

La France dans l'Union européenne et dans le monde

I Quelques remarques au sujet de l'Union européenne

- Une référence géographique affichée mais non définie

Dans son appellation cette construction politique fait référence à un vocabulaire géographique qui n'est nulle part clairement défini. Le découpage traditionnel du monde en différents continents procède d'une vision conceptuelle pour ne pas dire idéologique qui dans le cas de l'Europe est particulièrement arbitraire. Le terme est certes ancien. Les limites retenues ont varié au fil du temps. Les traditionnelles, Oural et Méditerranée sont particulièrement discutables. On pourrait aussi bien présenter cet espace « européen » comme formant la plus grande des péninsules de l'ensemble « eurasiatique »

Un cas particulièrement litigieux est celui de la Turquie dont la plus grande partie du territoire et de la population se situent officiellement en Asie, ce qui n'a pas empêché ce pays d'appartenir au Conseil de l'Europe (Assemblée qui siège à Strasbourg) depuis 1949 et d'être officiellement considéré comme candidat à l'entrée dans l'UE.

Si l'on devait caractériser d'un point de vue géographique les espaces concernés, on pourrait dire qu'il s'agit d'un ensemble très ouvert sur le reste du monde et à l'intérieur duquel la circulation est particulièrement aisée.

L'Europe est largement ouverte sur le reste de l'Eurasie par voie terrestre. La mer Méditerranée avec les nombreuses îles et péninsules qu'elle comprend est un espace fort propice à la circulation et aux échanges. Si à l'heure actuelle des États différents se situent sur ses rives nord et sud, cela est très récent. Sans remonter jusqu'à l'Empire romain dont cette mer fut la colonne vertébrale on peut rappeler que les Empires Byzantin, puis Ottoman et coloniaux européens se sont étendus simultanément sur ses deux rives.

L'Europe comprend une autre mer « au milieu des terres », la Baltique. La mer du Nord quant à elle est en grande partie ceinturée par des terres. Tout cela favorise les échanges internes. On peut distinguer trois grands axes terrestres qui relient entre eux ces grands foyers maritimes : Un axe Baltique-mer Noire par les plaines russes. Un axe mer du Nord-Méditerranée qui peut emprunter les cols alpins comme le Saint-Gothard mais l'itinéraire le plus commode est celui qui passe par les vallées du Rhin et du Rhône. On peut évoquer aussi l'axe océan Atlantique-mer Méditerranée qui passe par Bordeaux-Toulouse-Narbonne. À l'intérieur même du continent de grands axes naturels facilitent la circulation. Le Danube orienté globalement plutôt suivant une direction Est-Ouest prend sa source pas très loin du réseau fluvial rhénan. Il a été possible moyennant quelques aménagements de faire qu'une péniche puisse aller de Rotterdam à la mer Noire.

Tout cet espace européen ne comporte pas naturellement d'obstacle majeur à la circulation. Seule les rivalités politiques y ont créé des barrières ; de très nombreuses frontières qui du limes romain au rideau de fer du temps de la « guerre froide » n'ont jamais perduré tant cet ensemble géographique est propice aux échanges.

- **L'Union européenne : une construction politique sans équivalent dans le monde**

L'Union européenne n'est pas une Fédération et plus qu'un simple Marché Commun, son appellation initiale. Elle repose sur l'adhésion volontaire d'États qui ont consenti des abandons importants de souveraineté tout en conservant leurs représentations diplomatiques propres à l'extérieur, des armées distinctes, etc.

Cette originalité est en grande partie le fruit de l'ambiguïté qui a présidé à la construction de cet ensemble et qui demeure présente dans son fonctionnement et les mentalités des participants. En schématisant on peut distinguer deux approches. L'une consiste à rechercher simplement la création d'un grand marché dont la taille assurera la prospérité des économies en faisant jouer à la fois la concurrence entre les entreprises et les économies d'échelle qui permettent de plus facilement amortir les coûts fixes engendrés par la mise au point de nouveaux produits. L'autre plus ambitieuse vise à la construction progressive des États-Unis d'Europe. Le but ultime est alors d'édifier une nouvelle grande puissance sur l'échiquier mondial.

Entre ces deux visions antagonistes, l'Europe « marché » et l'Europe « puissance », le compromis a consisté à créer d'abord une union économique, le Marché Commun, dont l'existence satisfaisait les partisans du grand marché. Les défenseurs des États-Unis d'Europe espéraient que cela susciterait une dynamique vers toujours plus d'intégration. Car comment accepter l'ouverture totale des frontières s'il y a trop de disparités entre les systèmes fiscaux, sociaux, monétaires, etc. ? Chacun en fonction de ses arrière-pensées poussait vers plus ou moins d'intégration économique. La situation s'est compliquée avec l'accroissement du nombre des membres. Cet éternel débat se retrouve à propos de l'euro. L'existence d'une monnaie unique simplifie le fonctionnement des échanges économiques entre les différents pays qui l'ont adoptée mais son maintien suppose une forme de gouvernance budgétaire commune entre tous les pays concernés....

L'Union européenne de nos jours se veut libérale dans la conduite de l'économie mais souhaite en même temps que l'appartenance à cet ensemble soit profitable à tous les membres et permette par conséquent de combler les écarts de développement entre pays participants car autrement les « perdants » pourraient souhaiter se retirer ce qui marquerait l'échec du projet politique. Cela conduit à des contradictions assumées : il faut, par exemple, limiter les subventions publiques aux entreprises industrielles au nom de la libre concurrence mais accorder des aides et des exemptions fiscales multiples à celles qui s'implantent dans certains territoires en difficulté. L'ensemble des aides en faveur des régions et des États les moins développés, c'est-à-dire en incluant les fameux fonds de « convergence » qui sont attribués à des pays pour améliorer notamment leurs infrastructures de communication, constituent depuis 2008

le premier poste au sein du budget de l'UE avec environ 40 % du total. C'est ce type de dépense dont le pourcentage a le plus augmenté au cours des années récentes.

L'Union européenne si elle se montre de plus en plus frileuse vis-à-vis de l'immigration extérieure est par contre très ouverte dans le domaine des échanges de marchandises. Des accords de libre-échange existent depuis 1973 avec la Norvège, l'Islande, la Suisse. Une union douanière a été mise en place avec la Turquie depuis 1996 et des dispositions plus favorables que celles prévues par l'OMC ont été prises depuis longtemps en faveur des anciennes colonies africaines des pays européens. Plus récemment de multiples accords de libre-échange ont été négociés avec d'autres pays comme le Mexique ou la Corée du Sud.

- **Quelques remarques générales concernant les effets de l'existence de l'Union européenne.**

L'apport le plus remarquable de l'existence de l'UE est d'abord d'avoir contribué à ce que la paix règne entre ses membres. Il suffit de se rappeler ce qui s'était passé au cours de la première moitié du XX^e siècle pour mesurer l'importance de ce fait. Ce processus a été en grande partie initié des les années 1950 par la réconciliation franco-allemande, facilitée par la crainte de l'expansionnisme soviétique mais sans laquelle rien n'aurait pu se faire.

Il y a une forte intégration économique qui se marque par le fait qu'à l'heure actuelle chaque membre réalise la majeure partie de ses échanges de biens matériels avec le reste de l'UE. Les flux touristiques et financiers se sont eux aussi très fortement développés entre les pays membres. La suppression des barrières douanières et réglementaires internes a fait que les unités de production travaillent de moins en moins pour un marché national mais de plus en plus pour celui de l'ensemble de l'Union (cf. l'exemple des usines de construction automobile). Cela a facilité aussi la mise en place de filières de production transnationales comme celle des avions AIRBUS.

L'action de l'UE s'exerce moins par son budget, il ne représente que 1 % du PIB de l'ensemble des pays membres, que par son pouvoir réglementaire. Les grandes directives sur l'environnement, la réglementation des marchés publics, la circulation des personnes et des capitaux sont de plus en plus les cadres généraux dans lesquels vivent les populations de l'UE. Une part croissante des activités des parlements nationaux consiste à transposer les directives européennes dans les législations des différents États, en essayant parfois de les « tordre » quelque peu.

L'existence de l'UE a fortement contribué au développement des coopérations transfrontalières. Cela concerne l'ensemble des pays membres et aussi en fait la Suisse avec laquelle sont en vigueur des accords de libre-échange pour les marchandises et qui fait partie de l'espace « Schengen ». Ces coopérations sont d'autant plus souhaitables qu'elles concernent des territoires entre lesquels les liens physiques sont importants et les échanges historiquement fort anciens. Pratiquement tous les territoires frontaliers sont dorénavant engagés dans des programmes relevant des familles « INTEREG ». Parmi les réalisations les plus poussées on peut

mentionner les « GECT », Groupements Européen de Coopération Territoriale. Ils qui possèdent la personnalité juridique. À titre d'exemple peut être citée l'Eurométropole Lille-Kortrijk-Tournai créée en 2008 et qui regroupe la Communauté urbaine de Lille et les arrondissements belges de Kortrijk et Tournai, soit un peu plus de 2 millions d'habitants. Le but est de produire de la cohérence par exemple dans le domaine de l'offre des services de santé. Il s'agit en fait d'une lourde machine car sont représentés aussi les États d'appartenance, les Régions, etc. Un autre exemple plus ancien et aux effets sans doute plus sensibles est l'Eurodistrict trinational de Bâle qui regroupe les cantons suisses de Bâle, les communes françaises et allemandes voisines. Au total plus de 800 000 habitants. Un aéroport commun a été édifié sur le territoire français dénommé Bâle/Mulhouse. 60 000 frontaliers français et allemands travaillent en Suisse. Bâle est le siège de deux multinationales pharmaceutiques de premier plan, Roche et Novartis, cela a servi de support à la constitution d'un foyer de recherche transnational dénommé « Biovalley », etc. (Pour plus d'informations et notamment les illustrations cartographiques se reporter au site Internet bilingue eurodistrictbasel.eu).

|| La place de la France au sein de l'espace européen

Chaque pays a une taille et un positionnement géographique différent au sein de l'espace européen. Ils comportent des avantages et des inconvénients qui fluctuent en fonction du contexte historique et géopolitique.

- Un territoire vaste et diversifié

La France est le premier État de l'Union européenne par sa superficie. Elle est en partie grâce à cela l'un de ceux qui offrent la plus grande diversité de paysages naturels et de types de relief. Elle est présente dans des ensembles géographiques très différents. Elle appartient à la fois au monde méditerranéen, à celui centré sur la mer du Nord et a une très large façade atlantique. Elle est le seul pays à avoir cette triple ouverture maritime. Elle a une position assez centrale en Europe occidentale. A travers son territoire passent deux des axes terrestres majeurs européens signalés plus haut. Strasbourg, Lyon, Marseille jalonnent l'axe Rhin-Rhône. Bordeaux, Toulouse, celui reliant l'Atlantique à la Méditerranée par l'itinéraire terrestre le plus court.

Le positionnement de la France l'a historiquement exposée à de multiples conflits avec le danger de devoir faire à plusieurs fronts simultanés. Les frontières terrestres actuelles résultent de rapports de force anciens et ne sont nullement « naturelles ». Un fleuve, une montagne peuvent certes constituer des obstacles en temps de guerre mais en période normale ils sont des axes de communication privilégiés dans le cas des fleuves. Les populations des montagnes s'associent souvent à celles de leurs avant-pays pour constituer des ensembles complémentaires qui ne s'arrêtent pas nécessairement aux lignes de crête. Les exemples des anciennes provinces de Catalogne ou du pays basque qui s'étendaient de part et d'autre des Pyrénées sont de très bonnes illustrations de ce phénomène. De nos jours, dans le contexte d'une

Europe ouverte le fait que des ensembles naturels comme la vallée du Rhin ou le bassin Lys-Escaut soient partagés entre différents États contribue à encourager la mise en place de programmes de coopération transnationaux.

Le positionnement géographique de la France contribue actuellement à renforcer son attractivité aux yeux des investisseurs extérieurs car elle est bien placée pour être utilisée en tant que plateforme desservant de nombreux pays européens. L'inconvénient est que cela peut générer des flux internationaux de camions qui s'ajoutant à ceux des touristes septentrionaux qui traversent la France pour se rendre en Espagne ou en Italie engorgent le réseau routier.

La question des ressources naturelles du territoire français doit s'évaluer en fonction du contexte des différentes époques. Avant la révolution industrielle, la France apparaissait comme un pays assez favorisé. Peu de parties de son territoire sont impropres à l'agriculture. Un dense réseau fluvial favorise les échanges et permet l'établissement d'innombrables moulins à eau.... Il n'est pas surprenant dans ce contexte qu'elle ait été le pays européen le plus peuplé au moment de la Révolution de 1789. Vis-à-vis des exigences du développement économique de la période suivante la France a souffert d'un handicap certain par rapport à ses voisins et concurrents britanniques et allemands, à savoir sa faiblesse en gisements d'énergie fossile. Son étendue et sa large ouverture maritime deviendront des atouts si l'énergie éolienne conquiert une place importante dans le futur. Ses potentialités géothermiques sont importantes, etc.

- **Un territoire anciennement unifié**

Dès la fin du XVII^e siècle le territoire français a acquis l'essentiel de ses limites actuelles. Les modifications intervenues par la suite concernent des parties périphériques (Alsace, Lorraine, Savoie..). Cela n'est pas unique en Europe. L'Espagne, le Portugal ou le Royaume-Uni offrent des cas similaires. La fixation ancienne des frontières est quand même assez rare en Europe qui est à l'heure actuelle la partie du monde où il y a la plus grande longueur de frontières récentes. Avoir eu une assise territoriale globalement stable a favorisé la croissance de la capitale. Elle a eu le temps de concentrer les fonctions et surtout c'est pour la desservir qu'ont été mise en place les générations successives de grandes infrastructures de communication. Déjà sous Louis XIV Colbert donnait comme instruction aux intendants de choisir les itinéraires permettant de mieux relier les régions à Paris. Cette évolution s'est poursuivie lors de la mise en place au XIX^e siècle du réseau ferré. Au XX^e siècle la première grande réalisation autoroutière fut l'axe Paris-Lille-Marseille et la première ligne TGV, Paris-Lyon.

III La France est présente aussi dans de nombreux espaces non-européens

La France n'est pas le seul membre de l'UE

à posséder des territoires situés indiscutablement hors d'Europe. C'est aussi le cas de l'Espagne avec les îles Canaries, du Portugal avec Madères et les Açores, du Royaume-Uni avec les Malouines, des petites Antilles, etc. La France est toutefois le pays qui en a le plus. Ils sont présents dans des aires géographiques très différentes avec toutefois une nette prédominance des zones tropicales. Ces territoires sont l'héritage des grandes expéditions coloniales menées par la France du XVI^e au XIX^e siècle inclus. L'ensemble de ces territoires représente à l'heure actuelle une population d'environ 2,5 millions de personnes soit près de 5 % du total national. Les citoyens de ces territoires ont les mêmes droits civiques que les autres Français. Ils disposent en particulier des mêmes facilités de circulation au sein de l'espace européen. Ces territoires ont par contre des statuts institutionnels assez variés et qui ont connu des évolutions notables au cours des dernières décennies. Les cinq « DOM ROM », Guadeloupe, Guyane, Martinique, Mayotte, Réunion rassemblent la grande majorité des populations d'Outre-mer. Ils font partie du territoire douanier de l'Union européenne ce qui n'est pas le cas des autres territoires. Tous ont l'euro comme monnaie à l'exception des territoires du Pacifique (Nouvelle-Calédonie, Polynésie, Wallis et Futuna qui utilisent le franc CFP dont le cours est fixe par rapport à l'euro).

La situation économique de ces territoires est très particulière et varie beaucoup selon les cas. Du fait de leur appartenance à la France ils reçoivent d'importantes aides économiques et bénéficient de la mise en place de services sociaux et administratifs financés par l'État central. On est dans une large mesure en présence de ce que l'économiste Laurent DAVEZIES appelle une « économie résidentielle » c'est-à-dire une économie où le moteur principal est la présence d'une population et de collectivités locales qui tirent une grande partie de leurs ressources de revenus extérieurs au territoire (retraites, aides sociales diverses, fonds européens, etc.) Cela crée un marché et entraîne le développement de toute une activité commerciale et de services pour répondre aux besoins de l'ensemble de la population. Ces territoires ont aussi une activité de production propre, bananes, canne à sucre dans les Antilles et à la Réunion par exemple sans oublier un peu partout le tourisme. Il se trouve toutefois qu'ils sont en concurrence avec des territoires géographiquement proches qui offrent les mêmes produits et services à des coûts moindres puisqu'il s'agit (sauf dans le cas de Saint-Pierre et Miquelon voisin du Canada) de pays en voie de développement qui ne bénéficient pas d'un fort soutien d'une métropole beaucoup plus riche qu'eux et où par conséquent les salaires sont très bas. Les recettes touristiques de la Réunion en 2008 étaient par exemple quatre fois inférieures à celles de l'île voisine, Maurice (source Atlaséco).

Il ne faut pas oublier de tenir compte de ce que ces territoires apportent à la présence française dans le monde. Il y a évidemment la participation de leurs populations à la vie nationale dans tous les domaines (sport, culture, politique...). Leur existence contribue à la diffusion du français dans leurs aires géographiques. Ces territoires apportent aussi des opportunités exceptionnelles à la France. Elle aurait eu du mal à confirmer son rôle de puissance militaire nucléaire sans le centre d'essais, aujourd'hui fermé, du Pacifique. Plus actuel et plus sympathique c'est grâce à la Guyane, seul territoire continental d'Outre-mer, que la France peut abriter le grand centre « européen » de lancement de satellites de Kourou. Se situer à une latitude presque équatoriale avec la possibilité de tirer vers l'est permet de

bénéficier au maximum des effets de la rotation terrestre et d'avoir un océan pour accueillir les restes des lancements. La Guyane qui est pratiquement aussi vaste que le Portugal avec une population très faible offre une exceptionnelle biodiversité dans ses milieux forestiers. Sa zone marine d'exclusivité économique recèle peut-être des gisements de pétrole importants comme ont semblé l'annoncer les résultats récents de quelques forages d'exploration. La Nouvelle-Calédonie quant à elle dispose de l'un des plus importants gisements de nickel du monde. Cette économie de rente minière lui permet d'avoir un PNB assez élevé et d'envisager de prendre sa pleine indépendance. Un référendum est prévu sur ce thème en 2014.

Il ne faut pas négliger non plus le fait que la possession de nombreuses îles isolées permet de disposer de vastes zones d'exclusivité économiques (ZEE) c'est-à-dire d'espaces où l'exploitation des ressources marines et sous-marines est réservée prioritairement à l'État riverain. Lorsqu'ils ne se heurtent pas à la zone d'un État voisin, cet espace peut s'étendre jusqu'à 350 km des côtes, c'est ainsi que le modeste îlot de Clipperton permet à la France de jouir dans le Pacifique oriental d'une ZEE de 425. 000 km² ! Au total la France occupe la seconde place dans le monde pour l'ensemble de ses ZEE derrière les États-Unis.

Petit inventaire de la France d'Outre-mer

	Superficie (km ²)	Population (milliers)	Latitude	Statut
<i>Amérique du Nord</i>				
St-Pierre et Miquelon	226	6	46N	COM
<i>Antilles</i>				
Guadeloupe	1 700	400	16N	DOM
Martinique	1 128	400	14N	DOM
Saint-Martin*	53	33	17N	COM
Saint-Barthélemy	25	8	17N	COM
<i>Amérique du Sud</i>				
Guyane	86 500	230	4N **	DOM

Océan indien

Réunion	2512	800	21S	DOM
Mayotte	374	200	12S	DOM
Bassas da India	1	-	21S	TOM
Europa	30	-	22S	TOM
Glorieuses	7	-	11S	TOM
Juan de Nova	5	-	17S	TOM
Tromelin	1	-	16S	TOM
Crozet (archipel)	352	-	46S	TOM
Kerguelen (archipel)	7215		49S	TOM
Amsterdam	58	-	37S	TOM
Saint-Paul	8	-	38S	TOM
<i>Océan Pacifique</i>				
Nouvelle-Calédonie	18 575	250	21S***	POM
Polynésie (archipel)	4200	267	17/21°S	POM
Wallis et Futuna	274	15	14S	POM
Clipperton	6	-	10N	°°

Notes

*Partie française uniquement (le reste de cette île dépend des Pays-Bas)

** Latitude de Cayenne, le chef-lieu

***Latitude de Nouméa, le chef-lieu

DOM : Département d’Outre-mer

COM : Collectivité d’Outre-mer

POM : Pays d’Outre-mer

TOM : Territoires d’Outre-mer

°° L’administration du territoire est faite par le représentant de l’État en Polynésie, mais il ne fait pas partie de cette collectivité

Remarques : le nombre d’habitants a été arrondi, la latitude aussi (au degré). N=Nord (hémisphère) S=Sud.

Les îles où il n’y a pas d’indication de population sont celles où il n’y a pas de populations qui y soient domiciliées de façon permanente. Il y a seulement une présence temporaire de scientifiques et/ou de représentants de l’État qui est nécessaire pour justifier le maintien de la souveraineté française.

La France exerce un certain contrôle sur la terre Adélie, territoire de 422 000 km² situé sur le Continent Antarctique. Elle y entretient une présence scientifique. Le statut juridique de ce territoire est ambigu puisqu’un traité international a prévu le non appropriation de ce continent par quelque État que ce soit.

IV Les particularités de l’évolution démographique de la France parmi les pays européens

- Au cours des deux siècles précédents l’évolution des populations européennes a été marquée par la transition démographique qui s’est peu à peu diffusée à la quasi-totalité de la planète. Schématiquement la transition démographique consiste à passer d’un régime de forte natalité et mortalité à une situation où ces deux taux diminuent fortement et aboutissent à une quasi stabilité des populations qui s’accompagne d’un fort vieillissement en raison de la baisse de la natalité et de l’augmentation de l’espérance de vie. Natalité et mortalité ne se réduisent pas simultanément dans les mêmes proportions au cours de cette période de transition. C’est d’abord la mortalité générale qui diminue grâce aux progrès de l’hygiène, de la médecine. Cela se manifeste notamment par une forte réduction de la mortalité infantile. La baisse de la natalité intervient dans un second temps en réaction à celle de la mortalité. Il y a une période où le décalage entre les évolutions de ces deux taux se traduit par un fort accroissement naturel.

Le schéma théorique qui vient d’être esquissé s’est produit selon des temporalités différentes selon les pays et n’a pas été toujours régulier. Il y a pu y avoir des phases de remontée de la natalité ou de la mortalité. Si l’on comprend bien comment le décalage entre les évolutions de la mortalité et de la natalité a produit un fort accroissement démographique on ne voit pas pourquoi une fois cette phase terminée natalité et mortalité parviendraient à un parfait équilibre. C’est toute la question du renouvellement des populations après la phase de transition démographique.

- La baisse de la natalité en **France a été plus rapide que dans le reste de l'Europe** au cours du XIX^e siècle et de la première moitié du XX^e de sorte que la **croissance de la population y a été plus faible qu'ailleurs**

L'évolution de la population d'un pays n'est pas fonction seulement du solde natalité mortalité il faut évidemment tenir compte aussi des mouvements migratoires qui sont moins bien connus statistiquement. Au cours du XIX^e siècle la plupart des pays européens ont projeté des migrants au-delà de leurs frontières. La France a peu participé à ce mouvement. Au cours des années 1930, il advint que les décès soient supérieurs aux naissances.

- **À l'heure actuelle par son taux de fécondité** la France figure parmi les pays les plus dynamiques démographiquement **de l'Union européenne**

Après la seconde guerre mondiale la France comme le reste de l'Europe connut un « baby boom » jusque dans les années 1960. L'originalité de l'évolution de la France est apparue au cours de la fin du XX^e siècle et au début du présent par le maintien d'un taux de fécondité qui permet le remplacement des générations. L'indice de fécondité était tombé à un peu moins de 1,8 enfant par femme au début des années 1980. Il a augmenté au cours des années 1990 sans pour autant retrouver les niveaux des années d'après-guerre, 3, en 1950.

On constate à l'heure actuelle des contrastes sensibles au sein de l'Union européenne. La France fait partie de l'Europe du Nord-Ouest où le taux de fécondité se situe aux alentours de 2 alors que dans le reste de l'Europe il est beaucoup plus faible. La population française vieillit néanmoins, 17% de plus de 65 ans en 2009, notamment parce que l'espérance de vie (82 ans en 2009) figure parmi les plus élevées. L'accroissement démographique est dû essentiellement à l'excédent naturel. Une donnée frappante : en 2009, l'excédent naturel français était de 250 000 alors qu'en Allemagne les décès ont surpassé les naissances créant un déficit naturel de 189 000. La population de ce pays ne se maintient que grâce à un solde migratoire positif. C'est ce dernier phénomène qui a expliqué la majeure partie de la croissance démographique de l'Espagne.

La poursuite des tendances actuelles ferait qu'en l'absence de mouvements migratoires majeurs au bénéfice des autres pays européens la France deviendrait vers 2050 l'État le plus peuplé de l'Union européenne (sauf si la Turquie y était entrée entre-temps). Cela marquerait un retour à la situation de 1789 ! Il faut toutefois être très prudent devant des projections de ce genre car elles supposent que les tendances actuelles perdurent pendant plusieurs décennies ce qui est finalement assez rare.

Évolution à long terme de la population de quelques pays européens
(unité : million d'habitants)

	1800	1911	1950/54	2011
France	27	39	43	65
Belgique	4*	7	9	11
Portugal	3	6	8	11
Espagne	10	20	28	46
Grande-Bretagne**	10	41	49	60

*1830 (naissance de la Belgique)

** Angleterre, Pays-de-Galles, Écosse

Source: B. R. MITCHELL *International historical statistics*. Stockton Press

Classement des différents **pays de l'Union européenne, de l'Islande, de la Norvège et de la Suisse** en fonction de leur indice de fécondité en 2008

(Cet indice est exprimé en nombre d'enfants par femme en fonction des données observées une année donnée)

Islande	2,1
France	2
Irlande	2
Norvège	2
Royaume-Uni	2
Suède	2
Danemark	1,9
Finlande	1,9
Belgique	1,9

Pays-Bas	1,8
Estonie	1,7
Slovénie	1,7
Grèce	1,6
Luxembourg	1,6
Lituanie	1,6
R. Tchèque	1,6
Bulgarie	1,5
Chypre	1,5
Espagne	1,5
Italie	1,5
Lettonie	1,5
Malte	1,5
Pologne	1,5
Suisse	1,5
Autriche	1,4
Allemagne	1,4
Hongrie	1,4
Portugal	1,4
Roumanie	1,4
Slovaquie	1,4

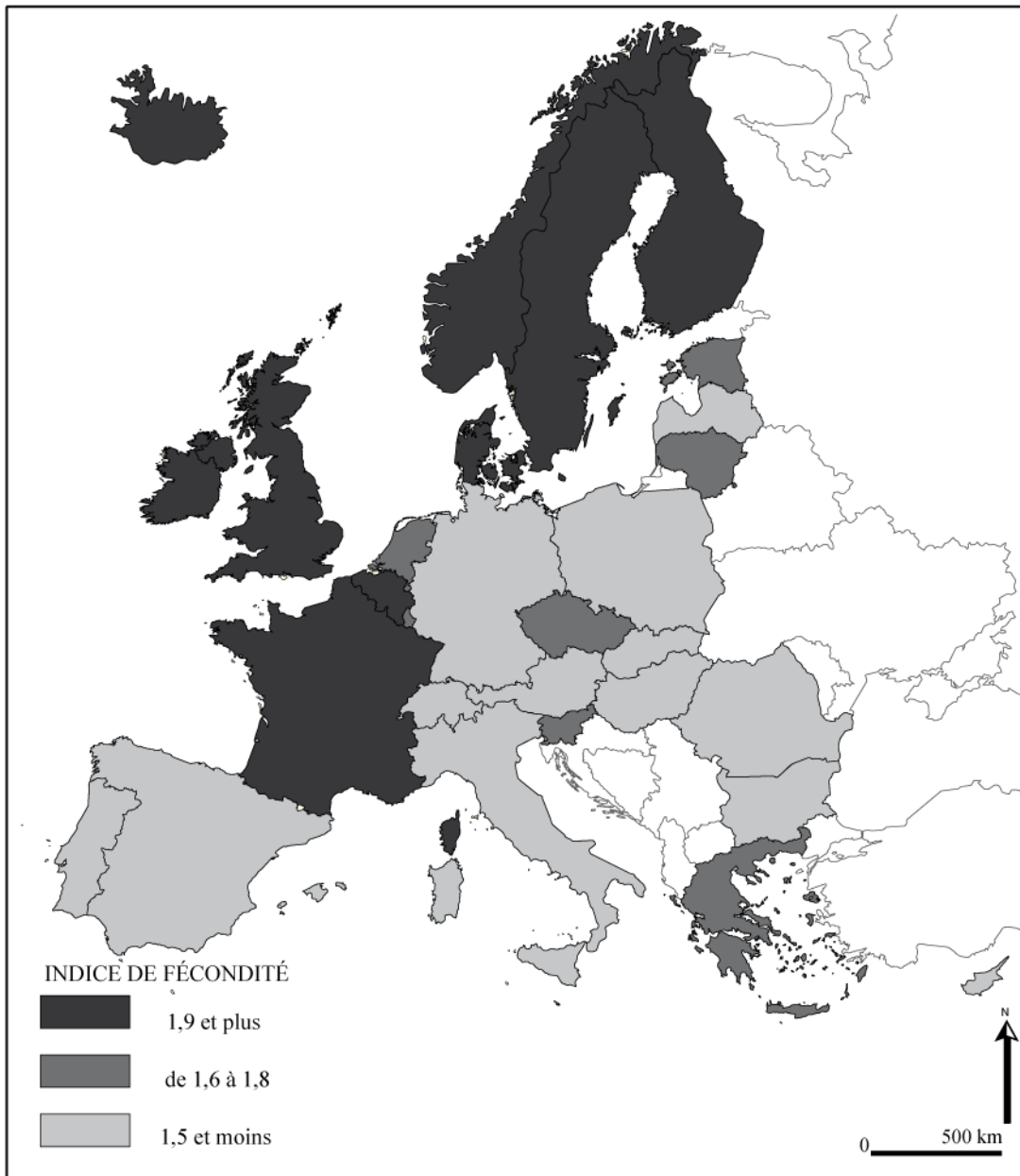
À titre de comparaison

Croatie	1,5
Turquie	2,1

Algérie	2,3
Maroc	2,3
Tunisie	2,1
Côte d'Ivoire	4,5
Canada	1,6
États-Unis	2,1
Japon	1,3
Corée du Sud	1,2
Chine	1,6
Inde	2,7

Sources : Atlaséco et INED

INDICE DE FÉCONDITÉ DES DIFFÉRENTS PAYS DE L'UNION EUROPÉENNE,
DE L'ISLANDE, DE LA NORVÈGE ET DE LA SUISSE



Atelier de cartographie du Laboratoire TVES (UFR Géographie, Lille 1)

V Quelques données sur l'importance économique de la France au sein de l'Union européenne.

La France 1^o pays par la superficie et second pays par sa population occupe logiquement globalement la seconde place au sein des économies de l'Union européenne. Cette importance varie évidemment selon les secteurs d'activité considérés. Les indications ci-dessous visent à mettre en exergue les secteurs où elles se distinguent tout particulièrement.

- **La première puissance agricole de l'Union européenne**

Il est assez logique que la France favorisée par sa taille et ses conditions climatiques favorables soit la première puissance agricole de l'Union européenne. En 2009, selon EUROSTAT, (cf. site Internet *Europa Home*), la valeur de la production agricole française représentait environ 20 % de celle de l'Europe à 27 pour l'ensemble des productions végétales (céréales, fruits, légumes, vins...) et 17 % de celle des productions animales. La France par la diversité de ses sols et climats domine à la fois le secteur qui caractérise plutôt les pays de l'Europe du Nord, à savoir les produits animaux, le second en ce domaine est l'Allemagne, et celui des fruits, légumes et vins qui est plutôt la spécialité des pays méditerranéens. Le n^o2 dans ce cas est l'Italie.

La France a joué un rôle moteur dans la mise en place de la Politique Agricole Commune lors de la création du Marché Commun. Elle considérait que ce secteur était l'un de ses grands atouts et devait en quelque sorte compenser l'avantage que l'industrie allemande, plus puissante que la française, tirerait de la création du Marché Commun. La PAC a d'abord été orientée vers un système de soutiens des prix. Elle a progressivement évolué vers aides aux revenus sous la forme de subventions globales accordées aux exploitations. Elle a donné lieu à la mise en place de réglementations complexes fruits des arbitrages entre les souhaits très contradictoires des uns et des autres car l'agriculture n'a pas le même poids dans les différents pays et leurs spécialisations ne sont pas les mêmes.

Dans la grande majorité des pays développés, de la Suisse au Japon en passant par les États-Unis l'agriculture bénéficie d'une façon ou d'une autre de mesures de soutien très importantes. Cela tient d'abord au fait que l'importance des récoltes ne se planifie pas mais dépend toujours beaucoup des aléas climatiques et que les marchés internationaux sursuragissent en cas de léger excédent ou déficit. Il se trouve aussi que nombre de professions agricoles ont su mettre en place des lobbys particulièrement efficaces. Les questions en débat au sein de l'Union européenne sont de savoir si la PAC doit toujours constituer un poste important du budget de l'Union européenne bien que son poids relatif ait déjà diminué. Certains comme les Britanniques sont partisans du transfert aux budgets nationaux de l'essentiel des mesures de soutien afin que le budget de l'Union soit majoritairement consacré à d'autres objectifs comme l'aide à la recherche-développement, aux grandes infrastructures, etc. Ce n'est évidemment pas la position de la France, grande bénéficiaire des crédits de la PAC, alors qu'elle est globalement contributrice nette au budget de l'Union européenne.

- **Une place modeste dans le domaine de la pêche**

En dépit de l'importance de son domaine maritime la France ne réalisait en 2009 que 8% des captures de poissons effectuées par l'Europe à 27. Elle occupait la 4^o place derrière respectivement le Danemark, l'Espagne et le Royaume-Uni. (La Norvège cette année là avait capturé environ 2,5 millions de tonnes de poisson soit à elle seule une quantité équivalant à presque la moitié du total des prises de l'Union européenne). La place de la France était meilleure en ce qui concernait l'aquaculture (les données d'Eurostat incluent l'élevage de poissons, d'huitres, de moules). La France venait en seconde position derrière l'Espagne avec un tonnage qui représentait 20% environ du total de l'Union européenne). La Norvège grâce principalement à ses élevages de saumon avait une production aquacole égale aux trois quarts de celle de l'Union européenne. Si elle faisait partie de l'Union européenne l'Islande serait numéro un pour la pêche. On comprend que l'importance de cet enjeu constitue un grand obstacle à l'entrée éventuelle de ce pays dans l'Union européenne.

- **Un rôle de premier plan dans les activités touristiques**

La France tire parti de la diversité de ses paysages et climats qui permettent de pratiquer toutes les formes de tourisme, du balnéaire estival aux sports d'hiver (la France a le plus grand domaine skiable de l'UE). Elle est attrayante aussi pour le tourisme culturel (mais quel pays européen n'a pas un riche patrimoine pour peu qu'il daigne le mettre en valeur ?), de pèlerinage, de congrès ou de « mémoire » . Sa position centrale en Europe la favorise de même que la bonne qualité globale des infrastructures de transport. La grande majorité de ses habitants passent leurs vacances à l'intérieur de ses frontières puisqu'ils peuvent facilement y trouver un certain dépaysement par rapport à leurs régions de résidence habituelle. On estime généralement à 85% la proportion des Français qui prennent leurs vacances à l'intérieur des frontières nationales. Cela est favorisé aussi par la présence de l'un des plus importants parcs européens de résidences secondaires et joue de ce fait un rôle très important dans l'économie de certains territoires.

La France accueille évidemment de nombreux touristes étrangers et se situait ces dernières années au second rang européen, derrière l'Espagne, pour les recettes enregistrées au titre de cette activité. Il faut évidemment être extrêmement prudent vis-à-vis des données statistiques officielles concernant une activité aussi multiforme que le tourisme. Il est toutefois certain que c'est l'un des principaux secteurs à présenter régulièrement un excédent dans la balance des paiements. Phénomène de masse sa tendance à se concentrer en certains lieux à des périodes bien définies crée des problèmes de saturation des sites et des infrastructures de transport qui suscitent des problèmes environnementaux susceptibles de nuire finalement à l'essor de l'activité elle-même.

- **Un second rang ex-æquo avec le Royaume-Uni et l'Italie en ce qui concerne les industries manufacturières.**

Les industries manufacturières englobent toutes les activités de transformation des matières premières qu'il s'agisse de raffiner du pétrole ou de filer du coton ou de produire des biens d'équipement (machines-outils, radars, avions..) ou de consommation (plats cuisinés, médicaments, chaussures, téléviseurs..). C'est évidemment un ensemble extrêmement vaste. Selon Eurostat le secteur manufacturier français était en 2006 globalement comparable à celui de l'Italie ou du Royaume-Uni si l'on prenait comme indicateur le montant de la valeur ajoutée. L'Allemagne était n°1 avec un montant double. Ces données datent d'avant la crise mais cette dernière ayant affecté tous les pays européens il est peu probable que cet ordre ait été sensiblement modifié. L'Allemagne est la première puissance industrielle en Europe depuis déjà plus d'un siècle.

L'industrie manufacturière représente à l'heure actuelle en France environ 15% des emplois. Elle en a perdu aux alentours de trois millions depuis le début des années 1970 alors que la production en termes de valeur ajoutée a progressé. La baisse globale des emplois a deux raisons : la productivité d'un travailleur dans l'automobile progresse plus vite que celle d'une infirmière, d'un médecin ou d'un professeur. De nombreux emplois autrefois inclus dans les entreprises industrielles ont été « externalisés » et font maintenant partie du secteur tertiaire. La cantine, la surveillance des bâtiments, la publicité, la gestion de la paye, etc. ont été confiées souvent à des entreprises extérieures. Cela n'empêche pas que dans certaines activités (filature de la laine par exemple) il a eu de fortes baisses de la production en valeur absolue et accroissement dans d'autres (fabrication de médicaments par exemple).

Le secteur manufacturier français présente comme celui des différents pays des spécialisations fortes dans certaines activités. Dans les lignes qui suivent (et qui sont extraites de mon ouvrage *L'enjeu industriel dans le monde*) ont été définies comme spécialisations les activités pour lesquelles la France est à la fois le siège de grandes entreprises et réalise des échanges commerciaux extérieurs excédentaires. Cela explique que ne sont pas mentionnés par exemple Renault et PSA car si ces deux grands groupes ont encore la majeure partie de leurs états-majors et de leurs services de recherche-développement en France la balance commerciale du secteur automobile est devenue déficitaire depuis 2007.

Les spécialisations actuelles de l'industrie française peuvent être schématiquement regroupées en trois grandes catégories. La première comprend les activités pour lesquelles le rôle de l'État a été essentiel par le biais notamment des commandes publiques ou parfois même d'engagements financiers directs dans le capital des firmes présentes dans ces branches. Il y a d'abord tout ce qui touche le vaste domaine militaire et aérospatial. Si les impulsions originelles sont venues de l'État français beaucoup de ces programmes sont maintenant menés dans un cadre européen. La réalisation la plus emblématique a été la constitution du groupe EADS

où dominent les intérêts franco-allemands. En 2009 il occupait 120 000 personnes dans le monde. La plupart d'entre elles travaillaient en Europe. Il est l'un des deux plus grands constructeurs mondiaux d'avions civils gros porteurs grâce au programme AIRBUS. Il est présent aussi dans des activités à finalités militaires, qu'il s'agisse de missiles, d'appareils de combat ou de transport de troupes. Il est présent sur le marché des avions de 50 à 70 places par le biais de la société, franco-italienne cette fois, ATR. Sa filiale franco-allemande EUROCOPTER, dont la principale implantation industrielle se situe dans la région de Marseille, est l'un des premiers producteurs mondiaux d'hélicoptères. EADS participe à la construction de satellites de télécommunications et d'observation de l'espace par l'intermédiaire de sa filiale ASTRIUM et est l'un des principaux actionnaires d'ARIANE ESPACE, le plus important lanceur de satellites au monde grâce notamment à la base de Kourou. (cf. ci-dessus).

L'autre constructeur aéronautique français important est le groupe DASSAULT qui produit des avions militaires et aussi des civils de petite capacité pour hommes d'affaires. Cette filière compte des constructeurs de moteurs, le plus important fait maintenant partie du groupe SAFRAN. Il ne faut pas oublier les spécialistes d'électronique embarquée comme THALÈS. Si l'on tient compte de tous les sous-traitants impliqués il y a là un potentiel considérable fertile en emplois qualifiés. Il s'agit d'un secteur à la fois de haute technologie et d'avenir. Au total en 2009, selon les données de l'OCDE, la France était le second exportateur mondial de matériel aéronautique et spatial.

Le rôle de l'État a été considérable aussi dans le développement tant civil que militaire de la filière nucléaire. Sans les commandes d'EDF lancées lorsque cette firme était entièrement à capitaux publics AREVA n'aurait pu devenir l'un des plus grands acteurs de l'industrie nucléaire dans le monde. AREVA dont le capital était encore majoritairement public en 2010 est présente à tous les stades de cette filière depuis l'extraction du minerai d'uranium jusqu'à sa préparation pour sa mise en place dans réacteurs et son retraitement ultérieur. AREVA est en mesure concevoir et de piloter la construction des centrales nucléaires. Sans les commandes de la SNCF, société publique, il n'aurait pas été possible de produire en France et d'exporter des trains à grande vitesse. Les grands programmes d'équipement hydroélectriques et thermiques classiques lancés par EDF après la seconde guerre mondiale ont favorisé l'essor de toute une industrie produisant des turbines, des lignes à haute tension dont l'un des fleurons est la société ALSTOM présente sur de nombreux marchés internationaux.

A ce vaste domaine favorisé par la dépense publique peut se rattacher l'importance des industries pharmaceutiques puisque la plus grande partie des dépenses de médicaments est prise en charge par la Sécurité Sociale. La position de la France en ce domaine est apparemment brillante puisqu'elle est le siège, par exemple, de SANOFI AVENTIS, l'un des plus grands groupes pharmaceutiques mondiaux, né du regroupement de firmes françaises, allemandes et américaines. Il emploie environ 100 000 personnes dans le monde et occupe une place de choix notamment dans le

domaine des vaccins, héritage direct de la tradition pastorienne. La France a de plus une balance commerciale régulièrement excédentaire dans cette branche. Elle est, par exemple, le premier exportateur de médicaments à destination du continent africain. Il convient toutefois de nuancer un peu cette première impression car la France est déficitaire dans les échanges de principes actifs, c'est à dire que beaucoup d'unités présentes sur son sol sont des filiales de groupes étrangers qui réalisent seulement la production finale du produit. Les multinationales ont tendance à préférer localiser leurs centres de recherche dans des pays comme les États-Unis où l'État n'intervient pas autant qu'en France dans la fixation du prix de mise sur le marché des nouveaux médicaments.

La seconde grande spécialisation de l'industrie manufacturière française à l'échelle mondiale concerne un domaine difficile à définir du point de vue statistique car il est transversal à beaucoup de branches. Il s'agit de ce que l'on peut regrouper sous le terme générique de « produits de luxe » ; cela concerne aussi bien certains articles relevant de la filière textile-habillement que de la joaillerie, des industries du cuir, de la parfumerie ou de l'agroalimentaire comme les vins appartenant à la gamme des grands crus. On pourrait essayer de définir ce secteur en disant qu'il concerne des produits de grande qualité véhiculant en plus une image de raffinement, de prestige qui les rend socialement valorisants pour celui qui les reçoit ou les offre. La renommée des produits français est initialement issue du prestige international de la cour royale avant la Révolution de 1789 relayée au XIX^e siècle par celle du Second Empire. Depuis la disparition de ces régimes c'est le soin avec lequel des entreprises ont su capitaliser sur ces acquis et préserver les savoir-faire des artisans capables d'élaborer ces produits qui a permis le maintien et le renforcement de cette spécialisation. La France demeure en valeur le premier exportateur mondial de boissons alcoolisées, leur montant doit beaucoup aux grands crus, au Champagne, au Cognac, etc. Elle occupe une place similaire dans le domaine des produits cosmétiques et des parfums. L'efficacité d'entreprises comme LVMH, L'ORÉAL, CHANEL, HERMÈS, etc. qui ont su faire connaître à l'échelle mondiale leurs marques témoigne de la vitalité de ce secteur. Il est à remarquer que ces firmes ont toutes une origine familiale et continuent souvent à être gérées selon ce mode d'organisation. Ce secteur d'activités a eu le mérite de mettre en place des actions collectives pour promouvoir son image à l'échelle internationale et lutter contre les contrefaçons. La plus connue est le « Comité Colbert », fondé en 1954, qui regroupe 75 entreprises rattachées à l'univers du luxe. Toutes ne font pas partie du secteur industriel, des hôtels de prestige en sont membres, mais elles participent à la construction d'une image globale. Les comparaisons internationales sont bien difficiles à établir dans un secteur de ce genre. Il semble bien que la France se situe encore au premier rang mondial en ce domaine.

Si la spécialisation qui vient d'être évoquée est d'autant plus intéressante que la plupart des produits concernés doivent être fabriqués sur le territoire national pour justifier leur prestige il faut toutefois remarquer que le très haut de gamme ne peut concerner que des volumes restreints même si une nouvelle clientèle apparaît dans les

pays en cours d'enrichissement. Une autre limitation réside dans le fait que si les firmes engagées dans ces activités n'hésitent pas à utiliser les technologies de communication les plus modernes, tous les produits concernés appartiennent typiquement à ceux qui étaient consommés au XIX^e siècle. L'échec de l'industrie du luxe française dans le secteur automobile n'a fait que confirmer ce fait qui contribue lui aussi à restreindre l'expansion des marchés où opèrent les champions français.

Le troisième type de spécialisations est encore plus hétérogène que le précédent. Il s'agit d'un ensemble d'activités très pointues, appartenant à des secteurs industriels très variés, où des entreprises françaises sont devenues des leaders à l'échelle européenne ou mondiale. Une grande partie de leurs activités de production et parfois la majorité d'entre elles se situent dorénavant hors du territoire national où elles conservent néanmoins leurs organes de direction et l'essentiel de leur recherche-développement. Peuvent figurer dans cette catégorie des firmes comme LAFARGE, numéro un mondial dans l'industrie du ciment, AIR LIQUIDE qui occupe la même place pour les gaz à usage industriel et médical, MICHELIN leader mondial dans la production des pneumatiques. On peut encore mentionner ARC INTERNATIONAL basé dans le Pas-de-Calais qui figure parmi les plus grands producteurs internationaux de vaisselle en verre, le groupe SEB, né en Bourgogne, qui avec ses nombreuses marques occupe une place de choix dans le domaine du petit électroménager, LEGRAND, issu du milieu de l'industrie de la porcelaine à Limoges, est devenu un spécialiste international du matériel électrique basse tension, BONDUELLE, l'un des grands spécialistes européens de la conserve de légumes, etc. Le mérite de cet inventaire incomplet est de rappeler que l'esprit d'entreprise est très présent en France et que la mondialisation n'a pas toujours été vécue comme une source d'affaiblissement par les entreprises. On peut également remarquer que l'origine de toutes les firmes citées dans le présent paragraphe a été familiale. Leur ascension s'est faite généralement au fil de plusieurs générations.

- Les évolutions récentes ont conduit à ce que l'on pourrait appeler un affinage du tissu industriel français. Les spécialisations identifiées ci-dessus ne sont pas nouvelles. Leur essor n'a pas suffi à compenser le recul observé dans beaucoup de branches anciennes qui ont mal résisté à la concurrence internationale. La grande source du déficit global dans les échanges industriels apparu au cours des dernières années se situe dans le domaine des produits de grande consommation qu'il s'agisse d'articles traditionnels comme les vêtements, les chaussures, les meubles ou des nouveaux objets issus des technologies de l'information.

- **La France occupe la seconde place au sein de l'Union européenne en ce qui concerne le commerce international de marchandises.**

Le commerce international de marchandises est évidemment très sensible aux variations conjoncturelles. Il présente néanmoins certains traits dans la durée qui sont les seuls à être mis en exergue dans les développements qui suivent.

Si on additionne le montant des importations et des exportations la France occupe régulièrement la seconde place au sein de l'Union européenne, loin derrière l'Allemagne mais assez près de l'Italie et du Royaume-Uni. Il faut se méfier des comparaisons qui sont parfois faites en calculant le volume du commerce extérieur par habitant. Les performances d'un pays comme la Suède deviennent alors très supérieures à celles de l'Allemagne. Ce résultat est peu significatif. Plus un pays a une petite taille économique plus ses entreprises sont contraintes de chercher des clients et des fournisseurs hors de leurs frontières. Il est peu probable que toutes les industries soient présentes chez eux, le Danemark par exemple n'a pas d'industrie automobile. Les comparaisons ne peuvent se faire valablement qu'entre pays de taille voisine.

Montant total du commerce extérieur de marchandises par habitant en 2009

Unité : le millier d'euros

Source : Eurostat

Allemagne	18	Belgique	50
France	12	Suède	20
Royaume-Uni	12		
Italie	10		

(Ce ratio additionne le total des exportations et des importations)

- **Le solde global des échanges de marchandises est positif ou négatif en fonction essentiellement des performances des industries manufacturières.**

Les échanges de produits agroalimentaires sont globalement régulièrement excédentaires depuis la mise en place de la Politique Agricole Commune, ceux ayant trait à l'énergie régulièrement fortement déficitaires en raison des achats de charbon et d'hydrocarbures (seule l'électricité connaît la plupart du temps un solde positif à l'échelle de l'année). Le solde final global est fonction de celui des produits manufacturés qui constituent en règle générale en valeur les trois quarts des échanges.

Le déficit apparu dans ce domaine il y a quelques années a entraîné l'évolution récente très défavorable des échanges extérieurs. L'Allemagne est très régulièrement fortement excédentaire dans les ventes de produits manufacturés où elle enregistre l'un des soldes les plus favorables dans le monde (les États-Unis sont à l'échelle mondiale le pays le plus déficitaire dans les échanges de produits manufacturés).

- **Le rôle essentiel de la proximité géographique dans la géographie des échanges de marchandises.**

Bon an mal an la France fait la majeure partie de ses échanges internationaux de marchandises avec ses partenaires de l'Union européenne. Si l'on regarde les choses d'un peu plus près on observe qu'environ la moitié de l'ensemble exportations+importations est réalisée avec les pays contigus, Royaume-Uni inclus. La valeur totale de ces échanges dépend aussi évidemment de la taille économique du pays partenaire mais sa proximité géographique est un élément très important. En 2009, par exemple, les échanges avec les Pays-Bas et la Belgique étaient très considérables eu égard à la taille économique de ces deux pays car ils jouent à l'échelle de l'Europe occidentale le rôle d'une véritable plateforme logistique grâce en particulier à l'importance de leurs ports. Rotterdam, n° 1 en Europe ne peut avoir ce rang que parce qu'il ne dessert pas les seuls Pays-Bas. Le belge Anvers se situe régulièrement dans le trio de tête. La France commerçait en 2009 presque autant avec la Belgique qu'avec l'Italie. Ses échanges avec la Belgique, pays limitrophe, étaient deux fois plus importants qu'avec les Pays-Bas. De la même façon ses échanges étaient plus élevés avec sa voisine espagnole qu'avec les États-Unis dont la taille économique est beaucoup plus grande mais qui ne sont pas limitrophes. Les échanges avec la Chine sont globalement modestes. Ils frappent l'opinion parce qu'ils induisent un fort déficit et portent aux importations surtout sur des biens de consommation. Une grande partie des achats effectués à l'étranger auprès des pays développés concernent des machines et matériels à usage professionnel dont la valeur est élevée et que le consommateur ne voit pas dans environnement immédiat.

Le type de répartition géographique des échanges internationaux de marchandises qui vient d'être esquissé n'est pas une spécificité française. Il se rencontre très souvent dès lors que les échanges sont constitués majoritairement de produits manufacturés et que des accords de libre-échange existent avec les États voisins. On parle alors de modèle « gravitaire » pour désigner ce type de structuration géographique des échanges de biens matériels puisque les échanges sont proportionnels à la taille économique des pays partenaires et inversement proportionnels à leur éloignement. (Le schéma est évidemment très différent si l'on considère des biens culturels ou « immatériels ». Les États-Unis sont notre premier fournisseur de films par exemple).

Les principaux partenaires commerciaux de la France en 2009

Source : INSEE *Tableaux économiques de la France*, édition 2011

. Unité : milliard d'euros

	Exportations	Importations
Monde	348	401
UE-27	216	240
Allemagne	56	72
Italie	28	32
Belgique	26	33
Espagne	27	25
Royaume-Uni	25	18
Pays-Bas	14	17
Suisse	10	10
Turquie	5	5
Pologne	5	6
Russie	5	9
Suède	4	5
États-Unis	20	25
Chine	8	30
Japon	5	8
Afrique (ensemble)	23	20
Dont Maghreb	11	8

(Les échanges cette année-là ont été marqués par la crise économique qui a réduit leur volume. Ce qui est significatif c'est moins les valeurs que le classement relatif des différents partenaires qui, lui, évolue beaucoup moins d'une année à l'autre)

Quelques éléments de réflexion sur l'aménagement du territoire en France

Quatre ouvrages récents pour nourrir les réflexions sur les concepts et les pratiques

ACLOQUE D., BONNET-PINEAU E, COLOMBEL Y, DELPIROU A., OSTER. (2011) *La France. Territoires et aménagement face à la mondialisation*. Nathan, 318p.

Cet ouvrage collectif présente une géographie régionale de la France à la lumière des grands enjeux actuels de l'aménagement, de l'ouverture européenne et de la métropolisation. Il est très clair.

DAVEZIES L. (2008) *La République et ses territoires. La circulation invisible des richesses*. Seuil. 112p.

Ce petit volume écrit dans un langage très simple montre que très souvent à l'échelle des territoires locaux le facteur essentiel de dynamisme ce ne sont pas les activités de production de biens matériels ou de services destinées aux marchés extérieurs mais celles qui servent les besoins de populations résidentes tirant une grande partie de leurs revenus de sources extérieures aux territoires locaux où elles sont domiciliées

JEAN Y. ; VANIER M. (sous la direction de) (2010) *La France. Aménager les territoires*. Armand Colin. 360p.

Cet ouvrage collectif comporte trois parties. La première est consacrée à une histoire rapide de l'aménagement du territoire en France et à ses grandes problématiques actuelles. La seconde présente les enjeux actuels et les perspectives envisagées pour certaines régions françaises dont le Nord-Pas-de-Calais. La troisième est une réflexion sur les concepts et les pratiques actuelles. Cet ouvrage est plus tourné vers les étudiants en Géographie et Aménagement. De mon point de vue la première partie est la plus utile en fonction du programme de terminale

TRONQUOY P. (sous la direction de) (2011) *Les collectivités territoriales : trente ans de décentralisation*. Les Cahiers français, n° 362. La documentation française. 96p.

Cet ouvrage est comme toute la collection à laquelle il appartient très pédagogique. Il s'attache au fonctionnement des différentes institutions étudiées et contient une analyse des dernières réformes qui ont été adoptées récemment et pas encore mises en œuvre

Essai de définition

Le concept est complexe. Si l'on tente une approche simple on pourrait dire que l'aménagement du territoire consiste à faire en sorte que la répartition des hommes et de leurs activités dans un territoire donné se fasse en fonction d'un objectif déterminé au préalable par une autorité et ne soit pas la seule résultante de l'action spontanée des différents groupes concernés par l'utilisation de ce territoire.

Si le concept est devenu très présent de nos jours dans les discours des autorités à tous les niveaux, le phénomène est ancien et rien qu'en France on peut en citer de nombreux exemples à différentes échelles. La construction du Canal du Midi est un cas fameux et spectaculaire témoignant d'une volonté d'aménagement du territoire. Réalisé sous Louis XIV entre 1666 et 1681 et long de 241 km il vise à permettre la liaison par voie d'eau entre schématiquement Toulouse et la Méditerranée. Cela reflète le souci de valoriser le fameux isthme Atlantique/Méditerranée en suscitant le développement des régions traversées. De nos jours, classé au patrimoine de l'Unesco, cet ouvrage reste un atout touristique. Un autre exemple plus récent et plus ambitieux d'aménagement du territoire fut le « plan Freycinet » lancé en 1878 par le Ministre des travaux publics de l'époque. Il s'agissait de favoriser la mise en valeur économique des territoires délaissés par les grandes compagnies de chemin de fer en construisant un réseau secondaire largement financé par l'État, il atteignit 8700 km, afin de faire en sorte que chaque sous-préfecture soit desservie. En langage contemporain on dirait que ce plan visait à promouvoir l'équité territoriale en matière de transports. Ce plan concernait aussi la modernisation des canaux et des ports. Sa réalisation fut terminée à la veille de la guerre de 1914 et son impact réel fut réduit puisqu'il s'acheva à l'aube de l'essor du transport routier.

Il n'empêche que depuis la seconde guerre mondiale l'aménagement de territoire n'a cessé de figurer au moins officiellement parmi les préoccupations des différents acteurs publics. Les développements qui suivent proposent une grille d'analyse des politiques d'aménagement du territoire et de leurs limites afin de faciliter l'étude de cas concrets.

I Les traits communs à toute politique d'aménagement du territoire

- **La nécessaire définition d'objectifs**

Toute politique d'aménagement du territoire digne de ce nom suppose la définition d'objectifs. La situation se complique lorsque les acteurs affichent le souhait de poursuivre simultanément plusieurs objectifs dont la réalisation peut conduire à des contradictions. À l'heure actuelle, par exemple, on annonce souvent comme objectifs à la fois la compétitivité des territoires et le développement durable. Il n'y a pas a priori incompatibilité entre ces deux préoccupations. Une ville « verte » et un territoire

touristique offrant une grande biodiversité peuvent se montrer attractifs en raison même de ces caractéristiques. La convergence entre ces deux objectifs n'est pas automatique non plus. La construction d'un port de plaisance peut par exemple rendre une station touristique plus attractive et détruire en partie sa richesse environnementale. Ce type de problèmes se rencontre tout particulièrement dans les espaces littoraux qui sont particulièrement convoités par les activités touristiques, industrielles, résidentielles tout en présentant un contexte environnemental très fragile.

Les objectifs prioritaires de l'aménagement du territoire ont évolué au fil du temps. Au lendemain de la seconde guerre mondiale le souci principal était le rééquilibrage du territoire. Le titre d'un livre publié en 1947 par J.F. GRAVIER *Paris et le désert français* devint en quelque sorte le thème fédérateur. C'est en s'en inspirant que fut lancée la politique des *Métropoles d'équilibre* qui visait à faire des principales agglomérations provinciales un contrepoids à l'hégémonie parisienne. Comme souvent l'objectif global ne souleva pas tellement d'oppositions mais c'est l'application pratique qui en suscita. Le choix de ces métropoles ne fit pas débat dans le cas de Lille, Marseille, Lyon mais suscita de vives discussions particulièrement dans l'ouest de la France où Nantes venait certes en tête mais se heurtait à la concurrence de villes comme Rennes ou Angers. Le souci de maintenir une certaine équité entre les différents territoires n'a pas disparu mais a été moins mis en avant au cours de la période récente. Un fait un peu anecdotique est révélateur de ces débats. En 1963 fut créée la DATAR service qui est en quelque sorte le bras armé de l'État pour coordonner l'action de ses divers ministères et mobiliser les acteurs régionaux. La signification de cet acronyme révèle bien ce souci « Délégation à l'Aménagement du Territoire et à l'Action Régionale ». En 2006, dans un nouveau contexte, le nom devint DIACT « Délégation Interministérielle à l'Aménagement et à la Compétitivité des Territoires ». Le sigle ancien a été repris récemment car il était trop célèbre pour disparaître définitivement mais son sens a été modifié « Délégation interministérielle à l'Aménagement des Territoires et à l'Attractivité Régionale ».

- **L'existence d'acteurs en mesure d'appliquer les objectifs choisis**

Jusqu'aux années 1980, c'est-à-dire jusqu'à la mise en place des lois de décentralisation, l'État est le chef d'orchestre incontestable. C'est lui qui décide par exemple de la création des villes nouvelles, comme Saint-Quentin-en-Yvelines ou Villeneuve d'Ascq. Cela ne signifie pas qu'il est insensible aux demandes des différents groupes de pression régionaux. Les responsables locaux bretons, élus et leaders syndicaux, par exemple surent arracher le financement du « plan routier breton » destiné à désenclaver la péninsule. Il ne faut pas oublier non plus que le cumul des mandats fait que les décideurs politiques, députés et ministres notamment, ont souvent un fort enracinement local qui assure leur survie politique en cas de perte de leurs mandats nationaux. Leur position dans leur territoire d'implantation est

d'autant mieux assurée qu'ils ont su le faire bénéficier des bienfaits des politiques nationales...

La décentralisation a donné aux collectivités locales des pouvoirs beaucoup plus étendus qu'auparavant. Les maires délivrent les permis de construire, par exemple. Le rôle de l'État reste important néanmoins puisque c'est lui qui par le biais de la loi fixe les règles du jeu. Le problème qui se posait était celui du nombre des nouveaux acteurs et de leur capacité à prendre en charge l'aménagement du territoire. Les communes, 36000, sont nombreuses ; les départements aussi. On se heurtait à un choix difficile. Des collectivités anciennes possédant un fort enracinement dans les mentalités, surtout dans le cas des communes, qui ne connaît pas le nom de son maire ?, mais dont le territoire correspond de moins en moins à l'espace de vie des populations. Dans tous les pays développés on se heurte au problème qu'avec notamment la diffusion de l'automobile ce que l'on pourrait appeler l'espace fonctionnel ne correspond plus aux découpages administratifs traditionnels. Face à cette difficulté différentes solutions ont été envisagées. Dans beaucoup de pays européens il y a eu des regroupements de communes. La solution française a été autre. Elle a consisté à mettre en place des institutions qui ont en quelque sorte dédoublé celles qui existaient déjà. Une politique qui a été mise en œuvre dans la durée (cf. bibliographie) a donné naissance à nouvelle une gamme d'EPCI (Établissement Public de Coopération Intercommunale) en plus de ceux déjà existants comme les SIVU et les SIVOM : Communauté Urbaine, Communauté d'agglomération, Communauté de Communes en fonction des volumes de population impliqués. Elles ont une fiscalité propre et sont gérées par des délégués des communes participantes, ce qui fait problème car cela les rend moins visibles aux yeux des citoyens et se pose la question de savoir si les membres de leur conseil se comportent en tant que simples représentants de leur commune ou en défenseur de l'intérêt global de l'ensemble auquel ils appartiennent. Elles ont leur mot à dire dans beaucoup d'aspect concernant l'aménagement de leur territoire.

La plus grande nouveauté institutionnelle a été la mise en place des régions en tant que collectivités territoriales c'est-à-dire gérées par des assemblées élues directement au suffrage universel. Il est curieux de constater qu'elles se sont moulées dans les limites des « circonscriptions d'action régionale » qui avaient été définies de façon purement technocratique après la seconde guerre mondiale pour faciliter la gestion de la reconstruction par les services de l'État. Il convient de rappeler que ces différentes collectivités ne sont pas subordonnées les unes aux autres. Il existe aussi une structure officielle qui n'est pas un EPCI dans la mesure notamment où elle n'a pas de fiscalité propre. Il s'agit des « Pays » structures de concertation regroupant des EPCI formant un territoire pourvu d'une identité culturelle et correspondant à un « bassin de vie ». Le but dans l'esprit des législateurs était de mettre en place des structures permettant la concertation entre les territoires urbains et ruraux où vivent de plus en plus souvent des gens qui travaillent et/ou utilisent les services qui existent dans les villes. Ces pays peuvent prendre la forme de SIVOM ou de GIP et définissent des projets.

Un autre nouvel acteur est intervenu de manière croissante au cours des dernières décennies à savoir l'Union européenne qui agit d'abord par des directives, on peut citer par exemple celle appelée « Natura 2000 » qui prévoit la nécessité de prendre des mesures de protection en faveur de certaines espèces animales, au départ principalement les oiseaux. En France métropolitaine ces zones couvrent actuellement 12% du territoire et leur gestion n'est pas simple car il faut concilier les intérêts des différentes parties en présence. L'Union européenne intervient dans l'aménagement par la délimitation des territoires qui peuvent se voir attribuer tel ou tel types d'aides. Ceux considérés comme en retard de développement (un PIB régional inférieur à 75% de celui de la moyenne de l'ensemble de l'UE) sont les plus avantagés. Dans le cas de la France les seuls actuellement éligibles à ces programmes sont les DOM. Les aides financières issues de l'UE sont en principe toujours complémentaires, c'est-à-dire qu'elles doivent seulement abonder un financement issu du territoire bénéficiaire et/ou de son État de rattachement.

Le contexte qui vient d'être esquissé est fort complexe. Il peut se révéler facilement source de cacophonie puisque le montage des différents programmes suppose de plus en plus souvent la coopération de nombreux acteurs publics notamment pour le bouclage financier. La prise de conscience de ce phénomène a amené le vote de lois qui pourraient entrer en application à partir de 2014. L'idée générale a été de ne pas supprimer d'institutions mais de faciliter la cohérence en élisant des conseillers territoriaux qui siègeront tantôt à l'échelle du département tantôt à celle de la région. Ce cumul obligatoire des mandats devrait favoriser l'harmonisation des politiques mises en œuvre encore qu'il ne soit pas évident que les majorités soient les mêmes selon l'échelle considérée...

Le panorama qui vient d'être esquissé est en fait encore incomplet car il ne tient compte que des acteurs institutionnels publics. Il faut faire intervenir les stratégies mondiales des grandes multinationales qui peuvent conforter ou mettre à mal les politiques que s'efforcent de mettre en place les décideurs publics en installant ou déplaçant des unités de production dans les domaines industriels ou relevant des services comme les centres d'appels. En plus de nos jours ce qu'il est convenu d'appeler la « société civile » joue un rôle croissant dans les questions d'aménagement du territoire. De multiples associations dont l'efficacité est favorisée par la diffusion de l'éducation et des nouvelles technologies de l'information et de la communication interviennent dans les débats et sont capables de faire appel aux tribunaux. On retrouve là une tendance générale à la « judiciarisation » de toutes les tensions sociales. Mettre en œuvre des programmes d'aménagement du territoire de nos jours suppose de plus en plus la capacité à réaliser une bonne gouvernance, c'est-à-dire une coopération entre tous les acteurs concernés ce qui n'est pas une mince affaire.

- **Les principaux types d'outils employés pour atteindre les objectifs fixés**

Il a déjà été implicitement fait allusion à certains outils de l'aménagement du territoire que sont les réglementations de toutes sortes qui se sont multipliées au fil du temps. L'autre moyen important est celui qui est issu des subventions et dégrèvements fiscaux de toute nature qui sont très nombreux.

Une autre gamme d'outils qui a été longtemps privilégiée est la construction d'infrastructures de transports. Dans une économie de plus en plus fondée sur les échanges et la mobilité des personnes il semblait essentiel de « désenclaver » les territoires. Des montagnes d'études ont été réalisées sur ce thème. S'il est incontestable qu'un certain degré d'équipement est nécessaire pour assurer une équité territoriale, il ne faut pas en conclure que la multiplication des infrastructures entraîne automatiquement le développement de tous les territoires traversés ; elle peut tout aussi bien favoriser la polarisation au profit des seules très grandes métropoles. La multiplication des trafics ne produit pas beaucoup d'effets de développement économique s'ils ne font que passer. L'exemple du Calaisis qui abrite des infrastructures de transport de premier ordre et connaît un taux de chômage fort élevé est à méditer de ce point de vue. On se retrouve en présence de la contradiction entre l'aménagement qui tend en fait à renforcer la compétitivité de certains points forts et celui qui vise à une répartition équilibrée des hommes et des activités.

Font partie aussi des outils d'aménagement du territoire ce qui sera évoqué dans l'autre exposé, à savoir tous les programmes destinés à favoriser le développement des innovations en certains lieux (technopôles, pôles de compétitivité, etc.). Il y a toutefois, comme dans le cas précédent, une certaine ambiguïté dans la mesure où ces stratégies peuvent viser aussi bien à relancer l'économie de régions en difficulté qu'à renforcer la compétitivité de celles qui sont déjà les mieux placées comme l'Ile-de-France.

Il est un outil d'aménagement du territoire qui n'est pas officiellement présenté comme tel et qui pourtant est peut-être l'un des plus efficaces. Il est ce que l'on pourrait appeler la territorialisation du modèle social français. Les dépenses sociales (retraites, aides aux chômeurs, sécurité sociale, etc.) représentent environ 30 % du PNB, soit la proportion la plus élevée de l'UE. Seule la Suède atteint un niveau voisin. La collecte de ces ressources se fait à l'échelle nationale et leur redistribution en fonction de la répartition territoriale des populations éligibles à ces types d'aides. Ces redistributions offrent dans nombre de cas, ceux essentiellement où les activités de production sont faiblement représentées, un soutien très fort à l'économie locale. Ce mécanisme évoqué rapidement à propos des DOM-TOM concerne en fait de multiples territoires et assure une réduction des contrastes régionaux. Une donnée le symbolise : la région Ile-de-France qui regroupe un peu moins de 20 % de la population fournit 27/28 % du PIB national car elle concentre les activités les plus qualifiées et les mieux rémunérées. La part de cette même région dans le total des revenus disponibles des ménages est estimée à 22 %. Cela illustre un transfert entre régions riches et territoires moins bien dotés. Les sommes en jeu sont en fait bien plus considérables que toutes celles budgétées dans les programmes officiels d'aménagement du territoire. (cf. l'ouvrage de L. DAVEZIES).

|| Les principales difficultés rencontrées dans l'application des politiques d'aménagement du territoire

Il ne suffit pas de définir des objectifs et de s'employer activement à leur réalisation pour que la réussite vienne couronner les efforts entrepris. Les politiques d'aménagement du territoire se heurtent souvent à deux grands types de difficulté :

- La première source de difficultés réside dans le fait qu'il faut beaucoup de temps pour traduire sur le terrain des grands projets. La réalisation d'une ligne de TGV, la mise en place d'une ville nouvelle, la construction d'un écoquartier, etc. demandent des années et souvent des décennies, entre le moment où l'idée est conçue et celui où la réalisation est achevée. Entretemps le contexte a pu fortement évoluer d'une façon non prévue de sorte que les résultats réels obtenus ne sont pas ceux attendus. La région Nord-Pas-de-Calais peut servir à illustrer cette problématique. À la fin des années 1960, début des années 1970 avait été conçu après concertation avec les têtes pensantes régionales un vaste programme d'aménagement qui devait sortir ce territoire des difficultés entraînées par le déclin du textile et des charbonnages. L'une des pistes fut une extension considérable des infrastructures du port de Dunkerque, le Bassin Ouest. Ce complexe portuaire devait renforcer son importance dans les industries de base, la pétrochimie notamment. Les produits semi-finis seraient expédiés dans le bassin minier où se développerait une chimie fine. Le renforcement de la production sidérurgique alimenterait les chantiers navals et l'industrie automobile régionale. Le trafic du port pourrait atteindre les 200 millions de tonnes au début du XXI^e siècle. De nos jours subsiste à Dunkerque un complexe sidérurgique très moderne mais dont la production stagne. Les chantiers navals ont disparu, le raffinage du pétrole aussi. Le trafic portuaire se situe aux alentours de 50 millions de tonnes. L'industrie automobile s'est développée dans la région mais l'emploi globalement y plafonne depuis un certain nombre d'années. Il ne s'agit pas de se gausser des prévisions erronées faites par les « experts » de l'époque mais de ne pas oublier la modestie et la prudence dont il faut faire preuve dans une période où les changements sont rapides et brutaux.
- La seconde source de désillusion tient à ce que l'on peut appeler les effets pervers de certaines politiques d'aménagement. Il faut entendre par là le fait qu'elles produisent au fil du temps des effets non prévus et non souhaités. Un bon exemple a été offert par le développement du réseau autoroutier. Il avait pour but de désenclaver des villes moyennes et d'améliorer l'accessibilité des plus grandes. Il n'avait pas été souhaité initialement que les terrains situés près des échangeurs deviennent des centres commerciaux qui vident en partie les centres villes de leurs fonctions ni que la généralisation de l'usage de l'automobile permettant aux habitants de s'éloigner de leur lieu de travail pour bénéficier de terrains moins coûteux et d'impôts locaux plus faibles allongerait les distances parcourues pour se rendre au travail, se divertir, etc. L'essor de cette périurbanisation a finalement contribué à engorgé les réseaux routiers.

Innovations technologiques, Mondialisation, Préoccupations environnementales : Trois sources majeures de transformations de l'espace productif et décisionnel.

Dans un moteur les différents éléments concourent au fonctionnement de l'ensemble et il est bien difficile de dire quel est le plus indispensable ou le plus important. De la même façon dans les dynamiques spatiales et sociales les différents facteurs conjuguent leurs effets et il est bien délicat d'isoler le rôle de l'un ou l'autre. Le mécanicien qui veut comprendre le fonctionnement du moteur est obligé à un moment ou à un autre de le démonter et d'examiner séparément l'état et le rôle de chaque pièce. De la même façon sont présentés différents facteurs de transformation spatiale qui ne jouent pas de façon séparée et qui ne seraient pas les seuls à prendre à cause si l'on voulait être exhaustif. Il faudrait aussi tenir compte des héritages historiques, du contexte social, etc. Les trois facteurs distingués sont toutefois des éléments incontournables qui s'imposent à la dynamique de tous les espaces et qui peuvent en conséquence fournir une grille aidant à comprendre les évolutions actuelles.

I Contraintes et opportunités suscitées pour les territoires par les innovations technologiques

- La « loi de Moore » change le monde

À la fin des années 1960 Gordon MOORE, l'un des fondateurs de la firme américaine INTEL énonça que le nombre de semi-conducteurs que l'on pouvait insérer sur un circuit électronique, une « puce », doublerait tous les deux ans. Lui-même ne pensait pas que ce processus exponentiel persisterait plus d'une dizaine d'années. Or il ne s'est jamais démenti depuis ce qui représente une progression prodigieuse jamais observée auparavant dans l'histoire des techniques. Cela permet d'avoir des objets dont les performances progressent de façon incessante et significative. À titre de simple exemple, on célébrait il y a quelques semaines le trentième anniversaire de la mise sur le marché du premier PC par IBM. Sa mémoire était de 16 Kilos octets. De nos jours des PC ayant une mémoire de 500 giga-octets sont monnaie courante. Si une telle progression avait été observée dans l'automobile, les véhicules se déplaceraient à la vitesse de la lumière...

Les conséquences de ces innovations pour les territoires ont été innombrables. Il y a ceux qui conçoivent et/ou fabriquent ces milliards de nouveaux objets. Des activités nouvelles ont pu se développer à une rapidité jamais connue comme les centres d'appels, Internet et tous les services qui lui sont liés, etc. La conception des logiciels est devenue une activité nouvelle employant des millions de personnes dans le monde. Ces technologies ont contribué à rendre possible la mondialisation en permettant de suivre en temps réel l'acheminement des marchandises, de multiplier les transactions financières de manière instantanée, etc. Le

développement du monde numérique a aussi parfois contribué à créer des difficultés dans certains territoires. La disparition de la photo argentique, par exemple, a conduit à la fermeture des établissements assurant de manière industrielle le tirage des photos. La numérisation des téléphones a remis en cause l'équilibre de territoires spécialisés dans la production des centraux électromécaniques. La région de Lannion en Bretagne a vécu ce problème alors que l'arrivée de l'industrie téléphonique s'était faite de manière assez récente dans le contexte de la décentralisation industrielle des années 1960/70, etc. La rapidité des évolutions technologiques fait que les situations ne sont jamais acquises puisqu'une nouvelle génération de produits qui sont réellement différents des précédents par leurs performances apparaît en règle générale tous les deux ans. On en présence d'innovations « diffusantes » (comme le fut l'électricité en son temps) parce qu'elles s'insinuent dans tous les objets, de l'avion de chasse au jouet pour enfant en passant par le robot industriel, etc.

- **Des changements technologiques spécifiques à certaines branches industrielles modifient les conditions de leur insertion spatiale**

L'usage de l'informatique se diffuse dans toutes les branches mais en plus de temps à autre interviennent des ruptures technologiques qui modifient fortement le fonctionnement d'une branche donnée sans que cela se répercute sur les autres. Un exemple parmi beaucoup d'autres peut être pris dans la production du verre plat. Dans les années 1960 est apparue la technique du « float glass » qui consiste à faire circuler du verre encore pâteux à la sortie du four sur un bain d'étain en fusion. Le verre de densité plus faible « flotte » à la surface comme de l'huile dans un verre d'eau. Le résultat est qu'en bout de course on obtient des plaques de verre dont les deux faces sont parfaitement parallèles alors qu'antérieurement il fallait procéder à de nombreuses opérations de polissage nécessitant beaucoup de main-d'œuvre. L'usine ayant adopté ce nouveau procédé est beaucoup plus dévoreuse de capitaux mais emploie beaucoup moins de monde ce qui modifie fortement ses impacts territoriaux.

II La mondialisation

La façon la plus simple de définir la mondialisation est de dire qu'elle consiste en une interaction forte entre tous les pays. Elle concerne évidemment les activités économiques mais pas seulement. Elle affecte aussi bien la diffusion des informations au sein des réseaux sociaux via Internet que celles des virus biologiques qui profitent de la multiplication des échanges de toutes sortes pour se répandre un peu partout. Ce n'est pas à proprement parler un phénomène entièrement nouveau. Lorsque le coton cultivé aux États-Unis ou en Inde était filé et tissé en Angleterre au XIX^e siècle avant de repartir sous forme de tissus dans les colonies britanniques d'Afrique ou dans les pays d'Europe continentale, on était déjà en présence d'une forme de mondialisation. De grandes épidémies comme celles de la peste s'étaient elles aussi largement diffusées à travers le monde, mais il s'agissait quand même d'événements assez exceptionnels. La nouveauté depuis quelques décennies c'est l'intensification du phénomène puisqu'il concerne dorénavant tous les secteurs de la vie quotidienne des individus ou des entreprises.

- **La mondialisation est en partie inévitable**

Un certain degré de mondialisation résulte de contraintes techniques dues au mode de vie actuel. Utiliser un ordinateur suppose que pour l'élaborer on ait pu en un lieu donné rassembler tous les matériaux nécessaires. Or ces derniers sont extrêmement variés, des terres rares aux matières plastiques en passant par divers métaux. Aucun territoire ne peut tous les fournir. Il faut bien des échanges à l'échelle mondiale pour pouvoir en disposer. La même remarque pourrait être faite à propos de tous objets sophistiqués qui sont de plus en plus souvent utilisés. Cela concerne aussi bien les produits finis que les biens d'équipement nécessaires à leur élaboration.

- **Les outils matériels de la mondialisation**

Les outils matériels de la mondialisation sont tous les éléments qui rendent très aisés les échanges d'informations, de biens matériels et de personnes. A été évoqué ci-dessus le rôle des technologies de l'information.

Les transports de biens matériels ont vu leurs coûts se réduire au cours des dernières décennies grâce au phénomène de l'unitisation des charges. Si du charbon est transporté dans un navire ayant une capacité de 200 000 tonnes au lieu d'un bateau ne pouvant en acheminer que 10 000 le coût du transport sera fortement réduit car l'équipage du gros navire ne sera pas 10 fois plus nombreux que celui du petit et il n'aura pas besoin de 10 fois plus d'énergie pour se déplacer. Cela a beaucoup de conséquences pour les produits pondéreux que l'importance des coûts de transport protégeait de la concurrence. Le charbon australien provenant de mines à ciel ouvert pourra grâce à cela venir concurrencer celui extrait des galeries profondes et peu épaisses d'Europe occidentale et par conséquent remettre en question l'économie des territoires dominés par cette activité. L'unitisation des charges est intervenue aussi dans le cas des produits manufacturés. Il y a eu la généralisation de l'usage du conteneur. Il ne s'agit pas d'une révolution technologique mais organisationnelle. Mettre en place une boîte réutilisable aux dimensions normalisées de telle façon qu'elle puisse être acheminée sur un camion, un wagon, une péniche ou un navire supprime un nombre considérable de manipulations. Là encore cela réduit la protection contre la concurrence assurée par la distance. Seuls certains ports sont pourvus des installations performantes nécessaires pour la manipulation des conteneurs. Il faudra beaucoup moins de docks. Toute l'organisation traditionnelle a été remise en cause. L'unitisation des charges c'est aussi la mise en circulation d'avions gros-porteurs qui là encore ne pourront être accueillis partout mais offriront des opportunités de développement considérables à certains territoires puisqu'ils réduisent les coûts d'accès.

- **Des choix politiques ont favorisé le développement de la mondialisation**

De très nombreux accords ont contribué à faciliter les échanges entre les États. Les zones de libre-échange comme l'ALENA, en Amérique du Nord, suppriment les barrières douanières entre les participants mais chacun demeure libre de gérer comme il l'entend ses relations avec les pays tiers. Les marchés communs dont le plus bel exemple est l'Union

européenne supposent l'établissement de règles communes vis-à-vis des pays tiers. La mise en place de l'OMC (Organisation Mondiale du Commerce) à laquelle adhère la grande majorité des pays (parmi les absents les plus notables on peut citer la Russie et l'Iran qui sont candidats) a suscité une réduction des barrières douanières concernant la plupart des produits selon des mécanismes complexes. Enfin il ne faut pas oublier que la libération des mouvements de capitaux a été admise par de très nombreux pays. Toutes ces dispositions combinées aux outils évoqués ci-dessus expliquent que le commerce mondial des biens manufacturés progresse plus vite que leur production et que les échanges de capitaux se produisent avec une ampleur sans cesse croissante.

Le contexte qui vient d'être évoqué joint au fait que de plus en plus de pays ont une économie évoluée fait que la compétition entre les territoires a été sensiblement renforcée. Celui qui se montre compétitif dans un domaine peut s'adresser à un plus vaste marché et par conséquent croître fortement. Cela peut n'être que temporaire puisqu'il y a de plus en plus de compétiteurs. Cette très forte compétition conduit à une segmentation poussée des filières de production. Un territoire donné offre une main-d'œuvre nombreuse et peu coûteuse, il sera apte au développement d'activités d'assemblage, un autre mieux doté en personnels ayant du savoir-faire sera mieux placé pour se livrer à des activités de conception. Cette mise en compétition des territoires se fait sous la houlette de firmes multinationales qui sont les mieux placées pour jouer finement de toutes les différences qui peuvent exister dans tous les domaines susceptibles d'affecter leur rentabilité, qu'il s'agisse de la fiscalité ou des diverses réglementations sociales, etc. On distingue classiquement deux types de segmentation spatiale des filières de production. L'usine « relais » permet de contourner une barrière douanière. Produire des voitures en Russie dont le marché est protégé par de fortes barrières permet d'y réaliser de ventes qui n'auraient pu être réalisées à partir des unités de production extérieures. Cela ne met pas en cause les emplois dans le pays d'origine de la firme et peut même contribuer à l'essor de ses services de recherche-développement et à l'importation de certains composants. L'autre cas, de plus en plus fréquent consiste à édifier une usine « atelier » qui produit pour de multiples marchés y compris éventuellement pour celui du pays dont est issu la firme industrielle. C'est dans ce cas que l'on peut parler de « délocalisation » au sens strict du terme. Le résultat de l'ensemble de ces évolutions est que, à l'échelle mondiale, les échanges internationaux de produits manufacturés sont devenus très majoritaires en valeur et ont progressé en moyenne plus vite que l'ensemble de la production.

La mondialisation a été favorisée aussi par toutes les décisions politiques, suppression du contrôle des changes dans de nombreux pays par exemple, qui ont facilité la circulation des flux de capitaux. Il ne faut pas oublier que de nos jours sur les marchés des changes, sur les marchés à terme qui sont essentiellement spéculatifs, se réalisent des chiffres d'affaire qui en quelques jours égalent ceux effectués en une année complète dans les transactions effectives portant sur les biens matériels.

III Les préoccupations environnementales : contraintes et opportunités

Les préoccupations environnementales ont fait leur apparition sur le devant de la scène relativement récemment encore qu'elles n'aient jamais été absentes : J.B. FRESSOZ (cf. site Internet *La vie des idées.fr*) signalait dans une chronique récente qu'en 1822 déjà le gouvernement français demandait aux préfets de faire une enquête pour savoir si les déboisements n'avaient pas suscité un changement climatique. Pour la localisation des activités de production ces préoccupations se traduisent par des contraintes qui concernent aussi bien les éleveurs de porcs bretons que les producteurs de ciment redoutant que les quotas carbone pénalisent leurs usines européennes. Le souci de l'environnement est aussi une source d'opportunités considérables pour les territoires puisqu'il donne naissance à de nouvelles industries comme la production des éoliennes, des panneaux photovoltaïques et d'une façon plus générale il implique un énorme effort de recherche et d'innovation technologique aussi bien que sociale pour modifier la conception des produits, de l'habitat, les comportements en matière de transport etc. Il importe de ne pas oublier que ces deux types d'effets contradictoires se manifestent simultanément avec plus ou moins d'intensité dans tous les territoires.

IV Les facteurs évoqués ci-dessus conjuguent leurs effets pour favoriser la métropolisation

Les trois séries d'éléments qui viennent d'être évoqués agissent évidemment simultanément et peuvent de ce fait amplifier leurs effets. Une région anciennement spécialisée dans l'industrie textile qui doit faire face simultanément aux pertes d'emplois engendrées par les évolutions technologiques de cette branche et à la concurrence des territoires à main-d'œuvre à bas salaires sur ses marchés extérieurs et intérieurs sera doublement pénalisée. Inversement un territoire spécialisé dans les vins de qualité comme la région de Bordeaux peut espérer que ses grands crus pourront séduire de nouveaux amateurs en raison de la réduction des obstacles douaniers et de l'émergence de nouveaux consommateurs dans les pays où certains habitants se seront enrichis notamment par l'exportation de produits textiles...

La multiplication des échanges matériels, la nécessité de l'innovation pour résister à la concurrence et aux nouvelles préoccupations environnementales, tout cela favorise les lieux où peuvent se faire la coordination des flux matériels, se décider et s'effectuer les flux financiers. Les interactions entre personnes ayant des compétences diverses sont nécessaires pour favoriser l'éclosion et la diffusion des innovations : chercheurs, entrepreneurs, financiers, consommateurs ouverts aux nouveautés tout cela forme un cocktail indispensable pour favoriser le dynamisme des territoires qui se rencontre préférentiellement dans des agglomérations urbaines ayant déjà une certaine taille et offrant le maximum de connexions avec le reste du monde. Cet ensemble de caractéristiques désigne ce que l'on peut qualifier d'un terme général de « métropoles ». Toutes ne se situent pas au même niveau. Quelques unes grâce à la présence de grands centres financiers, de nombreux sièges de firmes multinationales et d'organisations internationales et à des fonctions culturelles et touristiques de premier plan méritent d'être qualifiés de « villes globales » parce que leur visibilité et leur rayonnement se situent à l'échelle du globe. New-York, Londres, Tokyo, figurent dans cette

catégorie. En France seule Paris peut y prétendre. Dans ces grosses agglomérations les dynamiques évoquées ci-dessus font que l'on assiste simultanément à des phénomènes de déshérence de certaines activités et à l'essor d'autres¹.

Les caractéristiques qui viennent d'être évoquées se retrouvent à une moindre échelle dans les agglomérations françaises de second rang qui ont, elles aussi, des fonctions de coordination, d'innovation, de redistribution des biens et qui abritent simultanément des activités en croissance et en difficultés. Les études de l'INSEE permettent de se faire une idée plus précise de ce phénomène (cf. *INSEE Première* n°1278, février 2010). Un quart des emplois à l'échelle nationale relèvent des fonctions de gestion, conception-recherche, prestations intellectuelles, commerce interentreprises et culture loisirs. Dans l'aire urbaine parisienne leur proportion est de 37 %. Si au sein de cet ensemble on isole les cadres, chefs d'entreprise et les professions intellectuelles, on observe que le poids de l'aire urbaine parisienne est encore plus écrasant. Elle regroupe à elle seule 40% du total national. Ces emplois représentent 18 % de ceux de l'aire urbaine parisienne. La provinciale où ce pourcentage est le plus élevé est Grenoble avec 14% mais compte tenu des rapports de population cela représente plus d'un million d'emplois pour l'aire parisienne et 35 000 pour la grenobloise. Aucune aire provinciale ne dépasse les 100 000 emplois de ce type, seule Lyon s'en rapproche. C'est dire si le fossé que l'on observe encore entre la capitale et le reste du pays est grand. C'est dans le domaine des activités culturelles que l'avantage parisien est le plus prononcé. Un volume très important d'emplois de ce genre accroît leur diversité et rend de ce fait plus facile l'insertion professionnelle des couples de cadres venus de l'extérieur.

¹ Une analyse intéressante et facile à lire de ces phénomènes se trouve dans les 137 pages de l'ouvrage *L'avantage métropolitain* publié en 2010 aux PUF (collection La ville en débat) par Ludovic HALBERT.

Marseille

Une grande cité portuaire face aux défis actuels

(Une lecture très profitable dont s'inspirent les développements ci-dessous est constituée par l'ouvrage *Marseille, une métropole entre Europe et Méditerranée*, publié à la Documentation française en 2007. 222p. Il s'agit d'un ensemble de contributions coordonnées par Philippe LANGEVIN et Jean-Claude JUAN)

I Le plus ancien grand foyer portuaire du territoire français

- **Un site qui ne présente pas que des avantages**

L'espace où se situe Marseille et sa région urbaine est constitué de chaînons calcaires grossièrement orientés est-ouest (Sainte Baume, Sainte Victoire) entre lesquels se glissent des dépressions. La côte est formée de calanques. Le site initial de Marseille le « Vieux Port » est l'une d'entre elles. Ces vallées abruptes envahies par la mer suite à la remontée des eaux après la dernière déglaciation offrent des abris intéressants mais de taille modeste. Les espaces plats facilement constructibles sont limités. La moitié du vaste territoire de Marseille (240km², Paris n'en fait que 100) est considérée comme pratiquement inconstructible. Le delta du Rhône offre des espaces plats étendus mais soumis aux risques de divagations des différents bras du fleuve. Le climat méditerranéen et la présence du calcaire font que les sources d'eau potable ne sont pas très abondantes. Cette question n'a été pleinement résolue que dans les années 1960 par la mise en place du Canal de Provence qui à partir des eaux du Verdon contribue entre autres au ravitaillement de l'agglomération marseillaise

- **Un positionnement géographique exceptionnel à l'échelle européenne.**

Marseille est au débouché de l'itinéraire le plus aisé pour relier la Mer du Nord et la Méditerranée. Cela explique l'ancienneté de l'attrait de cette région auprès des peuples navigateurs et marchands comme les Grecs.

- **Une vocation portuaire ancienne**

En 546 avant notre ère des colons grecs venus de Phocée, cité située sur l'actuelle côte méditerranéenne de Turquie, s'installèrent dans ce qui deviendra la ville de Marseille. Ce foyer portuaire connut un grand essor. Il essaima à son tour en d'autres lieux comme Nice. Un de ses enfants, Pythéas, au IV^e siècle avant notre ère, se révéla être l'un des plus hardis navigateurs de l'Antiquité. Il semble qu'il ait atteint l'Islande. Il comprit le rôle de la lune dans le phénomène, très surprenant pour un méditerranéen, des marées qu'il observa sur les rives de l'Atlantique...

Avec des hauts et des bas Marseille ne cessa de demeurer un grand port. Il est à noter toutefois qu'à l'époque médiévale la fonction de capitale du Comté de Provence lui échappa au profit d'Aix. Cette dernière ville conserva ce rôle après le rattachement pacifique (par héritage) du Comté de Provence au Royaume de France. Aix demeura une cité plutôt bourgeoise aux fonctions administratives et judiciaires.

Avant la Révolution Marseille par sa population était la seconde ville du Royaume après Paris et le second port. Bordeaux la dépassait grâce à son commerce avec les colonies antillaises.

II Marseille tire parti de la colonisation et de la mondialisation (1830 /1960)

Entre le début du XIX^e siècle et le milieu du XX^e la population de Marseille a été multipliée par neuf passant d'environ 100 000 à 900 000. Le contexte géopolitique a beaucoup favorisé la croissance de la ville et de l'agglomération. La colonisation française en Afrique et en Indochine a fait de Marseille la tête de pont principale pour les échanges avec ces territoires. L'ouverture du Canal de Suez en 1869 en fit la porte idéale pour le commerce avec l'Extrême-Orient. Les matières premières « coloniales » affluèrent et furent en partie transformées par les industries marseillaises (huileries, savonneries, agroalimentaire en général). La mise en exploitation du petit gisement houiller de Gardanne fournissait une source d'énergie de proximité. Le port servait aux expéditions de produits manufacturés vers les colonies. Toute une activité de construction et de réparation navale se développa considérablement. Il est à noter que la plus grande partie des activités de ce complexe industrialo-portuaire étaient alors entre les mains d'entrepreneurs marseillais.

Entre les deux guerres mondiales l'usage croissant du pétrole favorisa la naissance d'un complexe de raffinage du pétrole et de la pétrochimie de base. Le port est bien placé pour accueillir le brut du Moyen-Orient et à partir des années 1960 celui qui vient d'Algérie et de Libye. La construction de l'oléoduc Lavéra/Karlsruhe qui dessert plusieurs raffineries en France et au-delà jusqu'en Allemagne confirmait cette vocation marseillaise. La croissance des activités maritimes a entraîné une « marche vers l'ouest » du complexe industrialo-portuaire qui finalement vit une part majoritaire de ses activités se développer en dehors de la commune de Marseille tout le long des rives de l'étang de Berre. L'ère du pétrole marqua aussi l'arrivée massive de capitaux extérieurs à la région.

Le dynamisme économique s'est accompagné d'un appel à la main-d'œuvre étrangère venue des différents pays du bassin méditerranéen et notamment d'Italie dans un premier temps. Il est à noter qu'Aix beaucoup moins affectée par l'industrialisation a connu un essor démographique moindre au cours de la période envisagée. Sa population passa seulement de 22 000 à 55 000 habitants.

III La remise en cause des grandes spécialisations marseillaises depuis les années 1970

La décolonisation amena dès la fin des années 1950 la disparition des échanges avec l'Indochine. La transformation des matières premières agricoles eut tendance à se faire chez les pays africains producteurs. Après le « choc pétrolier » de 1974 les besoins en hydrocarbures ont diminué en Europe occidentale. La mise en place progressive de l'Union européenne a entraîné l'ouverture des marchés à la concurrence entre les ports tandis que les nouvelles techniques de transport réduisaient les besoins en main-d'œuvre. La mondialisation a largement contribué à la disparition progressive de la construction et de la réparation navale.

Les trafics portuaires en expansion depuis cette époque sont ceux du gaz liquéfié pour lequel Marseille est bien placée, les principaux fournisseurs étant l'Algérie et le Moyen-Orient, et surtout ceux de conteneurs pour lesquels Marseille n'est pas très compétitif. Le port n'a pas de desserte fluviale valable avec un large arrière-pays comme Rotterdam. La compétition fait rage entre les ports méditerranéens. Les gros porte-conteneurs venus d'Asie préfèrent les itinéraires « Est-Ouest » c'est-à-dire Gibraltar-Suez (ou l'inverse). Ils déchargent alors à Algeiras au sud de l'Espagne, ou à Gioia Tauro en Calabre, ou encore à Malte. Les transformations de la vie maritime ont été accompagnées de troubles sociaux qui n'ont pas accru l'attractivité du port. Il demeure le premier de France et de Méditerranée par le tonnage global, grâce aux hydrocarbures, ils représentaient les deux tiers de son trafic total, 86 millions de tonnes en 2010 mais est largement dépassé à l'échelle de l'ensemble de la France par Le Havre ou par des ports Barcelone en Méditerranée pour ce qui est des conteneurs. En 2010 chacun de ces deux ports avait un trafic double de celui de Marseille en ce domaine.

Le contexte global qui vient d'être évoqué a limité les effets de la grande zone industrialo-portuaire mise en place au début des années 1970. L'idée était de créer un pôle d'industrie lourde fondé sur l'implantation de grosses usines dans le secteur de Fos qui offre à la fois des terrains plats et des grandes profondeurs permettant l'accueil aisés des plus gros navires. Cela aurait dû avoir des effets d'entraînement favorables pour la construction navale, la chimie, la construction automobile. Il en subsiste seulement un foyer sidérurgique très moderne mais dont les retombées ont été finalement assez modestes. Ces installations portuaires ont contribué au maintien de l'importance des activités pétrochimiques de base qui ne sont pas appelées à s'accroître dans le futur, c'est le moins que l'on puisse dire dans le contexte actuel.

IV Un essor récent des activités de haute technologie contribue à la métropolisation de l'aire urbaine de Marseille mais ne suffit pas à remédier à ses difficultés

La décentralisation administrative initiée à partir des années 1980 a confirmé la vocation de Marseille comme capitale d'une vaste région de près de 5 millions d'habitants, la 3^e de France, après l'Ile-de-France et Rhône-Alpes. Cette fonction ne concerne pas seulement les pouvoirs politiques mais se retrouve dans la mise en place de directions régionales des

grands établissements financiers, compagnies d'assurances, etc. Toutes activités pourvoyeuses de cadres qui rentrent dans les catégories des emplois « stratégiques » de l'INSEE.

- **des activités de haute technologie nombreuses et diverses se sont épanouies dans l'aire urbaine au sens large ou à ses abords immédiats.**

Sans être exhaustif on peut mentionner les composants électroniques représentés notamment par GEMALTO, dont la principale implantation est à Gémenos, un leader mondial dans le domaine des cartes à puces. La commune de Rousset, membre de la Communauté d'agglomération d'Aix, est elle aussi devenue un foyer important dans la fabrication de composants électroniques de haut de gamme. La construction aéronautique avec EUROCOPTER est présente à Marignane. Le siège de cette filiale d'EADS s'y trouve. Elle emploie 6000 personnes dans ses bureaux et ses lignes de production. Le centre de Cadarache situé sur le territoire de la commune de Saint-Paul-les-Durance, à la confluence du Verdon et de la Durance (Communauté d'agglomération d'Aix) occupe des milliers de personnes dans les centres de recherche du CEA et a été choisi pour être le lieu d'implantation du projet ITER qui sera la plus grande installation expérimentale mondiale pour l'étude de la faisabilité de production d'électricité par fusion nucléaire, c'est-à-dire en fusionnant des atomes légers comme cela se produit dans le soleil et non plus en cassant des atomes lourds selon la technologie employée actuellement dans toutes les centrales électriques nucléaires. Cette installation est cofinancée aussi bien par l'UE que les États-Unis, le Japon, la Chine, etc. Marseille a été le berceau d'une entreprise la COMEX spécialiste mondial dans les travaux sous-marins à grande profondeur.

Toutes ces activités de haute technologie s'accompagnent de la présence d'un grand foyer universitaire. Les différentes universités se sont regroupées récemment pour former l'une des plus grandes de France. Il est à remarquer toutefois que la commune d'Aix abrite actuellement plus d'étudiants que celle de Marseille. Tout cet ensemble sert de support à des pôles de compétitivité dont le déploiement se fait à l'échelle de l'ensemble de la région PACA qui compte un autre grand pôle dans les hautes technologies à savoir Sophia-Antipolis qui naquit dans les années 1960 dans la région niçoise par suite d'une volonté des Pouvoirs publics. Il est à noter néanmoins que comme c'est souvent le cas dans les métropoles de province les grandes activités du secteur de haute technologie dépendent in fine de centres de décisions extérieurs.

Tout ce qui vient d'être évoqué favorise l'essor du trafic de l'aéroport de Marseille-Provence, le 3^e de France par son trafic passagers (en France le trafic des aéroports est proportionnel à la population de l'agglomération desservie et à son éloignement de Paris).

- EUROMÉDITERRANÉE, symbole de la volonté de métropolisation de la ville de Marseille

La plupart des éléments qui viennent d'être évoqués se situent en dehors de la ville de Marseille elle-même. Cela inquiétait les responsables qui souhaitaient réaliser une opération forte permettant de favoriser le rayonnement de la ville. Cela a pris forme dans le projet « Euroméditerranée ». En 1995 a été créé un établissement public d'aménagement qui a été chargé de remodeler complètement un ensemble couvrant 480 hectares et situé entre la vieille ville, la gare Saint-Charles et le front de mer où se trouvaient des bassins et installations industrielles plus ou moins désaffectées. C'est une opération gigantesque visant à la fois à créer des bureaux pour attirer les services de haut niveau mais aussi des équipements culturels y compris des studios de création sans oublier des commerces et de l'habitat. Il s'agissait de faire comme dans beaucoup de grandes villes portuaires, Barcelone a été pionnière en ce domaine, à savoir reconquérir une partie du front de mer et donner un signal architectural fort en plein cœur du tissu urbain dense. (cf. le site Internet *euromediterranee* d'où sont extraits les documents ci-dessous). Deux réalisations emblématiques témoignent des premiers succès de cette opération. On vient d'achever une tour de 147m qui abrite le siège social du groupe de transport naval CMA/CGM qui emploie plus de 2000 personnes dans ce bâtiment. Il s'agit de l'un des premiers groupes mondiaux dans l'acheminement des conteneurs. Il est typique d'un processus de métropolisation de voir qu'en un lieu s'installe des services qui gèrent des flux matériels qui ne passent que très minoritairement par le port considéré. Autre élément symbolique, ce groupe a été constitué à la suite de toute une série de fusions réalisées par un homme d'affaires, M. SAADE, d'origine libanaise. Cela est bien dans la tradition marseillaise d'ouverture sur le monde méditerranéen. La seconde réalisation dont le rayonnement dépasse le cadre marseillais a été la mise en place de studios de télévision dans d'anciennes manufactures de tabac du quartier de la « Belle de Mai » où sont actuellement réalisés l'une des séries à succès de FR3 (*Plus belle la vie*). Cela fait partie de la volonté de créer un pôle « image » à l'instar de ce que tentent la plupart des métropoles de province.

Les dynamiques en cours pour incontestables qu'elles soient peinent à compenser le déclin des spécialisations anciennes. Cela se traduit fort bien par le pourcentage finalement globalement assez modeste des « emplois stratégiques » selon la nomenclature de l'INSEE (cf. document ci-dessous). À cela il convient d'ajouter le phénomène classiquement rencontré dans les processus de métropolisation à savoir que l'espace fonctionnel ne coïncide pas avec celui des institutions. Dans le cas présent ce phénomène est accentué par la juxtaposition de la Communauté Urbaine de Marseille Provence constituée seulement en 2000 et la Communauté d'agglomération d'Aix-en-Provence. Cela peut se comprendre dans la mesure où Aix en tant que commune a connu un fort dynamisme au cours des décennies récentes, sa population a triplé en cinquante ans, alors que celle de Marseille déclinait, mais ne facilite pas une gestion efficace d'un ensemble complexe.

La carte ci-dessous provient du site *geoportail.fr* qui permet d'obtenir aussi bien des cartes que des photos aériennes à différentes échelles et en ajoutant à volonté différentes « couches », c'est-à-dire en faisant figurer des éléments complémentaires, par exemple les espaces « *Natura 2000* »

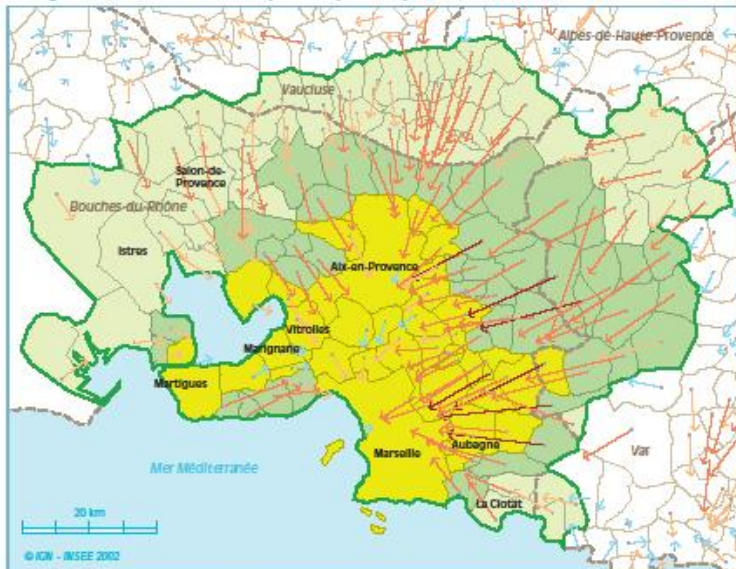


La région urbaine de Marseille – Aix-en-Provence

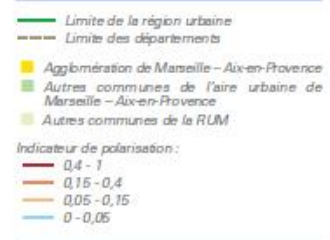


© ESA, distribution Earthstar - Geosys, traitements GEOYSYS et GEOMEDITERRANEE

La région urbaine : un territoire polarisé par l'emploi



Partant de chaque commune, les flèches ont pour extrémité le centre de gravité des lieux de travail des habitants de la commune (cf. tome 1). Cette représentation synthétique de la mobilité domicile-travail dessine un vaste bassin d'emploi et de vie tourné vers l'agglomération de Marseille – Aix-en-Provence : ce périmètre aujourd'hui constitué de 139 communes et peuplé de près de 2 millions d'habitants est l'échelle choisie par cet atlas pour observer le fonctionnement de la métropole, son organisation, son peuplement, son activité, à travers la mobilité des résidents et des entreprises.



SYNTHÈSE

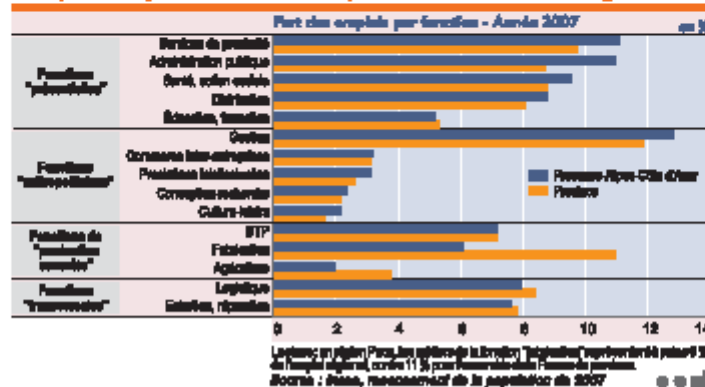
N° 8
février 2011INSEE
ÉTUDES PROVENCE-ALPES-CÔTE D'AZUR

Faible développement des emplois stratégiques dans les grandes agglomérations régionales

En Provence-Alpes-Côte d'Azur, l'emploi est très orienté vers les fonctions présentes et métropolitaines. Les premières sont essentiellement tournées vers la population présente sur le territoire (administration, santé et action sociale, services de proximité, éducation-formation et distribution). Les secondes réunissent les professions le plus souvent concentrées dans les grandes agglomérations (gestion, commerce inter-entreprises, prestations intellectuelles, conception-recherche et culture-loisirs).

L'économie régionale laisse en revanche peu de place à l'agriculture et à la fabrication, qui sont deux fonctions de "production concrète" (elles concourent directement à la production de biens matériels). Dans l'industrie en particulier, une grande majorité des emplois ne sont pas consacrés à des tâches de fabrication : ces derniers occupent en effet seulement un tiers des personnels du secteur. La grande majorité des emplois de l'industrie régionale ne correspondent donc pas à des "métiers industriels". C'est en outre dans l'industrie que les emplois de fabrication ont le plus diminué entre 1999 et 2007, probablement en lien avec le développement de l'externalisation vers les services aux entreprises (intérim notamment).

Très peu d'emplois consacrés à la "production concrète" en région Paca



emploi

www.insee.fr

- > Régions
- > Provence-Alpes-Côte d'Azur
- > Les publications

Région



Provence-Alpes-Côte d'Azur

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISEPRÉFET DE LA RÉGION
PROVENCE-ALPES
CÔTE-D'AZUR

plan-guide

EUROMÉDITERRANÉE

10 Place de la Joliette
Bâtiment Les Docks BP 52620
13567 Marseille Cedex 02
VISITEZ NOTRE CENTRE D'INFORMATION :
MAQUETTES, VIDÉOS, EXPOS
ATRIUM 10.3- RDC
OUVERT DU LUNDI AU VENDREDI
DE 11H30 À 18H30

Pour plus d'informations :
www.euromediterranee.fr

PROJETS ET RÉALISATIONS
MARSEILLE

EUROMÉDITERRANÉE

Euroméditerranée change l'horizon de Marseille !

DÉCOUVREZ L'OPÉRATION QUI TRANSFORME MARSEILLE
Euroméditerranée est une opération d'aménagement et de développement économique dans le centre-ville de Marseille. DOTÉE D'UN STATUT D'OPÉRATION D'INTÉRÊT NATIONAL, elle a été engagée en 1995 par L'ÉTAT, LA VILLE DE MARSEILLE, LA COMMUNAUTÉ URBAINE MARSEILLE PROVENCE MÉTROPÔLE, LA RÉGION PROVENCE-ALPES-CÔTE D'AZUR ET LE CONSEIL GÉNÉRAL DES BOUCHES-DU-RHÔNE. Elle bénéficie de l'aide des fonds européens. Fin 2007, État et collectivités locales ont décidé d'étendre le périmètre de l'opération vers le Nord. Avec 480 hectares Euroméditerranée est considérée comme la plus grande opération de rénovation urbaine d'Europe. ELLE S'INSCRIT DANS LA DÉMARCHE ECO-CITÉ issue du Grenelle de l'environnement.



PLAN DU PÉRIMÈTRE 2011

AMÉNAGEMENTS

- CONCESSIONS PUBLIQUES, VOIES, ESPACES VERTS
- ESPLANADE ET DANCES DU J4
- ESPLANADE DE LA MAJOUR
- BULEVARD LITTORAL / TUNNEL JOLIETTE
- JARDIN MIRS
- ARENES, ESPACES PUBLICS ET VOIES
- PLACE DE LA MEDITERRANÉE
- PLACE VIVIER HUGO - ABBODS GARE
- PARC SAINT CHARLES
- AMÉNAGEMENT A2/LEELERC
- PARC DES ANGLAIS
- CORNERIE LITTORALE

CULTURE ET LOISIRS

- MUSEUM
- CENTRE REGIONAL DE LA MEDITERRANÉE (CERCOM)
- MUSEE REGARDS DE PROVENCE
- FORT SAINT-JEAN
- LE JL
- FONDS REGIONAL D'ART CONTEMPORAIN
- SCENIC MOTIVE (PLACE ARVARD)
- MULTIPLACES DES DAUPHINS
- LE SUD
- ARCHIVES ET BIBLIOTHEQUE DEPARTEMENTALES
- SYSTEME PROJE THEATRE
- LE MUSEUM
- BOUTIQUE GRANDS EVENEMENTS

EQUIPEMENTS

- ECOLE DESIREE CLARY ET CHEVALIER PAUL
- HOPITAL EUROMEDITERRANÉE
- AMBIORIS PAIRE DESBIEF
- COLLEGE L-C-CECO
- GYMNASIUM RIFFI
- EMD - ECOLE DE MANAGEMENT
- GARE MARITIME DE LA MAJOUR
- POLE MULTIMEDIALE D'ARSENIC
- POLE SAINT-CHARLES ET ABBODS
- BIBLIOTHEQUE INTER-UNIVERSITAIRE
- GRUPUS SCOLAIRE PAIRE SAINT CHARLES
- GYMNASIUM PORTE EPAGE
- POLE MULTIMEDIALE CARPENTAS GEEZ
- PERME ENERGETIQUE

COMMERCES

- VOIES DE LA MAJOUR
- LES TERRASSES DU PORT
- ROUE DE LA REPUBLIQUE

LOGEMENTS

- LE MURANO
- LE QUAI
- MA - V'ELTY / EXTRIM / LE PRITO -
- M 5 - LES DOCKS
- FLORISSENCE (EX - BRUSSETTE)
- RES-MED CITY (EX DESPARADO)
- EMBALES ILLI CA
- RESIDENCE ETHOVA MTE OGIC
- BALCON DESARTS
- LE KLEBER
- LE CLARY
- H 99
- URBAN SQUARE
- LAZIZÉ - LE FAUBOURG DES DOCKS
- PARC HAUTE D'ARSENIC
- ROUE DE LA REPUBLIQUE
- RESIDENCE ETHOVA MTE SOGIM
- RESIDENCE ETHOVA MTE RCADE
- LE VILLAGE
- LE TAVIN BLEU
- ALSO DÉMUNSTRATEUR

BUREAU

- LES DOCKS (REHABILITÉS)
- QUARTIER D'AFRAIRES
- EUROMED CENTER
- LES QUAIS D'ARSENIC
- TOUR CMA CGM
- M2 / EUROMED STATION
- POLE PIERREMOINE
- POLE MEDIA
- EXTENSION DU POLE MEDIA

HOTEL

- HOTEL RAB JOLIETTE
- MARBOIT
- RESIDENCE TOURISME RESID ETUDE
- RESIDENCE TOURISME ADAGIO
- HOTEL TORONTO INN
- HOTEL HOLIDAY INN
- NOVOTEL ET IRIS JOLIETTE

PROJET EUROMED 2

RADE DE MARSEILLE

EUROMEDITERRANÉE

AMÉNAGEMENTS

- ESPLANADE ET DANCES DU J4
- MUSEUM
- CERCOM

CULTURE ET LOISIRS

- LES TERRASSES DU PORT
- BULEVARD LITTORAL / TUNNEL JOLIETTE
- LE SUD

EQUIPEMENTS

- HOPITAL EUROMEDITERRANÉE PAIRE-DESBIEF
- LES DOCKS (REHABILITÉS)
- TOUR CMA CGM
- AMÉNAGEMENT A2/LEELERC
- POLE SAINT-CHARLES ET ABBODS

Plan et liste des projets et réalisations non exhaustifs, retrouvez toutes nos opérations sur www.euromediterranee.fr

Le Nord-Pas-de-Calais

Une région de tradition industrielle confrontée aux défis du monde actuel

La région Nord-Pas-de-Calais apparaît schématiquement comme un territoire qui après avoir connu une croissance très forte au cours du XIX^e siècle a éprouvé des difficultés considérables au cours du XX^e et s'efforce actuellement de se réadapter au nouveau contexte au prix de transformations profondes qui s'accompagnent d'une stagnation démographique due à une balance migratoire déficitaire.

Une croissance exceptionnelle à l'échelle française au cours du XIX^e siècle (1815/1914)

- Avant la révolution industrielle le Nord-Pas-de-Calais est déjà une région densément peuplée.

Avec 1,3 million d'habitants en 1801 le Nord-Pas-de-Calais qui n'a qu'une superficie de 12 000 km² avait déjà une densité très supérieure à celle du reste de la France d'alors. La région comporte de nombreuses villes d'origine médiévale pour la plupart, la plus importante était déjà Lille avec environ 60 000 habitants (7^e rang en France). Les campagnes étaient densément peuplées car elles étaient le lieu où en plus des activités agricoles se réalisaient beaucoup de productions d'objets manufacturés et notamment textiles. Les historiens parlent de « protoindustrialisation » pour désigner des foyers comme Roubaix ou Tourcoing qui étaient certes des bourgades de quelques milliers d'habitants seulement mais qui abritaient des « marchands-transformateurs » faisant travailler à façon des dizaines de milliers de personnes dans les campagnes parfois situées à des dizaines de kilomètres. Seules certaines opérations étaient faites dans la ville principale (par exemple le peignage à Tourcoing, la teinture à Roubaix). Il y avait division du travail, vente au loin des produits finis mais tout se faisait encore à la main.

Il est à noter que l'extraction du charbon a déjà commencé. Ancienne dans le Boulonnais où existaient quelques veines très proches de la surface, elle a pris son véritable essor avec la mise en place de la compagnie des Mines d'Anzin qui à la veille de la Révolution extrayait déjà plusieurs centaines de milliers de tonnes et occupait des milliers de travailleurs.²

² Une histoire facile à lire et bien documentée se trouve dans les trois fascicules (48 pages chacun) publiés aux éditions de la Voix du Nord *Les trois âges de la mine*

- Au cours du XIX^e siècle la population régionale a été multipliée par 2,3 pour atteindre 3 millions en 1911

La croissance économique au cours de cette période est portée par un ensemble de facteurs internes à la région et un positionnement géographique qui en amplifie encore les effets sans oublier un contexte historique globalement plutôt favorable.

Dans une période d'économie libérale le Nord-Pas-de-Calais se révèle une terre fertile en entrepreneurs aussi bien dans beaucoup de ses villes principales comme Lille, Boulogne, Dunkerque, Valenciennes, etc. que dans des petites bourgades sans grande importance jusque là comme Caudry ou Fourmies. Pratiquement toutes les grandes industries qui se développent à cette époque sont représentées dans la région, des différentes branches du textile à la sidérurgie, en passant par la production du verre, du sucre de betterave, sans oublier la construction ferroviaire, la chimie de base, etc.

La région abrite le plus grand bassin houiller de France. Celui qui peu à peu fournit la majorité du charbon extrait en France à une époque où le charbon est le « pain de l'industrie » comme le pain est le principal aliment du travailleur. Son activité était d'autant plus précieuse que la France était globalement déficitaire en énergies fossiles à cette époque comme de nos jours. L'exploitation s'est faite en suivant la géologie du bassin dont les couches productives s'enfoncent progressivement à partir de la frontière belge dans la région de Valenciennes en allant vers celle de Douai puis de Béthune. Cette « marche vers l'ouest » atteignit la limite entre les départements du Pas-de-Calais et du Nord vers 1850. Les gisements des arrondissements actuels de Lens et Béthune furent mis en valeur après cette date, c'est-à-dire à une époque où avait été mis en place un dense réseau ferroviaire. De ce fait l'incitation à utiliser le charbon sur place devint moins forte. La sidérurgie et la métallurgie se développèrent moins dans cette partie du bassin minier que dans le Valenciennois mis en exploitation antérieurement.

Ce gisement est géologiquement assez tourmenté. Les veines sont peu épaisses. Il est poussiéreux et assez riche en « grisou ». Ce gaz, du méthane essentiellement, est une source de danger constant (cf. la catastrophe de Courrières en 1906 qui provoqua par la combinaison d'une explosion suivie d'un incendie plus de 1000 morts).

Toutes les activités minières et manufacturières étaient encore relativement peu mécanisées et se révélèrent par conséquent très peuplantes.

Le Nord-Pas-de-Calais a aussi bénéficié d'un contexte géographique favorable dans la mesure où il était proche de l'Angleterre, le pays alors industriellement le plus avancé qui se révéla une source de technologies et d'investisseurs (dentelle mécanique à Calais, peignage de la laine à Roubaix, etc.). Le voisinage belge aussi fut un atout. De Wallonie, la partie alors la plus prospère

du Royaume, vinrent des techniciens et des investisseurs qui contribuèrent par exemple au développement de la sidérurgie dans la vallée de la Sambre. Le dépérissement de l'artisanat rural textile en Flandre fournit une main-d'œuvre bon marché aux industriels textiles de Lille-Roubaix-Tourcoing et de la vallée de la Lys qui pouvaient difficilement recruter dans les autres régions françaises car ils s'y heurtaient à l'attrait du foyer parisien.

Pendant toute cette période le Nord-Pas-de-Calais ne souffrit guère des conflits internationaux. La guerre de 1870 aboutit même à le mettre à l'abri de la concurrence du charbon lorrain et des textiles alsaciens

Cette croissance globale comporta néanmoins deux grandes faiblesses. D'un point de vue social l'on se trouvait en présence d'une société très duale. Il y avait d'un côté une riche bourgeoisie contrôlant l'essentiel des industries régionales et même parfois en mesure d'investir à l'extérieur, de l'autre des masses ouvrières aux salaires modestes et aux conditions de vie difficiles. Les « classes moyennes » étaient relativement peu représentées. Cela tenait à la nature des activités présentes mais aussi, et c'est la seconde faiblesse, à l'absence d'une véritable métropole c'est-à-dire d'une agglomération riche en services multiples de haut niveau rayonnant sur l'ensemble de la région et au-delà. Chaque foyer industriel était structuré autour de ses spécialisations principales et n'avait que peu de rapports avec les autres. Le Valenciennois minier et métallurgique n'avait, par exemple, guère d'échanges avec le Calaisis portuaire et dentellier. L'ensemble, Lille-Roubaix-Tourcoing lui-même était constitué de trois foyers distincts ayant chacun leurs spécificités et une tradition de rivalité plus que de coopération. Symboliquement chacune de ces trois villes possédait sa Chambre de Commerce et d'Industrie, sa succursale de la Banque de France. Pour désigner un ensemble de ce type, les géographes parlent de « conurbation ». Des foyers urbains deviennent coalescents dans l'espace sans que l'un d'entre eux soit le chef de file incontesté comme cela se trouve dans une agglomération classique où il y a la ville principale entourée de communes qui en constituent la banlieue (cf. Lyon ou Paris).

Un vingtième siècle fertile en épreuves de toutes natures

Si l'on reprend l'indicateur démographique simple précédemment utilisé, on observe un très fort ralentissement du rythme d'évolution de la population. Il a atteint 3,8 millions en 1968 et depuis cette date en dépit d'un excédent naturel persistant on a observé une très faible croissance pour atteindre et plafonner aux alentours de 4 millions depuis le début du siècle actuel. De façon significative le poids de la région dans l'ensemble de la France est passé de 8% en 1962, son point culminant, à 6, 5% à l'heure actuelle.

- **Un contexte géopolitique et géoéconomique souvent défavorable a aggravé les effets des évolutions générales auxquelles ont été confrontées toutes les régions industrialisées anciennement**

Les évolutions technologiques et la mondialisation ont drastiquement réduit les emplois dans les activités industrielles présentes anciennement dans la région. Les friches industrielles,³ symboles d'un environnement dégradé et un taux de chômage supérieurs à la moyenne nationale ont contribué à rendre peu attractives certaines villes régionales. Le déficit migratoire régional est dû moins à un fort taux de départ des natifs qu'à une plus faible proportion d'arrivée d'extérieurs. À ces facteurs généraux se sont ajoutés des handicaps plus spécifiques et non moins fâcheux.

La région a été durement frappée par les deux guerres mondiales. Grand théâtre d'opérations pendant la première, elle a de plus souffert de l'occupation par l'ennemi d'une grande partie de son territoire. Lors de la seconde les trois grands ports, épargnés en 14/18 ont été détruits détruits... Les effets délétères de ces guerres ne se firent pas sentir seulement lors des périodes où eurent lieu les opérations militaires. Région bordée par une frontière menacée, il était exclu d'y développer les activités d'armement comme l'aéronautique qui relèvent des hautes technologies et étaient promises à un bel avenir.

Depuis les années 1950 l'intégration européenne a supprimé ces contraintes mais il faut bien admettre que le voisinage de l'Angleterre et de la Belgique n'est plus aussi stimulant qu'au cours du XIX^e siècle. L'essor de la Flandre belge au cours des dernières décennies a certes contribué à offrir des emplois à des résidents de la région, l'INSEE estime leur nombre à l'heure actuelle à 20 000. En Alsace, peuplée de moins de deux millions d'habitants, la proximité du foyer suisse de Bâle et du land allemand de Bade-Wurtemberg offre trois fois plus d'emplois aux frontaliers domiciliés en France et ces deux pays ont été à l'origine de très nombreuses implantations d'entreprises dans la région française voisine.

- **Les spécialisations économiques sont longtemps demeurées figées**

Le contexte qui vient d'être évoqué n'empêchait pas a priori de développer certaines activités en expansion comme l'industrie pharmaceutique. Si l'on compare avec la région lyonnaise on observe que dans cette dernière l'industrie textile très présente au cours du XIX^e siècle a favorisé l'essor de celle des colorants, d'où a découlé un intérêt prononcé pour la chimie fine, puis

³ Il est très significatif d'observer que la seule zone d'emploi de la région qui connaît un excédent migratoire régulier notable est celle de « Berck-Montreuil » qui offre des aménités environnementales très appréciées dans le contexte actuel. Artois-Ternois échappe lui aussi, mais de justesse, au déficit qui frappe toutes autres.

l'industrie pharmaceutique. La construction de matériels textiles a conduit à la machine-outil, etc.

Les mêmes processus n'ont guère joué dans le Nord-Pas-de-Calais. Manque d'esprit d'innovation des élites économiques régionales ? Aléas de l'histoire qui ont fait que les quelques entreprises qui se sont lancées dans des voies nouvelles ont finalement échoué ? Il ne faut pas oublier que plus l'on raisonne à une échelle locale et plus on est soumis aux aléas des comportements individuels. Il faut aussi rappeler qu'après chaque guerre mondiale il y a eu une très forte demande pour les activités traditionnelles qui asséchaient les disponibilités en main-d'œuvre contraignant à faire appel à des travailleurs immigrés, polonais après la première guerre, italiens, portugais et maghrébins après la seconde. Cela n'incitait pas les entrepreneurs locaux ou extérieurs à développer de nouvelles activités. Dans certains cas il y a eu esprit d'innovation mais de mauvaises cartes ont été jouées. De gros efforts ont été fournis par exemple dans le domaine de la carbochimie qui fut supplantée finalement par la pétrochimie. À titre d'exemple de réussites spectaculaires mais trop rares on peut citer le cas de la firme ROQUETTE présente dans la région de Béthune. Spécialisée dans le travail de l'amidon, elle fournissait à l'origine des produits pour l'encollage des fils textiles sur les métiers à tisser. Elle a considérablement évolué et est devenue l'un des grands acteurs mondiaux dans le domaine des produits dérivés de l'amidon végétal dont elle ne cesse de trouver de nouveaux emplois. Elle est à l'heure actuelle l'un des pionniers pour la mise au point de matières plastiques végétales.

- **Dés éléments de renouveau ont peu à peu fait leur apparition : nouvelles activités et mise en place d'un processus de métropolisation.**

Comme dans le reste de la France la majeure partie de l'emploi de nos jours se situe dans le secteur tertiaire. Nombre d'entre eux sont dus à l'économie « résidentielle » où leur croissance a été d'autant plus notable que le Nord-Pas-de-Calais était il y a quelques décennies particulièrement sous-scolarisée et moins bien équipée en services publics que nombre d'autres régions françaises. Le défi pour le Nord-Pas-de-Calais est de trouver de nouvelles sources d'emplois offrant des postes qualifiés et par conséquent mieux rémunérés. La région connaît en effet un taux de chômage régulièrement supérieur de trois pourcents à celui de l'ensemble de la Métropole et se situe en queue de peloton pour le revenu par habitant.

D'un point de vue industriel la principale nouveauté au cours des 40 dernières années a incontestablement été l'insertion massive de l'industrie automobile dans le tissu industriel régional. Elle résulte d'abord de la volonté de l'État dans le cadre de la politique de la politique de décentralisation industrielle

pratiquée au cours des années 1960. L'automobile, industrie ayant des effets induits importants semblait idéale pour suppléer les déficits d'emplois dans les territoires affectés par la contraction des activités minières et sidérurgiques. Cette stratégie n'était pas originale. Elle avait déjà été mise en œuvre en Grande-Bretagne ou en Allemagne, dans la Ruhr notamment. Le Nord-Pas-de-Calais est devenu la seconde ou troisième région de France dans le complexe automobile.⁴ Cela a apporté plusieurs dizaines de milliers d'emplois. Les unités de production sont modernes mais comme pour toute activité manufacturière leur pérennité n'est pas garantie surtout la Région est davantage spécialisée dans la fonction de production que dans celle de conception et de recherche-développement qui offre la plus forte proportion d'emplois qualifiés.

Des entrepreneurs régionaux ont donné naissance progressivement à un nouvel ensemble de firmes qui sont pour la plupart des « distributeurs-concepteurs » issus généralement du milieu textile. La présence des firmes de VAD comme la Redoute, les Trois Suisses, Damart, etc. dérive directement de leur activité initiale de fabrication de produits textiles. Bien d'autres s'y sont ajoutées qui vendent des produits qu'elles conçoivent et font fabriquer un peu partout dans le monde : Décathlon, Promod, Kiabi, etc. Ces firmes occupent la majeure partie de leurs salariés hors de la région mais elles y ont conservé des sièges sociaux, des centrales d'achat, des entrepôts logistiques. Cela engendre incontestablement un processus de métropolisation d'autant que ces implantations se situent majoritairement dans le territoire de la métropole lilloise. Le plus grand ensemble est évidemment la galaxie MULLIEZ qui associe une collection énorme de firmes diverses à son réseau d'hypermarchés classiques AUCHAN. Elle occupe plusieurs centaines de milliers de salariés dans le monde. Dans le domaine de l'industrie textile proprement dite est observée une tendance à essayer de s'orienter vers des produits de haute technologie, ce qui marque là aussi une orientation de type métropolitain. La plus importante école française de formation d'ingénieurs textiles se trouve d'ailleurs à Roubaix.

La « métropolisation » est apparue comme un moyen de tenter de redynamiser la région. La métropolisation implique le rassemblement d'un certain nombre de fonctions de haut niveau en une agglomération où leur concentration les rend particulièrement visibles et peut créer des synergies entre elles. Des fonctions de nature métropolitaine peuvent toutefois se développer dans des villes de moindre taille en harmonie ou en complément avec celles du ou des pôles principaux.

⁴ Le classement varie selon que l'on inclut ou non l'ensemble des équipementiers en plus des usines de construction

La transformation d'une conurbation rongée par les rivalités internes en une métropole s'est faite d'abord sous l'impulsion de l'État qui dans le cadre de ce qui était alors la politique des « Métropoles d'équilibre » imposa en 1967 la création d'une Communauté Urbaine de 85 communes rassemblant des unités aussi dissemblables que Lille, ville de près de 200 000 habitants à l'époque, et Warneton, commune en comptant moins de 200. L'État suscita dans la foulée la création d'une ville nouvelle, Villeneuve d'Ascq, destinée à devenir un pôle universitaire et de modernité de premier plan. Cela entraina dans la politique générale de création des villes nouvelles mais celle-ci présentait l'originalité d'être quasiment limitrophe des deux communes principales, Lille et Roubaix, de l'ensemble dans lequel elle se situait alors que généralement la ville nouvelle (cf. le cas de la région parisienne) se situe à une certaine distance du foyer principal.

La Métropole lilloise présente de nos jours certaines caractéristiques qui justifient le titre qu'elle s'attribue. Elle regroupe en gros un peu plus du quart de la population régionale et 60% des étudiants. Elle fournit des emplois à 22 % des travailleurs de la zone d'emplois Flandre-Lys, à 15% de ceux du Douaisis, à 14% de du secteur Lens-Hénin et à 12% de ceux de la zone de Béthune (cf. carte ci-dessous). Certaines personnes qui habitent la Métropole travaillent dans les zones citées ce qui accentue l'intégration de l'espace régional et contribue à effacer les cloisonnements traditionnels⁵. De façon plus significative une autre étude de l'INSEE montrait que la grande majorité des emplois de conception-recherche présents dans la région Nord-Pas-de-Calais se situaient dans la Métropole lilloise.

Les fonctions métropolitaines sont censées se renforcer grâce notamment à la mise en place et l'extension de cinq sites privilégiés⁶: Euralille, Eurasanté, Euratechnologies, La Haute Borne, la Zone de l'Union. Ces ensembles sont à des degrés d'avancement inégaux mais à terme doivent tous comporter de l'habitat, des commerces et une activité économique dominante (cf. les sites Internet de présentation). Le premier est orienté vers les activités de gestion et d'affaires pour valoriser le carrefour ferroviaire lillois ; le second juxtaposé à la Cité hospitalière est tournée vers les activités médicales et les industries de la santé, le troisième réutilise dans la partie ouest de la commune de Lille d'anciennes grandes usines textiles et a pour vocation les activités numériques. La Haute Borne limitrophe de l'Université de Lille 1 et située à Villeneuve d'Ascq est en principe orientée vers les activités de haute technologie. La zone

⁵ Une étude détaillée de ces phénomènes est disponible sur le site de l'INSEE. Taper « régions », « Nord-Pas-de-Calais » puis « actualités »

⁶ Dans chaque cas des sites Internet font une présentation logiquement plutôt flatteuse du site. On remarque toutefois que dans le cas de la Haute Borne la plus notable implantation en nombre d'emplois est un centre d'appels.

de l'Union située à l'intersection de Roubaix-Tourcoing et Wattrelos (d'où son nom) est consacrée à la mise au point des « textiles innovants » et au développement d'un pôle « images numériques ». Tout cela est ambitieux. La consultation de la liste des entreprises effectivement présentes montre que l'on est surtout au début d'un processus et qu'il y a encore un vaste chemin à parcourir pour parvenir au niveau d'une grande métropole européenne.

Ces fonctions de type métropolitain comme à chaque fois ne se déploient pas que sur le territoire de l'ensemble administratif qui porte ce nom. Le développement de pôles universitaires dans d'autres villes de la région traduit bien ce phénomène. Il faut noter particulièrement le cas du Valenciennois. N°2 de la région par le nombre des étudiants cette agglomération a développé sous l'impulsion de ses responsables un pôle en imagerie numérique apprécié à l'échelle au moins nationale. Elle est devenue le siège de l'Agence ferroviaire européenne qui compte des représentants des 27 membres de l'UE. Elle est notamment chargée de la certification des matériels ferroviaires et participe de ce fait à l'existence du pôle de compétitivité ferroviaire implanté dans cette agglomération. Cela se justifie par la forte présence de l'industrie ferroviaire dont les deux leaders sont le Français Alstom et le canadien (québécois) Bombardier.

L'amélioration de l'image de la région à l'extérieur, le renforcement de son rayonnement passent évidemment aussi par le vaste secteur de la culture dans lequel des efforts importants ont été déployés. Il s'est agi aussi bien de la mise en valeur de concepts originaux comme celui de Nausicaa à Boulogne-sur-Mer, du studio national des arts contemporains du Fresnoy à Tourcoing ou du Louvre-Lens que d'un effort pour porter un regard nouveau sur tout ce qui a été hérité d'un passé industriel glorieux : Écomusée de Fourmies-Trélon, Centre historique minier de Lewarde, Cité de la Mode et de la Dentelle à Calais, etc. Il faudrait citer aussi les nombreux festivals qui ont fleuri en de nombreux points de la région...

Tout cela s'inscrit dans un vaste effort de renouveau dans tous les domaines. Il ne faut ni en nier l'importance ni oublier que les résultats sont en fait encore modestes si l'on se situe à l'échelle de l'ensemble de la région. Ces données globales recouvrent évidemment des contrastes infrarégionaux importants que l'on retrouve aussi à l'intérieur de la Métropole lilloise. Si l'on se situe à une plus vaste échelle comme celle de l'Europe du Nord-Ouest on observe aussi de forts contrastes à l'intérieur de la Belgique ou de l'Angleterre. Cela n'est finalement pas surprenant car l'on ne voit pas pourquoi un système économique et social où la vigueur et la rapidité des changements engendrent beaucoup d'inégalités se montrerait favorable à une égalisation des conditions de vie et de mise en valeur des différents territoires.

La faiblesse du revenu régional (cf. 2^o carte ci-dessous) provient surtout d'une moindre présence des « indépendants » (chefs d'entreprise, médecins libéraux, avocats, etc.) et des emplois très qualifiés. La part des transferts sociaux est globalement comparable en % à celle de la moyenne des régions : il y a plus de versements au titre des prestations familiales et des indemnités de chômage mais moins à celui des retraites. La région comporte une plus faible proportion de retraités car elle est plus jeune et l'espérance de vie y est inférieure à celle observée à l'échelle nationale.



Institut national de la statistique et des études économiques

Cartes des zones d'emploi du Nord-Pas-de-Calais


Dynamiques du marché du travail et mobilités des personnes en Nord-Pas-de-Calais



Cliquez sur la zone d'emploi de votre choix

Source : Insee

Le revenu disponible brut des ménages

Retour au sommaire 

Pertinence

Le revenu disponible brut des ménages représente le montant disponible arbitrable entre la consommation et l'épargne, à l'échelle de l'ensemble des ménages résidents. Ses évolutions témoignent autant de l'activité économique que des différentes politiques sociales et fiscales mises en place par les pouvoirs publics. Il constitue donc un indicateur important de la santé économique des ménages d'une région puisqu'il détermine en partie la capacité des ménages à répondre à leurs besoins en termes de logement, de consommation ... et donc leur bien-être.

REVENU DISPONIBLE BRUT DES MÉNAGES = REVENUS D'ACTIVITÉ (salaires, revenus des entrepreneurs Individuels) + REVENUS DE LA PROPRIÉTÉ + SOLDE DES TRANSFERTS SOCIAUX ET FISCAUX (prestations sociales - cotisations sociales - impôts) + AUTRES TRANSFERTS

Le revenu disponible brut peut être rapporté à la population concernée. Cet indicateur permet ainsi d'étudier l'évolution du revenu moyen par individu au fil du temps. Néanmoins sa limite tient à son caractère macroéconomique qui masque potentiellement les écarts au sein de la population : une hausse du revenu disponible par habitant ne signifie pas qu'une part importante de la population ne voit pas sa situation se dégrader. En particulier, certaines ressources du revenu disponible brut telles que les revenus de la propriété sont très inégalement réparties entre les différentes catégories sociales.

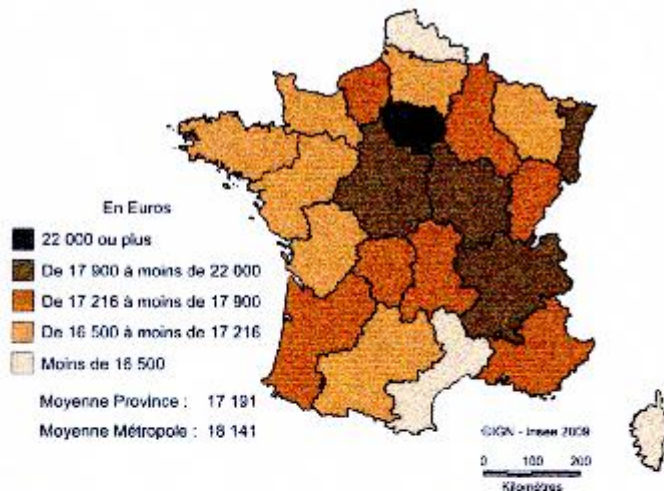
Enfin, le revenu disponible brut est calculé au prix de l'année en cours. Ainsi, toute augmentation dans le temps est compensée, au moins en partie, par une hausse des prix. Une fois l'inflation prise en compte, on parle de pouvoir d'achat. L'indice des prix utilisé pour déflater le revenu des ménages au niveau national n'existant pas au niveau régional, il n'est donc pas possible de calculer l'évolution du pouvoir d'achat spécifique au Nord-Pas-de-Calais.

Analyse

Le Nord-Pas-de-Calais présente le revenu disponible brut par habitant le plus faible de France métropolitaine (environ 15 000 € en 2005) et ne rattrapa pas son retard avec le temps. Il est caractérisé par une part importante de salaires et un poids relativement faible des revenus des travailleurs indépendants du fait de leur nombre restreint dans la région.

En 2005, le revenu disponible brut par habitant du Nord-Pas-de-Calais s'élève à 14 960, soit le plus faible de France métropolitaine. Les régions où le revenu disponible est le plus proche sont le Languedoc-Roussillon et la Corse (cf. carte). Le revenu moyen d'un nordiste est inférieur en moyenne de 18% à la moyenne française et de 13% à la moyenne de Province : en effet, le revenu par habitant en Île-de-France est bien supérieur à celui des autres régions.

Carte : Le revenu disponible brut par habitant



Source : Insee - Comptes économiques régionaux des ménages - Base 2000