

Projets sans frontières

José Manuel Bujanda Arizmendi
Directeur de la Plate-forme logistique Aquitaine-Euskadi

Aujourd'hui, à la fin de l'année 2006, 55 ans après le Traité de Paris, 49 ans après celui de Rome et 13 ans après celui de Maastricht, les problèmes de logistique dans l'UE, du transport de marchandises et de la mobilité des personnes, de même que leur solution, dépassent les frontières des Etats.

Le problème, le diagnostic partagé et la solution ont maintenant un caractère transfrontalier inéluctable. Ce que nous connaissons aujourd'hui comme la mondialisation nous submerge par des processus changeants dans lesquels plus rien ne demeurera immuable.

L'espace, au moins dans la société industrialisée et technologiquement évoluée dans laquelle nous vivons, a acquis une nouvelle dimension sociale incontestablement différente, une nouvelle perception sociale des distances, des temps de trajet ou des différentes caractéristiques qui définiront dans un avenir très proche les besoins de déplacements professionnels, personnels et de loisirs.

Tout cela a une nouvelle interprétation sociale en raison des répercussions concrètes sur la façon d'affronter la vie privée et sociale. Il est certain que la mise en route de ce processus ne date pas d'aujourd'hui, mais il est en train de recevoir un grand coup d'accélérateur.

Je crois qu'il se produit quelque chose de similaire avec les identités et les sentiments d'appartenance. Il n'existe presque plus rien qui nous soit étranger. Nous sommes au courant de presque tout ce qui se passe dans ce qu'on appelle « l'extérieur ». Nous savons bien que nous faisons partie de l'Union européenne depuis 20 ans, suite à l'Acte unique européen, et que le nombre de pays qui constitue notre Union s'accroît progressivement. Nous savons que l'Union européenne comptera bientôt, le 1^{er} janvier 2007, 27 membres avec l'adhésion de la Bulgarie, -7,8 millions d'habitants et un taux de croissance de 5,5%,- et de la Roumanie, -21,7 millions de citoyens et de citoyennes et un taux de croissance de 7% ; les taux de croissance de ces deux Etats représentent plus du double du taux moyen de l'UE, 2,7%, prévu pour cette année. Nous sommes bien conscients de l'émergence d'une Union européenne à 27 membres après son cinquième élargissement, qui comptera presque 500 millions d'habitants et qui s'étendra, peut-être, jusqu'à la Turquie et la Croatie, après modification dans ce cas du cadre légal défini par le Traité de Nice.

Tout cela nous affecte, de plein fouet. Les responsables logistique des entreprises prendront certainement bonne note des caractéristiques des nouveaux membres de l'UE, des géoéconomistes vont polémiquer sur le degré d'influence que pourra avoir un type d'élargissement ou un autre sur la périphérisation de l'Arc atlantique. Les responsables politiques examineront à la loupe les nouveaux risques de délocalisation des entreprises vers des territoires où les coûts de production sont moindres en raison de la main d'œuvre à bon marché.

Les responsables des infrastructures des différents secteurs réfléchiront sur la nécessité d'optimiser celles qui existent et d'en créer de nouvelles, la recherche de solutions alternatives s'intensifiera et on définira de nouvelles priorités en vue de l'intermodalité.

Les notions d'eupéanité changeront, les identités seront occultées, la complexité des sociétés augmentera, le métissage sera plus divers et les sociologues échafauderont de nouveaux scénarios inconnus. J'ai déjà affirmé que quelque chose de similaire allait se produire avec les identités et les sentiments d'appartenance, et de la même façon que l'occultation des identités ne suppose l'annulation d'aucune, et moi je continuerai à me sentir intimement basque dans une Europe en continuelle mutation.

L'élargissement de l'Europe, comme dans le processus d'accumulation ou de juxtaposition des couches concentriques d'un oignon, superposera d'autres sentiments d'appartenance à ceux que je ressens actuellement. De la même manière que ce qui se passe « là-bas » très loin aura sur moi un effet papillon, et que ce qui est global et grand ne m'annule pas, mais au contraire me rend plus fort. Tout comme le global a besoin du local, de même et du point de vue de la mobilité des personnes, du transport des marchandises et de la logistique en général, ce qui se produit aujourd'hui « en dehors » nous conditionnera, nous influencera et nous obligera en tant que Basques à nous adapter à une nouvelle réalité, conséquence directe des nouveaux besoins et des synthèses historiques.

Mais cela ne nous fera pas oublier l'élément le plus petit ni le plus local. Je veux dire que si ce qui se passe « là-bas très loin » conduit les responsables de l'UE, lors du sommet d'Essen en Allemagne en 1994, à la conclusion, par exemple, qu'il faut qualifier l'axe ferroviaire atlantique européen nord-sud de vitalemment nécessaire d'un point de vue stratégique, et la ligne à grande vitesse Lisbonne, Madrid, Vitoria, Bayonne, Bordeaux, Lille, de prioritaire. Cela nous incombe directement mais ne doit pas nous faire oublier, bien au contraire, « nos » infrastructures plus proches, plus locales, les infrastructures provinciales, celles des courtes distances, ainsi que les infrastructures des lignes urbaines ou périurbaines.

C'est pour cela que le « Y » a un sens, pas seulement en soi, mais aussi et surtout pour ses liaisons de type rotule vers la meseta au sud, le Finistère à l'ouest, la méditerranée à l'est et l'Aquitaine au nord, celle-ci étant notre porte vers l'Europe. Un sens aussi en ce qui concerne la logistique dans son acception la plus vaste, en ce qui concerne la mobilité des personnes et le transport des marchandises. Un sens parce qu'il structure le territoire basque par-dessus les administrations et les Etats, et parce qu'il établit des relations avec ses voisins, qu'il s'ouvre et établit des connexions par-dessus les frontières. Et c'est précisément pour cela que ce qui se décide en Aquitaine est important pour nous, la connexion des infrastructures basque et aquitaine est vitale pour les Aquitains et les Basques, et une priorité pour l'UE, avec un impact positif en France et dans la péninsule ibérique. Nos destins sont liés. Les impératifs de l'histoire à cet égard sont sans appel.

Derrière il restera les frontières, les conditions historico-économiques qui ont favorisé les anciens cadres de l'Etat-nation, les petits nombrils égocentriques sur lesquels se sont échafaudées des philosophies minées par l'esprit de clocher et l'étroitesse de vue, auxquels on doit les différences d'écartement des voies à la frontière de la Bidassoa pour éviter on ne sait trop quoi. C'est très rarement dans l'histoire qu'on a vu quelques petits millimètres dans l'écartement des voies représenter une séparation aussi absurde et tant d'obstacles au transport et à la mobilité ; ces 2,73 cm ont eu des conséquences profondes et multiples sur la vie des Basques de part et d'autre de la Bidassoa, sur le manque de communication et la méconnaissance mutuelle, sur la distorsion des identités et sur les sentiments d'appartenance imposés. La mentalité de celui qui a opté pour la différence afin de préserver « son bien » de manière dérisoire et mesquine répondait de toute façon à un contexte socio-politique heureusement tombé en décadence. Aujourd'hui il s'agit objectivement d'un obstacle objectif, et historique aussi, qu'il faut surmonter.

Tout au long de l'histoire, chaque étape du développement socio-économique a exigé un certain espace vital et c'est pour cela qu'aujourd'hui les différences, ce qui relève du local, l'identité la plus intime, le sentiment d'appartenance le plus inaliénable, se cultivent tout

naturellement dans un esprit d'ouverture, de respect de l'autre, de rapprochement, d'échange et de communication.

La résolution des problèmes de congestion du trafic routier, du transport de marchandises et de la mobilité des personnes se fera avec une logistique qui tiendra compte et se fera en pleine concertation, dans un esprit d'ouverture et de connaissance de l'autre, avec une logistique fondée sur une philosophie négatrice de l'isolement stérile et absurde mais fondée, au contraire, sur une vision moderne, subsidiaire et qui fera le pari de la nouveauté, de l'intermodalité et de la solidarité.

Je crois qu'il est vital pour nous, les Basques, de faire connaissance au-delà de nos frontières, nous devons comprendre et savoir dire que nous sommes ici et que nous voulons établir des relations avec l'extérieur. Voilà l'enjeu du nouveau réseau ferroviaire basque, voilà l'enjeu du « Y », voilà le pari de l'identité basque du futur.

Ce sont des enjeux et des projets sans frontières qui répondent à un certain niveau d'évolution de la société basque et du contexte international qui nous entoure. Mais il reste encore une question en suspens dans notre propre maison basco-aquitaine.

Nous avons 4 ports importants sur nos côtes, Bilbao, Bordeaux, Pasajes et Bayonne. Et bien qu'en Espagne la réforme de la Loi sur les ports soit bloquée, le port de Bayonne a déjà été transféré à la Région Aquitaine.

Nous avons des aéroports de part et d'autre de la Bidassoa et un débat a lieu actuellement en Espagne sur le besoin de redéfinir le rôle de l'AENA et la décentralisation de la gestion des aéroports qui en découle, tandis qu'en France et en Aquitaine des mesures concrètes sont prises dans ce sens. Nous avons des plates-formes logistiques, Arasur, CTVi, Zaisa, Aparkabisa, Mouguerre, Hourcade et un complexe ferroviaire, celui d'Irun-Hendaye. Je ne saurais dire avec certitude s'il y en a beaucoup ou peu, mais toutes ces installations existent et, bien que ce ne soit pas une tâche facile, je crois que nous devons admettre, aussi clairement que nous nous affirmons qu'une ouverture est vitale, que nous devons aussi nous améliorer nous-mêmes.

Identité, sentiment d'appartenance, transport, mobilité et logistique représentent un double défi : entretenir et optimiser ce qui est petit pour aller vers l'extérieur sans crainte d'être engloutis, aller vers cette Europe des 27 pour dire qui nous sommes, que nous avons ce que nous avons, que nous faisons partie du problème mais que nous faisons aussi partie de la solution et que entre ceux d'ici et ceux de là-bas, voisins et moins proches, par-dessus les vieilles frontières et en collaboration solidaire nous sommes en train d'écrire un futur différent aux multiples références rompant avec ce que nos aïeux ont connu, vécu et souffert.

Un futur qui est déjà en train de se dessiner aujourd'hui et dans lequel les identités et les sentiments d'appartenance vont évoluer, comme cela a toujours été le cas, du fait de l'évolution de la mobilité. Car une seule chose est immuable, c'est le changement lui-même.

Le 14 décembre 2006
San Sebastian