

Session 4

La trajectoire européenne d'intégration régionale

Président : Paul GRADVOHL, histoire contemporaine, Université de Lorraine

– Légitimer l'Europe : entre idéalismes géoéthiques et raison macrorégionale

Arnaud BRENNETOT

– Trouver l'Europe tapie dans l'ombre de l'UE. La régionalisation au service d'une critique des critères d'adhésion à l'UE

Etienne TOUREILLE

– Les institutions de transport prises comme révélatrices des dynamiques régionales d'intégration. Approches européennes

Antoine BEYER

– L'intégration régionale version UE : un processus d'émergence de territorialités transfrontalières

Bernard REITEL, Birte WASSENBERG

Légitimer l'Europe : entre idéalismes géoéthiques et raison macro-régionale

Legitimising Europe: Between Geothical Idealisms and Macroregional Reason

Arnaud BRENNETOT

MOTS CLÉS

Europe, géoéthique, idées politiques, légitimité, macro-régionalisme

KEYWORDS

Europe; Geoethics; Legitimacy; Macroregionalism; Political Ideas

Cette proposition de communication tente de fournir un cadre théorique pour penser la crise de légitimité que traverse la macro-région européenne.

Depuis l'avènement de la modernité, l'Europe est devenue un terrain privilégié de projets d'organisation politique. Ces projets reposent sur des normes qu'il est possible de classer en un nombre restreint de catégories géoéthiques :

Courants politiques	Formes d'organisation politique de l'Europe
Goéthiques réalistes	Doctrines de l'équilibre européen, remaniées sous la forme du concert européen après le Traité de Vienne ; doctrine de la puissance hégémonique
Géoéthiques communautariennes	Europe chrétienne, Europe dynastique (Habsbourg, Bourbon) ; Europe de la Sainte-Alliance, Europe raciale du régime nazi
Géoéthiques libérales	Fédération des peuples ou des Etats européens (E. Kant, V. Hugo)
Géoéthiques socialistes	Europe des nations socialistes ; fédération proudhonienne

L'affirmation de l'Etat moderne a longtemps représenté un obstacle à la concrétisation des idéaux européens, hormis sous des formes peu ambitieuses (par exemple le « concert européen » au XIX^e siècle) ou lors de phases paroxystiques et éphémères (l'Europe napoléonienne ou l'Europe hitlérienne). La priorité accordée par les gouvernements des Etats à la réalisation de projets nationaux ou à l'édification d'empires d'échelle planétaire a longtemps fait passer l'idée européenne pour une gageure, voire pour une illusion apte à exciter l'imagination des philosophes et des utopistes mais peu à même de conduire à des réalisations concrètes. Jusqu'au milieu du XX^e siècle, du fait de la projection mondiale de plusieurs Etats européens, les projets d'union européenne ne se distinguaient pas clairement des idéaux à caractère internationalistes ou universalistes.

Après la fin de la Seconde Guerre mondiale, l'Europe entre dans une nouvelle période : si les projets d'organisation politique de l'Europe demeurent plus nombreux que

jamais, pour la première fois, on assiste à la création de véritables institutions européennes (CEE-ONU, OEEC, Conseil de l'Europe, UEP, CECA, CEE, CEEA, etc.). Or, bon nombre de ces organisations intergouvernementales, par leurs buts et par leur fonctionnement, se démarquent des idéaux des penseurs de l'Europe. Si certaines organisations peuvent se rapprocher de courants de pensée anciens comme le pacifisme du *free trade* et si certaines initiatives témoignent d'une véritable visée historique (le discours de Robert Schuman du 9 mai 1950 par exemple), les études rétrospectives menées sur la construction politique de l'Europe montrent que le processus amorcé depuis 1947 ne correspond pas à l'application d'une doctrine ou d'un plan prédéfinis. La construction européenne se présente bien souvent comme une succession de réactions conjoncturelles et d'improvisations auxquelles les chercheurs ont parfois du mal à donner un sens clair et établi. Cette indétermination est à l'origine d'un grand nombre de théories qui, chacune à leur manière, tentent d'expliquer la façon dont l'Europe se construit [Saurugger, 2013]. Si l'Europe que l'on voit se réaliser se distingue des grands desseins continentaux d'autrefois, se pose la question du rôle des idées géoéthiques dans l'institutionnalisation contemporaine de cette macro-région. Pour plusieurs théories importantes, ces idées joueraient un rôle secondaire. Pour les néo-fonctionnalistes, la construction européenne correspondrait à un processus déterminé par une conjonction systémique particulière alors que pour les théoriciens de l'intergouvernementalisme, elle résulterait de la rencontre de rationalités limitées entre acteurs aux intérêts convergents. Dans cette dernière perspective, le macro-régionalisme européen résulterait de jeux relationnels instables, sans qu'une visée morale ou idéologique partagée ait véritablement présidé à la définition d'un quelconque projet européen. La construction européenne s'apparenterait à un montage hybride et mouvant, fondé sur des compromis provisoires. La forme territoriale que l'Europe idéale pourrait prendre reste vague et dépendrait avant tout de la position des acteurs dans le jeu relationnel européen mais ne correspondrait pas à un quelconque modèle géoéthique unifié et cohérent. Depuis une vingtaine d'années, l'institutionnalisme discursif a contribué à restaurer le rôle des idées morales et politiques dans l'analyse de la construction de la coopération européenne [Parsons, 2003 ; Schmidt & Radaelli, 2006]. Il en ressort que, face à l'hétérogénéité des acteurs, de leurs intérêts et de leurs aspirations, seules des idées vagues, polysémiques et ambiguës comme le « marché » [Jabko, 2009], la « monnaie unique » [McNamara, 1999] ou la « fédération d'Etats-nations », seraient susceptibles d'éviter les crispations et les blocages, de susciter le ralliement du maximum de partenaires et de permettre la poursuite de l'intégration. Si ces idées vagues sont susceptibles d'ouvrir des fenêtres d'opportunité aux entrepreneurs institutionnels et de rassembler les élites politico-économiques impliquées autour de référentiels communs, elles s'avèrent peu à même d'offrir des horizons géoéthiques appropriables par les peuples. Cette imprécision idéologique conduit à une disjonction croissante entre la souplesse des formes de rationalité nécessaires à la poursuite de l'intégration institutionnelle au sein des milieux dirigeants et les cadres géoéthiques traditionnels auxquels l'imaginaire populaire reste attaché (l'Etat-nation démocratique ou le « continent » historique notamment). Il en découle une crise de légitimité politique latente dont l'accentuation finit par miner les fondements de la légitimité politique européenne.

En définitive, il ressort que la complexité institutionnelle sur laquelle s'est construite la macro-région politique européenne s'est accompagnée d'un processus de dilution idéologique qui a eu pour effet d'affaiblir les tentatives d'identification symbolique menées au cours des dernières décennies pour tenter de légitimer l'institutionnalisation de l'Europe.

BIBLIOGRAPHIE SOMMAIRE

JABKO N., *L'Europe par le marché. Histoire d'une stratégie improbable*, Paris, Presses de Sciences Po, 2009.

McNAMARA K., *The Currency of Ideas: Monetary Politics in the European Union*, Ithaca, Cornell University Press, 1999.

PARSONS C., *A Certain Idea of Europe*, Ithaca, Cornell University Press, 2003.

SAURUGGER S., *Théories et concepts de l'intégration européenne*, Paris, Presses de Sciences Po, 2013.

SCHMIDT V., RADAELLI C., « Policy Change and Discourse in Europe: Conceptual and Methodological Issues », *West European Politics*, 2006, 27(2), p. 183-210.

L'AUTEUR

Arnaud BRENNETOT est maître de conférences en géographie à l'Université de Rouen Normandie, habilité à diriger les recherches et membre du laboratoire IDEES. Il travaille sur les idées territoriales et les normes géoéthiques pour rendre compte de la structuration idéologique du débat public, pour analyser les formes de justification et de légitimation de la territorialité mobilisées par les acteurs et les comparer avec les pratiques territoriales qu'ils mettent effectivement en œuvre.

a.brennetot@wanadoo.fr

Trouver l'Europe tapie dans l'ombre de l'UE. La régionalisation au service d'une critique des critères d'adhésion à l'UE

Identifying Europe Hidden in the Shadow of the EU. Regionalising for a Critical Analysis of EU's Accession Criteria

Etienne TOUREILLE

MOTS CLÉS

Europe, UE, régionalisation, analyse de données, analyse factorielle discriminante

KEYWORDS

Europe; EU; Regionalisation; Data Analysis; Linear Discriminant Analysis

En 1987, le Maroc se voyait refuser sa candidature à la CEE. Deux ans plus tard, la Turquie échouait à son tour. Pourtant, les motivations du refus furent différentes : pour la Turquie, les motifs étaient d'ordre politique et économique ; le refus marocain s'appuyait sur l'art. 49 du Traité sur l'Union européenne (TUE) au motif qu'il « n'est pas un pays européen ». On lui proposa des accords d'associations l'intégrant progressivement à la politique européenne de voisinage (processus de Barcelone, 1995). Éliminé d'office de toute possibilité de candidature, « mis à distance », il devient voisin de l'UE [Richard, 2008], à la différence de la Turquie, devenue candidat officiel en décembre 2000. Cette comparaison turco-marocaine révèle une dualité dans le droit européen avec, d'un côté, des pays n'ayant pas vocation à intégrer l'UE au motif qu'ils ne seraient pas européens, de l'autre, ceux pour lesquels le moment ne serait pas encore venu, la possibilité de rejoindre l'UE existant en principe. En filigrane, se dessine ici une « Europe » au sens large, derrière l'UE, et que l'UE aurait vocation à incarner en tant que projet politique.

Or la définition de cette « Europe » préalable à l'UE pose problème. D'un point de vue strictement juridique, le TUE, outil législatif de référence pour déterminer des possibilités d'adhésion, se limite à détailler des critères (hérités de ceux dits de Copenhague, 1993) que doit respecter « tout Etat européen » souhaitant adhérer, sans même définir explicitement ce qu'est un Etat européen. Dans le cadre d'une culture juridique de droit romain cette situation semble hétérodoxe. Dans le cadre d'un droit de jurisprudence, elle permet de dégager deux profils clairement distincts : 1) une « Europe « probable » avec les pays pouvant prétendre au statut de candidat *sous certaines conditions* (respect des critères de Copenhague, de l'art. 2 du TUE), le terme « probable » désignant un phénomène/événement « qu'il est raisonnable de supposer, de conjecturer, de prévoir ; qui a beaucoup de chances de se produire »¹ ; 2) de l'autre une « Europe » possible, renvoyant à ce « qui peut être, exister, se produire, est faisable ou réalisable »².

1 Source : *Trésor de la langue française* [en ligne : stella.atilf.fr, consulté le 29/09/1017].

2 *Ibid.*

Esquisser l' « Europe » tapie dans l'ombre de l'UE, trouver ses limites revient à poser la question du sens donné au mot « Europe » : un champ de recherche à part entière des études européennes, à l'heure où la communauté des géographes s'entend sur le caractère fondamentalement contingent des catégories continentales, constructions sociales et idéologiques. Certains se sont ainsi consacrés à l'étude de cette région dans les imaginaires en privilégiant soit une analyse géohistorique (travaux de Grataloup ou de Lewis et Wigen) soit des enquêtes sur les représentations sociales de l' « Europe » auprès de populations ciblées [Didelon *et al.*, 2011]. A la différence de ces exemples qui vont chercher dans des analyses *ad hoc* les formes d' « Europe » possibles, on privilégiera une analyse interne du discours de l'UE (TUE et Stratégie 2020) pour parvenir à des régionalisations statistiques de l' « Europe ».

Dans la mesure où l'UE – organisation politique performant l' « Europe » – produit des textes détaillant des critères objectifs d' « européenité », on peut produire des régionalisations correspondant à des bouquets de critères spécifiques et saisir la dimension spatiale de l' « Europe » probable (relatifs au développement, à un modèle européen de croissance « intelligente, durable et inclusive », à la lutte contre les inégalités, à travers l'exemple des inégalités femmes/hommes). Les méthodes de l'analyse de données permettent, à partir de variables statistiques correspondant aux critères (*Rapport sur le développement humain*, PNUD, 2014), de construire des agrégats de pays assimilables à l' « Europe » dans un espace d'étude (110 Etats d'Europe et voisinage élargi). Deux démarches complémentaires seront examinées. 1) Une première, *inductive* (croisant analyse factorielle des correspondances et technique de classification non supervisée), permet l'émergence d'agrégats de pays cohérents sur la base des seuls critères retenus parmi les 110 Etats choisis. Elle construit des « Europe » telles qu'elles devraient idéalement apparaître dans l'espace d'étude s'il y avait une adéquation parfaite entre les critères retenus (un faible niveau d'inégalités femmes/hommes, par exemple) et la liste des pays membre. 2) Une seconde, *hypothético-déductive* (à forte valeur heuristique en sciences régionales : l'analyse factorielle discriminante [Béguin, 1979]), raisonne de manière inverse : après avoir analysé la ressemblance statistique des individus déjà identifiés comme composant un ensemble « Européens » (échantillon d'apprentissage des 28 Etats membres) elle réattribue *a posteriori* des probabilités d'appartenance pour chaque pays au sein de l'espace d'étude (28 + 82). On obtient ici non plus des régions idéales, mais figurant de manière plus pragmatique ce à quoi ressemblerait l' « Europe » connue sur la base des critères retenus. Cette dernière perspective conduit à considérer les régions comme des ensembles flous [Rolland-May, 1987], c'est-à-dire dont au moins une partie des composantes se caractérise par une appartenance incertaine (ici pensée en probabilités).

L'intérêt de ce protocole d'analyse est qu'il laisse la porte ouverte à des formes régionales inattendues (l'UE obtenue *a posteriori* ne coïncidera pas nécessairement avec ses géographies connues) et à une pluralité de représentations de cet espace (3 x 2 régionalisations ici), revenant ainsi à l'essence même de la régionalisation : un exercice intellectuel [Montello, 2003] prétendant ici à la reproductibilité. D'un point de vue thématique,

son intérêt est triple : 1) esquisser des formes d' « Europe » à partir de critères et procédures objectifs ; 2) évaluer le territoire de l'UE, conçu comme projet politique se fixant ses critères (cf. dissonances entre critères revendiqués et régionalisation obtenue) ; 3) penser la position de tous les pays de l'espace d'étude les uns relativement aux autres (via une loi de probabilité permettant de discuter l'eupéanité des pays situés dans et hors de l'UE). Cette démarche expérimentale reste soumise à la critique de toute régionalisation : contingente, elle peut être raffinée pour gagner en généralité (multiplication des critères, introduction de critères de régionalisation sur des flux pour des régions fonctionnelles, par exemple). Elle défend néanmoins l'intérêt du formalisme logico-mathématique pour développer une analyse critique et constructiviste du régionalisme européen.

BIBLIOGRAPHIE SOMMAIRE

BÉGUIN H., *Méthodes d'analyse géographique quantitative*, Paris, Litec, 1979.

DIDELON C., DE RUFFRAY S., BOQUET M., LAMBERT N., « Un monde d'interstices. Apport de la logique floue pour l'analyse des cartes interprétatives », *Comité français de cartographie*, septembre 2011, n° 209, p. 71-82.

MONTELLO D. R., « Regions in Geography: Process and Content », in DUCKHAM M., GOODCHILD M. F., WORBOYS M. (dir.), *Foundations of Geographic Information Science*, London, Taylor & Francis, 2003, p. 173-189.

RICHARD Y., « L'Union européenne et ses voisinages. Organiser la relation pour construire une région mondiale », *Strates*, numéro thématique « Union européenne–voisinages, la quête d'une intégration régionale », RICHARD Y. (dir.), 15 | 2008, p. 9-22 [en ligne : journals.openedition.org/strates/6523].

ROLLAND-MAY C., « La théorie des ensembles flous et son intérêt en géographie », *L'Espace géographique*, 1987, 16(1), p. 42-50.

L'AUTEUR

Docteur agrégé en géographie, **Etienne TOUREILLE** s'intéresse à l'analyse des représentations sociales de l'espace dans les champs de la géographie régionale, la géographie politique critique et l'analyse spatiale. Depuis septembre 2011, il a occupé les fonctions d'enseignant-chercheur dans différentes institutions et est actuellement en post-doctorat au sein du CIST.

etienne.tourelle@gmail.com

Les institutions de transport prises comme révélatrices des dynamiques régionales d'intégration. Approches européennes

Transport Institutions Revealing Dynamics of Regional Integration. European Approaches

Antoine BEYER

MOTS CLÉS

institutions, intégration régionale, transport aérien, Union européenne, modèle transnational

KEYWORDS

Institutions; Regional Integration; Air Transport; European Union; Transnational Model

LES TRANSPORTS AU CŒUR DES DISCOURS SUR L'INTEGRATION RÉGIONALE

Les transports accompagnent la dynamique d'intégration régionale. En effet, les flux enregistrent très directement les effets des mesures politiques : abaissement des freins aux frontières entre Etats par la réduction des contrôles douaniers ou la réalisation d'infrastructures, politiques favorisant la libre circulation voire l'établissement de marchés intégrés et qui se traduisent par l'intensification des échanges. Parallèlement, il ne faut pas négliger l'importance symbolique associée à la construction d'un pont ou au percement d'un tunnel entre deux pays. L'ouvrage d'art rend politiquement tangible l'idée souvent abstraite d'intégration. Ici, les infrastructures occupent une puissante fonction discursive même si, trop souvent, on attend à l'inverse de telles réalisations techniques qu'elles conduisent mécaniquement à un rapprochement.

Les institutions d'encadrement des systèmes de transport sont moins souvent couramment mobilisées. Derrière une apparente continuité de dénomination, elles sont pourtant des indicateurs particulièrement sensibles aux évolutions. Portant plus particulièrement sur le cas européen, notre propos cherchera à montrer comment les organismes chargés de l'encadrement des transports sont effectivement impactés par les formes successives d'intégration régionale et appelés à se repositionner au gré des évolutions. Au centre de l'analyse, se trouve la notion de souveraineté, son exercice et son éventuel partage. Considérer la répartition des compétences et des rapports de pouvoir dans la gestion des mobilités offre ainsi un éclairage inédit sur les dynamiques géopolitiques et institutionnelles à l'œuvre dans l'espace européen des transports.

L'INTÉRÊT DE RESTITUER L'HISTORICITÉ DE L'ESPACE EUROPÉEN DES TRANSPORTS PAR LA LECTURE DE SON SYSTÈME INSTITUTIONNEL

L'approche centrée sur la seule dynamique communautaire tend à laisser de côté les autres instances paneuropéennes et internationales qui ont vu le jour bien avant la CEE et à écarter le poids toujours fort des politiques nationales. Il est donc important de revenir

sur les alternatives politiques qui s'offraient de manière concurrente aux Etats européens au lendemain de la Seconde Guerre mondiale voire après la Première. Effacer l'expression de la conflictualité des options en présence et de l'inventivité institutionnelle réduit du même coup la profondeur d'analyse et la singularité de la démarche communautaire. Cela interdit aussi de bien comprendre comment se structure la géographie actuelle du système.

Or, dans les transports, l'intégration européenne s'est faite de manière progressive sur un temps beaucoup plus long qu'ordinairement envisagé. On peut rappeler que le congrès de Vienne (1815) établit la première institution internationale, la Commission de navigation sur le Rhin, toujours en vigueur. La sortie des grands conflits a conduit à l'avènement de nouvelles structures. L'analyse nous a amené à envisager plusieurs modèles qui s'appuient sur des référents historiques distincts quant à leurs visées idéologiques et dans leurs expressions territoriales ; au nombre de quatre, ils définissent autant d'entrées avec leurs héritages durables sur le plan fonctionnel, institutionnel et spatial :

- *le modèle national* où prédomine l'autonomie complète des Etats édictant leurs règles et établissant leurs priorités en termes d'infrastructures sur leur territoire ;
- *l'internationalisme gouvernemental* institutionnalise les échanges touchant au domaine des transports autour d'organisations internationales dont l'objectif est de répondre à l'élaboration de normes techniques afin de garantir une interopérabilité minimale ;
- *le modèle transnational* approfondit le principe précédent en constituant des structures bénéficiant d'une plus grande liberté vis-à-vis des gouvernements nationaux et susceptibles d'initiatives dont la réalisation reste dépendante de l'accord express des Etats ;
- *le modèle communautaire*, enfin, se caractérise par une composante supranationale dans la décision où les règles élaborées en commun s'imposent à la législation individuelle des Etats.

LE NÉCESSAIRE AJUSTEMENT DES GRANDES INSTITUTIONS ENCADRANT LE TRANSPORT DANS UN CONTEXTE D'INTÉGRATION : LE CAS DU TRANSPORT AÉRIEN

L'espace européen des transports résulte plus de la juxtaposition que de la succession des modèles précédemment mentionnés. Cette interprétation permet de prendre en compte tout à la fois la persistance et la plasticité des régimes hérités. Ce que l'on pourrait de prime abord interpréter comme une simple succession temporelle relève en fait d'une coexistence de structures de coordination, avec des effets d'ajustement et de spécialisation qu'il est intéressant de mieux cerner. Elles reposent ainsi sur des arrangements dynamiques.

Dans cette perspective, nous interrogerons plus précisément la trajectoire d'adaptation et les missions des grandes institutions européennes du transport aérien dans le cadre de la mise en œuvre d'une politique commune dans ce domaine : la CEAC créée en 1955, Eurocontrol mis en place en 1960 et l'AESA en 2002.

Notre analyse cherchera à éclairer la complexité institutionnelle du système des transports existant au sein de l'UE et d'en envisager les éventuelles trajectoires. Au-delà du

cas singulier de la gestion de l'espace aérien en Europe, cette lecture peut être proposée comme grille de lecture applicable à d'autres ensembles régionaux pour en évaluer le degré d'intégration et en comprendre les dynamiques propres aux arrangements institutionnels.

BIBLIOGRAPHIE SOMMAIRE

AMBROSIUS G., HENRICH-FRANKE C., *Integration von Infrastrukturen in Europa im historischen Vergleich*, Baden-Baden, Nomos, 2013.

BEYER A., *La construction d'un espace européen des transports. Du principe de souveraineté nationale aux modalités de son dépassement*, HDR, Université Paris-Sorbonne, 2014.

DECOSTER F., VERSINI F., *UE : la politique des transports. Vers une mobilité durable*, Paris, La documentation française, 2009.

MISA T.J., SCHOT J.W., « Inventing Europe: Technology and the Hidden Integration of Europe », *History and Technology*, 2005, 21(1), p. 1-19.

STEVENS H., *Transport policy in the European Union*, Houndmills, Palgrave, 2004.

L'AUTEUR

Antoine BEYER est professeur de géographie à l'Université de Cergy-Pontoise et membre du laboratoire MRTE. Ancien élève du Lycée franco-allemand et de l'ENS, il est agrégé en géographie. Sa recherche porte sur l'approche territoriale des logiques concurrentielles des réseaux de transport dans le contexte de la construction européenne. L'approche suivie se situe au croisement de la géographie économique et de l'économie industrielle envisagée sous un angle spatial. Ses terrains d'étude plus récents concernent l'analyse du couloir de transport rhénan.

antoine.beyer@u-cergy.fr

L'intégration régionale version UE : un processus d'émergence de territorialités transfrontalières ?

Regional Integration in the EU: Towards the Emergence of Cross-border Territorialities?

Bernard REITEL, Birte WASSENBERG

MOTS CLÉS

intégration, coopération territoriale, pouvoirs publics, échelles, stratégie macro-régionale

KEYWORDS

Integration; Territorial Cooperation; Public Authorities; Scales; Macroregional Strategy

Bien que présentée comme une association d'Etats-nations, l'UE est aussi souvent considérée comme une institution supranationale productrice de normes. Dans ce cadre, les choix politiques ont favorisé la région comme entité territoriale intermédiaire entre les pouvoirs locaux, les Etats et l'entité supranationale, contribuant parfois à l'idée de l'émergence d'une « Europe des régions ».

Notre hypothèse est que, dans le contexte de la construction européenne, l'intégration régionale est une dynamique complexe, originale et multi-scalaire. Il ne s'agit pas simplement d'un processus purement fonctionnel résultant de la croissance des interactions entre les Etats ou d'une gouvernance multi-niveaux renforçant la légitimité des pouvoirs régionaux. La cohésion de l'UE est aussi un processus politique qui repose notamment sur des configurations transnationales et transfrontalières permettant d'édifier de nouvelles relations entre les acteurs publics, selon une approche à la fois descendante, ascendante et transversale. Une nouvelle géographie de l'Union européenne est en train de voir le jour qui prend en compte deux logiques territoriales : l'une fondée sur une hiérarchie des territoires institués, l'autre sur l'édification de dynamiques transnationales à différentes échelles sous l'égide de l'UE.

Nous souhaitons combiner une dimension historique et une dimension géographique selon une approche multi-scalaire. Nous distinguons ainsi trois temps dans le processus de reconfiguration de l'espace européen. Dans un premier temps, nous évoquerons les différents types de coopération transnationale qui ont émergé des années 1950 aux années 1980 dans différentes parties de l'Europe. Deux types d'organisation coexistent essentiellement en Europe du Nord et du Nord-ouest, sans qu'il y ait forcément de correspondance : les forums de coopération, d'une part, et les communautés de travail transfrontalières, d'autre part. Dans un deuxième temps, le processus de mise en couture de territoires adjacents aux échelles locales et régionales se systématisse et s'institutionnalise dans le cadre de la construction européenne à travers la convention de Madrid (1980) et la mise en place des programmes Interreg (1990). Les eurorégions et les coopérations transfrontalières qui voient le jour deviennent systématiques dans le cadre de l'UE et

se développent dans un contexte de bouleversement géopolitique (la fin de la division Ouest-Est du continent avec la disparition du Rideau de fer entre 1989 et 1991) et d'élargissement, notamment vers l'Est et le Sud. Dans un troisième temps, après 2004, de nouvelles actions sont proposées, comme les stratégies macro-régionales qui intègrent une problématique d'aménagement du territoire sur des espaces transnationaux. Cette systématisation de la coopération territoriale semble être un élément propice au renforcement de la cohésion tout en traduisant une complexification. L'intégration régionale apparaît alors comme un processus multi-scalaire impliquant non seulement les Etats et leurs agences, mais aussi les collectivités régionales et locales. Trois configurations semblent ainsi émerger : les espaces macro-régionaux ; les eurorégions (régions de coopération transfrontalière) ; les espaces locaux transfrontaliers, avec notamment les parcs régionaux et les agglomérations transfrontalières. Nous présenterons ainsi trois de ces organisations en interrogeant les éléments de convergence et de divergence : la stratégie pour la région Danube (EUSDR) qui recouvre dans un vaste espace plus ou moins le bassin fluvial du Danube ; la région du Rhin supérieur qui regroupe des espaces de France, d'Allemagne et de Suisse et qui cherche à construire une région métropolitaine polycentrique transfrontalière ; l'agglomération transfrontalière de Strasbourg-Kehl-Ortenau avec son projet de Métropole des Deux-Rives. Bien que fonctionnant à des échelles différentes et selon des modalités distinctes, ces configurations constituent des lieux de négociation et d'hybridation qui incitent les acteurs publics à dépasser les logiques territoriales héritées, tout en faisant émerger une prise de conscience de l'existence de problématiques communes. Les organisations politiques mises en place qui n'ont pas toujours une forte reconnaissance juridique, partagent cependant des points communs : elles élaborent des stratégies spatiales et produisent des visions d'aménagement qui transcendent les frontières nationales ; en ce sens elles participent à l'émergence d'une planification douce (*soft planning*) dont on peut cependant interroger les dimensions de réalisations concrètes dans l'espace. Parmi ces configurations, les agglomérations transfrontalières sont certainement celles qui semblent les plus avancées dans la concrétisation de projets, comme l'atteste par exemple la réalisation de transport collectif en site propre comme le tramway (Strasbourg, Bâle). La proximité géographique constitue ainsi un facteur propice à ces réalisations en plus du sentiment de partager des préoccupations communes qui sont, elles, bien plus présentes aux autres échelles décrites. Tout en étant favorisées par l'UE, ces configurations dépassent ses limites strictes, contribuant ainsi à produire un vaste espace régional dont l'originalité est d'enchevêtrer des logiques territoriales emboîtées (Etats-nations, régions, communes) et des territorialités de projet et de négociation, mais dont les frontières demeurent pour l'instant floues.

BIBLIOGRAPHIE SOMMAIRE

BECK J., WASSENBERG B., *Vivre et penser la coopération transfrontalière : vers une cohésion territoriale*, Stuttgart, Steiner, 2014.

BOULINEAU E., *La coopération territoriale entre l'Union européenne et son voisinage balkanique. Contributions à une géographie politique de l'eupéanisation*, Lyon, ENS de Lyon, 2016.

FALUDI A., *Cohesion, Coherence, Cooperation: European Spatial Planning Coming of Age?*, London, Routledge, 2010.

KEATING M., *Rescaling the European State. The Making of Territory and the Rise of the Meso*, Oxford University Press, 2013.

WASSENBERG B., REITEL B., PEYRONY J., *Territorial cooperation in Europe. A historical perspective*, Luxembourg, Publication Office of the European Union, 2015 [en ligne : ec.europa.eu/regional_policy/en/information/publications/brochures/2015/territorial-cooperation-in-europe-a-historical-perspective].

LES AUTEUR.E.S

Professeur de géographie politique à l'Université d'Artois, **Bernard REITEL** a publié de nombreux articles sur les aménagements urbains et l'intégration spatiale dans des villes en situation de frontière ainsi que sur la gouvernance transfrontalière aux échelles locales et régionales en Europe de l'Ouest. Membre du laboratoire Discontinuités et du groupe de recherche franco-belge Institut des frontières et des discontinuités, il est titulaire depuis 2017 d'une chaire Jean Monnet portant sur « frontières et intégration européenne ».

bernard.reitel@univ-artois.fr

Professeure d'histoire contemporaine des relations internationales à l'Institut d'études politiques de Strasbourg, **Birte WASSENBERG** a publié de nombreux ouvrages sur la coopération transfrontalière en Europe. Membre du laboratoire DynamE de l'Université de Strasbourg, elle a été titulaire d'une chaire Jean Monnet (2013-2016) qui portait sur la contribution de la coopération transfrontalière à la politique européenne de voisinage. Ses recherches abordent différents champs des questions européennes : la coopération transfrontalière, l'histoire des institutions européennes et notamment du Conseil de l'Europe, l'eurosepticisme, le régionalisme et la diplomatie territoriale.

birte.wassenberg@unistra.fr

