

**Les réseaux de la gouvernance
transfrontalière : une
centralité changeante du
pouvoir étatique ? L'étude
de l'Eurométropole de Lille-
Kortrijk-Tournai**

Frédéric DURAND
Christian LAMOUR

CEPS/INSTEAD Working Papers are intended to make research findings available and stimulate comments and discussion. They have been approved for circulation but are to be considered preliminary. They have not been edited and have not been subject to any peer review.

The views expressed in this paper are those of the author(s) and do not necessarily reflect views of CEPS/INSTEAD. Errors and omissions are the sole responsibility of the author(s).

Les réseaux de la gouvernance transfrontalière : une centralité changeante du pouvoir étatique ?

L'étude de l'Eurométropole de Lille-Kortrijk-Tournai^{*}

Frédéric Durand

Département de Géographie (GEODE), CEPS/INSTEAD, Luxembourg,
Email : frederic.durand@ceps.lu

Christian Lamour

Département de Géographie (GEODE), CEPS/INSTEAD, Luxembourg,
Email : christian.lamour@ceps.lu

Juin 2013

Résumé

Les régions métropolitaines sont devenues des territoires clés des politiques de développement économique nationales. Elles sont également considérées par un nombre croissant d'acteurs décisionnels comme l'une des échelles les plus appropriées pour définir des partenariats efficaces en matière de développement économique et territorial. Cependant, les accords établis, impliquant une série d'acteurs publics et privés, peuvent être considérés comme une perte de pouvoir de l'Etat ou comme une mutation de la puissance étatique en matière de gestion des espaces. Mais qu'en est-il de la gouvernance au sein des aires métropolitaines transfrontalières ? Ces régions spécifiques constituent à la fois des constructions politiques structurées par une multitude d'acteurs politiques de différents niveaux, et de grands centres urbains qui transcendent les frontières nationales et sont engagés dans le réseau mondialisé. Pour autant, est-ce que les régions métropolitaines transfrontalières constituent des échelles où le pouvoir d'Etat est remis en cause ou simplement recomposé ? La centralité du pouvoir étatique sera approchée à travers la prise en considération de deux réseaux d'acteurs (transport public et marketing territorial) organisés au sein de l'Eurométropole Lille-Kortrijk-Tournai. Les résultats révèlent qu'un pouvoir étatique tricéphale se met en place pour définir et organiser la gestion métropolitaine transfrontalière.

Mots clés : Pouvoir étatique, Région métropolitaine transfrontalière, Gouvernance transfrontalière, Réseau politique, Eurométropole Lille-Kortrijk-Tournai

^{*} Les auteurs remercient Antoine DECOVILLE et Christophe SOHN pour leurs commentaires critiques et leurs suggestions utiles dans les versions antérieures du document. Cette recherche est soutenue grâce à un financement du Fonds National de la Recherche Luxembourg (FNR) : projet MetroNet – Cross-Border Metropolitan Governance in Europe : A Network Analysis Approach, FNR Project C09/SR/03.

1 Introduction

A partir du XVII^{ème} siècle et le traité de Westphalie (1648), l'Etat constitue le pouvoir dominant à partir duquel s'est construite l'organisation territoriale. Par ailleurs, les Etats ont été multipliés par quatre depuis la seconde guerre mondiale (Paasi 2011) ; cette croissance entraînant l'apparition de nouvelles frontières (Foucher 1991). Paradoxalement, ces organisations sont souvent présentées de nos jours comme malmenées, sous la pression d'une économie globalisée et de ses acteurs qui se jouent des forces politiques territorialisées. Le pouvoir semblerait se localiser dans un espace de flux internationaux et conduirait à un affaiblissement de la puissance étatique (Castells 1996, 2002). On ne peut nier une mutation de l'Etat avec le passage à un système capitaliste post-fordiste organisé à partir de lieux et de réseaux décisionnels qui sont de moins en moins contraints par les frontières. Mais, ce changement ne signifie pas nécessairement une perte de la centralité étatique.

Les espaces métropolitains constituent des environnements dans lesquels il est possible de saisir cette mue opérée par le pouvoir étatique. Ils constituent une échelle de partenariats à finalité capitalistique où la « main invisible » n'est pas forcément uniquement celle du marché, mais celle d'un Etat « compétitif » (Fraser 2003). Les régions métropolitaines transfrontalières constituent des aires encore plus spécifiques qui requièrent une analyse approfondie pour comprendre la recomposition étatique. La coopération transfrontalière a donné lieu à une multiplication d'accords politiques et ce particulièrement en Europe (Perkmann 2003, 2007). Les aires métropolitaines transfrontalières de l'Union européenne (UE) ont plus particulièrement fait l'objet d'un intérêt renforcé avec le Traité de Lisbonne et la mise en place d'un Agenda Territorial communautaire favorisant des partenariats à finalité économique à l'échelle de régions urbaines (ESPON 2010).

Cependant, ces partenariats métropolitains transfrontaliers conduisent-ils nécessairement à un déclin de l'Etat qui doit déléguer ses compétences à des acteurs considérés comme plus efficaces ? Est-ce que les régions métropolitaines transfrontalières constituent une échelle de recomposition ou d'affaiblissement du pouvoir étatique ? En partant du principe que la gouvernance multi-niveaux peut être considérée comme une réduction de la puissance étatique ou comme une capacité changeante de

l'Etat à contrôler les questions spatiales en gardant un rôle primordial dans les partenariats (Brenner 2009), l'hypothèse posée est que la gouvernance transfrontalière concernant la gestion du développement métropolitain résulte d'une métagouvernance étatique - définie comme l'organisation des conditions pour la gouvernance (Jessop 2007, 2011) - qui se matérialise concrètement par la persistance des acteurs et des lieux centraux des systèmes territoriaux mis en place par les Etats.

Dans un premier temps, la mutation du rôle de l'Etat dans les espaces urbains et transfrontaliers sera discutée, avant de définir et préciser, dans une deuxième partie, l'hypothèse et la méthodologie. Ensuite, dans une troisième partie, les spécificités de l'Etat dans le cas d'étude pris en considération, l'Eurométropole Lille-Kortrijk-Tournai, seront présentées afin de tester l'hypothèse. Il s'agira, de comprendre au-delà de l'histoire de la coopération, la manière dont l'Etat a géré la question métropolitaine de part et d'autre de cette frontière. Enfin, la dernière partie exposera les résultats de l'analyse, qui mettent en exergue la puissance étatique potentielle à travers l'analyse des acteurs et des lieux occupant une position centrale dans les réseaux décisionnels transfrontaliers. Deux thèmes seront traités en parallèle : la définition d'un marketing territorial transfrontalier et la conduite d'une politique en transport en commun franco-belge épousant la dynamique urbaine.

2 Une recomposition spatiale et institutionnelle du pouvoir étatique

La forte mobilisation des acteurs publics et privés à l'échelle des régions urbaines au cours des dernières décennies tend à signaler comme le rappelle Taylor (1994) qu'il y a une fragmentation du « container étatique » en plusieurs ensembles situés à des échelles différentes. La frontière étatique, jadis imaginée comme le cadre d'un pouvoir Westphalien et centralisateur, ne semble plus aujourd'hui qu'une membrane parmi d'autres au sein d'un espace politique et économique multidimensionnel. Cependant, le caractère potentiellement obsolète de la frontière et de l'autorité étatique l'ayant établi doit être reconsidéré. A la suite d'une présentation synthétique du débat sur la politique de régionalisation urbaine de l'Etat, sera évoquée la recomposition étatique dans les espaces transfrontaliers métropolitains donnant lieu à des coopérations politiques.

2.1 La gouvernance métropolitaine : l'émergence de la puissance étatique néo-régionale

L'internationalisation croissante de la vie économique à partir des années 1980 s'est accompagnée d'une délégation des compétences des Etats auprès d'organisations infra- et supra-étatiques. La mutation de l'Etat en lien avec une évolution du capitalisme est perçue par certains analystes comme une perte de substance profonde de cette autorité politique (Ohmae 1996 ; Strange 1996). Certes, les forces de l'économie mondiale remettent en cause la souveraineté des Etats et offrent des possibilités pour l'émergence de nouveaux espaces politiques. Cependant, le pouvoir étatique dans ses frontières est une force de structuration pérenne du contrôle territorial et de l'économie (Anderson 2002 ; Bayart 2004). Il a développé une gestion de l'espace s'appuyant sur une identité politique de longue durée qui s'arrête à la frontière ; chaque Etat se situant lui-même dans des aires culturelles et géopolitiques singulières (Hess et Sharpe 1991 ; Loughlin et Peters 1997 ; Kübler et Piliutyte 2007). La tradition étatique marque les modes opératoires des stratégies de développement malgré une mondialisation accrue de l'économie. Le changement majeur de ces dernières décennies a été avant tout une réaffectation de la puissance de l'Etat vers d'autres échelles du pouvoir (processus de « political rescaling »), notamment à l'échelle métropolitaine en lien avec le nouveau régionalisme, c'est-à-dire une idéologie d'organisation des régions urbaines à des fins de compétitivité économique internationale (Keating 1998 ; MacLeod 2001 ; Brenner 2004). Cette échelle est considérée comme une de celles offrant le plus d'opportunités pour structurer des partenariats propices à une attractivité économique (Scott et Storper 2003).

L'Etat demeure un acteur présent et incontournable des systèmes partenariaux établis (Brenner 1999, 2004, 2009). En effet, la puissance étatique s'exprime de différentes manières que l'on peut regrouper autour de trois pôles : l'orientation de la rhétorique et de l'agenda collectif, la définition des règles du jeu et enfin la distribution des ressources opérationnelles (Jessop 2007, 2011). Ainsi, du point de vue du discours politique, la stratégie métropolitaine qui percole dans le « policy-making » du développement territorial repose sur une narration étatique qui se diffuse et que

s'approprient les agents locaux associés. Cette diffusion est elle-même possible car les récepteurs du discours de l'Etat qui reprennent à leur compte sa narration, s'inscrivent eux-mêmes, généralement de par leur formation, dans des cultures bureaucratiques et politiques étatiques qui fixent le respect des règles du jeu communicationnel. Le champ politique qui se structure à partir de l'Etat ne peut faire l'objet que de « révolutions partielles » (Bourdieu 1984) étant donné le respect nécessaire du cadre qui détermine la norme de l'échange verbal. Les élites, dépositaires de la puissance étatique à différentes échelles, peuvent donc difficilement se soustraire à l'Etat au sein duquel elles se sont constituées (Hartmann 2007, 2010, 2011). Enfin, l'Etat avec sa politique de fragmentation de ses compétences (engendrée par le processus de décentralisation), n'est plus la structure faîtière qui organise la gouvernance directe de la société, mais la gouvernance des systèmes décisionnels multi-acteurs qui gère la société. Ce contrôle à distance se fait par une allocation des ressources politiques et financières. L'Etat orchestre une méta-gouvernance (Jessop 2007, 2011) à plusieurs niveaux et maintient un monopole administratif via les relations développées sur son territoire (Giddens 1985). Il joue un rôle dans l'organisation équilibrée entre une gouvernance territoriale intérieure et un positionnement politique et économique extérieur (Cerny 2001). Une nouvelle division des tâches s'effectue entre l'Etat et les acteurs locaux au sein des espaces métropolitains nationaux (Jouve 2009). Cette mutation de l'Etat dans les espaces métropolitains s'opère également dans les aires transfrontalières.

2.2 La régulation de la métropolisation transfrontalière, prémices du déclin de l'Etat ?

Les territoires métropolitains sont devenus au cours de ces dix dernières années une échelle normative du développement territorial favorisé par les autorités européennes (Scott 2002). Les régions urbaines à cheval sur plusieurs pays ont notamment retenu l'attention des acteurs de l'aménagement du territoire communautaire comme le montre l'étude METROBORDER (ESPON 2010). La coopération transfrontalière change le cadre des relations entre l'Etat et les acteurs locaux bénéficiant de certaines compétences étatiques car il n'y a pas un, mais plusieurs Etats impliqués. Mais qui dispose réellement et efficacement du pouvoir dans ces espaces métropolitains trans-

frontaliers ? Certes les acteurs locaux sont amenés à jouer un rôle important grâce au processus de décentralisation à l'œuvre au sein de chaque Etat. En outre, la collaboration transfrontalière a été conçue pour dépasser les désavantages causés par la présence des frontières étatiques (O'Dowd 2003). Mais surmonter les problèmes liés à cette limite n'entraîne pas obligatoirement une mise à mal du pouvoir qui l'a construite. Ainsi, l'Etat est souvent présenté comme un acteur important dans la collaboration transfrontalière à travers ses agences déconcentrées et l'allocation de ressources financières pour cette coopération (O'Dowd 2002). Mais il reste à déterminer si l'engagement partenarial métropolitain par-delà la frontière et à des fins économiques, déstabilise un temps soit peu la puissance des Etats à l'intérieur et à l'extérieur de ces limites.

La gouvernance multi-niveaux apparaît comme le système d'opérationnalisation des accords de coopération dans l'UE étant donné les différentes répartitions de pouvoirs de part et d'autre de la frontière (Hooghe et Marks 2003) et une gestion pacifiée de cette limite par l'Etat (Blatter 2003). Impactées par les effets de la mondialisation sur le politique, les normes de l'échange transfrontalier ont produit une nouvelle forme de relations à mi-chemin entre la para-diplomatie européenne (Keating 1999) et la gouvernance territoriale, c'est-à-dire entre d'une part, le dialogue international ciblé faisant intervenir une série d'acteurs publics parallèlement aux gouvernements centraux et, d'autre part, la relation de proximité devant permettre d'établir un aménagement de l'espace. La frontière demeure une limite au-delà de laquelle l'Etat peut difficilement faire accepter ses vues car il s'adresse à des acteurs sur lesquels il n'a pas de maîtrise directe en matière de rhétorique, de règles du jeu et de ressources. L'organisation d'une politique métropolitaine transfrontalière repose donc sur la volonté de coopération d'au moins deux systèmes étatiques qui doivent structurer une méta-gouvernance commune pour être en concordance (Lamour 2011 ; Clément et Lamour 2011). La méta-gouvernance transfrontalière s'appuie, de fait, sur la négociation, le consensus et l'établissement de cadres institutionnels souples permettant l'établissement du discours et la gestation de la confiance. Mais la coopération peut être lue également comme un mode d'influence de l'Etat au-delà de ses limites. On peut supposer comme le suggère Leresche (1995) que la coopération transfrontalière permet à la puissance étatique d'étendre son contrôle sur des territoires sur lesquels il n'exerce aucune souveraineté. Dans une Europe de plus en

plus intégrée, le fonctionnement de l'Etat change et comme le suggère Paasi (2012) la compréhension des frontières permet de mieux cerner le comportement du pouvoir étatique. En effet, le dépassement accru de la frontière de la part de l'Etat signale son souci d'être plus performant dans un système économique globalisé qui chevauche les mosaïques nationales. La mutation étatique au travers de la coopération métropolitaine transfrontalière reste néanmoins à être approfondie et l'usage de méthodes exploratoires quantitatives peut revêtir un intérêt certain pour cerner les transformations de la puissance étatique.

3 Hypothèse & méthodologie

A la suite de la présentation de l'hypothèse concernant la mutation de l'Etat dans les espaces métropolitains transfrontaliers, l'approche méthodologique, qui vise à identifier les acteurs et les lieux centraux de la gouvernance transfrontalière, sera détaillée.

3.1 Une hypothèse de recherche sur la place du pouvoir étatique dans la gouvernance transfrontalière

Partant de l'hypothèse que la coopération transfrontalière d'envergure métropolitaine ne sonne pas le glas de l'Etat, mais constitue un cadre de recomposition de sa puissance, l'idée est d'observer si les acteurs et les lieux clés de la gouvernance transfrontalière sont les mêmes que ceux qui ont la légitimité dans leur Etat respectif pour organiser et gérer le développement territorial, ou si, à l'inverse, la coopération fait apparaître des acteurs et des lieux centraux non légitimés dans un cadre étatique. En cas d'infirmerie de l'hypothèse, la conclusion serait que la puissance de l'Etat s'affaiblit lorsque les réseaux métropolitains s'établissent à l'échelle transfrontalière. Nous pensons, au contraire, que le dépassement de la frontière étatique pour mettre en place une politique de développement urbain fait intervenir des architectures décisionnelles et des représentations de la puissance qui confirme le rôle axial de l'Etat dans les processus de coopération (O'Dowd 2002). La gouvernance multi-niveaux associant une multitude d'acteurs est certes le système de gouvernementalité choisie par les acteurs engagés pour structurer le management transfrontalier comme

le suggère Hooghe et Marks (2003). Cependant, cette gouvernance repose sur des nœuds du pouvoir gouvernemental défini et validé par les Etats eux-mêmes en matière de gestion métropolitaine. En outre, le régime pacifié de la frontière au sein de l'UE, constitue en un sens une opportunité pour le pouvoir étatique d'étendre son influence au-delà du territoire national où s'appuie sa légitimité. Nous postulons que ce « soft power » étatique à l'échelle des régions urbaines transfrontalière est d'autant plus fort que les acteurs de l'Etat central ont su créer localement un gouvernement métropolitain qui joue le rôle de leader par-delà la frontière. L'Etat dominant la coopération transfrontalière est celui qui a su muter en « un pouvoir étatique stratégique » métropolitain sur le territoire urbain national qu'il administre directement.

3.2 Une méthode basée sur l'analyse des réseaux politiques combinant deux approches

Afin de traiter de la question des pouvoirs politiques dans un cadre transfrontalier et plus particulièrement du pouvoir étatique et de ses mutations, notamment sur les transferts de pouvoir en direction d'acteurs qui ont été missionner/mandater par l'Etat pour traiter des questions transfrontalières, un cadre analytique a été développé. Il est basé sur l'analyse des réseaux politiques¹ dans les domaines du transport public et du marketing territorial, à partir desquels le jeu des acteurs a été étudié. Le choix de ces deux thématiques s'explique par leur rôle essentiel pour rendre l'espace métropolitain attractif. La stratégie « transport public » vise à améliorer l'accessibilité interne et externe de l'aire urbaine transfrontalière afin de constituer un espace aussi intégré que les régions métropolitaines non traversées par les frontières étatiques. Par ailleurs, à l'instar des autres espaces métropolitains nationaux, les territoires urbains transfrontaliers doivent non seulement créer des infrastructures efficaces, mais surtout le faire savoir auprès des investisseurs internationaux. Le marketing territorial est devenu un instrument incontournable de toutes politiques d'aménagement du territoire. Les réseaux d'acteurs ayant en charge la mobilité et le développement d'une image dans les aires transfrontalières sont ceux pouvant offrir

¹ Cette étude fait partie du programme de recherche METRONET (financé par le FNR), dont le principal objectif est de mieux comprendre comment les réseaux de politique publique réglementent la construction spatiale des régions transfrontalières métropolitaines en Europe. Quatre études de cas ont été examinées : Luxembourg, Bâle, Vienne-Bratislava et Lille (ce dernier étant traité dans cet article).

une dynamique interactionnelle optimale. Le but de notre analyse est d'identifier les organisations clés et les lieux stratégiques de ces coopérations transfrontalières thématiques. Par ailleurs, des informations d'ordre qualitatif ont été collectées lors de la réalisation des enquêtes quantitatives auprès des acteurs rencontrés afin de compléter notre analyse et d'expliquer certains résultats.

En se fondant sur les informations collectées lors de l'enquête menée en 2011, notre méthode se focalise sur la centralité étatique, définie ici comme la position et le rôle des acteurs étatiques au sein des réseaux politiques transfrontaliers, et sur les lieux d'exercice du pouvoir à travers deux approches quantitatives. La première traite des représentations directes des répondants sur les acteurs clés et les lieux du pouvoir, la seconde utilise l'analyse des réseaux sociaux pour calculer des mesures structurelles du réseau des acteurs de la gouvernance.

Du point de vue méthodologique, les représentations directes des acteurs ont été mesurées à travers un indicateur de « leadership », défini ici comme l'attribut d'un acteur. Le score du leadership reflète le nombre de fois où les répondants ont défini les acteurs cités comme ayant un leadership fort. L'information du lieu de pouvoir provient d'une question de l'enquête portant sur l'identification des lieux de prise de décision dans le domaine étudié².

Les mesures de centralité des acteurs du réseau se basent, quant à elles, sur l'échange d'information au cours des deux dernières années entre les acteurs impliqués dans les réseaux de gouvernance étudiés. Elles ont été calculées au moyen d'un indicateur : le degré de centralité (*Degree of centrality*), une mesure locale centrée sur l'acteur créée par Freeman (1979). Précisions méthodologique, le degré de centralité³ mesure le nombre de liens directs entre les acteurs au sein du réseau. Plus un acteur aura de liens, plus son degré de centralité sera élevé.

² La question était : « Quels sont les lieux stratégiques où se prennent les décisions ? »

³ Du fait de l'« unidirectionnalité » des liens entre acteurs, deux types de degré de centralité existent : le degré entrant (*In-degree*) et le degré sortant (*Out-degree*). Le premier indicateur s'appuie sur ce que les autres acteurs interrogés ont dit (il indique le nombre de liens provenant des autres acteurs) alors que le second est basé sur les déclarations d'un seul acteur (correspondant au nombre de liens initiés par l'acteur en question). De fait, dans le cadre de notre étude, nous supposons que les résultats du *In-degree* sont plus fiables, car représentant le prestige de l'acteur en termes de liens avec les autres acteurs du réseau. Ils sont donc utilisés pour l'analyse de la centralité.

Avant d'aborder les résultats s'appuyant sur cette méthodologie, il est nécessaire de présenter une série d'information sur le positionnement du pouvoir étatique dans la gestion urbaine à l'échelle de l'Eurométropole Lille-Kortrijk-Tournai, notre cas d'étude.

4 L'Eurométropole Lille-Kortrijk-Tournai : une triade étatique complexe

Une méta-gouvernance de l'Etat relative à la gestion urbaine s'est élaborée en matière de discours, de règles du jeu et d'allocations des ressources politiques et financières de part et d'autre de la frontière franco-belge. Afin de présenter cette méta-gouvernance étatique, quatre points seront tour à tour traités : (i) la manière dont l'Etat central s'est impliqué dans la construction du projet Eurométropole, (ii) le « conditionnement étatique » du personnel politique directionnel en charge de la coopération, (iii) l'organisation de la puissance de l'Etat pour assurer un développement économique urbain, et (iv) les lieux centraux de chacun des systèmes étatiques en place de part et d'autre de la frontière.

4.1 Une structuration de la gouvernance transfrontalière par les Etats

La rhétorique métropolitaine de l'Etat transparaît dans l'agenda et les actions symboliques définies au sein de cette région transfrontalière. L'Eurométropole fait partie des espaces précurseurs en matière de coopération transfrontalière d'envergure métropolitaine en Europe. Dès 1991, les forces politiques officialisent des relations via la création d'une institution souple offrant une visibilité extérieure et un cadre communicationnel pendant plus d'une décennie grâce à la COPIT (COnférence Permanente Intercommunale Transfrontalière). Une institutionnalisation « informelle » (Blatter 2001) est échafaudée. La question métropolitaine, fondamentale dans l'agenda discursif de l'Etat, devient progressivement l'objet central du débat transfrontalier et donne naissance, en 2008, à une nouvelle institution : le Groupement Européen de Coopération Territorial (GECT), qui dispose d'une équipe binationale dé-

diée, chargée de mettre en synergie les volontés des membres de l’Eurométropole et à mettre en œuvre les décisions prises par l’Assemblée du GECT.

Au-delà de la rhétorique métropolitaine, la règle du jeu reste l’affaire des Etats. Plusieurs accords passés depuis ces vingt dernières années ont permis de développer une dynamique transfrontalière locale validée et contrôlée par l’Etat. En effet, la COPIT, structure transfrontalière regroupant les autorités locales belges et françaises, avait un champ d’action limité et était fortement tributaire de l’Etat central. Afin d’améliorer la gouvernance et les possibilités de coopération, la décennie 2000 est marquée par une suite de validations du processus de coopération par les Etats belge et français. Ainsi en 2002, les premiers ministres des deux pays signent un accord permettant la coopération des communes et des institutions publiques de l’espace franco-belge (Accord de Bruxelles sur la coopération transfrontalière entre les collectivités territoriales et organismes publics locaux). En 2003, le CIADT français (Comité Interministériel de l’Aménagement et du Développement du Territoire) soutient la constitution d’un Groupe de travail parlementaire franco-belge, qu’il dote de crédits d’études. Créer en 2005, ce groupe, composé de six parlementaires français et de six parlementaires belges, a pour mission (i) d’identifier les freins juridiques et administratifs à la coopération transfrontalière, (ii) de proposer les moyens pour y apporter des solutions et (iii) de proposer un dispositif de gouvernance pour la métropole franco-belge de Lille. En 2007, la remise des conclusions du Groupe de travail parlementaire franco-belge aux gouvernements des deux pays constitue la base de réflexion du projet d’Eurométropole et conduit à la signature de la « Déclaration d’intention pour la création de l’Eurométropole Lille-Kortrijk-Tournai » par les 14 membres fondateurs. Puis, le 22 janvier 2008, la création de l’Eurométropole est officiellement reconnue grâce à un arrêté préfectoral français introduisant tous les niveaux institutionnels – dont les Etats centraux – dans la gouvernance transfrontalière.

4.2 Les leaders politiques de l’Eurométropole

Outre la validation in-fine par l’Etat, il ne faut pas oublier que les acteurs politiques clés du processus de coopération sont également de « grands serviteurs » de leur Etat central respectif. Pierre Mauroy, premier président de l’Eurométropole, a été premier ministre du premier gouvernement socialiste de la 5ème République et occupe une

place centrale au sein du Parti Socialiste français durant les années 1990 et 2000 alors qu'il pilote au même moment la coopération transfrontalière. Martine Aubry qui lui a succédé progressivement comme leader politique dans l'espace lillois est, elle-même, un « produit » de l'Etat central à travers son parcours éducatif et professionnel. Après être passée dans l'école majeure de la bureaucratie française, l'Ecole Nationale d'Administration, elle occupe plusieurs postes ministériels sous les gouvernements de gauche et prétend même à la présidence de la République. Le même constat peut être fait sur le versant belge où les hommes clés des villes de Kortrijk et de Tournai à la fin de la décennie 2000 sont des personnes politiques d'envergure étatique. Steffan De Clerck, bourgmestre de Kortrijk, est un membre éminent des partis chrétiens démocrates CVP/CD&V sur le versant flamand. Quant à Rudy Demotte, ministre-président wallon depuis 2007 et bourgmestre de Tournai en 2012, il est un acteur important du Parti Socialiste en terre wallonne. Ces deux acteurs bilingues français-flamand ont occupé des positions politiques au niveau de l'Etat fédéral. Ils ont été ministres fédéraux et s'impliquent également dans leurs régions respectives. Enfin, non seulement, les grands élus de l'Eurométropole font partie de l'élite politique étatique, mais certains d'entre eux s'inscrivent également dans des familles qui ont servi l'Etat sur la durée. Ainsi, Steffan De Clerck, est le fils de l'ancien ministre fédéral CVP Albert de Clerck, et Martine Aubry est la fille de Jacques Delors, ministre socialiste des finances en France et Président de la Commission Européenne proposé à ce poste par l'Etat français. Le leadership politique au sein de l'Eurométropole, bien que d'ambition transfrontalière et internationale, est donc conditionné en un sens par l'Etat qui a structuré les trajectoires familiale, éducative, politique de ces acteurs influents.

4.3 Les principales organisations des deux systèmes étatiques

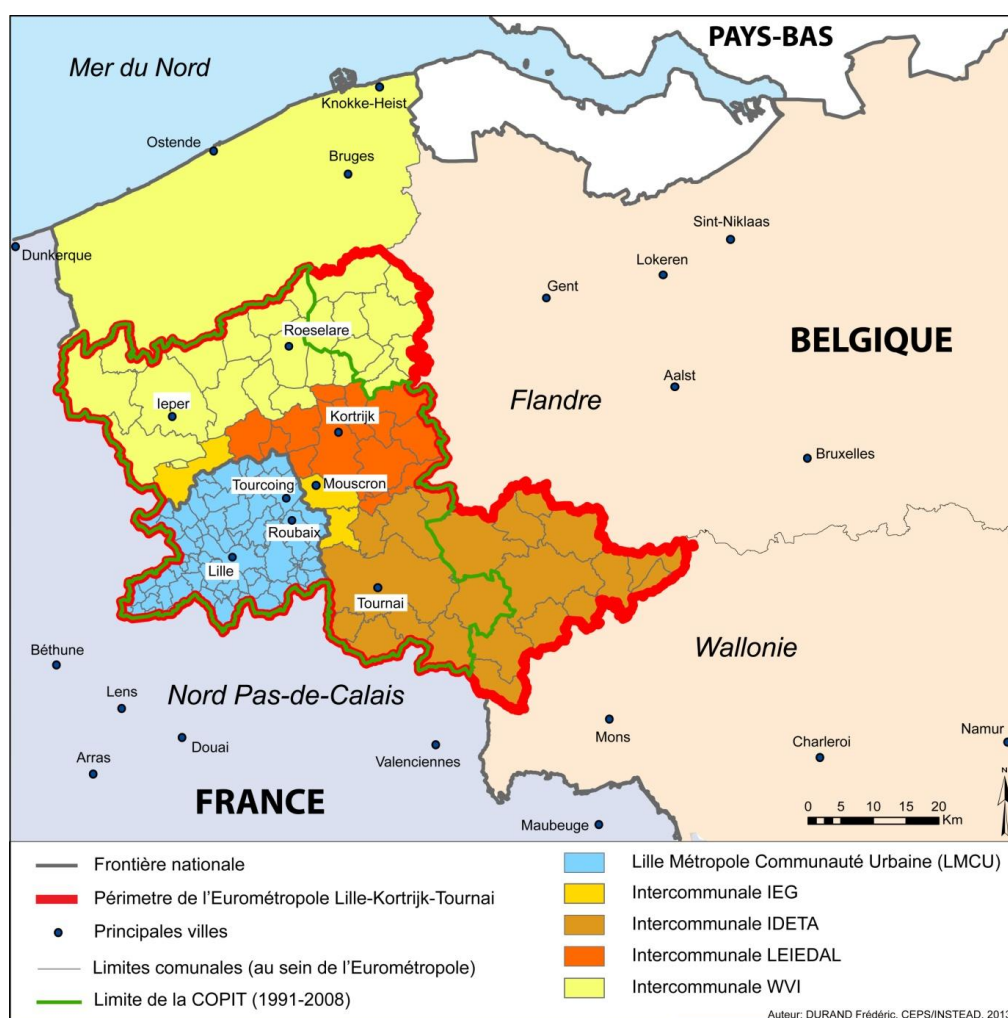
Les Etats ont mis en place des systèmes particuliers pour gérer les ressources affectées à la question urbaine. L'Etat français, unitaire et souvent présenté comme un « mille-feuille » institutionnel, a incité à la création de gouvernements urbains sur base d'intercommunalités associant des villes-centres et leurs localités périphériques. Des aides publiques ont notamment été conditionnées à l'établissement de telles entités. Les années 1990 ont été une période charnière pour renforcer ces gouvernements

urbains (Cole 2011). Parallèlement à l'émergence de ce type de gouvernement, la stratégie entrepreneuriale s'est étendue aux régions urbaines (Brenner 2004), mutualisant l'argent public pour gérer les équipements publics et recherchant la cohésion du développement territorial. Les acteurs impliqués dans les intercommunales de grande taille ont été incités à participer au projet de contractualisation avec l'Etat central autour de projets métropolitains (DATAR 2003, 2006) et plus récemment encore avec la création des pôles métropolitains (Béhar et al. 2011). De fait, Lille Métropole Communauté Urbaine (LMCU), située dans l'espace franco-belge étudié, est l'acteur ayant reçu de la part de l'Etat français, les ressources politiques et financières pour piloter la stratégie métropolitaine quand bien même des missions touchant la ville ont pu être confiées à de tierces organisations. La situation est très différente en Belgique. L'Etat belge, face à la difficile gestion de la question identitaire, est entré depuis plusieurs décennies dans une division toujours plus accrue de ses compétences qu'il délègue à l'échelle régionale. Il s'est vidé d'une partie de sa substance directionnelle à partir des années 1970, devenant ainsi l'un des Etats centraux les plus diminués à l'échelle mondiale (Keating 1999 ; Blatter et al. 2008). La Wallonie et la Flandre, acteurs régionaux présents dans l'Eurométropole Lille-Kortrijk-Tournai, se sont vues confier les compétences du développement territorial (transport, aménagement du territoire, développement économique). En 1988, les finances des communes passent sous la responsabilité des régions qui organisent et gèrent comme elles le veulent les aides locales. La décentralisation étatique s'est donc accompagnée d'une forte centralisation régionale (Wayenberg et al. 2011).

Une différence existe cependant entre la Flandre et la Wallonie. La première région effectue une supervision légale limitée en direction des collectivités locales mettant en vigueur le principe de subsidiarité. Ce principe conduit à la prise d'initiative de l'acteur situé au niveau le plus approprié pour faire face à la question spécifique. A l'inverse, la Région Wallonne conserve une structure très hiérarchisée ; les communes y sont, par ailleurs, plus dépendantes de la région en matière de financements publics (Wayenberg et al. 2011). Cependant, la plus grande autonomie flamande ou le caractère centralisateur, « à la française », de la Région Wallonne, n'ont pas conduit à la création de gouvernements belges d'envergure métropolitaine contrairement à la France même si la rhétorique métropolitaine est bien présente dans les instances régionales (CPDT 2011). Cette absence peut s'expliquer d'un point de vue

géopolitique. En effet, les régions belges ne souhaitent pas nécessairement favoriser un gouvernement métropolitain qui constituerait un contre-pouvoir très important. Au sein de l’Eurométropole Lille-Kortrijk-Tournai, les missions stratégiques des territoires flamands et wallons concernant le développement urbain ont été confiées à quatre intercommunales de taille très variable incluant des espaces provinciaux pas nécessairement fonctionnels (LEIEDAL et WVI en Flandre, IDETA et IEG en Wallonie)⁴. L’intercommunale LEIEDAL est la seule qui couvre un territoire urbain élargi et centré sur l’Eurométropole Lille-Kortrijk-Tournai. Les autres sont, soit très petites (IEG), soit décalées par rapport au continuum urbain transfrontalier (IDETA, WVI) (Carte 1). Chaque autorité signalée précédemment s’organise à partir d’une série de lieux qui vont être maintenant abordés.

Carte 1 Localisation de l’Eurométropole Lille-Kortrijk-Tournai



⁴ LEIEDAL = Intercommunale de Kortrijk ; WVI = West-Vlaamse Intercommunale, Intercommunale de la Province de Flandre occidentale dont le siège est à Bruges ; IDETA = Agence intercommunale de développement de Tournai ; IEG = Intercommunale d'Etude et de Gestion des villes de Mouscron et Comines-Warneton.

4.4 Les lieux centraux des systèmes étatiques au sein de l’Eurométropole

Les capitales à partir desquelles ont été définies des stratégies pour gérer la métropolisation sont Paris pour la France (centre du gouvernement central), Bruxelles (centre du gouvernement central et de la région flamande) et Namur (centre du gouvernement régional wallon) pour la Belgique. Mais au sein de l’Eurométropole, quels sont les lieux concentrant le pouvoir étatique en charge des questions urbaines et métropolitaines ? Dans la partie française, Lille est le lieu axial des pouvoirs publics à l’échelle régionale. Non seulement, la ville accueille le siège du gouvernement métropolitain (LMCU), mais également un ensemble d’autorités directionnelles (le Conseil Général du Nord, le Conseil Régional, la Préfecture de Région). De plus, la plupart des grands acteurs économiques et les opérateurs de transports structurant de la région y sont localisés. Ainsi, le siège de la compagnie ferroviaire SNCF pour le Nord Pas-de-Calais se situe dans le pôle lillois, et les grandes entreprises dans le centre tertiaire EuraLille. En Wallonie, les lieux du pouvoir politique se localisent à Tournai et à Mouscron, où siègent les structures intercommunales IDETA et IEG, alors qu’en Flandre, Kortrijk et Bruges sont les chefs-lieux des arrondissements des deux autres intercommunales de cet espace transfrontalier : respectivement LEIE-DAL et WVI. Les trois premières villes belges citées appartiennent au périmètre de l’Eurométropole, seule la ville de Bruges a une situation plus périphérique par rapport aux enjeux métropolitains transfrontaliers. Cette dernière est également le siège de la Province de Flandre occidentale, structure de pouvoir hérité d’une Belgique unifiée qui peut toujours jouer un rôle politique transversal par l’intermédiation politique du gouverneur.

Après avoir montré comment le pouvoir étatique a organisé la gouvernance métropolitaine sur les versants belge et français de l'Eurométropole Lille-Kortrijk-Tournai, il s'agit maintenant d'étudier si la mise en place des partenariats transfrontaliers en faveur d'une gestion métropolitaine modifie ou non ces architectures décisionnelles. De nouveaux acteurs non légitimés par l'Etat pour encadrer la métropolisation des territoires français, flamand et wallons occupent-ils une position centrale dans les réseaux de gouvernance ? De nouveaux lieux du pouvoir émergent-ils grâce à la coopération ? Ou, au contraire, la méta-gouvernance étatique définie en France et en Belgique est-elle respectée à l'échelle transfrontalière ?

5 Les multiples visages du pouvoir étatique dans l'espace métropolitain : une analyse de la gouvernance transfrontalière à travers l'étude des réseaux d'acteurs

La question est de savoir si la mise en place d'une gouvernance transfrontalière induit une répartition du pouvoir basée sur les systèmes étatiques qui composent la zone transfrontalière. Pour ce faire, une analyse des acteurs et des lieux qui apparaissent comme centraux dans les réseaux décisionnels sera menée, avant de conclure sur une nouvelle approche du pouvoir étatique dans un cadre transfrontalier.

5.1 Leadership et centralité : les acteurs dominants des réseaux de gouvernance

Dans cette section, l'objectif est d'étudier le positionnement des acteurs dans les réseaux transfrontaliers, successivement dans les domaines du transport public et du marketing territorial, en utilisant deux méthodes distinctes (les représentations directes et l'analyse des réseaux sociaux), dans le but de vérifier/savoir si les principales organisations des deux systèmes étatiques évoqués précédemment se retrouvent dans la gouvernance transfrontalière.

Dans le domaine du transport public, le réseau de la gouvernance transfrontalière observé est composé d'une trentaine d'organisations, dont les principales sont des acteurs institutionnels (Durand et Nelles 2012). Les résultats des représentations des acteurs (Tableau 1) mettent en avant trois organisations qui se détachent nette-

ment des autres acteurs de la gouvernance transfrontalière : LMCU, LEIEDAL et la Région Wallonne. Au niveau des résultats de l'analyse des réseaux sociaux, trois acteurs obtiennent des scores de centralité élevés : LEIEDAL, LMCU et l'Agence du GECT⁵. Les résultats des deux analyses permettent d'affirmer que le pouvoir étatique n'est pas contrarié en France, en Flandre et en Wallonie. Cependant, des divergences apparaissent quant aux choix stratégiques étatiques. En Wallonie, c'est l'Etat régional, centralisateur, qui apparaît dominant. Les représentations directes des acteurs mettent en avant le rôle de la région, alors que les résultats de l'analyse des réseaux sociaux n'identifient aucun acteur wallon comme étant central dans les réseaux stratégiques en matière de transport public. Par contre, en Flandre et en France, l'autorité urbaine - qui a reçu l'allocation du pouvoir par l'Etat - occupe la position plus centrale dans le réseau.

Par ailleurs, la SNCB, opérateur du transport ferroviaire en Belgique, apparaît comme l'un des acteurs belges les plus centraux du réseau, alors que le Ministère fédéral en charge de la mobilité a une position très périphérique. Elle a une forte implication dans la gouvernance transfrontalière sur les sujets portant sur le transport ferroviaire, avec un rôle d'initiateur de projet ; elle est d'ailleurs considérée comme l'interlocuteur belge numéro un. D'autre part, certains acteurs - non impliqués dans la gestion métropolitaine - peuvent occuper une position non négligeable dans les réseaux transfrontaliers en exerçant certaines missions sous le contrôle des autorités centrales (la Province de Flandre Occidentale) ou grâce au pouvoir conféré par l'Etat pour s'occuper d'une thématique en particulier (comme la Région Nord Pas-de-Calais avec la gestion des trains express régionaux). En outre, d'autres organisations participent de manière active à la coopération transfrontalière en particulier les opérateurs de transport public ferroviaire et routier (SNCF et Transpole en France, De Lijn en Flandre et TEC Hainaut en Wallonie) qui sont en charge de la gestion des flux transfrontaliers de transport en commun. Certains apparaissent comme des acteurs d'intermédiation. Ce ne sont pas des acteurs centraux, mais du fait de leur connaissance du domaine ils ont une position privilégiée dans le réseau. Jamais initiateurs de projets, ils agissent à la demande des acteurs politiques.

⁵ Groupement européen de coopération territoriale (GECT)

Tableau 1. Leadership et degré de centralité des organisations concernant le transport public

Organisations	Leadership	Degré de centralité
LMCU	23	17
LEIEDAL	14	19
Région wallonne	11	12
Forum Transfrontalier	8	12
Agence GECT	7	20
Région Nord Pas-de-Calais	7	15
Province de Flandre Occidentale	6	14
Préfecture Nord Pas-de-Calais	5	12
Département du Nord	4	11
WVI	3	14
Groupe de Travail Transfrontalier Mobilité	2	1
CCI Grand Lille	2	5
IDETA	2	14
IEG	2	12
VOKA West-Vlaanderen	2	3
De Lijn	1	12
Région flamande	1	13
SNCB	1	15
APIM	0	4
Etat fédéral belge	0	3
RFF	0	0
SNCF	0	12
Tec Hainaut	0	9
Transforum	0	0
Transpole	0	10
Agence d'Urbanisme de Lille	0	1



Acteurs institutionnels

Structures transfrontalières



Opérateurs de transport

Agences de développement, CCI

Liste des acronymes :

APIM : Agence pour la Promotion Internationale de Lille Métropole

CCI Grand Lille : Chambres de Commerce et d'Industrie du Grand Lille

De Lijn : Société de transport flamande (bus)

LMCU : Lille Métropole Communauté Urbaine

IDETA : Intercommunale de Tournai

IEG : Intercommunale de Mouscron

LEIEDAL : Intercommunal de Kortrijk

RFF : Réseau Ferré Français

SNCB : Société National des Chemins de fer Belge

SNCF : Société National des Chemins de fer Français

TEC Hainaut : Société de transport wallonne (bus)

Transforum : Association regroupant des membres de la société civile visant à promouvoir la coopération transfrontalière

Transpole : Société de transport française (bus, métro, tramway)

VOKA West-Vlaanderen : Chambres de Commerce et d'Industrie de Flandre Occidentale

WVI : Intercommunale de Bruges

Dans le domaine du marketing territorial, le réseau transfrontalier apparaît plus limité, avec 22 organisations présentes. Au niveau des représentations directes des acteurs, cinq organisations obtiennent des scores significatifs (Tableau 2). LMCU apparaît encore comme l'acteur leader, suivi par l'intercommunale LEIEDAL, la Région Wallonne, l'Agence du GECT et également la Province de Flandre Occidentale. A l'instar du domaine du transport public, la distribution des acteurs est la même et suit la logique des systèmes étatiques. Au niveau des résultats de l'analyse des réseaux sociaux, une grande diversité d'acteurs impliqués dans la gouvernance transfrontalière compte un degré de centralité élevé. Hormis la CCI Grand Lille et l'Agence du GECT, l'ensemble des acteurs centraux représentent des organisations publiques ayant reçu des compétences de la part de l'Etat central pour assurer un contrôle du développement urbain.

Oltre le fait que les acteurs institutionnels locaux soient centraux dans la gouvernance en matière de marketing territorial, les agences de développement économiques (intercommunales belges, APIM) ou les agences représentant les intérêts des acteurs économiques (CCI Grand Lille, VOKA, UNIZO, POM et Hainaut Développement) jouent un rôle d'intermédiaire dans le réseau - fonction essentielle dans les rouages de la coopération. Elles font figure d'acteurs actifs au sein de la gouvernance transfrontalière, notamment autour de deux actions transfrontalières (projets financés en partie par INTERREG) : (1) le *Centre Transfrontalier des Entreprises*, un service de soutien pour les PME/PMI qui souhaitent développer leur activité sur les deux côtés de la frontière franco-belge. Ce centre transfrontalier est piloté par les agences de développement (CCI Grand Lille, IDETA (project leader), IEG, VOKA, UNIZO et POM). (2) *Invest in Eurometropolis*, un projet dont les objectifs principaux sont de concevoir et de mettre en œuvre des démarches communes et concertées afin de valoriser le territoire de l'Eurométropole en tant que zone de développement transfrontalière attractive pour les entreprises et les investisseurs étrangers. Le chef de file de ce projet est l'Agence du GECT, accompagnée par huit partenaires : LMCU, la CCI Grand Lille, APIM, les quatre intercommunales belges et la Province de Flandre Occidentale.

Tableau 2. Leadership et degré de centralité des organisations concernant le marketing territorial

Organisations	Leadership	Degré de centralité
Agence GECT	19	19
APIM	4	15
AWEX-OFI	0	1
CCI Grand Lille	11	18
Chambre du Commerce Franco-Belge	1	4
Département du Nord	6	8
FIT	0	3
Forum Transfrontalier	9	14
Hainaut Développement	0	1
IDETA	7	18
IEG	6	18
LEIEDAL	24	18
LMCU	30	19
POM	0	4
Province de Flandre Occidentale	17	17
Province du Hainaut	7	12
Région Nord Pas-de-Calais	5	13
Région Wallonne	18	13
Transforum	2	3
Unizo	5	14
VOKA West-Vlaanderen	7	14
WVI	6	16

Acteurs institutionnels
 Structures transfrontalières
 Agences de développement, CCI

Liste des acronymes :

AWEX-OFI : Agence wallonne à l'exportation et aux investissements étrangers

FIT : Flanders Investment and Trade

Hainaut Développement : Agence de Développement de l'Economie et de l'Environnement de la Province de Hainaut

POM : Agence de Développement de la Flandre orientale

Unizo : Agence de l'Union des Entrepreneurs indépendants flamands

5.2 Un pouvoir étatique multipolaire : une géographie différenciée des lieux du pouvoir

Dans le cadre de la coopération transfrontalière, la question de la prise de décision n'est que très rarement abordée (Perkmann 2007), pourtant il apparaît intéressant voire primordiale de connaître les lieux stratégiques où sont décidés les actions transfrontalières à mener. En effet, le fonctionnement de la gouvernance transfrontalière sera directement impacté par la localisation et les interactions des acteurs inscrits dans ces lieux. Malgré les moyens de communication de plus en plus performants permettant de réduire l'éloignement entre des pôles décisionnels, ces derniers sont pris dans un contexte spatial donné dans lequel les distances métriques ont toujours leur importance. La coopération transfrontalière dépend du positionnement géographique des nœuds du pouvoir. Dans le cas de l'Eurométropole, quels sont les lieux stratégiques de la prise de décision dans le domaine du transport transfrontalier et dans celui du marketing territorial ?

En se basant sur les représentations directes des acteurs (Tableau 3), la ville de Lille apparaît comme le premier lieu cité (avec un score important – supérieur à 90 % des répondants). Ce résultat confirme la position centrale de Lille, en tant que cœur politique métropolitain de l'Eurométropole. Par la suite, l'interprétation des résultats varient en fonction des domaines étudiés. Dans le cas du marketing territorial, les deux principales villes belges de l'Eurométropole (Kortrijk et Tournai) sont également citées comme des lieux stratégiques importants. Concernant le transport public, de manière paradoxale, aucun autre lieu situé dans ce territoire transfrontalier n'obtient de score significatif. Par contre, les capitales nationales (Paris et Bruxelles) restent des lieux stratégiques, malgré une reconfiguration de la puissance étatique qui donne dorénavant davantage de compétences aux acteurs locaux. Ces résultats confirment la suprématie de l'Etat central sur les questions du transport transfrontalier, notamment en ce qui concerne le transport ferroviaire.

Au niveau des mesures structurelles du réseau, les données indiquent le nombre d'organisations - appartenant au réseau de gouvernance - implantées dans chacune des villes citées. Lille apparaît comme le lieu de concentration des différentes institutions impliquées dans la coopération transfrontalière. Kortrijk, dans une moindre mesure, constitue le lieu central de prise de décision du côté flamand. Par contre, du côté

té wallon, aucune ville ne ressort véritablement de cette analyse. Les capitales d'Etat quant à elles, ne sont pas ou peu présentes.

Tableau 3. Lieux de pouvoirs concernant les questions transfrontalières dans les domaines du transport public⁶ et du marketing territorial⁷

Lieux	Transport Public		Marketing Economique	
	Représentations des acteurs	Mesures structurelles	Représentations des acteurs	Mesures structurelles
Lille	15	11	18	7
Bruxelles	10	3	4	1
Paris	9	0	3	0
Kortrijk	3	4	14	4
Tournai	2	2	11	2
Bruges	2	2	3	3
Namur	1	1	1	2
Liège	1	0	Ø	Ø
Valenciennes	1	0	Ø	Ø
Dunkerque	1	0	1	0
Ostende	0	1	Ø	Ø
Mons	0	1	2	2
Mouscron	0	1	2	1
Ieper	Ø	Ø	1	0
Gand	Ø	Ø	1	0

Lieux français
 Lieux wallons
 Lieux flamands
 Lieux fédéraux et flamands

Notes de lecture : Dans le domaine du transport public, la ville de Lille a été citée 15 fois par les personnes interrogées lorsqu'on leur demandait « Quels sont les lieux stratégiques où se prennent les décisions ? ». Parallèlement, la ville apparaît 11 fois dans le réseau transfrontalier étudié. Cette donnée se base sur le nombre d'institutions appartenant au réseau ayant leur adresse (siège social) à Lille.

La carte de la géo-localisation des organisations (Carte 2) confirme la distribution des lieux du pouvoir vu précédemment, mais indique également un contraste dans la répartition spatiale des acteurs de la gouvernance transfrontalière. Ainsi, les acteurs français appartenant au réseau étudié sont tous concentrés sur le territoire de la commune de Lille. La France reste un pays très centralisé malgré les lois de décentralisation (1982 et 2004). Néanmoins, la décentralisation concentrée du pouvoir de l'Etat dans le pôle lillois permet de réunir au sein du territoire métropolitain l'ensemble des niveaux institutionnels français. Du côté belge, les acteurs appa-rais-

⁶ 16 personnes sur les 33 enquêtées y ont répondu concernant le transport transfrontalier.

⁷ 19 personnes sur les 27 enquêtées y ont répondu concernant le marketing territorial.

sent beaucoup plus dispersés, avec une majorité des acteurs belges impliqués dans la gouvernance transfrontalière situés en dehors de l'Eurométropole. Non seulement il y a un éparpillement des lieux où s'organise la gestion économique urbaine en Belgique, mais en plus, des autorités importantes ont leur siège hors du périmètre de coopération transfrontalier (par exemple la Province de Flandre Occidentale localisée à Bruges), révélateur du faible poids politique des villes belges de l'Eurométropole face à Lille.

Carte 2. Géo-localisation des acteurs de la gouvernance transfrontalière de l'Eurométropole



A l'instar des organisations, la comparaison des différents résultats identifiant les lieux de pouvoir, indique que, du côté français, il y a correspondance des résultats provenant des représentations directes des acteurs et de l'analyse des réseaux. Lille est reconnu comme le lieu majeur où se prennent les décisions en matière de questionnement transfrontalier. Tandis que du côté belge, les résultats concordent partiellement du côté flamand (mise en avant de Kortrijk qui y apparaît comme le lieu auxiliaire de l'Eurométropole), voire pas du tout côté wallon. En effet, Namur, représentant le lieu central du pouvoir politique wallon, dispose d'un positionnement plutôt périphérique.

5.3 L'Etat dans tous ses états : les tutelles, les stratégies et la para-diplomatie

L'analyse montre que, dans un contexte transfrontalier, les acteurs et lieux clés sont ceux qui ont été définis au sein de chaque système étatique. Les principaux acteurs de ces deux réseaux ont les compétences et une légitimité définie par les deux Etats (malgré les scores mitigés en Wallonie). Quant aux lieux centraux, ce sont essentiellement ceux qui accueillent les institutions dominantes de la gouvernance urbaine nationale. En ce sens, la suprématie du pouvoir étatique en termes d'acteurs et de lieux est toujours à l'œuvre dans les réseaux de gouvernance transfrontalière. Cependant, les résultats invitent à réexaminer différemment la centralité du pouvoir étatique dans un contexte transfrontalier. Dans une période de desserrement de la contrainte étatique sur le territoire infranational (Le Galès 2011) visant notamment à trouver un mode de gestion adéquate pour les espaces métropolitains transfrontaliers, un changement de la centralité du pouvoir étatique s'opère. On observe qu'une pluralité d'acteurs est impliquée dans les réseaux de gouvernance transfrontalière, mais ces derniers n'ont pas tous le même positionnement, ni la même fonction ou représentation. L'interprétation de ces résultats indique qu'un pouvoir étatique tricéphale se révèle à travers ces collaborations et la construction d'un espace métropolitain transfrontalier :

- Un **pouvoir étatique « tutélaire »** composé d'autorités faîtières qui encadrent, à travers le droit, l'impôt et l'administration, les populations résidant sur le territoire national. Dans le cas de l'Eurométropole, le pouvoir étatique « tutélaire » ap-

paraît exclusivement dans les représentations directes des acteurs en matière de transport public (Région Wallonne).

- Un **pouvoir étatique « stratégique »** organisé à partir d'acteurs opérationnels du développement urbain ayant reçu des compétences de la part de l'Etat tutélaire afin de répondre à la fois aux enjeux locaux et régionaux de la construction d'un territoire transfrontalier ainsi qu'aux défis de la mondialisation. Le pouvoir étatique « stratégique » apparaît fortement omniprésent dans les réseaux de gouvernance étudiés (transport public et marketing territorial). L'acteur le plus dominant de la gouvernance est LMCU, seul gouvernement d'envergure métropolitaine de l'Eurométropole, autorité légitimée par l'Etat français. Le second acteur clé le plus souvent représenté est l'intercommunale belge LEIEDAL (intercommunale de Kortrijk).

- Un **pouvoir étatique « para-diplomatique »**, exercé par des institutions qui sont plus souples et qui organisent les relations internationales de proximité et à finalité fonctionnelle. La connexion entre les deux systèmes étatiques a besoin d'une organisation permettant de réunir l'ensemble des acteurs pour échanger et débattre sur les questions transfrontalières, mais aussi pour mettre en œuvre des projets transfrontaliers. L'Agence du GECT, qui se situe dans cet entre-deux institutionnel, joue parfaitement ce rôle. Elle apparaît en particulier dans les mesures structurelles des réseaux.

Quant aux lieux centraux, plusieurs types apparaissent et peuvent être qualifiés : soit de lieux majeurs de la bureaucratie étatique régionale et/ou locale, soit de lieux de compétences stratégiques ou encore de plates-formes de la gouvernance. Au regard des résultats, les lieux clés du pouvoir étatique qui ressortent sont les lieux du pouvoir étatique « stratégique », c'est-à-dire les trois capitales de l'Eurométropole (Lille/Kortrijk/Tournai). Cependant, la représentation des lieux du pouvoir fait ressortir également les capitales du pouvoir étatique « tutélaire » uniquement en matière de transport public. Cette perception spatiale du pouvoir étatique « tutélaire » marginalise la Wallonie et la Flandre comme institution productrice de lieux du pouvoir (absence de Namur et ambiguïté bruxelloise qui est, certes le siège de la région flamande, mais surtout le lieu des institutions fédérales) et suppose des autorités non-

révélées parmi les acteurs majeurs de la gouvernance (Bruxelles pour l'Etat fédéral belge et Paris pour l'Etat français). On constate donc des stratégies nationales différentes quant à l'implication et la mutation du pouvoir étatique pour les questions transfrontalières. En France, la stratégie implémentée suit une logique de concentration des pouvoirs dans le cœur métropolitain créé ; l'Etat est visible par l'intermédiaire des acteurs comme LMCU. En Wallonie, la logique est de concentrer les pouvoirs dans le centre régional, qui contrôle et organise la gestion du territoire et le traitement des questions politiques depuis Namur. Mais concrètement, ce sont les acteurs locaux qui gèrent les questions transfrontalières sans pour autant avoir les compétences nécessaires. Ils jouent un rôle de représentants du pouvoir central wallon. En Flandre, du fait du principe de subsidiarité, le pouvoir étatique est localisé dans plusieurs villes.

6 Conclusion

Les réseaux métropolitains transfrontaliers font partis des ensembles interactionnels permettant de limiter l'incertitude que fait peser l'économie globalisée sur les espaces locaux (Marris 1996). Ce sont des plateformes informationnelles et décisionnelles dans lesquelles se tissent des liens de confiance entre des acteurs ne disposant pas tous de la même centralité pour faire face aux enjeux économiques localisés et globalisés. A travers l'exemple de l'Eurométropole Lille-Kortrijk-Tournai, la dynamique étatique relative à la gestion des espaces métropolitains transfrontaliers a pu être cernée. Cette étude montre tout d'abord que, la mise en place d'une gouvernance à cette échelle n'affaiblit pas la puissance étatique, mais s'appuie sur les architectures du pouvoir décidées par l'Etat au sein de son territoire. D'ailleurs, les acteurs qui apparaissent les plus dominants dans les réseaux transfrontaliers sont les acteurs publics et principalement ceux qui ont reçu les compétences de la part de l'Etat pour gérer le développement urbain.

Certes la gouvernance multi-niveaux apparaît comme le système opératoire permettant de gérer au mieux la coopération transfrontalière étant donné l'implication d'acteurs multiples et la répartition différenciée des pouvoirs de part et d'autre de la frontière (Hooghe et Marks 2003). Mais elle reste tributaire de l'Etat et

de sa mutation/recomposition au sein de son territoire. Cette recherche montre que le « container étatique » (Taylor 1994) se morcelle en un pouvoir « tutélaire » et « stratégique » à l'intérieur des frontières d'Etat et que les acteurs légitimés dans ces systèmes clôturés se connectent à l'échelle transfrontalière au sein d'une arène du pouvoir étatique « para-diplomatique » où cohabitent différents dépositaires de la parole publique. Le GECT constitue cette structure institutionnelle souple qui fonctionne comme une plateforme de connexion des institutions publiques nationales (Nelles et Durand 2012). La collaboration politique transfrontalière ne conduit donc pas à l'apparition d'acteurs importants non légitimés par les puissances étatiques impliquées, mais participe à renforcer une méta-gouvernance étatique (Cf. Annexe 1). Dans le cas de l'Eurométropole, les acteurs locaux les plus centraux appartiennent à la sphère publique ou parapublique, mais il s'agit avant tout d'institutions ayant reçu des ressources opérationnelles de la part de l'Etat pour contrôler le développement territorial urbain de part et d'autre de la frontière. Certes, des organismes ayant des fonctions spécialisées comme par exemple en France, la Région Nord Pas-de-Calais pour les transports publics et la CCI Grand Lille pour le marketing territorial, peuvent occuper une position non négligeable dans les réseaux stratégiques. Mais, ils sont généralement derrière les autorités locales en charge du développement économique de leur pays respectif. Il y a une prépondérance des institutions mandatées par l'Etat pour assurer un développement de l'économie urbaine dans la contiguïté de la frontière.

La deuxième conclusion révèle que l'Etat engagé dans la gouvernance métropolitaine transfrontalière ne déploie pas une architecture monolithique de son pouvoir. Celle-ci change et s'adapte en fonction des thématiques traitées à l'échelle transfrontalière, mais également en fonction des représentations idéelles et fonctionnelles du pouvoir par les acteurs associés. De fait, les configurations partenariales de la gouvernance relative aux transports publics ne sont pas similaires à celles retrouvées en matière de marketing territorial. Les Etats centraux et leurs capitales respectives (Paris, Bruxelles) peuvent apparaître dans les réseaux d'acteurs en charge de la mobilité alors qu'ils disparaissent des ensembles organisationnels chargés de produire une visibilité territoriale. La question du transport public nécessite une proximité décisionnelle entre les niveaux régional et national. En effet, les aires métropolitaines transfrontalières ne constituent pas un cadre suffisamment fort où peuvent se

prendre toutes les décisions dans ce domaine car les réseaux de transports et notamment les chemins de fer sont paramétrés à l'échelle des Etats. A l'inverse, l'Etat central disparaît des questions liées au marketing territorial métropolitain au profit d'acteurs plus ancrés dans l'espace régional qui occupent, dans le réseau de gouvernance, des positions avantageuses sur cette question. La politique de communication métropolitaine s'appuie ainsi sur une proximité métrique entre l'espace promu et l'espace géré. Ce sont uniquement les représentants de l'Etat stratégique, c'est-à-dire ceux ancrés à l'échelle locale et régionale qui apparaissent parmi les acteurs les plus déterminants.

Parallèlement à cette configuration du pouvoir étatique qui change en fonction du domaine traité, notons que la centralité de l'Etat dans la coopération transfrontalière peut évoluer selon la *perception idéale* du pouvoir ou, au contraire, selon sa *perception fonctionnelle*. La *perception idéale* est définie comme la somme des représentations individuelles en matière de pouvoir, c'est-à-dire la manière dont chaque acteur se représente les organisations disposant du pouvoir dans son réseau de gouvernance. A l'inverse, la *perception fonctionnelle* est une vision collective basée sur la densité des liens entre les acteurs présents dans les systèmes de gouvernance, information collectée à partir de l'analyse des réseaux sociaux. De fait, les structures relevant du pouvoir étatique « tutélaire » sont bien positionnées dans les représentations idéelles, ce qui montre une certaine permanence du pouvoir possédé par les acteurs traditionnels de la souveraineté étatique. Inversement, les organisations du pouvoir étatique « stratégique » dominent dans les représentations fonctionnelles car ces dernières révèlent l'organisation pragmatique de la gestion métropolitaine et les acteurs dépositaires d'une capacité opérationnelle localisée.

Enfin, les résultats de cette analyse confirment certes que la gouvernance est un système de coordination envisageable comme cela a été mis en avant dans plusieurs recherches académiques (Perkmann 1999, 2007, Kramsch et Hooper 2004), mais ils mettent en lumière également qu'au-delà des réseaux de gouvernance, le pouvoir qui dispose à la fois d'une force idéale et d'une fonctionnalité optimale n'est autre que le gouvernement métropolitain, c'est-à-dire dans le cas présent Lille Métropole Communauté Urbaine (LMCU). Les Etats participant à la coopération transfrontalière ne sont donc pas totalement sur un même pied d'égalité lorsqu'ils établissent

collectivement des systèmes d'organisation de l'espace métropolitain transfrontalier. Les acteurs français ne peuvent pas imposer leur volonté aux acteurs belges. Cependant, l'intercommunale lilloise à travers ses capacités de coordination gouvernementale à l'échelle métropolitaine française, devient l'acteur le plus à même de jouer une fonction organisatrice dans le cadre transfrontalier. Il faut apporter deux nuances à cette conclusion majeure qui tend à mettre en avant l'importance du gouvernement métropolitain dans la gestion métropolitaine transfrontalière. Tout d'abord, l'enquête a été réalisée alors que le GECT, structure de confluence des Etats français et belges, n'en était qu'à ses balbutiements. Peut-être pourra-t-elle exercer une fonction de leader au sein des réseaux de la gouvernance transfrontalière ? En outre, la gouvernance métropolitaine transfrontalière au sein de l'Eurométropole n'est pas liée à une polarisation économique du territoire métropolitain français. La réalité fonctionnelle montre un décalage très important entre les réseaux du pouvoir et l'organisation de l'économie à l'échelle transfrontalière. Certes Lille et son agglomération domine par sa masse, mais la dynamique de croissance est bien plus importante sur le versant belge. Ainsi, la partie flamande de l'Eurométropole a un milieu économique plus performant que le versant français avec un taux de chômage très inférieur. La partie wallonne de l'aire métropolitaine est la plus dynamique de Wallonie et attire vers elle des salariés venant de France. Les flux de travailleurs entre France et Belgique dans l'Eurométropole sont déséquilibrés et les entreprises belges attirent plus que leurs homologues françaises. Environ 28 000 personnes résidant en France travaillent dans les provinces du Hainaut et de la Flandre occidentale, contre 5 000 actifs Belges occupés dans la région française (OIE 2009 ; CESR Nord Pas-de-Calais 2010). La gouvernance de l'Eurométropole, en tant qu'instrument d'organisation de l'économie territorialisée, doit donc être relativisée. Les différences de développement de part et d'autre de la frontière montrent que cette région urbaine « trans-étatique » n'est jamais qu'une échelle parmi d'autres de l'organisation partenariale à finalité économique (Storper et Salais 1997).

Annexe 1. Une relecture du pouvoir étatique au sein de l'Eurométropole Lille-Kortrijk-Tournai

			Pouvoir étatique "Tutélaire"		Pouvoir étatique "Stratégique"		Pouvoir étatique "Para-diplomatique"		
			Pays	Acteur	Lieu	Acteur	Lieu	Acteur	Lieu
Système étatique	Acteurs et lieux légitimes pour gérer la question urbaine à l'échelle nationale et transfronta- lière	FR	Etat Français	Paris	LMCU	Lille	GECT	Kortrijk	
		BE	Région Wallonne	Namur	IDETA, IEG	Tournai, Mouscron			
			Région Flamande	Bruxelles	LEIEDAL, WVI	Kortrijk, Bruges			

Perception des pouvoirs centraux dans les réseaux transfronta- liers étudiés	Système transfrontalier	Perception idéelle	FR		Paris	LMCU	Lille			
			BE	Région Wallonne	Bruxelles					
						LEIEDAL				
		Transport Public	Perception fonctionnelle	FR			LMCU	Lille	GECT	Kortrijk
	BE									
						LEIEDAL	Kortrijk			
	Système transfrontalier	Perception idéelle	FR			LMCU	Lille	GECT	Kortrijk	
			BE	Région Wallonne			Tournai			
						LEIEDAL	Kortrijk			
		Marketing Territorial	Perception fonctionnelle	FR			LMCU	Lille	GECT	Kortrijk
				BE			IDETA			
							LEIEDAL	Kortrijk		

	Position non dominante du pouvoir étatique		Correspondance avec les acteurs ou les lieux clés du système étatique		Correspondance partielle avec les acteurs ou les lieux clés du système étatique
--	--	--	---	--	---

Notes de lecture : Ce tableau synthétise les résultats de l'étude MetroNet menée dans la région métropolitaine transfrontalière de Lille. Il identifie les acteurs et les lieux principaux de chaque territoire concerné par la construction de l'Eurométropole (français, wallon et flamand). Trois niveaux de lecture apparaissent :

- Le **premier niveau** (en colonne) distingue le pouvoir étatique en trois types : tutélaire, stratégique et para-diplomatique.
- Le **deuxième niveau** (en ligne – Système étatique) présente les acteurs et les lieux dominants du pouvoir au sein de chaque système étatique - pour gérer la question urbaine - en considérant la distribution des compétences. Par exemple : L'Etat français est l'acteur dominant du pouvoir étatique tutélaire et son lieu d'exercice est Paris.
- Le **troisième niveau** (en ligne – Systèmes transfrontaliers Transport Public et Marketing Territorial) indique les résultats de l'analyse menée pour chaque domaine traité (transport public et marketing territorial) à travers l'étude des perceptions idéelles (représentations directes des acteurs) et fonctionnelles (mesures structurelles des réseaux). Les résultats de chaque ligne sont à comparer avec ceux du deuxième niveau (Système étatique) pour infirmer ou confirmer la présence du pouvoir étatique dans la gouvernance transfrontalière. Trois positions apparaissent : (1) Position non dominante du pouvoir étatique dans le système transfrontalier, (2) Correspondance avec le système étatique et (3) Correspondance partielle avec le système étatique. Par exemple, la Région Wallonne est l'acteur dominant du pouvoir étatique tutélaire côté wallon, en ce qui concerne la perception idéale du système transfrontalier – transport public. Par contre, son pendant flamand n'y apparaît pas, c'est pourquoi il n'y a qu'une correspondance partielle avec le système étatique belge présenté (deuxième niveau).

Références Bibliographiques

- Anderson J. (2002) "Question of democracy, territoriality and globalization". In J. Anderson (Ed) *Transnational democracy. Political spaces and border crossings*, London: Routledge, pp. 6-38.
- Bayart J-F. (2004) *Le gouvernement du monde: une critique politique de la mondialisation*. Paris: Fayard.
- Béhar D., Estèbe P. et Vanier M. (2011) "Pôles métropolitains : du « faire territoire » au « faire politique », ou la nouvelle bataille de l'interterritorialité", *Métropolitiques*, 18 mai 2011.
- Blatter J. K. (2001) "Debordering the World of States: Towards a Multi-Level System in Europe and a Multi-Polity System in North America? Insights from Border Regions". *European Journal of International Relations*, Vol. 7, n°2, pp. 175-209.
- Blatter J. K. (2003) "Beyond hierarchies and networks: institutional logics and change in transboundary spaces". *Governance: an international journal of policy, administration and institutions*, Vol. 16, n°4, pp. 503-526.
- Blatter J. K., Kreutzer M., Rentl M. et Thiele J. (2008) "The foreign relations of European regions: competences and strategies". *West European Politics*. Vol. 31, n°3 pp. 464-490.
- Bourdieu P. (1984) *Questions de sociologie*. Paris : Les éditions de minuit.
- Brenner N. (1999) "Globalisation as Reterritorialisation: The Re-scaling of Urban Governance in the European Union". *Urban Studies*, Vol. 36, n°3, pp. 431-451.
- Brenner N. (2004) "Urban governance and the production of new state spaces in western Europe, 1960-2000". *Review of International Political Economy*, Vol. 11, n°3, pp. 447-488.
- Brenner N. (2009) "Cities and territorial competitiveness". In C. Rumford (Ed.) *The Sage Handbook of European Studies*. London: Sage, pp. 442-463.
- Castells M. (1996) *The Rise of the Network Society*. Massachusetts: Blackwell.
- Castells M. (2002) "The construction of European Identity". In M. J. Rodrigues (Ed.) *The new knowledge economy in Europe*. Cheltenham: Edward Elgar, pp. 232-241.
- Cerny P. (2001) "From "iron triangles" to "golden pentangles"? Globalizing the policy process". *Global governance*, Vol. 7, n°4, pp. 397-410.
- CESR Nord Pas-de-Calais (2010) *La mobilité des habitants du Nord-Pas de Calais sur le marché du travail transfrontalier*. CESR : Lille.
- Clément F. et Lamour C. (2010) "Social capital design and polycentric metropolitan competitiveness: The "Grande Région" agenda". *Journal of Borderland Studies*. Vol. 26, n°1, pp. 89-99.

Cole A. (2011) "France : Between centralization and fragmentation". In, J. Loughlin F. Hendriks et A. Lidström (Eds.) Local and regional democracy in Europe. Oxford: Oxford University Press, pp. 307-330.

CPDT - Conférence Permanente du Développement Territorial (2011) Diagnostic territorial de la Wallonie 2011. Namur : Service Public Wallon.

DATAR (2003) Pour un rayonnement européen des métropoles françaises. CIADT 18.12.2003. Paris : DATAR.

DATAR (2006) Les coopérations métropolitaines en France. Paris : DATAR.

Durand F. et Nelles J. (2012) "Cross-border governance within the Eurometropolis Lille-Kortrijk-Tournai through the example of cross-border public transportation". Working Paper n°2012-16, CEPS/INSTEAD, Mars 2012, 48 p. (<http://www.ceps.lu/pdf/6/art1843.pdf>).

ESPON (2010) Metroborder. Cross-Border Polycentric Metropolitan Regions. Luxembourg: ESPON.

Foucher M. (1991) Fronts et frontières. Un tour du monde géopolitique. Paris: Fayard.

Fraser N. (2003) "From discipline to flexibilization? Rereading Foucault in the shadow of globalization". Constellations, Vol. 10, n°2, pp. 160-171.

Freeman L C. (1979). "Centrality in Social Networks: Conceptual clarification", Social Networks, Vol. 1, pp. 215-239.

Giddens A. (1985) A Contemporary Critique of Historical Materialism. Vol. 2. The Nation State and Violence. Cambridge : Polity.

Hartmann M. (2007) The sociology of elites. London: Routledge.

Hartmann M. (2010) "Elites and power structure". In S. Immerfall, G. Therborn (Eds.), Handbook of European societies. Social transformations in the 21st century. London: Springer, pp. 291-323.

Hartmann M. (2011) "Internationalisation et spécificités nationales des élites économiques". Actes de la Recherche en Sciences Sociales, Vol. 5, n°190, pp. 10-23.

Hesse J. J. et Sharpe L. J. (1991) "Local Government in International Perspective: Some Comparative Observations". In, J. J. Hesse, L. J. Sharpe (Eds.) Local Government and Urban Affairs in International Perspective. Analyses of Twenty Western Industrialised Countries, Baden-Baden: Nomos, pp. 603-621.

Hooghe L. et Marks G. (2003) "Unravelling the central state but how? Types of Multi-level Governance". American political science review, Vol. 97, n°2, pp. 233-243.

Jessop B. (2007) "Governance and metagovernance : On reflexivity, requisite variety and requisite irony". In, M. Bevir (Ed.) Public governance. Volume 1. Theories of governance. London: Sage, pp. 230-45.

Jessop B. (2011) "Metagovernance". In, M. Bevir (Ed.) The SAGE Handbook of governance. London: SAGE, pp. 106-123.

Jouve B. (2009) "Conclusion: the right to the city old issues new challenges". In Jouve B., Colin B, Taylor P. (Eds) Urban policies and the right to the city. Presse Universitaire de Lyon, pp. 157-163.

Keating M. (1998) The new regionalism in Western Europe: Territorial restructuring and political change. Cheltenham: Edward Elgar.

Keating M. (1999) "Regions and international affairs: motives, opportunities and strategies". In, F. Aldecoa et M. Keating (Eds) Paradiplomacy in action. The foreign relations of subnational governments. London: Frank Cass, pp. 1-16.

Kramsch O. et Hooper B. (2004) Cross-border governance in the European Union. Routledge, London.

Kübler D. et Piliutyte J. (2007) "Intergovernmental relations and international urban strategies: constraints and opportunities in multilevel polities". Environment and planning C: government and policy, Vol. 25, pp. 357-373.

Lamour C. (2011) "Le Grand Régionalisme. Du décloisonnement étatique partiel à la territorialité-réseau". Geographica Helvetica n°4, pp. 281-288.

Le Galès P. (2011) Le retour des villes européennes – Sociétés urbaines, mondialisation, gouvernement et gouvernance, 2ème édition augmentée d'une préface inédite, Presses de Sciences Po, Paris.

Leresche J-P. (1995) "L'Etat et la coopération transfrontalière : un mode complexe d'adaptation à l'Europe". In, J-P. Leresche, R. Levy (Eds.) La Suisse et la coopération transfrontalière: repli ou redéploiement? Zürich : Seismo, pp. 19-47.

Loughlin J. et Peters B. G. (1997) "State traditions, administrative reform and regionalization". In; M. Keating, J. Loughlin (Eds.) The political economy of regionalism. London: Routledge, pp. 41-62.

MacLeod G. (2001) "New regionalism reconsidered: globalization and the remaking of political economic space". International journal of urban and regional research, Vol. 25, n°4, pp. 804-829.

Marris P. (1996) The politics of uncertainty. London: Routledge.

Nelles J. et Durand F. (2012) "Political rescaling and metropolitan governance in cross-border regions: comparing the cross-border metropolitan areas of Lille and Luxembourg", European Urban and Regional Studies, published online 13 March 2012, DOI: 10.1177/0969776411431103.

O'Dowd L. (2002) "Transnational integration and cross-border regions in the European Union". In J. Anderson (Ed.) *Transnational democracy: Political spaces and border crossings*. London: Routledge, pp. 111-128.

O'Dowd L. (2003) "The changing significance of European borders". In, J. Anderson, L. O'Dowd, T. M. Wilson (Eds.) *New Borders for a changing Europe: cross-border cooperation and governance*. London: Frank Cass, pp. 13-36.

Ohmae K. (1996) *The end of the nation state. The rise of regional economics*. Washington, DC: Free Press.

OIE (2009) *La Grande Région comparée aux autres métropoles/régions frontalières européennes*. OIE : Sarrebruck.

Paasi A. (2011) "A border theory: an unattainable dream or a realistic aim for border scholars?". In Wastl-Walter D. (Ed.) *The Ashgate research companion to border studies*. Farnham: Ashgate, p. 11-31.

Paasi A. (2012) "Border studies reanimated: going beyond the territorial/relational divide", *Environment and Planning A*, Vol. 44, n°10, pp. 2303 – 2309.

Perkmann M. (1999) "Building Governance Institutions Across European Borders", *Regional Studies*, Vol. 33, pp. 657-667.

Perkmann M. (2003) "Cross-border regions in Europe: Significance and drivers of regional cross-border co-operations". *European urban and regional studies*, Vol. 10, n°2, pp. 153-171.

Perkmann M. (2007) "Policy entrepreneurship and multi-level governance: a comparative study of European cross-border regions". *Environment and Planning C: government and policy*, Vol. 25, pp. 861-879.

Scott, J. W. (2002) "A Networked Space of Meaning? Spatial Politics As Geostrategies of European Integration". *Space and Polity*, Vol. 6, n°2, pp. 147–167.

Scott A. J. et Storper M. (2003) "Regions, globalization, development". *Regional Studies*, vol. 37, n°6-7, pp 579-593.

Storper M. et Salais R. (1997) *Worlds of Production: the Action Frameworks of the Economy*. Cambridge, MA: Harvard University Press.

Strange S. (1996) *The retreat of the state: the diffusion of power in the world economy*. Cambridge: Cambridge University Press.

Taylor P. J. (1994) "The state as container: territoriality in the modern world-system". *Progress in human geography*, Vol. 18, n°2, pp. 151-162.

Wayenberg E., De Rynck F., Steyvers K. et Pilet J-B. (2011) "Belgium : A tale of regional divergence ?". In, J. Loughlin J., F. Hendriks et A. Lidström (Eds.) *Local and regional democracy in Europe*. Oxford: Oxford University Press, pp. 71-95.



3, avenue de la Fonte
L-4364 Esch-sur-Alzette
Tél.: +352 58.58.55-801
www.ceps.lu