

«France-Espagne: un exemple d'économie transfrontalière» dans Combat (12 janvier 1971)

Légende: Article publié dans le journal parisien Combat le 12 janvier 1971 sur les changements et le développement économique en Espagne depuis les années 1960.

Source: Combat. Le Journal de Paris. 12.01.1971. Paris.

Archivo General del Ministerio de Asuntos Exteriores y de Cooperación, Madrid. 60 (E) - 4. R 010417.

Copyright: Tous droits de reproduction, de communication au public, d'adaptation, de distribution ou de rediffusion, via Internet, un réseau interne ou tout autre moyen, strictement réservés pour tous pays.

Les documents diffusés sur ce site sont la propriété exclusive de leurs auteurs ou ayants droit.

Les demandes d'autorisation sont à adresser aux auteurs ou ayants droit concernés.

Consultez également l'avertissement juridique et les conditions d'utilisation du site.

URL:

http://www.cvce.eu/obj/france_espagne_un_exemple_d_economie_transfrontaliere_dans_combat_12_janvier_1971-fr-c9ba53fe-4a77-4ad0-bb0d-fbce2091d60c.html

Date de dernière mise à jour: 20/02/2014

FRANCE

ESPAGNE :

UN EXEMPLE

D'ÉCONOMIE

TRANSFRONTALIÈRE

I - L'Espagne à l'heure du

marché commun

par Alain ECHEGUT

DOCUMENT

L'Espagne après Burgos ! la question reste suspendue à mes lèvres. Ce procès va-t-il amorcer un retour vers l'isolement qui caractérise la politique de Madrid pendant plus de vingt ans ? Ou bien accélérer la mutation européenne préconisée par les technocrates de l'Opus Deïs, cela même qui aujourd'hui ne fait plus l'unanimité ? Peut-être est-il encore tôt pour définir le visage de l'Espagne dans l'après-franquisme. Malgré un certain renouveau nationaliste, inspiré en partie par l'armée, il ne semble cependant pas possible, aujourd'hui, de voir se retenir des frontières si péniblement ouvertes. Ces propos se trouvent d'ailleurs confirmés par la récente déclaration du général Franco, mercredi dernier, devant les principaux dignitaires du régime : « l'isolement n'est pas de mise de nos jours et nous devons vivre en regardant vers l'avenir. »

Si les structures politiques de l'Espagne appartiennent à un passé que l'on voudrait à jamais révolu, l'essor économique est quant à lui assez remarquable, au point d'effrayer sensiblement les responsables des régions françaises limitrophes. « Nous allons être colonisés par les Espagnols le jour de leur entrée dans le Marché Commun », tel est le refrain que l'on entend un peu partout dans l'Aquitaine. Lorsque l'on se trouve en face d'un pays dont le taux de croissance a progressé de 175 % de 1960 à 1969, pour la production industrielle, on peut être inquiet pour un Sud-Ouest très défavorisé sur le plan industriel. La péninsule ibérique se trouvant pratiquement à l'ouest de Bordeaux, l'essentiel des échanges entre l'Espagne et le reste de l'Europe s'effectuerait cependant par l'Aquitaine... et le Pays Basque.

Des résultats satisfaisants

C'est en 1959 que le gouvernement espagnol mettait en application un plan de stabilisation financière et d'expansion économique. Parant le développement au premier plan de ses préoccupations, il décidait de procéder à la libération de sa politique économique en y réservant une large place aux investissements étrangers. De 1960 à 1966, le produit national brut a crû en moyenne, de 8 % par an, la production industrielle, de 10 à 12 % par an.

- Au total, de 1960 à 1966 :
- le produit national brut a crû de 55 %
 - la production industrielle a doublé
 - un million d'emplois ont été créés dans l'industrie, dont 600.000 transférés de l'agriculture
 - la cadence de construction des logements a doublé.

L'année 1967, qui était la dernière de la période du Premier Plan (1964-1967) a été marquée par un certain ralentissement de l'expansion. Certaines tendances inflationnistes avaient fait leur apparition dans les domaines des prix et des salaires, tandis que la balance des paiements se déséquilibrait. Pour enrayer la dégradation de cette situation, le gouvernement espagnol mettait en place un nouveau plan de stabilisation. Il dévaluait le peseta de 14,3 % le 19 novembre 1967 (en même temps que la Grande-Bretagne dévaluait la livre sterling, et du même pourcentage). Il procédait au blocage (provisoire) des salaires, des traitements publics et des prix.

Dès 1968, la reprise s'amorçait, et l'année 1969 a été celle du plein retour à un rythme d'expansion accéléré. La production industrielle a

du bois, le ciment, et jusqu'à 17 % pour les industries manufacturières.

Le produit national brut, qui avait été stationnaire en 1967, a progressé de 4,5 % en 1968, et

de 8 % en 1969. Le blocage des salaires était levé en 1968, et les gains salariaux ont progressé de 11 à 12 % en 1969.

A l'heure actuelle, l'Espagne est dans son second Plan de modernisation (1968-1971) dont les objectifs sont particulièrement ambitieux :

— accroissement du produit national brut de 24 %

— création de 1.000.000 d'emplois nouveaux dans l'industrie

— progression de la production d'énergie électrique de 13 % par an, avec 66 milliards de KWH comme objectif pour 1971 (contre 40 milliards en 1967), avec un important programme de « nucléaire ».

— progression moyenne de la production industrielle de 8 % par an et sensiblement plus pour l'industrie lourde (jusqu'à 17 % pour la sidérurgie, 13,7 % pour la construction mécanique...)

Un institut national de l'industrie

Si une très large initiative est laissée au secteur privé, elle doit s'inscrire dans le cadre d'une planification régionale très précise. L'Etat espagnol a créé un établissement public d'enseignement, « Institut National d'Industrie », l'INI qui lui permet d'exercer un strict contrôle sur l'évolution des secteurs clés, comme la sidérurgie, la construction navale, l'électricité, le raffinage du pétrole. L'INI y possède des participations majoritaires, et il conditionne l'apport de ses capitaux à des opérations préalables de concentration et de structuration de la profession.

A côté de l'épargne nationale, les investisseurs étrangers occupent une place prépondérante dans la réalisation effective du Plan. L'Amérique du Nord (USA et Canada) vient largement en tête. L'Allemagne Fédérale, la Suisse et la France se disputent les places suivantes. Ainsi, sur 200 sociétés espagnoles d'un capital supérieur à 250 millions de pesetas (1), 46 sont des filiales américaines.

Au cours de ces dernières années, les investissements étrangers ont oscillé entre 61 et 135 millions de dollars, et se sont portés sur les sec-

teurs les plus dynamiques. Par exemple pour les investissements américains :

— l'industrie chimique 33 %

— la construction mécanique et électrique 18 %

— les industries transformatrices de métaux 8 %

Par ailleurs, comme en France, le gouvernement espagnol a désiré répartir le développement de l'économie sur l'ensemble du territoire, et passer à des risques de déséquilibre en nuancant suivant les activités et les lieux d'implantation, les aides à l'industrialisation (subventions, avantages fiscaux, ouverture de l'accès au crédit public, facilités pour l'obtention des terrains, etc...). Ces avantages sont portés à leur maximum dans les régions déclarées « pôles de développement », qui sont en nombre limité, une vocation propre étant assignée à chacun. Par ailleurs, de multiples zones industrielles (dénommées polygones industriels) sont aménagées par l'Etat ou par les collectivités locales, à l'intention des entreprises industrielles qui peuvent y trouver une infrastructure immédiatement disponible pour les accueillir.

Les secteurs-clés de l'industrie

Favorisée par d'importants gisements de minerai de fer, la côte cantabrique est le berceau traditionnel de l'industrie sidérurgique. L'on y trouve les trois complexes intégrés de sidérurgie côtière, qui assurent plus de 80 % de la production sidérurgique espagnole :

— le complexe de l'Ensidesa (contrôlé par l'INI) à Avilés, dans les Asturies.

— le complexe de l'Unisa (contrôlé par l'INI) à Gijón, dans les Asturies.

— le complexe des hauts fourneaux de Biscaya, à Bilbao. Bien sûr, un quatrième complexe intégré,

celui de Sagunto, au nord de Valence, complètera cet ensemble sur la côte de la Méditerranée.

La progression de cette industrie est de 2 millions 200.000 tonnes d'acier en 1962 à 5.500.000 t. en 1969. L'objectif 1972 est d'atteindre les dix millions de tonnes. Mais la production demeure encore en retard sur la consommation, ce qui exige la couverture du solde des besoins par l'importation.

En ce qui concerne la construction navale, de 1964 à 1968, celle-ci a triplé. En 1969, elle s'établissait en progression de 28 % par rapport à 1968, et se situait immédiatement derrière la France pour les tonnages livrés, mais la devançait pour les commandes enregistrées s'installant ainsi au 5e rang mondial.

La part de l'exportation y oscille entre 20 et 40 %. Ainsi, en 1969, les livraisons pour l'étranger correspondent à 40 % des livraisons totales, pour un montant supérieur à 600 millions de francs. Simultanément, l'objectif est poursuivi de ravivifier la flotte nationale et de porter son tonnage global à 5.000.000 de tonneaux en 1975. C'est dans les ports de la côte cantabrique, à proximité

des établissements sidérurgiques, que se trouvent les chantiers les plus nombreux, avec 62 % de la capacité de production (Bilbao, Santander, Gijón, El Ferrol Vigo). Les autres grands chantiers sont localisés sur la côte sud (Cadix, Séville), avec 30 % de la capacité de production,

Le reliquat de la capacité nationale de production (8 %) est représenté par les chantiers de la Méditerranée. L'INI a présidé au regroupement des divers chantiers de Bilbao et Cadix en un nouvel ensemble, les « Astilleros espagnols », qui représente plus des deux tiers du potentiel en matière de construction neuve, de réparation, et de construction de moteurs.

L'industrie espagnole de l'aluminium est elle en pleine croissance : 2.500 t. en 1950, 120.000 t. en 1971 (objectif 2e plan). Malgré son très rapide développement, la production est longtemps demeurée en retard par rapport à une consommation qui croît à un rythme exponentiel, et qui, ramenée à la population, tend à rejoindre celle de l'Italie. L'industrie de l'aluminium doit son essor à la collaboration du groupe Pechiney avec l'entreprise nationale Endasa qui a été constituée par l'INI, avec prise d'une participation de 75 %.

La capacité actuelle de production se répartit sensiblement actuellement à raison de 40 % par le groupe Pechiney et 60 % par l'Endasa, et se situe aux environs de 130.000 tonnes. Sur le plan géographique cette capacité se répartit à raison de 70 % sur la côte nord (Avilés et La Corogne), et pour le reliquat, dans l'arrière pays (Valladolid et Sabinanigo). Les usines côtières d'Avilés et de la Corogne seront dotées, dans l'avenir, de toutes les capacités supplémentaires dont le besoin apparaîtrait.

ammoniac et engrais azotés.

Bien entendu, les secteurs traditionnels de l'industrie minière et chimique poursuivent, eux également, leur développement (notamment pour l'acide sulfurique et l'acide phosphorique dont les nouvelles installations en cours de montage doubleront la capacité de production).

Malgré la jeunesse de nombre de ses compartiments, l'industrie chimique espagnole occupe la 4^e place dans le secteur national. De très importants investissements ont été prévus pour le 2^e Plan (40 à 50 milliards de pesetas) qui permettront une augmentation de la production pour une valeur de 100 milliards de pesetas.

Le tour d'horizon pourrait se poursuivre longtemps sur tous les divers autres principaux secteurs de l'industrie espagnole. L'on citera quel-

production de l'année 1971 :

20 millions de tonnes de ciment (contre 15 millions en 1968)

1.100.000 tonnes de pâtes à papier

1.300.000 tonnes de papiers et cartons

525.000 voitures de tourisme (contre 306.000 en 1968) (2)

130.000 véhicules industriels (contre 18.000 en 1968)

Dans l'électronique, dans la construction mécanique, métallique et électrique, les groupes internationaux, tels que Bendix, Philips, associent de plus en plus l'Espagne à la répartition de leurs programmes de fabrication. Le domaine des industries alimentaires, pour l'homme et les animaux domestiques, mérite, également, une toute particulière mention.

Le port de Bilbao au premier rang dans le monde

Un important effort est accompli à l'heure actuelle en ce qui concerne les grands équipements publics. Pour le réseau autoroutier, l'Espagne a entrepris un programme de 3.160 km d'autoroute, dont la réalisation porte sur la période de 12 ans, de 1968 à 1979 et dont le coût, à son lancement était évalué à 180 milliards de pesetas. La convention du financement est assurée par une combinaison d'investissements publics et privés, espagnols et étrangers, qui sont rétribués par le système du péage.

D'ores et déjà ont été engagés, en toute première priorité, les travaux de construction de l'autoroute de la Méditerranée (Grenade, Valence, Barcelone, Le Perthus), et de l'autoroute Cantabrique (Oviédo, Bilbao, Irun). Les tronçons Barcelone - Le Perthus et Bilbao-Irun seront mis en service plusieurs années avant les autoroutes qui, tant à l'Est qu'à l'Ouest, assureront leur prolongement sur le territoire français.

La construction des autoroutes n'est que l'aspect le plus spectaculaire d'un très vaste programme d'aménagements dont l'objet est de faire face à une progression du trafic routier de 11 % d'une année à l'autre. Le transport routier joue un rôle majeur dans l'économie espagnole, tant dans le secteur des marchandises (80 % du trafic total) que dans celui des voyageurs (en particulier, les 2/3 des touristes étrangers).

Un effort encore plus important est accompli dans le secteur portuaire. Il est vrai, que pour les deux tiers, les frontières de l'Espagne sont des frontières maritimes, et la mer a toujours joué un très grand rôle dans l'histoire et la vie de cette nation.

Le 2^e Plan d'équipement réserve 12.200 millions de pesetas à l'aménagement des ports, au cours des quatre années, de 1968 à 1971. Une place de premier plan est réservée à l'aménagement du port de Bilbao, sur l'Océan, et du port de Barcelone, sur la Méditerranée, qui sont les deux premiers ports du pays par le trafic général (tout en se trouvant, pour le trafic global, égalés par certains ports miniers ou pétroliers, tel que Carthagène).

Situés sur l'Atlantique, à cent kilomètres de la France, le port de Bilbao (province de Viscaya dans le Pays Basque) attend l'approbation gou-

vernementale pour l'engagement d'un projet (3), qui, par son ampleur, se situe au tout premier plan international : il s'agit de fermer la rade extérieure du port par un système de digues qui abritera un plan d'eau de 2.000 hectares, dont la moitié par fonds de 20 mètres et plusieurs centaines, par fonds de 30 mètres.

Ce projet, dont le lancement est lié à l'implantation de la raffinerie de Biscaya (5.000.000 de tonnes par an en 1972) est conçu, non seulement à l'intention du trafic pétrolier par unités de 500.000 tonnes, mais également à celle de tous les autres trafics, industriels et commerciaux, qui à terme pourrait porter le trafic du port à 150 millions de tonnes. On voit donc quelle « menace » pèse sur l'avenir du port de Bordeaux si celui-ci ne reçoit pas les investissements nécessaires, en particulier dans le secteur pétro-chimique.

Sur la Méditerranée, et à 150 km de la France, le port de Barcelone poursuit une extension semblable, qui va être favorisée par l'arrivée du gaz naturel, et par la proximité de la raffinerie de Tarragone. Il a bénéficié pour de récentes tranches de son développement, de prêts à la Banque internationale pour la reconstruction et le développement (la BIRD). Poursuivant, bassin par bassin, son extension vers le Sud-Ouest, parallèlement à la côte, il peuple la zone de Llobregat d'industries manufacturières et d'industries lourdes (chimie, pneumatiques, automobile...).

À l'extrême nord-ouest de l'Espagne, la Galice offre les possibilités de ses immenses baies naturelles (rias de Arosa, Pentevedra, Vigo, etc), où les profondeurs de trente mètres s'étendent sur des milliers d'hectares (6.500 pour la Ria de Arosa, dont 5.000 à 20 m), pour la réalisation de ports d'éclatement, de pétroles et de minerais, à vocation européenne.

(A suivre)

(1) 1 pesetas : 7,94 F

(2) les filiales Citroën et Renault y ont une large part.

(3) Voir l'étude de M. Pagès, directeur du port autonome de Bordeaux, dont nous nous inspirons : « L'entrée de l'Espagne sur la scène européenne », Edit. Biere à Bordeaux.