dynamique macro-territoriale, peut nous permettre de mieux saisir la pertinence de la vision de l'organisation du territoire de l'Union qui nous est proposée par le SDEC en s'appuyant sur un terrain d'observation privilégié, celui de l'Arc atlantique.

## I – LEGITIMITE VS FONCTIONNALITE

La coopération interrégionale, si elle n'a pas de véritable légitimité institutionnelle, pourrait faciliter le développement économique des périphéries européennes et permettre une meilleure appréhension des mécanismes spatiaux en jeu.

### 1.1 Concurrence et coopération

La géographie économique de l'espace européen est caractérisée par un centre très développé qui concentre la quasi totalité des fonctions économiques et de commandement et un ensemble de régions plus ou moins périphériques, rappelant de fait le modèle centre-périphérie. Le couple centre-périphérie évoque donc une asymétrie, des inégalités spatiales. Le centre rassemble tout ce qui est attractif, prestigieux, riche, nouveau, *etc* ; la périphérie est définie négativement (elle n'a que ce que le centre ne veut pas ou plus) par rapport au centre. De manière externe, elle apparaît comme marginale, désertifiée, délaissée, sous-développée, sans autonomie décisionnelle, dominée et exploitée (Reynaud, 1992). Le centre entretient avec les autres lieux des relations asymétriques de complémentarités et de conflits (Lacour, 1980), sources de flux. Les forces centripètes renforcent la concentration, l'attraction et l'émission sont liées à l'idée de polarisation ou à celle de domination. Ici, il nous paraît important d'opposer, à l'instar de F. Perroux (1990), l'idée de la domination à celle de l'interdépendance générale de l'équilibre concurrentiel : « La dissymétrie et l'irréversibilité qui sont constitutives de l'effet de domination sont en opposition logique avec l'interdépendance réciproque et universelle sur laquelle se construit la théorie de l'équilibre général et de son rétablissement ou de sa correction automatique quand celui-ci est troublé ». J. Friedmann illustre cette domination du centre sur la périphérie au travers du processus

---

<sup>1</sup> Alors que les dynamiques centre-périphérie peuvent varier selon les échelles, il peut aussi apparaître des *continuum* entre les centralités s'exerçant sous forme de points et celles sous forme de surfaces (Ollivro, 2002). De façon plus explicite, le modèle centre-périphérie ne semble pas fonctionner en Europe simultanément à toutes les échelles et nous n'y trouvons pas le lieu des centralités cumulées. C'est-à-dire qu'il ne semble pas exister « le » centre décisionnel dirigeant la métropole contrôlant la région à la tête de l'Etat dominant la dorsale européenne et donc l'Europe. Il est frappant à cet égard de constater que le pouvoir décisionnel de l'Union européenne est éclaté entre Bruxelles, La Haye et Strasbourg, que son pouvoir économique est diffusé sur la Randstad, la Rhur, le sud-est anglais, sur Paris et d'autres pôles secondaires. Le modèle d'urbanisation rhénan qui structure la dorsale européenne est en effet initialement un modèle polycentrique présentant différentes centralités.

d'innovation ; elle se matérialise par une concentration accrue des activités dynamiques dans les centres, alors que les périphéries, en retard, accueillent des industries traditionnelles (rejetées par le centre) mises en danger par l'ouverture internationale des économies. En fait, il se produit une « dualisation de l'espace » (Aydalot, 1985) qui génère des processus cumulatifs à la concentration d'activités innovantes au centre et à la localisation d'activités menacées dans les régions en retard.

En ce qui concerne l'espace européen, à toutes les échelles de l'analyse spatiale, nous constatons un processus de concentration fractale qui renforce de façon considérable les déséquilibres territoriaux. Ce processus résulte pour une large part d'une triple articulation formant système entre villes, réseaux et fonctions (Baudelle et Castagnède, 2002). Les villes sont en Europe les points forts et fixes du territoire. Par leur croissance elles jouent un rôle majeur dans la recomposition du territoire européen (Leclerc, Paris et Wachter, 1996). Ces entités sont reliées entre elles par des réseaux rapides leur permettant de lutter contre les discontinuités spatiales, ce que H. Le Bras identifie comme la « linéarisation de la croissance »<sup>2</sup>. Au sein du phénomène de mondialisation des économies, où le marché prédomine, les villes utilisent leur rôle de lieu central pour contrôler les flux (hommes, capitaux, marchandises, informations,...).

Ainsi, la combinaison d'un effet « masse critique » et de la mise en concurrence des territoires européens, privilégie les espaces européens les plus denses sur les plans démographiques, économiques et technologiques avec tous les risques de déséquilibres et de marginalisation que cela implique (Fujita, Krugman et Venables, 1999 ; Fatas, 1997). Seules des régions ayant atteint une taille suffisante à l'échelle européenne peuvent profiter pleinement de l'intensification des courants d'échanges en traitant d'égal à égal avec leurs partenaires. Dès lors, les zones périphériques ne peuvent se satisfaire d'une stratégie de concurrence, la faible concentration en leur sein, tant sur le plan économique que politique, ne leur permettant pas d'atteindre cette masse critique « adéquate ». Par conséquent, la coopération interrégionale est une opportunité déterminante pour les régions périphériques (Mangin, 2002). En effet, dans la perspective de la construction d'une Europe polycentrique, elle permettrait peut être un rééquilibrage européen.

Cette coopération peut prendre des formes diverses tels que des partenariats, des projets de développement communs ou complémentaires, des opérations concertées. Ces relations permettraient, notamment, de rapprocher des villes interdépendantes, mais aussi de rapprocher des acteurs situés en position comparable (relations horizontales) en leur donnant la possibilité d'associer leurs forces. La coopération interrégionale est à géométrie variable, c'est un espace de politiques et de projets communs, construits sur la base des réalités économiques, sociales et culturelles des territoires. Ainsi, il ne s'agit pas d'en figer les possibilités par l'établissement de nouvelles frontières. En effet, ce qui fonctionne au niveau régional n'a aucune raison de ne pas y rester. La coopération interrégionale ne déroge pas au principe de subsidiarité qui laisse à l'échelon local tout ce qui n'a pas une vocation impérieuse à être traité à un niveau supérieur. Elle n'a de raison d'être que si elle apporte une plus-value qui lui est spécifique. A ce titre, l'analyse de la mise en place d'infrastructures de transport nous semble pertinente à cette échelle interrégionale. Dans ce cas, il faut cependant tenir compte de l'impact de ce type d'infrastructures sur la diminution des coûts d'interaction qui peut conduire à un renforcement de l'effet centripète (Martin et Rogers, 1995). Dans leur modèle, ces deux auteurs identifient des coûts de transport inter et intra-régionaux, les coûts de transport infra-régionaux dépendant de la qualité des infrastructures implantées dans

---

<sup>2</sup> Il montre que, de plus en plus, les zones de croissance s'organisent géographiquement en filaments, en réseaux linéaires, par une sorte de « polymérisation » en chaîne qui contraste avec le modèle aréolaire de la géographie traditionnelle.

chaque région. Ils montrent que dans le cas où les améliorations apportées aux infrastructures domestiques sont, en partie, financées par une autre entité, comme c'est le cas avec l'Union européenne, la direction des localisations ne fait aucun doute. Ainsi, si la politique régionale améliore les infrastructures inter-régionales, sans se soucier des infra-régionales, les conséquences seront néfastes pour la périphérie. En effet, améliorer les infrastructures inter-régionales sur un territoire où les liaisons internes ne sont pas efficaces va pousser les firmes à se localiser hors de cette région et à renforcer la concentration dans la région centre. De fait, la présence d'infrastructures inter-régionales va permettre aux entreprises de satisfaire la demande périphérique tout en se localisant au centre et donc en bénéficiant d'un marché plus vaste et de rendements d'échelle plus importants. En revanche, une politique régionale qui finance les infrastructures intra-régionales de la région périphérique va attirer des firmes dans cette région. Celles-ci se relocaliseront d'autant plus massivement que les infrastructures inter-régionales seront importantes dans cette régions. La logique de coopération interrégionale qui permet un développement des infrastructures intra-périphériques afin d'en améliorer la connectivité interne, semble toute à fait apte à promouvoir l'émergence de pôles secondaires résultant d'un processus d'agglomération en périphérie. On pourrait assister alors à la constitution d'un espace plus polycentrique.

## 1.2 Local vs International

L'économie internationale est régulièrement le siège d'une tension croissante entre, d'une part la mondialisation des économies et, d'autre part, la persistance du cadre politique des Etats-nations comme unité de décision. En effet, transnationale par essence, la mondialisation semble s'opposer à la logique territoriale qui anime les Etats et réduit de ce fait la capacité de ces derniers à mener des politiques pleinement autonomes. Même si « la nation ne vit que dans et par un ensemble plus vaste qu'elle » (Perroux, 1991), cette évolution des relations économiques internationales nous pousse à nous interroger sur le processus de structuration de l'espace de l'Union européenne. En effet, cette globalisation a tendance à effacer les frontières nationales, seules comptent les frontières des territoires économiquement aptes à avoir un accès à ce processus. Il semble en découler ce que Albert et Brock appellent une « défrontiérisation » de l'espace. Ainsi, une tendance à la marginalisation est en cours, les espaces privilégiés sont peu nombreux et concentrent les attributs du pouvoir économique (Ohmae, 1996). Ces unités peuvent se trouver entièrement à l'intérieur des frontières d'un Etat-nation ou à cheval sur elles. Ce sont des points d'accès à l'économie planétaire, des « Global Cities » (Sassen, 1991) ou des « Global City-Regions » (Scott, 2001), elles seules capables de gérer la globalisation de l'économie mondiale. Ce qui définit ces nouveaux espaces n'est pas l'emplacement de leurs frontières politiques mais le fait que leur taille et leur échelle sont suffisantes pour en faire les véritables unités opérationnelles naturelles de l'économie planétaire contemporaine. Comme le souligne Dion et Lacour (2000), « avec la libéralisation des échanges et la constitution de grands marchés à l'échelle continentale, les espaces économiques sont en mouvance et se définissent dans de nouveaux territoires au-delà des frontières administratives ou politiques, régionales ou nationales ». C'est ce que Markusen (2000) qualifie de « lieux-aimants dans un espace mouvant » afin de présenter sa typologie des districts industriels.

Ce qui précède illustre le fait que ces processus de différenciation spatiale, de polarisation et/ou de spécialisation accroissent les inégalités territoriales. Ainsi, alors que le synchronisme technologique est une quasi-réalité dans le monde, apparaît un paradoxe soulevé par Veltz et que nous résumons en soulignant que plus la diffusion des techniques est rapide, plus son espace se restreint à un « archipel développé » (Veltz, 1996). Dans ce monde qui est tout à la fois plus maillé, plus relié mais aussi plus hiérarchisé, plus fragmenté, l'écart entre les

« lieux » capables de gérer cette globalisation et les autres, les laissés pour compte, se creuse inexorablement. Pour ces régions, incapables de participer à cette mondialisation, le risque de voir s'enclencher un processus cumulatif de sous-développement à la Myrdal (1958), et par-là même de ne plus pouvoir espérer un éventuel rattrapage, est grand tant le jeu autocumulatif des externalités du développement technique se renforce ; Petrella (1994) parle « d'apartheid technologique ».

Ainsi, en se mondialisant et en se globalisant, l'économie aiguise les concurrences entre les lieux et les Etats. Elle dessine de nouveaux territoires en réseaux à l'échelle planétaire (Savy et Veltz, 1995). Pourtant, elle ne devient pas indifférente aux ancrages territoriaux. Les ressources essentielles qui guident la localisation des activités sont désormais immatérielles, attachées d'abord au tissu humain et social, à la densité des coopérations, à la qualité des compétences intrinsèques. Dès lors, au niveau local, nous assistons à une renaissance des territoires, comme si le processus de globalisation tout en renforçant l'émergence d'un système-monde se nourrissait du terroir. Ce paradoxe est exploré notamment par P. Veltz (1996) qui écrit à ce sujet que « l'économie de la concurrence globalisée appelle des articulations fortes avec les territoires, leurs activités ancrées dans l'histoire, leur capacité à structurer des processus de long terme, à favoriser l'innovation et l'apprentissage ». Il développe un argumentaire autour de la notion d'interactions territoriales dans la compétitivité des firmes et des économies afin de montrer qu'il n'y a pas d'indifférence territoriale. Nous admettons que l'ancrage territorial des firmes n'est pas seulement une rigidité à réduire, mais qu'il peut être, dans de nombreux cas, un atout crucial. Sur ce thème, M. Porter (1993) développe l'idée qu'il existe une prégnance de l'ancrage national des firmes<sup>3</sup>. Il identifie quatre facteurs interdépendants (le losange de la compétitivité) responsables d'un tel phénomène, l'existence d'un marché suffisamment large et sophistiqué ; l'existence d'une concurrence stimulante qui empêche les firmes de bénéficier de rentes ou d'avantages non disputés ; la présence de facteurs de production complexes et spécialisés (notamment en ce qui concerne les compétences humaines et les infrastructures techniques) ; et enfin, l'existence d'un tissu industries apparentées, de fournisseurs formant un effet de « grappe ». Nous retrouvons la notion de « milieu » fondée sur le rôle joué par le contexte territorial et la capacité de celui-ci à valoriser la proximité des acteurs de manière spécifique par rapport à l'environnement externe. C'est un ensemble spatial ayant une dimension territoriale et qui correspond à un espace géographique qui n'a pas de frontière *a priori* ; qui ne correspond pas à une région donnée au sens commun du terme, mais qui présente une unité et une cohérence se traduisant par des comportements identifiables et spécifiques et une culture technique, entendue comme l'élaboration, la transmission et l'accumulation de pratiques, savoirs et savoir-faire, normes et valeurs liées à une activité économique (Maillat, 1994).

Ces différents éléments génèrent ce que Marshall appelait une « atmosphère technologique ». Selon Maillat, Crevoisier et Vasserot (1992), « le milieu regroupe dans un tout cohérent un appareil productif, une culture technique et des acteurs. Le milieu se présente comme un processus de perception, de compréhension et d'actions continues ». Gaffard (1993) s'attache plus particulièrement à la relation entre innovation et territoires : il énonce qu'un territoire apparaît comme un facteur crucial de pérennité des stratégies d'innovation des firmes s'il offre certaines des conditions permettant de réduire le poids des contraintes telles que celles relevant des ressources humaines ou celles du financement inhérent à tout processus de changement. Cela se manifeste par la faculté de tirer avantage d'apports

---

<sup>3</sup> On peut se demander si Porter ne privilégie pas abusivement l'échelle nationale. En effet, les facteurs qu'il met en avant concernent en réalité le territoire infranational, voire supranational, autant que l'espace national.

extérieurs pour favoriser la création d'externalités locales, lesquelles résident, comme nous l'avons souligné plus tôt, dans une configuration appropriée des relations entre agents.

Cette approche reliant innovation et territoires nous renvoie à celle de milieu innovateur qui par rapport au concept de milieu, porte son attention sur le processus d'innovation et non plus seulement sur l'organisation de la gestion efficace des ressources productives. Ainsi, le milieu innovateur est l'organisation territoriale où prennent naissance les processus d'innovation (Maillat, 1994). Selon cette analyse, l'innovation est perçue comme un processus d'intégration d'éléments qui déterminent et favorisent la dynamique et la transformation du système productif territorial.

Ainsi, au niveau local, nous observons une renaissance, un renforcement des territoires, comme si le mondial exaspérait et suscitait le retour du local, mais ceci sur des bases nouvelles. Dès lors, nous suivons J.L. Guigou (1995) lorsqu'il note que « les forces s'ordonnent de façon contrastée. La mondialisation appelle une demande de territorialisation ; à la montée du global s'oppose l'aspiration du local ; face à la massification des productions et des échanges, se développent des demandes de singularisation, d'originalité et de spécificité ; l'homogénéisation et l'uniformité développent en elles-mêmes la recherche d'hétérogénéité[...] Face au sectoriel se développe le global ; face au virtuel se développe la demande d'authentique ». La mise en vis-à-vis de ces oppositions définit bien d'une part le mondial avec tous ses attributs, et d'autre part le local avec ses spécificités.

### 1.3 Régions vs Etat

L'ouverture des sociétés et des économies contribue tout d'abord à élargir le cadre classique des relations internationales. Celles-ci étaient envisagées à partir de la prédominance de l'Etat. De ce fait, la sphère politique dominait les sphères économique, culturelle. L'intensification des relations économiques et financières, le maillage de plus en plus serré des réseaux d'information et de communication ou encore l'amélioration des moyens de transport sont les manifestations les plus prononcées du développement des relations transfrontalières qui tendent à échapper au contrôle des Etats. Ainsi, la mondialisation croissante des marchés, des échanges et la globalisation des systèmes productifs rendent difficile une vision de l'économie mondiale comme une mosaïque d'économies nationales, mais aussi comme assemblage d'économies supranationales ou régionales. Les Etats s'affaiblissent (Wachter, 2002), coincés entre la constitution de grands ensembles économiques comme l'Union européenne et les exigences de la décentralisation. Sa souveraineté devient limitée devant des politiques supranationales et infranationales qui émergent. Ohmae (1996) identifie quatre forces qui usurpent le pouvoir politique des Etats. Ce sont les quatre I représentant l'investissement, l'industrie, les technologies de l'information et les individus. Ainsi, ne contrôlant plus les flux qui traversent leurs frontières, difficilement leur monnaie et les facteurs immatériels de la concurrence, les Etats contrôlent de moins en moins l'activité économique alors même qu'ils ont de plus en plus de régulation sociale à assurer. Ohmae conclut au dépérissement des grands Etats-nations économiques et à l'émergence de régions économiques ouvertes à la compétition mondiale : des entités territoriales « Etats-régions ».

Sans aller jusqu'à cette vision extrême, nous pensons que la compatibilité de l'Etat redistributeur et de l'Etat régulateur est mise en difficulté par ces changements économiques, institutionnels, politiques. Il semblerait que le nouveau rôle de l'Etat soit d'accompagner et d'encadrer ces mutations, d'articuler les différents niveaux, local et global, national et international, de décloisonner les territoires. Ainsi, la logique de « la recherche de l'équilibre » se déplace au profit de l'organisation de l'attractivité (basée sur l'offre territoriale), de la multiplicité et de la solidarité des divers territoires. L'Etat doit à la fois

gérer la diversité des territoires et assurer que les externalités (positives ou négatives) de chaque projet contribuent à l'intérêt général (Leclerc, Paris et Wachter, 1996). Il doit agir d'une part sur la redistribution, la péréquation et l'équité, et d'autre part sur le renforcement de la compétitivité et de la différenciation des offres territoriales locales.

Un des enjeux majeurs consiste à passer d'une conception verticale du « territoire emboîté » à une conception multi-territoriale ou horizontale de territoires interdépendants. Cependant, le passage du modèle hiérarchique au modèle décentralisé peut s'avérer difficile : une telle exigence suppose non seulement une dynamique organisationnelle locale à laquelle chacun se sente appartenir mais aussi une productivité institutionnelle et des modes de régulation susceptibles de les articuler que ce soit au niveau européen ou au niveau national. Ainsi, l'abandon de la centralisation et des hiérarchies au profit de plus d'autonomie et de la décentralisation induit des logiques de réseaux ou d'archipels (Veltz, 1996) auxquels il faut être connecté (ou appartenir) sous peine de marginalisation ou d'exclusion. Un Etat unitaire ne signifie pas un Etat homogène, il doit être vigilant et pousser la décentralisation et le droit à l'expérimentation, sans jamais remettre en cause l'unité de son territoire. Désormais, le degré de recomposition et d'organisation territoriale, gage de réflexes de coopération, de valorisation du capital local, de développement de savoir-faire spécifiques représente un élément central de l'identité propre du territoire, au même titre que sa démographie, sa vocation économique, sa dotation en infrastructures ou ses ressources naturelles (DATAR, 2000).

Evoquer la décentralisation, c'est appréhender la répartition des activités et des ressources publiques, la souveraineté partagée entre l'Etat et les collectivités locales de tous niveaux, notamment le niveau régional. C'est aussi aborder le degré de liberté et d'autonomie de gestion des acteurs locaux, donc réfléchir à leur rôle, présent et futur, au sein des systèmes économique, administratif français et au sein de l'Europe. Par la décentralisation, on souhaite conduire l'action publique à tous les niveaux, en coordination, dans un souci de dynamique macroéconomique, d'efficacité économique, d'équité territoriale, de développement local et d'aménagement du territoire. L'objectif est de proposer des nouveaux modes de gouvernance des territoires en vertu du principe de subsidiarité ; l'Etat gardant la stratégie et le respect des équilibres inter-régionaux, le rôle régulateur et les collectivités locales obtenant des compétences claires et autonomes, leur permettant de mieux répondre en termes de proximité et d'efficacité aux défis majeurs de l'Europe, de la mondialisation et de l'équilibre du territoire. L'efficacité allocative constitue un des arguments le plus souvent avancé par les tenants de la décentralisation. Reprenant des considérations déjà évoquées par Tocqueville pour qui « chez les grandes nations centralisées, le législateur est obligé de donner aux lois un caractère uniforme qui ne comporte pas la diversité des lieux et des mœurs », Oates développe *le théorème de la décentralisation* (Derycke et Gilbert, 1988). Selon lui « l'offre décentralisée d'un service public local est plus efficace, à coûts d'information donnés, qu'une offre centralisée, car elle permet la prise en compte des disparités locales de préférences concernant les services publics locaux ». Elle permet donc une meilleure information des décideurs sur l'appréciation exacte des spécificités locales, des besoins et des préférences des citoyens localisés dans des localités hétérogènes.

La notion de décentralisation nous amène à évoquer l'aménagement du territoire qui ne peut plus relever, comme au début des années soixante, du seul « développement par le haut », d'une stratégie impulsée par un Etat centralisé. On a dû reformuler la doctrine de l'aménagement du territoire. Il est devenu impossible de dissocier aménagement du territoire et décentralisation, tant le poids des régions dans l'activité économique est devenu important : coordonner l'action entre l'Etat et les régions, action qui ne saurait se limiter à la mise en place de cofinancements, mais qui devrait appuyer de nombreux programmes de développement économique, partagés et concertés, en vertu du principe de subsidiarité. De ce

fait, toute politique d'aménagement du territoire implique de définir des territoires pertinents, c'est-à-dire mettre en place un diagnostic sur « l'état du territoire », sur les dynamiques de développement et les mécanismes de recomposition de l'espace (Leclerc, Paris et Wachter, 1996).

Depuis 1982 notamment, nous sommes entrés dans une phase de recomposition des territoires impulsée par un double mouvement ; d'une part, l'europanisation de l'aménagement du territoire qui répond aux progrès rapides de l'intégration européenne, d'autre part, nous l'avons abordé précédemment, la décentralisation qui fait craquer les structures administratives héritées de la Constituante de 1791 (Guigou, 1991). Du fait de ce mouvement d'intégration qui englobe les pays membres de l'Union européenne, apparaissent de nouveaux mécanismes de recomposition des territoires. Ces mécanismes reposent essentiellement sur trois effets : l'effet de taille critique, de métropolisation et l'effet transfrontalier. Soumise à de telles forces, la région, telle qu'elle est appréhendée en France, est remise en question en tant qu'échelle pertinente d'aménagement du territoire. Il semble que les périmètres régionaux se prêtaient à des opérations de l'aménagement de l'espace lorsque le territoire français était peu ouvert sur l'extérieur. A l'heure de l'Europe sans frontières et de la mondialisation, les échelles adaptées de l'aménagement ont changé. Dès lors, le cadre régional peut apparaître trop étroit pour organiser correctement le territoire et améliorer sa compétitivité. Ainsi, c'est à l'échelle interrégionale que nous pensons trouver les voies d'un aménagement plus efficient (Guigou, 1993). Il est important de noter que cette notion de transrégionalité rend bien compte du dépassement du fait régional, elle indique qu'il ne s'agit pas de recomposer le territoire par la simple addition de régions. Elle signifie qu'on se place au-dessus des régions, qu'on transcende le fait régional et qu'en fait on va vers la création, à plus ou moins long terme, d'un être institutionnel nouveau (Leclerc, Paris et Wachter, 1996 ; Ascher, Brams et alii, 1993 ; Lacour, 2003).

## II – UNE DYNAMIQUE MACRO-TERRITORIALE

La mise en place d'une dynamique macro-territoriale semble pouvoir répondre aux exigences de la recomposition de l'espace européen et à la volonté de définir un aménagement de cet espace plus équilibré. En outre, elle repose essentiellement sur des caractéristiques internes aux territoires et sur leur organisation.

### 2.1 Stratégie de réaction, de débordement et d'auto-organisation

C'est la construction de l'Europe en tant qu'étendue unifiée dépassant les logiques propres à chaque Etat-membre qui fonde la création d'un espace cohérent et solidaire du bassin atlantique européen. En effet, le processus d'intégration européenne ayant pour but, ou au moins comme résultat, d'homogénéiser, de banaliser, de créer des normes communes répondant aux impératifs d'efficacité, de productivité, l'espace atlantique a du réagir afin de lutter contre la dynamique de marginalisation en cours. De tels processus exacerbent la concurrence non seulement au niveau des firmes mais aussi au niveau des territoires et seuls les plus performants sont retenus. Ce type d'intégration est évidemment très sélectif et, de fait, « il y a des échanges croissants entre des espaces décroissants en nombre. L'intégration se fait par un renforcement de la centralité » (Célimène et Lacour, 1997). Il existe donc un risque quant au déclenchement d'un processus cumulatif de sous développement à la Myrdal (1958), et par-là même, de ne plus pouvoir espérer un éventuel rattrapage, tant le jeu autocumulatif des externalités du développement technique se renforce.

C'est en réponse au double processus d'intégration mondiale et européenne que les régions de la façade atlantique ont choisi de mettre en place leur propre mouvement d'intégration, une « intégration par réaction ». Si ce terme de réaction nous semble approprié pour retranscrire un des fondements de la constitution de l'Arc Atlantique, c'est parce qu'il traduit une volonté d'action, de mobilisation ou encore de non renoncement. En effet, il s'agissait à l'origine de construire un espace pertinent capable de faire face à de profondes mutations tant sur le plan politique qu'économique, de passer d'une conception en termes de redistribution de richesses existantes à une conception en termes de production de richesses durables et mieux réparties (Guigou, 1995). En effet, le premier phénomène jouant sur les espaces géographiques est celui de l'abaissement des frontières et de l'ouverture croissante des économies. De fait, les risques d'exclusion des régions atlantiques de cette dynamique nouvelle étaient grands. C'est donc en réaction à ces perspectives, à ce scénario de l'inacceptable (Morvan, 1996) que naquit l'idée atlantique.

Le principe d'intégration par débordement traduit, quant à lui, le fait que l'espace atlantique se veut être un espace fonctionnel, un espace ayant du sens économique. Il s'agit de mettre en place une intégration par fonctionnalité et non par formes institutionnelles. Dès lors, les frontières ne se situent plus tellement entre les Etats auxquels appartiennent ces collectivités et ces groupes économiques, mais là où s'arrêteront demain les projets communs (Ascher, Brams et Alii, 1993 ; De Foucauld, 1993). La notion de géométrie variable est présente, les programmes sont ponctuels, les frontières sont floues et les participations changeantes. L'idée est que « seule une dynamique institutionnelle souple et créatrice peut éviter le vide d'une organisation centralisatrice » (Beauchard, 1993). Dès lors, les notions de transrégionalité, de transnationalité, apparaissent pour rendre compte de ce dépassement du fait régional. Cette notion de débordement traduit la volonté de constituer un système communautaire territorialisé, c'est-à-dire opérer un saut qualitatif quant au périmètre d'application et à la portée des politiques de développement.

La volonté de l'Arc atlantique n'est pas tant de vouloir chasser les anciennes institutions territoriales que de les adapter aux nouvelles exigences de la recomposition du territoire européen (Leclerc, Paris et Wachter, 1996). Cet espace se veut être une entité à taille européenne, ce que nous nommons un macro-territoire (DATAR, 1992 ; Le Monnier et Lacour, 1992) ou encore une euro-région. En 1972, déjà, Boudeville avait déjà noté à propos des huit régions d'aménagement françaises qu'elles étaient « non seulement mieux adaptées que les vingt-deux régions de programme à l'évolution des techniques, des comportements et des structures, mais permettent de dégager des objectifs de coopération régionale efficace, qu'il s'agisse de la mobilité de l'emploi et de la population, de la complémentarité des activités ou de la création d'infrastructures communes ne rayonnant pas de la capitale »<sup>4</sup>.

La nature première de l'Arc atlantique est d'être une construction émanant d'une volonté politique. Ce n'est pas une structure créée *ex nihilo* mais bien la résultante d'une conjoncture politique et économique particulière (Poussard, 1996). Il s'agit de faire émerger des solidarités et des convergences d'intérêts communs entre des régions inscrites dans une situation identique d'insertion économique. Dès lors, se pose le problème du choix de l'espace. Il convient de savoir s'il est pertinent en termes d'action et donc s'il est profitable aux parties prenantes de mettre en place des jeux coopératifs afin de maximiser leurs profits joints (Varian, 1995). Au-delà de cette définition, cet espace de jeux coopératifs se singularise par les actions et les stratégies endogènes entreprises par ses protagonistes. Ainsi, l'entreprise

---

<sup>4</sup> En outre, Boudeville (1972, 39) reliait à ce problème celui de l'horizon du plan. Ainsi pour lui, « plus on s'éloigne du quotidien et plus l'horizon temporel recule, plus le champ géographique des actions s'élargit, plus les objectifs prennent une ampleur humaine. La prospective de vingt ans conduit d'ailleurs non seulement aux régions européennes, mais à la construction de l'Europe élargie ».

atlantique se veut une articulation d'initiatives d'acteurs économiques et sociaux qui, au quotidien, ont choisi de se rapprocher et de construire des projets en commun. Ainsi, petit à petit, l'Arc atlantique est devenu un creuset servant de cadre de rencontres (Morvan, 1996). En conséquence, l'espace atlantique est relatif, différencié, fluctuant, flexible... C'est un ensemble, ce sont des ensembles pertinents correspondant à des problèmes, à des moments, à des projets et des hommes (Lacour, 1994).

Cette notion d'espace coopératif retrouve l'analyse de F. Perroux (1990) sur les différents types d'espaces économiques pouvant s'appliquer à la firme, à la région, à la nation ou à un ensemble supranational. Ainsi, à certains égards, l'espace atlantique pourrait être apparenté à l'espace-plan de Perroux-Boudeville. Celui-ci se définit en considérant l'angle décisionnel de la politique économique. Il est le réceptacle de la politique d'aménagement du territoire. Cette partie de l'espace est coordonnée par une autorité décisionnaire d'où émanent les orientations de cette politique. Sont alors élaborés des programmes de développement censés permettre d'atteindre les objectifs spécifiés. Ce n'est plus un concept descriptif ou explicatif mais un concept opérationnel qui définit un espace « volontaire », un espace conçu pour l'action (Lajugie, Delfaud, et Lacour, 1985). En outre, l'espace-plan est déterminé non seulement par l'objectif à atteindre, mais encore par l'horizon temporel sur lequel il est fixé. Ainsi, afin « d'assurer à la fois la meilleure efficacité économique des instruments de la politique de développement, et la variété, la généralité et la portée la plus grande des objectifs, le cadre géographique s'élargit à mesure que l'horizon temporel recule » (Boudeville, 1972).

L'analyse en termes d'espace-plan suppose que nous considérons l'espace comme neutre, il n'est qu'un « espace-support » des actions de développement mises en œuvre. Dans ce contexte, nous nous demandons si l'espace atlantique doit être considéré comme tel ou bien s'il s'agit d'un espace doté d'une « capacité d'auto-organisation » (Baudelle, 1993) quant à son développement. L'Arc atlantique, nous l'avons dit, est né en réaction au processus de périphérisation en cours au sein de l'espace européen. C'est donc par une dynamique endogène que la volonté de remédier au retard pris et le désir des acteurs de prendre en mains leur propre destin ont conduit à un retournement de tendance. Ainsi, les mutations de la façade atlantique témoignent d'un changement fondamental, « de nouveau, les espaces périphériques font preuve d'une capacité d'auto-organisation, alors que cette dernière est en principe une caractéristique des Centres, et même la variable cruciale, selon Ullman (1954), de leur croissance » (Baudelle, 1993). En outre, la nouvelle dynamique issue des initiatives internes crée un nouvel attrait pour les investisseurs extérieurs dont elle stimule l'activité. Il y a donc une sorte d'interaction positive entre dynamique endogène et exogène. Ainsi, l'espace atlantique ne semble pas être un espace-support neutre mais bien un lieu où se crée une dynamique endogène émanant des différents acteurs locaux. L'Arc atlantique doit donc raisonner à la fois au niveau des macro-territoires, mais également des zones micro-locales qui structurent et organisent son territoire.

## 2.2 Réseaux et organisation du territoire

Les images spontanément associées à la notion de territoire-réseaux font référence aux réseaux de communication et en particulier aux effets produits par les transports à grande vitesse. Ces réseaux créent à la fois de nouvelles connexités<sup>5</sup> et des effets de « tunnel » pour

---

<sup>5</sup> La connexité est un concept topologique qui permet de caractériser le réseau de relations entre sous-systèmes d'un réseau territorial. Empiriquement, une forte connexité signifie que les relations concernent de nombreux éléments du système. La connexité du réseau a pour l'aménagement d'un territoire une signification immédiate. Elle traduit le fait que le réseau solidarise (ou non) les divers éléments du système en assurant la condition minimale de la cohésion (Dupuy, 1985).

les zones traversées et non desservies, ce qui peut remettre en cause la continuité territoriale (Bonnafous, Plassard et Vulin, 1993). En outre, le renforcement de la polarisation entraîne un élargissement des « mailles » et donc une spécialisation du territoire (Crozet et Musso, 2003). Veltz (1996) met en avant deux propriétés de la notion de territoire-réseau, celle de la prédominance des relations horizontales (pôle-pôle) sur les relations verticales (pôles-hinterland) et celle du caractère maillé (non pyramidal, non arborescent) des relations. Ce développement des réseaux se fait à plusieurs niveaux, ainsi les diverses polarisations s'entremêlent en un réseau maillé. Selon P. Musso (1992), le concept de territoire-réseau permet la mise en rapport de possibilités techniques et la desserte d'un territoire. C'est un dispositif d'aménagement spatio-temporel qui va ordonner le territoire, tisser des liens entre le local, le national et l'international. Ainsi, le réseau se définit par ses caractères de connexité et de connectivité<sup>6</sup> et par son homogénéité spatio-temporelle ; même si les liaisons établies entre les nœuds du réseau, les rapports entre les chemins et sommets, sont toujours instables (Offner, 1994).

Les travaux les plus nombreux concernent les « réseaux de villes » que ce soit dans l'espace régional, national ou mondial. Les études de prospective, en particulier toutes les réflexions liées aux « grands chantiers », soulignent le rôle déterminant des villes dans le développement et l'aménagement du territoire. Ainsi, à l'image d'une armature urbaine hiérarchisée avec, en haut de la pyramide, la métropole européenne où l'idée fondamentale et sous-jacente est celle de la polarisation, de la concentration, le constat est, en général, celui de l'accumulation dans des lieux privilégiés de ce que nous appellerons soit des fonctions de commandement, soit des avantages comparatifs ou encore des facteurs de modernité.

Cette référence à la relation entre ville et territoire n'est pas nouvelle. Un des pivots de l'aménagement du territoire a toujours consisté à identifier et à agir sur des métropoles d'équilibre, des aires métropolitaines, des villes moyennes et, plus généralement, sur l'armature urbaine (Lajugie, Delfaud et Lacour, 1985). Une autre configuration qui introduit une modification des rapports entre les centres et leur périphérie tend à établir un équilibre plus horizontal, plus intégrateur des villes et territoires. Cette pensée s'appuie sur le constat que la polarisation, la métropolisation centralisée peuvent être dangereuses car elles peuvent conduire à des processus d'hyperconcentration (Duranton, 1997 ; Fujita et Thisse, 1997), donc de fracture territoriale, et à des formes d'américanisation de la ville en « amas urbains », « comme accumulation de fonctions et dépourvus d'esprit de cité » (Beauchard, 1996). Cette conception que nous voyons émerger vise à décentrer le concept et la fonction de la ville, à « régionaliser » l'urbain, à distribuer dans l'espace plus équitablement la notion de centres, à tenter d'inventer des modèles alternatifs à l'opposition ville-arrière-pays (Wachter, 1997).

Dès lors, il s'agit d'imaginer une organisation des villes qui n'entraîne pas la négation des territoires mais, au contraire, la production et la reformulation de ces derniers. Le principe du système territorial maillé nous paraît plus adéquat que celui d'un zonage hiérarchisé du territoire. Ce dernier est un système assez compartimenté et hiérarchisé. Le maillage intégré du territoire se traduit par la mise en relation systématique, la mise en situation d'échanges, le développement des liens entre les différents niveaux territoriaux. L'idée est d'accroître les synergies, de favoriser les complémentarités, d'optimiser les ressources entre les territoires, nous retrouvons le principe des réseaux de villes mais étendu systématiquement à tous les espaces urbains et ruraux. Pour Leclerc, Paris et Wachter (1996), le maillage est l'expression

---

<sup>6</sup> La connectivité doit être distinguée de la connexité. La connexité, nous l'avons vu, est la propriété essentielle du réseau quant à la cohésion du système. La connectivité est un concept développé à propos des réseaux de circulation. Elle permet pour un réseau connexe (solidarisant un système), d'évaluer la multiplicité des liaisons assurée dans le système par le réseau. Ainsi, une forte connectivité conduit à une sorte de supra-connectivité, maillant le réseau et renforçant son caractère structurant vis-à-vis du système (Dupuy, 1985).

« mécanique » d'une politique d'intégration du territoire s'opposant aux tendances centrifuges, aux exclusions, aux fractures.

La structure de l'Arc atlantique, son existence même sont conditionnées par les capacités d'échanges entre ses différentes parties constitutives, l'idée de réseau est donc primordiale (Mathis, 1996 ; Cattan et Grasland, 2003). Si les territoires concernés, dont la situation est « périphérique par nature », puisqu'ils sont situés sur la façade atlantique, sont dans l'impossibilité de développer entre eux des interrelations, ils demeureront ou deviendront fonctionnellement de plus en plus périphériques et dépendants de métropoles centrales. Au sein de la façade, les avantages attendus d'un tel rapprochement entre les régions maritimes et l'Ouest européen s'articulent autour de politiques liées au désenclavement interne et à la connexion sur des réseaux centraux, au développement et à la diffusion des technologies, à la valorisation des ressources internes et enfin à l'essor des villes moyennes et à leurs aptitudes à travailler en réseau (Degermann, 1991).

Le réseau urbain atlantique épouse de nombreuses discontinuités qui affectent la périphérie continentale. La première et la plus évidente est la discontinuité du littoral. Dans ce cas, la plupart des villes sont apparues du fait des activités portuaires (commerce ou pêche), au fond des plus grands estuaires (Bordeaux, Nantes) ou des petits abers et rias. D'autres discontinuités se situent à l'intérieur, reflétant des positions favorables aux échanges entre milieux complémentaires. Enfin dans certains cas, la discontinuité est d'origine territoriale, héritée de l'histoire. A ce premier réseau urbain, se superpose un autre, davantage lié à de grands corridors de circulation à l'échelle nationale et internationale. Dans le cas de la France, la liaison entre la façade et le reste de l'espace national se matérialise selon la logique centralisatrice de l'étoile de Legrand. Et ainsi, les liaisons internes sont souvent déficientes par rapport aux multiples connexions existant avec le centre. Cet enclavement interne est préjudiciable au développement du réseau de villes atlantiques (Mathis, 1996). La logique de maillage du territoire par un réseau de villes intégrées pourrait remédier à ce problème (Martin et Rogers, 1995).

C'est donc en réaction à cet état de fait, que la mise en place d'un processus d'intégration de la façade, mais aussi la constitution d'un véritable réseau de villes atlantiques, les « Atlanticités » (Lacour, 1991), ont été favorisées. Nous retrouvons l'idée sous-jacente exprimant la volonté de poser l'Arc atlantique comme une nouvelle centralité de l'espace européen. C'est donc en contraste de la mégapole européenne que la façade atlantique doit définir les bases de son développement. Dans cette optique, il est souhaitable de valoriser les potentialités que ne possèdent pas d'autres régions européennes. Cette valorisation repose sur la mise en commun de ces atouts, qui, dans une stratégie de développement de réseaux de coopération interrégionale, doit offrir à l'ensemble des régions fédérées les moyens d'atteindre « une masse critique ». La logique de coopération permet en effet de valoriser les complémentarités existantes (Route des Estuaires<sup>7</sup>) mais pousse aussi à déterminer une spécification fonctionnelle clairement identifiable. Les régions atlantiques bénéficieraient ainsi d'un système d'aménagement susceptible de faire obstacle aux phénomènes d'excessive concentration et à la dynamique d'attraction des grandes métropoles urbaines du cœur de l'Europe. En outre, l'importance de la mise en réseau des villes atlantiques tient à ce que cela permettrait une solidarisation de celles-ci les unes aux autres, évitant ainsi la marginalisation des petites, tout en conférant à la métropole une certaine puissance.

---

<sup>7</sup> A voir à ce sujet Buffier D, 2003, « De Dunkerque à l'Espagne, « la route des estuaires est ouverte », in *Le Monde*, 28/01, p.13.

### 2.3 L'Arc Atlantique : simple expérimentation ou territoire du futur ?

L'espace atlantique est composé de 32 régions, ce qui représente 20 % du territoire européen. La politique régionale européenne a actuellement comme périmètre d'application privilégié les régions, au sens large du terme, des pays membres. Elle semble donc s'exercer par la juxtaposition d'actions ponctuelles sur des fragments dispersés du territoire communautaire. Ainsi, assez paradoxalement, la politique régionale participe à l'aménagement de territoires, mais n'aménage qu'indirectement celui qui devrait être le sien dans sa globalité (Husson, 2002). L'idée sous-jacente est que l'aménagement du territoire européen devrait être envisagé sur l'espace pris dans son ensemble et non sur une agrégation de quinze territoires nationaux. Dès lors, « c'est la construction de l'Europe en tant qu'espace unifié dépassant les logiques propres à chaque Etat-membre qui fonde la création d'un espace cohérent et solidaire du bassin atlantique européen » (Gizard, 1996).

Dans ce contexte européen, comme nous l'avons souligné précédemment, une nouvelle hypothèse paraît prendre forme. Si les périmètres régionaux se prêtaient à des opérations d'aménagement de l'espace lorsque le territoire national était peu ouvert, à l'heure de l'Europe sans frontières et de la mondialisation, les échelles adaptées de l'aménagement ont changé. Le cadre régional peut sembler trop restreint pour organiser le territoire et accroître sa compétitivité. Par conséquent, c'est à l'échelle interrégionale que l'Etat peut trouver les voies d'un aménagement efficient (Guigou, 1995 ; Leclerc, Paris et Wachter, 1996). En outre, la capacité d'attraction ou la compétitivité d'un territoire dépendent de plus en plus de son organisation et des relations internes et externes qu'il lui sera possible de nouer (Guigou, 1993). Ainsi, de part son organisation et ses ressources diverses, l'Arc Atlantique pourrait satisfaire aux mécanismes de recomposition de l'espace européen et être un espace pertinent d'action pour l'aménagement du territoire.

Partant des affirmations de Walter Hallstein<sup>8</sup> selon laquelle, toute politique génère des conséquences territoriales dont il faut se préoccuper et de A. Fremont (2000) sur la question récurrente de l'émergence des macro-régions, nous allons voir dans quelles mesures un espace tel que l'Arc Atlantique peut être un réceptacle adéquat pour une politique régionale européenne. En effet, l'intégration européenne est parvenue à un stade où la juxtaposition de deux logiques qui s'ignorent ne pourra être longtemps poursuivie sans que des tensions se cristallisent avec des effets dommageables pour l'intégration elle-même (Commission Européenne, 2001). La concomitance de politiques communautaires très sectorialisées d'une part et de dynamiques de plus en plus territorialisées<sup>9</sup> au sein de la société européenne d'autre part, engendre des dysfonctionnements. Ainsi, on peut noter que deux niveaux se profilent en matière d'organisation territoriale, qui se prêtent particulièrement à une coordination des diverses politiques influençant le territoire (Commission Européenne, 2001). Le premier est le niveau régional/interrégional (macro), pour ce qui concerne les enjeux liés à l'intégration, aux armatures urbaines. Le second est le niveau local pour la mobilisation des ressources endogènes, les approches intégrées de développement et l'aménagement du territoire (micro). Or, l'Arc atlantique se veut un espace raisonnant à la fois au niveau des macro-territoires, mais également des zones micro-locales armatures de son territoire. Si l'Arc Atlantique est né de la volonté de passer de la redistribution « du centre » vers la « périphérie », à l'organisation des territoires (offre territoriale), les mettant en situation de produire eux-mêmes des richesses, il a aussi l'ambition, grâce à la coopération, de mieux appréhender les

---

<sup>8</sup> Cité dans HUSSON, 2002, 121.

<sup>9</sup> Ceci se traduit par une forte structuration des territoires autour non seulement des structures publiques et privées, mais aussi de l'ensemble des forces vives. Cette dynamique est particulièrement forte dans le domaine du développement local mais on la retrouve à l'échelle des espaces transfrontaliers ou interrégionales.

configurations et les solidarités spatiales de grands bassins d'aménagement du territoire. En outre, c'est au travers d'une dynamique endogène que l'espace atlantique a pu prendre forme et se développer. A. Chauvet (1993) montre, dans son modèle *finisterre enraciné*, que ce qui est déterminant, c'est l'importance de l'attachement au pays dans le déclenchement de cette dynamique. Dès lors, elle est d'autant plus importante que le sentiment régional, voire cantonal, et l'identité culturelle du territoire sont forts.

Ainsi, l'Arc Atlantique pour permettre de renforcer l'interaction entre les filières verticales sectorielles liées aux politiques communautaires et les structures horizontales de coordination pour l'aménagement du territoire. Cela permettrait de satisfaire à ce que la Commission (2001) appelle un modèle coopératif de coordination pour la mise en cohérence spatiale des politiques communautaires.

## BIBLIOGRAPHIE

- ASCHER F., BRAMS L. (dir.), 1993, *Les territoires du futur*, Editions DATAR/L'Aube, Monde en cours.
- AYDALOT P., 1985, *Economie régionale et urbaine*, Economica.
- AYDALOT P., 1986, *Milieus innovateurs en Europe*, Paris, GREMI.
- BAUELLE G. (dir.), 1993, *La Façade atlantique. Stratégies et prospective de développement*, PUR, Ouest, DATAR.
- BAUELLE G., CASTAGNEDE B., 2002, *Le polycentrisme en Europe*, DATAR/L'Aube.
- BEAUCHARD J.(dir.), 1996, *La Ville-Pays. Vers une alternative à la métropolisation*, IAAT/DATAR.
- BEAUCHARD J., 1993, « Des pistes pour un espace-projet », in BEAUCHARD J.(dir.), 1993, *Destins atlantiques. Entre mémoire et mobilité*, DATAR/L'Aube, pp.63-74.
- BONNAFOUS A., PLASSARD F., VULIN B., 1993, *Circuler demain*, La Tour d'Aigues, Editions de l'Aube.
- BOUDEVILLE J.R., 1972, *Aménagement du territoire et polarisation*, M. Th-Génin, Librairies Techniques.
- CATTAN N., 2003, « ORATE / ESPON : un réseau de coopération pour un meilleur aménagement du territoire européen ou tout ce que vous avez toujours voulu savoir sans jamais oser le demander », *Territoires 2020*, n°7, DATAR / La Documentation Française, pp.141-156.
- CELIMENE F., LACOUR C., 1997, « Eléments d'une théorie de l'intégration régionale des espaces », in CELIMENE F., LACOUR C. (dir.), 1997, *L'intégration régionale des espaces*, ASRLD, Economica, pp.15-32.
- CHAUVET A., 1993, « Stratégies de développement et d'aménagement sur la Façade atlantique », in BAUELLE G. (dir.), 1993, *La Façade atlantique. Stratégies et prospective de développement*, PUR, Ouest, DATAR, pp.17-42.
- COMMISSION EUROPEENNE, 2001, *Impact des politiques communautaires sur le territoire et coût de l'absence de coordination*, Direction Générale de la politique régionale, Bruxelles.
- CROZET Y., MUSSO P (dir.), 2003, *Réseaux, services et territoires – Horizon 2020*, Bibliothèque des territoires, DATAR/L'Aube.
- DATAR, 1992, *Perspectives de l'aménagement du territoire européen*, ARL.

- DATAR, 2000, *Aménager la France de 2020. Mettre les territoires en mouvement*, La Documentation Française, DATAR.
- de FOUCAULD J.B. (dir.), 1993, *La France et l'Europe d'ici 2010. Facteurs et acteurs décisifs*, Commissariat Général du Plan, La Documentation Française.
- DEGERMANN J., 1991, « La notion de réseau de villes », in DATAR, 1991, *En Europe des villes en réseaux*, Paris, DATAR/La Documentation Française.
- DERYCKE P.H., GILBERT G., 1988, *Economie publique locale*, Paris, Economica.
- DION Y, LACOUR C., 2000, « La revanche du sectoriel et le renouveau de l'espace », *Canadian Journal of Regional Science*, XXIII : 2, pp.343-364.
- DUPUY G., 1985, *Systèmes réseaux, territoires*, Paris, Presse de l'Ecole nationale des Ponts et Chaussées, pp.68-72.
- DURANTON G., 1997, « La nouvelle économie géographique : agglomération et dispersion », *Economie et prévisions*, n°131(5), pp.1-24.
- FATAS A., 1997, « EMU : Countries or regions ? Lessons from the EMS experience », *European Economic Review*, 41, pp.743-751.
- FREMONT A, 2000, « Les grands découpages de la France vus d'Europe. A propos d'Interreg IIIb », *Territoires 2000, Revue d'Etude et de Prospective*, DATAR, 1, pp.92-98.
- FUJITA M., KRUGMAN P., VENABLES A.J., 1999, *The Spatial Economy : Cities, Regions and International Trade*, Cambridge, MIT Press.
- FUJITA M., THISSE J.F., 1997, « Economie géographique, problèmes anciens et nouvelles perspectives », *Annales d'Economie et de Statistiques*, n°45, pp.37-87.
- GAFFARD J.L., 1993, « Innovation et territoires en Europe », in SAVY M., VELTZ P.(dir.), 1993, *Les nouveaux territoires de l'entreprise*, DATAR/L'Aube, pp.97-110.
- GIZARD X. (dir.), 1996, *Le colporteur des mondes. Penser l'Atlantique en Europe*, Editions L'Aube/IAAT.
- GUIGOU J.L., 1991, *La recomposition institutionnelle des territoires en France*, Cahiers de prospective, DATAR.
- GUIGOU J.L., 1993, *France 2015. Recomposition du territoire national*, DATAR-L'Aube.
- GUIGOU J.L., 1995, *Une ambition pour le territoire. Aménager l'espace et le temps*. DATAR-L'Aube.
- HUSSON C., 2002, *L'Europe sans territoire. Essai sur le concept de cohésion territoriale*, DATAR/L'Aube.
- LACOUR C., 1980, « Formes d'urbanisation, mobilité et captivité », *Revue Economique du Sud Ouest*, n°1, pp.3-18.
- LACOUR C., 1991, *Espaces Régionaux. Nouvelles Métropoles Internationales. Nouveaux Déserts. Les « Atlanti-Cités »*. Etude pour le Ministère de la Recherche et de la Technologie. IERSO.
- LACOUR C., 1994, *Prospective Arc atlantique. Analyses, Actions, Stratégies*, Mission d'animation Inter-Régionale, DATAR-IERSO.
- LACOUR C. (dir.), 2003, *40 ans d'aménagement du territoire*, DATAR, La Documentation française.
- LAJUGIE J., DELFAUD P., LACOUR C., 1985, *Espace régional et aménagement du territoire*, 2<sup>ème</sup> Edition, Dalloz.
- LE BRAS H., 1993, *La planète au village*, L'Aube/DATAR.
- LE MONNIER J., LACOUR C., 1992, *Prospective Arc atlantique. Analyses, Actions, Stratégies*, Mission d'animation Inter-Régionale, DATAR-IERSO.
- LECLERC R., PARIS Y., WACHTER S., 1996, *Les régions au futur*, L'aube DATAR.
- MAILLAT D., 1994, « Comportements spatiaux et milieux innovateurs », in AURAY J.P., BAILLY A., DERYCKE P.H., HURIOT J.M., 1994, *Encyclopédie d'économie spatiale*.

- Concepts-Comportements-Organisations*, Bibliothèque de Science Régionale, Economica.
- MAILLAT D., CREVOISIER O., VASSEROT J.Y., 1992, « Innovation et district industriel : l'Arc jurassien suisse », in MAILLAT D., PERRIN J.C. (dir.), 1992, *Entreprises innovatrices et développement territorial*, Neuchâtel, GREMI, EDES.
- MANGIN C., 2002, *Les coopération interrégionales*, DATAR/La Documentation Française, Territoires en Mouvement.
- MARKUSEN A., 2000, « Des lieux-aimants dans un espace mouvant : une typologie des districts industriels », in BENKO G., LIPIETZ A. (dir.), 2000, *La richesse des régions. La nouvelle géographie socio-économique*, PUF, pp.85-120.
- MARTIN P., ROGERS C.A., 1995, « Industrial location and public infrastructure », *Journal of International Economics*, 39, pp.335-351.
- MATHIS P., 1996, « Bassin atlantique et réseaux de transport », in GIZARD X.(dir.), 1996, *Le colporteur des mondes. Penser l'Atlantique en Europe*, L'Aube/DATAR, pp.119-130.
- MORVAN Y.(dir.), 1996, *L'entreprise atlantique. Du local à l'économie-monde*, Editions de l'Aube/IAAT.
- MUSSO P., 1992, « Economie politique des réseaux », *CinémAction*, Condé-sur-Noireau, n°63, pp.155-159.
- MYRDAL G, 1958, *Beyond the Welfare State. Economic Planning in the Welfare States and its International Implications*, Yale University, Duckworth.
- OFFNER J.M.(dir.), 1994, « Réseaux, territoires et organisation sociale », *Dossiers problèmes politiques et sociaux*, n°740, Paris, La Documentation Française.
- OHMAE K., 1996, *De l'Etat-nation aux Etats-régions. Comprendre la logique planétaire pour conquérir les marchés régionaux*, Dunod.
- OLLIVRO J., 2002, « L'Europe d'aujourd'hui : centre(s) et périphéries », in BAUDELLE G., CASTAGNEDE B., 2002, *Le polycentrisme en Europe*, DATAR/L'Aube, pp.159-170.
- PERROUX F., 1990, *L'Europe sans rivage*, Presses Universitaires de Grenoble, Réédition de 1964.
- PERROUX F., 1991, *L'économie du XX<sup>e</sup> siècle*, PUG.
- PETRELLA R., 1994, « A new world in the making », in Commission des communautés européennes, *The European Community and the Globalization of Technology and the Economy*, FAST Report, Bruxelles.
- PORTER M., 1993, *L'analyse concurrentielle des nations*, Paris, Inter Editions.
- POUSSARD A., 1996, *L'Arc atlantique : du virtuel au réel ? Géographie d'un « espace-projet »*, Thèse de Doctorat, Caen.
- REYNAUD A., 1992, « Centre et périphérie », in BAILLY A., FERRAS R., PUMAIN D. (dir.), 1992, *Encyclopédie de géographie*, Paris, Economica, pp.599-615.
- SASSEN S., 1991, *The Global city : New York, London, Tokyo*, Princeton, University Press.
- SAVY M., VELTZ P.(dir.), 1993, *Les nouveaux territoires de l'entreprise*, DATAR/L'Aube.
- SAVY M., VELTZ P.(dir.), 1995, *Economie globale et réinvention du local*, DATAR/L'Aube.
- SCOTT A.J. (dir.), 2001, *Global City-Regions. Trends, Theory, Policy*, Oxford University Press.
- VARIAN H.R., *Analyse microéconomique*, De Boeck Université.
- VELTZ P., 1996, *Mondialisation, villes et territoires. Une économie d'archipel*, PUF.
- WACHTER S. (dir.), 1997, *Des villes architectes. Retrouver les voies de l'urbanité*, IAAT/DATAR.
- WACHTER S.(dir.), 2002, *L'aménagement en 50 tendances*, Bibliothèque des territoires, DATAR/L'Aube.