

<http://agoras2019.fr/spip.php?article32>



Article paru dans *Historiens et Géographes*, n° 439 ,
juillet - août 2017, pp 122 - 132

Enseigner la ville et les systèmes productifs à Longwy

- Bureau de la Régionale de Lorraine (comité d'organisation) - Les adhérents publient -



Date de mise en ligne : dimanche 30 décembre 2018

Copyright © AGORAS 2019 LORRAINE - Tous droits réservés

Le pôle urbain de Longwy (46421 habitants répartis sur 10 communes [1]) a survécu à une des désindustrialisations les plus rapides et les plus brutales que l'Europe ait connue.

Cette mutation territoriale a été accompagnée par les pouvoirs publics, d'un discours de reconversion qui a lui-même évolué. La page est à présent tournée et « le deuil » de l'industrie est fait [2].

Le moment est donc venu de réaliser un nouvel état des lieux des dynamiques territoriales à l'oeuvre (partie I). Celui-ci est d'autant plus intéressant que ce territoire, placé à la jonction des trois frontières française, belge et luxembourgeoise, est un excellent observatoire des effets de l'intégration européenne.

Le choix est ici fait de ne s'intéresser qu'au pôle urbain -synonyme d'agglomération-puisque la couronne périurbaine, elle, est dans une autre logique territoriale. Mais cet article va plus loin que le bilan territorial en s'interrogeant sur la manière d'enseigner la géographie, précisément ici, à des élèves de Longwy (partie II). L'objectif est de mieux prendre en compte la réalité géographique et sociale du territoire pour aborder de la manière la plus pertinente possible 2 thèmes de géographie en classe de troisième : les aires urbaines et les systèmes productifs.

1) Une reconversion ... délocalisée ?

Au moins autant que Florange et Gandrange ces 10 dernières années, le bassin sidérurgique de Longwy fut dès la fin des années 70 sous les feux de l'actualité nationale à cause des licenciements massifs liés aux fermetures d'usines. Le pays tout entier et les institutions européennes encore jeunes donnaient alors le sentiment d'être au chevet du bassin de Longwy, si bien qu'une stratégie de reconversion audacieuse, financée et innovante fut mise en oeuvre. Cette politique est terminée, c'est l'occasion d'en faire un bilan définitif.

A- La reconversion industrielle est un échec

Au terme de la grande vague de fermetures d'usines, en 1985, qui a vu la disparition de 22 000 emplois directs [3] dans l'agglomération, un effort politique est consenti à la fois par l'État français et les institutions de l'Union européenne (qui est encore la CEE) afin d'insuffler une nouvelle dynamique. Ce projet de reconversion succède aux projets successifs des années 50 et 60 qui avaient pour but de maintenir les emplois, puis de diversifier la production [4]. Devant l'évidence des déficits, de la baisse de la demande de métaux et de la concurrence internationale (qui était européenne), les responsables politiques des 3 pays concernés adoptent le discours de la conversion industrielle [5]. Celui-ci fait accepter les fermetures d'usines, il est crédible car il est chiffré et financé. Il s'agit de créer de nouveaux emplois industriels, avec un quota pour chacun des 3 pays (5500 pour la France, 1000 pour le Luxembourg, 1500 pour la Belgique).

Des moyens sont mis en place pour sa réussite :

1 -Un régime fiscal attractif, dérogatoire au régime fiscal national. Notons qu'au début des années 80 le régime fiscal luxembourgeois est déjà encore plus attractif (imposition des sociétés, faibles charges sociales) [6].

2-Une forte subvention à un établissement foncier public (EPFL) qui rachète et dépollue, dans la mesure du possible, les sites industriels abandonnés. Sa principale réalisation est la viabilisation à la fin des années 80 d'une zone industrielle appelée PED (Pole Européen de Développement) autour du « point triple », à cheval sur les 3 pays, au fond de la vallée de la Chiers. C'est aussi l'espace où le plus d'usines ont fermé.

3-La construction de nouvelles voies de communication dont le viaduc autoroutier au dessus de Longwy inauguré en 1987, est l'emblème. L'objectif est d'améliorer l'accessibilité : une nouvelle zone industrielle est aménagée non pas en fond de vallée, mais sur le plateau, du côté français, à Villers la Montagne.

4-Une nouvelle logique territoriale est mise en avant : il s'agit de « passer d'une communauté de problèmes à une communauté de destin » [7], de casser les 3 logiques nationales (qui mènent spontanément à la concurrence entre les territoires) pour arriver à une gestion transfrontalière de coopération.

Quel bilan tirer après ces trente ans d'action de reconversion ?

LA RECONVERSION INDUSTRIELLE DU BASSIN DE LONGWY DANS SON CONTEXTE REGIONAL en 2017

<!--[if !IE]><!--–<!--<![endif]--–<!--[if IE]><![endif]--–ɾ>

En ce qui concerne l'objectif en termes d'emplois industriels, il faut constater qu'ils ne sont globalement pas atteints : il ne reste que 1878 emplois industriels [8] pour l'agglomération française (zone industrielle de Villers-la-Montagne et BTP inclus). L'objectif était d'en créer 5500 en plus de ceux qui existaient encore !, 2052 en Belgique [9] (chiffre de 1995, mais qui a peu varié, l'objectif était 1500) et plus de 2000 au Luxembourg (l'objectif était de 1000). Pourtant, les chiffres n'étaient pas mauvais au début des années 90 du côté français, mais ensuite, le nombre d'emplois industriels s'est à nouveau effondré : la faillite rocambolesque des usines DAEWOO [10] a donné aux habitants de la région le sentiment de replonger dans l'enfer des 10 ans précédents. Encore aujourd'hui, les bilans des industries installées du côté français sont souvent fragiles et ne donnent pas de grands gages de pérennité : citons Lorraine Tubes, seul vrai sidérurgiste survivant à Lexy (154 employés), Durafiber, la seule industrie installée dans la partie française du Pole Européen de Développement (196 employés). A Villers-la-Montagne (voir carte), le sous-traitant automobile Eurostamps n'est pas la seule industrie mais il est la locomotive de la zone industrielle avec ses 360 employés.

Cette zone industrielle de Villers la Montagne, à 9km du centre ville, plus accessible que la zone du PED car elle est située sur le plateau, sur un échangeur de la RN52 est une réussite relative avec 1035 emplois industriels. Mais elle ne suffit pas à compenser l'échec du projet de renouvellement industriel du bassin de Longwy. Le contraste avec la reconversion plutôt réussie de la vallée de la Moselle, à 40km, est saisissant : celle-ci a réussi à fixer de grosses unités de production automobiles à Trémery (moteurs Peugeot), Montois-la-Montagne(utilitaires Renault) et Borny (boîtes de vitesses PSA). Des unités sidérurgiques conséquentes subsistent à Séréfange, Florange et Pont-à-Mousson. Le chapelet de villes moyennes le long de la Moselle canalisée (Epinal, Nancy, Pont-à-Mousson, Metz, Thionville) qui constitue le grand axe lotharigien est certainement le principal facteur explicatif de cette différence. Dans les 2 cas cependant, il s'agit d'industries de main d'oeuvre et non de haute technologie.

B-Une étonnante transformation paysagère

Face à l'échec, de guerre lasse, on a fini par déroger aux règles que la collectivité s'était fixées. Le cas du PED, qui était censé être le coeur de la reconversion industrielle, est à ce titre révélateur.

Il y a d'abord eu la transformation d'une partie de la zone à vocation « industrielle » en zone commerciale [11].

Puis ce sont activités de services qui se sont installés : comptabilité, apprentissage de la conduite...Une bonne part de ces activités tertiaires pourraient être qualifiées de « para-publiques » : c'est très net pour l'ancienne villa des grands bureaux à Longlaville qui accueille des locaux syndicaux et de formation professionnelle (c'est dans ce bâtiment que se situent les vitraux de Majorelle, classés monument historique montrant l'activité sidérurgique). On y trouve aussi un centre technique municipal, un centre de tri de la Poste. Sur la friche industrielle voisine de l'usine Senelle, on a consenti à aménager un golf, où l'on joue autour d'une pièce de haut fourneau de 500 tonnes, laissée là en témoignage du passé.

Plus récemment, même des bâtiments sans activité économique ont reçu des permis de construire comme le siège de l'Association Culturelle Turque ou une mosquée en construction.

Autre aspect non négligeable, une population nomade de 150 caravanes en moyenne [12], soit au moins 400 personnes, occupe ce grand espace vide, en 4 campements distincts (dont un correspond à l'aire d'accueil des nomades de la commune de Mont-Saint-Martin, 20 emplacements). Dans le parc central, le plus grand, on observe même un début de sédentarisation avec la construction d'une chapelle protestante et d'installations sanitaires solides. Certains enfants sont scolarisés à Longlaville, ce qui est un autre signe de début de sédentarisation [13]. Pour cette population nomade, finalement assez stabilisée puisque 80% des familles sont là depuis plus de 5 ans, le lieu présente bien des avantages : d'abord la proximité du Luxembourg leur permet d'aller y pratiquer des activités souvent informelles (récupération de ferraille, petite jardinerie, petits travaux du bâtiment...) sans pour autant y résider (l'installation de caravanes de nomades au Luxembourg étant pratiquement impossible). Second avantage de cette localisation : la pression sociale contre eux y est plus limitée qu'ailleurs, puisque les communes y voient un palliatif à l'hémorragie démographique. Les autorités françaises ne perçoivent les problèmes posés que du côté français, et non pas tous azimuts. La frontière joue ici un rôle de relégation, de fond d'impasse [14]. Les « nuisances » ne trouvent de relais légaux, et policiers, que du côté français, la coopération entre les polices étant limitée.

Enfin, pour finir ce bilan il ne faut pas oublier les parcelles restées vierges. Concrètement il s'agit de curieuses prairies dont l'herbe est coupée par les services de l'intercommunalité et fermées par des grillages, pour éviter d'y voir s'installer les nomades. Voilà donc 500 hectares environ qui font partie des très rares espaces français anciennement urbanisés et retournés à une certaine nature, qui ne sont pas non-plus exploitées par l'agriculture productiviste depuis 40 ans maintenant. C'est donc une bonne nouvelle environnementale, même si le bassin versant de la Chiers n'est pas prêt de retrouver des concentrations de polluants acceptables [15].

Même si l'observation de l'évolution des anciennes friches industrielles est un sujet passionnant pour le géographe, l'espoir d'un véritable renouveau industriel est maintenant définitivement douché. La reconversion industrielle était donc davantage un discours d'accompagnement à l'abandon qu'un véritable projet territorial, comme l'a bien mis en évidence le sociologue Jean-Luc DESHAYES [16]. L'unité urbaine de Longwy est entrée dans une normalité au plan de l'activité industrielle, elle est même en deçà, avec désormais seulement 10% d'actifs travaillant dans l'industrie, alors que la moyenne française est de 12,5% [17].

C-Une dynamique de périurbanisation et de travail frontalier

Au plan des dynamiques métropolitaines la « délocalisation » du projet territorial est encore plus nette : il y a d'abord un déplacement de l'activité hors de la ville, et une polarisation de l'emploi par la métropole la plus proche.

Il y a d'abord une périurbanisation de la faible activité industrielle, avec la concentration des quelques usines dans la zone industrielle de Villers-la-Montagne, à 9km du centre de Longwy. Un phénomène comparable a eu lieu en Belgique, avec l'usine Ferrero à Arlon, qui a un peu triché en obtenant des aides à l'installation alors qu'elle est loin du territoire ciblé (à 15km).

Mais faute de travail à Longwy, ce n'est pas vers Arlon ni vers la petite zone industrielle de Villers la Montagne que la plupart des actifs se tournent. De plus en plus nombreux sont les habitants de Longwy à travailler quotidiennement au Luxembourg, ce petit pays voisin si dynamique et si riche. En effet, en 2013 le Luxembourg avait un revenu disponible de 32073Euros/personne, alors qu'il était de 17875Euros en Lorraine (moyenne française : 19092Euros). Le différentiel de salaire entre les 2 pays a encore tendance à s'accroître. Le résultat est frappant : sur les 51000 actifs de la zone d'emploi de Longwy (beaucoup plus grande que l'unité urbaine), il y a 22200 frontaliers, soit un taux presque record de 43% de la population active ! (nous estimons à 85% la part de ces frontaliers allant travailler au Luxembourg, le reste allant en Belgique). Le Luxembourg est connu pour être un paradis fiscal, avec un secteur financier hypertrophié : le bilan des banques y dépasse maintenant le trillion Euros, il équivaut à 17 fois le PIB, alors qu'en France ce ratio n'est « que » de 3 fois le PIB. Mais il ne faut pas pour autant s'imaginer que tous les frontaliers travaillent dans la banque : en effet les autorités veulent dynamiser toute l'économie, les avantages fiscaux sont aussi accordés à l'industrie et aux autres services [18]. L'emploi industriel (hors BTP) qui a aussi souffert du déclin de la sidérurgie s'est donc stabilisé à un peu moins de 40000 emplois depuis 1996. Un chiffre qui reste comparable au record de 1974 (50100 emplois industriels à l'époque [19]). Sans surprise, les frontaliers de Longwy travaillent souvent dans l'industrie, et il est très fréquent qu'ils n'y ait même pas de Luxembourgeois sur leur lieu de travail, ceux-ci étant souvent fonctionnaires.

Au-delà des discours officiels qui restent souvent orientés vers la création d'emplois, force est de constater que le côté français de la frontière se transforme, se réaménage, s'organise pour devenir de plus en plus une grande périphérie résidentielle du Luxembourg. C'est en cela que l'on peut parler pour l'agglomération d'une transformation en grande banlieue. Depuis une quinzaine d'années, les lotissements de pavillons se multiplient. Certaines cités industrielles qui étaient quasiment à l'abandon sont reprises et réhabilitées par de jeunes couples même si ce phénomène est encore rare. Les aménagements de transport, après avoir longtemps fait la priorité au renforcement de l'axe Nord-Ouest/Sud-est (RN 52, reliant Longwy à la vallée de la Moselle et à Metz), sont désormais réalisés sur l'axe Sud-Ouest/Nord-Est, perpendiculaire au précédent, afin de désembouteiller le passage de la frontière les matins et les soirs (voir carte). Le nombre et la capacité des trains entre Longwy et le Grand Duché ont aussi été considérablement augmentés. Du côté du Luxembourg, une nouvelle autoroute (l'A13) vient comme « chercher » les frontaliers à la frontière, sur la commune de Pétange. L'axe structurant a donc pivoté de 90° en une dizaine d'années.

L'Association Transfrontalière du Pôle Européen de Développement (ATPED), qui n'a plus qu'une vocation d'expertise territoriale appuie désormais clairement le développement de l'économie résidentielle pour la partie française. Mais elle a aussi délocalisé son action en sortant de son périmètre d'intervention. En effet, il s'agit dorénavant de développer la partie française de l'aire urbaine de Esch-sur-Alzette [20]. Dans cette ville de taille modeste, dans le quartier de Belval précisément, en lieu et place de ce qui fut les plus grands hauts fourneaux d'Europe, le Grand Duché a investi 1,5 milliards Euros pour fonder une université et accueillir des activités culturelles (cinéma, salle de concert). Des sièges sociaux marqués par l'activité bancaire s'y installent. C'est donc une sorte de « edge city » de Luxembourg ville qui s'est installée ici, une « ville lisière » ou « pseudopole » pour reprendre le vocabulaire proposé par la Société de Géographie. Cet énorme aménagement intermédiaire entre un nouveau quartier et une ville nouvelle est à présent quasiment achevé à 1000 mètres de la frontière. L'ATPED mise, pour la partie française, sur la spécialisation résidentielle : éco quartier sur la grande friche industrielle de Micheville (commune d'Audun-le-Tiche), « îlots à énergie positive », et même une « smart city » avec haut débit, qui pourrait recevoir des activités de télétravail et de télé-médecine pour le Luxembourg. Mais dans l'immédiat, dans quel état est l'agglomération de Longwy ?

L'emploi frontalier est évidemment une bonne nouvelle pour la grande aire urbaine de Longwy. Mais à plus grande échelle, c'est-à-dire sur l'agglomération, son impact est contrasté. Le travail frontalier ne profite pas à l'ensemble de la population, ce qui se lit dans le paysage : alors que certaines communes font preuve d'un grand dynamisme et d'une grande vitalité (on citera Lexy et Mexy), l'essentiel de l'unité urbaine, dont la ville-centre semble prise dans le cercle vicieux d'une dégradation qui n'en finit pas. En effet, alors que la zone d'emploi envoie 43% de sa population active travailler de l'autre côté de la frontière, pour la commune de Longwy et les villes les plus peuplées de

l'agglomération, c'est seulement 24% [21]. A plus grande échelle, le clivage est encore plus net : pour la commune de banlieue de Mont-Saint-Martin, déjà très pauvre par rapport à son environnement, le quartier prioritaire de Val Saint Martin est encore moins concerné par le travail frontalier. Ce quartier est donc à la fois le plus proche du Luxembourg (la frontière est à 300m des immeubles) et le moins frontalier de l'aire urbaine ! Le travail frontalier semble aussi avoir caractère ségrégatif : alors que 13% des actifs lorrains ne sont pas ressortissants de l'Union européenne, parmi les frontaliers résidents en France ils ne sont que 0,3% [22] ! Enfin, le territoire français, parce qu'il est le lieu de résidence d'une grande partie de la main d'oeuvre luxembourgeoise, joue le rôle d'amortisseur de crise de l'appareil productif luxembourgeois. La preuve : en 2007, 130000 Lorrains travaillent au Luxembourg. Fin 2008, ils ne sont plus que 115000. Ce sont les caisses de chômage et les services sociaux français qui « recueillent » alors ces chômeurs supplémentaires [23]. Une lecture fine de l'étude de Laurent DAVEZIES, "La crise qui vient", en particulier des données p45 [24], confirme bien que l'augmentation du chômage en France lors de la crise de 2008 a été plus brutale dans les territoires frontaliers proches des places financières de Genève et de Luxembourg.

Résultat : l'agglomération de Longwy est prise en étau entre des charges sociales qui augmentent et des recettes fiscales qui baissent. La ville-centre, dont la chute démographique n'en finit toujours pas, est passée par la cessation de paiement. Avec les autres communes de banlieue proches, Réhon ou Herseange, Longwy constitue un bon exemple de « ville qui rétrécit » (shrinking city), avec des magasins abandonnés, des bâtiments en ruine. La place centrale de la ville, devant la mairie, est elle-même en partie fermée [25] ! L'image de la ville est mauvaise, il y a une sorte de fuite des classes moyennes et supérieures : les habitants qui le peuvent font leurs achats à Thionville, Metz ou Luxembourg. Le seul hôpital de la ville, « SOS santé » évalue que 70% des soins réalisables dans le périmètre dont il a la charge lui échappent. La situation sociale de l'agglomération est inquiétante : on y trouve la plus forte proportion de travailleurs pauvres de toute la Lorraine, 4 quartiers prioritaires (ZUS), une proportion d'allocataires du RSA 2 fois plus élevée que dans le reste de la France, un taux de chômage de 16% en 2013, ainsi qu'un taux de pauvreté de 19,6% (qui monte à 26,8% à Mont-Saint-Martin) [26]. La population est très démunie pour sortir de cette situation puisque c'est la ville moyenne la moins qualifiée de France [27].

II) Résultat : 4 questions-clefs pour l'enseignement

A-Partir de la ville des élèves

Le programme de collège mis en oeuvre depuis septembre 2016 en classe de troisième insiste sur les dynamiques territoriales en France (thème1). Les instructions officielles invitent les enseignants à mettre l'accent sur les bouleversements », les « mutations », d'un territoire qui a « profondément changé ». Bien sûr, les manuels ne proposent pas l'étude de Longwy, préférant des villes plus grosses et des dynamiques positives comme Paris, Toulouse... Mais voilà : pour les élèves, comprendre la ville en général passe d'abord, et automatiquement, par la compréhension de leur ville. De surcroît, au collège Vauban de Longwy 46,8% des élèves sont considérés comme socialement défavorisés [28]. Ceci induit qu'ils connaissent peu les paysages et les logiques des autres villes que la leur (ils vont rarement à Metz ou à Luxembourg). En classe, les références à Longwy sont donc incontournables. Même si le professeur réalise une étude de cas sur Toulouse, les élèves apporteront leur ville au menu des réflexions. **La solution proposée est donc de faire une étude de cas comparée entre la ville des élèves et une ville dynamique qui correspond bien à l'esprit du programme.** Pour Longwy, plusieurs aspects plaident en ce sens :

1-D'abord elle permet de bien voir la question des mutations industrielles ;

2-Ensuite elle montre bien la réalité de l'évolution des villes par le biais de son intégration dans la dynamique de la métropole luxembourgeoise ;

3-Sa situation de ville moyenne, et sa situation sociale délicate la rend plus proche de la réalité moyenne des villes françaises.

4-Enfin elle permet, si on y revient vers la fin de l'année pour « l'examen d'une région transfrontalière » de faire l'économie d'une étude de cas supplémentaire.

Quel bilan tirer après ces trente ans d'action de reconversion ?

Cependant l'étude de cas comparée de 2 villes et 2 systèmes productifs aux tendances opposées induit une approche beaucoup plus nuancée que l'étude d'une ville et d'un système productif dynamique à forte croissance. En particulier la nuance doit se faire pour 3 questions qui permettent de s'approcher d'une géographie plus complète, et plus cohérente. Ces questions sont celle des limites du discours de la mobilité, de l'opposition entre concurrence territoriale et coopération, enfin du bon usage de la prospective.

B-L'injonction de la mobilité et ses limites

De toute évidence, pour les habitants de l'agglomération de Longwy, les emplois disponibles sont essentiellement au Luxembourg. La solution immédiate est donc dans la mobilité. Ceci est d'autant plus vrai que le carburant est significativement moins cher au Luxembourg (compter 20 centimes de moins qu'en France par litre, qu'il s'agisse d'essence ou de diesel [29]). Les routes menant au Luxembourg sont saturées le matin de 6 à 9h et le soir de 17 à 20h. Le temps de trajet quotidien des frontaliers, même s'il ne fait pas l'objet de statistiques, peut être évalué à 70 minutes en moyenne, soit plus que le temps moyen passé quotidiennement par les Français dans les transports (50 minutes [30]). La semaine de travail de 40 heures (temps de travail légal au Luxembourg) s'ajoute donc à ces 5h50 de trajet. Cette réalité de la navette est banale dans les grandes villes, mais elle est nouvelle pour la population de Longwy qui, il y a 40 ans, allait travailler à l'usine à pied, et qui ne dispose pas toujours d'une voiture. L'employabilité de la population est donc moins importante.

Il est essentiel de faire réfléchir les élèves à plus petite échelle pour comprendre où se localisent les emplois. Il faut aborder l'agglomération de Longwy comme étant devenue une périphérie, dans l'aire d'attraction de la métropole luxembourgeoise. Ce n'est pas évident : la ville se voit encore largement comme étant un petit centre, les élèves de l'unité urbaine ont moins souvent que ceux de la couronne périurbaine un parent proche qui travaille au Luxembourg (un sur 4 en moyenne selon un sondage réalisé fin 2016 auprès de 72 élèves).

Mais il serait incohérent de ne pas rappeler la question de la durabilité du modèle productif métropolitain. Elle se pose ici comme elle se pose pour toutes les populations de grande banlieue : une grande part du budget familial et du temps des parents va au transport. Le pire étant quand, pour de nombreuses familles, on reprend la voiture le week-end pour sortir ou rejoindre une zone commerciale éloignée [31]. A Longwy, peu de transport en commun, pas de projet de tram-train ou de Transport en Commun en Site Propre (TCSP) à l'horizon qui pourrait faire espérer le passage à un transport plus convivial, plus rapide ou moins polluant. Au mieux, le réaménagement de la gare de Longwy pourrait faire passer la part de marché du train à 20% pour les frontaliers. Du côté luxembourgeois, le gouvernement a fait réaliser un bilan de sa politique énergétique : si les carburants rapportent au Grand Duché 2,1 milliards Euros de recettes fiscales, ils coûtent 3,5 milliards à l'environnement et la santé [32]. Et encore, il ne s'agit que de l'impact au Luxembourg, pas dans les pays voisins où l'essentiel des carburants sont brûlés !

Reste à savoir comment aborder cette réalité en classe. La première solution est une sorte de déni : on se contente de conclure que pour vivre et obtenir un emploi, il « suffit » d'être plus mobile. Possible, d'autant plus que les nouveaux programmes de collège limitent fortement les leçons sur le développement durable... mais il est bien difficile de tenir cette position, tant les élèves sont désormais sensibles aux problèmes environnementaux. La

seconde consiste à faire le constat le modèle de la mobilité n'est pour l'instant pas durable, Même si cette option est validée par un courant de géographes de la ville [33], son inconvénient est qu'elle donne une vision désespérante de la réalité. Il ne faut donc pas oublier de présenter les perspectives d'amélioration, même si elles paraissent pour l'instant utopiques et lointaines.

C-Coopération ou concurrence territoriale ?

La seconde question que pose le territoire de Longwy aux programmes est celle de la validité, ou non, de la coopération territoriale transfrontalière dans l'Union européenne. Ce territoire devait être un « laboratoire de l'Europe » (l'expression est de Jacques DELORS) de la coopération transfrontalière. Aidée massivement par le fonds européen INTERREG, cette coopération devait passer par l'Association transfrontalière du Pôle Européen de Développement (ATPED). Sous nos yeux aurait émergé un véritable « territoire de projet ».

Hélas, le bilan est plutôt négatif. D'abord parce que cette ATPED, contrairement à ce que son nom semble suggérer est en réalité un assemblage de trois organisations relevant des trois droits nationaux, sans budget propre. Elle est rapidement devenue une coquille vide [34], depuis 2010 environ. Ensuite parce que le recul de 40 ans de tentatives semble au contraire démontrer que la logique de concurrence, de compétition entre les 3 territoires a finalement prévalu. Aucune mise en commun de ressources n'a jamais été réalisée. A chaque suggestion de mise en commun, chaque territoire avait de bons arguments pour se défilier : la partie française sa faible capacité, la relative pauvreté de sa population ; la partie belge la crise particulièrement forte de la province de Wallonie concernée ici ; la partie luxembourgeoise mettant en avant le fait que le pays « offre » déjà nombre d'emplois aux Belges et aux Français. Même à l'intérieur de la partie française de la communauté d'agglomération, la commune de Villers-la-Montagne, où se situe la zone industrielle la plus réussie du pôle de reconversion, a longtemps refusé la mise en commun de la taxe professionnelle.



Mais il y a surtout le fait que du côté luxembourgeois, les avantages fiscaux sont depuis les années 80 poussés au maximum. Ces avantages comparatifs ont une face claire et une face sombre. Du côté de la face claire, il y a les avantages destinés au grand public : taxation avantageuse des carburants, des tabacs et des alcools (l'aire d'autoroute de Berchem à proximité est la plus grande station service d'Europe et en serait aussi le plus gros point de vente de tabac). La fiscalité du travail y est moindre qu'en France, ce qui s'explique par le fait que le Luxembourg ne finance pas les coûts sociaux de la moitié de ses travailleurs. Selon le vocabulaire de DAMETTE et SCHEIBLING, le Luxembourg ne paie pas le coût de sa reproduction sociale [35], ou plutôt on pourrait dire qu'il l'« externalise ». Peu de besoins sociaux permettent au pays d'avoir moins besoin des cotisations sociales et patronales que les pays voisins. Depuis une dizaine d'années, ce sont même souvent des entreprises françaises entières qui franchissent la frontière, toujours selon les mêmes étapes :

1-Premiers chantiers ou commandes au Luxembourg

2-Ouverture d'une agence ou d'un atelier au Grand Duché

3-Glisser progressif de l'essentiel du chiffre d'affaire de manière réelle ou seulement comptable - ce qui est illégal mais difficile à vérifier- au Luxembourg.

Industrie, artisanat du bâtiment, agences immobilières et jusqu'aux petits commerces de détail de la zone frontalière connaissent massivement ce glissement [36]. Journalistes et parlementaires s'interrogent par exemple sur les 6500 intérimaires, français en grande majorité, qui sont embauchés dans la seule ville d'Esch-sur-Alzette pour travailler souvent en France [37]. Le cas du plasturgiste italien Tontarelli, qui était venu produire à Longlaville et qui a déménagé du côté luxembourgeois à 5 km en 2005, est représentatif de cette situation. Au final, il y a une véritable évaporation de l'activité du côté français.

On pourrait objecter qu'un nouveau projet territorial transfrontalier a été mis en place depuis : à savoir celui de la Grande Région, fondée en 2010, qui comprend le Luxembourg et toutes ses régions voisines. Il s'agit concrètement d'une instance d'expertise, de communication et de coordination destinée à mettre en oeuvre une enveloppe NTERREG V de 140 millions Euros pour 2014-2020, dont l'objectif est d'appuyer les projets transfrontaliers. Mais la simple lecture de la carte de la Grande Région montre que les actions concrètes ne peuvent que faciliter l'accès, l'« attractivité » du pays autour duquel la Grande Région est centrée, à savoir le Luxembourg. La Grande Région est donc une coopération transfrontalière certes, mais surtout le renforcement d'un pôle métropolitain. Pérennisation des avantages fiscaux, renforcement de la polarité luxembourgeoise : force est de constater que sous le couvert d'une coopération transfrontalière, la réalité du fonctionnement territorial est bien une mise en concurrence des régions concernées, sans aucune solidarité sociale, alors que celles-ci n'ont pas du tout les mêmes capacités financières, ni législatives

Malheureusement, les preuves de la mauvaise volonté des autorités de part et d'autre de la frontière s'accumulent. On songe au petit jeu de la relégation vers la frontière du « problème » des populations nomades cité plus haut. Malgré le contexte frontalier, du côté français, l'enseignement de l'allemand n'est pas plus développé qu'ailleurs en France. La question de l'enseignement du luxembourgeois revient dans le débat public comme un serpent de mer. Il apporterait un vrai plus aux élèves de la région, mais n'existe toujours pas. La réforme territoriale de 2014, décidée à Paris a remis en cause toutes les coopérations internationales engagées par la région Lorraine, qui officiellement n'existe plus. A cela s'ajoutent les problèmes de sécurité liés à la proximité de frontières ouvertes. Les statistiques de la zone police de Longwy sont en effet mauvaises pour le trafic de stupéfiants (réalisé par des micro-réseaux, qui vont s'approvisionner à proximité), pour les cambriolages et les délits de fuite (plus nombreux ici car les auteurs et le produit du vol quittent le pays en quelques minutes) [38]. Ce constat d'un territoire où la concurrence a pris le pas sur la coopération n'est pas nouveau [39]. Mais il se confirme de plus en plus clairement. En classe, il serait donc très insuffisant de se contenter de présenter une région transfrontalière de l'Union européenne comme une dynamique gagnant-gagnant. Le cas de Longwy montre qu'il s'agit plutôt d'une mise en concurrence dont les résultats sont contrastés.

D-La prospective territoriale

La troisième question posée par le territoire de Longwy est celle de la validité pédagogique de la prospective pour l'enseignement. C'est une évidence pour les anciens élèves et enseignants des années 80 et 90. En effet, à l'époque, la reconversion du bassin de Longwy était souvent donnée en exemple dans les manuels de lycée (en particulier en classe de troisième et de première) [40]. En effet, on peut maintenant comparer ce qui était officiellement prévu -mais en fait espéré, tout est dans cette subtilité - avec ce qui s'est passé. Cet exercice est appelé rétrospective [41]. Le résultat est frappant : en reprenant les objectifs de la reconversion, il faut constater qu'un seul s'est vraiment réalisé, il s'agit du réaménagement des friches industrielles... et encore, les surfaces destinées à l'industrie n'en ont que rarement accueillies. Un autre objectif a été partiellement atteint : le nombre

d'emplois. Mais sur ce point le contraste entre les 3 pays est saisissant.

On peut s'étonner de ce que les projets, même fortement financés et appuyés politiquement par les 3 pays, ne se soient pas vraiment réalisés. Or c'est un grand classique de la prospective territoriale et de la rétrospective qui en mesure l'efficacité. Que l'on songe aux prévisions du rapport Meadows qui prévoyait l'extinction de l'humanité au cours du XXI^{ème} siècle, ou aux réserves pétrolières mondiales qui sont évaluées à 30 ans maximum depuis maintenant plus de 30 ans par des travaux de recherche pourtant très scientifiques, les cas de prospectives qui se sont révélées fausses sont nombreux. Moins loin de nous, le rapport PISANI-FERRY de 2000, prévoyait le retour du plein emploi, en France dès 2010 et a servi de base à la politique d'emploi du gouvernement Jospin. Presque dix ans après l'échéance donnée, cette prospective fait sourire. En réalité, non seulement la prospective est très complexe à cause des nombreuses interactions (problème technique), mais la réalité qui se produira sera toujours le résultat de rapport de forces (problème politique). La prospective est donc à prendre comme un mélange de prévision et de vision du monde (pessimiste ou optimiste). Il n'y a donc pas « une » prospective objective qui s'impose, mais « des » prospectives qui dépendent de ceux qui les écrivent ou les désirent.

Pour l'enseignant, cette réflexion sur l'efficacité de la prospective territoriale est indispensable puisque la « démarche prospective » fait une entrée importante dans les programmes de collège [\[42\]](#). Ceci, dès la classe de 6^{ème} où les élèves ne peuvent certainement pas prendre conscience du caractère très aléatoire de la démarche. Pourtant la « ville du futur » qu'ils doivent imaginer, forcément faite de mobilité douce, d'intense sociabilité, sera plutôt la ville « de leurs rêves » que la ville qu'ils connaîtront dans quelques années. En 5^{ème} et 4^{ème} la prospective ne doit pas être explicitée mais elle reste omniprésente puisqu'il s'agit d'insister sur le monde qui change (accentuation des risques, impact de la mondialisation). En 3^{ème} l'étude des systèmes productifs doit se faire dans le cadre général de l'étude des « dynamiques territoriales ». Les villes, elles, doivent être vues comme « une nouvelle géographie d'une France mondialisée ».

Il est essentiel de laisser l'avenir ouvert en présentant la prospective pour ce qu'elle est, c'est-à-dire une prévision de quelqu'un ou d'un pouvoir politique et non comme un futur inéluctable. Cela colle mieux à la réalité. Mais il est vrai que c'est subtil, peut-être trop, pour des élèves qui n'ont que 14 ans. Dans ce cas peut-être faut-il valoriser la présentation et la compréhension de ce qui est (de la ville elle qu'elle est actuellement, des systèmes productifs tels qu'ils sont actuellement, avec les mots de vocabulaire et les chiffres qui les caractérisent), plutôt que de les voir en transformation ? On ose ici paraphraser Yves LACOSTE en affirmant que la Géographie ça sert d'abord à décrire le monde au présent, beaucoup moins à tenir un discours sur monde de demain au futur. D'un point de vue pédagogique en effet, la présentation du réel est toujours plus efficace que la présentation d'un hypothétique réel en devenir.

Conclusion

L'analyse des dynamiques territoriales actuelles de Longwy montrent donc que l'unité urbaine a changé d'axe structurant et de polarité. Mais malgré son entrée dans la dynamique de métropolisation luxembourgeoise, Longwy reste entachée par la dégradation urbaine, la pauvreté. Les inégalités territoriales s'y accentuent à l'échelle de l'aire urbaine (unité urbaine moins favorisée que la couronne périurbaine), et régionale (les villes voisines s'en sortent mieux). Les raisons qui font que la ville n'est pas -ou pas encore- montée dans le train du dynamisme territorial ont été présentées. C'est parce que cette réalité territoriale est difficile à insérer dans la logique des nouveaux programmes que cet article a été écrit. En effet, les nouveaux programmes de collège peuvent paraître faciles à mettre en oeuvre avec des exemples choisis, mais c'est au risque de présenter des logiques territoriales parfois éloignées de la réalité. La méthode que nous utilisons ici, et que nos élèves nous imposent en partie car ils viennent avec leur vision de la ville et du système productif, est au contraire de partir du territoire tel qu'il est pour arriver aux notions, aux compétences du socle. Cela passe par une utilisation plus réfléchie de certains mots comme « dynamisme », « transfrontalier » ou « prospective ». L'enseignant y gagne en crédibilité, et le cours en solidité. Les élèves, eux, construisent une connaissance géographique plus complète, efficace et utile à leur future vie de

citoyens.

<!--[if !IE]><!--Â»<!--<![endif]--Â» <!--[if IE]><![endif]--Â»

[1] Il s'agit des communes de Longwy, Herserange, Lexy, Mont-saint-Martin, Cosnes et Romain, Saulnes, Réhon, Longlaville, Haucourt-Moulaine,Chenières. Ces communes font une partie française d'une agglomération transfrontalière, qui compte aussi 4 communes belges (Musson, Aubange, Messancy, Saint Léger) et 3 communes luxembourgeoises (Pétange, Differdange, Bascharage).

[2] RENARD-GRANDMONTAGNE, Colette, « Le bassin sidérurgique de Longwy : nouvelle reconversion,nouveaux acteurs », Revue Géographique de l'Est [En ligne], vol. 46 / 3-4, 2006, p16.

[3] SCHULZ, Christian, « L'agglomération transfrontalière du pôle européen de développement (PED) Longwy-Rodange-Athus. Expériences et perspectives d'un programme trinational de restructuration économique » Revue Géographique de l'Est, tome 36, n°2, 1996. La population de la région a plutôt retenu le chiffre de 42500 emplois disparus, qui tient compte non seulement de la sidérurgie mais aussi de tous les emplois liés comme ceux des sous-traitants.

[4] Cette évolution se fait au fil des différents plans de restructuration, toujours soutenus par l'Etat. René BOUR recense 7 « plans acier » en 1971 et 1992, in GRIGNON, Georges, dir, Encyclopédie de la Lorraine. L'épopée industrielle, Editions Serpenoise, 1995.

[5] DESHAYES, Jean-Luc, La conversion territoriale de Longwy (1978-2010), PUN, 2010, pp 64-65.

[6] Longwy figure en bonne place des régimes fiscaux avantageux dans l' Atlas des Paradis Fiscaux de BRUNET, roger, 1986. Curieusement, la situation du Luxembourg y est à peine suggérée

[7] La formule est de Jacques CHEREQUE, Le Monde, 29 novembre 1993

[8] Chiffre de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Meurthe et Moselle, qui compte les emplois industriels et BTP mais pas les intérimaires, avril 2017.

[9] AIT OUMEZIANE, Annick, « Reconversion économique et construction d'un territoire frontalier -l'agglomération transfrontalière du Pôle Européen de Développement des Trois Frontières » Annales de Géographie, t 109, n°611, 2000, p 69.

[10] BON, François, Daewoo, 2006. L'ouvrage, bien que romancé, est une enquête instructive sur la fermeture des sites Daewoo en Lorraine.

[11] RENARD-GRANDMONTAGNE, Colette, op. cit. , pp 5-12.

[12] Le comptage des caravanes est réalisé chaque jour par le commissariat de police de Longwy

[13] Une bonne partie de la population nomade est accompagnée, et souvent logée dans des HLM ou hôtels sociaux, par les communes françaises de l'agglomération (Ali AZAR, Amitiés Tsiganes, 9/2/2017)

[14] L'utilisation de la frontière comme lieu de relégation au coeur même de l'Union européenne est assez net à quelques kilomètres de là, sur la frontière franco-allemande à Zweibrucken là où les autorités allemandes ont créé un camp de 500 migrants, à 1000m de la France (Républicain Lorrain, 12/12/2016)

[15] Agence de l'Eau Rhin-Meuse, « Bassin ferrière Meuse », janvier 2015

[16] DESHAYES, Jean-Luc, op. cit.

- [17] INSEE, Unité urbaine de Longwy, dossier complet, chiffre de 2013, page consultée en mai 2017.
- [18] Michel GRESILLON mentionne la grande variété des activités industrielles pour un autre pays riche, la Suisse, « Géographie industrielle », in LEVY, J., LUSSAULT, M., Dictionnaire de la Géographie et de l'Espace des Sociétés, Belin, 2003
- [19] STATEC, « Le Luxembourg 1960-2010 » Jean RIES, 2012, p3.
- [20] Association Transfrontalière du Pole Européen de Développement (ATPED), plaquette 10 ans,2007.
- [21] INSEE, Economie lorraine n° 280, 2012, p3.
- [22] STATEC, Qui sont les travailleurs frontaliers de la Grande Région ?, 2011, p 46
- [23] Ibid. , graphique p 39.
- [24] DAVEZIES, Laurent, La crise qui vient, 128 p, La République des Idées, 2012, p 45.
- [25] La première raison de ce rétrécissement de la place centrale est un problème de stabilité du sol, la rivière coulant en dessous. Le projet de la mairie est maintenant de découvrir la Chiers en supprimant le parking
- [26] A titre de comparaison, le taux de pauvreté en France à la même année est de 14%
- [27] Jean-François LEGER, « Les villes moyennes en perdition », Population et avenir n°706 jan-fév 2012. L'auteur trouve ce résultat sur l'unité urbaine (les 8 communes).
- [28] Source : Base Elève Académique (BEA), 2016
- [29] Ce différentiel d'environ 20 centimes par litre est une constante politique, le prix étant décidé par le gouvernement luxembourgeois. Il est constant, même lors des évolutions de la taxation des pays voisins
- [30] DARES Analyses n°81, Les temps de déplacement entre domicile et travail, novembre 201
- [31] Pour une approche critique de la mobilité, voir KAUFMANN, Vincent, Les paradoxes de la mobilité : bouger, s'enraciner, Le Savoir Suisse, 115p, 2008.
- [32] Le Quotidien Indépendant Luxembourgeois, 8 décembre 2016
- [33] Voir par exemple BERQUE, Augustin, BONNIN, Philippe, GHORRA-GOBIN, Cynthia, La ville insoutenable, 366p, Belin, 2006. MANGIN, David, La ville franchisée, formes et structures de la ville contemporaine, 480p , Ed de la Villette, 2004.
- [34] Selon Roland BREYER, 1er échevin de la commune de Pétange (Luxembourg) « l'ATPED n'est tout simplement pas opérationnelle », 10 ans, plaquette ATPED, 2007,p 24.
- [35] DAMETTE, Félix, SCHEIBLING, Jacques, Le territoire français, permanences et mutations, 1995, Hachette Supérieur, 255p
- [36] Si elle est évidente dans les paysages et dans les témoignages, la mesure de ce phénomène de glissement de la base fiscale de la France vers le Luxembourg est difficile. Du côté de l'administration fiscale, qui ne communique pas sur le sujet, pas même une évaluation est réalisée (source syndicale - Administration des Finances)

[37] MARIE, Pascal, « Les travailleurs détachés en France sont aussi... des Français ! », marianne.net, 24/03/2017

[38] Communauté de Communes de l'Agglomération de Longwy, Diagnostic Local de Sécurité, novembre 2012. Données du commissaire de police David Boileau, 8 décembre 2016

[39] AIT OUMEZIANE, Annick, opt.cit., 2000, p 65

[40] Un exemple, le manuel Bordas 3ème de 1989 (GUIGUE, Jeannine, dir.) compte 7 occurrences entre les p 240 et 243.

[41] Pour une définition de la « rétroprospective », voir GAUDIN, Thierry, La Prospective, PUF, 2013, pp 47-48. voir aussi LESOURNE, Jacques, Ces avenir qui n'ont pas eu lieu, Odile JACOB, 2003 (1ère édition 2001)

[42] Dès la classe de 6ème les élèves doivent avoir une « initiation à la prospective territoriale » en imaginant « la ville du futur », puis en 5ème pour le thème « Prévenir les risques », enfin en 3ème à l'occasion de l'aménagement des territoires en France(BOEN, 26 novembre 2015)