

TROISIÈME PARTIE

Économie et Écologie/ Développement Durable

Économie, Écologie et Développement Durable

Marie LEFÈVRE-FONOLLOSA
Docteur ès Sciences, option Géosciences
Expert senior en systèmes spatiaux -retraîtée du CNES

L'Eurorégion Pyrénées-Méditerranée (EPM) compte près de 15 millions d'habitants (2019) soit une population totale supérieure à celle de 19 des 27 pays de l'Union Européenne, sur un territoire de 110 000 km² (plus étendu que 16 d'entre eux). Le Produit Intérieur Brut (PIB) de l'EPM s'élève à plus de 440 milliards d'euros, soit l'équivalent de celui de l'Autriche. C'est dire l'importance économique de ce vaste espace géographique, historique et culturel.

Cependant, cette prospérité n'est pas au rendez-vous si on se réfère au revenu moyen annuel par habitants : 44 000€ pour l'Autriche vs 31 200€ en Catalogne, la mieux lotie des 3 régions qui constituent l'EPM, ou si l'on compare le nombre d'habitants vivant sous le seuil de pauvreté : 12% en Autriche vs 20% dans l'EPM (réf.. INSEE) . Comment expliquer une telle disparité ?

Durant les derniers 20 ans, l'Europe a affronté deux crises mondiales qui ont freiné de manière importante son développement : la crise économique de 2008 et la crise sanitaire du COVID-19 en 2020. Elle se trouve également confrontée à une crise climatique sans précédent qui a conduit la Commission européenne à mettre en place en 2019 le *Green Deal*, ou Pacte vert, qui vise prioritairement à supprimer d'ici à 2050 les émissions de gaz à effets de serre (GES).

Lors du premier colloque de l'Eurorégion organisé en 2003, on ne parlait pas encore de crise climatique aiguë. Avec la promotion de la culture et la préservation de la diversité linguistique, les échanges commerciaux et développement économique de l'EPM étaient présentés comme les principaux axes d'activités du futur : « *participer au développement économique en favorisant notamment les échanges entre les territoires Aragon-Baléares-Catalogne-Languedoc-Roussillon et Midi-Pyrénées* ». Entre-temps, l'Aragon s'est retiré de l'EPM et les deux régions situées sur le territoire français ont fusionné en une seule : l'Occitanie.

En 2022, dans le cadre du Colloque AGACHES qui s'est tenu à Narbonne les 9 et 10 décembre, une session spécifique est consacrée à l'économie et au développement durable. La puissance potentielle de cette région frontalière est évidente, mais le bilan des actions menées dans ce secteur depuis presque 20

ans reste cependant mitigé. En effet, bien que les trois régions qui constituent l'EPM soient en pointe dans des domaines très diversifiés comme l'agriculture, l'industrie et le tourisme, avec des PIB régionaux élevés, elles présentent de grandes disparités sociales et économiques, un défaut d'échanges commerciaux et un déficit marqué d'infrastructures, notamment ferroviaires conséquence des politiques nationales de transports françaises et espagnoles.

Dans cette introduction de la session 3 consacrée à l'Économie, l'Écologie et au Développement Durable, il est intéressant de replacer les trois interventions qui la composent dans l'ensemble plus large de la situation dans les régions européennes. Il est proposé de le présenter à travers deux prismes ; d'une part, celui de la situation économique et sociale régionale à travers quelques indicateurs représentatifs issus des études publiées par la Commission Européenne, et, d'autre part, celui de la mesure de l'impact Carbone de l'EPM au moment où l'Union Européenne installe, avec le *Green Deal*, ou Pacte vert, une politique ambitieuse et contraignante.

I- SITUATION ÉCONOMIQUE ET SOCIALE DANS LES RÉGIONS DE L'UE

La Direction générale de la Politique régionale (DG REGIO) de la Commission européenne publie régulièrement le résultat de ses enquêtes sur la situation socio-économique des régions de l'Union européenne (UE). Dans son 8^{ème} rapport consacré à la cohésion économique, sociale et territoriale de décembre 2021, la DG REGIO évalue l'évolution des disparités régionales en s'appuyant sur un certain nombre de critères, comme les indices de pauvreté ou les déficits commerciaux, cités comme essentiels lors du colloque. Comment se situe l'Eurorégion Pyrénées-Méditerranée dans ce bilan ? Quels sont ses atouts et ses faiblesses ? Quels sont les principaux défis auxquels elle fait face ?

1. Le défi du chômage, de la pauvreté et de l'exclusion.

La crise financière et économique de 2008 a durement affecté l'ensemble de l'UE mais elle semble globalement résorbée avec, dès 2019, un taux d'emploi des 20-64 ans s'élevant à 73 %, donc proche de celui d'avant la crise. Cependant des disparités régionales persistent et la pandémie du COVID19 a aggravé le taux de pauvreté dans les zones les plus vulnérables. La pauvreté est partout présente en Europe mais elle est plus accentuée en Europe de l'Est et en Europe du sud où elle touche également la zone de transition Nord-Sud au sein de laquelle s'inscrit l'EPM.

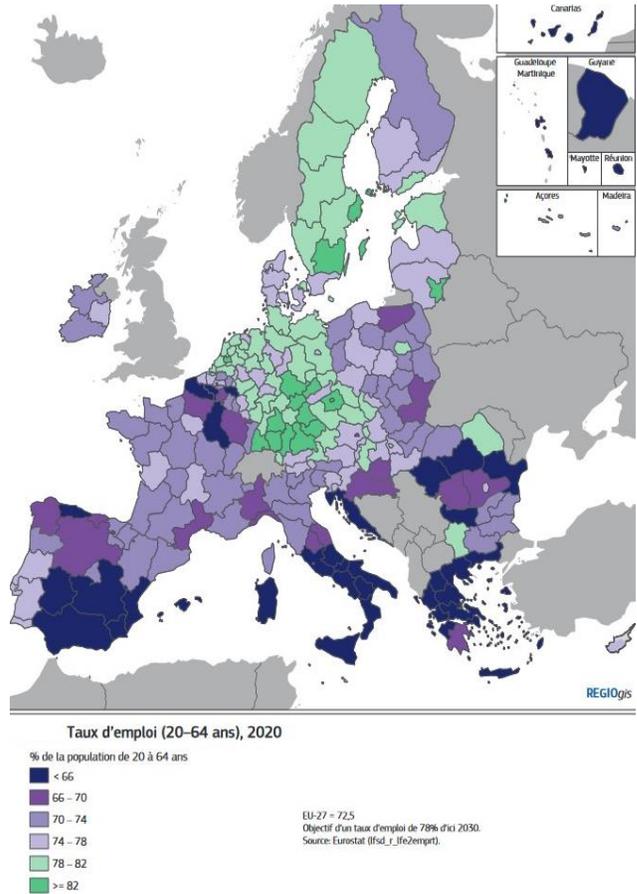


Figure 1 : Taux d'emploi des 20-64 ans en 2020 (Source DG-REGIO).

Il n'est pas aisé de mesurer objectivement la pauvreté au sein de l'UE, du fait des grandes disparités de niveau de vie qui existent entre les 27 pays. Il a donc été calculé un seuil de pauvreté spécifique à chaque pays calculé comme étant 60% du salaire moyen. Actuellement, 72 millions de personnes vivent sous le seuil de pauvreté relative, soit plus d'un habitant sur 6.

Entre 2012 et 2019 le nombre de citoyens européen menacés de pauvreté et d'exclusion sociale a diminué de 17 millions ; cela est dû à la baisse importante du nombre de personnes en situation de dénuement matériel sévère dans les États membres de l'Est, zone où la croissance économique a été la plus forte. Les études révèlent des situations régionales critiques et pérennes au sein des pays les plus riches, notamment en Espagne et en Italie, avec des régions qui peinent à sortir de la précédente crise économique. L'UE vise un objectif de réduction de la pauvreté d'au moins 15 millions d'habitants supplémentaires d'ici 2030, ce qui implique de continuer à maintenir le taux actuel de réduction au cours de la prochaine décennie .

Il faut souligner que le COVID-19 a globalement augmenté la mortalité de 13 % dans l'UE et que l'impact le plus élevé se situe dans les régions les moins développées où la mortalité a augmenté de 17 %. Par ailleurs, la pandémie a accru de 5 millions en 2020 le nombre de personnes menacées de pauvreté et d'exclusion sociale. L'impact du confinement et l'arrêt des activités a été brutal. Les experts constatent que *“la pandémie a entraîné la plus grande récession depuis 1945”*.

Du point de vue de la croissance, l'Eurorégion se place dans la zone de transition avec un PIB par habitant situé entre 75 et 100% de la moyenne des 27 pays membres de l'UE (EU-27). La Catalogne est en meilleure position avec un PIB par habitant supérieur à 100% de l'EU-27. Vis-à-vis du taux de chômage, l'EPM se situe dans la moyenne européenne avec un taux d'emploi des 20-64 ans situé dans la fourchette 70-74 %, à l'exception de la région des îles Baléares encore fortement impactée par le chômage provoqué par la crise économique de 2008. La crise sanitaire de 2020 a touché tous les secteurs d'activités, et plus particulièrement ceux qui dépendent des interactions personnelles, comme le tourisme, pôle économique majeur de l'EPM. Elle a radicalement et durablement modifié les emplois, l'enseignement, la recherche et les échanges commerciaux. Les restrictions des déplacements ont eu une incidence disproportionnée sur les régions frontalières.

Dans son exposé, *“Integració econòmica europea i l'Euroregió Pirineus-Mediterrània”*, Elisenda PALUZIE constate que l'intégration économique visée par la création, il y a près de 20 ans, de l'Eurorégion n'a pas eu lieu, contrairement à ce qui existe ailleurs en Europe ou aux Etats-Unis. Elle démontre que, malgré la monnaie unique, la suppression des droits de douane, une éducation et une législation communes, la frontière étatique pèse encore lourdement sur les relations commerciales entre les pays catalans et occitans. Depuis sa création l'EPM se heurte ainsi à l'impossibilité pour les régions frontalières d'obtenir les compétences qui leur permettraient de rendre les Pyrénées plus poreuses et ainsi de développer des coopérations fructueuses. Parmi les freins, elle rappelle le lien étroit existant entre les coûts de transport, la localisation industrielle et les inégalités régionales.

2. Le défi de l'innovation.

Ces dernières années, les taux de croissance les plus élevés dans l'UE sont liés notamment au déplacement de l'emploi hors de l'agriculture vers des secteurs à plus forte valeur ajoutée, couplés avec des investissements relativement faibles. Cependant, afin d'éviter les risques d'une possible stagnation dans un contexte d'inflation accru, les régions les moins développées devront accroître les investissements dans la recherche et l'innovation, tout en

stimulant l'éducation et la formation.

Un indicateur important porte sur la “*capacité d'innovation des régions*”. Cela se mesure en établissant un ratio entre les dépenses de R&D par rapport au PIB, ce qui permet de connaître l'effort déployé dans le processus d'innovation avant même de mesurer le bilan des réalisations. Les dépenses de R&D au sein de l'UE ont représenté 2,2% du PIB en 2019, une légère augmentation par rapport à 2001 où elles se limitent à 1,8% en moyenne. Ces chiffres restent éloignés de ceux des économies les plus entreprenantes comme le Japon et les Etats Unis où ces dépenses pèsent pour plus de 3% du PIB. Il existe en Europe des poches territoriales très limitées qui ont misé sur l'innovation. On les trouve dans le sud de la Suède et de l'Allemagne, dans le Brabant belge et dans la région Midi-Pyrénées en France, régions où les dépenses de R&D sont les plus importantes (supérieures à 4 % du PIB). Par ailleurs, c'est dans les régions de l'Est et du Sud qu'elles sont le moins élevées (1,3 et 1,4% respectivement). L'objectif pour la DG-REGIO est une augmentation substantielle de ce taux à 3% en moyenne à l'horizon 2030.

L'Eurorégion Pyrénées-Méditerranée est représentative de cette diversité européenne avec des dépenses en R&D faibles dans les Îles Baléares (0,5-1 %), moyennes en Catalogne (1-2 %) et en Languedoc-Roussillon (2-3%), et fortes pour la région Midi-Pyrénées (> 4%), région caractérisée par un pôle aéronautique et spatial très dynamique.

Cependant, la limite de l'indicateur d'innovation tel qu'il est défini ci-dessus est qu'il sous-estime généralement un pan de l'activité innovante non technologique, en particulier dans des secteurs non industriels comme le tourisme. Ainsi, dans son exposé “*Réconcilier économie, identité et culture ? Une initiative pédagogique en Périgord*”, Jean-Yves AGARD présente une innovation pédagogique au sein de l'école internationale d'hôtellerie et de tourisme de Savignac en Périgord qui vise à valoriser les actifs patrimoniaux immatériels de ce territoire en formant des étudiants en master à un nouvel enseignement dénommé “Valorisation stratégique d'une TPE (Très Petite Entreprise) par la culture”. Cette initiative pédagogique innovante doit permettre d'aboutir à ce que le Périgord, et éventuellement d'autres régions en Occitanie, apprennent à mobiliser leur culture, leur langue occitane, comme une ressource en renforçant un lien spécifique très attractif entre économie et culture.

3. Le défi du transport, notamment le renforcement des lignes ferroviaires transfrontalières.

D'importants investissements dans les infrastructures ont contribué à diminuer les disparités au cours des dernières années dans l'Union Européenne,

mais on note que les meilleures performances restent concentrées dans les régions les plus développées et les zones urbaines.

Au cours du précédent cadre budgétaire européen de programmation pluriannuel 2014–2020, ce sont les régions de l’Est et du sud de l’Europe qui ont bénéficié d’une part conséquente des investissements destinés à renforcer les infrastructures, du fait de leur vétusté et des manques. Ces investissements ont notamment permis d’améliorer les liaisons ferroviaires mais des efforts supplémentaires sont nécessaires en particulier pour faciliter la transition vers une économie neutre en carbone. Aujourd’hui, l’UE souhaite favoriser systématiquement le train pour relier deux villes distantes de moins de 500 km et réserver l’avion pour des distances supérieures. Cet objectif vise également à limiter l’usage du transport routier et à développer le transport ferroviaire bien moins polluant.

La DG-REGIO a clairement identifié des manques systématiques dans les zones frontalières, alors qu’un résident de l’UE sur sept vit à moins de 25 km d’une frontière terrestre nationale. La figure 2 présente une comparaison entre les performances de la route et du rail en zones frontalières ou non frontalières, en fonction du degré d’urbanisation. Les régions situées près des frontières sont systématiquement moins desservies par le train, alors que le système routier n’est pas ou peu impacté.

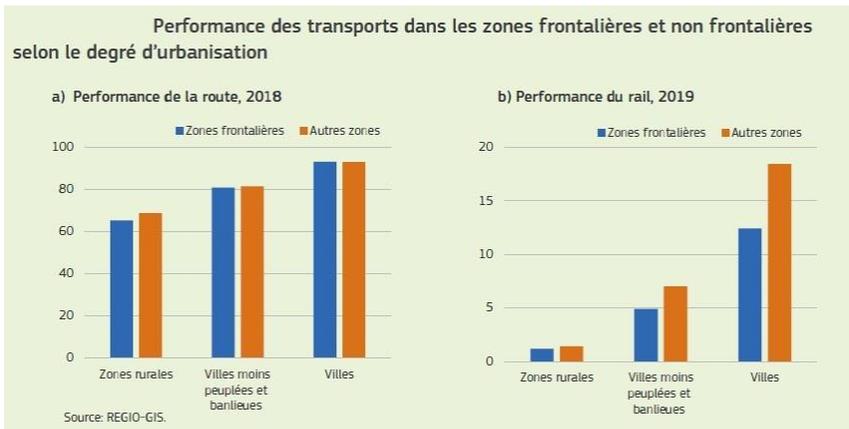


Figure 2 : Faible performance du rail dans les zones frontalières (Source DG-REGIO).

L’Eurorégion Pyrénées-Méditerranée est représentative des manques flagrants d’infrastructures ferroviaires dans les zones frontalières. Les réseaux nationaux sont en effet très développés en France et en Espagne, mais ils favorisent avant tout les deux capitales, Paris et Madrid. Ce déficit, souligné tout le long du colloque, conduit à l’utilisation quasi systématique d’un réseau routier souvent saturé et source de CO₂, seul apte à répondre au besoin vital, pour toute la région du littoral

méditerranéen, de transport des marchandises et des personnes.

Dans son exposé *“Aménagement du territoire, infrastructures, environnement et développement durable”*, Rafael GIMENEZ i CAPDEVILA souligne le fait que la politique communautaire reste toujours, et encore, dirigée par les États membres dont le pouvoir s’est renforcé depuis 2000. La politique territoriale, qui était *“déjà née affaiblie”*, n’a pas pu se développer malgré son importance évidente. En France et en Espagne, les réseaux en étoile sur les capitales se sont renforcés. Malgré les réseaux transeuropéens (RTE) Transport et Énergie, et l’intérêt écologique du transport ferroviaire, l’UE, dit cet auteur, *“peine à imposer une approche continentale au-dessus de celle de chacun des États”*.

II-ENVIRONNEMENT ET CLIMAT

Le changement climatique et la dégradation de l’environnement constituent une menace existentielle pour l’Europe et le reste du monde. Afin de relever le défi de la stabilisation du climat, le *“Pacte vert pour l’Europe”* mis en place fin 2019 par la Commission Européenne prévoit de transformer l’UE en un continent compétitif, efficace dans l’utilisation des ressources, visant la fin des émissions nettes de gaz à effet de serre d’ici à 2050, tout en mettant en œuvre une économie moderne dissociée de l’utilisation des ressources non renouvelables, et garantissant que personne ne soit laissé de côté. Un tiers des 1 800 milliards d’euros d’investissement du programme *Next Génération* et le budget septennal de l’UE financent le Pacte Vert pour l’Europe.

Le territoire de l’Eurorégion Pyrénées-Méditerranée rassemble de vastes espaces naturels terrestres, marins et littoraux, et un remarquable réseau de sites Natura 2000, notamment dans les Îles Baléares et la Catalogne, avec respectivement 30% et 25% du territoire classé, et plus de 18% de la surface pour l’Occitanie. Aujourd’hui, du fait de l’importance de la crise climatique et environnementale, le secteur socio-économique régional est étroitement associé aux problématiques du développement durable, de l’écologie et de l’adaptation au réchauffement climatique.

Comment se place l’Eurorégion Pyrénées-Méditerranée dans ce contexte ? Quel est son propre bilan carbone ? Quels sont les principaux enjeux pour son développement futur ?

1. La crise du réchauffement climatique en Europe et dans l’Eurorégion Pyrénées-Méditerranée.

L’UE des 28 (incluant la Grande Bretagne) est le 4ème contributeur mondial de Gaz à Effets de Serre (GES). Après avoir connu un sévère pic

d'émission dans les années 2007-2008, l'Europe a entamé une importante décroissance, avec une réduction de ses émissions au rythme de 1,5% par an depuis 2010. Cela reste insuffisant pour répondre aux accords de Paris, pris lors de la COP 21 en 2015, qui visent à limiter le réchauffement global à +1,5 degrés d'ici la fin du siècle.

Les 242 régions qui composent l'UE d'après la classification statistique NUTS 2 d'Eurostat, qui sert de cadre de référence pour les politiques régionales, sont suivies annuellement par le Centre Commun de Recherche (JRC) pour le compte du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC) ; elles ont affiché une réduction de près de 20% sur ces 15 dernières années.

Il est intéressant d'observer ce qui se passe au niveau de l'Eurorégion Pyrénées-Méditerranée. Avec un total de 74 275 kton eq.CO2 de gaz à effet de serre (GHG ou GES) émis en 2021 (Figure 3), les régions qui composent l'EPM se situent, à l'exception des Baléares, dans la moitié supérieure du classement des régions les plus polluées de l'Union Européenne. Par exemple pour la quantité totale d'émissions de GHG, la Catalogne se situe à la 19^{ème} place, suivie par la région Midi-Pyrénées à la 60^{ème} place, puis la région Languedoc-Roussillon, 97^{ème} ; les 3 régions qui constituent l'EPM restent cependant loin derrière le record de pollution tenu par la seule région de Silésie en Pologne avec 69 000 kton eq.Co2, suivie par Düsseldorf et Cologne en Allemagne dans des quantités proches.

Emissions of total greenhouse gases (GHG) include CO2, CH4, N2O and F-gases.

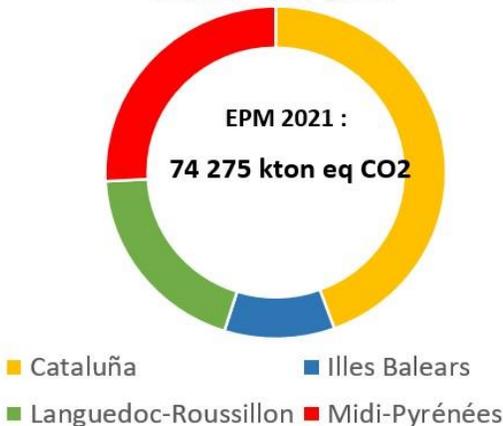


Figure 3 : Répartition des émissions totales de GES pour l'EPM en 2021 (Source EDGAR v7- CCR).

2. Quel secteur économique émet le plus de Co2 dans l'Eurorégion Pyrénées-Méditerranée?

Si l'on examine les taux d'émissions par secteurs économiques (hors agriculture), on constate que, sur l'ensemble de EPM, c'est le secteur du transport routier qui est, avec 36%, le plus gros contributeur.

Plus précisément, en Catalogne, il représente 30% des GES, suivi par les émissions issues des sources de combustion ponctuelles commerciales, institutionnelles ou résidentielles, les appareils de chauffage, l'incinération des déchets, etc. (17%), puis les processus de génération d'énergie (16%). En Occitanie le transport routier est également le secteur économique le plus polluant (51%), suivi par les combustions ponctuelles (26%). Enfin pour les Baléares, 49% des émissions proviennent de la génération d'énergie.

Ainsi que cela a été commenté lors du colloque, le transport joue un rôle central comme moteur du développement économique et comme vecteur indispensable aux échanges culturels et commerciaux, mais, comme le démontrent les chiffres, il est la source principale de pollution et le premier contributeur du réchauffement climatique de l'EPM. Le manque patent d'offres ferroviaires est bien entendu un facteur aggravant, comme cela avait déjà été souligné en 2008 par Rafael Giménez Capdevila et Kerstin Burckhart, dans leur rapport relatif à l'état du réseau ferroviaire dans l'EPM. L'association FERRMED, qui œuvre depuis 2004 pour la mise en place de grands axes transeuropéens de transport de marchandises par voie ferroviaire, n'a pas pu débloquent la situation pour le couloir méditerranéen : les freins à la fois techniques, budgétaires et politiques, sont toujours présents en 2022.

Sur le plan de l'Environnement il y a une réelle volonté de développer un axe fort de coopération entre les 3 régions, basé sur une économie durable, compétitive et circulaire, neutre en carbone. L'EPM a bien pris conscience de la situation climatique critique puisque dans sa nouvelle feuille de route pour la période 2021-2030, elle place les enjeux climatiques et environnementaux en tête de ses objectifs stratégiques.

BIBLIOGRAPHIE :

- *La cohésion en Europe à l'horizon 2050*. Huitième rapport sur la cohésion économique, sociale et territoriale de la Direction Générale de la politique régionale et urbaine. Éditeur: Lewis Dijkstra, Commission européenne.

Publications Office of the UE, Luxembourg. December 2021.

- Crippa, M., Guizzardi, D., Banja, M., Solazzo, E., Muntean, M., Schaaf, E., Pagani, F., Monforti-Ferrario, F., Olivier, J., Quadrelli, R., Risquez Martin, A., Taghavi-Moharamli, P., Grassi, G., Rossi, S., Jacome Felix Oom, D., Branco, A., San-Miguel-Ayanz, J. and Vignati, E., *CO2 emissions of all world countries – JRC/IEA/PBL 2022 Report*, EUR 31182 EN, Publications Office of the European Union, Luxembourg, 2022, [doi:10.2760/730164](https://doi.org/10.2760/730164), JRC130363.

- Crippa, M., Guizzardi, D., Solazzo, E., Muntean, M., Schaaf, E., Monforti-Ferrario, F., Banja, M., Olivier, J.G.J., Grassi, G., Rossi, S., Vignati, E., *GHG emissions of all world countries - 2021 Report*, EUR 30831 EN, Publications Office of the European Union, Luxembourg, 2021, ISBN 978-92-76-41547-3, [doi:10.2760/173513](https://doi.org/10.2760/173513), JRC126363.

- *EDGAR Base de données (Emissions Database for Global Atmospheric Research)* : informations indépendantes et fiables de mesures des émissions de GES à l'échelle régionale - grille globale par le GIEC.

- *Le développement durable en Occitanie : Tableau de bord*. Insee Dossier n° 15, Mars 2022

- *Pacte Européen pour le Climat*. Office des publications de l'Union européenne, Luxembourg 2020. ISBN 978-92-76-26882-6, [doi:10.2834/37977](https://doi.org/10.2834/37977).

- Rafael Giménez Capdevila et Kerstin Burckhart. *Le système ferroviaire sur le territoire de l'Eurorégion Pyrénées-Méditerranée : potentiels et faiblesses - 2008*- <http://www.gencat.cat/economia/>

Integració econòmica europea i l'Euroregió Pirineus-Mediterrània

Elisenda PALUZIE
Professora d'Economia, Universitat de Barcelona

1. Introducció

El maig del 2011 es va inaugurar l'Eurocongrés 2000 a Narbona. Organitzat per la Fundació Catalano-Occitana, l'Eurocongrés tenia com a objectiu reunir entitats i persones de tot l'espai dels Països Catalans i Occitània, per treballar propostes en deu àmbits del coneixement, que es van presentar en l'acte de cloenda a Barcelona el març del 2003. Vint anys després, el col·loqui Agaches, al qual agraeixo la seva invitació, ha demanat a diversos acadèmics que reflexionéssim sobre els avenços aconseguits en aquest període i els reptes que segueixen pendents.

Des del punt de vista institucional, des de l'any 2000 hi ha hagut una evolució notable. Així, el 2004 es crea l'Euroregió Pirineus-Mediterrània, un projecte de cooperació territorial impulsat pels governs de Catalunya, de les Illes Balears i de la Regió Occitània (en aquell moment Midi-Pyrénées i Languedoc-Roussillon). L'Euroregió no inclou doncs tot l'espai occitano-català, atès que no en formen part els governs del País Valencià ni de la Provença, ni de l'Alvèrnia (fusionada amb Rhône-Alpes), ni de l'Aquitània i el Llemosí (fusionades amb Poitou-Charentes). El 2009, l'Euroregió es constitueix en Agrupació Europea de Cooperació Territorial (AECT), figura dotada de personalitat jurídica aprovada pel Parlament Europeu l'any 2006. En l'actualitat, hi ha 86 agrupacions d'aquest tipus actives a la Unió Europea.

Amb més de quinze milions d'habitants, 110.000 km², un producte interior brut que el 2019 superava els 400.000 milions d'€, similar al d'un Estat com Àustria, aquesta Euroregió hauria de ser una de les principals regions transfrontereres europees. A més, l'Euroregió Pirineus Mediterrània disposa d'uns avantatges considerables, en un context on la innovació i la lluita contra el canvi climàtic són bàsiques per aconseguir un model de desenvolupament sostenible, per la seva gran concentració d'universitats i centres de recerca de primer nivell, amb 563.695 estudiants universitaris i 79.494 investigadors, i la seva àmplia xarxa de protecció de la natura, amb trenta cinc espais naturals protegits. Ciutats com Tolosa de Llenguadoc, Barcelona i Montpeller són pols

universitaris de primer nivell, acompanyats d'una xarxa d'universitats complementària a ciutats com Girona, Tarragona-Reus, Mallorca, Nimes o Perpinyà.

Des del 2000 ençà, el procés d'integració europeu també ha avançat. El procés d'integració monetària es completa amb la creació de l'euro el 1999 com a unitat de compte virtual, i la seva posada en circulació el gener del 2001. El 13 de desembre de 2007 se signa el Tractat de Lisboa que modifica el Tractat de la Unió Europea o de Maastricht (1993) i el Tractat Constitutiu de la Comunitat Europea o de Roma (1952). Els canvis més importants són en els sistemes de majories (es passa de la regla de la unanimitat a la de la majoria qualificada en més de quaranta polítiques que són competència del Consell de Ministres), l'atorgament de més poders al Parlament Europeu i la creació de les figures del president del Consell Europeu i de l'Alt Representant de la Unió per als Afers Exteriors i la Política de Seguretat. El Tractat també converteix la Carta de Drets Fonamentals de la Unió Europea en legalment vinculant.

Des de sempre, una de les polítiques més importants de la Unió Europea ha estat la política regional, i en el marc d'aquesta, les polítiques especials per a les regions transfrontereres. La cooperació transfronterera comença després de la Segona Guerra Mundial a la frontera germano-neerlandesa (Euregio) i a la frontera entre França, Alemanya i Suïssa (Region Basiliensis), però no és fins a finals dels anys vuitanta del segle XX, que comença l'expansió dels projectes transfronterers i de les entitats transfrontereres gràcies al programa INTERREG que ofereix subvencions financeres a les iniciatives transfrontereres que compleixin uns determinats requeriments.

L'estratègia regional d'innovació neix el 2007 sota l'impuls de la Unió Europea. El 2014 es transforma en el model RIS3 (Estratègies Regionals d'Innovació i d'Especialització Intel·ligent) i consisteix en centrar part dels fons estructurals europeus en temes específics, amb alt potencial o emergents. L'Euroregió s'hi va adaptar ràpidament i va presentar ja el 2014 una primera estratègia regional conjunta. Aquesta cooperació sectorial va obrir el camí per a la participació conjunta en molts programes europeus d'innovació. Així en els darrers anys, la Unió Europea ha finançat projectes d'innovació de l'Euroregió Pirineus-Mediterrània en els àmbits de l'art, de la creació d'empreses, la salut, l'esport i els intercanvis d'experiències d'innovació.

Aquesta estratègia s'actualitza el 2021 amb un programa que durarà fins el 2027. En aquest context, l'Euroregió Pirineus Mediterrània ha prioritzat quatre àmbits sectorials d'innovació estratègica: l'àmbit de gestió de l'aigua i desenvolupament de recursos marins, l'àmbit de salut digital i teràpies emergents, l'àmbit d'agricultura i indústria alimentària territorialitzada i l'àmbit de turisme saludable, segur, sostenible i dinàmic.

Aquesta cooperació, però, és molt limitada en termes de pressupost i impacte. Així, des del 2011, l'Euroregió ha participat només en nou projectes europeus dels programes C-interreg, Life, Erasmus + i Europe Creative, per un import de nou milions d'euros.

Malgrat la proximitat física i cultural, la frontera estatal pesa, i avui estem molt lluny de veure una verdadera regió econòmica transfronterera, on els intercanvis comercials i la mobilitat de persones i capitals superin els que es produeixen entre regions del mateix Estat situades a una major distància física. El procés d'integració europeu no ha convertit encara l'espai occitano-català, i en particular l'Euroregió Pirineus-Mediterrània, en una regió econòmica integrada, al nivell d'altres experiències transfrontereres al centre i nord d'Europa o al continent amèricà. A continuació, analitzarem les raons que expliquen aquest retard relatiu.

2. Els efectes de la integració sobre les regions transfrontereres

La Nova Geografia Econòmica, un camp de recerca de l'economia acadèmica, liderat per Paul Krugman, Masahisa Fujita i Anthony J. Venables, entre d'altres investigadors, ha analitzat els efectes de la integració econòmica i la reducció de costos de transport sobre la localització industrial i les desigualtats regionals. En general, en aquests models, els efectes són ambigus. Quan els costos de transport són elevats, la producció tendeix a estar descentralitzada. Si es redueixen, fins a un nivell de costos intermedis, la producció tendeix a concentrar-se al centre per aprofitar les economies d'escala. I si els costos de transport continuen disminuint, fins a assolir nivells molt baixos, llavors la producció es torna a desplaçar del centre a la perifèria, per aprofitar els costos de producció més baixos. La relació entre integració econòmica i desigualtats regionals seria doncs una relació en forma de U invertida (Krugman, Fujita i Venables, 1999).

En aquest context, els efectes positius de les infraestructures sobre el desenvolupament s'han de matisar. És cert que un millor accés als factors productius i als mercats permet a les empreses d'una regió econòmica ser més productives i més competitives que aquelles empreses situades en regions amb una accessibilitat inferior. Però les connexions entre dos llocs són sempre a doble direcció. Millorar la connexió entre una regió perifèrica i una més central, entre una regió pobre i una rica, permet a les empreses de la regió pobre vendre els seus productes en la rica, però també facilita als productors de la regió rica la "invasió" de mercats perifèrics protegits prèviament per la seva llunyania. Així, la connexió per TGV entre París i Marsella per exemple, o entre Madrid i Sevilla, no necessàriament beneficia per igual a les dues ciutats que es connecten, sinó que la que és inicialment més desenvolupada pot veure reforçada la seva centralitat.

En aquests processos d'integració, quan són entre Estats, és interessant analitzar també els efectes de la integració sobre les regions frontereres. En principi, la integració en un mercat comú fa que les regions frontereres passin d'una posició perifèrica (estan situades a l'extrem del mercat nacional) a una posició més central. D'una banda, aquest canvi de situació relativa té efectes positius. La millora en l'accés al mercat exterior és favorable a les exportacions, i la inversió estrangera directa també es pot veure atreta per aquestes regions que han guanyat centralitat en el mercat comú. Però d'altra banda, també té efectes negatius, perquè en aquestes regions frontereres augmenta la competència, la qual cosa és negativa pels productors locals que competeixen amb l'oferta estrangera.

Gordon Hanson ha analitzat aquests efectes per a la regió transfronterera del Sud dels Estats Units i el Nord de Mèxic, que és un bon laboratori d'aquestes efectes, atès que és un país que passa l'any 1985, a partir de la signatura del NAFTA (*North Amèrican Free Trade Agreement*), d'un règim molt proteccionista derivat de les polítiques de substitució d'importacions iniciades els anys quaranta del segle XX, a una liberalització comercial i a un procés d'integració amb els Estats Units i el Canadà.

Els estudis de Gordon Hanson (Hanson, 1996*a,b* i Hanson, 1997) mostren que a partir del NAFTA es produeix creixement als dos costats de la frontera. La regió ha esdevingut un centre de producció i intercanvis transfronterers. L'existència d'economies d'aglomeració i de sinèrgies positives afavoreix el creixement econòmic de les regions transfrontereres i llur convergència a nivell de renda i PIB per càpita.

El que ha succeït als Estats Units, estaria passant també a Europa amb el procés d'integració econòmica i monetària accelerat en les darreres dècades? I en aquest context, l'Euroregió Pirineus Mediterrània mostraria signes d'un procés d'integració i creixement tan avançat com el que es produeix a la frontera mexicano-estatunidenca?.

3. La integració i la geografia del comerç

El 2011, amb una col·lega francesa, Miren Lafourcade, vam publicar un article que analitzava els efectes de la integració europea sobre el comerç de les regions franceses en el període 1978-2000. La unitat regional d'anàlisi eren els departaments i la seva relació comercial amb els Estats veïns: Bèlgica, Alemanya, Gran Bretanya, Espanya i Itàlia (Lafourcade i Paluzie, 2011).

En comerç internacional existeix un model econòmic senzill, inspirat de la física, que funciona molt bé per predir els fluxos comercials entre territoris. Es

tracta del model de gravetat. Aquest model estableix que existeix una relació positiva entre les importacions i exportacions i la dimensió econòmica de dos territoris que intercanvien béns, i una relació negativa amb la distància física que els separa.

A Lafourcade i Paluzie (2011) analitzem si existeix un factor addicional degut al fet d'ésser una regió situada a la frontera amb un altre Estat europeu, que augmenti el comerç amb aquest Estat veí per sobre del que prediu el model de gravetat. Trobem que en general les regions frontereres són els socis comercials preferits dels Estats veïns. Hi ha, però, alguna excepció. Així, algunes regions frontereres com el departament de l'Haute Garonne no estan especialitzades en el comerç amb l'Estat veí (Espanya), sinó que estan orientades cap a altres Estats, en aquest cas Alemanya. L'existència del consorci Airbus explica aquest resultat d'excepció. En general, però, el patró d'especialització comercial supera el que prediu el model de gravetat per a les regions frontereres. Els nostres resultats mostren que les regions frontereres franceses comercien un 73% més amb els Estats veïns que el que prediu el model estàndard de gravetat.

Aquest sobre-comerç s'explica en part per la inversió estrangera directa dels Estats veïns, però només a la frontera amb Bèlgica i amb Alemanya. A més a més, aquest diferencial s'ha reduït al llarg del període 1978-2000. De fet, s'ha mantingut estable per a les regions frontereres amb Bèlgica i Alemanya i s'ha reduït fortament per als departaments fronterers amb Espanya i Itàlia.

Els resultats serien doncs paradoxals per a les regions franceses situades a la frontera amb Espanya (i aquí s'hi inclou l'Euroregió) i amb Itàlia. Malgrat els avenços en el procés d'integració europea, i tenint en compte que el període analitzat inclou l'entrada de l'Estat espanyol a la Comunitat Econòmica Europea el 1986, les regions franceses que hi fan frontera s'haurien reorientat comercialment de manera a reduir la seva especialització comercial amb Espanya, per intercanviar més amb el nord francès.

Una explicació possible d'aquesta paradoxa és la millora de les comunicacions amb el nord de França i amb Alemanya i Bèlgica al llarg del període mentre que les connexions transfrontereres amb l'Estat espanyol segueixen sent les mateixes que el 1975 quan s'inaugura l'autopista de la Jonquera. La xarxa de trens d'alta velocitat a França està centrada a París. El TGV Barcelona-Perpinyà no arriba fins el 2013, però el tram Perpinyà-Montpeller no té vies d'alta velocitat, i a més l'acord RENFE-SNCF no ha funcionat bé i es trenca el 2022. Malgrat la importància de millorar les connexions ferroviàries de mercaderies, que ja es destacava a l'Eurocongrés 2000, i malgrat els esforços ingents de la iniciativa FERRMED, avui aquestes connexions són encara inexistent.

Més recentment, Santamaría et al. (2020) han analitzat la qüestió dels impediments al comerç provocats per les fronteres estatals a Europa amb una nova base de dades que és l'única que té dades de comerç bilateral entre regions europees (269 regions de 24 Estats europeus). Lafourcade i Paluzie (2011) disposaven només de les dades d'exportacions i/o importacions de regió a Estat, però no de regió d'un Estat *versus* regió d'un altre Estat. Aquesta nova base de dades de l'oficina d'estadística de la Unió Europea, Eurostat, és una enquesta del transport de mercaderies per carretera, el qual entre 2011 i 2017 va representar el 49% de tot el comerç intra-europeu.

Santamaría et al. (2020) confirmen al seu estudi que l'existència de fronteres redueix el comerç (l'anomenat efecte frontera). Troben que si s'agafa un binomi de regions similar, un amb dues regions d'Estats diferents i un altre amb regions del mateix Estat, la quota de mercat de la regió d'origen a la regió de destinació en el binomi internacional serà només el 17,5% de la del binomi intranacional. És a dir que en mitjana les quotes de mercat d'una regió en regions d'altres Estats seran cinc vegades més petites que les que té en regions de l'Estat al qual pertany.

Aquests autors prenen com a exemple de referència Catalunya, i la seva relació comercial amb Llenguadoc-Rosselló i amb el País Valencià. La quota de mercat mitjana que tenen els productes catalans en les 269 regions de la seva mostra és 1,5%. Aquesta quota és més gran al Llenguadoc-Rosselló on els productes catalans tenen una quota del 2,7%. Ara bé, al País Valencià la quota és tres vegades més gran, el 7,9% de tota la despesa del País Valencià és en productes catalans.

4. Conclusions

La frontera estatal pesa encara molt en les relacions econòmiques entre els Països Catalans i Occitània. Les fronteres polítiques tenen uns efectes econòmics que es construeixen al llarg dels segles i que creen un biaix domèstic en les relacions comercials. La homogeneïtzació cultural, dels sistemes educatius, de la legislació, contribueixen a desenvolupar una preferència de la ciutadania per els béns del propi Estat. L'eliminació dels aranzels i la moneda comú no és suficient per compensar aquests biaixos. Les polítiques públiques dels governs regionals dels Països Catalans i Occitània podrien ajudar a reduir-los. Però malgrat les bones intencions que ha representat la creació de l'Euroregió Pirineus-Mediterrània, aquestes agrupacions territorials són encara un instrument molt feble per poder desenvolupar polítiques de cooperació que tinguin un impacte elevat. En canvi, ni l'Estat espanyol ni l'Estat francès, en allò de la seva competència, com són les infraestructures inter-estatals, han desenvolupat les

xarxes transeuropees de manera a permeabilitzar els Pirineus per facilitar la conversió de l'espai catalano-occità en la gran porta del Sud d'Europa, com es demanava a les conclusions de l'Eurocongrés el 2003.

5. Bibliografia

Fujita, M., Krugman, P. i Venables, A. J. (1999): *The Spatial Economy: Cities, Regions and International Trade*. The MIT Press. Cambridge.

Hanson, G. (1996a): "Localization Economies, Vertical Organization, and Trade", *AmÉrican Economic Review*, 86 (5), 1266-1278.

Hanson, G. (1996b): "Economic Integration, intraindustry trade, and frontier regions", *European Economic Review*, 40, 941-949.

Hanson, G. (1997): "Increasing returns, trade and the regional structure of wages", *Economic Journal*, 107, 113- 133.

Lafourcade, M. i Paluzie, E. (2011): "European Integration, Foreign Direct Investment (FDI), and the Geography of French Trade", *Regional Studies*, 45 (4), 419-439.

Santamaría, M., Ventura, J. i Yesilbayraktar, U. (2020): "Borders within Europe", Barcelona School of Economics Working Paper No 1229.

Réconcilier économie, identité et culture ?

Une initiative pédagogique innovante en Périgord

Jean-Yves AGARD

*Professeur, École supérieure internationale
d'hôtellerie et de tourisme de Savignac*

L'identité d'un territoire comme facteur de développement ?

Quand on observe les territoires métropolitains et ultramarins à forte identité, comme la Bretagne, la Corse, le Pays Basque ou la Réunion, nous constatons que ces régions, que l'on peut qualifier de créatives, savent mobiliser leur langue et leur culture comme éléments de différenciation positive. Elles mettent en avant leur identité et la considèrent comme une opportunité pour leur territoire.

Ainsi, lorsque vous entrez en terre bretonne, nombreux sont les signes qui vous indiquent que vous êtes en Bretagne. Il ne s'agit pas seulement des paysages, des reliefs et de ses roches, de l'architecture, mais également de la signalétique routière, celle des cités, des offices de tourisme, des commerces, des artisans, des chambres d'hôtes, des restaurants. Plus largement, parmi les acteurs économiques et culturels, nombreux sont ceux qui y mobilisent les emblèmes, les drapeaux, les codes typographiques, les couleurs et la langue pour se dire, pour se signaler, pour s'exprimer, pour s'affirmer en tant qu'issus d'un territoire singulier.

En conséquence, ces territoires et leurs acteurs qu'ils soient économiques, institutionnels ou créatifs, produisent un ensemble de messages et de signes qui concourent à l'émergence d'une identification explicite d'un milieu, d'une ambiance, d'un environnement en lien avec une culture spécifique. En bref, ce sont des territoires qui se montrent, se disent, se nomment.

Cette mobilisation des éléments culturels et patrimoniaux (dont la langue) présente deux avantages majeurs et elle vise deux cibles de populations principales. Tout d'abord, elle permet de stimuler la cohésion sociale (Lambert, 1960 – Kristeva, 2013) en renforçant le sentiment d'appartenance des acteurs locaux (Francard, 1993) – la fierté d'être basque ou corse par exemple – avec un effet positif structurel : la volonté de vivre au pays, d'y développer une activité et de contribuer au bien commun.

D'autre part, le fait de se fonder sur l'identité permet une différenciation positive du territoire par les visiteurs. Cette distinction déclenche auprès des touristes un effet "*d'exotisme proche*" (Agard, 2013), le sentiment de découvrir une différence inédite et enrichissante. Cette identité culturelle est un marqueur d'originalité, qui est un élément de plus en plus recherché par les "*découvreurs de nos territoires*", troublés par les effets d'une mondialisation uniformisatrice (Maffesoli, 2000). L'identité et la culture régionale sont la réponse à leur quête hédoniste (Maffesoli, 2013) d'authenticité et d'expériences sincères.

Mais qu'en est-il de la situation périgourdine, un territoire à forte identité dans lequel la culture occitane n'est pas considérée comme une ressource stratégique potentielle ?

Lorsque l'on examine le cas du Périgord, on ne peut que constater que les actifs patrimoniaux matériels (Cachat, 2013) sont fortement mobilisés dans l'économie du tourisme. Ainsi, grottes préhistoriques, art pariétal, châteaux, bastides, abbayes, édifices religieux font l'objet de toute l'attention des politiques de communication des instances touristiques (offices régional, départemental et locaux de tourisme) et les acteurs économiques s'en servent dans leur promotion de services ou de produits. En revanche, l'absence de la langue et de la culture occitane dans les politiques de communication touristique pour ce territoire est patente. En effet, très rares sont les utilisations de cette culture dans les offres des activités des industries créatives comme l'artisanat, la gastronomie, l'hôtellerie, l'œnotourisme, le sport, les festivals culturels... et les services touristiques.

Paradoxalement, le Périgord est un des territoires de la zone linguistique occitane où l'occitan est encore compris et pratiqué (O.P.L.O., 2020) au sein des familles et où la volonté de préserver ou de vivifier la langue est grande.

En résumé, le Périgord demeure un lieu de pratique relativement élevé, mais semble se désintéresser de ce patrimoine immatériel. Pire, les acteurs locaux et étrangement ceux qui ont la charge d'administrer le territoire ont tellement intégré la "*vergonha*" de leur langue, qu'ils la considèrent comme un patois déclassé ou comme un actif culturel qui ne peut pas être dévoyé dans une activité économique. Aussi, la mobilisation de l'occitan est-elle marginale et considérée comme une démarche passéiste, sans valeur et sans avenir.

Or, en nous fondant sur l'affirmation "*sans utilité sociale une langue ne peut que disparaître*", nous souhaitons, à l'instar des régions à forte identité culturelle mentionnées précédemment, démontrer qu'il est possible de réconcilier, économie, identité et culture au profit d'un développement durable des territoires, en mobilisant les éléments patrimoniaux immatériels tels que la

culture, et au premier chef les langues régionales, dans une démarche de différenciation positive stratégique des offres commerciales et touristiques des acteurs des industries créatives.

Pour ce faire, nous vous présentons ci-dessous une innovation pédagogique, au sein de l'École Internationale d'Hôtellerie et de Tourisme de Savignac en Périgord, qui vise à pallier le gaspillage des actifs patrimoniaux immatériels de ce territoire en formant des étudiants en master au cours du nouvel enseignement dénommé "Valorisation stratégique d'une T.P.E. par la culture". Nous exposerons les objectifs pédagogiques et économiques de ce module, les parties prenantes qui y concourent et enfin les résultats attendus de ce nouveau programme en école de gestion.

"Valorisation stratégique d'une T.P.E. par la culture" : former à la découverte des liens entre territoire, culture et acteurs du secteur hôtelier par une méthode pédagogique innovante.

Notre proposition de nouvel enseignement est issue d'un quadruple constat :

1. Les acteurs du secteur : méconnaissance et fort retard .

Tout d'abord, les acteurs du secteur hôtelier et touristique du territoire périgourdin, dits mineurs par leur taille respective (mais fort nombreux), comme les chambres d'hôtes, les gîtes ruraux, les artisans, les petits hôtels et restaurateurs indépendants, les services liés au tourisme : activités sportives, culturelles, de nature, les artistes, les conserveurs, les viticulteurs... ne mobilisent que très rarement les atouts culturels du territoire que sont le patrimoine immatériel (histoire et langue), que ce soit dans leurs offres de services, leurs produits ou leur communication.

D'autre part, les enquêtes montrent un manque de moyens et de connaissances dans ce domaine de la part des acteurs, qui frappe particulièrement par l'absence de politique de communication et par la très faible maîtrise des outils contemporains (promotion, présence sur le web et les réseaux sociaux). Par manque de moyens : ils n'ont que très rarement recours aux services proposés par les institutionnels (C.C.I., Chambre de métiers...) et aux officines de conseil, pour les aider à améliorer leur offre et leur communication.

2. Des étudiants peu conscients du lien entre le territoire, la culture et les acteurs du secteur hôtelier

Alors que les étudiants de cet établissement consulaire d'enseignement supérieur viennent de tout horizon (France et étranger) et passent trois à cinq ans sur le campus (hormis les périodes de stages), nous avons remarqué également, qu'à l'instar des acteurs du secteur, très rares sont les étudiants qui connaissent le territoire dans lequel ils étudient.

L'histoire du Périgord, sa langue, son patrimoine leur sont étrangers, voire les rebutent. Leurs connaissances générales en la matière sont souvent erronées ou alors caricaturales et leurs représentations ne véhiculent que stéréotypes et imprécisions. De même, ils ne considèrent pas les caractéristiques du territoire comme des atouts stratégiques majeurs pour le secteur dans lequel ils veulent faire carrière. Concevoir un territoire par la culture qu'il véhicule ne fait pas partie de leur schéma de pensées et les étudiants se focalisent principalement sur la valorisation d'atouts de distinctions, mis généralement en avant par les grands groupes qu'ils côtoient lors de leurs stages (chaînes hôtelières, touristiques, groupes de l'industrie du divertissement ou de l'événementiel), tels que le luxe, la sophistication, l'hyper technologie, l'international...

En conséquence, peu conscients de ce que peut être une identité culturelle, ils ne deviennent pas, plus tard au cours leur carrière, des ambassadeurs du territoire et ils ne valorisent que l'exotique, le lointain...

3. La Chambre de Commerce et d'Industrie (C.C.I.) : une tutelle exigeante qui demande une présence active de l'école et de ses étudiants sur son territoire

La C.C.I. de la Dordogne, comme toutes les C.C.I., exprime régulièrement le souhait que son école joue un rôle bénéfique sur son territoire. Avec cependant une contrainte : ce que proposent les étudiants ne doit pas venir en concurrence déloyale de leurs propres services auprès de ses ressortissants. Ainsi, les activités de conseils gratuits (ou à faibles coûts) doivent être sérieusement réfléchies. Or, le cours que nous proposons à présent vise à aider des ressortissants locaux de la C.C.I. de la Dordogne qui généralement ne peuvent s'offrir les services d'un consultant ou d'un service de la Chambre.

4. Savignac : Une école en recherche d'innovations pédagogiques et d'identité positive

Enfin, l'école de Savignac, dans son arène compétitive stimulante, se doit d'innover en permanence en pédagogie et en offre de cours différenciante. Or, l'enseignement que nous proposons aujourd'hui est fondé sur un équilibre entre :

- une approche théorique robuste (les recherches en industries créatives et des conférences portant sur la notion de culture, sur l'histoire régionale et locale (mezzo et micro), sur l'identité et la langue (approche linguistique) ;

- les tendances du marché avec l'émergence récente du *staycation*, de la demande hédoniste d'une majorité des consommateurs d'authenticité, de partage d'expériences dans des environnements à forte identité, et d'exotisme proche ;

- et, enfin, une méthode pédagogique de recherche-action en entreprise (sur le terrain et sur le moyen terme de 6 mois) en escouades restreintes d'étudiants, soutenue par un suivi professoral et tutoriel serré.

Quels sont les objectifs du module d'enseignement de master 1 :

En se fondant sur les acquis de 3^{ème} année, notamment celui du cours "management stratégique en hôtellerie", au cours duquel les étudiants réalisent un diagnostic stratégique d'une entreprise locale du secteur hôtelier, touristique, événementiel, ou de produits à haute valeur ajoutée du luxe, le module "Valorisation stratégique d'une T.P.E. par la culture" poursuit l'apprentissage des étudiants en leur faisant découvrir comment valoriser une T.P.E. du secteur hôtelier et touristique (industries créatives) par l'identité culturelle d'appartenance territoriale, dans une démarche de différenciation stratégique.

Les parties prenantes au module d'enseignement : une coopération locale inédite...

Le module "Valorisation stratégique d'une T.P.E. par la culture" comporte plusieurs parties-prenantes qui contribuent à son bon déroulement. En effet, une convention entre l'École de Savignac et le Parc naturel régional Périgord-Limousin a été signée afin que le parc soit un relais professionnel et informationnel sur son territoire (le nord du Périgord et sud du Limousin). Sa contribution consiste principalement à aider les étudiants à trouver des acteurs du tourisme local intéressés par la démarche, à accueillir plusieurs séances de travail et à participer aux jurys lors des présentations finales des travaux des escouades d'étudiants. Les autres parties-prenantes sont, bien entendu, les intervenants, les entreprises ou acteurs du tourisme, qui feront l'objet d'un diagnostic culturel et enfin les étudiants qui leur proposeront des éléments d'une nouvelle politique

d'offre et de communication en lien avec les objectifs du cours. Pour l'année universitaire 2022-2023, huit T.P.E. œuvrant au sein du P.N.R. Périgord-Limousin ont signé une convention avec huit escouades d'étudiants. Ces entreprises sont des chambres d'hôtes, des hôtels, des restaurants, des campings.

Les acquis d'apprentissage attendus du cours

À l'issue de ce cours les étudiants en master :

- seront initiés au diagnostic culturel d'un territoire par la recherche-action ;
- procéderont à un diagnostic communicationnel d'un acteur du secteur hôtelier et/ou touristique du territoire (T.P.E. des industries créatives) ;
- mobiliseront le patrimoine matériel et immatériel, comme atout stratégique, pour la proposition d'une politique communicationnelle de différenciation positive de l'acteur du secteur par :
 - o la construction d'une identité organisationnelle (façonner une image et la faire partager) ;
 - o l'élaboration d'une offre touristique à forte identification culturelle en lien avec un territoire singulier ;
 - o la mise en œuvre des différentes étapes d'un plan de communication (création de supports de communication, de dispositif web, procédure d'utilisation des réseaux sociaux, rédaction d'une ligne éditoriale, alimentation et animation des réseaux sociaux, développement de comportements responsables et durables au sein de la T.P.E. du secteur des industries créatives).

L'enseignement a débuté par une série de conférences portant sur trois thèmes principaux :

Conférence 1 : Combiner "Identité, économie et culture" : l'assurance d'une différenciation stratégique de long terme pour les acteurs de l'industrie hôtelière et touristique d'un territoire singulier.

Conférence 2 : Histoire(s) du Périgord : un territoire singulier ?

Conférence 3 : La langue occitane : langue vivante d'un territoire ?

Conférence 4 : L'entreprise touristique, son territoire, sa communication : bâtir une offre touristique différenciante en mobilisant identité et culture.

À partir du mois de janvier, les étudiants constitués en escouades d'intervention, procéderont à leur recherche action sur le terrain (entretiens, observations, analyses de documents) et auront une série de travaux dirigés au

cours desquels ils élaboreront leur diagnostic stratégique d'entreprise et diagnostic culturel territorial. Ils élaboreront leurs propositions de nouvelles offres et de politique de communication pour chaque T.P.E. Début juin 2023, ils soutiendront leur analyse et le projet devant un jury composé de représentants de l'entreprise et de membres de chaque partie prenante (P.N.R., École de Savignac et C.C.I de la Dordogne).

Concrètement, les entreprises se verront proposer une refonte (si nécessaire) de la gamme de services/produits qu'elles proposent aux touristes du P.N.R. Les étudiants utiliseront la langue occitane pour les différencier et les nommer (changement de marque, de raison sociale, en utilisant une référence toponymique locale, par exemple). Ils pourront créer, reconcevoir les sites de promotions (Internet, réseaux sociaux du type Facebook, Snapchat, la présence sur des sites de réservation comme Airbnb ou Booking.com) en mobilisant des éléments de langage en occitan limousin et en produisant des narratifs qui renforceront l'expérience des visiteurs. Ils pourront traduire les menus en trois langues (occitan, anglais et espagnol), permettant de renforcer l'authenticité des produits proposés. Modifier la signalétique à l'extérieur et à l'intérieur des établissements (hôtels, camping) en utilisant une terminologie occitane contribuant à l'effet d'exotisme et de visibilité de langue dans l'espace public. Assurer la découverte du patrimoine immatériel local en organisant des offres combinées comme repas-concert, repas-contes, au cours desquels les artistes du territoire proposeront des incursions bilingues dans la culture locale (mobilisation des mythes, légendes, de la littérature, des manières de faire la fête...). Les possibilités sont multiples et foisonnantes.

Quant aux étudiants, ils auront acquis les méthodes de diagnostic culturel de micro-territoires, transposables au cours de leurs carrières à d'autres régions.

En conclusion, à l'instar des territoires comme la très moderne Catalogne, le bouillonnant Pays Basque, les lointaines Réunion ou Tasmanie, nous espérons par cette initiative pédagogique contribuer à ce que le Périgord apprenne à mobiliser sa culture et sa langue occitane comme une ressource, un atout stratégique, et à contribuer à la socialisation de l'occitan en augmentant sa visibilité et en renforçant le lien entre économie et culture.

Dès lors, si l'expérience est concluante et si elle peut être renouvelée, nous pouvons également espérer qu'un ensemble d'activités et de professions appartenant aux industries créatives comme les formateurs, enseignants, artistes, auteurs, traducteurs, designers, éditeurs, doubleurs, vidéastes, cinéastes, scénaristes, graphistes, créateurs de jeux vidéo, informaticiens, gestionnaire de site (web-managers), concepteur de site (web-designer), gestionnaire de réseaux sociaux (community managers), imprimeurs, entrepreneurs touristiques,

cuisiniers, viticulteurs, restaurateurs, mobilisent leurs compétences en occitan et s'agrègent et se développent sur ce territoire singulier. Ainsi, une véritable économie créative liée à la culture et au tourisme, qui valoriserait les productions et les services locaux de qualité, en circuits courts et durables, pourrait se révéler.

C'est la raison pour laquelle nous sommes intimement persuadé qu'une telle démarche, transposable dans toutes zones à forte identité linguistique et culturelle, permettra de donner aux langues régionales un rôle social qu'elles n'auraient jamais dû perdre en réconciliant économie, identité et culture pour "*lo ben de tots!*".

Bibliographie succincte.

AGARD J.-Y., (2013), "Langues régionales et développement du territoire ?" in *Langues régionales : facteur de développement touristique ?*, Actes du colloque Paratge Pro 2013, Agence culturelle départementale Dordogne Périgord, pp. 11-21.

CACHAT S., (2013), "L'inscription au patrimoine culturel immatériel : condition à l'émergence d'un tourisme durable ?" in Actes du colloque Paratge Pro 2013, Agence culturelle départementale Dordogne Périgord, pp. 45-48.

FRANCARD M. *et alii* (1993), "L'insécurité linguistique dans les communautés francophones périphériques", *Cahiers de l'institut de linguistique de Louvain*, Tome 1 : vol. 19 (3-4).

GOMBAULT A., LIVAT-PECHEUX F., (2009), "Industries Créatives", in GOMBAULT A., LIVAT-PECHEUX F., DURRIEU F., (2009), *A-Z, L'alphaBem des industries créatives*, Bem Bordeaux Management School, pp.156-159.

HAGOORT G., (2008), *Growth and Development of Creative SMEs*, Utrecht: Utrecht School of the Arts.

KRISTEVA J., (2013), *Pulsions du temps*, Fayard.

LAMBERT W., *et alii*, (1960), "Evaluationnal reactions to spoken languages", *Journal of Abnormal and Social psychology*, n°60, pp. 44-51.

MAFFESOLI M., (2000), *L'instant éternel. Le retour du tragique dans les sociétés postmodernes*, Denoël.

MAFFESOLI M., (2013), *Homo eroticus. Des communions émotionnelles*, CNRS EDITIONS.

OFICI PUBLIC de la LENGA OCCITANA, (2020), *Lanque occitane, état des lieux 2020 : enquête sociolinguistique relative à la pratique et aux représentations de la langue occitane en Nouvelle-Aquitaine, en Occitanie et au Val d'Aran*, O.P.L.O.

PORTER M.E., (1996), "What is strategy" , *Harvard Business Review*, November -December, pp. 61-78.

Aménagement du territoire, infrastructures, environnement et développement durable

Rafael GIMÉNEZ-CAPDEVILA

President de la Societat Catalana de Geografia

Agraeixo a Alain Alcouffe i tot l'equip d'EUROCCAT l'organització d'aquest col·loqui, que commemora els 20 anys de l'Eurocongrés dels Espais Catalans i Occitans, o l'Espai Llatí Central, i ensems el centenari del naixement de Robèrt Lafont.

La meva intervenció consistirà en projectar cap al present les conclusions de l'àmbit 6 de l'Eurocongrés, el dedicat a l'Ordenació del territori, infraestructures, medi ambient i desenvolupament sostenible. Junt amb Albert Serratos i Alain Alcouffe, vaig ser un dels coordinadors d'aquest àmbit.

Com que no puc parlar en occità, malgrat algunes lliçons de Xavier Lamuela, fa gairebé 40 anys, ho faré en francès.

Les passages encadrés sont des extraits des conclusions de mars 2003.

1. L'aménagement du territoire à l'échelle européenne

<p>Ces conclusions prétendent être une contribution au débat sur l'aménagement du territoire européen, initié par le Schéma de Développement de l'Espace Communautaire (SDEC), aussi connu comme Stratégie Territoriale Européenne, et présenter des critères pour la configuration des réseaux transeuropéens de transport, d'énergie et d'eau.</p>
--

La politique communautaire reste toujours, et encore davantage, dirigée par les États membres. De plus, la politique territoriale, qui était déjà née affaiblie, n'a pas pu se développer à l'échelle continentale.

2. Développement durable et préservation des ressources linguistiques et culturelles

Cet aménagement du territoire doit imposer comme objectifs le développement durable de l'environnement et la préservation des ressources culturelles comme aspects complémentaires : les valeurs culturelles et l'histoire des peuples représentent des adaptations ou des réponses à l'environnement. La préservation de la biodiversité et des langues moins répandues, sont les deux versants d'une même protection vis-à-vis des dangers qui pourraient naître d'une réduction des espèces et d'une uniformisation des modes de vie et des langages.

Dans les discours politiques d'aujourd'hui, il est évident que les objectifs de développement durable et de protection de l'environnement sont devenus hégémoniques. La lutte contre le réchauffement climatique en est la preuve. Or, la question est : avancera-t-on assez vite pour atteindre les objectifs visés avant que la situation ne devienne irréversible ?

La préservation des langues moins répandues ne semble pas un objectif plus proche maintenant qu'il y a 20 ans. La globalisation n'œuvre pas dans le sens de la préservation et moins encore de leur expansion. Le fait que ces langues ne soient pas des langues d'État contribue encore davantage à leur dégradation. Ceci est vrai pour la langue occitane, mais aussi pour la langue catalane, bien que les deux situations ne soient pas équivalentes. Le dernier rapport de *Plataforma per la Llengua* fait état des reculs soufferts par la langue catalane en maint domaine. De la langue, des personnes expertes en ont parlé déjà ce matin et je ne vais pas m'y attarder.

3. Gouvernance multiniveaux : renforcement du principe de subsidiarité

Il faudrait avancer vers un nouveau concept de gouvernance de la gestion du territoire, en appliquant plus intensément le principe de subsidiarité. De cette façon, il faudrait doter les autorités régionales de plus d'instruments pour intervenir dans les politiques sectorielles, et spécialement une plus forte participation dans la gestion des grandes infrastructures territoriales, comme aujourd'hui les aéroports, les ports, les chemins de fer et la liaison des réseaux d'approvisionnement d'eau entre les différents bassins versants.

Même si les fonds communautaires pour mettre en place le réseau transeuropéen des transports prévu pour 2030 est conditionné à l'exécution effective des infrastructures, plusieurs États priorisent d'autres objectifs. Dans le cas espagnol, alors que des lignes en étoile autour de Madrid continuent à se développer, même si les trafics prévus sont faibles, le corridor tout au long de la côte méditerranéenne peine encore à se constituer en grand axe ferroviaire. Des

travaux sont certainement en cours ou même achevés, et la figure du géographe valencien Josep Vicent Boira comme “commissaire” du gouvernement espagnol pour le corridor méditerranéen a sans doute une influence décisive. Mais là où l’on souhaiterait voir une nouvelle voie pour la grande vitesse, on trouve un troisième rail sur la voie mixte existante, où sont mélangés trafics voyageurs régionaux et grandes distances, et fret. Les autorités territoriales comptent peu dans les décisions.

4. Pour une organisation de l’espace réticulaire et européenne

Laisser derrière nous le système radioconcentrique d’organisation de l’espace et avancer vers un concept d’intervention et de développement en forme de réseaux réticulaires polycentriques à échelle européenne, et également à celle de chacun des États, est une condition inéluctable. [...] Il faut insister sur la configuration véritablement européenne des réseaux, car l’actuelle politique ne parvient qu’à superposer des réseaux radiaux de conception de l’État.

Le pouvoir des États au sein des institutions communautaires s’est renforcé. En France et en Espagne, les réseaux en étoile sur la capitale se sont renforcés. Malgré les réseaux transeuropéens (RTE) Transport et Énergie, l’UE peine à imposer une approche continentale au-dessus de celle de chacun des États.

Encore timidement, des eurorégions se mettent en place. En 2004, l’Eurorégion groupant plusieurs des régions de l’Espace Latin Central est née. Elle a eu son institutionnalisation en 2009. Elle est maintenant bien consolidée, son secrétaire général ici présent peut bien en témoigner, mais elle ne constitue pas encore un pouvoir eurorégional.

5. Favoriser le transfert modal

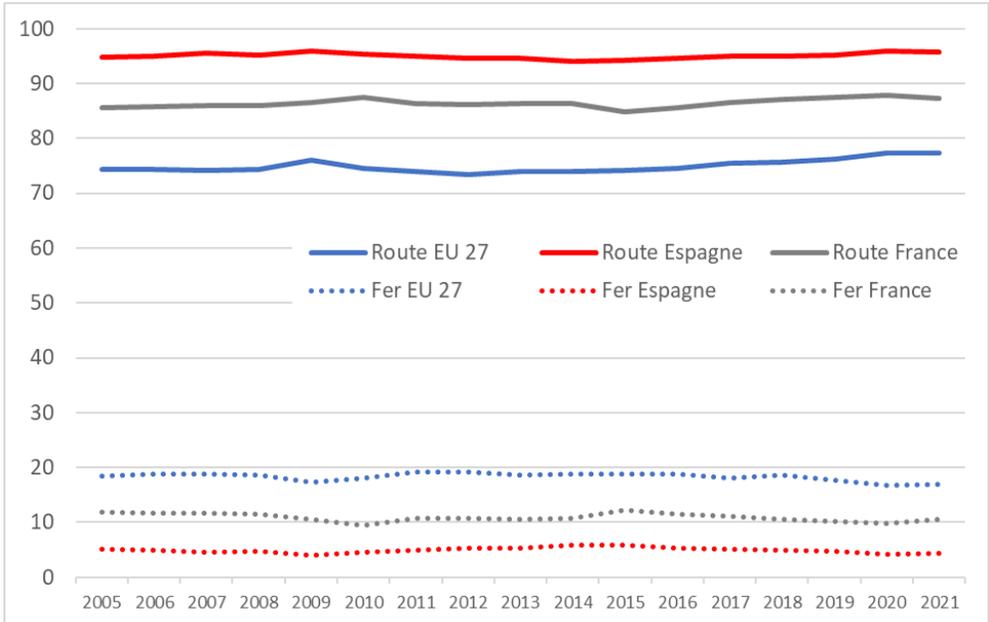
Favoriser la *short sea shipping* et les techniques de transport combiné route-fer pour faciliter les flux de marchandises est un objectif assez bien généralisé aujourd’hui mais d’application encore très limitée.

L’objectif de réduire le nombre de poids lourds sur les grands axes routiers n’a pas été atteint. Certes, des alternatives ont été créées, maritimes et ferroviaires, mais elles n’attirent aujourd’hui qu’une faible partie des flux de marchandises.

Tel que le montrent les chiffres d’Eurostat (voir graphique), entre 2005 et 2021, sur l’ensemble de l’Union européenne (UE) le transport routier est passé de 74 à 77% du trafic par voie terrestre (mesuré en tonnes x km), tandis que le transport ferroviaire a reculé de 18,5 à 17% et les transports par voie navigable

intérieure, de 7 à 5,6%. À l'échelle des États espagnol et français, le panorama est semblable, bien que la participation des modes alternatifs y soit encore plus réduite que sur l'ensemble de l'UE.

Évolution de la distribution modale du transport de fret par voie terrestre, 2005-2021 :



Source : *Modal split of inland freight transport*. Eurostat [consulté le 10/06/2023]

Directement issue de l'Eurocongrès en 2004, l'association FERRMED, de groupe de pression pour le corridor ferroviaire méditerranéen est devenu un mouvement de portée européenne en faveur du transport ferroviaire. Il faut rendre hommage à l'*alma mater* de cette association et de l'Eurocongrès, Joan Amorós, qui est toujours actif et persuasif.

6. Infrastructures publiques et libéralisation des services

Il sera indispensable d'approfondir la séparation des fonctions entre la gestion des infrastructures de transport, qui doit rester sous domaine public, et l'exploitation des services, que peuvent réaliser des opérateurs aussi bien publics que privés afin d'abaisser les coûts et d'en améliorer l'efficacité.

La séparation des fonctions entre la gestion des infrastructures de transport et l'exploitation des services s'est bien accomplie. Cependant, la gestion des infrastructures n'est pas toujours publique, comme c'est le cas des aéroports ou

d'une partie du réseau autoroutier. Dans ce dernier cas, dans les pays catalans les autoroutes en fin de concession sont récemment devenues publiques et les péages éliminés. Ce qui pose désormais un nouveau problème à propos de l'entretien de ces voies, pour l'instant à la charge des administrations publiques.

La libéralisation des services dans le secteur ferroviaire est encore naissante et réalisée sur des bases étatiques. Les opérateurs historiques sont toujours dominants dans leur ancien marché captif.

7. L'étalement urbain et ses problèmes

Dans les aires urbaines et métropolitaines [...], les problèmes de congestion, de consommation extensive du territoire, d'isolement social, représentent une facture qui bientôt ne pourra plus être acquittée. La contention de ce phénomène passe par une nouvelle politique du logement, une plus forte maîtrise du foncier et une planification territoriale et urbaine afin de préserver l'intérêt collectif [...].

La crise de 2008 et l'éclat de la bulle immobilière a freiné l'étalement urbain, en particulier en Espagne, mais les politiques publiques de logement peinent à suivre la pression démographique sur les aires métropolitaines.

8. Des modèles alternatifs pour l'agriculture

L'agriculture est une activité située au centre des préoccupations environnementales. La société lui attribue un rôle et une responsabilité croissants afin de préserver la qualité et la sécurité alimentaires et de participer de manière plus active au développement territorial. Il est donc urgent que les politiques agricoles permettent l'adoption d'un modèle (ou de modèles) alternatif(s) à celui du développement productiviste, qu'elles mettent en valeur la position privilégiée des agriculteurs comme gestionnaires des espaces naturels et des ressources naturelles, et également comme acteurs du développement du milieu rural.

Certes, des modèles d'agriculture durable ou écologique se développent partout, avec des consommateurs de plus en plus sensibles. Mais l'activité agricole est confrontée à de nouveaux défis qui érodent l'espace qu'elle occupait auparavant : la pression foncière, par l'extension des aires métropolitaines et l'étalement urbain ; la lutte pour retenir des espaces maintenant repris pour des raisons énergétiques, comme le montre le film catalan *Alcarràs*.

9. Rééquilibrer le nord et le sud de l'UE

Il est très important de rééquilibrer le nord de l'Union par rapport au sud. Il faudrait donc développer convenablement les réseaux transeuropéens

d'interconnexion de l'Europe Centrale vers les régions de la côte méditerranéenne occidentale.

L'entrée des pays de l'Europe du Centre et de l'Est dans l'UE dès 2004 ont changé la donne, car le besoin de rééquilibrage s'est élargi et par conséquent les besoins du sud ont été dilués.

10. La charnière des relations euro-méditerranéennes

L'Euroespace Latin Central peut parvenir à constituer la principale charnière des relations euro-méditerranéennes [...]. Mais pour devenir cette grande porte du sud de l'Europe, il est nécessaire que les infrastructures (voire leur absence) ne constituent pas des goulets d'étranglement pour le développement.

Malheureusement, la Méditerranée devient de plus en plus une barrière et une frontière entre l'Europe et le reste du monde.

11. La perméabilisation des Pyrénées

La perméabilisation des deux grandes barrières montagneuses de l'Euroespace Latin Central est un objectif capital : les Pyrénées et les Alpes.

Des liaisons ferroviaires plus performantes ont été percées dans les Alpes, notamment les tunnels de base du Saint-Gothard (57,1 km - le plus long tunnel ferroviaire du monde), du Lötschberg (34,6 km) et du Ceneri (15,4 km) en Suisse. La liaison ferroviaire transalpine Lyon - Turin est en construction, comprenant le tunnel de base du Mont d'Ambin (ou du Mont-Cenis) de 57,5 km, dont la mise en service est prévue fin 2029.

Dans les Pyrénées, la ligne transfrontalière Perpinyà-Figueres est en service depuis décembre 2010, il y a exactement 12 ans. Elle a une longueur de 44 km, dont 8,2 du tunnel transfrontalier. Un milliard d'euros y ont été investis entre 2004 et 2009. Mais le trafic sur cette section reste faible, certes par les retards à compléter les infrastructures de part et d'autre de la ligne transfrontalière, mais aussi faute d'intérêt des opérateurs, notamment pour les services voyageurs. Cette semaine, 4 trains de fret par jour et sens empruntent la ligne (58 circulations par semaine dans les deux sens). Seulement 3 trains voyageurs par jour et sens (42 par semaine). C'est tout. La semaine prochaine il n'y aura que 2 trains par jour et sens.

La reprise par les États français et espagnol de la concession en 2016, il y a 6 ans, n'a pas fait augmenter le trafic. Il faudra aligner les péages avec ceux des réseaux espagnol et français si on veut voir ces voies plus fréquentées. La

demande existe, comme le prouve la circulation sur l'autoroute, même de cars réguliers à longue distance. D'autres opérateurs sont prêts à lancer leur offre, comme FGC. Des ONG proposent au moins d'allonger le parcours des services terminus Figueres jusqu'à Perpinyà, et inversement, ceux ayant terminus à Perpinyà jusqu'à Figueres.

Il faut récupérer aussi la liaison par Portbou et Cerbère pour la desserte locale, sans rupture de charge, moyennant l'adaptation à l'écartement standard de la section entre Figueres et Portbou.

12. L'aller-retour dans la journée dans l'Euroespace Latin Central

Élargir les réseaux de services de transport de voyageurs dans l'Euroespace Latin Central requiert la mise en service de nouvelles relations aériennes et de services ferroviaires à grande vitesse, en augmentant le nombre et la concordance des horaires existants, en particulier entre les principales aires métropolitaines afin qu'il soit possible d'y faire l'aller-retour dans la journée, en laissant le temps nécessaire une fois sur place pour les activités prévues.

La liaison directe par TGV entre Toulouse et Barcelona a été supprimée en 2020, après qu'elle ne circulait qu'en été. Les liaisons aériennes ont été réduites entre les villes de l'Euroespace Latin Central, les services à bas coûts s'orientant vers d'autres marchés. De plus, la loi française Climat de 2021 interdit les vols sur le territoire français si une alternative de liaison ferroviaire directe de moins de 2 heures 30 est possible.

Étant donné la faiblesse de l'offre ferroviaire transfrontalière, la voiture particulière reste le mode le plus efficace du point de vue de la flexibilité des horaires, mais sans doute peu pertinent du point de vue du confort, de la sécurité, de la consommation énergétique et de l'environnement.

13. Les liaisons intercontinentales et la décentralisation de la gestion aéroportuaire

Afin d'améliorer l'articulation de l'Euroespace Latin Central avec le reste du monde il faut compter avec au moins un nœud de liaisons intercontinentales et appliquer des modèles décentralisés de gestion aéroportuaire afin d'assurer l'efficacité du système.

La décentralisation de la gestion aéroportuaire a été expressément avortée en Espagne avec la privatisation (partielle) de l'opérateur étatique. Au contraire, en France les autorités territoriales participent davantage de la gestion. Cependant, la création de nœuds de liaisons intercontinentales dans cet espace peine à voir le jour, sous la pression des *hubs* déjà consolidés des capitales d'État.

14. Amélioration des transports vers et entre les espaces insulaires

Dans la lutte pour réduire le désavantage de la périphéricité, une attention particulière est portée sur le transport de passagers et de marchandises entre les divers espaces insulaires européens géographiquement liés, et entre ceux-ci et les contrées continentales les plus proches, comme le cas de la Corse, de la Sardaigne et des Îles Baléares.

Des progrès dans ce domaine restent à faire, notamment afin de résoudre le problème des goulets d'étranglement en haute saison touristique et de l'offre qui se réduit en basse saison.

15. Conclusion

Après 20 ans, le bilan n'est pas très encourageant, avec plus d'ombres que de lumières. Cependant, il faut garder à l'esprit qu'aucun mandat exécutif n'est issu de l'Eurocongrès !