

« Les régions pilotes dans le développement économique de l'Europe du Nord-Ouest: regards croisés sur l'approche des historiens ».

René Leboutte

La question centrale porte sur les méthodes et les outils permettant de « définir les régions économiques majeures » ou encore « régions-pilotes » à travers les approches de l'histoire économique, de la géographie, de la sociologie.

Historiographie

En ce qui concerne les historiens, la définition des « régions économiques » et des « régions-pilotes » a fait l'objet de longs débats depuis la publication par le géographe *et* historien E.A. Wrigley : *Industrial Growth and Population Change. A Regional Study of the Coalfield Areas of North-West Europe in the Late Nineteenth Century* en 1961. En effet, il s'est employé à délimiter les bassins charbonniers du Nord-Ouest (*Austrasian Coalfields*) à l'aide d'une batterie d'indicateurs (extension géographique de l'exploitation charbonnière, densité de population, urbanisation industrielle, etc.). Pour notre propos, son apport majeur est d'avoir mis en évidence une région industrielle transfrontalière formée d'un chapelet de bassins charbonniers et sidérurgiques allant du Pas-de Calais à Hamm dans la Ruhr. Ce caractère transfrontalier fait de cet espace une région pilote depuis la Révolution industrielle jusqu'à la grande mutation industrielle initiée au début des années 1960 (problématique de la reconversion industrielle)¹.

À la même époque, des historiens économistes polonais ont de leur côté mener une réflexion théorique et méthodologique similaire pour aboutir à définir la « région économique », comme un système créé par l'homme, singulièrement les industriels. S'inspirant de l'analyse systémique², c'est-à-dire l'étude de la complexité, avec une attention particulière aux systèmes dynamiques évolutifs, ils sont parvenus à envisager la région-pilote comme une unité cohérente d'éléments, comme une construction qui se veut rationnelle sur le plan économique à un moment donné³. Les historiens ont ainsi rejoint les conclusions de l'ancien travail achevé en 1914, mais publié en 1917, *The Town Labourer*, dans lequel J.L. et Barbara Hammond insistent sur le fait que la révolution industrielle avait engendré une nouvelle civilisation dont la caractéristique majeure était une urbanisation intense en dehors des limites étroites des villes existantes⁴.

Sydney Pollard et d'autres à sa suite ont bien montré que l'industrialisation a créé des régions économiques pilotes en dehors du réseau des villes « traditionnelles ». L'industrialisation, selon

¹ Wrigley E.A., *Industrial Growth and Population Change. A Regional Study of the Coalfield Areas of North-West Europe in the Late Nineteenth Century*, New York, Cambridge U.P., 1961.

² Dumolard P., « Région et régionalisation : une approche systémique », dans *L'Espace géographique*, 1975-2, pp. 93-111.

³ Madurowicz-Urbanska Helena, « Aspects of micro- and macroanalysis in historical socio-economic regionalization », dans *Studia Historiae Oeconomicae*, vol. 13, Poznan, 1978, pp. 26-39 ; Eadem, « Remarques sur la méthodologie des régions économiques et leurs valeurs épistémologiques », dans *Studia Historiae Oeconomicae*, vol. 15, Poznan, 1980 (1981), pp. 87-93.

⁴ Hammond J.L., Hammond B., *The Town Labourer, 1760-1832, the New Civilisation*, 2^e édition, London, 1917, pp. 39-42.

Sydney Pollard, Pat Hudson et Maxine Berg, doit être appréhendée comme un phénomène régional (échelon régional, transrégional et non uniquement national).

Avec le recul, l'immense débat lancé par les regrettés Pierre Deyon et Franklin Mendels sur la protoindustrialisation a, selon moi, eu le grand mérite de montrer que ces régions pilotes ont été structurées à travers un réseau d'entrepreneurs qui a organisé la division du travail au sein de territoires associant (petites) villes et campagne. Donc une construction rationnelle, un véritable système régional de production industrielle.

Ce courant historiographique mettant l'accent sur le caractère « régional » de l'industrialisation (et donc de l'émergence de « régions pilotes ») m'apparaît avec le recul du temps n'avoir pas que des mérites. En effet, il pousse à réduire à la portion congrue le rôle de l'État, alors même que l'on perçoit tout le poids, bénéfique ou moins de l'État central, dans l'émergence et le développement des régions pilotes. Pour ne pas évoquer la France qui offre un exemple éclatant, le cas belge est limpide à ce sujet comme l'ont montré, entre autres, les travaux de Ginette Kurgan-van Hentenryk⁵ et de Michel Quévit⁶. Or, l'une des caractéristiques de la (pénible) reconversion des régions industrielles a été le transfert des centres de décision (patronat, banques) des régions elles-mêmes vers les capitales (Bruxelles par exemple).

D'autre part, une accentuation trop marquée du caractère « régional » masque l'influence grandissante à la fois des Communautés européennes et d'organes transnationaux (multinationales, réseaux décisionnels internationaux). Je reviendrai plus loin sur la problématique de la « reconversion », mais dès à présent, la sage inachevée de la restructuration de la sidérurgie depuis les années 1960 jusqu'à la naissance du groupe Arcelor-Mittal démontre de manière lumineuse la nécessité de prendre en compte la « multi-levels governance » c'est-à-dire des prises de décision, des conflits intéressant tous les niveaux depuis l'échelon local (les divisions d'une entreprise liées à la vie d'une commune (exemple Seraing ou Charleroi), subrégional (bassin de Charleroi, bassin de Liège), régional, national (avec des interventions « lourdes » des États), jusqu'à l'échelon européen et finalement l'échelon mondial.

L'histoire des régions pilotes ne peut être dissociée de l'action de l'État central, comme des instances supranationales⁷.

⁵ G. KURGAN, « La Société Générale de Belgique et le financement de l'industrie 1870- 1950 », dans P. Marguerat, L. Tissot et Y. Froidevaux (éds), *Banques et entreprises industrielles en Europe de l'Ouest, XIXe-XXe siècles : aspects nationaux et régionaux*, Université de Neuchâtel, 2000, pp. 199-221 ; Eadem, « Propriété et contrôle des entreprises », dans I. Cassiers (éd.), *Que nous est-il arrivé ? Un demi-siècle d'évolution de l'économie belge, Reflets et perspectives de la vie économique*, t.XXXIX, 2000, n° 1, pp. 121-131.

⁶ Quévit Michel, *Les causes du déclin wallon*, EVO, Bruxelles, 1978 ; idem, *La Wallonie, l'indispensable autonomie*, Entente, Paris, 1982.

⁷ Leboutte René, « Le rôle de la Communauté européenne du charbon et de l'acier dans le développement des politiques de reconversion industrielle et d'essor économique régional », dans Institut für soziale Bewegungen der Ruhr-Universität Bochum, 30/2003 - Strukturwandel aus vergleichender regionaler Perspektive nach 1945. Ruhrgebiet und Nord-Pas-de-Calais - Comparaison socio-régionale: la reconversion. Region de la Ruhr et Nord-Pas-de-Calais après 1945, pp. 33-42.

Méthodologie

L'espace qui nous occupe, le « croissant fertile » de l'Europe du Nord-Ouest qui va du Pas-de-Calais jusqu'à Hamm dans la Ruhr, se caractérise par un semis urbain à la fois extrêmement dense, MAIS qui comporte quatre caractéristiques les distinguant des « métropoles et villes capitales » telles que Paris, Bruxelles ou Düsseldorf :

1. Semis urbain en dehors des grandes villes traditionnelles

Première caractéristique : nous ne pouvons pas réduire cet ensemble de régions-pilotes de l'industrialisation des années 1850-1970 à des villes anciennes qui se seraient développées sous l'effet de l'activité économique. Ces régions-pilotes étroitement liées à l'industrie lourde ont engendré des espaces urbains fort denses qui ont a posteriori été définis administrativement comme villes : Seraing, Lens, Dortmund... C'est moins Liège qui a grandi sous l'effet de l'industrialisation que Seraing, à l'origine un modeste village.

Dans l'espace qui nous intéresse, le semis urbain est une accumulation d'agglomérations industrielles contiguës (la distance séparant l'une de l'autre est rarement supérieure à 40 km). Dans le Nord-Pas-de-Calais et dans la Ruhr, elles se juxtaposent au point de former un conglomérat urbain qui a posé jadis la reconnaissance administrative de « régions à part entière » (la discussion est encore ouverte dans le cas de la Ruhr).

Sur le plan historiographique, ce semis urbain exceptionnel a fait l'objet d'une importante publication : *Naissance et développement des villes minières en Europe*, en 2004⁸. Cette riche contribution à l'histoire comparative met bien en lumière une réalité remarquable dans le contexte récent de la reconversion industrielle : les villes minières offrent de nombreux points communs, les villes minières françaises coopèrent d'ailleurs au sein de l'Association des villes minières de France ». Est-ce pour autant une échelle adéquate ? Oui, à condition de bien démontrer que ces villes minières (et sidérurgiques) structurent un maillage qui englobe des espaces ruraux où les agriculteurs sont depuis longtemps minoritaires. À la suite des travaux de Joël Michel et de R. Leboutte, il convient de reprendre l'ancienne expression de « bassin industriel » afin de rendre compte de la singularité de cet ensemble de régions pilotes. Les bassins industriels sont en effet des espaces hydrides : à la forte densité du semis urbain s'ajoutent des interstices restés ruraux, des villages industriels, miniers.

2. Les questions de la pluriactivité industrielle et de l'accumulation de know-how dans les régions pilotes

Si l'on s'en tient à l'échelon du bassin d'industrie lourde, voire du « bassin minier » stricto sensu, l'analyse historique des régions pilotes qui nous occupent est incomplète. En effet, ces régions pilotes se caractérisent par une pluriactivité : à l'extraction minière et charbonnière et à la sidérurgie s'ajoutent d'autres activités ayant engendré des « villes industrielles » bien différentes des cités du charbon et de l'acier : les agglomérations du textile, les centres manufacturiers. Ce

⁸ *Naissance et développement des villes minières en Europe*, Etudes réunies par Jean-Pierre Poussou et Alain Lottin, Artois Presses Université, Collection « Histoire », Arras, 2004.

caractère de diversification semble, aujourd'hui, mis en veilleuse dans les analyses : pourtant, il est bien présent depuis la phase protoindustrielle de la fin du 18^e siècle et du début du siècle suivant. N'oublions pas aussi que la reconversion industrielle a été tout aussi difficile, voire même plus difficile, pour le textile ou certaines industries manufacturières.

De plus, cette pluriactivité est capitale parce qu'elle a généré ce que je qualifierai volontiers des « bassins de savoirs scientifiques et techniques » (centres de recherches des grandes entreprises, instituts techniques, universités). Il serait intéressant d'ailleurs de recenser tous ces centres au sein de la région pilote qui nous occupe : nombre d'entre eux ont joui d'une réputation mondiale (exemple l'Institut d'Électricité Montefiore à Liège)

3. Problème de délimitation : « espace physique et espace mental »

A la différence de villes pilotes qui sont des centres de décision politique, économique, financiers (villes capitales ou villes pilotes comme Milan), ce semis urbain industriel a toujours évolué au gré des cycles de l'économie industrielle. Dès lors, il est vain de chercher à définir une frontière fixe en choisissant une date arbitraire (1850, 1900, 1950...). L'histoire de la Ruhr et du Nord/pas-de-Calais montre au contraire qu'il est préférable de concevoir ces espaces comme des zones aux limites mouvantes (Grenzraum). Mais comme il faut malgré tout identifier l'objet d'observation, il est sage d'adopter la zone d'expansion maximale (c'est le critère adopté par A.E. Wrigley) des activités industrielles de la région. Cette zone d'expansion maximale semble correspondre à la situation des années 1970 avant la grande mutation qui va bouleverser le monde industriel.

Il est intéressant de souligner cependant que les habitants de ces régions pilotes ont une perception mentale de leur espace et de leur identité. La problématique de la représentation mentale g) a été au centre d'un panel lors du 45. German Historians' Congress, Kiel, September 14-17, 2004; Session: The Construction of Space as a Mental Process. Heavy Industrial Regions in Comparison⁹.

4. Importance de la notion de « temps », temporalités

Contrairement sans doute aux grandes villes, l'évolution de ces régions pilotes est étroitement liée aux cycles *courts* de croissance/décroissance des activités économiques, industrielles. La session de Kiel a bien montré toute la puissance du facteur temporalité : les bassins industriels ont été des régions pilotes puissantes à certaines périodes et des régions à la traîne (depressed areas) à d'autres moments. Les régions pilotes ont profité et souffert des mouvements brusques de la conjoncture comme le montre l'histoire de la crise de la sidérurgie des années 1970-1990. Ceci peut apparaître trivial, mais pour moi ce ne l'est pas, car ces discontinuités, ces « stop-and-go » amènent plusieurs problématiques qui restent encore peu abordées par les historiens.

Trois problématiques

⁹ Voir la publication <http://hsozkult.geschichte.hu-berlin.de/zeitschriften/id=278&count=1&recno=1&ausgabe=4390>

a) La problématique de la « reconversion industrielle »

Après un demi-siècle de grande mutation (je n'emploie pas le terme crise à dessein) dont les composantes sont archiconnues (mutation énergétique, nouvelles technologies, mondialisation, délocalisation, nouveaux pays industriels, etc.), les historiens sont confrontés à l'analyse historique comparée de la problématique de la « reconversion industrielle », terme apparu au début des années 1950 au sein de la CECA (un point qui mérite d'être souligné). Les *Cahiers de reconversion industrielle*, publiés par la CECA à partir de 1960, fournissent une source précieuse non seulement comme « état des lieux », mais surtout pour l'étude de la conception évolutive du terme reconversion. D'ailleurs, deux termes sont utilisés : le plus souvent, il s'agit de reconversion c'est-à-dire d'assainissement des sites industriels abandonnés et de redéploiement d'activités économiques ; mais on utilise aussi le terme de « conversion » dont la signification est moins claire (changement d'activité ?). À ce jour, j'ai relevé près d'une trentaine de publications produites par la CECA dans le cadre des Cahiers. L'examen de cette littérature fait l'objet de mon projet de recherche au sein de l'unité de recherche IPSE à l'Université du Luxembourg¹⁰.

Les régions pilotes qui nous occupent ont directement subi un changement de paradigme fort bien mis en évidence par des géographes et des spécialistes de l'économie régionale (Michel Quévit particulièrement). Bernadette Merenne-Schoumaker a synthétisé ce changement. Depuis les années 1970, on s'aperçoit que les grandes agglomérations industrielles (les régions-pilotes de jadis) ont été et restent « des lieux d'accumulation de l'information spécialisée relative aux coûts, aux prix, à l'offre et à la demande, à la technologie, etc. » qui stimulent le développement industriel et la dynamique urbaine. Mais, depuis un quart de siècle, « il y a [...] eu inversion du rapport ville-industrie tel qu'il existait au début de l'industrialisation. Si l'industrie était alors l'élément moteur autour duquel s'organisait la ville, l'industrie de pointe est aujourd'hui tributaire de la trame sociale et technologique constituées par les grandes métropoles »¹¹.

De cette citation très riche ressort une question fondamentale : comment faire en sorte que d'anciennes régions-pilotes (les RETI ou régions européennes de tradition industrielle dans le jargon communautaire) se reconvertissent en grandes métropoles du savoir-faire, des nouvelles technologies ? Ici, nous sommes au cœur de la problématique de la reconversion.

Je voudrais évoquer rapidement l'histoire du concept de reconversion qui montre fort bien l'évolution majeure sur le plan scientifique et sur le plan des politiques publiques à ce propos. De plus, cette histoire est intimement liée à l'histoire de la construction européenne elle-même.

1945-1961

¹⁰ A propos de cette unité de recherche dirigée par mon collègue Christian Schulz (Peter Gilles vice-directeur), voir : http://wwwfr.uni.lu/recherche/flshase/ipse_identites_politiques_societes_espaces

¹¹ Merenne-Schoumaker Bernadette, *La localisation des industries*, Paris, Nathan, 1991, pp. 171-176 ; Pred A., *Dity-System in Advanced Economies*, London, Hutchinson, 1977.

Le concept de reconversion industrielle est conçu à l'origine (1950) comme une reconversion technique d'une entreprise (modernisation) et une requalification de la main-d'œuvre afin de répondre à la concurrence nouvelle provoquée par l'ouverture du marché commun CECA. Mais dès 1953, on passe progressivement à l'idée que la reconversion intéresse la région industrielle tout entière. À la suite du drame du Borinage (1958-1959), les experts de la CECA prennent conscience que la modernisation industrielle et la requalification de la main-d'œuvre sont les clefs d'une nouvelle dynamique régionale. C'est une politique régionale de « sauvetage » qu'il faut promouvoir avec des ambitions plus vastes que la simple fermeture d'usines obsolètes et la création de zonings industriels : il faut redynamiser la région en la rendant attractive pour les investisseurs étrangers et pour la main-d'œuvre qualifiée. La prise de conscience est telle qu'on va aller jusqu'à réviser le traité CECA de 1951 afin qu'il s'applique à ces nouveaux objectifs.

1961-1985

La reconversion industrielle, pilotée par de nombreuses études de la CECA, comporte deux volets fort bien observables dans l'espace qui nous occupe :

- a) Réadaptation de la main-d'œuvre, investissement dans l'enseignement technique et universitaire. La création de l'université de Bochum en témoigne ; on peut en dire autant de l'université multipolaire d'Artois.
- b) La reconversion industrielle stricto sensu passe alors par une politique de nettoyage des sites : démolition d'installations abandonnées, assainissement des sites charbonniers. L'idée directrice était de changer brusquement et profondément l'image de marque d'une région pour la rendre à nouveau attractive. L'idée était qu'on n'installera jamais des activités nouvelles « propres » au milieu de ruines. Le passé de la région apparaissait alors comme quasi honteux et dissuasif (culture ouvrière de la lutte syndicale, habitat vétuste et malsain, climat social déprimant, etc.). Il fallait tourner la page et oublier le passé. Cette politique de nettoyage, certes nécessaire jusqu'à un certain point, n'a pas eu tout le succès escompté : en fait, on a multiplié des « friches industrielles » donc beaucoup sont encore désespérément vides ; on a longtemps négligé l'habitat et surtout l'identité régionale.

La raison de ce demi-succès tient à trois facteurs : la crise sidérurgique des années 1975-1985 qui a considérablement aggravé le déclin régional ; la mondialisation qui pousse les investisseurs à choisir des sites plus attractifs (grandes villes proches d'aéroports, villes portuaires, villes nouvelles) ; la dématérialisation de l'activité économique provoquée par l'électronique.

De plus, les autorités nationales ne se sont guère montrées pressées à concourir au renouveau économique régional. C'est particulièrement vrai pour la Belgique où la crise de la sidérurgie a donné lieu à des incohérences, à des luttes stériles.

Cette approche de la reconversion industrielle plutôt négative et pessimiste : faire table rase du passé, assainir des sites d'activité en une époque de profonde crise et de luttes sociales pour l'emploi (1975-1985), cette approche a suscité des réactions parfois très dures de la part de la population et des « intellectuels » qui ont dénoncé la destruction volontaire d'une histoire, d'une mémoire, d'un héritage qui font partie intégrante de

l'identité des régions industrielles. C'est l'époque (1975-1985) du succès de l'archéologie industrielle, de la préservation du patrimoine industrielle, de la formation d'archives industrielles. Des colloques sur l'avenir du patrimoine industriel et sur les identités collectives se sont multipliés dans la région qui nous concerne dans les années 1970-1980. Tout ceci a débouché sur des réalisations importantes comme la création en 1983 à Roubaix du premier Centre des archives du monde du travail à vocation interrégionale.

Depuis le début des années 1990

On assiste donc au début des années 1990 à la prise de conscience de la nécessité d'une approche beaucoup plus globale de la problématique de la reconversion des « régions à tradition industrielle ». La Communauté européenne n'y est pas étrangère.

A la suite de l'Acte unique entré en vigueur en juillet 1987, la Communauté a doublé les fonds destinés à la reconversion des zones industrielles en déclin. A la suite de la réforme des fonds structurels en 1989, l'Objectif 2 concerne directement les bassins industriels puisqu'il vise à « reconvertir des régions, régions frontalières ou parties de régions (bassin d'emploi et communautés urbaines) gravement affectées par le déclin industriel »¹².

Depuis le début des années 1990, deux concepts apparemment éloignés de la problématique de la reconversion des régions industriels ont pris une importance grandissante dans l'approche de plus en plus globale et transfrontalière de la reconversion : the sustainable development (terme que je préfère à développement durable) ; gouvernance.

b) Sustainable development

Le terme développement durable, qui est apparu en 1987, doit retenir notre attention. Si l'on y réfléchit bien, l'Histoire des bassins industriels, des régions pilotes qui nous occupent aujourd'hui, montre que ces régions sont dès l'origine tout à fait étrangères à la notion de « développement durable ». Dès l'entre-deux-guerres, les ingénieurs du Corps des Mines, les sidérurgistes les plus avisés prédisaient la fin de l'exploitation charbonnière et la nécessité de localisation plus appropriée de la sidérurgie (sidérurgie maritime). C'est précisément parce que ces régions pilotes échappent au développement durable que la CECA a multiplié ses enquêtes dans les années 1960 (« Cahiers de la reconversion »).

Le développement durable recouvre au moins trois dimensions qui ont été et restent des défis pour les régions qui nous occupent : le retour à l'efficacité économique basée sur d'autres ressources que les ressources naturelles non renouvelables ; le respect de l'environnement et du cadre de vie (en ce y compris la « culture » et l'identité propre aux bassins industriels ; la cohésion économique et sociale. Or, les bassins industriels ont historiquement vécu d'un développement non durable : exploitation souvent excessive des

¹² Commission des Communautés européennes, Vade-mecum sur la réforme des fonds structurels communautaires, OPOCE, Luxembourg, 1989, p. 14.

ressources naturelles (charbon, minerais, espace) ; dégradation considérablement de l'environnement et pollution importante ; discrimination socio-économique¹³.

c) Gouvernance

Terme plus récent encore et trop galvaudé, il s'applique cependant à la problématique des régions pilotes. L'histoire elle-même de la reconversion depuis le début des années 1960 montre en effet que cette opération exige une approche « multilevels », typique de la gouvernance : gouvernance d'entreprises devenues énormes (Thyssen-Krupp) ; gouvernance financière modalisée (toute la problématique des investissements), gouvernance combinant communautés locales, urbaines, régions, État, Union européenne ; gouvernance transnationale. On parle même parfois de « gouvernance territoriale à propos de ces régions pilotes qui transcendent les frontières, les limites administratives.

Sans gouvernance, les bonnes performances d'une région-pilote peuvent avoir des effets destructeurs sur une région voisine. À nouveau l'histoire des 25 dernières années donne quelques exemples : le succès du Nord/Pas-de-Calais depuis les années 1980 ne semble pas avoir eu des effets d'entraînement de régions voisines (Valenciennois ; Pays de Charleroi) ; durant la crise de la sidérurgie en Belgique, la « guerre des bassins » entre Liège et Charleroi a été un exemple de gouvernance catastrophique... N'oublions jamais qu'il a fallu le Plan Davignon pour sortir la sidérurgie européenne de la débâcle : or, ce plan, c'est de la gouvernance.

Conclusions

En prenant comme champ d'observation les régions industrielles de l'Europe du Nord-Ouest, on peut tracer quelques pistes de recherche interdisciplinaire :

1. Délimitation : puisque ces régions sont un semis urbain industriel qui a grandi au cours des années par extension des activités et par « accumulation d'héritages », il convient de prendre pour cadre géographique l'expansion maximale et non un point de départ historique (la révolution industrielle par exemple).
2. Qui dit accumulation d'héritages, dit complexité des strates qui restent toujours visibles malgré une phase de négation du passé heureusement révolue. On semble avoir appris qu'on n'efface pas l'Histoire comme on démolit une usine. C'est sur cet héritage qu'il faut innover : l'exemple de la Ruhr l'indique.
3. L'histoire de ces régions montre qu'elles ont connu des cycles d'expansion (régions pilotes) et de régression (depressed areas, bassins industriels en déclin). Leur évolution ne s'inscrivait pas dans le développement durable. Le retour au statut de régions pilotes passe désormais par le développement durable non seulement économique et social, mais également culturel et environnemental, ce qui implique

¹³ Zuindeau Bertrand, « Région Nord Pas de Calais, 2004, Atlas régional du développement durable Nord – Pas de Calais, La Tour d'Aigues, éditions de l'aube », *Développement durable et territoire*, Publications de 2004, mis en ligne le 20 novembre 2004 : <http://developpementdurable.revues.org/document1245.html>. Consulté le 11 septembre 2008.

une gouvernance dépassant la politique ancienne de revalorisation des friches industrielles.

4. L'histoire de la reconversion industrielle devrait être beaucoup plus développée avec une approche interdisciplinaire (histoire économique et sociale, histoire des institutions, géographie, sociologie, culture). En effet, la problématique de la reconversion, abordée non pas seulement au niveau régional, mais dans une perspective plus vaste est celle d'un bouleversement historique majeur : le passage d'une société basée sur les performances du secteur secondaire à une société qui est la nôtre où le tertiaire avancé domine.

René Leboutte
Université du Luxembourg