

GÉOGRAPHIE

collection



Jean-Claude BOYER
Laurent CARROUÉ
Jacques GRAS
Anne LE FUR
Solange MONTAGNÉ-VILLETTE

LA FRANCE LES 26 RÉGIONS



ARMAND COLIN

2^e ÉDITION

Table des Matières

[Page de Titre](#)

[Table des Matières](#)

[Page de Copyright](#)

[Chapitre 1 - La région, un nouvel acteur de la gestion et de l'aménagement du territoire](#)

[Une longue gestation](#)

[Les interrogations sur le découpage](#)

[Les pouvoirs de la région](#)

[Décentralisation et équité territoriale](#)

[Une approche géographique](#)

[Chapitre 2 - Alsace](#)

[Une forte identité régionale](#)

[Le « beau jardin » d'Alsace](#)

[Une intense vie de relations](#)

[Une bonne réputation industrielle](#)

[Chapitre 3 - Aquitaine](#)

[L'identité plurielle du grand Sud-Ouest](#)

[Démographie : une région dynamique et attractive](#)

[Une structure territoriale régionale contrastée et polarisée](#)

[Une économie à la recherche de son autonomie](#)

[Une organisation multipolaire dominée par Bordeaux](#)

[Chapitre 4 - Auvergne](#)

Une terre aux forts contrastes internes

Une stagnation démographique enfin stoppée

Une économie régionale en mutation

Un système urbain dominé par Clermont-Ferrand

Chapitre 5 - Bourgogne

Atouts et handicaps du seuil bourguignon

La fragile démographie d'une économie incomplète

Un encadrement urbain dense mais qualitativement insuffisant

Chapitre 6 - Bretagne

Une image provinciale forte

« Le réveil de la Bretagne »

Les remises en cause du « modèle breton »

Chapitre 7 - Centre

Le poids de Paris

Une industrialisation récente et fragile

Campagnes agricoles et campagnes périurbaines

Un réseau urbain à deux têtes

La persistance des disparités intrarégionales

Chapitre 8 - Champagne-Ardenne

Faible densité et stagnation démographique

Incertitudes urbaines

Une agriculture dynamique et performante

Des difficultés industrielles

Une région de passage

Chapitre 9 - Corse

La Corse traditionnelle : vieillissement et fragilité économique

Une pauvreté atténuée par les aides

Des atouts à exploiter

Une région en souffrance

Chapitre 10 - Franche-Comté

L'essoufflement démographique

Une ruralité forte et diverse

La Franche-Comté, une région-atelier

L'axe médian franc-comtois

Chapitre 11 - Île-de-France

La région-capitale

Agriculture et industrie : un déclin à relativiser

Une région « jeune » dont le pouvoir d'attraction a décru

De forts contrastes dans les paysages, l'économie et la société

Politique(s) : l'imbrication du régional et du national

Chapitre 12 - Languedoc-Roussillon

Forte croissance démographique et chômage

Une agriculture dominée par la vigne et les fruits

Du déclin industriel à l'innovation

Hypertrophie et fragilité du secteur tertiaire

Les ambiguïtés du tourisme

Une voie de passage

Un chapelet de villes dominées par Montpellier

L'« indépendance » du Roussillon

Chapitre 13 - Limousin

Une région de moyenne montagne contrastée

Une économie marquée par la ruralité et l'agriculture

Un système urbain incomplet et déséquilibré

Une politique régionale volontariste

Chapitre 14 - Lorraine

Les mutations sociodémographiques

La Lorraine rurale, ses atouts et ses limites

Crises industrielles et reconversions

L'axe de développement lorrain

Chapitre 15 - Midi-Pyrénées

Un espace diversifié à l'identité récente

Une démographie dynamique tirée par Toulouse

Un boom économique historiquement récent

Toulouse, sa grande banlieue et ses marges

Un pôle secondaire autonome : Tarbes

Chapitre 16 - Nord-Pas-de-Calais

Une région riche en hommes

Une plaque tournante de l'Europe du Nord-Ouest

Économie et espace en recomposition

Métamorphoses d'une métropole

Chapitre 17 - Basse-Normandie

Une ruralité préservée

Un tissu industriel discret

Un système urbain peu développé

L'ouverture nationale et internationale

Chapitre 18 - Haute-Normandie

Une région de transition

Complémentarité des ports, rivalité des villes

Industrialisation et désindustrialisation

Des campagnes sous influence citadine

Un potentiel touristique insuffisamment exploité ?

Chapitre 19 - Pays de la Loire

Une identité régionale discutée

Une région de tradition ruralo-agricole, en mutation

Une région d'industrialisation ancienne et renouvelée

Ouverture et vie relationnelle

Chapitre 20 - Picardie

Le voisinage parisien

Puissance de l'agriculture et de l'agroalimentaire

Une Picardie industrielle et ouvrière

Vers une meilleure cohésion régionale

Chapitre 21 - Poitou-Charentes

Une région rurale et vieillissante

Une agriculture encore très présente

Une industrie fragile

L'attrait du littoral

Un espace peu métropolisé

Une région tranquille

Chapitre 22 - Provence-Alpes-Côte d'Azur

De l'image mythique au réel

Du désert à l'entassement urbain

Les mutations agricoles : professionnalisation et spécialisation

De la sous-industrialisation à la surtertiairisation

Chapitre 23 - Rhône-Alpes

La valorisation exceptionnelle de potentialités uniques

Population : la seconde région française

Un tissu économique exceptionnel, dense et diversifié

Lyon : capitale régionale, métropole nationale

Un système régional dense et cohérent

Chapitre 24 - Outre-Mer

Des systèmes insulaires tropicaux hérités de l'histoire

Transition démographique et fortes tensions sociales

Des économies fragiles et dépendantes dans un lien exclusif à la Métropole

L'entrée en crise des modèles rentiers monopolistiques

De forts déséquilibres spatiaux

Table des sigles

Bibliographie

© Armand Colin, Paris, 2009
978-2-200-24663-1

2^e édition

Collection U

Géographie

Illustration de couverture : Le viaduc de Millau

© J.-C. Pratt / Photononstop

Armand Colin

21, rue du Montparnasse

75006 Paris

Tous droits de traduction, d'adaptation et de reproduction par tous procédés, réservés pour tous pays. • Toute reproduction ou représentation intégrale ou partielle, par quelque procédé que ce soit, des pages publiées dans le présent ouvrage, faite sans l'autorisation de l'éditeur, est illicite et constitue une contrefaçon. Seules sont autorisées, d'une part, les reproductions strictement réservées à l'usage privé du copiste et non destinées à une utilisation collective et, d'autre part, les courtes citations justifiées par le caractère scientifique ou d'information de l'œuvre dans laquelle elles sont incorporées (art. L. 122-4, L. 122-5 et L. 335-2 du Code de la propriété intellectuelle).

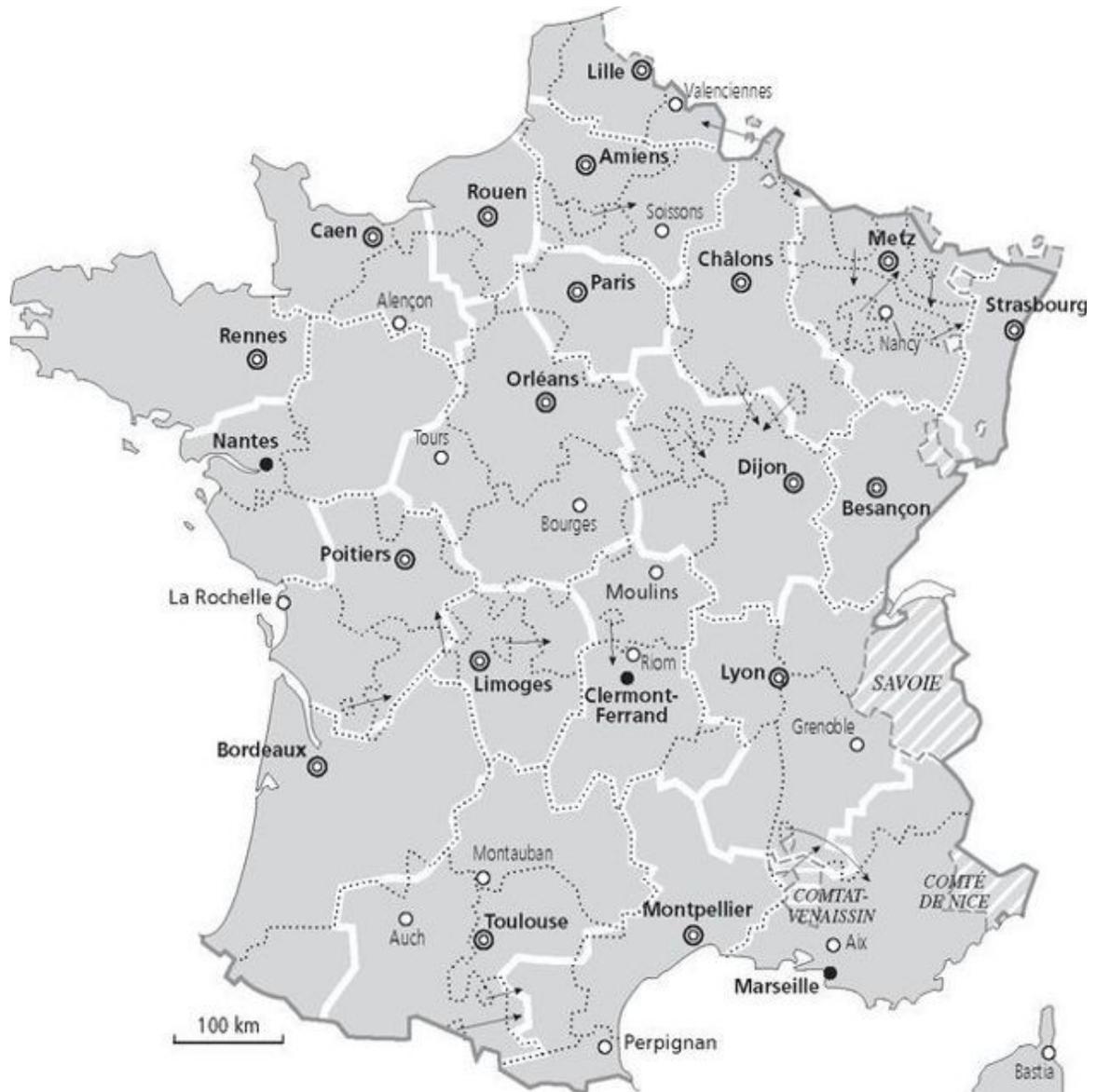
Chapitre 1

La région, un nouvel acteur de la gestion et de l'aménagement du territoire

LA CRÉATION des départements en 1790 avait mis fin à l'existence officielle des provinces d'Ancien Régime issues des structures territoriales féodales. Il s'agissait alors, pour l'État révolutionnaire, de parer à un contre-pouvoir potentiel en promouvant des circonscriptions de petite taille (80 départements contre 35 provinces) et en brisant des solidarités historiques. Il faudra attendre le XX^e siècle pour voir réapparaître un découpage intermédiaire entre le département et l'État ; il abritera d'abord des pouvoirs déconcentrés avant de devenir un des cadres de la décentralisation républicaine. Il est bien évident que le découpage officiel du territoire ne raye pas les autres de la carte, en particulier ceux qui sont enracinés dans l'histoire et bien perçus par les habitants. C'est une lecture de l'espace français parmi d'autres, mais sa légitimité s'est accrue au fil du temps.

Une longue gestation

Des préoccupations économiques et administratives suscitent les premiers découpages supra-départementaux : régions regroupant les chambres de commerce et d'industrie (1919), préfets régionaux du régime de Vichy, auxquels succéderont les commissaires régionaux de la République puis, en 1948, les IGAME (Inspecteurs généraux de l'administration en mission extraordinaire). Dans le contexte volontariste de l'après-guerre, des « circonscriptions d'action régionale » sont créées en 1955, aboutissant à un découpage de la métropole en 23 régions de programme, nombre qui se réduira à 21 en 1960. Chacune devait compter au moins deux départements et (sauf exception) au moins un million d'habitants. La séparation de la Corse de la Provence-Côte-d'Azur (1975) sera la seule modification ultérieure à ce cadre territorial. Il ne représente alors qu'un échelon de la déconcentration des pouvoirs, même si une commission consultative, la Coder, est mise en place à côté du préfet de région.



Les limites

- Limite de généralité
- ▬ Limite régionale actuelle
- - - - Frontière de la France en 1789
- ▨ Territoire rattaché à la France après 1789

Les chef-lieux

- Chef-lieu de généralité
- Capitale régionale:
- ⊙ qui était chef-lieu de généralité
- qui n'était pas chef-lieu de généralité

Régions actuelles et anciennes provinces

La régionalisation

La première vraie tentative de régionalisation est due au général de Gaulle, mais l'adjonction d'une autre réforme (projet de suppression du Sénat) entraîne la conjonction des oppositions et l'échec du référendum de 1969. La loi de 1972 va moins loin : la « région » – le terme est officialisé – est un simple « établissement public territorial » doté d'une assemblée élue au suffrage indirect. Cependant la conjoncture évolue rapidement. Les difficultés économiques qui commencent au milieu des années 1970 incitent l'État à se décharger de tâches qu'il n'a plus les moyens de mener à bien : la période de la toute-puissance de la Datar est désormais révolue. L'alternance politique de 1981 renouvelle le personnel politique et permet de surmonter les blocages. De plus, la construction européenne favorise une émergence des régions. Ces trois changements conduisent à la réforme décisive de 1982-1983, qui dote la région d'un statut de collectivité territoriale de plein exercice, avec un conseil élu au suffrage universel direct et un président qui se substitue au préfet comme chef de l'exécutif.

Cette régionalisation a été hésitante, et en tout cas moins poussée que celles qu'ont connues l'Italie et l'Espagne. Toutefois, après plus de vingt-cinq ans d'expérience, le sens de l'évolution est clair : l'échelon régional a pris du poids dans la gestion et l'aménagement du territoire, et il est devenu *de facto* le « chef de file » des collectivités territoriales dans un certain nombre de domaines (contrats de plan ou de projets avec l'État, aides directes aux entreprises...). La poursuite de la décentralisation, engagée en 2003-2004 par le gouvernement Raffarin, a conforté cette tendance. Pour la première fois, la région figure dans la Constitution comme une des collectivités territoriales de la République au même titre que la commune et le département. Les citoyens se reconnaissent de plus en plus dans leur région, malgré le caractère parfois artificiel de ses limites. Et ils perçoivent de mieux en mieux le rôle du conseil régional, ne serait-ce qu'au travers d'actions emblématiques comme l'achat des livres pour les lycéens ou la mise en place des TER (trains express régionaux).

Le bouleversement politique des régionales de 2004

Dans ce contexte, les enseignements à tirer des élections régionales de mars 2004 restent assez ambigus. La victoire de la gauche (20 régions métropolitaines sur 22), dont l'ampleur était tout à fait inattendue, a montré la prédominance des enjeux nationaux (vote-sanction à l'égard du gouvernement, à l'occasion d'un scrutin « intermédiaire ») sur une géopolitique proprement régionale. Le renouvellement partiel des conseils généraux, qui avait lieu en même temps, a souligné les différences entre un scrutin « local » et un scrutin « national ».

Le bouleversement politique des régionales a eu des conséquences contradictoires : il a freiné la décentralisation sur le plan législatif, mais l'a accélérée sur le terrain. Le gouvernement et le Parlement ont été tentés de ralentir un processus qui allait surtout profiter à l'opposition, et cette tendance n'a fait que se renforcer avec l'élection de Nicolas Sarkozy à la Présidence de la République. Ainsi, la région a vu sa « responsabilité » du développement économique ravalée au rang d'une simple « coordination ». Une controverse s'est engagée sur les transferts budgétaires, le gouvernement étant soupçonné (et pas seulement par la gauche) de vouloir se désengager sur le plan financier et de reporter sur les collectivités territoriales la charge de satisfaire les demandes des citoyens. Les réticences manifestées par l'État à remplir ses engagements budgétaires dans le cadre des contrats de plan 2000-2006, et les incertitudes quant à l'avenir de la fiscalité locale (par quoi sera remplacée la taxe professionnelle, dont la suppression a été annoncée ?) n'ont pu que conforter ces inquiétudes. Les régions bénéficient désormais d'une part du produit de la TIPP (taxe intérieure sur les produits pétroliers), avec la possibilité, non dépourvue de risques politiques, de moduler les taux de prélèvement – dans d'étroites limites il est vrai. En 2008, les recettes régionales provenaient à parts quasiment égales des transferts de l'État et de la fiscalité (le poids de celle-ci tendant à s'accroître), les emprunts complétant ces ressources pour un peu moins de 20 % du total.

Mais les succès électoraux ont aussi donné confiance aux exécutifs régionaux, qui sont passés d'expérimentations isolées à une pratique coordonnée de la gestion territoriale. Malgré les réserves éventuelles des départements et des villes dirigés par la droite, les régions se sont affirmées comme les animatrices et les coordinatrices d'un large débat sur l'aménagement de leur territoire. De nouveaux champs d'intervention se profilent, comme l'aide au maintien des services publics en milieu rural et périurbain, menacé par des réorganisations comme celle de La Poste. La substitution de la région à l'État s'est accélérée, avec tous les dangers que cela comporte, notamment en matière de pression fiscale. Si la droite dénonce ces régions qui ne participent pas à l'effort de l'État de limiter les dépenses publiques (voir le *Livre noir des régions*, publié en 2007 par l'UMP), la gauche stigmatise le désengagement de l'État et souligne l'importance de la demande sociale. Un dossier comme celui des chemins de fer montre bien les deux logiques en présence : faut-il fermer les lignes « déficitaires », comme le faisait la SNCF, ou les maintenir et les renforcer à l'aide de subventions régionales ? Le succès des TER (trains express régionaux), dont le trafic a augmenté des deux tiers en dix ans, atteste ici d'une réalité de la demande, tout en allant dans le sens du « Grenelle de l'environnement ».

Les interrogations sur le découpage

Le découpage régional de la France n'avait pas été établi pour fonder une nouvelle collectivité territoriale aux pouvoirs étendus mais par simple commodité administrative : créer un échelon de déconcentration intermédiaire entre le département et l'État. Il n'y a donc pas eu remise en cause des limites départementales, et le regroupement des départements s'est fait sans réflexion approfondie sur l'organisation politique, économique et sociale de l'espace français. Deux questions récurrentes traversent les débats sur le découpage régional :

La taille des régions françaises est-elle suffisante ?

On fait souvent référence à un « gabarit européen » symbolisé par la Rhénanie-Westphalie ou la Bavière, en oubliant que l'Allemagne compte aussi de petits *Länder* comme Brême ou la Sarre. Il est vrai que la taille moyenne des régions françaises (en nombre d'habitants) est environ la moitié de celle des *Länder* allemands ; mais elle est tout à fait comparable à celle des régions italiennes ou espagnoles. Il ne faut pas être trop normatif en ce domaine : des spécificités, telles que l'insularité (Corse, départements d'outre-mer), peuvent justifier le maintien de régions de petite taille. Cependant, des regroupements ou des recompositions paraissent possibles, qui donneraient plus de poids et de moyens aux nouvelles régions, mais poseraient souvent le problème du choix de leur capitale. Dans le contexte de la décentralisation, de tels changements ne pourraient plus être imposés par l'État, comme l'a reconnu la commission Balladur (2009), qui souhaite la réduction du nombre de régions de 22 à 15 en métropole. Mais les responsables politiques régionaux, forts des positions acquises, semblent plus enclins à des coopérations interrégionales renforcées qu'à un bouleversement institutionnel.

Les limites des régions françaises sont-elles pertinentes ?

La création des départements ayant marqué une rupture avec les anciennes provinces, et les régions n'ayant pas remis en cause les limites départementales, on pourrait s'attendre à un faible ancrage historique du découpage actuel. Ce n'est pas toujours vrai (carte 1). La plupart des régions ont repris le nom d'anciennes provinces, avec des limites parfois peu modifiées (Alsace). Mais

souvent leurs contours ne correspondent que très imparfaitement à celui des anciennes provinces (Bretagne, Picardie, Île-de-France...), ou bien des ajouts ont été réalisés (Languedoc-Roussillon, Poitou-Charentes, Champagne-Ardenne...). Certaines régions sont des assemblages complexes, ainsi le Centre (Touraine, Orléanais, Berry) ou surtout Rhône-Alpes (Lyonnais, Savoie, Dauphiné...). Des tendances centrifuges, à base culturelle et historique, peuvent s'y manifester. Si le Roussillon (Catalogne française) se satisfait de son statut de département (Pyrénées-Orientales), auquel aspire le Pays basque, si l'ancien comté de Nice a mis un frein à ses revendications, la volonté d'émancipation de la Savoie à l'égard de la métropole lyonnaise semble se renforcer.

Il est évident que les références historiques contribuent au sentiment d'appartenance, mais aussi le degré d'homogénéité culturelle et sociopolitique (voir le Nord-Pas-de-Calais) et le pouvoir de polarisation de la capitale régionale. La présence d'une métropole puissante constitue un atout incontestable, même si elle contribue parfois à reproduire, à l'intérieur de la région (voir Midi-Pyrénées), la centralisation économique que l'on constate encore au niveau national. *A contrario*, le choix d'une ville modeste (voir Châlons-en-Champagne) peut constituer un handicap. Cependant, les rapports entre la région et sa capitale apparaissent assez ambivalents : « locomotive » pour la région, la ville peut aussi apparaître comme une rivale, notamment en termes de notoriété nationale et internationale (Montpellier et le Languedoc-Roussillon). Les maires de grandes villes sont souvent mieux connus du public que les présidents de région et, dans la carrière d'un homme politique, la gestion d'une grande ville était jusqu'ici un meilleur tremplin que celle d'une région.

Il ne faut cependant pas négliger l'incidence de la durée : vivre ensemble pendant plusieurs décennies crée des liens, même si la construction territoriale pouvait sembler artificielle au départ. L'existence d'un « projet » commun peut aussi renforcer la présence de la région dans l'espace vécu de ses habitants ; cela renvoie au contexte politique et au rôle du conseil régional.

Les pouvoirs de la région

Ils sont moins étendus qu'en Italie, en Espagne et, à plus forte raison, qu'en Allemagne, État fédéral. Si la région européenne a pu être décrite comme un nouveau rôle de résistance à l'homogénéisation des sociétés et à la mondialisation de l'économie, l'exemple français est encore peu probant, tant l'État conserve de prérogatives, notamment dans les relations internationales. Les

régions françaises sont ainsi handicapées dans la coopération transfrontalière par leurs faibles marges de manœuvre.

En effet, la régionalisation est allée à l'encontre d'une tendance séculaire de centralisation, défendue par l'appareil d'État et un courant politique « jacobin », présent à gauche comme à droite. Il fallait compter aussi avec le poids des notables départementaux, qui voyaient en la région une dangereuse concurrente pour leur pouvoir. Cela explique trois traits majeurs de la décentralisation « à la française » :

- *Elle s'est opérée selon un modèle uniforme* , décidé par les instances nationales. Sauf exceptions marginales, c'est le même statut qui a été octroyé à toutes les régions. Celles-ci ne détiennent aucun pouvoir d'auto-organisation, et les élections régionales ont lieu partout en même temps, sur décision du gouvernement central et selon les mêmes modalités. Le transfert des pouvoirs s'est en outre doublé d'une « déconcentration » qui a fait du préfet de région un interlocuteur puissant et vigilant du président du conseil régional.
- *Elle a profité aux trois échelons de collectivités territoriales* . Loin d'affaiblir le département, comme cela avait été le cas pour la province italienne et surtout espagnole, le processus l'a renforcé en lui attribuant de nouveaux pouvoirs. Une concurrence inévitable s'est ainsi établie entre les deux échelons.
- *Elle n'a instauré aucune hiérarchie entre les collectivités territoriales* , contrairement à ce qui se passe généralement à l'étranger. Pour éviter les conflits de pouvoir, elle a tenté de définir des « blocs de compétences », avec un relatif succès dans certains domaines (établissements scolaires, voies de communication) mais un échec patent dans d'autres (action économique par exemple). Dans les faits, le développement des partenariats et des cofinancements (avec l'État, les autres collectivités territoriales, les structures intercommunales, voire le secteur privé) tend à substituer une logique de coopération à un schéma de partage des tâches ; les aides directes et indirectes aux entreprises en sont l'exemple le plus frappant.

Cependant, les pouvoirs de la région se sont renforcés à mesure des retouches législatives et de l'évolution des pratiques. Compte tenu de l'imbrication des compétences et des financements, la coopération entre les différents niveaux de collectivités territoriales était indispensable. Se posait dès lors la question de l'instauration d'un « chef de file ». Des voix, minoritaires, s'élevèrent même pour demander l'effacement, voire la suppression, du département. Toutefois l'étape 2003-2004 de la décentralisation a plus conforté le département qu'elle ne l'a

affaibli, puisqu'elle lui a transféré des compétences importantes en matière d'infrastructures routières et d'action sociale.

Certes, le budget global des régions paraît encore faible par rapport à celui des communes et des départements : il ne représente que 13 % environ du budget de l'ensemble des collectivités territoriales et groupements à fiscalité propre. Mais il comprend une part beaucoup plus importante de dépenses d'investissement (en 2008, 42 % contre 27 % pour les départements), car les régions ont moins de personnel et de dépenses obligatoires que les autres collectivités territoriales. Or ce sont les dépenses d'investissement qui traduisent le mieux les choix politiques. Cependant la décentralisation de la gestion du personnel non enseignant de l'Éducation a commencé à modifier la donne, les charges de personnel des régions triplant en deux ans (2006-2008).

Les régions gardent ainsi une forte capacité théorique d'endettement, qui risque cependant d'être mise à mal par la crise financière qui a éclaté en 2008 et entraîné une raréfaction et un renchérissement du crédit. En outre, toute diminution de l'activité économique a une incidence sur les recettes fiscales, et les régions envisagent avec quelque appréhension la réforme annoncée de la fiscalité territoriale.

Parallèlement, l'uniformité du statut des régions a connu ses premières entorses sérieuses. Si le cas de l'outre-mer ([chapitre 24](#)) reste spécifique, le traitement de la question corse a ouvert la voie à une diversification des institutions régionales et à la dévolution à leur profit de bribes de pouvoir législatif. Le renforcement des compétences de la région paraît ainsi inscrit dans l'évolution, en dépit des tentations de recentralisation qui traduisent les réticences persistantes de l'État. Ainsi, dans la loi de 2004 sur la « cohésion sociale », la relance de l'apprentissage passe par un contrat avec l'État alors qu'il s'agissait auparavant d'une compétence de la région. Et l'État est revenu sur la décentralisation opérée au profit de l'Île-de-France pour l'établissement de son schéma directeur (voir [chapitre 11](#)).

Le rôle de la région ne se limite donc plus à l'exercice d'une liste de compétences inscrites dans les lois de décentralisation. Il doit être apprécié dans une dynamique de relations (avec l'État, les départements, les structures intercommunales et les grandes villes) qui n'a pas encore nécessairement trouvé sa traduction dans la législation. Cette délimitation des compétences fait d'ailleurs l'objet de nombreux débats entre juristes. Dans la pratique, si la région accepte de participer financièrement à une action (les exemples du logement et de la protection de l'environnement sont tout à fait significatifs), il est bien rare qu'on lui oppose l'absence de base juridique à son intervention.

Les dépenses des régions dans les budgets primitifs 2008 (dépenses prévisionnelles)

	Euros par habitant	% (hors dette et services généraux)
Annuité de la dette	31,6	
Services généraux	32,1	
Transports	103,4	28 %
Enseignement	98,9	27 %
Formation professionnelle et apprentissage	82,0	22 %
Action économique	34,2	9 %
Aménagement du territoire	21,5	6 %
Culture, sports et loisirs	15,8	4 %
Environnement	9,5	2 %
Autres	4,9	1 %
TOTAL	434	

Source : Direction générale des collectivités locales, 2008.

Rappelons cependant pour mémoire les principales de ces compétences officielles :

- La planification régionale et le développement économique : négociation de « contrats de plan » (aujourd'hui « contrats de projets ») avec l'État, possibilité de créer des « sociétés de développement régional », attribution d'aides directes aux entreprises (pour le compte de l'État ou sur le budget de la région), « coordination » du développement économique. Les régions sont ainsi devenues les collectivités territoriales qui accordent le plus d'aides financières aux entreprises.
- L'aménagement du territoire : possibilité de « prescriptions particulières » qui s'imposent aux autres collectivités territoriales, participation à la politique de l'État en matière de transports (et compétence à gérer des équipements dans ce domaine). Le financement du transport ferroviaire est ainsi devenu un poste important du budget régional. On notera qu'il n'est pas prévu de « schéma directeur régional » (sauf en Île-de-France) ; les régions peuvent toutefois élaborer un SRADT (schéma régional d'aménagement et de développement du territoire), qui n'a qu'une valeur indicative (non prescriptive pour les autres collectivités territoriales).
- La formation : apprentissage, formation continue, construction, entretien et fonctionnement des lycées, gestion d'une partie du personnel non enseignant de l'Éducation nationale. Les actions de formation jouent un rôle croissant pour attirer des entreprises – et ne sont pas comptabilisées comme des aides directes par la Commission européenne. Leur part moyenne dans les

dépenses des régions dépasse 40 % (et approche 50 % si l'on exclut la dette et les services généraux : voir tableau ci-dessus).

- La culture : financement ou cofinancement de musées, spectacles, expositions, campagnes de promotion, etc. Les dépenses de ce poste sont en forte augmentation, mais elles ne représentent qu'une faible part du budget des régions.

Une simplification difficile

Il existe un large consensus pour juger trop compliquée, peu lisible et coûteuse l'organisation actuelle des collectivités territoriales en France. Mais les pistes de simplification, diverses et parfois contradictoires, se heurtent à de sérieux obstacles. La solution la plus radicale serait la suppression du département. Maintes fois proposée depuis deux décennies, elle a fait un retour en force avec le rapport Attali (janvier 2008), mais a été écartée des propositions de la commission Balladur (mars 2009).

La diminution du nombre des régions aurait moins d'incidences. La commission Balladur a ouvert quelques pistes, qui ont immédiatement suscité une levée de boucliers. Le principe du volontariat ayant été réaffirmé, on ne doit pas s'attendre à des bouleversements dans ce domaine.

On a envisagé aussi un rapprochement des régions et des départements, selon diverses formules dont certaines ont été suspectées d'arrière-pensées politiques : ainsi la proposition de la commission Balladur de modifier le mode d'élection des conseillers généraux et régionaux (instauration d'un système commun, avec suppression des cantons).

À un niveau inférieur, la fusion des structures intercommunales (pays, communautés d'agglomérations) et des départements a été évoquée, sans qu'il puisse s'agir ici d'une mesure extensible à tout le territoire. Toutefois le comité Balladur a proposé la reconnaissance de onze métropoles (outre le Grand Paris), dont les compétences seraient prélevées sur celles des communes et des départements.

D'autres projets ne touchent pas à l'organisation des collectivités territoriales mais à la répartition des compétences et/ou des ressources fiscales. Malgré le succès inégal des tentatives antérieures, l'attribution de compétences exclusives à chaque niveau conserve ses partisans. L'affectation d'impôts spécifiques à chaque niveau de collectivités a aussi été évoquée par le président de la République.

En 2009, celui-ci a manifesté l'intention de faire adopter rapidement une réforme, mais les oppositions seront fortes, notamment au Sénat.

Décentralisation et équité territoriale

Un argument souvent utilisé contre la décentralisation est le risque d'aggravation des disparités territoriales. Le débat n'est pas spécifique à notre pays : on le retrouve en Italie, en Espagne et en Allemagne, États où les écarts sont plus marqués qu'en France. Donner plus de pouvoirs aux régions, c'est courir le danger que les plus riches et les plus puissantes se développent plus

rapidement que les autres. Il faut bien reconnaître que dans le cas français le transfert des ressources n'a pas enregistré toutes les conséquences du transfert des pouvoirs. Alors que le taux des prélèvements fiscaux se stabilisait à l'échelle nationale, il augmentait fortement au niveau des collectivités territoriales. Autrement dit, les interventions des régions reposent de plus en plus sur leurs ressources propres, donc sur leur puissance démographique et économique.

Or celle-ci est très inégale, comme le montre le tableau en fin de chapitre. L'écart est surtout important entre l'Île-de-France et les autres régions : en 2007, le PIB *par tête* de la seconde région (Rhône-Alpes) était inférieur d'un tiers à celui de l'Île-de-France, et celui de la dernière région (Nord-Pas-de-Calais) inférieur de près de moitié. Certes le mode de calcul du PIB exagère les écarts, mais le revenu disponible brut par habitant (2004) confirme l'impression générale : la seconde région (Rhône-Alpes) n'atteint pas 82 % de l'Île-de-France, et la dernière (Nord-Pas-de-Calais) n'atteint pas les deux tiers. Si l'on exclut la région-capitale, le territoire français apparaît cependant beaucoup plus homogène : le PIB par tête du Nord-Pas-de-Calais représente 78 % de celui de Rhône-Alpes, son revenu brut par tête 81,5 %. La répartition de la *valeur ajoutée* fait néanmoins apparaître un poids inégal des différents secteurs d'activité : de 1 % (Rhône-Alpes) à 10 % (Champagne-Ardenne) pour l'agriculture, de 6 % (Corse) à 23 % (Franche-Comté) pour l'industrie manufacturière. Plus significative encore est l'évolution de l'emploi qui, sur le long terme, met en évidence une France du Sud dynamique, par opposition à celle du Nord et du Nord-Est dont la croissance démographique est moindre et qui n'a pas encore soldé les comptes de l'ère industrielle.

Cependant, les positions ne sont pas figées. La fameuse ligne Le Havre-Marseille, qui séparait les deux France de l'après-guerre, n'est plus aussi pertinente aujourd'hui, même si elle garde une signification pour la répartition de l'activité industrielle : les dix régions où la part de la valeur ajoutée issue de l'industrie manufacturière est la plus élevée se trouvent toujours soit à l'est de cette ligne (pour huit d'entre elles), soit sur son tracé (Centre et Auvergne). D'autres clivages sont apparus : entre le Nord des vieilles industries et le Sud des nouvelles technologies, entre les littoraux attractifs et les régions intérieures dévalorisées, si l'on excepte quelques axes majeurs. La recomposition apparaît complexe, car tous les indicateurs ne vont pas dans le même sens : ainsi le Languedoc-Roussillon attire des habitants, en dépit d'un contexte socio-économique peu favorable (fort taux de chômage, faible revenu par tête).

La décentralisation se double toujours de mécanismes de redistribution destinés à atténuer les disparités régionales. Les dotations de l'État, les grands projets

d'infrastructure, les contrats de plan État-région, devenus *contrats de projets État-région*, permettent dans une certaine mesure de compenser les inégalités. Mais, de plus en plus, l'État demande aux régions de contribuer au financement de programmes qui en principe ne sont pas de leur compétence : ainsi pour les nouvelles lignes de TGV ou pour l'enseignement supérieur. Ce processus étend et valorise l'intervention de la région, mais trouve ses limites dans la capacité de financement dont elle dispose (fiscalité propre, emprunt). Dans un contexte de déficit budgétaire de l'État, tout transfert de compétences, qu'il soit *de jure* ou *de facto*, est soupçonné de dissimuler un transfert de charges. Celui-ci risquant de jouer à l'encontre de l'équité territoriale, l'État dispose de l'outil des contrats de projets pour moduler le volume de sa contribution selon la « richesse » de chaque région ; mais la compensation reste très partielle. Quant à la « manne européenne », elle va progressivement se réduire en raison des besoins élevés des États du dernier élargissement. Elle a d'ailleurs des effets pervers, les collectivités territoriales devant souvent s'endetter pour compléter un financement qui n'atteint jamais 100 % du budget, à moins de renoncer à des crédits auxquels elles avaient droit.

Une approche géographique

Il est parfaitement possible de mettre en œuvre une approche géographique d'un territoire institutionnel. La première condition est d'évaluer la pertinence du découpage : historicité, unité, polarisation, articulation avec l'espace vécu des habitants. Cela introduit à la notion-clé d'*identité régionale*, dont la force et les bases ne sont pas les mêmes d'une région à l'autre. Le milieu physique, les caractéristiques historiques et culturelles, les spécialisations économiques, le système urbain... peuvent contribuer à cimenter cette identité ou au contraire participer au morcellement de la région.

Autant dire que si l'étude des différentes régions relève d'une approche commune, il ne saurait être question de la pratiquer selon un plan type. Dans certains cas, les disparités internes apparaissent plus importantes que les facteurs d'unité et il faut s'arrêter sur les spécificités des différents sous-ensembles. Dans d'autres cas, la cohésion régionale est très forte, et une différenciation ne s'impose que dans certains domaines (l'agriculture ou l'organisation urbaine par exemple). L'essentiel est qu'au bout du compte l'originalité de la construction régionale transparaisse et que les nécessaires données factuelles n'occultent pas une « interprétation » du fait régional.

Les contrats de projets État-région

Nouvelle appellation des contrats de plan, ils couvrent une période de 7 ans (2007-2013) calquée sur le calendrier des fonds européens. Ils reprennent les principes antérieurs : engagement de l'État et de la région (en association éventuelle avec d'autres intervenants, dont les autres collectivités territoriales) sur le financement pluriannuel de projets communs. Ceux-ci relèvent désormais de trois grandes rubriques : la compétitivité et l'attractivité du territoire, la promotion du développement durable et la cohésion sociale et territoriale. Bien que le champ couvert reste large, ils traduisent une réduction du périmètre d'intervention, qui abandonne notamment les équipements routiers ; ceux-ci étaient très prisés des collectivités territoriales mais allaient à l'encontre de la priorité donnée au développement durable par l'Union européenne et par le « Grenelle de l'environnement ». Mais bien entendu la région peut mener à bien sur ses fonds propres des projets non pris en compte par le contrat. La participation financière de l'État n'est pas systématiquement identique à celle de la région : elle varie en effet selon les projets et selon les régions.

Il existe aussi des contrats de projets interrégionaux concernant des objectifs précis : ainsi le Plan Seine signé par l'État avec la Basse-Normandie, la Haute-Normandie, la Picardie, l'Île-de-France, la Champagne-Ardenne et la Bourgogne.

Quelques données de base pour les régions de métropole

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Alsace	8 332	1 815	+ 0,68	25	19	27,1	6,7	20	51	17 700
Aquitaine	41 834	3 120	+ 0,92	23	25	27,4	7,7	13	51	16 891
Auvergne	26 169	1 336	+ 0,26	22	26	24,7	7,3	18	46	17 029
Bourgogne	31 752	1 629	+ 0,12	23	25	26,1	6,8	17	47	17 331
Bretagne	27 507	3 095	+ 0,85	24	23	26,3	6,6	13	49	16 267
Centre	39 536	2 520	+ 0,38	24	24	26,3	6,9	19	48	17 544
Champagne-Ardenne	25 720	1 339	- 0,05	25	22	27,4	8,4	19	42	16 650
Corse	8 717	294	+ 0,99	21	26	25,0	8,0	6	51	15 661
Franche-Comté	16 308	1 151	+ 0,37	25	22	24,7	7,6	23	43	17 077
Île-de-France	11 965	11 532	+ 0,70	26	17	46,0	6,8	10	69	21 718
Languedoc-Roussillon	27 761	2 534	+ 1,36	24	25	23,5	11,2	9	54	15 607
Limousin	17 058	731	+ 0,28	20	28	24,5	6,5	14	45	17 131
Lorraine	23 669	2 336	+ 0,17	24	21	24,1	8,1	19	47	16 557
Midi-Pyrénées	45 597	2 777	+ 1,11	23	24	27,4	7,9	12	53	16 423
Nord-Pas-de-Calais	12 451	4 019	+ 0,16	27	19	23,8	11,1	18	49	14 470
Basse-Normandie	17 740	1 457	+ 0,27	25	24	24,5	7,7	18	47	16 315
Haute-Normandie	12 334	1 811	+ 0,24	26	20	27,1	8,6	22	49	16 959
Pays de la Loire	32 404	3 450	+ 0,89	26	22	27,1	6,7	17	50	16 412
Picardie	19 518	1 894	+ 0,22	26	19	23,6	9,0	20	47	16 666
Poitou-Charentes	25 946	1 724	+ 0,62	23	26	25,0	7,7	14	49	16 457
Provence-Alpes-Côte-d'Azur	31 804	4 815	+ 0,86	24	25	28,3	9,3	10	56	17 320
Rhône-Alpes	44 967	6 021	+ 0,90	26	21	30,0	7,0	19	53	17 749
France métropolitaine	550 000	61 400	+ 0,64	25	21	30,1	7,8	15	55	17 638

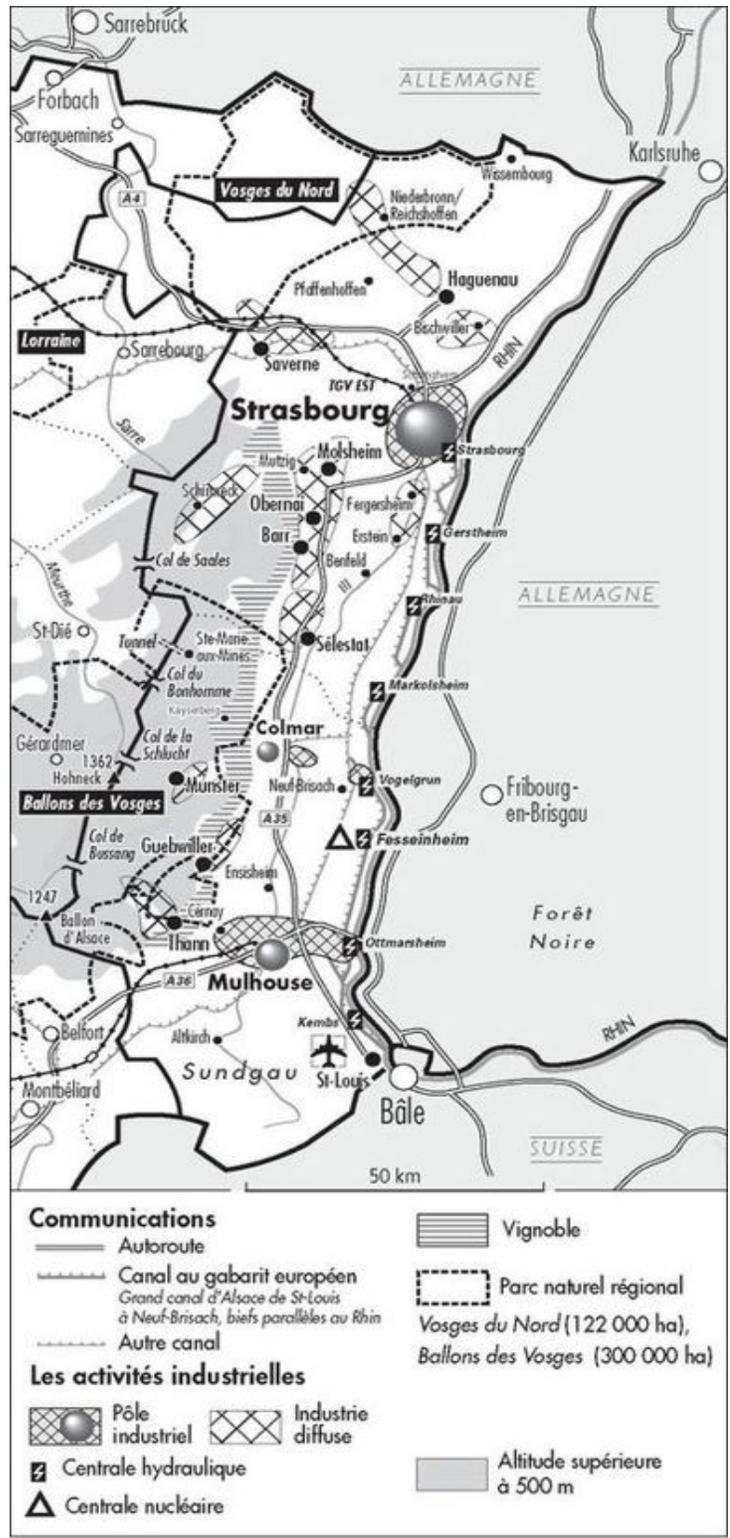
1. Superficie en km² (source : IGN) ; 2. Population légale municipale, en milliers d'habitants (2006 ; source : Insee) ; 3. Taux annuel moyen de variation, en % (1999-2006 ; source : Insee) ; 4. Pourcentage des habitants âgés de moins de 20 ans (2007 ; source : Insee) ; 5. Pourcentage des habitants âgés de 60 ans et plus (2007 ; source : Insee) ; 6. PIB par habitant, en milliers d'euros (2007 ; source : Insee) ; 7. Taux de chômage, en % de la population active (4^e trimestre 2008 ; source : Insee) ; 8. Part de l'industrie manufacturière dans la valeur ajoutée, en % (2006 ; source : Insee). 9. Part des services principalement marchands dans la valeur ajoutée, en % (2006 ; source : Insee). 10. Revenu brut disponible par habitant, en euros (2004 ; source : Insee).

Chapitre 2

Alsace

Superficie (km ²) : 8 332	PIB 2007 (milliards d'euros) : 49,8 ; rang : 12 ^e PIB par habitant (milliers d'euros) : 27,1 ; rang : 7 ^e
Population 2006 : 1 816 000 Population 1999 : 1 734 000 Population 1982 : 1 566 000	Répartition de la valeur ajoutée (2006) : - agriculture : 2 % ; construction : 6,5 % - industrie : 20,5 % - tertiaire : 71 %
Densité 2006 (hab./km ²) : 219,5	Taux de chômage (4 ^e trim. 2008) : 6,7 %
Population étrangère 2006 (en %) : 7,7	Départements : Bas-Rhin (Strasbourg), Haut-Rhin (Colmar)
Évolution de la population 1999-2006 (taux annuel moyen en %) : - dû au solde naturel : + 0,46 - dû au solde migratoire : + 0,20	Préfecture de région : Strasbourg

L'ALSACE, une petite région ô combien originale ! Cette province frontière, rattachée à la France en 1648, même si certaines de ses villes, telle Mulhouse, ne le furent qu'à la fin du XVIII^e siècle, connut bien des vicissitudes. Incorporée à l'État français centralisé ou au *Reichsland* de structure fédérale, elle a toujours été une terre rhénane, par sa géographie, son histoire, ses paysages, sa vie socio-économique et culturelle. Élément de la « dorsale européenne », qui va du bassin de Londres à la Lombardie, siège d'une des capitales européennes, Strasbourg, l'Alsace est une région densément peuplée et urbanisée ; elle présente une économie diversifiée et internationalisée. Région périphérique dans le cadre français, elle s'intègre de plus en plus dans l'espace économique rhénan, et international ; l'intégration lui vaut prospérité mais aussi incertitude selon la conjoncture. La dépendance vis-à-vis des pays voisins a bien des effets sur l'emploi régional, le travail frontalier, les migrations, le commerce extérieur... Si la comparaison avec les autres régions françaises reste flatteuse, celle avec les régions étrangères voisines, suisses et allemandes, l'est moins. D'où le paradoxe alsacien : une région riche, où il fait bon vivre, une région ouverte, mais parfois nostalgique de son particularisme, marquée par un certain conservatisme, voire partiellement réceptive aux thèmes nationalistes et aux idées de l'extrême droite !



La région Alsace

Une forte identité régionale

Elle se fonde sur l’histoire d’une région frontière marquée par les antagonismes, les contacts et les échanges, sur un cadre géographique nettement délimité. Elle s’exprime par une forte densité, un réseau urbain étoffé et hiérarchisé, des campagnes urbanisées, une mise en valeur minutieuse de l’espace, une intense et précoce vie commerciale, urbaine, intellectuelle et artistique ; l’Alsace est bien terre de civilisation rhénane. Et le massif vosgien, par son couvert forestier, sa population relativement dense, ses activités industrielles, n’évoque-t-il pas les *Wälder*, les moyennes montagnes actives d’Europe centrale ? L’Alsace tranche par rapport aux régions voisines du grand Est français.

La vitalité alsacienne

Différente de la Lorraine et de la Franche-Comté, l’Alsace a une croissance démographique soutenue : une population relativement jeune, un accroissement naturel notable, un excédent migratoire qui, quasi nul entre 1982-1990, représente 35 % de la croissance régionale de 1990 à 1998, 30 % de 1999 à 2006 ! L’apport migratoire provient prioritairement du grand Est, et surtout de l’étranger.

Évolution démographique contemporaine Population en milliers

	1962	1982	1990	1999	2006
Bas-Rhin	770	916	953	1 026	1 079
Haut-Rhin	548	650	671	708	736
ALSACE	1 318	1 566	1 624	1 734	1 815

Région : taux de variation annuel en pourcentage

	Entre 1982 et 1990	Entre 1990 et 1999	Entre 1999 et 2006
AN alsacien	+0,46	+0,47	+0,46
SM alsacien	0	+0,26	+0,20
Total alsacien	+0,46	+0,73	+0,66

AN = accroissement naturel ; SM = solde migratoire.

Source : Insee (recensements de population)

Les flux migratoires interrégionaux, historiquement guère favorisés par le particularisme alsacien, affectent peu la région. Aux années 1990, marquées par un contexte économique favorable et un solde migratoire positif, succède un retournement de tendance. Le déficit migratoire entre 2000 et 2005, lié aux difficultés économiques (repli de l’industrie, du travail frontalier...), est de l’ordre

de 2 300 personnes/an. La région reste cependant attractive pour de jeunes actifs, venant surtout de Lorraine et de Franche-Comté, et pour des étudiants attirés par la qualité et la diversité des établissements d'enseignement supérieur.

D'importants flux migratoires internationaux

- *Le mouvement frontalier*, favorisé par les disparités démographiques, économiques, salariales, fiscales entre l'Alsace et les pays voisins connaît un renversement de tendance : plus de 70 000 frontaliers en 1999, un doublement depuis 1982, moins de 60 000 en 2006 ! Et la reprise économique observée au début de la décennie au Bade-Wurtemberg et dans le nord-ouest de la Suisse n'a guère eu d'effet. Parmi les frontaliers, figurent quelques milliers d'Allemands et de Suisses résidant en Alsace, ainsi que des cadres, ingénieurs, chercheurs recrutés dans le monde par les grands groupes bâlois et installés dans le sud de la région. L'Allemagne et la Suisse se partagent les flux frontaliers, qui sont marginaux vers le Luxembourg. Les frontaliers représentent plus de 8 % des actifs occupés. Ce sont majoritairement des hommes, des ouvriers, (mais leur part diminue), des personnes qualifiées, ayant une expérience professionnelle, et bilingues. Ils ont suivi des filières scolaires plus courtes, conduisant plus rapidement à un métier.

Qualification des frontaliers et des actifs alsaciens

	Titulaires de CAP ou de BEP	Bacheliers	Diplôme, Bac + 2
Frontaliers	50 %	12 %	13 %
Actifs alsaciens	37 %	15 %	23 %

Source : Insee, chiffres pour l'Alsace, publication 2002

Le phénomène frontalier, parti des zones d'attraction de Bâle et de Karlsruhe (il touche jusqu'à plus de 40 % des actifs dans les extrêmes sud et nord de la région), s'est propagé le long du Rhin, inégalement, selon les conditions de franchissement de la frontière, l'accessibilité ; puis il a gagné l'intérieur. Ces flux atténuent le chômage, ils posent parfois des problèmes d'embauche d'ouvriers qualifiés aux entreprises alsaciennes des secteurs frontaliers. • *Près de 140 000 étrangers* (7,7 % de la population), près de 180 000 immigrés (10 % de la population) résident en 2005 en Alsace ; ce dernier pourcentage situe la région au 2^e rang après l'Île de France. À la quasi-stabilité des années 1990 succède donc une forte croissance.

45 % des immigrés viennent de l'Union européenne : la part des Méditerranéens régresse, il s'agit d'immigrations anciennes ; celle des Britanniques, des Belges, et

surtout des Suisses et des Allemands progresse. Allemands et Suisses se concentrent dans les secteurs frontaliers proches des grandes villes d'outre Rhin, jusqu'à 10 % des populations cantonales ; ils se distinguent par leur revenu, leurs acquisitions foncières...

55 % viennent de pays hors UE. Les Turcs, après les fortes arrivées des décennies 1970 et 1980, reprennent leur progression ; ils sont au 1^{er} rang des nationalités recensées... Présents aussi dans la campagne et les petites villes, les immigrés (hors UE) se regroupent pour plus de la moitié dans les trois principales villes, Colmar, Mulhouse, Strasbourg, où se concentrent les parcs de logement social. Le taux de population étrangère y est de 10 à 15 %, de plus de 30 % dans certains quartiers : en découlent des problèmes scolaires, culturels, sociaux (chômage), et parfois des réactions de crainte, de repli sur soi. Pourtant, l'Alsace est loin d'atteindre les taux des régions rhénanes voisines (canton de Bâle-ville, land du Bade-Wurtemberg). Par ailleurs, des signes d'intégration sont perceptibles, inégalement selon les nationalités : une fécondité certes plus élevée mais en baisse, une relative progression de l'activité féminine, une accession à la propriété, la création d'entreprises, une participation à la vie associative, des naturalisations (1/3 des 179 000 immigrés sont français par acquisition en 2004)...

Les immigrés en Alsace (population en milliers)

	1999	2005	Évolution
Venant d'Europe	73,5	81	+10 %
dont Allemagne	21	23,5	+12 %
dont Suisse	4,5	6	+33 %
Venant d'Afrique	40,5	53	+31 %
dont Maghreb	32,5	41	+26 %
Venant d'Asie	31	41	+32 %
dont Turquie	22	28,5	+29 %
Venant d'Amérique, Océanie	2,5	3,5	+40 %
TOTAL	148	179	+21 %

Source : « Chiffres pour l'Alsace » ; enquêtes Insee 2004-2005.

NB : est immigrée une personne née étrangère, dans un pays étranger, et vivant en France.

Le particularisme alsacien

L'Alsace est une terre de confluence des cultures germanique et française. Romanisée, la région subit les invasions, notamment des Alamans ; franque de Clovis à 870, elle devient terre du Saint-Empire romain germanique jusqu'au XVII^e ; française, elle est annexée au Reich allemand entre 1871 et 1918, puis à l'Allemagne nazie entre 1940 et 1944 ! Bien des traits actuels sont hérités du passé. Du Moyen Âge, de la Renaissance et de la Réforme, témoignent la diversité religieuse (catholiques, protestants, majoritairement luthériens, israélites) et le riche patrimoine architectural et artistique, urbain et villageois. La période 1871-1918, outre les héritages allemands (urbanisme, aménagements, spécificité d'un système bancaire réorganisé sous Bismarck...), laisse l'Alsace dans le cadre des accords concordataires de 1801, la loi de 1905 sur la séparation de l'Église et de l'État n'étant pas appliquée ici. Mais le symbole fort de cette histoire franco-germanique reste le bilinguisme, avec le maintien de l'Alsacien, un parler alémanique diffusé dès le haut Moyen Âge.

Actuellement, 60 % des Alsaciens se déclarent dialectophones (ils étaient 90 % en 1946, 95 % en 1900). L'usage du dialecte, considéré comme un atout professionnel, reste familial ; il décroît chez les jeunes adultes, les moins de 30 ans, chez les citadins des principales agglomérations (où la diversité sociale, économique, culturelle est plus accusée) ; il semble mieux résister dans le nord du Bas-Rhin (Saverne, Wissembour, Haguenau).

Le parler alsacien et le contentieux historique franco allemand

1648-1870 Diffusion du français dans les couches supérieures de la société ; mais très limitée, malgré l'école et le service militaire, dans les milieux populaires.

1871-1918 Germanisation de la vie publique ; parler le dialecte alsacien c'est alors se démarquer de l'emprise allemande.

1918-1940 Francisation de la vie publique.

1940-1944 L'Alsace, avec ses camps de concentration, ses incorporations de force dans la Wehrmacht, subit la tragédie nazie.

Après-1945 Naissance d'un complexe alsacien d'infériorité ; le parler alsacien est vécu comme une honte nationale. Signes de loyalisme envers la France, le renoncement à l'alsacien, langue maternelle, l'exclusion de l'allemand à l'école primaire et sa forte limitation dans la presse.

Depuis les années 1960 se développe la revendication de l'alsacien, élément du patrimoine, et d'un enseignement bilingue ; mouvement relayé par les conseils généraux, puis par le conseil régional. L'office régional du bilinguisme est créé en 1994 ; il devient en 2001 « l'office pour la langue et la culture d'Alsace ».

L'originalité politique alsacienne

L'exception alsacienne, face à la vague rose des élections régionales puis européennes de 2004, est à inscrire dans le long terme. Autrefois réceptive aux idées de la Révolution française, puis au courant social démocrate, l'Alsace devient après 1945 globalement conservatrice. À côté de socialistes implantés dans les agglomérations (Strasbourg, Mulhouse), à côté d'écologistes actifs mais divisés, domine un centre-droit multiforme – de sensibilités catholique, européenne, gaulliste, sécuritaire, voire autoritaire –, concurrencé un temps par l'extrême droite. Le Front national a réalisé, avant 2007, de bons scores, paradoxalement dans des cantons ruraux et néoruraux, à faible chômage, à moindre population étrangère, sans grand problème d'insécurité ! Reflétait-il l'aspiration à une forte identité nationale dans un contexte d'intégration européenne puis de mondialisation ? Il faudrait sans

doute tenir compte des séquelles de l'histoire : quatre changements de nationalité entre 1871 et 1945, un repli sur soi à caractère parfois régionaliste, également le goût de l'ordre, du travail bien fait. L'Alsace, tolérante de tradition, est parfois secouée par des actes antisémites, antimusulmans, pronazis.

Unité et diversité physiques

Région historique, l'Alsace s'inscrit dans le fossé rhénan, limitée par le Rhin, considéré un temps comme une « frontière naturelle », et par la ligne de crêtes, la « ligne bleue » des Vosges. Les reliefs s'ordonnent en bandes méridiennes : la retombée faillée de la moyenne montagne vosgienne, massif ancien et forestier ; le piedmont viticole avec les collines sous-vosgiennes ; la plaine et ses milieux variés, terrasses caillouteuses couvertes de forêts (autrefois « frontalières ») comme les *Hardt* haut-rhinoises, terrasses limoneuses et terres de labours, *rieds* ou zones inondables du Rhin et de l'Ill. Un tel agencement a favorisé des structures spatiales de type axial : le Rhin et ses aménagements contemporains, la plaine de l'Ill avec son cortège de villes principales à l'écart du fleuve autrefois redouté pour ses crues et ses inondations, le piedmont jalonné de petites villes reliées entre elles par la *Bergstrasse*, vieille route installée sur des terres sèches à distance des marécages rhénans. L'agriculture alsacienne, qui doit beaucoup au travail des hommes (endiguement, drainage, orientation commerciale précoce), tient encore relativement compte de cette diversité physique.

Le « beau jardin » d'Alsace

L'expression de Louis XIV visitant ses nouvelles possessions reste d'actualité. L'agriculture avec 2,5 % des actifs, 40 % du territoire en SAU – des chiffres faibles –, est avec ses paysages originaux, la réputation des produits et de la gastronomie, emblématique de la région. Rhénane, l'Alsace associe depuis des siècles une riche agriculture, une forte densité de population, une intense vie d'échanges. Au sein d'une campagne opulente, les villages peuplés offrent leur pittoresque (maisons à colombages apparents, aux balcons fleuris, places pavées ornées de fontaines sculptées), un riche patrimoine de demeures Renaissance, de vieilles murailles, de portes monumentales... comme à Riquewihr, la « perle du vignoble ». Mais la réalité n'est pas figée : les campagnes s'urbanisent, l'agriculture productiviste transforme les techniques de production, réoriente des systèmes de culture, et certains craignent pour les équilibres biologiques, pour les qualités paysagères !

Une mosaïque de terroirs

La montagne vosgienne, au climat humide, aux sols acides (granitiques, gréseux), est le domaine de la forêt, des prés, de l'élevage laitier et fromager (munster). Elle abrite des vents d'ouest la plaine « continentale », aux hivers rudes, aux gelées parfois précoces ou tardives, mais où l'ensoleillement, la chaleur et les précipitations estivales profitent aux cultures. Les collines sous-vosgiennes et les cônes de déjection, au débouché des vallées vosgiennes, supportent le vignoble de qualité. En plaine, les terres loessiques, entre Ill et piedmont, dans le Kochersberg (à l'ouest de Strasbourg), sont de riches bastions céréaliers et betteraviers. Cependant, le maïs, culture irriguée, entame désormais les *Hardts* forestières ainsi que les *rieds* (parfois drainés et convertis en prés, parfois sauvegardés).

De la polyculture à la spécialisation

Les initiatives de paysans majoritairement propriétaires et désireux d'introduire des cultures nouvelles (fin XVIII^e s.) et la diversité des terroirs ont favorisé la polyculture : céréales, vignes, vergers, cultures industrielles dont certaines réputées (chou, tabac, houblon), couvrent toujours la région. Autrefois présente dans maintes exploitations, elle fait désormais place à des systèmes de culture spécialisés, l'évolution contemporaine privilégiant les orientations viticole et céréalière (respectivement 30 % et 27 % des exploitations).

Vignes et vins, fleurons de l'agriculture alsacienne

Amenée par les romains, la viticulture donne des vins réputés dès le Moyen Âge ; elle atteint son apogée au XVI^e. Ravagé par la guerre de Trente Ans, par les maladies, le vignoble reprend essor après 1918 avec une stratégie basée sur la qualité. Extension : 119 communes viticoles, 15 450 ha en 2007 (en augmentation depuis 20 ans), 4 500 exploitations (en diminution).

Production moyenne autour de 1 200 000 hL. Elle varie légèrement selon les conditions climatiques : 2006, une année contrastée, 2007 une bonne année grâce à l'ensoleillement du printemps et de l'arrière-saison.

La production se répartit en : AOC Alsace (76 %), AOC Alsace Grand Cru (4 %), AOC Crémant d'Alsace (20 %). Soit 20 % de la production de vins blancs en France, 30 % du marché mousseux AOC.

La commercialisation se fait par le négoce 40 %, les coopératives 38 %, les vignerons indépendants 22 %. La part des exportations est autour de 25 %.

Le vin représente 40 % du produit agricole total de la région, plus de 50 % pour les seules productions végétales.

Originalité, le cépage donne le nom des vins d'Alsace : Pinot blanc, Riesling, Gewurztraminer, Sylvaner... Les Crémants sont des vins champagnisés ayant obtenu en 1976 leur AOC.

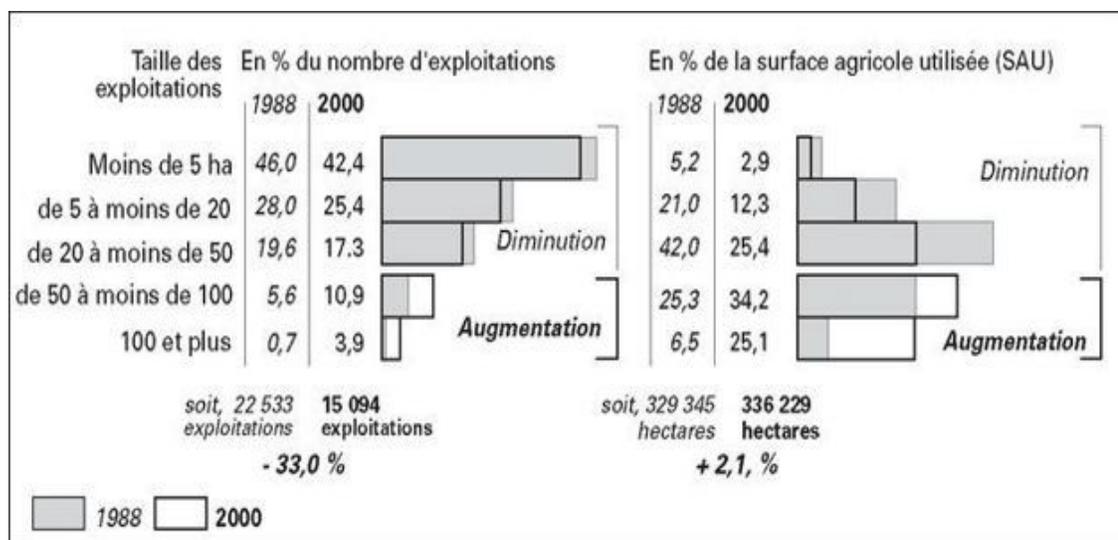
Les céréales occupent la moitié de la SAU, avec une ascension fulgurante du maïs (une surface multipliée par 8 en 30 ans) ; cette orientation s'accompagne de concentration agraire, de remembrements (le parcellaire en damier remplaçant le parcellaire laniéré), de mécanisation, de simplification des assolements (avec betterave sucrière, oléagineux), d'une augmentation des intrants, du recours à l'aspersion (pour le maïs). Le maïs, qui envahit la plaine, bénéficie de rendements et de cours attractifs, de débouchés intéressants (IAA, exportations) ; son extension est critiquée : pompage à partir d'une nappe phréatique certes abondante mais par ailleurs très sollicitée, mise à mal de la biodiversité, de la diversité culturelle et paysagère alsacienne...

Au total, les livraisons végétales représentent 80 % des livraisons agricoles. Les élevages, sauf volaillers, sont en recul et les IAA s'approvisionnent en Bretagne ou à l'étranger.

Le règne menacé de la petite exploitation

Les petites exploitations, dont certaines peu viables économiquement, sont nombreuses : exploitations viticoles, celles d'exploitants retraités, exploitations à temps partiel (caractéristiques des campagnes rhénanes). La pluri-activité place l'Alsace en tête des régions françaises ; elle touche surtout des ouvriers paysans (vallées textiles vosgiennes, plaine à industrie diffuse, nord et sud frontaliers).

La concentration agraire progresse cependant dans les régions d'élevage soumises à une certaine restructuration (montagne, sundgau, confins du plateau lorrain au nord)



Source : recensement général de l'agriculture.

Exploitations et SAU

et dans la plaine céréalière. L'agrandissement des exploitations, notable pour celles de plus de 50 hectares, alors que la SAU progresse peu, génère des tensions foncières ; il fait appel plus à la location qu'à l'achat de terres. Le faire-valoir direct, qui a marqué historiquement la paysannerie alsacienne, est ainsi devenu, depuis peu, minoritaire.

Des campagnes urbanisées

Les campagnes alsaciennes offrent l'originalité rhénane d'une interpénétration croissante avec le monde des villes. Elles ont bénéficié précocement des marchés urbains. Elles ont été fortement influencées, dès le XIX^e et XX^e s., à la différence des campagnes et de l'agriculture lorraines, par le mouvement d'urbanisation et d'industrialisation. Ce faisant, elles deviennent de moins en moins agricoles. Les fortes densités rurales – une moyenne de 80 habitants/km², la plus élevée de France – et la vive croissance de la population rurale sont le fait de « néoruraux ». Dans les villages, à l'aspect de petits bourgs, offrant commerces et services – 52 % des communes rurales ont plus de 500 habitants et concentrent plus de 75 % des ruraux – se multiplient les maisons d'ouvriers, d'employés, travaillant sur place ou le plus souvent à la ville. Il semblerait que cette population nouvelle adopte, plus qu'elle ne les transforme, les comportements traditionnels des campagnes !

Une intense vie de relations

Elle s'appuie sur la densité des transports, du semis urbain, des services commerciaux et bancaires. Elle traduit une économie internationalisée, ouverte notamment sur l'Europe rhénane.

Densité du réseau bancaire en 2006. Alsace au 1^{er} rang des régions

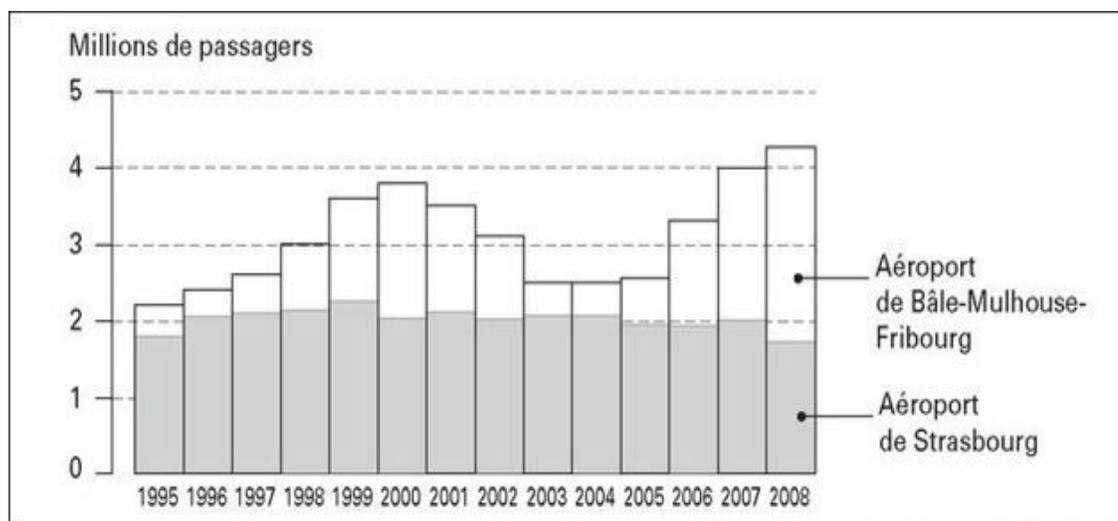
	Guichets bancaires permanents (°)	Population par guichet
Bas-Rhin	588	1 830
Haut-Rhin	389	1 900
Alsace	977	1 860
France métropolitaine	26 957	2 360

Source (°) : Banque de France.

L'axe rhénan et ses deux carrefours

Le Rhin est ouvert à la libre navigation internationale pour les pays riverains (1868, convention de Mannheim) ; une liberté étendue à toutes les nationalités depuis 1919 (traité de Versailles). La commission centrale de navigation du Rhin siège à Strasbourg. Le port strasbourgeois, atteint fin XIX^e par les travaux de régulation du fleuve menés d'aval en amont, soutenu par la municipalité, la CCI, l'État (statut de port autonome en 1926), développe une fonction de redistribution. Après 1950, la perte du transit vers Bâle, liée à l'aménagement du grand canal d'Alsace, les concurrences des chemins de fer allemands, de l'oléoduc Lavera-Karlsruhe, de la Moselle canalisée, l'abandon du projet de grand canal Rhin-Rhône, réduisent son hinterland et son trafic (9 millions de tonnes, 2^e port fluvial français). Le repli strasbourgeois (un maximum de près de 14 millions de tonnes en 1979) est compensé par l'activité des ports aménagés depuis 1960, comme Colmar-Neuf Brisach, et surtout Mulhouse-Rhin (trafic de 5 à 6 millions de tonnes). Le trafic de conteneurs croît avec, entre autres, des importations de composants asiatiques pour les usines électroniques japonaises implantées en Alsace, des exportations de pièces automobiles Peugeot vers le Brésil et l'Iran.

Le couloir rhénan avantage la rive allemande : bon réseau ferroviaire, trains internationaux nombreux, autoroute majeure l'*hafraba* (Hambourg, Francfort, Bâle). En Alsace, l'orientation vers le sud domine : « *Métralsace* », desserte ferroviaire cadencée



Source : Euroairport et aéroport de Strasbourg.

Trafic passager des aéroports

entre Strasbourg et Mulhouse-Bâle, autoroute A35 reliée à l'A36 (et au couloir Saône-Rhône) et à l'*hafraba*. Au nord, le trafic international vers Mayence reste faible, le projet *Europole* (aérotrain entre Bruxelles, Luxembourg, Strasbourg, Bâle, Genève) est reporté et la A35 s'arrête à la frontière, à la lisière d'une forêt allemande protégée. Dans les relations Europe du Nord-Méditerranée l'Alsace est concurrencée par d'autres axes (Francfort-Munich-Milan, Francfort-Zurich-Milan, Metz-Dijon-Lyon) ; une concurrence écologiquement souhaitée face aux nuisances liées à de tels transits (A35 envahie par les poids lourds).

Les carrefours de Haute et Basse-Alsace s'appuient sur des passages transversaux, porte d'Alsace (trouée de Belfort) et trouée de Saverne. *Le carrefour mulhousien*, lié à la proximité de Bâle (rapports historiques, calvinistes, financiers, industriels...) profite, à l'initiative de ses chefs d'entreprise tel N. Koechlin, de la révolution des transports : canal du Rhône au Rhin (1832), étoile ferroviaire vers Strasbourg, Bâle, Paris. Il se dote de la ligne grande vitesse Rhin-Rhône, Mulhouse-Besançon-Dijon (achèvement prévu fin 2011) ; il intensifie ses relations avec le pays de Montbéliard, il resserre ses liens avec Bâle et le sud du Pays de Bade au sein de la *regio basiliensis*. Croisement autoroutier, pôle industrialo-portuaire rhénan, il est le site d'un aéroport désormais tri-national, l'*Euroairport* Bâle-Mulhouse-Fribourg. La dépendance vis-à-vis de la Suisse suscite l'essor du fret aérien (2^e rang après Paris) et du trafic passager ; ce dernier, après des difficultés liées à la restructuration de Swissair, reprend sa croissance : nouvelles compagnies, charters et *low cost* (dont Easy Jet), nouvelles liaisons européennes et internationales (vers Ankara et Istanbul).

Le carrefour strasbourgeois ajoute, à la dissymétrie nord-sud, la dissymétrie est-ouest. La liaison avec Kehl, sur la rive allemande, s'est limitée à un pont, celui de

l'Europe, jusqu'en 2002 (inauguration du pont Pierre Pflimlin). Par ailleurs, la grande voie de franchissement de la Forêt Noire se situe plus au nord, à hauteur de Karlsruhe. Vers Paris, la liaison fut valorisée au XIX^e siècle : RN 4, canal de la Marne au Rhin, voie ferrée. Le TGV Est, financé en partie par la Région et la communauté urbaine, est en service depuis 2007 ; les Strasbourgeois désirent le voir raccordé au réseau allemand et à l'Europe centrale. L'aéroport ajoute aux vols réguliers vers les métropoles françaises et européennes des vols spéciaux lors des sessions parlementaires. Mais le trafic, modeste, est fortement concurrencé par le TGV, par Francfort, Zurich, voire Bâle-Mulhouse, métropoles de régions d'une tout autre taille démographique et économique.

Ouverture et flux

L'ouverture sur l'international est traditionnelle ; elle s'accélère et prend une autre dimension depuis 50 ans avec l'essor des flux de frontaliers, des flux économiques et financiers, avec la construction et les institutions européennes : Conseil de l'Europe, Parlement européen, Cour européenne des droits de l'homme... L'Alsace est, après l'Île-de-France, la région qui accueille le plus de représentations diplomatiques.

Les flux économiques et financiers reflètent l'internationalisation de l'économie. Dès les années 1960, s'engage une stratégie de démarchage à l'étranger : un comité d'expansion, des représentations et des missions à l'étranger – telle la *Maison de Commerce International de Strasbourg* – sont créés pour attirer les investisseurs, prospector les marchés. L'implantation étrangère est forte en Alsace.

Salariés dépendant d'un centre de décision étranger

	Alsace	France
Industrie	43 %	27 %
Commerce	23 %	14 %
Services	8 %	9 %
Ensemble	23 %	13 %

Source : Insee. Enquêtes Liaisons Financières 2003.

Les groupes étrangers sont de plus en plus diversifiés : présents dans l'industrie, mais aussi dans le commerce de gros, les activités de distribution ; dans le nord et dans le sud (influence de Karlsruhe et de Bâle) mais aussi en Alsace centrale (Colmar), dans l'aire strasbourgeoise ; originaires d'Allemagne et de Suisse (proximité historico-géographique) ainsi que du reste de l'Europe (Benelux, Grande-Bretagne, Scandinavie), d'Amérique (États-Unis, Canada), du Japon... Présents aussi dans les PME, ces groupes dominent dans les établissements de

grande taille, de plus de 500 salariés : leur part, en termes d'effectifs, y atteint 56 % dans l'industrie, voire 75 % si l'on exclut le groupe Peugeot, 70 % dans le commerce.

Le rôle des groupes étrangers est important : dans l'investissement, les exportations régionales (plus de 60 %), l'innovation technologique, la coopération en matière de recherche ; il souligne les dépendances financières et industrielles de la région. Alors que Karlsruhe et Bâle sont attractives, l'Alsace ne possède pas de sièges sociaux de multinationales : l'implantation symbolique en 2000, à Strasbourg, du groupe *Aventis* né de la fusion de *Hoechst* et de *Rhône-Poulenc* n'a guère duré, la prise de contrôle par le groupe franco-allemand *Sanofi* conduit à l'installation, en 2005, du siège de *Sanofi-Aventis* en région parisienne. Cependant, quelque 120 firmes ayant leur siège social en Alsace détiennent 300 implantations à l'étranger (UE et Peco, très peu en Asie) ; un mouvement récent, depuis une vingtaine d'années.

Le dynamisme commercial est l'une des retombées de l'apport étranger. Les entreprises relevant de groupes étrangers réalisent 50 % de leurs ventes à l'étranger, des exportations en partie de « proximité », échanges internes aux entreprises ayant des établissements de part et d'autre de la frontière. Au total, les 2/3 des exportations alsaciennes sont imputables aux filiales étrangères implantées dans la région, et parmi les 10 premières entreprises exportatrices 7 sont détenues majoritairement par des capitaux étrangers.

L'Alsace dégage un excédent commercial quasi structurel, bien qu'en repli : en 2007, le taux de couverture est de 102. Les exportations, avec une part de 50 % dans le PIB alsacien (une part deux fois plus importante qu'au niveau national), avec un ratio par habitant de 15 300 euros (moyenne nationale 6 300 euros), placent l'Alsace au premier rang des régions.

D'autres flux, internationaux et interrégionaux, animent l'Alsace : flux de chalandises ; relations de sous-traitance avec l'Île-de-France et les pays voisins (sous-traitance et relations financières étant liées) ; séjours touristiques, brefs, mais la clientèle étrangère, notable, allonge la saison touristique de mai à septembre. Les échanges culturels s'intensifient et s'élargissent : siège à Strasbourg de la chaîne de télévision franco-allemande *Arte* ; venue d'étudiants de France, de pays voisins et éloignés (ouverture en 2001 de la Maison universitaire franco-japonaise à Strasbourg, alors que sont déjà présents un lycée japonais à Colmar et des entreprises nippones) ; coopération en matière d'enseignement et de recherche entre les universités du Rhin Supérieur (Bâle, Fribourg, Karlsruhe, Mulhouse, Strasbourg).

Commerce extérieur de l'Alsace en 2007. L'Europe avant tout

	Exportations	Importations
Valeurs 2007 en milliards d'euros	28,1	27,4
Europe	84 %	76,4 %
dont UE	75,7 %	62,4 %
dont Allemagne	28,5 %	33 %
dont Suisse	5,6 %	11,9 %
Afrique	2 %	2,6 %
Amérique	5,5 %	9,5 %
dont États-Unis	3,8 %	8,3 %
Asie,Océanie	5,6 %	8 %
dont Chine	1,4 %	4,5 %
Proche et Moyen-Orient	2,8 %	2,5 %

Source : Insee, chiffres pour l'Alsace. Juin 2008.

Une urbanisation généralisée

La vie de relations s'accompagne d'une forte tertiarisation et s'appuie sur un dense réseau urbain. L'abondance de villes tient à l'émiettement politique maintenu jusqu'au XVII^e s., à la précocité de l'économie commerciale et à la vive industrialisation.

Nombre d'unités urbaines selon leur taille (en 1999)

< à 5 000 hab.	5 000-10 000	10 000-20 000	20 000-50 000	50 000-100 000	> à 100 000
57	13	8	3	2	2

La hiérarchie urbaine reste solidement établie au profit des trois villes maîtresses.

Colmar, 67 000 habitants en 2006 (agglomération 82 000, aire urbaine 116 000), la plus alsacienne des villes avec ses vieux quartiers restaurés, fut longtemps un pôle tertiaire traditionnel : ville de préfecture, de cour d'appel, de commerces au rayonnement limité à la moyenne Alsace et à ses campagnes viticoles. Elle s'ouvre sur l'extérieur : port rhénan de Neuf Brisach, zones d'activités, centre d'études japonaises d'Alsace (conséquence de la venue d'entreprises nippones), festival artistique international depuis 1989. Ses liens avec Mulhouse, et avec les villes du Rhin supérieur, se renforcent (université bipolaire de Haute-Alsace) ; Colmar s'intègre dans le réseau de villes Rhin-Sud (avec Mulhouse, Saint Louis, Belfort, Montbéliard).

Mulhouse, une ville très cosmopolite de 112 000 habitants (agglomération 245 000). Surnommée autrefois le « Manchester français », elle est à la tête d'une région manufacturière s'étendant des vallées vosgiennes haut-rhinoises aux zones industrialo-portuaires rhénanes, en passant par le bassin potassique, fermé en 2004

et en reconversion. Elle enregistre d'amples migrations de travail et mouvements de marchandises. Industrielle, elle devient pôle tertiaire et relationnel : université de Haute-Alsace créée en 1975 (à partir d'un IUT et d'annexes universitaires strasbourgeoises), écoles d'ingénieurs (dont certaines nées au XIX^e s.), musées (du chemin de fer, de l'automobile, d'impressions sur étoffe), un journal (*L'Alsace*)... Un technopôle, soutenu par des entreprises réputées (*Peugeot, Manurhin...*), souligne l'orientation scientifique et technique et une stratégie d'innovation, partagées avec Bâle.

Strasbourg, 272 500 habitants (Communauté Urbaine 455 000, Aire Urbaine, Kehl incluse, 713 000). Cette métropole d'équilibre (dont l'influence est quelque peu contestée en Haute-Alsace), ambitionne d'être une grande ville européenne ; son rôle de capitale européenne est affirmé, mais parfois discuté (menace bruxelloise sur la fonction parlementaire). Son rayonnement commercial, fondé sur une vocation marchande ancienne, sur sa *Foire européenne*, sur sa *Maison de Commerce International*, est incontestable. Troisième place financière provinciale (après Lyon et Lille), elle s'appuie sur des réseaux de banques traditionnels, sur le réseau spécifique du *Crédit Mutuel* (inspiré d'un modèle allemand et diffusé en Alsace à partir de 1882), sur des établissements étrangers (liés à la présence de ressortissants étrangers et au dynamisme alsacien), sur la création d'une Bourse (délégation de Paris-Bourse-SA implantée dans une ville qui n'avait aucune tradition boursière !).

C'est une grande métropole culturelle : riche patrimoine monumental, musées, activités artistiques, congrès, une presse, *Les Dernières Nouvelles d'Alsace*. Ses grandes écoles (dont une partie de l'ENA) sont variées ; son pôle universitaire et de recherche, avec des spécificités (théologie, sismologie, biologie), est réputé et tourné vers l'international : accueil d'étudiants étrangers (ils sont plus de 20 %), d'universités étrangères, *l'International Space University*, la *Schiller International University*.

Strasbourg, ville de l'Ill, est en fait la plus « rhénane » des villes alsaciennes ; symbole de la réconciliation franco-allemande, elle renoue avec le Rhin et engage une stratégie commune de développement avec sa voisine allemande Kehl.

Une bonne réputation industrielle

La richesse de l'Alsace doit beaucoup à ses services, à leur progression, mais aussi à une véritable vocation industrielle. L'industrie est certes en repli mais son poids dans l'emploi, dans le PIB, bien supérieur aux moyennes nationales, en fait,

comme la Franche-Comté voisine, une des régions les plus industrialisées de France, avec ses spécificités.

Une longue tradition industrielle

Dès le XVIII^e siècle, des capitaux issus du commerce et de la banque s'investissent dans l'industrie : forges au bois (*De Dietrich*) et surtout industrie cotonnière (entrepreneurs protestants bâlois et mulhousiens). L'impression des étoffes, les « indiennes », entraîne la création de tissages, de filatures, ainsi que la mécanique et la chimie. Mulhouse, avec ses dynasties patronales (les *Koechlin*, *Dollfus*, *Mieg*, *Schlumberger*), fait figure au milieu du XIX^e siècle de pôle de développement.

L'annexion de 1871 suscite le transfert d'industries (textiles, mécaniques) en France ; elle stimule l'industrie strasbourgeoise, les activités liées au développement portuaire, l'agroalimentaire déjà renommé et le travail des métaux avec des firmes (*Société Alsacienne de Construction mécanique*, *De Dietrich*, *Manurhin*, *Schlumberger*) qui participeront après 1918 à la reconstruction de la France.

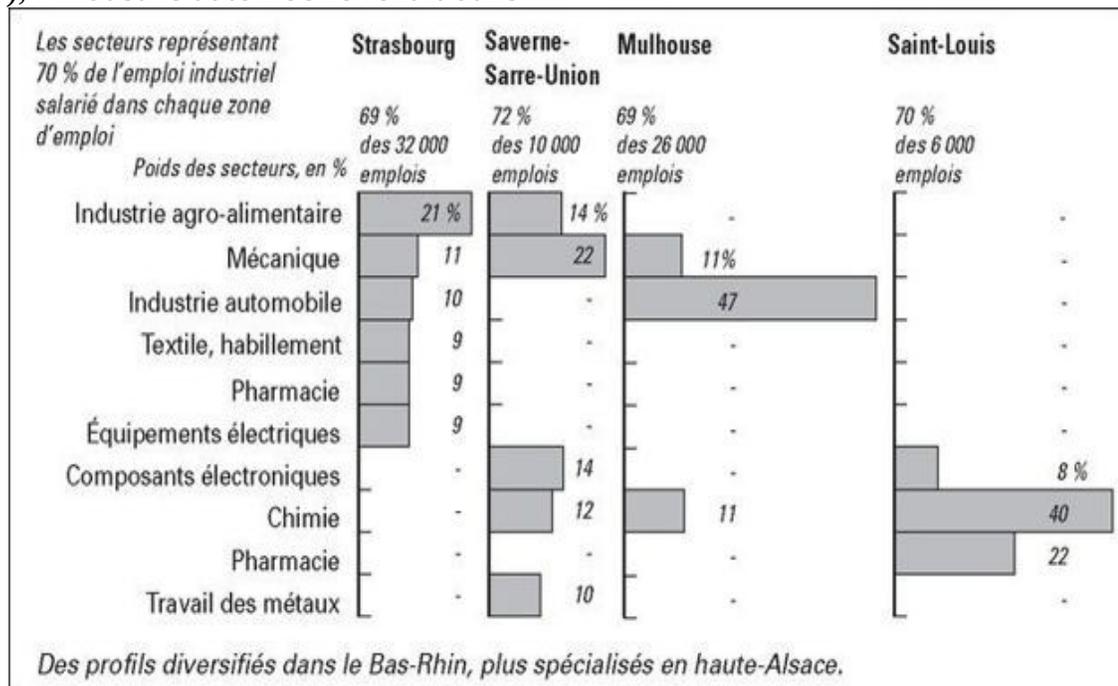
Après 1950, l'économie concurrentielle impose des restructurations (textiles). Mais le tissu industriel se renforce : dynamisme d'entreprises alsaciennes, implantation de grands groupes nationaux (*Rhône-Poulenc*, *Peugeot*, *Matra*, *Alcatel...*), et de firmes étrangères. L'Alsace, alors au cœur de l'Europe, avec une main-d'œuvre laborieuse et bien formée, avec de moindres coûts salariaux et fonciers (par rapport à ceux des pays voisins), avec un environnement de qualité (réseau commercial, cadre urbain et paysager), attire.

Mais l'Alsace, terre d'accueil d'implantations étrangères, est à son tour touchée par les délocalisations, par la concurrence de l'Asie et de l'Europe de l'Est. L'emploi salarié industriel, croissant jusqu'en 2001, se dégrade (-15 % ces 7 dernières années). Bien des firmes petites et grandes sont touchées, dont certaines emblématiques : *DMC*, vieille société textile mulhousienne, *General Motors* à Strasbourg. L'évolution est inégale selon les secteurs, les zones d'emploi ; elle est plus préoccupante dans le Haut-Rhin.

Une forte diversification industrielle

Elle distingue l'Alsace des régions voisines, Lorraine, Franche-Comté, Sarre. Des activités traditionnelles se maintiennent tout en évoluant, d'autres, nouvelles, engagées dans des secteurs dynamiques, enrichissent la région. Le *textile*, historiquement mulhousien et vosgien, éclaté en PME, est en net repli : il s'oriente

vers des productions à plus forte valeur ajoutée (ennoblissement, impression, textiles techniques, industrielles, médicales) et vers la confection. La *mécanique* (biens d'équipement, machines-outils) est désormais marquée par la construction automobile, une activité (constructeurs et équipementiers) devenue dominante mais fragilisée dans le contexte actuel de crise. Présente au début du XX^e siècle (*Mathis, Bugatti*), l'industrie automobile renaît dans



Source : INSEE, Chiffres pour l'Alsace, avril 2006.

Une inégale diversification selon les zones d'emploi

les années 1960 avec l'arrivée de groupes extérieurs. Le départ de *General Motors* de Strasbourg en 2008 renforce le poids du Haut-Rhin, avec Colmar-Neuf Brisach et surtout Mulhouse où s'est implanté en 1962 le groupe PSA (plus de 12 000 salariés). Ainsi se constitue un pôle automobile Alsace-Franche-Comté, le 2^e après l'Île-de-France. Les IAA, aux nombreuses PME enracinées sur le marché régional, se restructurent, telle la filière traditionnelle brasserie (*Fischer* repris par *Heineken*, *Kronenbourg* par un groupe britannique). S'implantent des filiales de multinationales (*Nestlé*, *Mars*, *Wrigley*) qui privilégient plutôt le Bas-Rhin. Le *papier-carton*, stimulé par le dynamisme de l'imprimerie régionale, attire des groupes scandinaves et nord-américains. La *chimie* organique, liée à l'activité de raffinage induite par l'oléoduc, intéresse les groupes français (*Rhône-Poulenc*), suisses, allemands et prend le relais de la chimie minérale ; surtout se crée un pôle régional fort en chimie fine, pharmacie, et biotechnologie (région métropolitaine de Strasbourg). Enfin la *construction électrique et électronique*, a vu arriver *Alcatel*, *Siemens*, et des groupes japonais *Sony*, *Sharp*, *Yamaha* (implantés dans de petites

villes) ; devenue une quasi-spécialité régionale, elle est désormais partiellement menacée par les restructurations et les délocalisations.

À cette diversification, qui permet à l'Alsace de mieux supporter (ou de différer) les aléas de la conjoncture, se superpose une spécificité des structures : un tissu dense de PME (de taille un peu supérieure aux moyennes nationales), une relative concentration technique (taille des établissements plus forte ici), une concentration économique et financière (présence des grands groupes) : une situation source de dynamisme mais aussi de dépendance, de pression concurrentielle sur des entreprises tournées vers l'exportation.

Maintien de la diffusion industrielle

Certes, l'industrie génère des polarisations (aire mulhousienne et son bassin potassique fermé en 2004, bâloise, strasbourgeoise) et un développement axial rhénan (zones industrialo-portuaires). De grandes entreprises profitent de l'axe navigable, de terrains disponibles, de l'oléoduc, de l'électricité abondante (7 à 9 milliards de kWh des 10 centrales au fil de l'eau, 10-12 milliards de kWh produits par la centrale nucléaire de Fessenheim). L'industrialisation, faite à hauteur des trois villes principales, contestée par les mouvements écologistes, s'accompagne aussi d'une diffusion industrielle, une caractéristique des régions rhénanes.

La diffusion s'appuie sur les nombreux bourgs et petites villes. Elle comprend des établissements anciens (textiles vosgiens) et récents (*Sony* à Ribeauvillé, *Yamaha* à Bergheim, *Grace*, chimie fine, à Sélestat). Les Alsaciens, avec la SADE (*Société alsacienne de développement et d'expansion*), favorisent cet essaimage industriel, facteur d'une répartition équilibrée des hommes et des activités.

L'internationalisation est une donne majeure pour l'Alsace. Source de dynamisme, mais aussi de difficultés, voire de rancœurs, elle place la région face à un double défi :

- Viser l'excellence (conditions d'accueil, desserte, infrastructures) qu'exige son rang, à préserver, de région-capitale européenne.
- Maintenir vivantes une qualité environnementale et une spécificité régionale auxquelles les Alsaciens sont attachés.

Chapitre 3

Aquitaine

Superficie (km ²) : 41 834	PIB 2007 (milliards d'euros) : 85,5 ; rang : 6 ^e PIB par habitant (milliers d'euros) : 27,4 ; rang : 6 ^e
Population 2009 : 3 205 490 Population 1999 : 2 908 000 Population 1982 : 2 660 000	Répartition du PIB (2007) : - agriculture : 4,5 % - industrie : 20 % - services : 75,5 %
Densité 2007 (hab./km ²) : 76	Taux de chômage (2 ^e trim. 2008) : 7,2 %
Population étrangère (2007, en %) : 3,9	Départements (chef-lieu) : Dordogne (Périgueux), Gironde (Bordeaux), Landes (Mont-de-Marsan), Lot-et-Garonne (Agen), Pyrénées-Atlantiques (Pau)
Évolution de la population 1999-2006 (taux annuel moyen en %) : + 0,92 - dû au solde naturel : + 0,07 - dû au solde migratoire : + 0,85	Préfecture de région : Bordeaux

AVEC 8 % DU TERRITOIRE NATIONAL, l'Aquitaine est la troisième région française par sa superficie, équivalente à la Belgique ou à la Suisse. Mais elle n'accueille que 5 % de la population et n'assure que 4,5 % du PIB national. Éloignée de Paris, la région appartient à cette France dite « autonome », longtemps restée à l'écart de la modernisation économique. Si elle a su garder une forte identité régionale, les Trente Glorieuses puis les vingt dernières années lui ont permis de mobiliser un capital dynamique, issu de la terre et du commerce, au profit de son développement endogène. Elle a pu bénéficier d'une attractivité migratoire et économique nouvelle tout en jouant la carte européenne à travers de multiples coopérations transfrontalières.

La région Aquitaine est fortement polarisée par la métropole bordelaise qui, en associant activités maritimes internationales et échanges interrégionaux avec un puissant hinterland, s'est dotée d'une économie diversifiée lui permettant de déployer une aire d'influence largement au-delà des seules limites administratives régionales, en intégrant une partie du Limousin et la Charente-Maritime. Ce vaste système est lui-même avantageusement complété, à l'échelle du grand Sud-Ouest, par une situation originale qui repose sur la valorisation de l'axe de la Garonne et sur des liens denses et complémentaires tissés entre Bordeaux et Toulouse, dont les aires d'influence se recouvrent partiellement, de Limoges à Tarbes et à Pau.

Cependant, du fait de sa configuration physique et des héritages historiques, la primauté bordelaise n'a pas marginalisé le reste du territoire régional qui dispose de nombreux sous-ensembles bien individualisés et dynamiques. L'articulation complémentaire entre une métropolisation bordelaise et un système régional polycentrique s'avère aujourd'hui un réel atout pour le dynamisme régional.

L'identité plurielle du grand Sud-Ouest

Des milieux contrastés et complémentaires

L'Aquitaine occupe le sommet occidental du vaste triangle que dessine le Bassin aquitain, structure sédimentaire tertiaire et quaternaire drainée par la Garonne, qui se déploie entre la bordure méridionale du Massif central au nord-est et la chaîne pyrénéenne, au sud. Si ce vaste ensemble dispose à l'échelle nationale d'une forte unité géographique, hydrographique et économique, il fut toutefois l'objet de nombreuses rivalités géohistoriques et géopolitiques externes et internes, avant d'être administrativement partagé entre deux régions voisines : l'Aquitaine et Midi-Pyrénées. Politiquement concurrentes et « se tournant le dos », elles doivent aujourd'hui apprendre à mieux coordonner leur aménagement et leur développement dans le cadre d'un grand Sud-Ouest en émergence progressive.

Si le climat océanique à fortes nuances méridionales – étés chauds et secs – contribue largement à l'unité régionale, l'espace aquitain présente une double articulation de son dispositif territorial. On oppose traditionnellement deux ensembles : l'axe central de la Garonne, puis de la Gironde – l'un des plus vastes estuaires fluviaux de l'Europe atlantique, qui permet aux influences maritimes et à la navigation de haute mer de remonter largement à l'intérieur des terres – et l'ensemble de ses affluents de rive droite (le Lot, la Dordogne, l'Isle), aux encadrements montagnards périphériques, retombée progressive des plateaux du Massif central et de la chaîne pyrénéenne et de son vaste piémont. S'y ajoute, de plus en plus, une opposition entre un intérieur, aux trajectoires inégales, et un littoral, s'étendant sur plus de 270 km de l'estuaire de la Gironde à la frontière espagnole, de plus en plus attractif et dynamique après avoir été longtemps délaissé en dehors des deux pôles historiques du Pays basque et du Bassin d'Arcachon.

L'identité plurielle d'une vieille région

Son actuelle unité historique, linguistique et culturelle est bien incomplète du fait des importantes fluctuations de ses limites. L'ancienne province romaine englobait

sous Auguste toutes les terres à l'ouest et au sud de la Loire et le bassin de la Garonne. Si elle devint à la fin du IX^e siècle un puissant duché, l'espace qu'elle contrôlait varia lui aussi fortement, d'autant qu'il passa sous souveraineté anglaise de 1152 à 1453, c'est-à-dire du mariage d'Éléonore d'Aquitaine avec le futur Henry II Plantagenêt jusqu'à sa réintégration au Royaume de France après la bataille de Castillon (17 juillet 1453).

Si la région est donc ancienne et ses limites fort mouvantes, elle présente pourtant une identité plurielle dépassant la seule influence bordelaise. En effet, l'actuelle région administrative regroupe les provinces historiques d'Ancien régime de Guyenne, de Gascogne, du Périgord, du Béarn et du Pays basque qui jouèrent souvent leur propre partition du fait de leurs profondes identités régionales et de leurs divergences d'intérêts. Ainsi, au plan linguistique, la frontière entre langue d'oc au sud et langue d'oïl, au nord, atteignait Bordeaux, alors que le basque est parlé au nord des Pyrénées. C'est pourquoi, à l'échelle régionale elle-même, l'identité aquitaine se combine avec des identités régionales périgourdine, béarnaise, basque ou landaise.

Ce partage d'un relatif sentiment d'appartenance commune à un grand ensemble géographique est fondé, par exemple, sur la même passion du rugby, une certaine pratique de la tauromachie ou de la chasse, sur de belles traditions gastronomiques ou sur une certaine fierté de sa spécificité et de son dynamisme. Il est relayé dans les médias par la présence du journal *Sud-Ouest* et de ses pages régionales. Enfin, la culture politique régionale demeure encore imprégnée de fortes traditions radicales, tandis que le communisme rural en Dordogne et dans le Lot-et-Garonne s'est largement érodé. Alors que l'expression politique du radicalisme est aujourd'hui marginale, on assiste au maintien d'un système de notables locaux aux solides réseaux d'encadrement et aux habitudes de concertation et d'alliances à géométrie variable entre adversaires politiques dont témoigna, par exemple à une époque, le système Chaban-Delmas – gaulliste historique, figure de la Résistance, Premier ministre, élu maire de Bordeaux en 1947 et qui dirigea la communauté urbaine de Bordeaux (CUB) dès sa création en 1968.

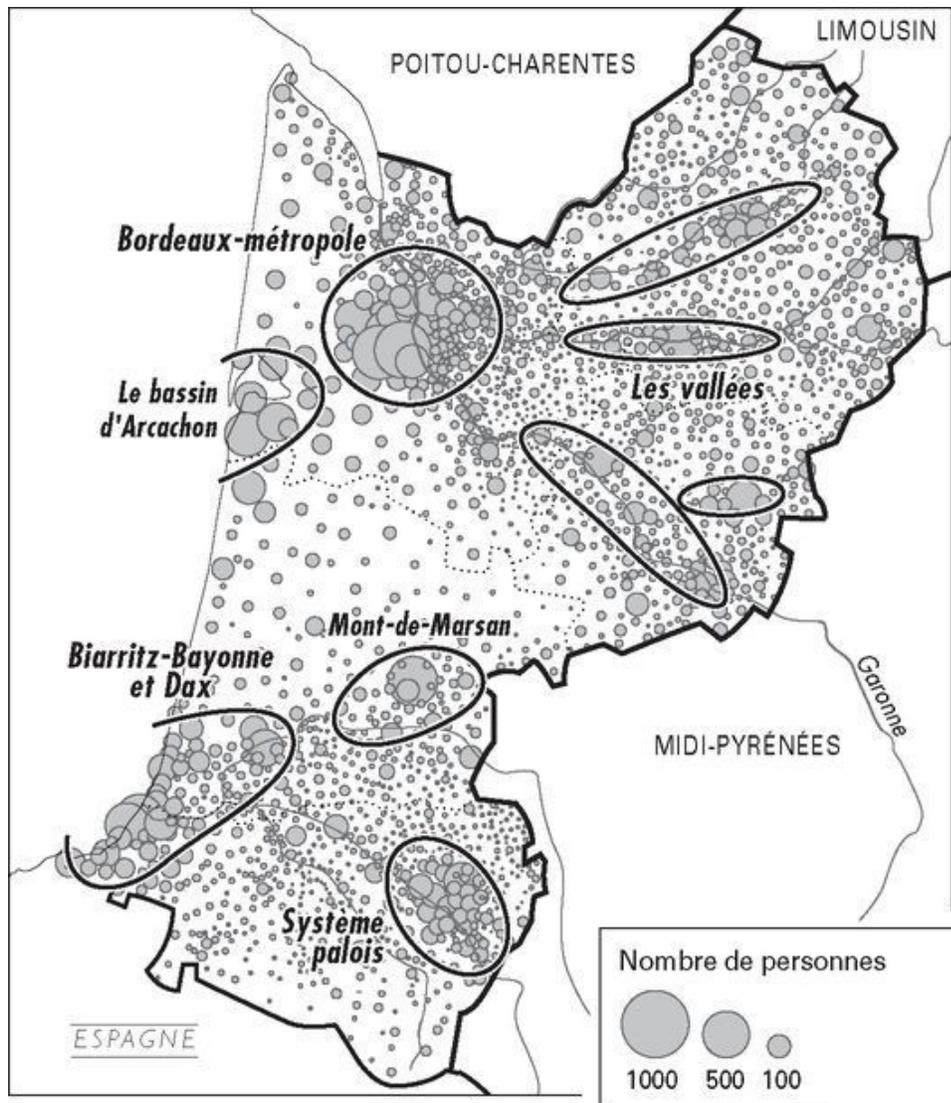
Dans cet ensemble, il convient de consacrer une place particulière au Pays basque, du fait de problèmes géopolitiques spécifiques, internes et externes. À cheval sur la chaîne pyrénéenne et bordant le littoral atlantique, l'aire culturelle et linguistique basque est partagée très inégalement entre l'Espagne et la France. Elle va connaître des trajectoires politiques et économiques très différentes, selon le contexte national de chaque État. En Aquitaine, face au Béarn voisin de tradition protestante, et dont est originaire le roi Henri IV, l'utilisation par les prêtres de la langue basque durant les offices, afin de renforcer l'ancrage du catholicisme dans la région, joua un rôle majeur dans la défense et l'affirmation de cette culture. Si le

modèle intégrateur national, démocratique et républicain français s'avéra efficace, le Pays basque français témoigna pourtant de sa solidarité active durant la dictature franquiste, avec le mouvement national basque espagnol. Il servit, par exemple, longtemps de zone refuge pour les partisans de l'ETA (*Euskadi ta Askatasuna*), mouvement clandestin luttant pour l'indépendance du Pays basque en Espagne, même si le mouvement autonomiste basque *Iparetarak* demeure lui-même assez marginal au Pays basque français. Depuis le retour de la démocratie en Espagne et le très large statut d'autonomie dont y dispose la Communauté autonome basque, les polices des deux États coopèrent, afin de lutter contre la politique de terreur (attentats, assassinats) de l'ETA. En France même, au-delà de l'existence d'un petit système d'enseignement en langue basque, la revendication autonomiste ou régionaliste, selon les cas, se traduit depuis quelques années par la revendication très minoritaire de la création d'un département Basque.

Démographie : une région dynamique et attractive

Une croissance démographique supérieure à la moyenne nationale

En passant de 2,312 à 3,2 millions d'habitants entre 1962 et 2009 – soit une augmentation de plus d'un tiers en quarante-cinq ans – l'Aquitaine représente aujourd'hui 5 % de la population française. Ces trente dernières années, son rythme de progression est sensiblement



Source : INSEE, recensement.

L'attractivité des territoires aquitains : La localisation des nouveaux arrivants

supérieur à la moyenne nationale et devrait le rester puisque, selon les projections de l'INSEE, à l'horizon 2030 l'Aquitaine pourrait atteindre plus de 3,5 millions d'habitants. Sur la longue durée (1962-2009), la croissance démographique régionale renforce les inégalités territoriales internes préexistantes en profitant, pour l'essentiel, à la Gironde – qui en capte 57,5 %, grâce à Bordeaux – et au littoral (Pyrénées-Atlantiques : 21 % ; Landes : 12,5 %) au détriment de l'intérieur.

La grande taille de la région Aquitaine, l'importance de la forêt et du cadre montagnard expliquent une densité de 76 hab./km², sensiblement inférieure à la moyenne nationale et fort inégale : avec une densité de 139 habitants/km², par exemple, la Gironde polarise 45 % de la population. Toutefois, cette forte croissance ne doit pas masquer le fait que l'Aquitaine demeure encore une région plus âgée que

la moyenne nationale : les moins de 20 ans ne représentent que 22,7 % de la population contre 25 % pour les plus de 60 ans (France : 21 %), en particulier sur les rebords du Massif central (Dordogne : 24 %). Son taux de croissance naturel annuel tombe de 0,64 % en 1982/1990, à 0,44 % en 1990/1999 et 0,1 % en 1999/2006 et quatre départements sur cinq présentent un solde naturel négatif.

Les évolutions démographiques départementales entre 1990 et 2009 (en milliers et %)

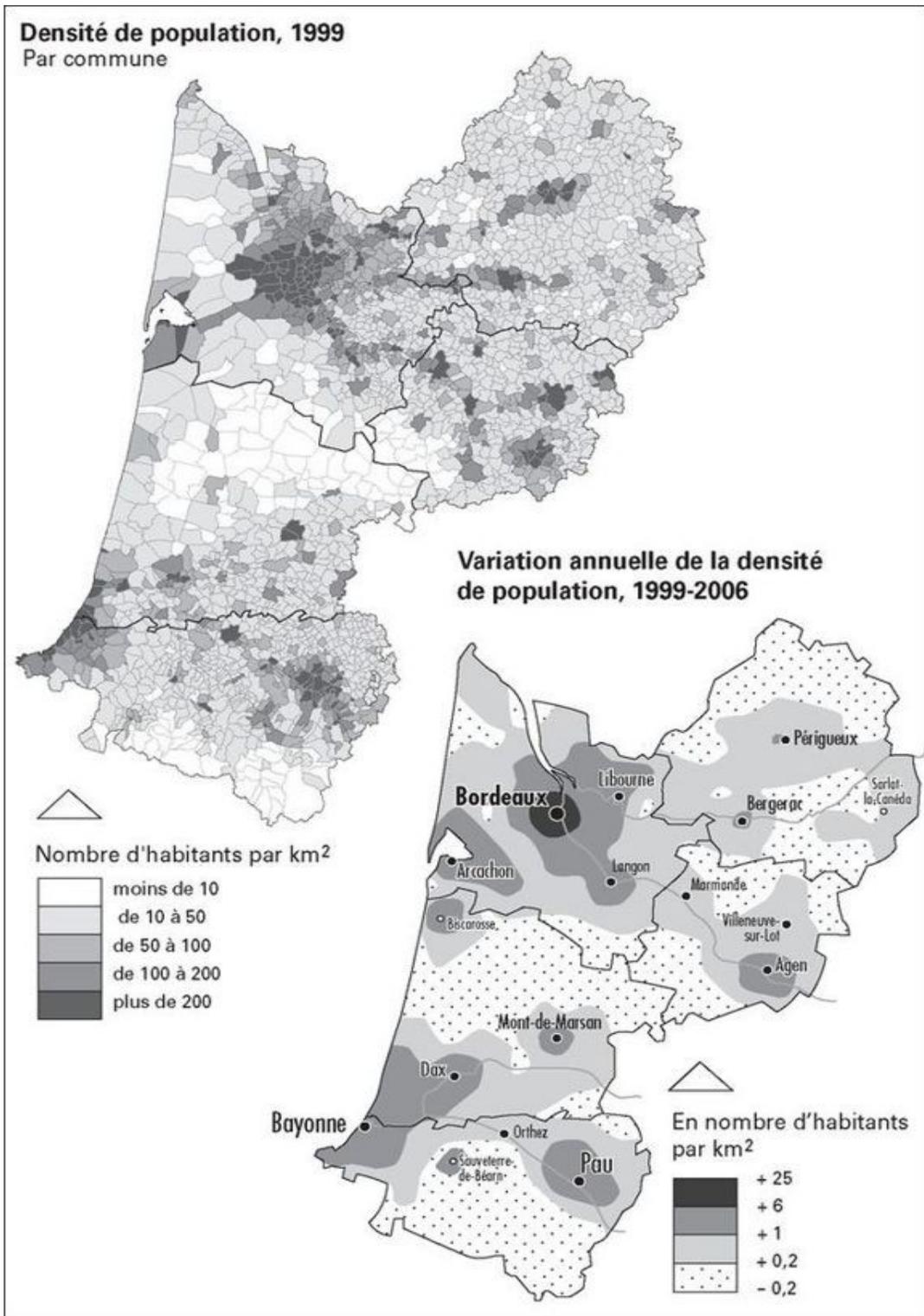
	Aquitaine	Dordogne	Gironde	Landes	Lot-et-Garonne	Pyrénées Atlantiques
Population en 1962	2 312,3	375,45	935,4	260,4	275	466
Population en 1999	2 908,1	388,2	1 287,3	327,3	305,3	600
Population en 2009	3 202	416	1 421	375	333	657
% dept/croissance 1962/2007	100	3,5	57,5	12,5	5,5	21
% dept/ pop. 2006	100	13	45	12	10	20
Taux variation annuel moyen 1999-2006	0,9	0,5	1,1	1,4	0,6	0,7
Dû au mouvement naturel	0,1	- 0,4	0,3	- 0,1	- 0,1	0
Dû au mouvement migratoire	0,9	0,9	0,9	1,5	0,9	0,9
Densités 2006	76	45	139	39	60	83
% plus 60 ans en 2006	24	29,4	20,6	26,5	28	24,9
% retraites/revenus	26,2	31,8	22,9	28,5	28,6	27,8
% population rurale	29,7	55,2	14,7	60,7	42,3	22,2

La croissance démographique résulte donc à 90 % d'un solde migratoire très positif, qui classe l'Aquitaine au 3^e rang des régions métropolitaines les plus attractives derrière le Languedoc et Midi-Pyrénées. Entre 1990 et 2005, 363 000 départs sont compensés par 615 000 arrivées, soit un solde positif de 252 000

habitants. Cette remarquable attractivité migratoire est d'autant plus favorable au développement régional que ces nouveaux venus sont le plus souvent de jeunes actifs, bien diplômés et qualifiés, avec enfants, en provenance pour un tiers d'Île-de-France, devant Midi-Pyrénées et Poitou-Charentes.

La poursuite de l'urbanisation dans une région marquée par la ruralité

Malgré ces bouleversements, la région demeure encore marquée par une certaine ruralité, tant culturelle que sociale (pop. rurale : 29,7 % ; France 18 %), paysagère, puisque l'espace urbain ne couvre que 17 % de l'espace régional, et économique (20 % des emplois, un tiers des emplois industriels). Le recul du poids relatif de la population rurale ne doit pas masquer sa bonne santé générale, démographique et économique



Des dynamiques démographiques contrastées : l'évolution de la population entre 1962 et 1999

comparé à d'autres espaces ruraux français, parfois frappés de forte déprise. En effet, les espaces ruraux maintiennent globalement leur croissance démographique entre 1982 et 2009 pour atteindre 927 000 habitants en 2009.

Évolutions démographiques des espaces urbains et ruraux entre 1999 et 2006 (en milliers et %, Insee 2009)

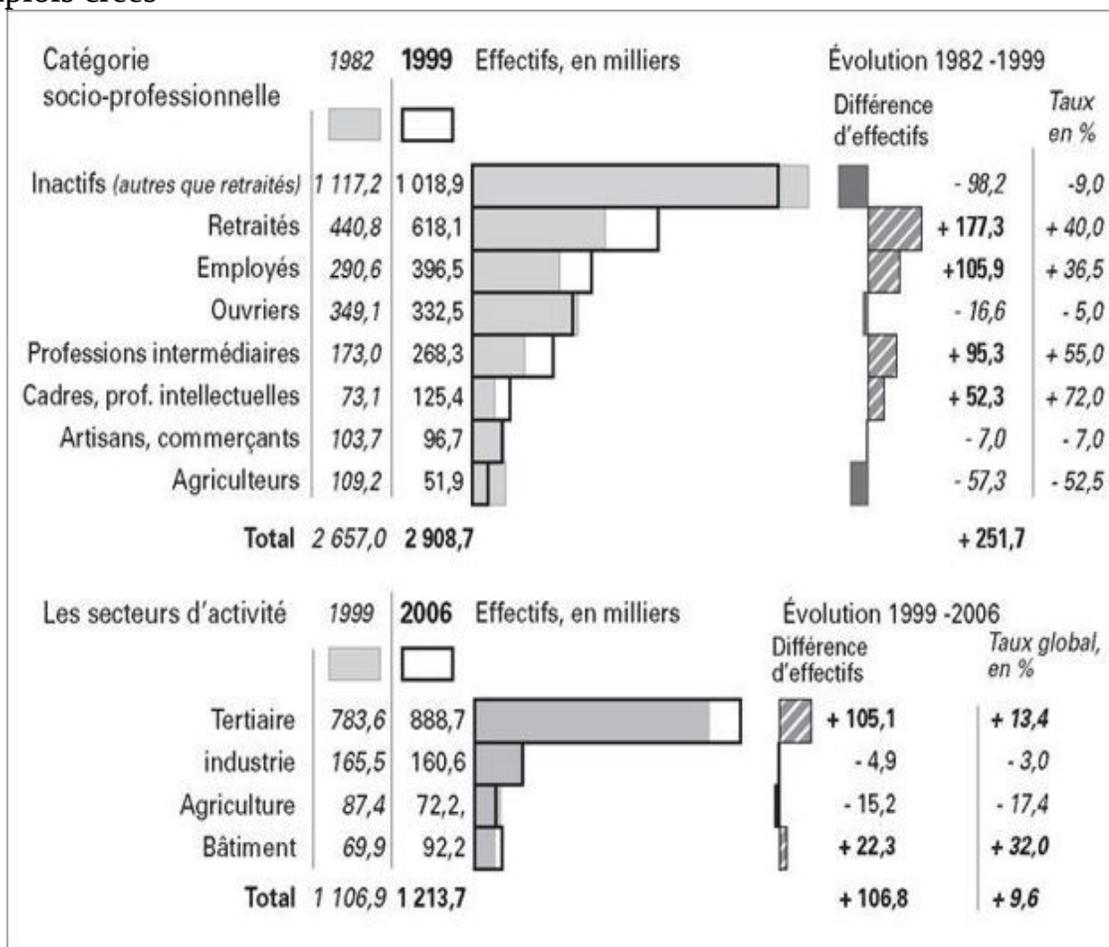
	Population 2006	Évolution totale	dont solde naturel	dont solde migratoire
Pôles urbains - ville centre	711 263	0,8	0,7	0,7
Pôles urbains - banlieues	979 324	1	0,3	0,7
Périurbain monopolarisé	418 561	1,7	0,3	1,4
Périurbain multipolarisé	83 276	1,7	0	1,6
Espace rural - pôles d'emplois	287 768	0,8	-0,3	1,1
Espace rural - couronne pôles d'emplois	14 032	1,2	0,1	1,1
Espace rural profond	625 554	0,8	-0,3	1,1
Total urbain	2 192 424	1,1	0,2	0,9
Total rural	927 354	0,8	-0,3	1,1

Et, si ces sept dernières années, leur solde naturel est négatif (- 0,3 %/an) du fait du vieillissement, ils demeurent attractifs, comme peut en témoigner leur solde migratoire positif (+ 1,1 %/an). Dans cet ensemble, seuls les espaces ruraux isolés perdent des habitants : le Nontronnais et le sud du Périgord noir en Dordogne, le nord-est des Landes, le Fumélois en Lot-et-Garonne et la montagne béarnaise sont les plus touchés. Cependant, c'est bien la poursuite de l'urbanisation qui constitue le fait majeur de la période contemporaine puisqu'il renforce à la fois son poids relatif (70 % en 2006, 64 % en 1999, contre 62 % en 1982) et absolu en gagnant des habitants depuis 1982. Ce processus s'explique par un solde naturel positif (1999/2006 : + 0,2 %/an), mais, surtout, par un solde migratoire largement positif (+ 0,9 %/an). Au total, l'espace à dominante urbaine bénéficie de 90 % de la croissance démographique régionale totale depuis 1982. Si les pôles urbains en sont les premiers bénéficiaires, avec le repeuplement de certaines zones centrales des agglomérations, on doit aussi relever la très forte croissance des couronnes urbaines et des communes multipolarisées. Ceci témoigne de l'élargissement des aires

d'influence des marchés du travail urbain sur des campagnes de plus en plus larges et de l'accélération de la diffusion des phénomènes de périurbanisation et rurbanisation à l'ensemble de la région (cf. carte p. 35).

Un marché du travail porteur

Avec 1,2 million d'emplois, l'Aquitaine bénéficie d'un marché du travail dynamique. L'emploi y progresse de 10 % entre 1998 et 2006 avec un solde de 102 000 emplois créés



Source : INSEE.

Évolution des catégories socioprofessionnelles

ces huit dernières années, porté par l'emploi salarié (+ 23 %) face au déclin de couches traditionnelles comme les artisans et commerçants.

Comme l'illustrent le poids des différents secteurs d'activités et l'évolution des effectifs des différentes catégories socioprofessionnelles depuis 1982, la région connaît de grands bouleversements de la structure de ses actifs qui témoignent de la

modernisation rapide de l'économie régionale. Face au très fort recul des actifs agricoles et à l'érosion continue de l'emploi ouvrier qui reste cependant à un niveau élevé (23 %), on assiste à la forte progression des employés, des professions intermédiaires et des cadres moyens. Mais c'est bien sûr l'évolution des cadres et professions intellectuelles supérieures qui est la plus remarquable. Il s'agit d'un secteur hautement stratégique pour les pouvoirs de commandement économique, technologique et scientifique autonomes qu'il symbolise : ces postes doublent entre 1982 et 2009 et dépassent les 10 % de la population active régionale. Appartenant à la « France autonome », l'Aquitaine renforce ainsi son autonomie économique et son potentiel intellectuel.

Une structure territoriale régionale contrastée et polarisée

Cette dynamique régionale débouche cependant sur une structuration territoriale contrastée et sur une sensible polarisation de l'espace aquitain marquée par la prééminence croissante de l'agglomération bordelaise. La densité moyenne masque d'importantes disparités entre les zones rurales de très faible peuplement (inférieures à 5 habitants/km² : le Médoc, les Landes, les Pyrénées...), les grandes vallées, le littoral méridional et, bien sûr, le centre fonctionnel de la métropole bordelaise (4 500 habitants/km²). Entre 1962 et 2006, la croissance démographique régionale est largement polarisée par la Gironde (57,5 %) et les Pyrénées-Atlantiques (21 %), en particulier du fait du captage des jeunes actifs arrivant d'autres régions. De même, la région bordelaise polarise 53 % des créations d'emplois des huit dernières années, largement devant les zones d'emplois de Bayonne (11 %) et de Pau (9 %) face à la relative faiblesse du reste du territoire régional. Trois grilles de lecture peuvent être mobilisées pour étudier les transformations des équilibres intrarégionaux.

La première grille est urbaine. Le haut de la hiérarchie urbaine régionale joue en effet un rôle de plus en plus considérable. 60 % des Aquitains habitent dans l'une des neuf aires urbaines comptant plus de 50 000 habitants et 47 % habitent dans l'une des trois plus grandes agglomérations supérieures à 150 000 habitants (Bordeaux, Pau et Bayonne). Dans ce processus, la dynamique de métropolisation engagée par Bordeaux joue un rôle majeur : son aire urbaine de 999 000 habitants accapare à elle seule presque la moitié des gains démographiques régionaux entre 1990 et 2006. Ceci explique que la Gironde domine largement la structure régionale en accueillant 45 % de la population, de la population active et des jeunes de moins de quinze ans et bénéficie des deux tiers de la croissance démographique régionale.

La seconde grille tend à opposer le littoral à l'intérieur. Globalement, les espaces intérieurs de l'est et du sud – ruraux, peu urbanisés, en voie de vieillissement et économiquement peu dynamiques – s'opposent au tropisme littoral. Celui-ci, sur une bande de 5 à 30 km de profondeur, passe de 174 300 à 214 400 habitants entre 1990 et 2006 (+ 23 %), dont 43 % d'actifs et 25 % de retraités. Mais l'occupation de l'espace est elle-même très inégale et juxtapose deux grands pôles attractifs, occupant 30 % du trait côtier face à un relatif désert. La côte basque et le sud des Landes, entre Hendaye et la station d'Hossegor, accueillent 50 % des habitants avec des densités de 450 habitants/km². Cet espace, déjà très urbanisé (Bayonne, Anglet, Biarritz, Saint-Jean-de-Luz), est en forte croissance (+ 15 % entre 1990 et 2006) et attractif. Le second pôle correspond au bassin d'Arcachon, qui accueille 25 % des résidents et qui voit sa population augmenter de plus de moitié depuis 1982, pour atteindre les 100 000 habitants, et dont une partie croissante travaille à Bordeaux. À l'opposé, 70 % du trait littoral (les Landes, le Médoc) n'accueille que le quart restant sur des petits pôles (Le Verdon, Soulac, Biscarosse, Mimizan, Parentis), avec des densités inférieures à 20 habitants/ km². La pression démographique, urbaine et touristique croissante sur le littoral oblige à renforcer les stratégies d'aménagement et de défense des espaces naturels convoités (rôle du Conservatoire du Littoral). Le nombre de résidences secondaires augmente ainsi de 40 % dans le département des Landes entre 1982 et 1999.

Enfin, la troisième grille est d'ordre géoéconomique. Elle traduit des trajectoires de plus en plus différenciées : alors que les zones d'emploi du sud landais et de Bordeaux/ Arcachon connaissent une croissance de leurs emplois, certains espaces industriels en reconversion (Lacq Orthez) et certaines zones rurales périphériques (Terrasson, Mont-de-Marsan, Marmande, Oloron Mauléon, Sarlat) sont en difficulté.

Indicateurs sociodémographiques départementaux en 1999 et 2006 (en milliers et %)

	Aquitaine	Dordogne	Gironde	Landes	Lot et Garonne	Pyrénées Atlantiques
Emploi total 1999	1 105,4	137,7	505,8	122,1	111,1	228,5
Emploi total 2006	1 213,7	142,3	566,1	133,5	118,3	253,3
Taux chômage 1 ^{er} trim 2008	7,2	7,3	7,5	6,8	7,6	6,4
% ménages imposables	57,4	55,3	64,1	60,2	54,3	62
Médiane du revenu fiscal en 2005	16 126	14 813	16 832	16 147	14 508	16 392
% résidences secondaires	11,9	14,2	9,3	22,3	6	12,3
Taux de pauvreté		14,6	10,7	9,9	15,5	10,1
Revenu salarial moyen en 2005		15 022	17 351	15 146	14 888	16 311

Une économie à la recherche de son autonomie

Avec 4,5 % de la richesse nationale, l'Aquitaine arrive au 6^e rang des régions françaises, alors que son PIB par habitant est supérieur à la moyenne nationale. Longtemps jugée endormie, la région a connu ces trois dernières décennies une nette croissance économique. Ces seize dernières années, son PIB augmente de 41 % en euros constants et son PIB par habitant de 65 % grâce à la valorisation à la fois de ses atouts historiques (agroalimentaire, tourisme, commerce), malgré les difficultés persistantes de certains secteurs traditionnels, tout en bénéficiant d'un fort courant d'établissements décentralisés de la région-capitale (armements, aéronautique, logiciels...), et des investissements dans la formation, la recherche et l'innovation soutenue par une politique volontariste des collectivités territoriales régionales, départementales et locales. Elle se classe ainsi au 6^e rang national pour son PIB par emploi avec 66 575 euros/an, gage d'une bonne efficacité économique.

La 1^{re} région agricole française

Réalisant 10,5 % de la valeur ajoutée agricole nationale, l'Aquitaine est la 1^{re} région agricole métropolitaine. Si la structure régionale fut longtemps marquée par une polyculture traditionnelle en faire-valoir direct dans de petites ou moyennes exploitations, elle a connu ces dernières décennies de profondes transformations. L'agriculture aquitaine apparaît aujourd'hui très dynamique, souvent de grande qualité et labellisée. Elle pèse pour 4,3 % de l'économie régionale (France : 2 %), emploie 72 000 actifs à temps plein et occupe 83 % du territoire régional. Si la SAU demeure stable avec 1,5 million d'hectares – soit 38 % de la surface – le nombre d'exploitations et d'actifs recule sensiblement (– 17 % entre 2000 et 2005) du fait de la modernisation des structures alors que plus de la moitié des chefs d'exploitation a plus de 50 ans.

Du fait de l'importance de la forêt, de la vigne, des grandes cultures et des fruits et légumes, les trois quarts de la production proviennent des productions végétales, complétées cependant, par l'élevage bovin dans les Pyrénées et dans le piémont du Massif central. Mais surtout, l'Aquitaine est la 1^{re} région mondiale productrice de foie gras grâce à un large cheptel de palmipèdes (oies, canards). Elle arrive également souvent en tête des productions nationales dans les légumes (maïs doux, carottes, fraises, asperges) et les fruits (prunes, kiwis, fraises). Disposant d'une filière bien intégrée, ces productions sont valorisées par d'importantes IAA. Cette branche est un des premiers employeurs industriels régionaux avec 29 000 salariés et 5,5 % de la valeur ajoutée.

La forêt occupant 45 % de la surface régionale, le plus fort taux de boisement du pays (France : 28 %), l'Aquitaine est la 1^{re} région forestière avec un quart de la production forestière nationale. L'espace régional est profondément marqué par les 900 000 hectares du massif forestier des Landes. Premier en Europe occidentale par sa taille, il fut créé à l'instigation de Napoléon III, sous le Second Empire à la suite de gigantesques travaux d'assainissement et de drainage de vastes landes, dépeuplées et paludéennes. Une exploitation rationnelle explique l'importance de la filière bois (sciages et transformation : papeteries, agglomérés, meubles) qui emploient 34 000 salariés malgré les récentes rationalisations de firmes de plus en plus internationalisées (Smurfit, Gascogne, Egger-Rol, Capdevielle).

L'autre pilier est sans conteste le vignoble. Il représente, avec 149 000 hectares, soit 17 % de la surface nationale, et 12 000 producteurs, 30 % de la production nationale d'AOC et 31 % de la valeur ajoutée agricole régionale. Apporté par les Romains au 1^{er} siècle après J.-C., le bordelais prend son essor lors de la période anglaise (1154-1453). À partir du XVIII^e siècle, l'aristocratie parlementaire y place ses capitaux en promouvant la qualité dont en témoignent les grands crus et la structuration des « châteaux ». À partir de 1720, l'amélioration de la vinification, l'affirmation des chais des grands négociants, les Chartrons, ainsi que le classement

des crus entre 1815 et 1855, parachèvent la mutation. Les crises de l'oïdium en 1852, puis du phylloxéra et du mildiou (fameuse bouillie bordelaise) renforcent le rôle du négoce alors que la lutte contre les fraudes oblige en 1901 à créer un syndicat des Grands Crus puis, en 1935, celle de l'Inao. La nette hiérarchie des terroirs s'explique par la conjonction de facteurs pédologiques (terrasses alluviales du tertiaire supérieur et quaternaire aux sols pauvres et perméables) et bioclimatiques (fortes sécheresses estivales, rareté du gel et de la grêle, masse d'eau régulatrice de la Gironde). Les rouges les plus réputés sont issus du Libournais (Pomerol, Saint-Émilion), du Médoc (Pauillac, Margaux, Saint-Julien, Saint-Estèphe...) et des Graves. Ils sont complétés par les blancs liquoreux du Sauternes. Dans les Graves et le Médoc, le prix du foncier peut atteindre des prix astronomiques (Pomerol : 137 000 €/ha, moyenne des AOC en Gironde 66 570 €/ha en 2004). À cela s'ajoutent de nombreuses autres productions, cependant moins prestigieuses, comme l'Entre-Deux-Mers, le Bergerac, les Côtes de Castillon, de Duras ou de Bourg, dont une partie est touchée par une crise de surproduction face à la concurrence de nouveaux pays producteurs (Chili, Australie...) sur le marché mondial qui absorbe une part notable de la production régionale.

Enfin, son littoral conserve depuis des siècles une longue tradition halieutique et ostréicole. Largement ouverts sur le golfe de Gascogne et la grande pêche internationale, ses quatre ports de pêche (Saint-Jean-de-Luz, Hendaye au Pays basque, Capbreton et Arcachon) gardent un certain potentiel mais subissent la forte concurrence espagnole – comme en témoignent les accrochages récurrents entre bateaux – et la raréfaction des ressources due à la surpêche mondiale. Cette activité est complétée par une importante pêche estuarienne et fluviale traditionnelle, et, surtout, par l'ostréiculture, le bassin d'Arcachon étant le 1^{er} centre producteur de naissains ostréicoles d'Europe.

Des profils économiques départementaux bien différents (emploi total et % des secteurs en 2006)

	Aquitaine	Landes	Pyrénées-Atlantique	Gironde	Lot-et-Garonne	Dordogne
Total emplois 1999	1 106,4	122,9	228,5	505,6	111,4	138,02
Total emplois 2006	1 213,7	133,5	253,3	566,1	118,3	142,3
% total	100	11	21	47	10	11
% Agriculture	6	7	5	5	10	8
% Industrie	13	15,5	14,5	11,5	14	14
% Construction	7,5	8	7,5	7	8	9,5
% Services	68,5	69,5	72	76,5	68	68,5

Source : Insee.

Le dualisme de la structure industrielle

Avec 17 % de ses actifs – soit 160 000 salariés – travaillant dans l’industrie, l’Aquitaine présente une certaine faiblesse par rapport à son poids démographique et économique. Surtout, le système productif régional apparaît marqué par un fort dualisme du fait de la juxtaposition d’activités traditionnelles dynamiques (agroalimentaire, filière bois) ou en difficultés (habillement, cuirs et peaux, chaussure), d’activités portuaires liées à la transformation des produits « coloniaux » et de pôles d’excellence technologique, comme l’aéronautique, le spatial, l’électronique ou la chimie.

Cette structure s’explique par la juxtaposition de différentes strates historiques aux trajectoires différenciées. Si la première révolution industrielle laisse largement l’Aquitaine à l’écart de sa dynamique, la seconde révolution industrielle se traduit par un certain décollage dans la métallurgie (Fumel, Boucau), l’hydroélectricité pyrénéenne valorisée par l’aluminium et les alliages ou la chimie (gemmes des Landes, engrais). Loin du front, la région va accueillir lors de la première guerre mondiale les premiers ateliers aéronautiques, des chantiers navals ou des poudreries qui seront à la base d’un puissant complexe militaro-industriel.

Mais, la grande période de rattrapage s’opère dans les années 1960 et 1970 avec la découverte des gisements d’hydrocarbures de Lacq, aujourd’hui épuisés mais à la base d’un pôle industriel important, la construction de raffinerie au Bec d’Ambez et

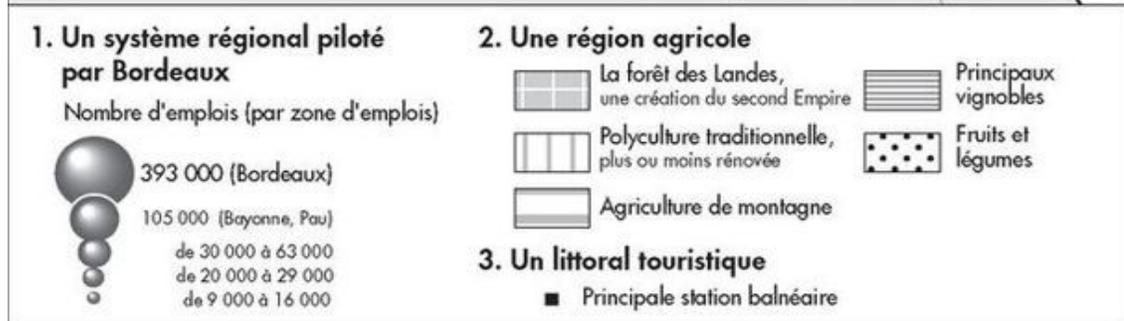
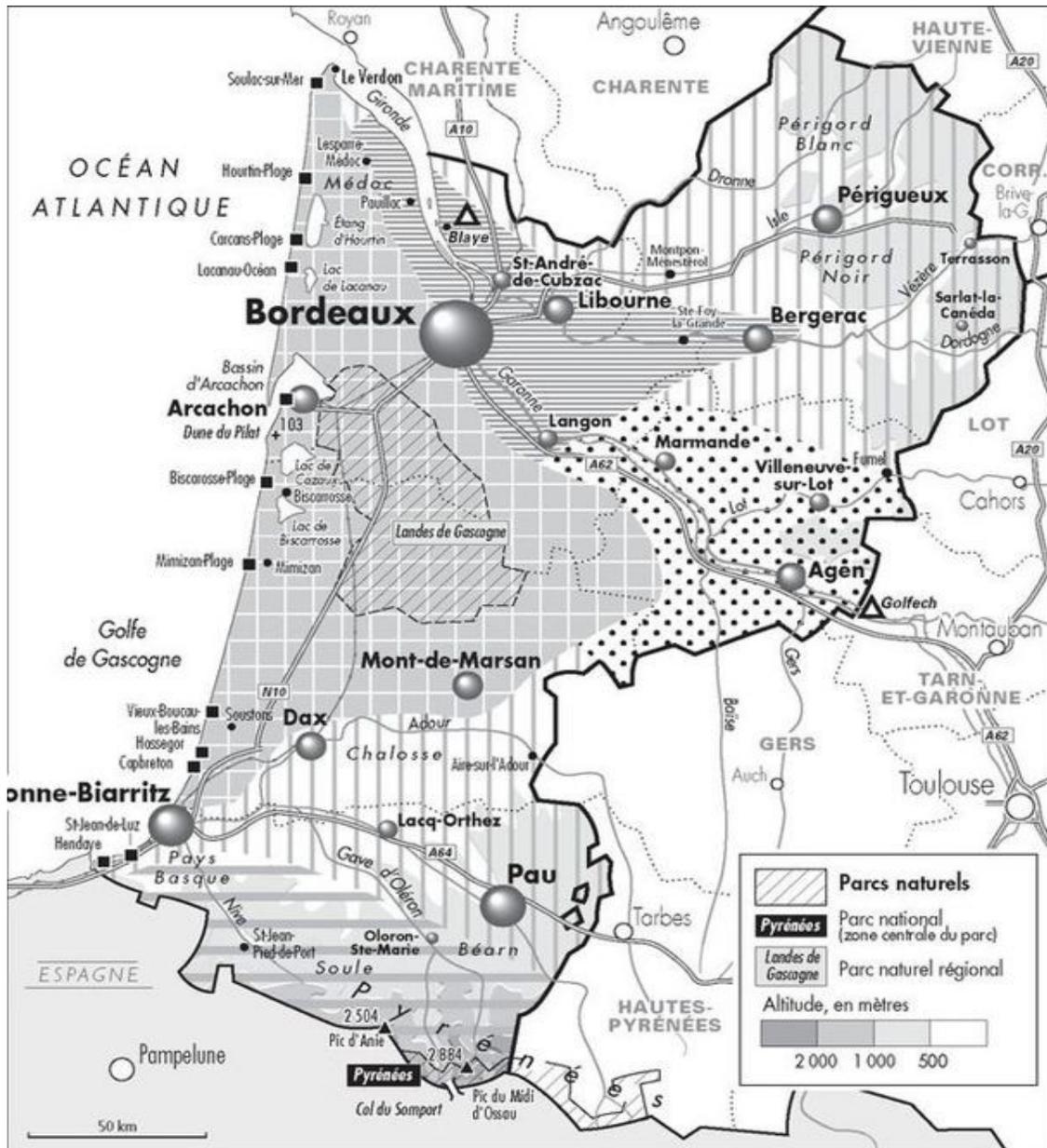
l'arrivée, dans le cadre de la politique de décentralisation industrielle, de firmes transnationales (IBM, Siemens, Ford, Sanofi, Sony) qui y trouvent un réservoir de main-d'œuvre qualifiée à relativement bas coûts salariaux. Mais, c'est bien sûr la spécialisation de la région sur les industries militaires aéronautiques et spatiales – en particulier la fabrication des missiles balistiques de la force de frappe nucléaire – qui va « tirer » la région, surtout les pôles de Bordeaux (Dassault, Aérospatiale, SNPE, SEP, Sogerma) et de Pau (Turboméca, Messier Dowty), alors que Toulouse la grande concurrente se spécialise plutôt dans l'aéronautique civile. Le « désert landais » explique l'importance des sites d'essais des matériels avec, en particulier, le Centre d'Essais des Landes (CEL), testant en vol les missiles balistiques et tactiques et le Centre d'Essais en Vol (CEV) de Cazaux, pour les avions et hélicoptères.

Depuis le début des années 1980, on assiste à une accentuation des disparités sectorielles et régionales. Elle s'explique par le recul des activités traditionnelles dans les zones rurales (délocalisation d'Arena en Chine dans le textile) et la crise de certains fleurons modernisateurs des années 1960 (reconversion du bassin de Mourenx, fermeture de Pechiney Noguères dans l'aluminium au profit de Dunkerque, fermetures des raffineries de l'estuaire de la Gironde ou du sous-traitant américain Solectron qui reprend l'usine IBM, usine Ford travaillant pour les États-Unis) et par la polarisation sur le haut de la hiérarchie urbaine régionale des activités innovantes. Trois pôles concentrent plus de 60 % des emplois : Bordeaux : 33 %, Pau-Lacq : 20 %, Bayonne sud des Landes : 10 %. Si l'aéronautique représente 21 000 emplois – dont 57 % à Bordeaux et 27 % dans les Pyrénées-Atlantiques – dans 542 établissements chez les grands donneurs d'ordre et un vaste tissu de sous-traitants, elle doit faire face à l'instabilité des commandes militaires et des exportations civiles. Cependant le Centre d'études scientifiques et techniques d'Aquitaine (CESTA) du CEA de Barp dans la banlieue bordelaise, qui emploie plus de 1 000 salariés, est choisi pour abriter le LMJ (nouveau Laser Mega Joule), un équipement de 1,52 milliard d'euros destiné à expérimenter et à simuler les explosions thermonucléaires, autrefois réalisées dans les atolls du Pacifique.

Cette dynamique est largement portée par un important potentiel de recherche (5^e rang national) qui se monte à 1,6 % du PIB régional (France : 2,2 %) et mobilise plus de 11 500 salariés. La recherche privée, dominée par les très grands groupes, exécute 70 % des dépenses avec 56 % des effectifs dont 50 % des dépenses et 30 % des chercheurs pour le secteur aéronautique. 95 % du potentiel régional est polarisé par la Gironde (70 %) et les Pyrénées-Atlantiques (25 %). Cette puissante base technologique permet la création de plusieurs pôles de compétitivité dans l'aéronautique (Aerospace Valley), la filière bois, l'agroalimentaire et la « route des Lasers ».

Le dynamisme des services

Avec 61 % des emplois, soit 888 600 postes, dont 60 % dans le commerce, les administrations, la santé et l'éducation et plus de 70 % de la valeur ajoutée régionale, les services sont responsables d'une grande partie des créations d'emplois de ces dix dernières années en particulier grâce à un certain rattrapage des services aux entreprises, au dynamisme du tourisme et au développement des transports.



La région Aquitaine

Avec plus de 62 millions de nuitées, l'Aquitaine se hisse au 5^e rang des régions touristiques françaises en accueillant une importante clientèle étrangère (30 %) et

métropolitaine (58 %). Fortement saisonnière et estivale (été : 58 %), cette activité emploie entre 30 000 et 50 000 salariés. L'Aquitaine valorise ainsi son très riche patrimoine architectural, culturel, gastronomique et naturel autour de pôles régionaux bien identifiés (Bordelais, bassin d'Arcachon, Landes thermales et littorales, Périgord noir, Pays basque, parc naturel régional des Landes de Gascogne créé en 1970, parc national des Pyrénées), de villes touristiques (Bordeaux, Biarritz, Arcachon, station balnéaire à la mode dès 1844), de sites remarquables (la dune du Pyla, la plus haute d'Europe de plus de 100 m de haut sur 3 km ; les grottes de Lascaux et le site des Eyzies, les bastides ; la haute vallée de la Dordogne dans les plateaux calcaires du Périgord et du Quercy...) et d'offres thématiques de qualité (vignoble, golf : premier parcours de golf inauguré en 1856, thermalisme, randonnées pyrénéennes). Ainsi, grâce à onze stations thermales, dont Dax, connue dès le règne d'Auguste, et première station thermale française, et aidée par le Plan thermal aquitain promu par la Région dans le contrat de plan État-région, l'Aquitaine s'est hissée au 1^{er} rang, en captant 17 % de parts de marché.

La politique régionale a également mis l'accent sur l'amélioration des réseaux de transport, afin de combler un certain isolement en accélérant le désenclavement de son territoire et la modernisation de ses infrastructures (lignes TER, grand succès du TGV Aquitaine). Les acteurs politiques et économiques régionaux subventionnent les aéroports de Bordeaux-Mérignac, Biarritz-Anglet-Bayonne et de Pau qui multiplient ces dernières années leurs liaisons européennes alors que les liaisons autoroutières nord/sud et ouest/est (A 89 Libourne-Sancy) se renforcent dans le cadre national et européen. Ce potentiel est complété par les fonctions portuaires de Bordeaux (6^e rang national) et de Bayonne (9^e rang).

Enfin, la politique du conseil régional met de plus en plus l'accent sur l'échelle européenne, en se dotant d'une représentation permanente à Bruxelles, ou en s'intégrant à la stratégie de promotion de l'Arc atlantique qui réunit en groupe de pression les régions littorales atlantiques du Portugal à l'Irlande. Mais, le principal volet est constitué par le renforcement de la coopération transfrontalière avec les communautés autonomes espagnoles du Pays basque et de l'Aragon, dans le cadre d'une vaste eurorégion commune avec Midi-Pyrénées.

Une organisation multipolaire dominée par Bordeaux

La métropole bordelaise et ses annexes

Alors que les pôles urbains polarisent 55 % de la population et 72 % des emplois et que la région est structurée par trois aires urbaines régionales (Bordeaux, Pau et

Bayonne), Bordeaux domine de très loin la hiérarchie urbaine régionale. Ville de 229 500 habitants en 2005, elle est la 4^e agglomération française. L'unité urbaine passe de 753 900 à 999 000 habitants entre 1999 et 2008 pour polariser 32 % de la population régionale. La métropole bordelaise connaît une croissance de + 8 % entre 1999 et 2006, qui repose sur des soldes naturels (+ 3,1 %) et migratoires (+ 4,9 %) dynamiques. Alors que dans l'agglomération même, l'espace au-delà de la rocade de contournement voit sa population progresser de plus du tiers entre 1982 et 2008, la polarisation métropolitaine de son aire urbaine s'étend sur un très vaste territoire de 200 000 habitants, de Libourne au bassin d'Arcachon.

La polarisation des emplois et secteurs aquitains stratégiques sur l'unité urbaine de Bordeaux (en milliers et %)

Secteurs d'activités	Unité Urbaine emplois	Aquitaine emplois	% UUB/ Aquitaine	CSP	Unité Urbaine emplois	Aquitaine emplois	% UUB/ Aquitaine
Ind. automobile	2,36	4,6	51	Cadres d'entreprise	22,2	43,6	51,0
Acteurs financiers	12,19	28,6	42,5	Cadres fonc. publ.	23,4	53,1	44,1
Act. immobiliers	4,07	10,6	38,3	Prof. Inter. Entrepr.	30,1	69,3	43,4
Serv. aux entreprises	44,4	117,08	37,9	Techniciens	15,4	35,9	42,8
Ind. biens d'équip.	12,2	37,3	32,8	Employés d'entrepr.	30,3	78,08	38,8
Administration	40,4	130,8	30,9	Prof. libérales	6,4	18,7	34,4
Transports	13,13	42,6	30,8	Prof. interm.	37,9	111,2	34,1
Éducation/santé	64,01	216,4	29,6	Contremaîtres	7,7	24,03	32,3
Commerce	43,8	159,8	27,4	Employés commerce	14,3	44,7	32,1
Énergie	3,1	11,8	26,9	Employés fonc. pub.	43,1	136,7	31,5
Total	300,1	1 115,4	26,9	Total	339,5	1 106,6	30,7

Source : Insee, 1999

À 100 kilomètres de la mer et sur la Garonne, elle appartient à ces grandes villes portuaires de fond d'estuaire qui ourlent le littoral atlantique européen, de Lisbonne à Hambourg. Le Port de la Lune, où s'épuise le jeu des marées, est édifié au Moyen

Âge. De création romaine dans une courbe de la Garonne sur une haute terrasse insubmersible, la ville est au carrefour de grandes routes commerciales terrestres et maritimes. Le franchissement du fleuve a toujours représenté un obstacle majeur au développement de l'agglomération comme en témoigne la nette opposition entre la rive gauche et la rive droite, et il a nécessité la construction de grands équipements allant du 1^{er} pont de pierre, construit en 1821, aux nouveaux ponts de la fin du xx^e siècle. Renfermant un patrimoine urbain parmi les plus riches de France qui explique l'inscription de la ville au Patrimoine mondial par l'Unesco, le centre doit sa physionomie actuelle aux grands travaux d'urbanisme du XVIII^e siècle, témoins de l'action conjointe des intendants du roi et, surtout, de l'extraordinaire prospérité économique de cette ville parlementaire enrichie par la rente foncière, le négoce, le commerce triangulaire et la traite esclavagiste. Aux places, palais et Grand Théâtre répondent ainsi les nombreux hôtels particuliers, comme au « pavé des Chartrons ». Ces dix dernières années, de nombreux travaux d'aménagement et d'embellissement (tramway...) ont été lancés malgré les conflits géopolitiques qui traversent la communauté urbaine de Bordeaux.

Enfin, la zone d'emplois de Bordeaux, pour l'essentiel la communauté urbaine, regroupe 393 000 emplois, avec un gain de 14 % en huit ans et 43 % des créations d'emplois régionales. Si on y ajoute sa large zone d'influence avec le Médoc, l'arcachonnais et l'Entre-deux-Mers, on atteint les 501 000 emplois, 41 % des emplois régionaux et moitié des créations de postes. Par le renforcement de ses fonctions stratégiques, Bordeaux s'est en effet hissée au rang des grands pôles métropolitains français grâce, en particulier, à ses activités de haute technologie (aéronautique, spatial, militaire) et à la qualité de ses services aux entreprises comme en témoigne le fait qu'elle polarise 50 % des postes d'ingénieurs d'Aquitaine. Avec onze écoles d'ingénieurs et 76 % des étudiants aquitains, largement devant Pau, elle s'est affirmée comme un grand pôle de formation et de recherche.

Pays basque et pays de l'Adour : une puissante conurbation

Face à la métropole bordelaise se développe un second pôle régional très dynamique qui repose sur le triptyque urbain de l'axe BAB (Bayonne-Anglet-Biarritz), fonctionnellement complémentaire (gaz de Lacq, forêt des Landes, commerce, industrie aéronautique, tourisme) intégrant aussi Boucau et Tarnos. L'unité urbaine de Bayonne, ville de 40 000 habitants, passe de 206 729 habitants à 230 000 habitants entre 1999 et 2006 (+ 11 %). La zone d'emploi Bayonne-Pyrénées polarise 101 000 emplois soit 8,6 % du total régional et polarise 10 % des créations régionales. Multifonctionnel, dynamique, bien équipé, très intégré et

tourné vers l'Espagne et la Communauté autonome basque voisine, cet ensemble dispose d'une large autonomie face à la puissance bordelaise.

Pau, Agen, Périgueux : des relais régionaux intérieurs

Enfin, ce puissant duopôle est complété par des villes relais organisant leur espace départemental : Pau en Béarn, Agen dans la vallée de la Garonne et, enfin, Périgueux et Bergerac en Dordogne. Seconde aire urbaine régionale et capitale du Béarn, rayonnant sur tout l'est des Pyrénées-Atlantiques, tout en étant en étroite liaison avec Tarbes et Toulouse, l'unité urbaine de Pau passe de 194 300 à 233 000 habitants entre 1999 et 2006 (+ 25 %) et sa zone d'emplois compte 104 000 postes (8,5 % de la région). Ville puissante et diversifiée et second pôle universitaire régional avec 13 000 étudiants, elle connaît ces dix dernières années une forte croissance, à la fois démographique, grâce à des soldes naturels et migratoires positifs, et économique avec la création de 10 000 emplois.

Au nord-est de la région, ce dispositif est complété par Agen, ville de 30 200 habitants, polarisant une unité urbaine dynamique de 103 000 habitants, qui progressent de 9,5 % entre 1999 et 2006 grâce à un solde naturel et surtout migratoire positifs et au dynamisme des 62 100 emplois (+ 1 %/an) de sa zone d'emplois. Ville de 30 200 habitants, Périgueux est à la tête d'une unité urbaine de 95 400 habitants en croissance (+ 4 %), malgré un solde naturel étal (0,01 %) compensé par un solide solde migratoire plus solide, alors que son poids économique (63 000 emplois, + 8 %) est plus secondaire.

Chapitre 4

Auvergne

Superficie (km ²) : 26 169	PIB 2007 (milliards d'euros) : 33 ; rang : 19 ^e PIB par habitant (milliers d'euros) : 24,7 ; rang : 15 ^e
Population 2007 : 1 379 138 Population 1999 : 1 309 000 Population 1982 : 1 332 000	Répartition du PIB (2007) : - agriculture : 2,5 % - industrie : 26 % - services : 71,5 %
Densité 2007 (hab./km ²) : 51	Taux de chômage (2 ^e trim. 2008) : 6,3 %
Population étrangère (2006, en %) : 3,2	Départements : Allier (Moulins), Cantal (Aurillac), Haute-Loire (Le Puy-en-Velay), Puy- de-Dôme (Clermont-Ferrand)
Évolution de la population 1999-2006, taux annuel moyen en % : + 0,26 - dû au solde naturel : - 0,06 - dû au solde migratoire : + 0,32	Préfecture de région : Clermont-Ferrand

S'ÉTENDANT SUR LE NORD DU MASSIF CENTRAL, l'Auvergne est une région administrative géographiquement contrastée dont l'affirmation identitaire est historiquement assez récente. Si l'Auvergne historique (Puy-de-Dôme et Cantal) en constitue le cœur, elle incorpore aujourd'hui aussi le Bourbonnais au nord, largement attiré par Paris, et le Velay (Haute-Loire) au sud-est, disputé entre influences lyonnaise et languedocienne.

L'Auvergne demeure une région de moyenne montagne peu peuplée, où l'espace rural accueille encore plus du tiers de la population et des emplois : elle couvre 4,8 % du territoire pour 2,2 % de la population métropolitaine avec une densité moyenne de 51 habitants au km². Cependant, le territoire régional est structuré par une nette opposition entre deux composantes majeures. Le vaste amphithéâtre de moyennes montagnes rurales et agricoles en voie de dépeuplement s'ouvre vers le nord. Il est traversé par le couloir des Limagnes dynamique et attractif dominé par Clermont-Ferrand. Si ses fonctions métropolitaines ne cessent de se renforcer ces dernières décennies, elles demeurent cependant encore bien incomplètes pour la hisser à un rang national alors que l'agglomération accapare déjà l'essentiel de la croissance régionale. Clermont et le « désert auvergnat » ? La réponse à cette question est un des enjeux régionaux majeurs des prochaines décennies.

Une terre aux forts contrastes internes

Le cadre des hautes terres du Massif central : les 2/3 de l'espace régional

Les hautes terres classées en « zone de montagne » sont un enjeu social, économique et territorial essentiel pour la région : elles recouvrent les deux tiers de l'espace, rassemblent 40 % de la population et incorporent plus de la moitié des communes. Culminant à 1 886 m au Puy de Sancy, le dispositif tectonique et topographique est majoritairement composé de vastes plateaux granitiques d'origine hercynienne (300 millions d'années) s'étagant de 500 à 1 200 m. Ils sont parfois dominés par de hauts reliefs volcaniques historiquement récents (de 25 millions d'années à 10 000 ans) liés aux montées de lave qui suivent les failles. Tantôt minuscules, tantôt énormes, ils sont une composante identitaire centrale de la région. Aux vastes plateaux de lave, ou planèzes, du Cézallier et de l'Aubrac répondent la chaîne des Puys, le plus bel alignement volcanique d'Europe (80 cônes sur 30 km), ou de vastes massifs comme le Mont-Dore (800 km²) ou le Cantal (2 000 km²). Ces structures sont découpées en une foule de petites unités par de profondes vallées ou gorges (Allier, Loire, Sioule...) ou par de petits bassins d'effondrements, ou *graben*, qui fixent les carrefours de circulation et les principales villes en position d'abri (Montluçon, Ambert, Le Puy, Aurillac, Saint-Flour...).

Cet agencement entraîne de fortes contraintes bioclimatiques et logistiques. Le climat rigoureux s'y traduit par de fortes précipitations qui donnent à la région sa réputation de « château d'eau de la France », des hivers froids et longs, des vents violents, un enneigement qui peut fermer certains cols cantaliens jusqu'en mai ou juin (col de la fageole : 1 100 m), un étagement de la végétation et la prédominance des alpages. Le cloisonnement du relief y rend les communications internes lentes et difficiles et explique ce paradoxe : malgré sa centralité géographique dans le territoire national, la région est longtemps restée enclavée et à l'écart des grands flux au profit des régions extérieures, en particulier la vallée du Rhône.

Ces contraintes expliquent l'importance des espaces ruraux de faibles densités (inf. 15 hab./km²) qui couvrent 43 % du territoire régional (Combrailles, Cantal...) vidés par un recours historiquement précoce et de plus en plus massif aux migrations, saisonnières puis définitives, d'une partie de la population comme les emblématiques « bougnats » de Paris qui y tenaient un café-épicerie et vendaient du charbon. Alors que le développement du couvert forestier, 30 % du territoire régional, a été comme dans le Limousin une des réponses à la déprise agricole, l'espace montagnard est orienté vers l'élevage en regroupant 60 % de la SAU, les

deux tiers des exploitations et 70 % de la population active agricole régionale. Cette agriculture bénéficie depuis 1974 de l'Indemnité Spécial Montagne, des indemnités compensatrices de handicaps naturels (ICHN), qui s'élèvent à 20 % des aides directes allouées à l'agriculture et, depuis les années 2000, des aides aux zones de revitalisation rurale qui identifient les espaces de faibles densités inférieures à 35 hab./km² en déclin démographique ou économique. Enfin, 92 sites Natura 2000 couvrent 419 000 hectares, soit 14 % de l'espace régional.

Basses terres septentrionales et axe intramontagnard des Limagnes

Aux montagnes s'opposent, au nord dans l'Allier, les basses terres du Bourbonnais – qui appartiennent aux assises sédimentaires du Bassin parisien –, qui sont ouvertes sur Paris et la Loire et davantage tournées vers le Nivernais et le Berry. Elles sont complétées par les bassins intramontagnards de la grande et de la petite Limagnes qui s'étendent sur 140 km du sud au nord avec des altitudes comprises entre 500 et 250 m. Ce fossé, historiquement récent, puisque tertiaire et progressivement comblé par des sédiments (1 800 m de profondeur à Clermont), bénéficie de nombreux atouts : très bons sols agricoles largement valorisés par une agriculture intensive dynamique, climat d'abri qui permet le développement d'un petit vignoble à St-Pourçain-sur-Sioule, axe de pénétration et de transport polarisant de fortes densités démographiques (106 hab./ km² autour de Clermont) et présence de la métropole clermontoise. Ces facteurs font de la grande Limagne le véritable cœur de l'Auvergne utile.

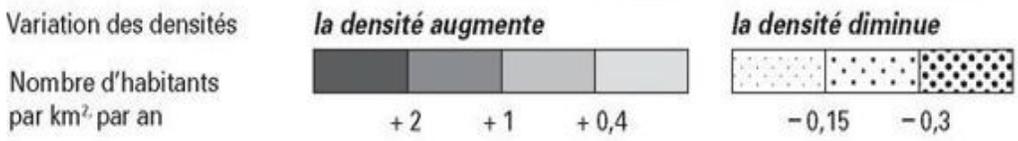
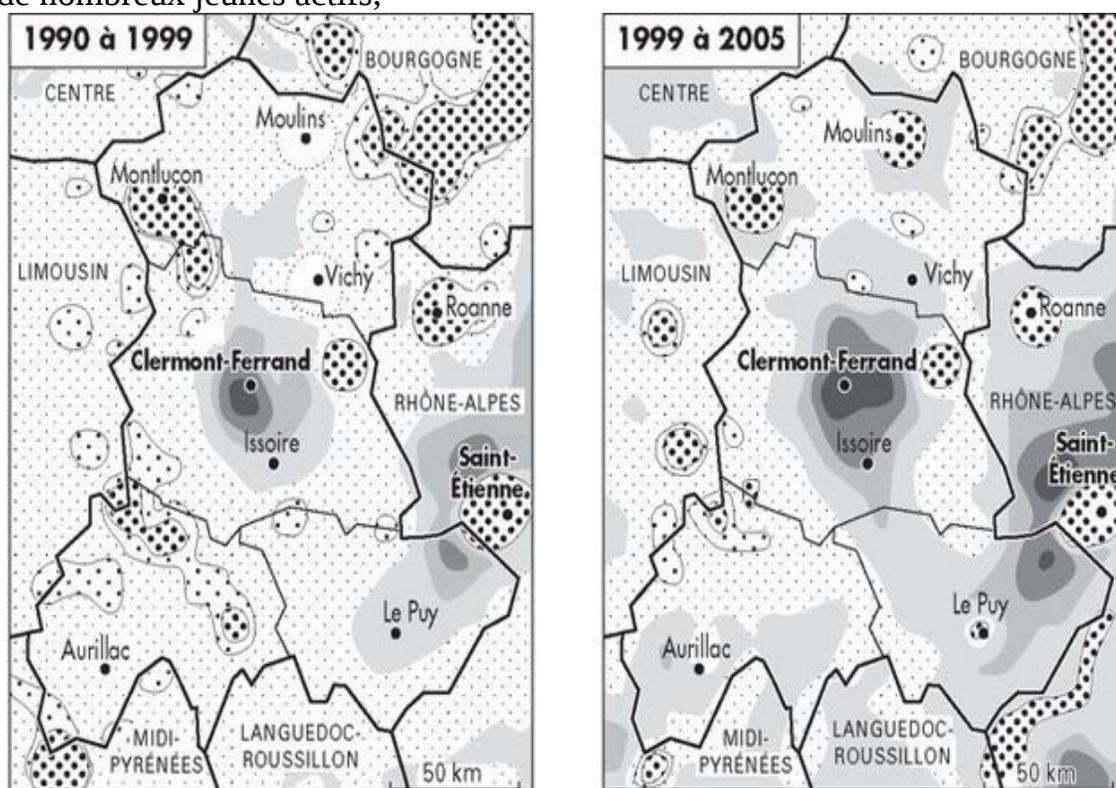
Au niveau géopolitique, ce dualisme a longtemps expliqué une structure se caractérisant par une identité régionale assez faible, un fonctionnement reposant d'abord et avant tout sur la juxtaposition de bastions électoraux départementaux et surtout de forts contrastes dans la géographie électorale. La région est globalement marquée par une traditionnelle césure nord/sud qui coupe le département du Puy-de-Dôme en deux. Le nord fut longtemps une terre marquée à gauche avec une importante influence communiste dans l'Allier à la fois dans les villes de longue tradition industrielle comme Commentry ou Montluçon et dans les campagnes environnantes peuplées par des ouvriers-paysans ou par de petits agriculteurs aux traditions d'ouverture vers le grand marché parisien.

À l'inverse, le sud s'identifie toujours comme un solide bastion de droite encore très catholique autour des villes de St-Flour, Le Puy, Yssingeaux ou Ambert. En particulier, lors de la Contre-Réforme, la Haute-Loire fonctionna comme un bastion ultra-catholique face à l'affirmation du protestantisme cévenol voisin. Cet héritage s'y marque encore dans le poids considérable des écoles privées confessionnelles. À

l'opposé, la forte présence ouvrière et industrielle explique que le parti socialiste dirige la mairie de Clermont-Ferrand sans discontinuité depuis la Libération. Enfin, la scène politique régionale a longtemps été dominée par la figure de Valéry Giscard d'Estaing, maire de Chamalières, une commune résidentielle bourgeoise de la périphérie occidentale clermontoise, ancien président de la République et président du conseil régional jusqu'à son échec de mars 2004 face aux socialistes alors qu'il briguait, à 78 ans, un 4^e mandat.

Une stagnation démographique enfin stoppée

La baisse démographique des décennies 1960/1990 est enfin stoppée depuis 2000 et permet aujourd'hui d'atteindre les 1,3 million d'habitants. Mais le dynamisme démographique régional reste freiné par un déficit naturel persistant lié à un taux de mortalité supérieur au taux de natalité depuis le début des années 1980. Ce processus se traduit par un sensible vieillissement de la population accentué par le départ de nombreux jeunes actifs,



Source : INSEE recensement 1999, enquêtes annuelles 2004 à 2007.

La crise sociodémographique de la montagne auvergnate

souvent les plus qualifiés, vers la région-capitale et Midi Pyrénées : 22 % des Auvergnats ont moins de vingt ans et 25,6 % plus de soixante-cinq ans. Les retraites représentent ainsi 28 % des revenus régionaux (France 23,6 %), en particulier dans le Cantal et l'Allier. Dans ce contexte, la progression démographique de la période 1999-2007 (+ 3 500 hab./an) est entièrement due à l'excédent migratoire. Cette situation naturelle dépressive oblige le conseil régional à déployer une politique attractive comme en témoignent la campagne « Venez vivre en Auvergne » lancée en 2003 et les vingt-trois territoires locaux dotés par la Diact du label « Créer et vivre en Massif central » qui bénéficient d'aides financières nationales et communautaires dans le cadre des programmes Leader +.

Mais, même si entre 1999 et 2006, 62 % des communes ont gagné en population et si en particulier l'espace rural qui accueille 40 % de la population, se stabilise globalement (1999/2006 : + 0,1 %/an), de grandes inégalités traversent la région : entre départements, avec le déclin de l'Allier et du Cantal face aux progrès du Puy de Dôme et la résistance de la Haute-Loire ; entre espaces à dominante urbaine plus jeunes et dynamiques portés par la périurbanisation et espaces à dominante rurale ; enfin entre espaces bien reliés et accessibles (axes autoroutiers et val d'Allier depuis Brioude à Vichy ou entre Le Puy et Saint-Étienne) et espaces isolés montagnards (Combraille, Sancy, Artense, Livradois, Forez). Dans les massifs de l'Aubrac et de la Margeride, 45 % de la population à plus de 50 ans.

Enfin, malgré l'entrée accélérée des femmes sur le marché du travail, l'Auvergne est une des régions où le dynamisme de la population active est le plus faible alors que le taux de chômage (6,3 %) reste sensiblement inférieur à la moyenne nationale. De même, cette faible attractivité se traduit dans le poids peu important de la population étrangère (3,2 %) en baisse régulière depuis vingt-cinq ans.

Trajectoires démographiques des départements entre 1982 et 2006 (milliers et %)

	Auvergne	Allier	Cantal	Haute-Loire	Puy-de-Dôme	
Superficie km ²	26 013	7 340	5 726	4 977	7 970	
Densité hab./km ² en 2006	51	47	26	44	78	
Population en 1982	1 332,6	369,5	162,8	205,8	594,3	
Population en 1999	1 309	344,7	150,7	209,1	604,2	
Population en 2006	1 333	342	151	218	623	
% population 2006	100	25,5	11	16,5	47	
Taux annuel de variation de la population (1999-2006)	+ 0,26	- 0,13	- 0,03	+ 0,60	+ 0,44	
Dont variation due au	solde naturel	- 0,06	- 0,27	- 0,34	0,0	+ 0,1
	solde migratoire	+0,32	+ 0,14	+ 0,32	+ 0,64	+ 0,36
Solde naturel cumul cinq ans	- 1 916	- 4 365	2 383	+ 440	+ 4 392	
% plus de 65 ans	25	28	29	25	22	
% moins de 20 ans	22	21	19	24	22	
% population urbaine	65	63	40	37	81,6	
% population rurale	35	37	60	63	18,4	

Une économie régionale en mutation

Malgré une hausse de 23,5 % de son PIB en monnaie constante entre 1990 et 2006, la région se retrouve au 19^e rang pour le PIB et au 20^e rang pour le PIB par emploi. Ces quinze dernières années, sa croissance est une des plus faibles de France et elle voit en effet son poids économique relatif stagner du fait d'un processus de mutation encore bien incomplet. Ainsi, malgré un gain de 26 000 emplois et surtout de 51 000 emplois salariés ces quinze dernières années, ses créations (+ 20 %) sont sensiblement inférieures à la moyenne nationale (+ 24 %).

Les efforts d'adaptation de l'agriculture

L'agriculture demeure un secteur économique important avec 6,5 % des emplois malgré une sensible érosion de la valeur ajoutée, des emplois et des exploitations dont 900 disparaissent chaque année et alors que 60 % du revenu agricole est composé de subventions. La valeur de la production se partage à part égale entre deux grands secteurs. En difficulté du fait de la volatilité des cours du lait et de la viande, l'élevage extensif montagnard – essentiellement bovin grâce aux races charollaise en Allier et salers et aubrac dans le Cantal et Puy-de-Dôme – réalise 20 % de la production nationale de bœufs exportés à 92 %. Ne couvrant que 17 % de la SAU régionale, les grandes cultures intensives des plaines de la Limagne et de l'Allier produisent céréales, oléagineux, protéagineux et betteraves sucrières.

Cependant, la hausse d'un tiers de la valeur ajoutée de l'agroalimentaire en quinze ans s'explique par une forte capacité d'innovation portée par les organismes de la recherche publique (Inra, Cemagref, Enita, Engref) et privée (semencier Limagrain, Delbard) travaillant sur la santé et la nutrition humaine, la qualité des aliments et l'amélioration des techniques productives, tout particulièrement dans le lait cru, les fromages AOC (Cantal, Salers, Saint-Nectaire) et la viande bovine. Aujourd'hui, une exploitation agricole sur cinq bénéficie d'un label de qualité répondant aux attentes des grands marchés de consommation (produits bio). Alors qu'un quart de la production de volaille et une part croissante de la production bovine bénéficient d'un label rouge, les produits AOC couvrent le vignoble de St-Pourçain, les lentilles vertes du Puy et, surtout, une grande partie de la production fromagère montagnarde (Cantal, Salers, Saint-Nectaire, Bleu d'Auvergne, Fourme d'Ambert). Les eaux minérales de Volvic et Vichy complètent cette palette.

La forte empreinte de l'industrie

L'Auvergne s'affirme encore comme une région industrielle (7^e rang), avec 20 % des emplois (1975 : 30 %, – 10 % depuis 1980) et une hausse d'un tiers de la valeur ajoutée en seize ans. Trois grandes strates historiques se superposent. La précoce valorisation des ressources naturelles par la proto-industrie s'y traduit par le maintien d'activités traditionnelles, comme la coutellerie à Thiers (3/4 de la production nationale), la dentelle du Puy ou les activités papetières, qui expliquent l'implantation d'une imprimerie de la Banque de France à Chamalières, alors que l'exploitation des petits bassins charbonniers (Commentry, Saint-Eloy) s'achève en 2001. La révolution industrielle entraîne le développement du caoutchouc avec Michelin. À partir de la première guerre mondiale, on assiste à l'arrivée d'industries militaires mises ainsi à l'abri des menaçantes frontières orientales (Atelier Industriel Aéronautique à Clermont, Giat Manurhin à Vichy, aciéries à Anzines...). Enfin, les décentralisations industrielles des Trente Glorieuses multiplient les établissements

venus de la région parisienne (Thomson, Bosch, Aventis Pharma, Sagem, L'Oréal, Rhône Poulenc...) à la recherche d'une main-d'œuvre ouvrière, rurale et peu payée.

Malgré son potentiel, le tissu productif régional s'avère aujourd'hui fragile du fait de multiples dépendances. Dépendance décisionnelle : du fait de la faiblesse des sièges sociaux, les centres de décision sont extérieurs à la région qui a vu se multiplier depuis les années 1980 les restructurations de firmes internationalisées (cf. Péchiney Rhénalu à Issoire repris par le canadien Alcan). Dépendance sectorielle : trois branches – les biens intermédiaires (poids économique de Michelin), la métallurgie, les IAA – emploient plus de la moitié des effectifs, réalisent 70 % de la valeur ajoutée régionale et des exportations. Dépendance fonctionnelle : l'industrie est dominée par la production matérielle et un emploi très ouvrier (à 62 %, soit 36 % des salariés totaux) souvent peu qualifié et menacé par les délocalisations alors que les postes d'encadrement sont réduits (9 %) et que la recherche-développement privée est insuffisante en dehors de Michelin qui en réalise 40 %. Dépendance territoriale enfin : de nombreux bassins d'emplois et petites villes sont souvent spécialisées et dominées par un seul acteur et s'avèrent donc fragilisés comme Issoire (Rhenalu, Valéo, Aubert Duval), Dompierre (Peugeot), Montluçon (Sagem), Moulins (Bosch, Potain), Brioude, Le Puy (Michelin, Merck) ou Thiers (Dapta).

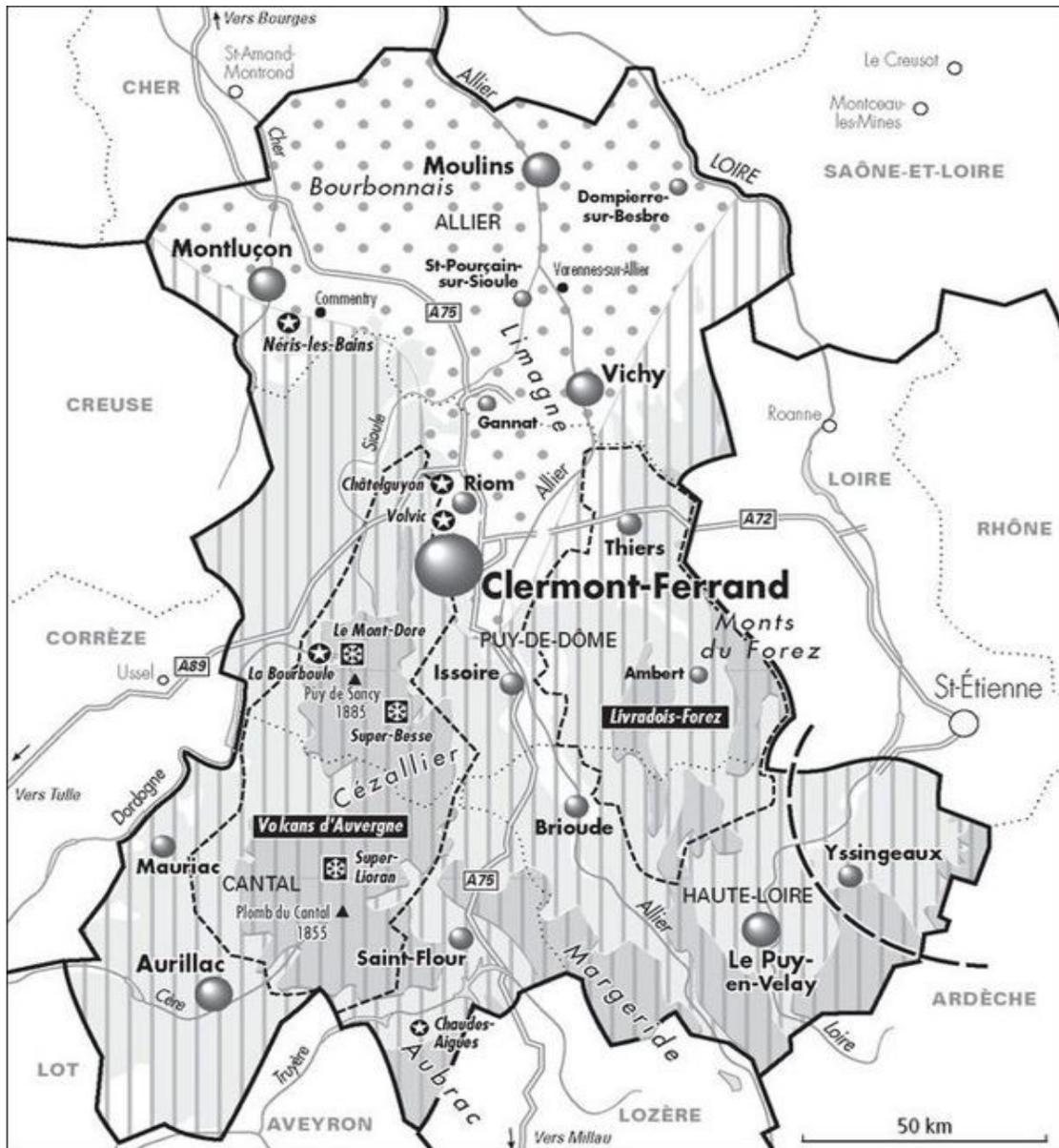
Indicateurs sociodémographiques départementaux en 1999 et 2008

	Auvergne	Allier	Cantal	Haute-Loire	Puy-de-Dôme
Emploi total en 2006	526 762	135 814	60 877	78 121	251 950
% département/emploi régional	100	26	11,5	15	47,5
% évolution de l'emploi/ 1998-2006	+ 5	+ 2,25	+ 5,8	+ 5,4	+ 6,3
% dept/créations emplois 1998-2006	100	12	13	16	59
% chômage 1 ^{er} trim 2008	6,3	7,3	4,8	6,2	6,8
Revenu fiscal médian en	15 383	14 967	14 029	14 543	16 359
% Foyers fiscaux imposés		56,4	53	54,5	63
% retraites/revenus totaux	28,6	32,2	30,2	27,6	25,6
% résidences secondaires	13,7	8,3	21,2	21,7	11,8

Afin de rompre avec ces dépendances, on assiste à la mobilisation des acteurs politiques et économiques régionaux et des collectivités territoriales pour élever les qualifications, attirer de nouvelles entreprises, promouvoir l'innovation et la création d'entreprise (centre de transferts de technologies, pépinières d'entreprises, création de zones dites de haute technologie comme le Biopôle de Clermont...). Depuis 2000, trois systèmes productifs locaux (SPL) ont été mis en place (Montluçon, Thiers, St Ségolène) et depuis 2005 trois pôles de compétitivités ont été labellisés (ViaMéca, Viandes et produits carnés et InnovCéréales).

La montée des services : un rattrapage incomplet

Si les services passent de 44 % à 70 % des emplois entre 1975 et 2006 (+ 11 % depuis 1980), cette forte montée apparaît d'abord comme un processus de rattrapage par rapport aux structures d'une économie moderne. Mais celui-ci demeure qualitativement encore bien incomplet. En effet, la structure régionale se caractérise par le poids de la sphère publique (26,5 % des emplois totaux des services) et de la sphère résidentielle (39 %) qui jouent un rôle majeur dans le Cantal et la Haute-Loire. À l'opposé, on doit relever la faiblesse quantitative (35 %, France : 37 %), et surtout qualitative, de la sphère périproductive qui regroupe les services aux entreprises. En effet, malgré une forte croissance ces dix dernières années, les services aux entreprises demeurent marginaux, avec seulement 6 % des emplois totaux et 10,5 % de ceux des services. Cette faiblesse structurelle handicape encore largement le tissu régional.



1. Les pôles économiques et urbains dominés par Clermont-Ferrand
 Nombre d'emplois (par zone d'emplois)

200 000
 de 30 000 à 45 000
 de 10 000 à 30 000
 de 5 000 à 9 000

La zone d'attraction de Saint-Étienne

2. Atouts touristiques et naturels

Station thermale

 Station de ski

 Parc naturel régional

3. Un désenclavement récent

Axe autoroutier

4. Deux agricultures

Les grandes cultures de la Limagne et de la plaine

 Les montagnes auvergnates : élevage (viande et lait)

Altitude, en mètres

 500 1000

La région Auvergne

Maîtriser et valoriser le « poumon vert de la France »

Dans cet espace de moyenne montagne peu peuplée, un des principaux défis posés aux acteurs politiques et économiques régionaux consiste donc à renforcer la maîtrise et la valorisation du territoire comme en témoigne le fait qu'elle se présente comme le « poumon vert » de la France. Dans cette perspective, l'Auvergne dispose d'atouts non négligeables avec un patrimoine naturel, historique et culturel considérable. Plusieurs pistes se dégagent : transport et désenclavement, valorisation touristique, coopération et intercommunalité.

Malgré certaines prouesses techniques comme le viaduc de Garabit (1884) sur la Truyère ou celui des Fades (1908) sur la Sioule, il faut attendre la fin du xx^e siècle pour pouvoir parler d'un véritable désenclavement de la région grâce en particulier à la construction d'un réseau autoroutier moderne nord/sud (A 71/A 75 Paris/Clermont/ Montpellier) et est/ouest (A 72 vers Lyon/ A 89 vers Bordeaux) en voie d'achèvement (nouveau tunnel du Lioran) alors que les collectivités s'investissent dans l'amélioration de la couverture en téléphonie mobile et en internet haut débit. Cependant, cet incontestable désenclavement n'induit pas toujours les retombées économiques, en particulier en créations d'emplois, qu'en attendaient les collectivités locales concernées du fait de l'atonie démographique ou économique des régions traversées.

Cependant, ces très vastes espaces naturels sont aujourd'hui valorisés par une politique volontariste d'aménagement, de protection et de promotion touristique (gîtes ruraux, « auberges de pays »). Ce secteur représente 7 % du PIB régional, 180 000 lits, 32,3 millions de nuitées et 5 % des emplois salariés. Couvrant 395 070 hectares et peuplé de 91 000 habitants, le Parc des Volcans d'Auvergne s'étend sur la chaîne des Puys, le massif du Sancy, les plateaux du Cézallier et les monts du Cantal, alors que le parc régional du Livradois-Forez s'étend sur 310 000 hectares et est peuplé de 101 000 habitants. Culminant à 1 465 m, le Puy-de-Dôme, du fait de son ascension quasi incontournable, est devenu, avec l'ensemble de la chaîne des Puys, un haut lieu du tourisme régional avec 500 000 visiteurs par an (+ 40 % en quinze ans). Mais le projet fétiche de V. Giscard d'Estaing, longtemps contesté du fait de son coût financier (120 millions d'euros), le centre européen du volcanisme Vulcania, ouvert en février 2002, peine à trouver son équilibre.

D'autre part, le tourisme hivernal est valorisé par les stations de ski alpin des plus hauts massifs (Super Lioran, Mont-Dore, Super Besse) malgré l'irrégularité de l'enneigement. Le ski nordique y est en pleine extension. L'activité estivale est organisée quant à elle autour de onze stations thermales (Vichy, Bourbon l'Archambault et Nérès les Bains dans l'Allier, Mont-Dore, La Bourboule, Châtelguyon, Royat, Chaudes-Aigues dans le Puy-de-Dôme...) et de la croissance du tourisme vert (randonnée pédestre sur GR, VTT, parapente, nombreux lacs aux activités balnéaires). Enfin, alors que l'on assiste à une meilleure valorisation d'un

important patrimoine culturel et architectural (130 musées, 50 châteaux, 500 églises romanes), la région s'attache à promouvoir ses traditions, savoir-faire ancestraux et artisanats locaux (Musées des couteliers, de la dentelle, des tanneries...), ainsi que les festivals de musique de la Chaise Dieu et du théâtre de rue d'Aurillac, qui bénéficient d'une image de marque nationale et internationale.

Enfin, du fait de la puissance de son espace montagnard, la région se caractérise par la place très importante des petits villages : 28 % de la population habite dans une commune de moins de 1 000 habitants et seulement 30 % des Auvergnats habitent dans des villes de plus de 10 000 habitants contre 50 % en moyenne nationale. Le maintien ou le renforcement des services de base publics et privés à la population et l'équilibre financier des projets d'investissements obligent à une forte coopération intercommunale, en particulier dans les parties les plus défavorisées lourdement frappées par la déprise rurale, le vieillissement de la population et le déclin démographique.

Un système urbain dominé par Clermont-Ferrand

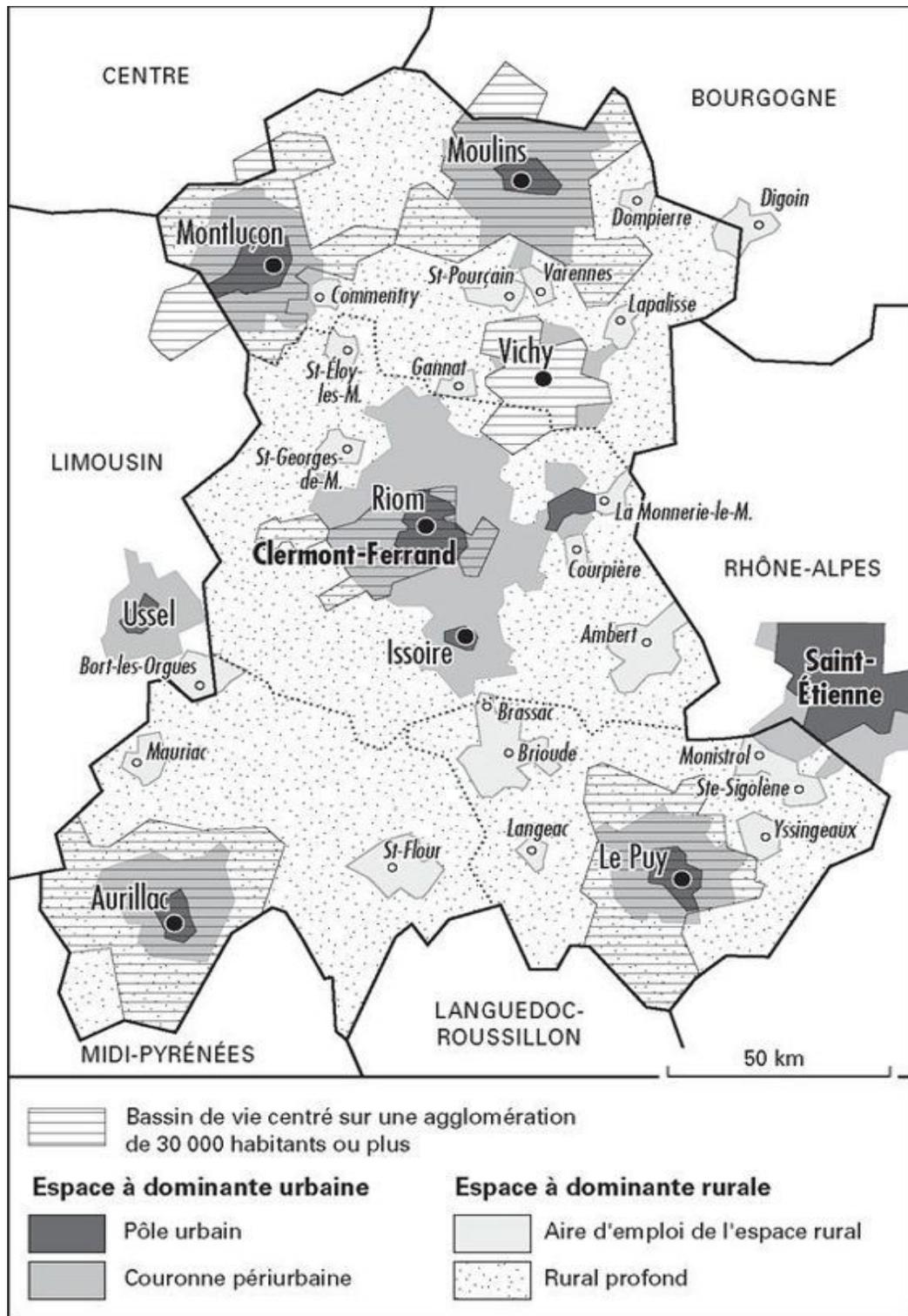
Clermont-Ferrand : l'affirmation d'une grande métropole régionale

Le système urbain auvergnat s'organise autour de six agglomérations de plus de 30 000 habitants polarisant 53 % de la population et 60 % des emplois. Mais l'ensemble est très largement dominé par Clermont-Ferrand, dont la commune, en stagnation, atteint les 139 000 habitants et l'aire urbaine 426 700 habitants (18^e rang national), soit respectivement 10,5 % et 32 % de la population régionale. Ville de plaine en situation de contact et de carrefour fondée par l'empereur romain Auguste, Clermont s'affirma, dès le Haut Moyen Âge comme une imposante et dynamique ville commerçante et religieuse, rayonnant sur le centre de la France, d'où le pape Urbain II vint prêcher la première Croisade lors du concile de 1095. La révolution industrielle en fait, ensuite, une puissante ville industrielle diversifiée (textile, tanneries, papeteries, métallurgie, mécanique) grâce à l'exploitation des ressources locales et à l'arrivée du chemin de fer.

Mais, c'est bien sûr la création en 1886, par un génial capitaine d'industrie de la firme de pneumatiques Michelin, portée par le développement de l'automobile, qui va marquer durablement l'économie locale et régionale en atteignant 35 000 emplois en 1965. Pendant plus d'un demi-siècle, la politique paternaliste de la manufacture a profondément marqué le fonctionnement urbain et social de la ville par l'existence d'un puissant réseau d'écoles techniques, de cliniques et maternités, de grands magasins, d'un énorme parc immobilier logeant le personnel ou le soutien

à un club sportif (Association sportive montferrandaise). S'internationalisant dès 1906 à Turin, la firme est devenue aujourd'hui la 2^e firme mondiale du pneumatique en employant 127 000 salariés dans 20 pays. Elle a cependant maintenu un fort ancrage territorial dans son berceau historique puisqu'elle demeure le 1^{er} employeur local et régional avec 15 000 emplois. Le fort recul des emplois y est dû à la disparition de nombreux postes d'ouvriers spécialisés liée aux profondes mutations du système productif face à une forte montée de l'emploi qualifié : 55 % des emplois ressortent aux ingénieurs, cadres et employés grâce aux fonctions de centre de commandement liées au siège social et à la recherche-développement qui regroupe 3 000 emplois.

Ces évolutions témoignent ces dernières décennies de la montée qualitative des fonctions métropolitaines de l'agglomération qui explique que son aire de service s'étende sur toute la partie nord du Massif central en débordant sur le sud de la Nièvre, l'est de la Creuse et de la Corrèze et le nord de la Lozère alors que l'est de la Haute-Loire bascule dans l'aire d'influence de Lyon. Son rayonnement s'appuie sur d'importantes fonctions administratives, commerciales et de services publics et privés : important CHUR, deux universités de 30 000 étudiants, sept grandes écoles d'ingénieurs (Cust, Isima, École de Chimie...), et de grands organismes de recherche (CNRS, Cemagref, Inra, Inserm). Elles sont complétées par le groupe de presse Centre-Presse qui édite *La Montagne* et est



Source : INSEE recensement de la population.

Espaces ruraux, espaces urbains en Auvergne

propriétaire du *Populaire du Centre* (Limoges), du *Journal du Centre* (Nevers) et du *Berry Républicain* (Bourges). Cependant, de véritables faiblesses apparaissent

dans les services de haut niveau du fait de lacunes dans la banque et la finance, dans les services aux entreprises ou dans les services de gestion et de communication. Ainsi, malgré les besoins de Michelin et les efforts de la chambre de commerce, son « aéroport international » n'arrive qu'au 9^e rang national en étant relié à trente villes européennes.

En définitive, malgré certaines ambitions, Clermont fonctionne comme une métropole de la troisième couronne francilienne localisée en extrême bordure du grand Bassin parisien encore handicapée par une image de marque négative et les retards d'investissements des mandatures Quilliot (1970-1990). Sa volonté de se hisser à la hauteur d'une « capitale régionale européenne » l'oblige à rompre avec la culture de la discrétion que partagent jusqu'ici ses élites politiques et économiques, à avancer vers une véritable intercommunalité métropolitaine et, enfin, à mieux coordonner les projets, actions et moyens de l'agglomération et des conseils généraux et régionaux. Cependant, malgré certaines faiblesses, Clermont-Ferrand demeure un atout central de la dynamique régionale en étant la seule grande zone en croissance démographique et en disposant d'une zone d'emploi qui polarise 40 % des emplois régionaux (206 300) et accueille surtout 55 % des créations des huit dernières années.

La trame des pôles secondaires dispersés

Cependant, la nette primatie urbaine clermontoise est complétée par un réseau assez régulier de villes moyennes quadrillant le territoire régional. Au nord, l'Allier est organisé par un tripôle aux liens de complémentarités et de rivalités qu'entretiennent Moulins, préfecture et cité de services avec une aire urbaine de 57 600 habitants (1999/2006 : - 0,2 %), Montluçon, ville de tradition industrielle (aire urbaine : 78 000 habitants, - 0,1 %) et second pôle d'emplois (45 300 emplois) après Clermont malgré ses difficultés, et, enfin, Vichy, ville thermale de cure et de services dotée d'une aire urbaine de 81 300 habitants (+ 0,2 %) et 38 400 emplois en déclin malgré un patrimoine urbain et des équipements de bon niveau (golf, hippodrome, casino...). À l'opposé, Aurillac qui est la préfecture et la seule ville importante du Cantal avec une aire urbaine de 57 500 habitants (+ 0,2%), polarise l'ensemble de son espace départemental alors que Le Puy, préfecture de la Haute-Loire (aire urbaine : 67 800 habitants, + 0,4 %) et 39 000 emplois, est concurrencée au nord-est par la proximité de Saint-Étienne dans la Loire voisine.

Chapitre 5

Bourgogne

Superficie (km ²) : 31 752	PIB 2007 (milliards d'euros) : 42,4 ; rang : 16 ^e
Population 2009 : 1 681 000	PIB par habitant (milliers d'euros) : 26,07 ;
Population 1999 : 1 610 000	rang : 12 ^e
Population 1982 : 1 597 000	Répartition du PIB (2007) :
Densité 2008 (hab./km ²) : 52	- agriculture : 5 %
Population étrangère (2006, en %) : 3,9	- industrie : 24,5 %
Évolution de la population 1999-2006, taux annuel moyen en % : + 0,12	- services : 70,5 %
- dû au solde naturel : + 0,03	Taux de chômage (2 ^e trim. 2008) : 6,3 %
- dû au solde migratoire : + 0,09	Départements : Côte-d'Or (Dijon), Nièvre (Nevers), Saône-et-Loire (Mâcon), Yonne (Auxerre)
	Préfecture de région : Dijon

SI LA BOURGOGNE est une des plus grandes régions françaises avec 5,8 % du territoire, elle ne regroupe que 2,8 % de la population et appartient à l'écharpe des faibles densités avec seulement 52 habitants/km² (France : 113) alors que son économie ne réalise que 2,3 % du PIB métropolitain.

L'affirmation d'une identité régionale est bien lisible grâce à un glorieux passé ou à un patrimoine viticole de premier plan. Elle ne doit pas masquer cependant la grande hétérogénéité d'un territoire encore largement marqué par la ruralité, une économie régionale encore agricole et industrielle fortement dépendante des centres de décision extérieurs et, surtout, la faible cohérence de son dispositif interne du fait de l'éclatement de la région entre les zones d'influences francilienne et lyonnaise.

Zone de seuil et de transit aux échelles nationales et européennes, la Bourgogne peine en effet à assurer sa pleine autonomie et à émerger comme véritable carrefour du fait, en particulier, de la position excentrée et de la faible taille de sa capitale régionale Dijon. Enfin, l'absence criante d'acteurs économiques régionaux dynamiques et de premier plan et la culture de notables provinciaux partagée par ses élites politiques se traduisent par la difficulté à définir des projets stratégiques porteurs d'innovations.

Atouts et handicaps du seuil bourguignon

L'effet de seuil : contrastes et diffluence

De par sa position géographique, la région contrôle la diffluence de la Bourgogne qui met en contact l'axe du Rhône et de la Saône avec le sud-est du Bassin parisien, par la vallée de l'Yonne. Cette région est donc une terre de forts contrastes naturels, économiques et démographiques dépourvue de toute unité physique qui juxtapose des petites entités bien différenciées. Trois grands systèmes d'orientation méridienne se succèdent d'est en ouest.

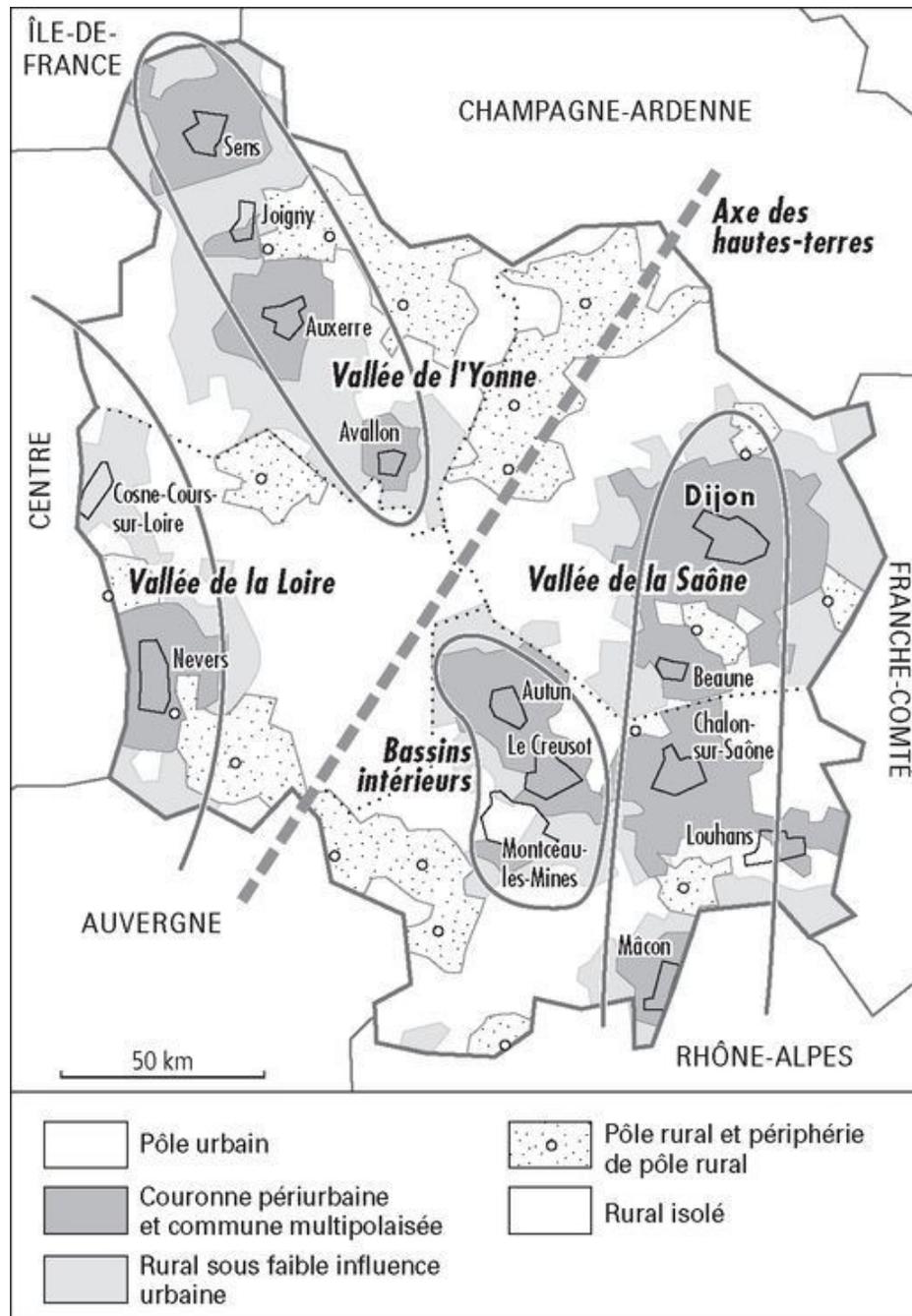
L'est est composé de plaines alluviales situées dans un bassin d'effondrement et drainées vers le sud par la Saône, elles-mêmes dominées par le rebord oriental du Massif central (Mt Rigaux à 1 009 m) largement dédié à la vigne des monts du Beaujolais au Mâconnais et à la Côte dite « d'Or », qui court de Beaune à Dijon. Doté d'une riche agriculture, de fortes densités et d'un bon encadrement urbain, c'est une région dynamique qui dessine une dorsale Mâcon/Dijon polarisant une grande part de l'activité économique.

L'espace central se caractérise par une écharpe de hautes terres froides qui constitue une barrière entre l'ouest et l'est de la région et une ligne de partage des eaux. Cet espace dépeuplé au climat semi-montagnard a des densités parfois inférieures à 20 habitants/km² (Nièvre : 32 habitants/km²). Au sud, le Morvan est un massif primaire usé par l'érosion dont la structure de socle le rattache au Massif central. Couvrant 228 000 hectares et culminant à 901 m au Haut-Folin, il accueille un parc naturel régional. Entouré de dépressions sédimentaires périphériques vouées à l'élevage (Bazois, Auxois, Terre Plaine), il est traversé de bassins d'effondrement qui fixent quelques villes (Autun, Le Creusot). Le Morvan est relayé au nord-est par les hauts plateaux calcaires pauvres et boisés du Châtillonnais et du plateau de Langres où la Seine prend sa source pour couler vers le nord-ouest.

Enfin, le nord de la région se rattache directement au Bassin parisien. Si le Sénonais et l'Auxerrois sont des régions de grandes cultures, le pays d'Othe et la Puisaye sont des terres de sables et d'argiles humides et donc largement bocagères, comme le décrivaient les romans de Colette, et sont dédiées à l'élevage et à la forêt. Dans cet espace, deux axes de peuplement plus denses et économiquement dynamiques suivent la vallée de l'Yonne d'Auxerre à Sens et le Val-de-Loire, de Nevers à Cosne-sur-Loire.

Une des régions françaises les plus rurales

Cette structure explique le poids considérable du monde rural et agricole dans l'espace et la société. En effet, l'espace rural regroupe un tiers de la population (France : 18 %) sur 66 % du territoire bourguignon. Après avoir connu un sensible déclin démographique entre 1982-1990 (- 0,3 %/an), il stabilise sa population depuis 1999. Cette amélioration s'explique par le fait que le solde naturel négatif est compensé par un solde migratoire positif grâce à l'arrivée de nouveaux habitants, en particulier des retraités : non seulement l'exode rural est fini mais cet espace redevient attractif. Mais il représente encore presque un tiers des emplois régionaux malgré un recul sensible depuis 1982. Cette baisse est due à la forte chute de l'emploi agricole qui ne représente plus qu'environ 10 % des emplois ruraux et, dans une moindre mesure, au recul de l'emploi industriel qui



La diversité des espaces bourguignons

continue cependant de jouer un rôle considérable avec un quart des emplois, en particulier dans les pôles ruraux. Enfin, les services y représentent la moitié des emplois, en particulier grâce aux services publics, à la santé et à l'éducation qui représentent désormais plus du quart des emplois ruraux.

Mais l'espace rural est lui-même d'une grande diversité interne. En particulier, l'espace rural isolé ou à faible influence urbaine représente plus de la moitié des surfaces, accueille 20 % de la population régionale et est en déclin démographique.

Cette structure dessine une vaste écharpe de faible densité inférieure à 20 habitants/km² qui couvre 60 % du territoire régional depuis les plateaux du Chatillonnais à la Puisaye et au Morvan, alors qu'à l'inverse 60 % de la population vit sur seulement 10 % du territoire régional.

**Évolution démographique des espaces bourguignons entre 1990 et 1999
(en milliers)**

	1982	1999	2006	Taux croissance annuel 1982/1999	Taux croissance annuel 1999/2006
Espace urbain	1 033	1 081	1 098	+ 0,26	+ 0,23
Pôles urbains - villes centre	488,8	469,6	457,9	- 0,24	- 0,36
Pôles urbains - banlieues	186,03	199,3	199,8	+ 0,41	+ 0,04
Périrubain	358,8	412	440,7	+ 0,82	+ 0,97
Espace rural	562,2	529,2	530,2	- 0,35	+ 0,03
Rural polarisé	187,4	173,7	168,5	- 0,45	- 0,43
Rural profond	374,8	355,5	361,7	- 0,31	+ 0,25
Total	1 596	1 610,4	1 628,8	+ 0,05	+ 0,16

Face aux difficultés économiques et démographiques inhérentes à une telle situation, 62 % du territoire régional, regroupant 28 % de la population ont bénéficié, pour la période 2000-2006 des aides communautaires au développement des zones rurales les plus fragiles. En effet, le maillage du rural bourguignon par de nombreux petits pôles demeure fragile. Enfin, représentant 10 % du parc régional des logements, les 82 000 résidences secondaires sont un élément de dynamisme des zones peu peuplées, alors que la qualité et la diversité du patrimoine historique et paysager expliquent un puissant tourisme de passage (5,6 millions de nuitées par an).

Les identités multiples d'une région historique incertaine

Les autorités régionales insistent souvent sur les héritages d'une histoire glorieuse marquée par l'influence des grandes abbayes de Cîteaux ou de Cluny aux XI^e et XII^e siècles, ou par le rayonnement intellectuel, artistique et politique de l'État bourguignon qui est à son apogée sous Charles le Téméraire aux XIV^e et XV^e siècles. Mais les quatre départements actuels ne correspondent en rien à ses limites puisqu'il incorporait aussi la Franche-Comté voisine et, surtout, l'Artois, le Brabant ou les Flandres alors que, *a contrario*, à l'ouest, le duché de Nevers lui échappait ainsi qu'au nord l'évêché de Sens. Enfin, son rattachement, historiquement assez précoce à la couronne de France en 1601 se traduit par une normalisation rapide, qui en affaiblit définitivement les facteurs identitaires, culturels et linguistiques spécifiques.

Cette distorsion se traduit dans la structure géopolitique interne. Alors que l'Yonne et la Côte-d'Or sont traditionnellement des bastions de droite à l'exception de quelques villes industrielles (Sens...), la Nièvre est un département de gauche longtemps dominé par la personnalité de François Mitterrand, qui en présida le conseil général de 1964 à 1981, alors que la Saône-et-Loire est hésitante. Ces oppositions départementales sont renforcées par de fortes concurrences entre les principales villes qui plongent leurs racines sous l'Ancien Régime. Alors que, dans l'Yonne la rivalité entre le puissant archevêché de Sens et Auxerre, la capitale départementale, perdura jusqu'au milieu du XX^e siècle, en Saône et Loire, Autun garde l'évêché, Chalon, la justice, et Mâcon, la préfecture départementale. Cette faible unité géopolitique se reflète enfin dans l'éclatement de la presse régionale (*Yonne Républicaine...*), dans la difficulté de Dijon à asseoir son hégémonie urbaine et souvent aussi dans le maintien de baronnies locales de la part de notables ruraux sans grand projet.

Axes de passages : comment valoriser les flux ?

Dès l'Antiquité avec les voies romaines puis sous la monarchie, la région est traversée par de grands axes de communication d'échelle nationale, comme la fameuse ligne PLM (Paris-Lyon-Méditerranée), et européenne. C'est ainsi, par exemple que l'ouverture, en 1794, du canal du Centre, reliant la Saône à la Loire permit le développement de la métallurgie au Creusot, alors que Dijon bénéficie dès 1842 de l'arrivée du chemin de fer. Depuis les années 1960, ce couloir de transit nord-sud voit ses équipements renforcés par les 690 km d'autoroutes (A 6 et A 31) et le TGV dont l'influence est cependant bien limitée comme en témoigne son tracé ou la localisation de ses gares régionales en pleine nature. Enfin, si le val de Saône à l'est et les couloirs ligérien (A 77) et icaunais à l'ouest sont des aires de bonne

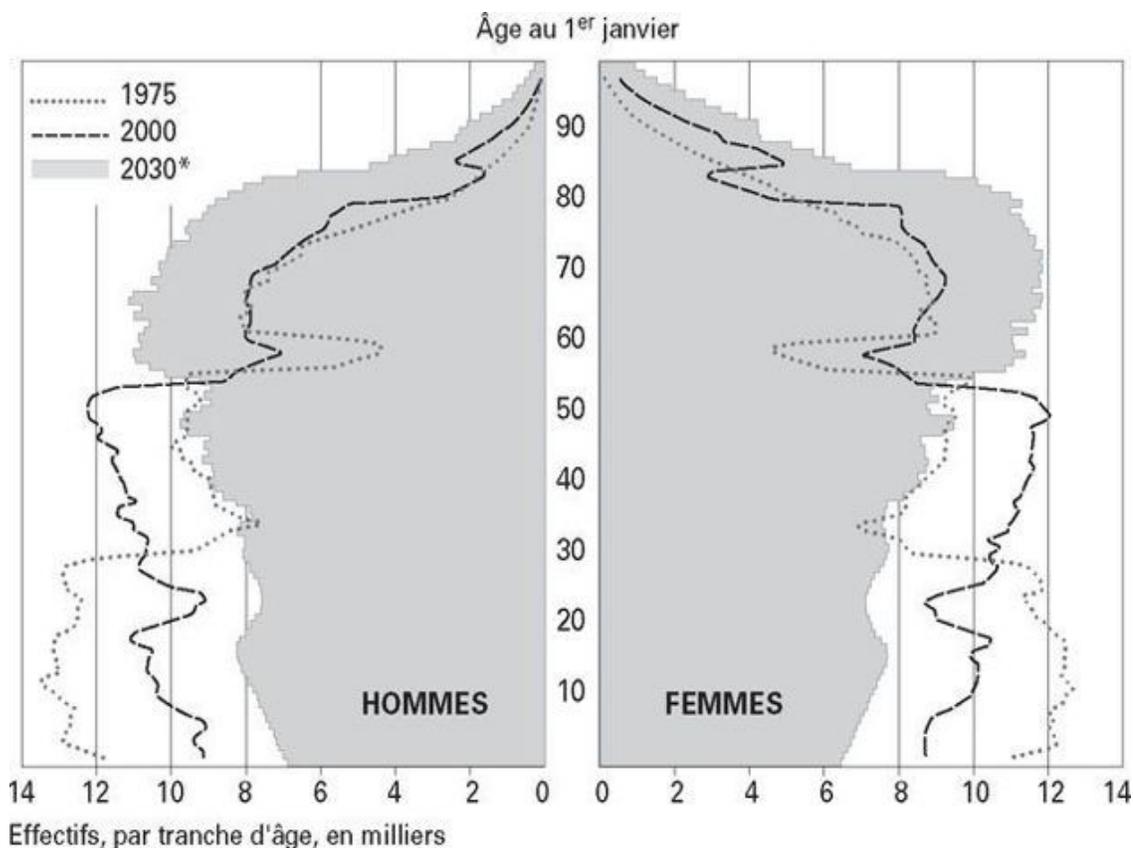
accessibilité, les liaisons transversales intrarégionales ouest-est demeurent déficientes, la A 5 en construction Troye/Sens/Tours passe très au nord, et le centre géographique demeure une zone très enclavée.

Si les transports représentent presque 10 % de la valeur ajoutée des services régionaux (France : 5,7 %), l'un des principaux défis posés aux acteurs bourguignons est de bénéficier des flux, en transformant la Bourgogne d'une simple zone de transit, en véritable carrefour, par la valorisation de sa position relative. Si la création d'un terminal multimodal à Dijon ou la multiplication des zones logistiques, au nord (Renault à Sénoble) et au sud de la région témoignent d'une certaine prise de conscience, la construction d'un véritable carrefour logistique de niveau européen est encore très lointaine, voire bien incertaine.

La fragile démographie d'une économie incomplète

Une dynamique démographique territorialement inégale

Ces vingt-cinq dernières années, la quasi-stabilité de la population régionale (+ 1,7 %) fait de la Bourgogne une des régions les moins dynamiques de France et témoigne de larges difficultés. Cette stabilité masque cependant de grands mouvements internes. La région connaît en effet un véritable chassé-croisé migratoire qui se traduit par un solde très légèrement négatif. La Bourgogne est au 2^e rang national pour le déficit migratoire



* Projection tendancielle pour 2030, si les tendances démographiques des années 90 se maintenaient.

Source : INSEE

L'évolution de la pyramide des âges de la Bourgogne (1975-2030)

des jeunes de 20-29 ans, en particulier les plus diplômés, qui partent pour un quart vers Rhône-Alpes et 22 % vers l'Île de France pour achever leurs études ou trouver un emploi sur Paris ou Lyon. À l'inverse, le solde migratoire devient largement positif dans les classes d'âges plus âgées du fait soit du desserrement résidentiel d'actifs franciliens qui élisent domicile dans ses marges septentrionales soit, surtout, de l'arrivée de nombreux retraités originaires à 60 % de la région-capitale, et qui choisissent pour 60 % d'entre eux le monde rural, essentiellement dans l'Yonne puis la Nièvre. Ce mouvement combiné au vieillissement de la population régionale (un quart de la population a plus de 60 ans) explique que les retraités représentent plus du quart de la population et les pensions un peu moins d'un tiers des revenus fiscaux de la population.

Enfin, ce déficit migratoire est compensé par un excédent naturel faible mais suffisant. Globalement, la démographie bourguignonne est à l'articulation de deux grandes zones, l'une plus féconde, au nord, l'autre plus âgée au sud. En effet, si sa mortalité est élevée, du fait d'une importante population âgée (plus de 60 ans : 24,2 %, moins de vingt ans : 23,4 %), sa fécondité demeure élevée avec 1,82 enfant par femme (13^e rang national).

Mais ces moyennes masquent des trajectoires territoriales différenciées. Depuis 1975, la Côte-d'Or, qui est le département le plus jeune, et l'Yonne, qui bénéficie largement des dessertements de l'Île-de-France, voient leurs populations augmenter. À l'opposé, la Saône-et-Loire, département bien peuplé mais fortement frappé par les restructurations industrielles depuis le début des années 1980 (faillite de Creusot Loire...), et surtout la Nièvre sont en déclin. Les zones les plus dynamiques sont l'axe Dijon-Chalon-sur-Saône à l'est, et la vallée de l'Yonne (Auxerre/Sens) au nord-ouest alors que les périphéries des principales villes s'opposent aux cantons ruraux du Morvan, de Puisaye ou de Bresse.

Évolution démographique des départements entre 1982 et 2009 (en milliers et en %)

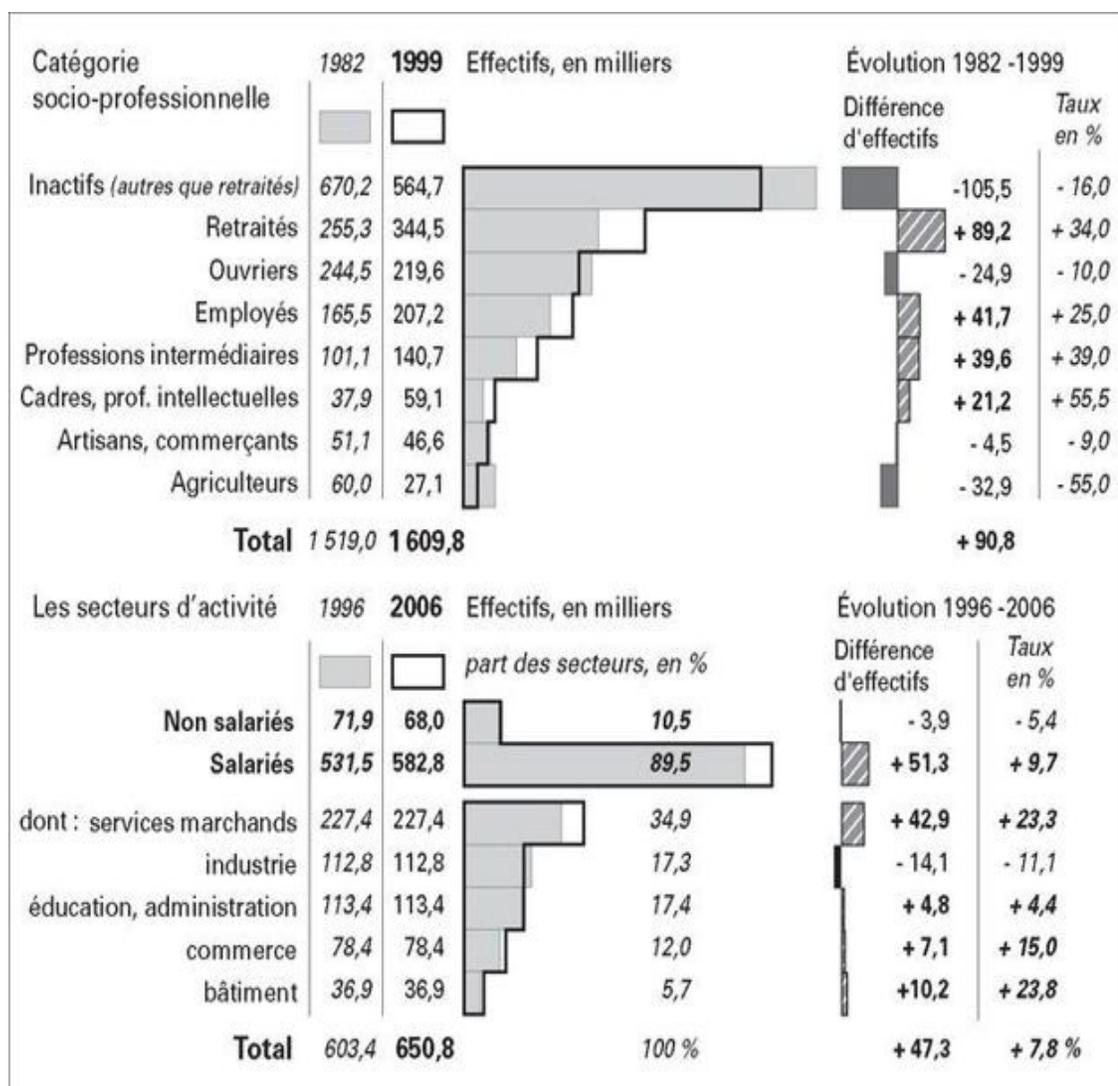
	Région	Côte-d'Or	Nièvre	Saône-et-Loire	Yonne
Superficie km ²	31 582	8 763	6 817	8 575	7 427
Densité 2006	51	59	32	64	46
Population 1982	1 596	473,5	239,6	571,8	311
Population 1999	1 610	507	225	545	333
Population 2009	1 681	531,2	229,7	569	351,2
Taux variation annuel moyen 1999-2006	+ 0,12	+ 0,2	- 0,3	+ 0,3	0,4
TVAM dû au solde naturel	+ 0,03	+ 0,3	- 0,4	0	- 0,1
TVAM dû au solde migratoire	+ 0,09	- 0,1	+ 0,1	+ 0,1	+ 0,5
% plus 60 ans			33 %	26 %	24 %
Chômage 1 ^{er} tri 2008	6,3	5,9	6,7	6,5	6,6

Une économie dans l'orbite parisienne

Avec 62 466 euros de PIB par emploi (16^e rang national) et une croissance de 26 % de son PIB ces seize dernières années (France : + 35 %), le dynamisme de l'économie régionale demeure à la traîne et la région se fait distancer. Malgré la création de 54 000 emplois salariés (+ 15 %), son dynamisme est sensiblement inférieur à la moyenne nationale (+ 24%). Car ses structures fonctionnelles la rapprochent des régions du grand Bassin parisien (Champagne, Picardie, Centre) fonctionnant dans l'orbite parisienne. Au 16^e rang métropolitain avec 2,3 % du PIB, elle est caractérisée par une forte présence productive à la fois agricole (6 % des

actifs) et industrielle (21,5 % des actifs). Son profil socioprofessionnel présente une surreprésentation des agriculteurs et surtout des ouvriers (16,5 % de la population), plus nombreux que les employés (15,5 %), alors que les professions intermédiaires et surtout les cadres et professions intellectuelles supérieures (4,4 %) sont largement sous-représentées. L'économie régionale se caractérise par un faible taux d'encadrement (8,5 %) et la faiblesse des emplois décisionnels hautement qualifiés (4,7 %) face à une surreprésentation donc des ouvriers et des employés souvent peu qualifiés, sauf dans la vallée de la Saône.

De même, si son PIB par habitant la situe au-dessus de la moyenne provinciale, et si le chômage demeure inférieur à la moyenne nationale, les salaires bourguignons sont inférieurs à la moyenne provinciale du fait d'une structure des qualifications caractérisée par une sous-représentation structurelle des catégories les mieux rémunérées. L'appareil de formation régional se caractérise enfin par une surreprésentation de l'apprentissage et des formations en alternance, par l'importance des filières techniques chez les bacheliers et par la faiblesse de l'enseignement supérieur. Seulement 16,5 % des Bourguignons possèdent un diplôme de l'enseignement supérieur. Les attractions franciliennes et lyon-naises



Source : INSEE

Les mutations des catégories socioprofessionnelles entre 1982 et 1999 : de graves faiblesses structurelles

se traduisent, en effet, par une grave faiblesse dans la recherche-développement industrielle (1,5 % total national) et publique et surtout dans l'enseignement supérieur dont les effectifs régionaux passent de seulement 15 000 à 30 000 étudiants en dix ans. Enfin, l'ensemble de l'économie régionale est largement structuré par de grands groupes internationalisés, qui contrôlent directement la moitié de l'emploi, dont 65 % des emplois industriels et 52 % des services, alors que les groupes d'origine bourguignonne sont peu nombreux, de faible taille et d'un rayonnement essentiellement régional.

Si les 650 000 emplois sont polarisés pour un tiers chacun par la Côte-d'Or et la Saône-et-Loire devant l'Yonne (20 %) alors que la Nièvre est relativement marginale (13 %), on assiste ces dix dernières années à un sensible renforcement des

déséquilibres régionaux survalorisant la hiérarchie urbaine. 60 % de la croissance régionale sont polarisés par Dijon (36 %), largement devant Auxerre (12 %) et Macon (11 %) face au déclin ou à la stagnation d'un très large espace. Témoinnant de la variété des trajectoires territoriales, le taux de chômage varie fortement entre les zones d'emplois de Montceau-les-Mines (9,5 %) et du Creusot et celle de Louhans (5,4 %) ou de Dijon (6,7 %).

Une agriculture diversifiée et dynamique

Alors que la SAU occupe 58 % de l'espace régional et les espaces forestiers 31 %, la Bourgogne dispose d'un potentiel agricole important et diversifié qui représente 5,4 % des emplois et 5 % de la valeur ajoutée (3^e rang national). Les mesures d'accompagnement mises en place depuis 1982 se traduisent par un sensible rajeunissement des chefs d'exploitation alors que l'emploi agricole a chuté d'un tiers depuis 1988. Trois grandes activités structurent l'espace régional. Avec 55 % de la SAU en terres arables concentrées dans l'Yonne et la Côte-d'Or, la Bourgogne est une région de grande culture pour les céréales (6,5 % prod. métropolitaine) et les oléagineux qui occupent un quart des surfaces. Avec 43 % de ses surfaces en herbages, essentiellement dans la Nièvre et en Saône-et-Loire, elle accueille aussi le 4^e troupeau allaitant de métropole grâce, en particulier, aux vaches nourrices de race charolaise.

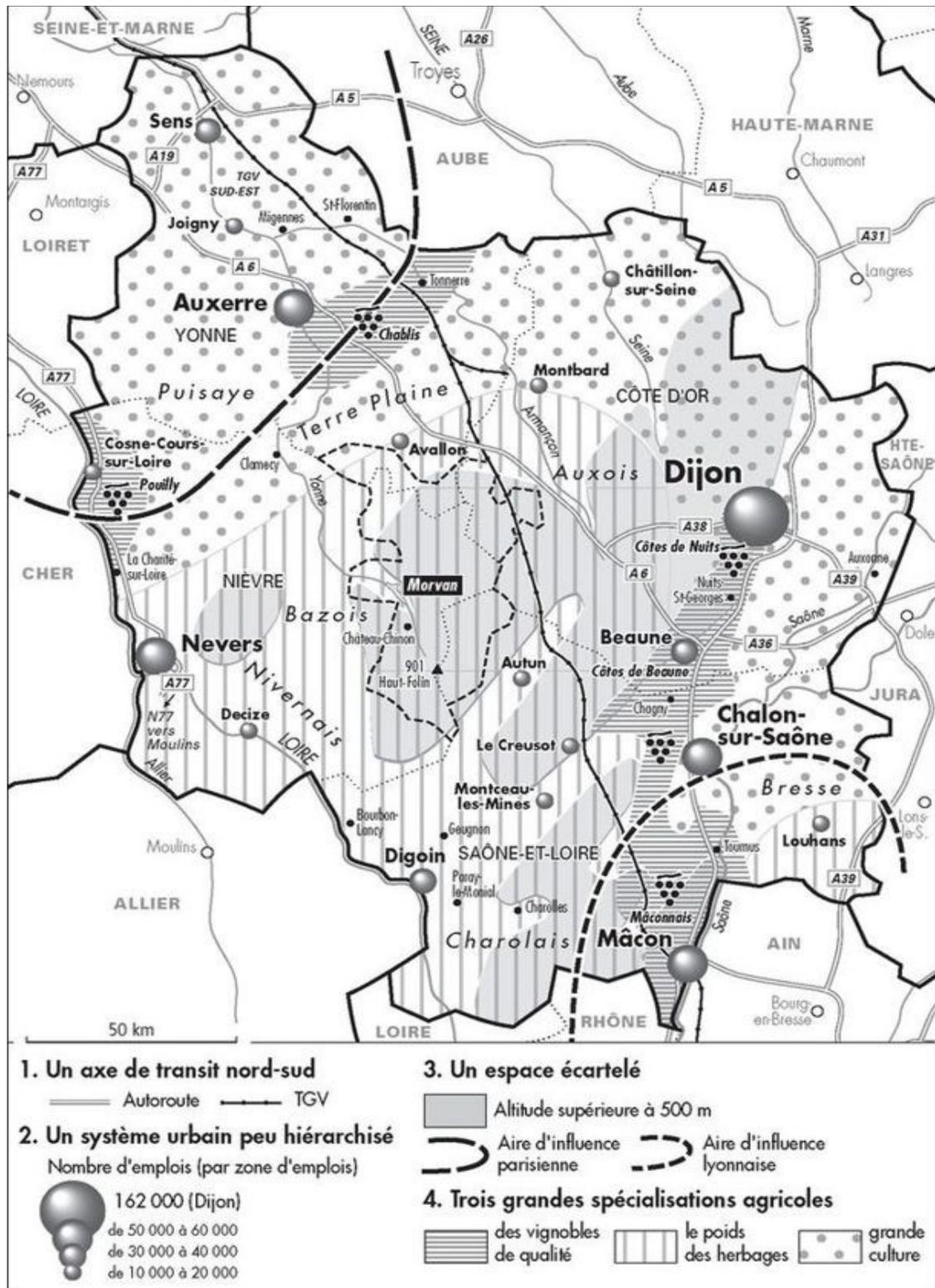
Enfin, la région dispose d'un patrimoine viticole exceptionnel à très forte valeur marchande et à forte image identitaire couvrant 31 600 hectares, soit 1,7 % de la SAU bourguignonne et 3,6 % des surfaces viticoles nationales. Les vins blancs représentent 65 % de la production avec les cépages aligoté et chardonnay face aux vins rouges de cépage pinot noir. Trois grandes zones d'AOC structurent l'offre, dont le Val-de-Loire (coteaux du Giennois et Pouilly) et la Basse-Bourgogne (Chablis, Tonnerois et Chatillonnais). Mais, c'est bien sûr surtout la Saône-et-Loire (43 % des surfaces régionales, Mâconnais, Côte chalonaise) et encore plus la Côte-d'Or (32 %) qui en constituent le cœur. À l'égal des plus grands Bordeaux, les Côtes-de-Beaune et Côtes-de-Nuits en constituent l'aristocratie régionale, dont les emblématiques ventes des Hospices de Beaune fixent les prix sur le marché international chaque automne.

Un potentiel productif dominé et incomplet

Avec 21 % des emplois totaux et 17 % de la valeur ajoutée, la Bourgogne est une région marquée par l'industrie. Son potentiel – sectoriellement bien diversifié autour

de la métallurgie, de la chimie plastique, de la mécanique, de l'agroalimentaire (Senoble, Amora) et de l'électronique (Thomson, Alstom, Philips) – est composé de plusieurs strates historiques et fonctionnelles.

Mais cette diversité sectorielle doit être nuancée par le fait que la région est largement structurée sur des pôles sectoriellement très spécialisés ou dépendant d'un seul acteur. Cette géographie de monopoles territoriaux organisés par et autour d'une grande firme répond aux héritages historiques apparus dès le XVIII^e siècle (Usinor au Creusot, forges de Geugnon du groupe Ugine, Imphy...). Mais, elle a été systématisée durant le processus de décentralisation industrielle des Trente Glorieuses, afin d'éviter toute concurrence dans la recherche de main-d'œuvre ouvrière peu qualifiée, pour maintenir de bas salaires. Par exemple, l'automobile et le caoutchouc (Michelin) contrôlent 40 % des emplois industriels à Decize, la construction ferroviaire et la métallurgie 47 % des salariés du Creusot, alors que le groupe textile Dim emploie 2 800 salariés à Autun, soit 40 % des emplois industriels. Seules les grandes villes comme Dijon (Sanofi, Trw), Mâcon (Gec Alstom) ou Chalon (Framatome dans les chaudières nucléaires, Kodak), échappent partiellement à cette logique. Il convient, enfin, de souligner l'importance



La région Bourgogne

stratégique de l'établissement ultra-secret du CEA Valduc à Salives en Côte-d'Or, qui travaille dans les charges nucléaires des missiles stratégiques de la défense

nationale.

La région est cependant confrontée à une difficile mutation industrielle, comme en témoigne le recul de 30 % des effectifs ces vingt-cinq dernières années du fait de la crise des secteurs traditionnels comme l'habillement (Dima à Autun) ou la sidérurgie ou de l'internationalisation des groupes industriels (Kodal à Châlons) qui délocalisent leurs activités productives à fort contenu de main-d'œuvre, comme dans les composants électroniques (Thomson, Philips, Schneider Electric). Malgré la création de deux pôles de compétitivité sur le nucléaire et dans la santé-nutrition (Vitagora), les déséquilibres se retrouvent dans le poids de la sphère productive (40 % des salaires) face à la faiblesse de la sphère résidentielle (34 %). Face à la modernisation agricole et à la crise de la spécialisation taylorienne, les services représentent 69 % des emplois et 70 % de la valeur ajoutée régionale. Mais, si en vingt ans la valeur ajoutée du secteur a été multipliée par deux et le nombre d'emplois a augmenté de 30 %, la Bourgogne se caractérise encore par certaines difficultés structurelles. En particulier, les services aux entreprises demeurent sous-représentés avec 16 % seulement des emplois de services et 7,5 % des emplois totaux (France 13 %) face à l'importance de l'emploi public (19 % des emplois régionaux) qui verse 26 % des salaires.

Un encadrement urbain dense mais qualitativement insuffisant

Un semis de petites villes moyennes concurrentes

La Bourgogne demeure une région peu urbanisée : ses 71 unités urbaines ne regroupent que 67,5 % de la population régionale. Si la Côte-d'Or arrive en tête avec 75 % d'urbains, l'Yonne tombe à 68 %, la Saône-et-Loire à 66 % et la Nièvre à seulement 51 %. Paradoxalement, alors que les villes-centre perdent 6 % de leurs habitants depuis 1999, l'essentiel de la croissance est polarisé par les banlieues et surtout les espaces périurbains.

Cette faiblesse se retrouve dans l'armature urbaine bourguignonne qui est constituée d'un semis de villes de petite taille (moins de 5 000 habitants) ou de taille moyenne rayonnant sur des aires d'influence réduites alors qu'on ne compte que neuf agglomérations de plus de 35 000 habitants. Cette faiblesse du haut de la hiérarchie urbaine régionale constitue un véritable handicap au développement. Ainsi, la seconde aire urbaine régionale, Chalon-sur-Saône, n'a que 134 000 habitants devant Nevers (98 000), Mâcon (93 000), Auxerre (86 700), Sens (58 300), Montceau-les-Mines (45 000) et Le Creusot (39 500) frappées par la désindustrialisation en perdant 20 000 habitants depuis 1982, et Beaune en forte

croissance (36 000). À l'exception de Nevers, très excentrée, les principales villes sont polarisées par les trois axes Sens-Auxerre, Dijon-Mâcon et Autun-Le Creusot-Digoin.

Cet encadrement urbain s'avère parfois fragile comme en témoignent les pertes démographiques supérieures à 10 % des petites villes industrielles traditionnelles de Gueugnon, Montbard, La Machine, St Florentin ou Digoin, mais aussi le recul, malgré la croissance des banlieues, des villes-centre des agglomérations de Chalon, Nevers, Mâcon, Auxerre, Le Creusot ou Autun.

Les faiblesses de la métropole dijonnaise

Ces faiblesses structurelles de l'encadrement urbain bourguignon sont renforcées par la difficulté que rencontre Dijon, aire urbaine de 355 000 habitants en 2006, à s'affirmer comme véritable métropole régionale. Elle se heurte à des difficultés majeures. Les profondes rivalités géopolitiques intrarégionales bloquent son affirmation. Sa position relative excentrée la laisse à l'écart de l'autoroute du sud et du tracé TGV. Malgré d'importantes fonctions administratives et un dynamisme certain (universités, Inra, école nationale sup. de biologie appliquée à la nutrition et l'alimentation, école sup. d'ingénieurs de recherche en matériaux...), son potentiel économique demeure limité malgré une bonne image de marque de ville historique, culturelle et touristique. Même en croissance sensible (1982-2006 : + 44 000, + 15%), son agglomération ne polarise que 20 % de la population régionale – un taux très faible qui la situe seulement au 26^e rang des agglomérations nationales – et sa zone d'emplois, malgré un certain dynamisme, seulement un quart des emplois régionaux. En effet, ses capacités d'influence dans les fonctions métropolitaines stratégiques sont directement concurrencées par le rayonnement de Paris sur l'Yonne et une partie de la Nièvre alors que Nevers est plus tourné vers l'axe ligérien tandis que la Saône-et-Loire entre de plus en plus dans l'aire d'attraction lyonnaise.

Cette situation témoigne – à l'instar d'autres régions du grand Bassin parisien comme la Champagne-Ardenne ou la Picardie – de l'écartèlement de l'espace régional, de la faiblesse de son identité géopolitique interne et des rapports de domination exercés par la métropole francilienne.

Chapitre 6

Bretagne

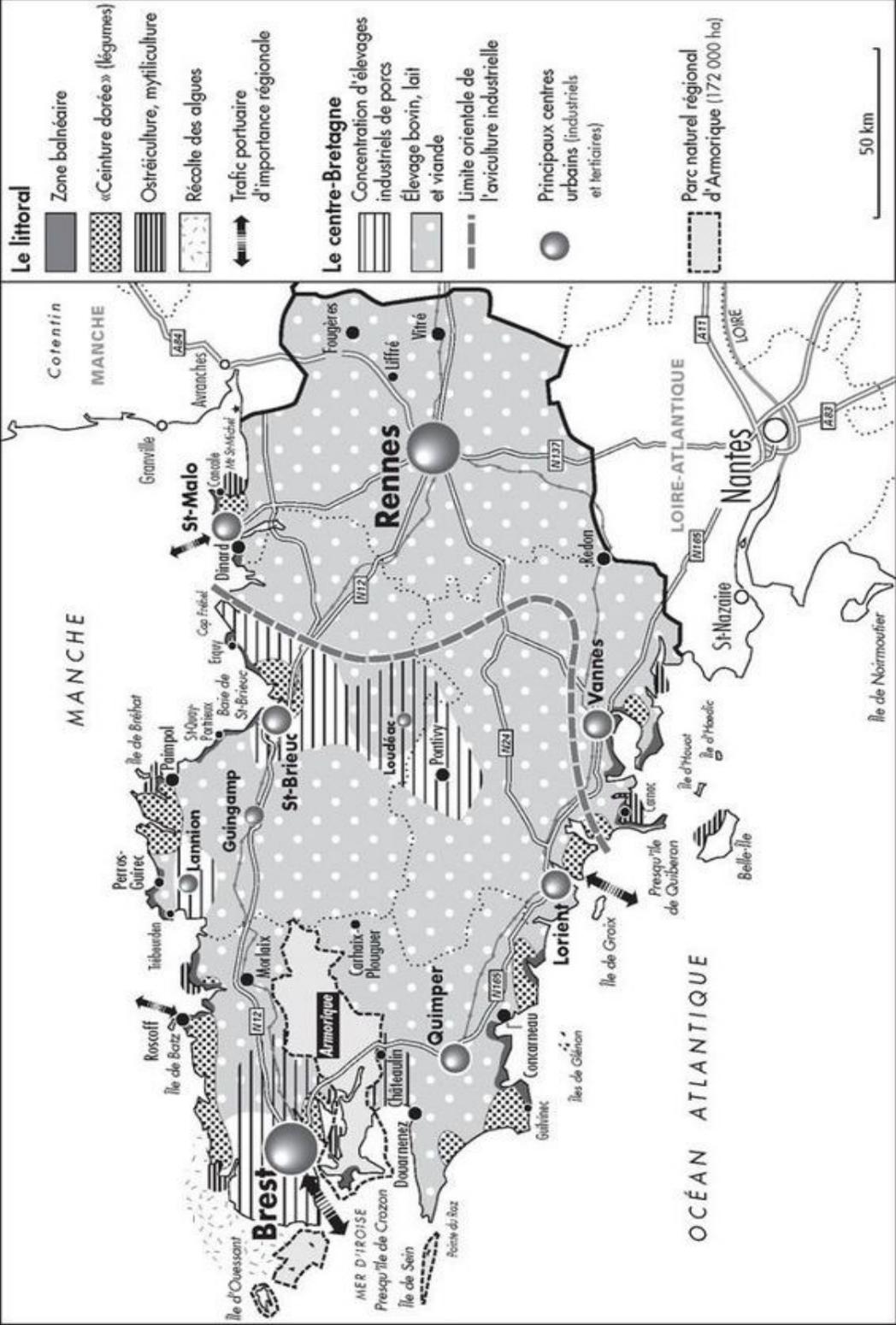
Superficie (km ²) : 27 507	PIB 2007 (milliards d'euros) : 81,9 ; rang : 7 ^e PIB par habitant (milliers d'euros) : 26,3 ; rang 11 ^e
Population 2006 : 3 095 000 Population 1999 : 2 906 000 Population 1982 : 2 708 000	Répartition de la valeur ajoutée (2006) : - agriculture : 3,7% construction 8,6 % - industrie : 13,5 % - tertiaire : 74,2 %
Densité 2006 (hab./km ²) : 111	
Population étrangère (2006, en %) : 1,6	Taux de chômage (4 ^e trim. 2008) : 6,6 %
Évolution de la population 1999-2006, (taux annuel moyen, en %) : - dû au solde naturel : + 0,21 - dû au solde migratoire : + 0,64	Départements : Côtes-d'Armor (Saint-Brieuc), Finistère (Quimper), Ille-et-Vilaine (Rennes), Morbihan (Vannes) Préfecture de région : Rennes

LA RÉGION ne correspond pas à la Bretagne « historique », le duché formé dès le X^e siècle, rattaché au royaume en 1532. Le découpage régional, contesté, exclut Nantes et la Loire-Atlantique, pourtant bretonnes par l'histoire et la culture.

L'identité bretonne s'ancre dans l'histoire : un peuplement celte, une évangélisation précoce, une province autrefois réputée « étrangère », une société paysanne traditionnellement sous la coupe de l'Église et du Château, un passé douloureux de pauvreté, d'émigration, de sacrifices – la première guerre mondiale fut sans pitié pour les conscrits bretons d'origine rurale ! De nos jours, l'affirmation de l'identité bretonne, soutenue par des groupements régionalistes, autonomistes, parfois activistes mais très minoritaires, passe surtout par un renouveau culturel, en faveur de la langue, du chant, de la musique, du patrimoine historique et artistique. Elle n'exprime pas un quelconque passéisme ; elle s'inscrit dans la vague de transformation de la Bretagne qui, dès 1950, mobilise les énergies : entrepreneurs, syndicalistes, maires, clergé et mouvements de jeunesse catholique, universitaires...

Ce mouvement fait de la Bretagne, jusqu'alors « sous-développée », une région dynamique, qui s'intègre fortement dans l'espace français, puis européen, tout en voulant sauvegarder sa spécificité. Il s'accompagne de mutations sociologiques et politiques : terre de tradition centriste et de catholicisme social, le Front national, malgré l'origine bretonne de son leader, y est peu présent ; la région est,

inégalement selon les élections, gagnée par la gauche. Celle-ci, dominée par le parti socialiste, dirige depuis



La région Bretagne

la fin des années 1970 des municipalités, et non des moindres (Rennes), depuis 2004 la région et trois départements sur quatre (Morbihan excepté).

Dès les années 1950 et durant les Trente Glorieuses, une politique volontariste de développement est appuyée par l'État (aides financières, décentralisations) et par l'UE (modernisation agricole, transports). Elle mène à la restructuration et à l'intensification d'une agriculture familiale encadrée par les IAA, au désenclavement d'une région « périphérique », occupant une situation de finisterre, à la valorisation par la formation et l'emploi d'une population autrefois obligée d'émigrer, à un essor touristique « à la bretonne ». Ce modèle de développement a ses réussites, mais aussi ses limites : agriculture très, trop, productiviste, environnement soumis à de fortes pressions, incertitudes industrielles, disparités intrarégionales... Face aux difficultés, à la mondialisation, au besoin d'identité régionale, se posent les problèmes d'un réaménagement du modèle breton, de l'organisation et du fonctionnement de l'espace, des coopérations intra et interrégionales.

Une image provinciale forte

Au-delà des clichés – une terre de menhirs et de dolmens, d'églises et d'enclos paroissiaux, de bocage, de légendes, de folklore vestimentaire et festif –, la Bretagne offre une spécificité forte qui doit beaucoup à l'histoire, à la géographie, aux traits du peuplement et de la population.

La péninsule bretonne

L'Armorique, morcellement et clivages

Pénéplané, basculé et faillé au Tertiaire, le massif Armoricaïn offre des paysages variés : bas plateaux aux vallées encaissées, bassins vallonnés dans les schistes tendres, crêtes gréseuses, lourdes collines de granites, de grés et de schistes durs, souvent couvertes de landes et prenant le nom de « monts », de « montagne » ; le point culminant se situe à 380 m dans les Monts d'Arrée. Les côtes sont souvent rocheuses, plus élevées au nord qu'au sud, entrecoupées d'anses et de baies sableuses, d'estuaires, de rias ou d'abers (basses vallées ennoyées par la remontée du niveau marin).

Massive, mais disséquée et fractionnée dans le détail, la péninsule se divise en « pays », aux spécificités géographiques, historiques, culturelles (autrefois

linguistiques), tels les pays bigouden, du Léon, du Trégor... Cette trame se retrouve dans le cadre de la politique des « contrats de pays ». À l'échelle régionale, persiste la dualité entre l'*Argoat*, « pays des bois », pays de l'intérieur, autrefois archaïque, un ensemble rural désormais entraîné dans l'essor agricole mais démographiquement fragile, et l'*Armor*, le littoral plus peuplé, plus urbanisé, animé par la vie maritime. Un autre clivage, façonné par l'histoire, oppose une *haute Bretagne*, précocement ouverte à l'influence française, organisée autour de Rennes, capitale historique et relais du pouvoir central, et une *basse Bretagne*, occidentale, longtemps plus isolée, plus traditionnelle et bretonnante.

Environnement océanique et fond terrien

La mer est une réalité forte et changeante : maintien d'une pêche multiforme, d'une agriculture littorale avec les « ceintures dorées » légumières, d'arsenaux restructurés (Brest, Lorient), abandon, malgré la proximité immédiate de la route maritime la plus fréquentée du globe, du grand commerce qui fit la fortune de Saint-Malo, de Lorient, essor de l'aquaculture, du tourisme littoral et insulaire favorisé par la beauté et l'originalité des paysages.

L'influence océanique donne la tonalité climatique. Baignée par les eaux tièdes de la dérive nord atlantique, la Bretagne jouit d'un climat doux, aux pluies fréquentes, au temps variable et parfois venteux ; un climat maussade pour les uns, tonique pour les autres. L'environnement océanique, que le Conservatoire du littoral et les parcs régionaux, comme celui de l'Armorique, veulent préserver, rappelle par les landes de bruyères et d'ajoncs, les tourbières, la diversité florale liée aux microclimats, l'ouest britannique parent celte de la Bretagne.

De la forêt originelle, la chênaie-hêtraie, la forêt des druides, il reste peu : 330 000 ha, 12 % du territoire régional, et rares sont les massifs étendus (forêts de Paimpont, de Rennes). La déforestation, engagée précocement, se poursuit jusqu'aux XIX-XX^e s., conséquence de la pression démographique ; les « landes » elles-mêmes, terres médiocres réservées aux parcours des bêtes, sont mises en culture. Il en résulte des paysages agraires, qu'historiens et géographes ont disséqués : bocages de cultures, variés, à petite ou grande maille, à trame anarchique ou ordonnée, habitat dispersé et groupé, maisons aux murs de granite ou de grès, aux toits d'ardoises. Ces témoins de l'histoire, mis à mal par les mutations contemporaines, interrogent les Bretons d'aujourd'hui attachés culturellement et sentimentalement à leurs racines.

La population bretonne

Les campagnes surpeuplées et prolifiques, de tradition catholique, alimentent depuis 1860 une émigration de jeunes, bretonnants, non formés, engagés comme ouvriers agricoles, marins, domestiques ; Bécassine donne alors une image caricaturale de la population bretonne. Ce passé est révolu, suite à un double revirement.

Le retournement culturel

Fin du XIX^e s., la province paraissait « arriérée ». De nos jours, après des décennies d'effort, elle a un système éducatif, public et privé, performant, s'appuyant sur le dynamisme de la métropole et des villes moyennes.

La langue bretonne a subi un vif recul dû à la scolarisation et au développement des échanges. Sa relative résistance dans les campagnes s'est effondrée avec l'ouverture de l'agriculture bretonne dans les années 1950-1960, avec l'abandon de l'enseignement familial de la langue. Actuellement, les locuteurs du breton sont moins de 220 000 (300 000 en 1999, 600 000 en 1982). L'enseignement du breton, reconnu langue régionale, mieux pris en compte par les administrations régionale et départementale, soutenu par des associations, reste marginal (classes bilingues, réseau Diwan) ; il concerne plutôt des familles cultivées, urbaines. Autrefois vilipendé, le breton est, avec le regain d'intérêt pour la culture régionale, perçu positivement. Les médias (publication, chant, radio, télévision) s'en emparent ; émergent même quelques élus bretonnants !

La carte de la promotion par l'école et de l'innovation

	Taux de scolarisation		Proportion de jeunes	
	des 16-19 ans	des 20-24 ans	bacheliers	sans qualification
Bretagne	89,7 %	37,8 %	69,3 %	3,6 %
Métropole	84,4 %	35,2 %	61,9 %	7,5 %

Source : Cereq 2003 ; centre d'études et des recherches sur les qualifications.

Une recherche-développement dynamique : sa part dans le budget régional, 4 %. 4 500 chercheurs dans le secteur public (4,5 % des effectifs de la recherche civile en France). Une recherche multipolaire : 4 sites (Rennes, Brest-Quimper-Roscoff, Lorient-Vannes, Saint Briec-Lannion), avec de grandes écoles, de nombreux organismes de la recherche (Afssa, Cemagref, Cnrs, Ifremer, Inra, Inria, Inserm...).

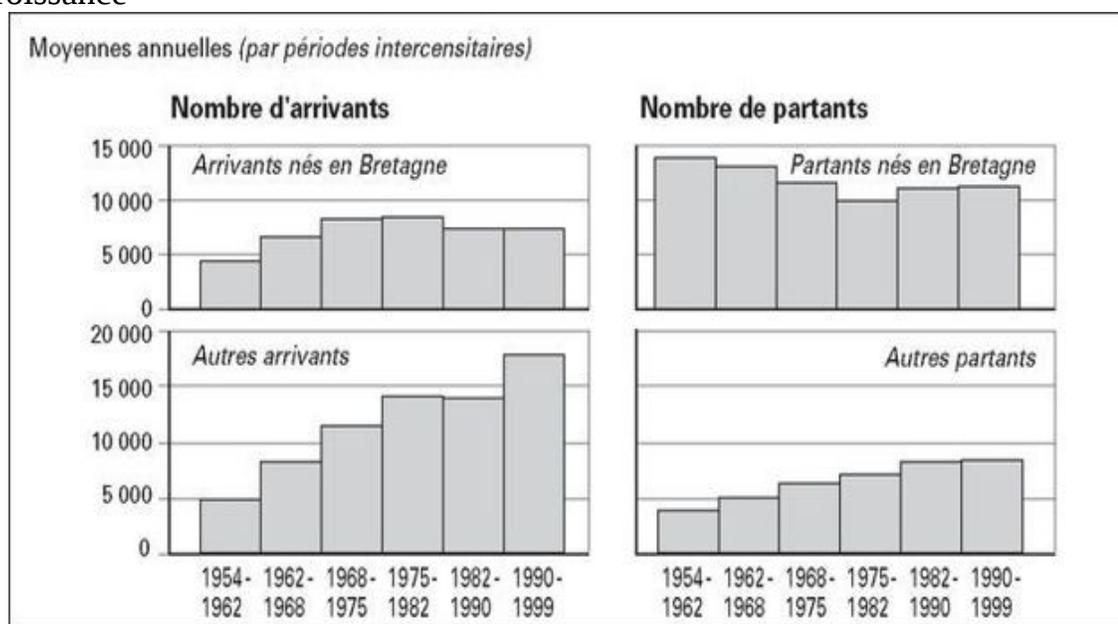
Une recherche privée : 6 500 chercheurs, ingénieurs présents dans les entreprises, les technopoles, les centres de transfert.

Quatre domaines dominent : sciences et technologies de l'information et de la communication, de la mer, de la santé ; agriculture et agroalimentaire.

Source : Cordis 2008 ; service communautaire d'information sur la recherche et le développement.

Le renversement démographique

L'excédent migratoire succède à partir de 1965 à une longue période d'exode. Interrégional, vu la faible présence étrangère ici, il devient même le premier facteur de la croissance



Source : INSEE - recensements de la population.

Flux migratoires : partants et arrivants en Bretagne

Entre 1999 et 2006 l'attrait breton reste fort vis-à-vis d'actifs et de retraités.

Chez ces

derniers, la part de non-Bretons s'installant en Bretagne est majoritaire (57 %).

démographique. Les années 1999-2006 confirment les tendances antérieures : la part du solde migratoire dans la croissance régionale atteint 75 % ! Certes des Bretons continuent de quitter la région, notamment des jeunes, étudiants, actifs de moins de 30 ans, gagnant surtout la région parisienne. Ce mouvement est largement compensé : arrivée d'actifs (30-40 ans) d'origine bretonne ou non, attirés par la dynamique régionale, installation de retraités d'origine bretonne ou non.

Parallèlement, le comportement démographique se banalise : baisse de la natalité et de la fécondité, vieillissement de la population, faible accroissement naturel ; ce dernier, négatif dans les Côtes-d'Armor, quasi nul dans le Finistère, résiste cependant en Ille-et-Vilaine, réceptacle de jeunes migrants, inter- et intrarégionaux.

Conséquence de cette démographie, la population bretonne, monolithique dans les années 1960 avec une proportion d'autochtones de 91 %, l'est moins, 79 % en 1999 ; une part qui reste toutefois supérieure à celle de la France provinciale (69 %).

Les disparités démographiques

La carte de la dynamique démographique dessine deux axes de densification : l'un de Nantes à Vannes, prolongé jusqu'à Quimper, l'autre de Nantes à Rennes (avec discontinuité) et Saint-Malo, axe qui pourrait rejoindre prochainement la zone de Saint-Brieuc. Ainsi l'espace côtier se densifie. Dans cette dynamique, l'attraction résidentielle, le niveau et la qualité de l'emploi interviennent : stagnation en Bretagne centrale (zones ruralo-agricoles de Carhaix, Pontivy-Loudéac), essor soutenu en Armor, surtout méridional, et dans la région rennaise avec les zones d'emploi de Rennes, de Vitré (progrès de l'emploi, implantation de firmes, Canon, Mitsubishi, Thomson, Oberthur...).

Originalité bretonne par rapport à la France, la croissance est faible pour les espaces urbains qui rassemblent 42 % de la population : villes-centres – qui offrent, vu leur taille communale, une particularité de la Bretagne, des terrains à bâtir disponibles –, et banlieues. Elle reste très soutenue dans l'espace péri-urbain, attiré par les pôles urbains, marqué par les lotissements pavillonnaires, par l'extension des aires de migration quotidienne de main-d'œuvre (en direction des villes importantes, des petites villes et bourgs touchés par une industrialisation récente souvent liée à l'économie agricole). L'espace rural regroupe 28 % de la population : sa croissance négative entre 1990-1999 devient, entre 1999 et 2006, similaire à celle de la région grâce à l'excédent migratoire. L'empreinte rurale reste forte : le nombre de ruraux, la densité rurale (55) témoignent d'une certaine attraction, à l'exception du centre ouest en recul démographique, certes atténué.

Évolution de la population 1999-2005 : croissance moyenne annuelle (pourcentages)

	Côtes d'Armor	Finistère	Ille-et- Vilaine	Morbihan	Région
Taux annuel	0,74	0,47	1,19	1,14	0,89
Part de AN	-0,03	0,06	0,54	0,14	0,21
Part du SM	0,77	0,41	0,65	1,00	0,68
Population 2006	567 000	876 500	930 000	688 500	3 062 000

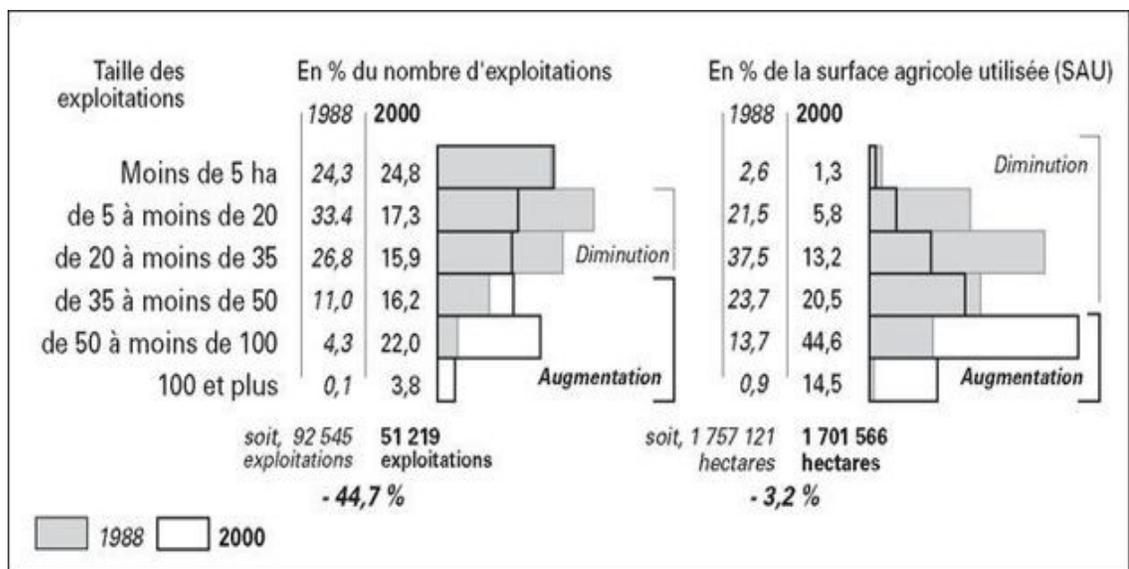
AN = accroissement naturel ; SM = solde migratoire Source : Insee Octant 2007.

« Le réveil de la Bretagne »

Les responsables bretons, à travers le Celib, font du développement agricole et des décentralisations industrielles, des objectifs prioritaires capables de répondre alors à la forte pression démographique rurale, aux aspirations des Bretons attachés à la terre et au pays, non désireux d'émigrer. La réalisation de ces objectifs nécessite bien des accompagnements (désenclavement, formation, cadre de vie), entraînant ainsi la région dans une spirale de développement.

La révolution agricole et agroalimentaire

Dans les années 1950, le retard est accusé : de trop nombreuses petites exploitations polyculturelles, pauvres, largement tournées vers l'autoconsommation ; un sous-équipement rural ; un fort exode des jeunes. Aujourd'hui, l'agriculture bretonne, avec ses spécialisations animales, est aux tout premiers rangs en France et en Europe : elle fournit 20 % de la production nationale de lait, 40 % de viandes de volailles, d'œufs, 50 % des porcs !



Exploitations et SAU

Entre 2000 et 2007 se confirment : la concentration agraire (37 650 exploitations en 2007 dont 27 910 professionnelles), et la diffusion des formes sociétaires (53 % des exploitations en 2007, 37 % en 2000).

L'orientation productiviste

La modernisation agricole se fait dans des exploitations moyennes intensives (une taille moyenne en 2007 de 56 ha, France 77). Hormis des cultures légumières réputées (chou-fleur, artichaut, pomme de terre nouvelle), la SAU s'oriente surtout vers l'alimentation animale (prairies, fourrages, céréales). La production animale assure plus de 80 % du revenu agricole : un élevage bovin laitier, et surtout des élevages hors sol (porcs, volailles, veaux) avec des « ateliers » spécialisés, de taille croissante, liés aux filières agro-industrielles. Cette agriculture intensive nécessite d'importantes consommations intermédiaires : engrais, produits phytosanitaires, alimentation animale venant de matières premières locales, d'autres régions (céréales), de l'étranger (soja, manioc, *corn gluten feed* transitant par les ports de Montoir, Lorient, Brest).

L'intégration agroalimentaire

Les IAA, responsables de l'ultraspécialisation de la production (élevage porcin naisseur, engraissement porcin, poulets de chair, poules pondeuses), engagent la

paysannerie dans une agriculture sous contrat, industrialisée et intégrée. D'abord d'origine extérieure (*Ralston-Purina, Cargill*, dans l'alimentation animale, *Entremont, Perrier* dans l'industrie laitière), les IAA entraînent un secteur coopératif compétitif (fusion de coopératives, création de grandes coopératives polyvalentes intégrant les opérations industrielles) et un secteur industriel issu de l'artisanat local (*Guyomarc'h, Bridel*). Ces IAA (16 % de l'emploi agroalimentaire national, 36 % des salariés de l'industrie régionale BTP exclu) sont diffusés dans l'espace breton, sur les principaux bassins de production, près des grands axes routiers améliorés, mis à 4 voies. Ceux-ci conduisent aux plates-formes de distribution des grands groupes commerciaux, très présents ici (la Bretagne étant le berceau des *Centres Leclerc*, du groupe *Intermarché*...).

Facteurs et retombées du modernisme

La dynamique agricole, avec notamment les élevages hors sol, doit peu aux conditions naturelles : certes un climat favorable, mais des sols de décomposition schisteuse et granitique, acides, nécessitant chaulage et amendement. Elle doit beaucoup au milieu social. La JAC (jeunesse agricole catholique), relayée par les IAA, prône dès les années 1950 la voie moderniste, donne des syndicalistes agricoles actifs, des cadres compétents de coopératives et de groupements de producteurs. Une nouvelle élite (techniciens, conseillers, administrateurs, fonctionnaires) se substitue à l'élite traditionnelle (propriétaires, négociants locaux). L'espace rural évolue : remembrement et débocagement, hangars, ateliers hors-sol, équipement (voirie, eau, électricité), croissance de petites villes (Loudéac, Pontivy, Guingamp, Landerneau) où les IAA, bien que restructurées, compensent le repli de l'emploi agricole environnant. Certes, l'agriculture ne représente plus que 3 % des actifs en 2007 (55 % en 1955 !) et 3,7 % du PIB régional, des chiffres supérieurs aux données nationales ; et le complexe agroalimentaire, avec les emplois induits en amont et en aval, dans l'industrie et les services, pèse près de 30 % de l'emploi total breton !

Une large présence industrielle

Le rattrapage industriel, en termes d'emploi, de valeur ajoutée, est réalisé. Il doit beaucoup à une politique volontariste menée par l'État et les responsables bretons. Il conduit à une évolution sectorielle et géographique contrastée.

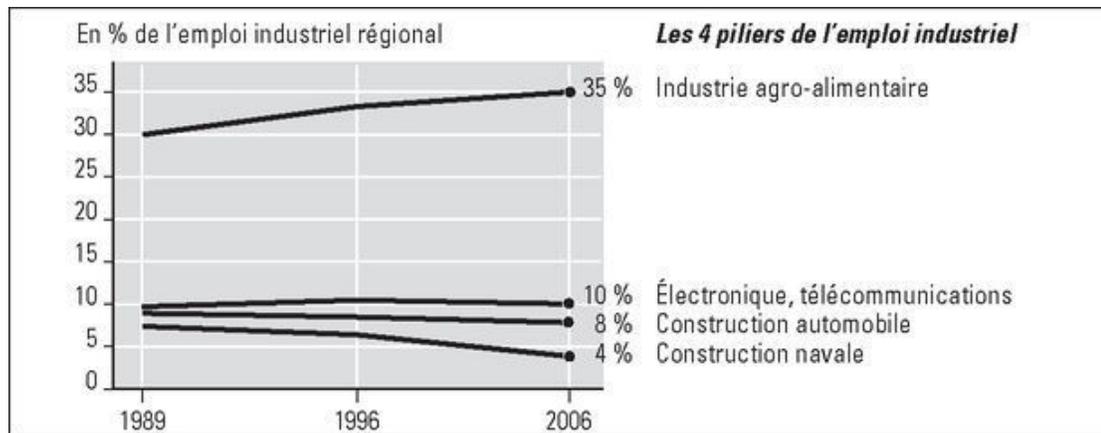
Les industries traditionnelles

Elles pâtissent de l'absence de sources d'énergie, de ressources minières intéressantes, de l'absence d'une grande bourgeoisie entrepreneuriale (comme à Nantes), d'une propension aux placements fonciers. Autrefois largement diffuses, elles connaissent des sorts variés. La crise de la chaussure est sévère (Fougères, Vitré). Des anciens tissages subsistent quelques réussites locales (« *Guy Cotten* », Concarneau, spécialiste du vêtement de marin bien placé sur le marché mondial, « *Bonnerie d'Armor* » devenue « *Armor Lux* » à Quimper). La métallurgie, après la disparition des forges d'Hennebont en 1968, maintient difficilement la fabrique de boîtes de conserve (Cornouaille littorale) et la réparation de matériel agricole dans les bourgs ruraux. Les petits chantiers navals, dispersés, tardivement modernisés, tentent la carte de la navigation de plaisance et de compétition. L'industrie du papier (Finistère) se reconvertit dans la production de films isolants pour les industries électriques et électroniques récemment implantées. Secteur dynamique, le BTP (7 % de l'emploi breton) profite de la construction de maisons familiales, de résidences secondaires, de bâtiments agricoles, des travaux d'équipement ; il fait vivre des PME, à main-d'œuvre locale, souvent d'origine rurale.

Les industries déconcentrées

L'implantation d'établissements d'origine exogène concerne historiquement les industries d'État (arsenaux dès le XVII^e s.). Elle s'amplifie avec la vague des déconcentrations des années 1950 et 1960, et le succès de la « greffe » est notable. De grandes firmes, d'abord parisiennes, installent des établissements de montage, de fabrication, bénéficiant de terrains aménagés, de primes, d'une main-d'œuvre abondante et bon marché d'origine rurale, partiellement féminine, alors peu syndicalisée. Viennent aussi, mais avec un certain retard, des firmes étrangères qui contrôlent actuellement 22 % de l'emploi industriel.

L'industrie automobile est concentrée structurellement et géographiquement. Un premier établissement s'établit à côté de Rennes en 1953 (*Citroën*) ; en 1961, se crée surtout l'usine de montage (*PSA*) à Chartres de Bretagne : l'essentiel des effectifs du secteur y travaille et beaucoup résident dans les campagnes voisines. La réorganisation du travail en flux tendus au début des années 1980 attire des équipementiers : la zone d'emploi de Rennes concentre ainsi près de 90 % des effectifs du secteur automobile, celles de Saint-Brieuc et de Pontivy-Loudéac se partageant le reste. Plus diffuses, les activités de plasturgie, de fils métalliques, de composants électriques et électroniques animent les villes de Ploëmer, Redon, Vannes (où Michelin fournit des composants du pneu). L'industrie automobile, activité de main-d'œuvre, est touchée par la crise



Source : SESSI, enquête 2006.

Les 4 piliers de l'emploi industriel en 2006 : une concentration sectorielle

actuelle qui menace le site rennais ; elle fait aussi appel aux technologies avancées, à l'électronique, bien présentes en Bretagne.

La filière électronique-télécommunication, largement diffuse, englobe la production et les services (recherche, enseignement) ; un secteur qualifié où les femmes occupent majoritairement les fonctions d'exécution. Trois pôles se détachent : Lannion (le Cnet venu en 1959, des laboratoires, le Centre d'Études de la Météorologie Spatiale de Pleumeur-Bodou, des établissements d'électronique grand public, *Alcatel*, *CIT*) ; Brest (pôle de recherche et de formation, des établissements, dont *Thomson CSF*, travaillant pour l'*Ifremer* et la *Direction de la Construction navale*, des établissements de téléphonie, dont *Alcatel*, *Matra*) ; Rennes, le principal centre de l'électronique bretonne grâce à son fort potentiel scientifique, accueille de grands groupes français, puis étrangers (japonais, US). L'électronique se diffuse dans des villes proches des pôles (Guingamp, Tréguier pour Lannion, Cesson-Sévigné, Liffré, Vitré pour Rennes), et moins proches (Fougères, Combourg, en Ille-et-Vilaine ; Morlaix, Dinan en Bretagne nord ; Lorient-Lanester, Douarnenez en Bretagne Sud).

D'autres industries de main-d'œuvre se sont déconcentrées en Bretagne : usine du *Joint Français* (caoutchouc), à Saint-Brieuc ; *Flamair*, usine de briquets, à Redon ; ateliers de confection, dispersés, créés en fonction de relations personnelles, d'initiatives communales, à l'existence parfois éphémère.

Un renouveau des initiatives locales

Il s'inscrit dans ce vaste mouvement de revitalisation de l'économie régionale. Des PME se créent (notamment dans l'électronique). Des entreprises bretonnes s'étoffent, grandissent en France, voire à l'étranger : *Yves Rocher* (parachimie,

cosmétiques, produits de beauté), *Pinault* (un des premiers industriels français du bois), *Legris* (matériel de levage, robinetterie industrielle, froid industriel)...

L'exploitation de la mer et du littoral

Elle fait la richesse et le dynamisme de l'Armor ; un dynamisme qui s'inscrit dans des écosystèmes fragiles, qui ne doit pas nuire à la qualité du littoral dont le développement, jusqu'alors protégé, s'inscrit dans le cadre d'un « schéma d'aménagement du littoral breton ».

La pêche bretonne

Elle place la Bretagne au 1^{er} rang : avec 30 % de la flotte et des effectifs, elle assure plus de 40 % de la production française. Elle bénéficie d'une forte tradition (une pratique dès le XVII^e des mers lointaines), d'un large plateau continental poissonneux, d'un littoral découpé aux sites d'abri portuaire nombreux. Largement présente avec une vingtaine de ports, elle se concentre néanmoins en Armor méridional (3/4 du tonnage et de la valeur). Elle reste diversifiée. La *pêche côtière*, artisanale avec ses petites embarcations, ses petits chalutiers pratiquant de courtes marées (de 1 à 4 jours), coexiste assez bien avec le tourisme littoral. Elle fournit des produits de haute valeur : coquilles Saint-Jacques (baie de Saint-Brieuc), crabes et araignées (Erquy, Audierne), langoustines, bars, poissons plats (ports bigoudens du Guilvinec, de Lesconil, de Loctudy, de Saint-Guérolé, qui constituent le premier quartier maritime de France par le nombre de marins, par la valeur de la pêche fraîche débarquée). La *pêche hauturière* (marées de 5 à 15 jours) et la *grande pêche* (plus de trois semaines de campagne), pratiquées dans les eaux communautaires ou lointaines, nécessitent bateaux et ports équipés pour une chaîne du froid en continu ; elles animent les criées rénovées des quartiers de Guilvinec, de Lorient, de Concarneau (port thonier), et résiduellement de Saint-Malo.

Divers problèmes se posent : une concurrence européenne et asiatique (thoniers) ; des politiques restrictives liées à la surpêche (quotas), et, en même temps, la nécessité de moderniser la flotte, une source d'endettement, malgré les aides, malgré l'intéressement de la région et des départements ; une relative faiblesse de la transformation (conserveries de Belle-Ile, de Quiberon...) ; parfois des pollutions d'origine continentale et maritime, une dégradation de fonds marins par le labourage répété des chaluts.

L'aquaculture peut-elle être une parade à la surpêche ? L'Ifremer encourage la production française d'algues, assurée à 95 % par la Bretagne ; ramassées sur le

littoral ou pêchées (plateaux littoraux du Léon, de la mer d'Iroise), elles sont destinées aux IAA, à la cosmétologie, à la pharmacologie. À côté d'une conchyliculture traditionnelle, réputée (huîtres, moules), pratiquée dans les baies et les abers, est stimulée une aquaculture « nouvelle » : élevages de poissons, éclosiers de « bébés homards » rejetés ensuite à la mer, essais de culture d'algues.

Un commerce portuaire limité

L'absence de grand port de commerce est due à la concurrence de la Basse-Loire, aux caractéristiques de l'industrialisation récente, au morcellement portuaire et intrarégional breton. Des nombreux ports, quelques-uns, gérés par la région et les CCI, se détachent par leur relative importance régionale.

Trafic portuaire en 2006 : tonnages (millions de tonnes) et pourcentages du trafic breton

Lorient : 2,75 Mt (29 %)	Brest 2,5 Mt (27 %)	Saint-Malo 1,8 Mt (20 %)	Roscoff 0,7 Mt (7 %)
-----------------------------	------------------------	-----------------------------	-------------------------

Lorient, créé au XVII^e siècle par la compagnie des Indes sur un site de ria, reconverti fin xviii^e en port militaire, importe pour l'alimentation animale soja, manioc, arachide. Se restructurent la construction navale avec l'arsenal et son réseau de sous-traitants, la pêche malgré des infrastructures modernes ; se développent le tourisme insulaire vers Groix, Belle-Île, et la plaisance. La nécessaire diversification des activités doit plus à la ville (58 500 habitants en 2006, communauté d'agglomération « Cap L'Orient » 189 000), qu'au port : zones d'activité péri-urbaines, développement universitaire (jeune université de Bretagne-Sud et son centre de recherche).

Brest offre des similitudes avec Lorient. Sa rade, en eau profonde, accueille le premier port militaire de l'Atlantique et la base de sous-marins nucléaires. La Direction des constructions navales s'occupe actuellement de la maintenance des navires. Le trafic commercial, longtemps bridé par les contraintes militaires, est lié aux élevages intensifs finistériens (alimentation animale importée, volailles congelées exportées). Brest mise sur un essor du transport roulier, conteneurisé, sur l'équipement d'une plate-forme multimodale (dont Lorient est également pourvue). L'espoir industrialo-portuaire, exprimé au début des années 1970 par une ZIP de 250 ha, s'est peu concrétisé : construction de bateaux de plaisance, réparation navale civile, une diversification vers l'*offshore*. Brest assure des croisières vers les îles (Ouessant, Molène, Sein) et devient un port de plaisance, d'escale, de départ de courses. Mais Brest (une ville de 145 000 habitants en 2006, 204 000 pour la Communauté d'agglomération « métropole océane », 300 000 pour l'aire urbaine)

se tourne aussi vers les horizons continentaux, confortant ses fonctions de centre régional (services, université, recherche, CHU, industries liées au potentiel urbain et non plus seulement à la « marine »).

Sur la Manche, deux ports modestes : l'un, ancien, *Saint-Malo*, l'autre, *Roscoff*, créé en 1970-1972, à l'initiative de responsables économiques et politiques de Morlaix. Tous deux assurent par la compagnie *Brittany Ferries*, lancée par A. Gourvennec, ancien *leader* syndical paysan, le transport de produits légumiers, alimentaires, et de passagers vers l'Angleterre et l'Irlande ; Saint-Malo ajoute l'importation d'engrais, d'aliments pour le bétail. La pêche, d'implantation très récente à Roscoff, est résiduelle à Saint-Malo, un port qui profite de la plaisance (courses, escale pour bateaux de croisière).

Un développement touristique « à la bretonne »

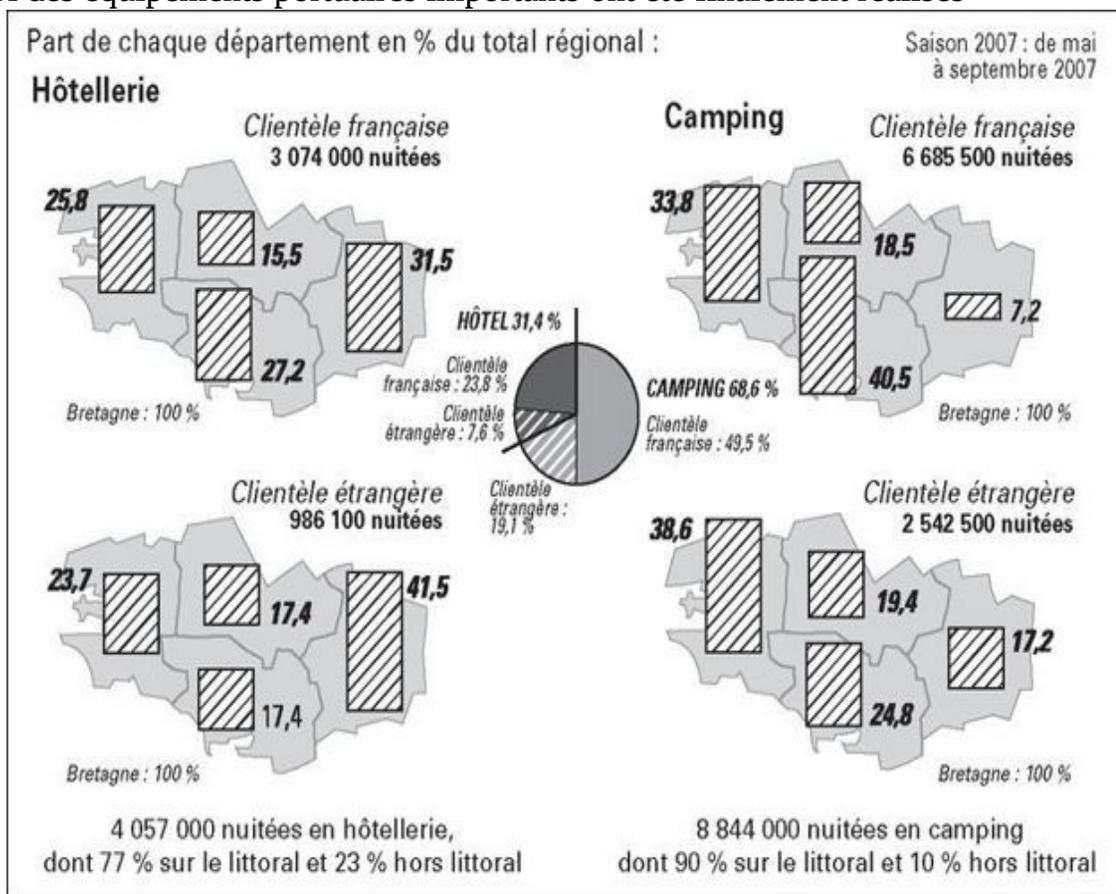
Le tourisme classe la région au 2^e rang pour la fréquentation estivale. Au-delà d'aléas climatiques, d'accidents de pollution (marées noires, vertes), le littoral offre bien des attraits : sites pittoresques, ports de plaisance, tourisme nautique en essor, richesses architecturales avec églises, enclos paroissiaux, forteresses (Saint-Malo, Vannes, Concarneau...), fêtes traditionnelles réputées (grandes fêtes de Cornouailles, Festival interceltique de Lorient...).

En Armor septentrional, la côte d'Émeraude – avec de part et d'autre de la ria de la Rance Saint-Malo « la corsaire » et Dinard la station de luxe lancée par les Anglais au XIX^e siècle – connaît un développement précoce, bénéficiant de la proximité de régions émettrices (Rennes, Paris, Londres). La fréquentation touristique se prolonge vers l'ouest, plages de la baie de Saint-Brieuc, côte de granite rose (Perros-Guirec) ; elle s'atténue sur la côte plus rocheuse et venteuse du Léon (stations de Carantec, Roscoff).

L'Armor méridional profite de plages plus nombreuses et étendues, d'un meilleur ensoleillement, de fortes originalités régionales : la Cornouaille offre ses écoles de voile (dont celle des îles de Glénan), ses ports de pêche actifs, ses villes typiques, dont Pont-Aven la cité des peintres, les traditions du pays bigouden. La presque-île de Quiberon valorise ses plages, sa thalassothérapie, ses relations avec Belle-Île, son environnement mégalithique (Carnac). Le golfe du Morbihan est un monde à part, avec ses 300 îles et îlots, sa réserve faunistique naturelle, son ostréiculture, ses villes touristiques proches (Vannes, Auray).

La clientèle, à 70 % française, vient de l'Ouest, du Nord, et surtout d'Île-de-France. La part des étrangers (à 90 % européenne et d'abord britannique) varie légèrement selon les années. Meublés, résidences secondaires, campings, hôtels,

s'adressent majoritairement à une clientèle de classes moyennes. Le tourisme bénéficie, comme d'autres activités, du désenclavement breton. Les axes majeurs, depuis le plan routier de 1969, sont devenus voies rapides (gratuites), mais les transversales, à l'exception de l'autoroute des Estuaires, restent médiocres. Le TGV met Rennes à 2 h de Paris, Saint-Brieuc à moins de 3 h, Brest à 4 h! Depuis 1992, il dessert l'Armor méridional. Le tourisme privilégie les formes diffuses, la dispersion des hébergements et équipements : quelque 50 stations balnéaires, une douzaine de centres de thalassothérapie, de nombreux « complexes de remises en forme », des golfs. Si des équipements portuaires importants ont été finalement réalisés



Source : INSEE Bretagne, Flash Ponant, 2008.

La saison touristique 2007 en Bretagne

(Trébeurden, Saint-Quay-Portrieux dans les Côtes-d'Armor), il n'y a pas ici de grands aménagements du type languedocien. Pas de bétonnage, pas de « tourisme colonisateur », mais un développement mesuré, réalisé par des entreprises locales ; une option à l'opposé du « tout tourisme », tentant de concilier développements menus et protection d'espaces naturels (comme dans le réaménagement de la pointe du Raz).

Cela durera-t-il ? Les demandes d'anneaux d'accostage se multiplient. L'État réduit les moyens de protection du littoral. Mais, en Bretagne, nombreux sont ceux qui veulent défendre l'image de la région.

Les remises en cause du « modèle breton »

Sont concernés des piliers du développement breton, l'élevage et les IAA, l'industrie électronique, ainsi que les problèmes d'environnement et d'espace régional.

Tension dans les élevages et les filières agroalimentaires

La force de l'agriculture et de l'agroalimentaire ne saurait masquer les problèmes spécifiques : filières, groupes, auxquels sont liés localement des bassins d'emploi. L'élevage bovin (20 % des exploitations) pâtit de la baisse des prix à la production imposée par les industriels, une baisse favorisée par la PAC qui relève progressivement les quotas laitiers, augmentant l'offre. Les élevages intensifs accusent la hausse des prix des matières premières, de l'énergie, et la concurrence. La filière porcine affronte des concurrents traditionnels (Danemark, Pays-Bas) et nouveaux (Allemagne, Espagne) : les aléas du marché, les contraintes des groupes agroalimentaires et de la grande distribution poussent à la baisse du prix de vente, parfois inférieur au prix de revient. Les difficultés financières conduisent à la faillite, à l'endettement, et... à l'agrandissement d'élevages (pour gagner en productivité) ! La filière avicole dépend de la stratégie des groupes : dépôt de bilan de Bourgoin, implantation de Doux, « le roi du poulet », au Brésil. Des élevages, des abattoirs ferment ; des petits bassins d'emploi, trop spécialisés sont en difficulté. Les risques de délocalisation des élevages hors sol sont aggravés par l'ouverture de l'UE à l'Europe centrale et orientale.

L'unanimité moderniste des années 1950-1960 se désagrège. L'ultra-spécialisation des éleveurs intégrés et des producteurs de légumes (frais ou à transformer) conduit à des réactions différentes, selon les orientations technico-économiques, selon les micro-régions. Des divergences syndicales s'affichent : Confédération paysanne, contestation au sein de la FNSEA en Bretagne occidentale plus touchée par le mouvement d'intégration. La paysannerie bretonne, relativement jeune, tente de nouvelles orientations : production légumière sous label (*Prince de Bretagne*), essais d'agriculture et d'élevage biologiques, essor des exploitations de type sociétaire...

La crise environnementale

La demande d'un tourisme vert, d'un tourisme rural, se heurte aux inquiétudes suscitées par des déséquilibres écologiques. La destruction, souvent totale, des haies bocagères et des talus fragiliserait les sols, favorisant le ruissellement. Si la qualité de l'air ne pose pas problème, sauf au voisinage de porcheries, celle de l'eau est critique. La pollution des eaux et les atteintes à l'environnement sont devenues la deuxième préoccupation des Bretons, après le chômage. L'utilisation d'engrais et de pesticides, l'épandage de déchets d'élevage (malgré la mise en place de réglementation), affectent l'eau, la flore, la faune, voire le milieu marin (avec la prolifération d'algues, les « marées vertes ») ; le nord Finistère, la région de Lamballe dans les Côtes-d'Armor sont particulièrement saturés de lisier. Depuis 2000 des améliorations jouent : réduction d'apports minéraux, de l'excédent azoté. Mais la teneur en nitrates et en phosphates des eaux superficielles et phréatiques rend problématique, et coûteux, l'approvisionnement en eau potable.

Les pollutions ne résultent pas seulement du productivisme agricole, de la puissance du lobby agricole, elles doivent aussi au laxisme des pouvoirs publics : laisser-aller concernant l'augmentation de la taille des élevages (avec régularisation ultérieure) ; pas d'application (ou peu) des normes européennes, dont certaines remontent à 1975, et ce malgré des condamnations de la Cour européenne de justice ; pas d'application aux éleveurs bretons du principe « pollueur payeur », mais, en revanche, une contribution importante pour des résultats discutables. En 2002, un deuxième PMPOA (Programme de maîtrise des pollutions agricoles), visant à réconcilier élevage et environnement, s'applique aux zones vulnérables de France ; signe des temps, toute la Bretagne est classée zone vulnérable ! La maîtrise de la qualité des eaux bretonnes nécessiterait une réforme en profondeur de la production, combinant développement durable et gestion des ressources en eaux. Les agriculteurs sont-ils prêts à relever ce défi ?

Incertitudes sur l'emploi industriel

L'emploi industriel, contrairement à la tendance nationale, progresse jusqu'en 2000. Depuis, il se tasse, - 5,5 % de 2000 à 2006 (France - 11 %). Mais l'industrie, avec des emplois peu qualifiés d'exécution, d'assemblage, de montage, donne ici des salaires plus faibles que dans la France de province. Tel est le cas du secteur agroalimentaire omniprésent, surreprésenté en Bretagne centrale (60 à 70 % des emplois industriels dans les zones de Guingamp, Pontivy-Loudéac, Carhaix). Les IAA sont encore trop orientées vers des créneaux à faible valeur ajoutée ; l'emploi y est parfois précaire, saisonnier, intérimaire, souvent féminisé, et faiblement

rémunéré ; le taux de rotation est élevé là où les conditions de travail sont pénibles (ateliers de découpe). L'industrie électronique et des télécommunications, symbole du dynamisme breton, fait face à des changements technologiques, à des évolutions de la demande (parfois brutales comme dans la téléphonie). Sont touchés les emplois d'exécution, d'assemblage. Des groupes (*Mitsubishi, Thomson*) se désengagent de l'électronique grand public ; la production de pièces (semi-conducteurs) et des activités de montage sont soumises à la délocalisation (Asie du Sud-Est), à l'attractivité d'autres régions européennes (Europe centrale, Irlande, à fiscalité avantageuse). La récession du secteur des télécommunications affecte des équipementiers (*Alcatel, Siemens*), des « jeunes pousses » à l'essor et au déclin fulgurants (*Highwave Optical Technologies*, 950 salariés en 2001, liquidée en 2005 !).

La Bretagne, comme d'autres régions, souffre des aléas des nouvelles technologies. Elle reste cependant un pôle d'excellence pour les technologies et les services liés aux « autoroutes de l'information », pour ses technopôles réputés (Rennes-Atalante, Lannion-Anticipa, Brest-Iroise). Et la main-d'œuvre, formée, diplômée, est un atout pour la région.

La dynamique spatiale : Rennes et la Bretagne

Si le développement rural et industriel nourrit un peuplement relativement homogène (« déserts » de l'intérieur peu étendus, villes petites et moyennes nombreuses), les dynamiques contemporaines, démographique et économique, profitent d'abord à Rennes et à la Haute-Bretagne.

À la confluence de l'Ille et de la Vilaine, au cœur d'un bassin de faible altitude (100 m), à la convergence de routes fixées dès l'époque romaine, Rennes devient, au XVI^e s., le relais du pouvoir central, la capitale excentrée de la province. Ville bourgeoise de commerçants et de fonctionnaires, elle garde nombre d'administrations à compétence régionale : archevêché, cour d'appel, université, siège de région militaire. Son rayonnement intellectuel s'appuie sur les facultés, les écoles supérieures, les établissements artistiques, les journaux (*Ouest Éclair* devenu *Ouest France* en 1944) ; il a favorisé la diffusion de la culture française en Bretagne.

L'accélération de la croissance démographique place Rennes en tête des villes bretonnes (après Vannes, ville moyenne à forte attraction résidentielle). Elle profite à la ville (215 000 habitants en 2006), à la communauté d'agglomération de Rennes-Métropole (36 communes, 388 000 habitants), aux communes périurbaines (une aire

urbaine de 571 000 habitants), aux campagnes rurbanisées. Et l'emploi a connu aussi une vive croissance.

La dynamique métropolitaine, symbolisée par la mise en service d'une ligne de métro (type VAL) en 2002 et par le projet confirmé d'une deuxième ligne, renforce le tertiaire : plus de 80 % des emplois, avec des commerces et services de haut niveau. Elle stimule l'industrie, le « pays de Rennes » concentrant 40 % des emplois liés à l'implantation de nouveaux établissements industriels en Bretagne. C'est le bénéfice, jugé trop élevé par les Bretons de l'ouest, de la politique de déconcentration et de métropolisation (dynamique recherche-développement, accueil et stratégie d'entreprises de « haute technologie »). Rennes joue-t-elle pour autant un rôle d'entraînement pour toute la Bretagne ? Sectoriellement, elle a une influence faible dans le domaine agricole (stimulé par de petites villes actives), et quasi nulle dans celui des transports maritimes. Géographiquement, malgré l'amélioration des liaisons, elle reste « distante » de villes de Bretagne occidentale, par ailleurs jalouses de leur « autonomie ». Brest, dépendante de Paris pour la « Marine », s'intéresse à son hinterland (université, recherche, institut de valorisation des produits agricoles), à ses liaisons interrégionales et internationales (aéroport). Les villes moyennes littorales, Saint-Brieuc (ville 48 400 habitants en 2006, aire urbaine 127 000), Quimper (ville 65 000 habitants, aire urbaine 129 000), Vannes (ville 53 000 habitants, aire urbaine 133 000) tentent d'affermir leur rôle de centre régional.

Mais le danger d'une périphéricité accrue, dans une UE élargie, pousse au dépassement des clivages intrarégionaux, à une meilleure association entre villes (Nantes, Rennes, Angers, Brest, Le Mans, unies dans un pôle agronomique de recherche et de développement économique, de niveau européen), à une coopération entre régions voisines (le Grand Ouest), ainsi qu'à de meilleures liaisons, maritimes et aériennes, au sein de l'Arc Atlantique (de l'Écosse au Portugal).

Chapitre 7

Centre

Superficie (km ²) : 39 536	PIB 2007 (milliards d'euros) : 66,3 ; rang : 9 ^e PIB par habitant (milliers d'euros) : 26,3 ; rang : 10 ^e
Population 2006 : 2 520 000 Population 1999 : 2 440 000 Population 1982 : 2 264 000	Répartition de la valeur ajoutée (2006) : - agriculture : 3,2 % - industrie manufacturière : 18,7 % - construction : 7,3 % - services principalement marchands : 47,6 % - services administrés : 23,0 %
Densité 2006 (hab./km ²) : 64	
Population étrangère (2005, en %) : 4,0	Taux de chômage (4 ^e trim. 2008) : 6,9 %
Évolution de la population 1999-2006, (taux annuel moyen, en %) : - dû au solde naturel : + 0,21 - dû au solde migratoire : + 0,17	Départements (chef-lieu) : Cher (Bourges), Eure-et-Loir (Chartres), Indre (Châteauroux), Indre-et-Loire (Tours), Loir-et-Cher (Blois), Loiret (Orléans) Préfecture de région : Orléans

UNE APPELLATION CONTROVERSÉE, une certaine hétérogénéité, deux métropoles rivales (Orléans et Tours) : la région Centre abordait l'ère de la décentralisation avec de sérieux handicaps. Trente ans de vie commune ont cependant renforcé la solidarité entre ses composantes, sans résoudre tous ses problèmes d'identité.

Vaste mais peu densément peuplée, la région regroupe trois provinces historiques : l'Orléanais, le Berry et la Touraine. Les deux premières coïncidaient, à la fin de l'Ancien Régime, avec les « généralités » d'Orléans et de Bourges, celle de Tours comprenant aussi le Maine et l'Anjou. Le bassin de la Loire moyenne, et notamment l'ample Val-de-Loire, constitue un facteur d'unité, mais c'est l'aval du bassin qui a reçu le nom de « Pays de la Loire ». « Centre » par défaut – les projets de changement de nom semblent avoir été abandonnés –, alors qu'elle est extérieure au « Massif central », la région fait partie de ce Bassin parisien découpé de façon quelque peu artificielle pour éviter une hypertrophie de la région parisienne. Mais, elle ne bénéficie pas des mêmes références historiques que les Normandies, la Picardie ou la Champagne.

La région est plutôt favorisée par sa situation économique et son cadre de vie, et les indicateurs socio-économiques (par exemple le taux de chômage et de Rmistes ou le revenu par tête) y sont meilleurs que pour la moyenne des régions de province. Cependant les disparités internes sont marquées et les départements du sud se sentent



La région Centre

marginalisés. Le conseil régional a ici une tâche difficile, mais aussi l'opportunité d'affirmer un rôle fédérateur à l'égard de départements dont l'identité reste sans

doute plus forte que celle de la région. Aux élections de 2004, la gauche a conservé sans difficulté la présidence de la région ; cependant, à l'exception du Cher et de l'Indre-et-Loire (celui-ci depuis 2008), les conseils généraux restent ancrés à droite, ce qui traduit l'influence persistante des notables ruraux.

Le poids de Paris

Au Moyen Âge, la monarchie a hésité dans le choix de sa capitale entre Orléans et Paris, qui correspondaient aux deux centres topographiques du Bassin parisien, chacune sur un fleuve navigable. Orléans resta une ville importante (encore au 12^e rang français par sa population en 1801) tant que la Loire fut naviguée. Les chemins de fer, l'industrialisation et la concentration parisienne scellèrent un déclin qui ne sera enrayé que dans la seconde moitié du xx^e siècle. La future région Centre possède alors une image surtout agricole et connaît un exode rural précoce en direction de la capitale. La proximité de Paris joue un rôle plutôt négatif, en stérilisant la croissance urbaine dans un rayon de 150 kilomètres. Certes, les villes de la « couronne » restent des étapes sur les routes et les voies ferrées qui rayonnent à partir de la capitale, mais la France de l'Ouest et du Sud-Ouest n'est plus un riche arrière-pays. Tours et Orléans vont, en outre, payer l'erreur d'avoir refusé le chemin de fer sur leur territoire urbain (gares de Saint-Pierre-des-Corps et des Aubrais).

La pénétration parisienne dans la seconde moitié du XX^e siècle

Dans les années 1960, les relations avec Paris commencent à évoluer. Les stratégies des entreprises et les politiques publiques convergent pour tenter de désengorger la capitale, en transférant certaines activités (ou au moins leur croissance) vers des régions proches. Le Centre offre alors d'excellentes opportunités, en raison de la qualité de son cadre de vie et de ses liaisons routières et ferroviaires. C'est d'abord et surtout l'industrie qui est concernée, mais le secteur tertiaire prend une place croissante, notamment dans le secteur financier (centre de chèques postaux d'Orléans-La Source, assurances Azur à Chartres). Ces implantations, commandées de l'extérieur, sont assez fragiles, comme l'a montré l'exemple de Matra, sous-traitante de Renault, qui était devenue le principal employeur de Romorantin, avec quelque 3 000 salariés, et qui a fermé ses portes en 2003.

Les initiatives publiques comportent certainement moins de risques. Le transfert, dans le Val-de-Loire, d'activités liées à l'agriculture et au paysage (Institut national de la recherche agronomique, Office national des forêts, Institut français de

l'environnement...) a apporté un millier d'emplois et conforté l'image « verte » de la région. Les grands organismes publics de recherche sont également bien représentés : CNRS, Inserm, Inra...

L'influence parisienne prend de nombreuses autres formes. Les migrations pendulaires vers la capitale se sont considérablement développées, à partir de la frange septentrionale de la région, mais aussi des villes « à une heure de Paris », dont Tours fait partie depuis la mise en service du TGV. Le recours à Paris est fréquent, qu'il s'agisse des achats et des loisirs des particuliers, ou des services aux entreprises. Cette région, à l'environnement encore largement préservé, attire aussi les Franciliens pour leurs loisirs, des résidences secondaires de fin de semaine aux circuits d'une ou deux journées. La Sologne est devenue une annexe de Paris, avec ses vastes chasses et son Center-Parc. Le tourisme étranger (un quart des nuitées dans les hôtels) doit aussi beaucoup à la proximité de Paris, l'excursion des châteaux de la Loire (Chambord, Chenonceaux, Blois, Azay-le-Rideau...) étant souvent proposée aux visiteurs de la capitale – c'est Chambord qui attire le plus, avec 700 000 entrées par an. Orléans et Tours bénéficient, en outre, d'une fréquentation d'affaires importante. Mais, la médaille a son revers : des séjours plus courts que la moyenne nationale, surtout dans les hôtels.

Des relations délicates à gérer

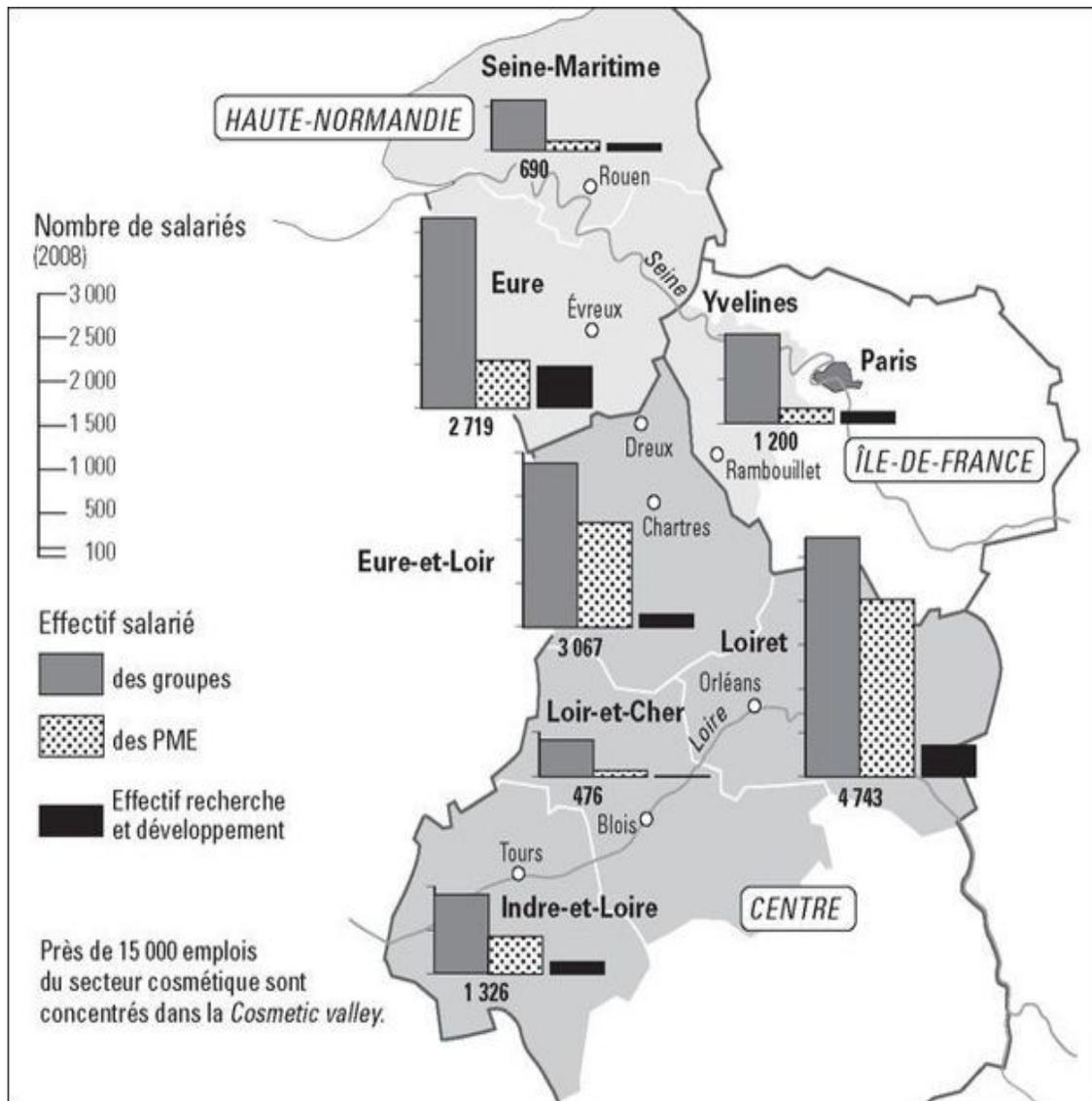
L'affirmation de la région Centre passe à coup sûr par un « rééquilibrage » de ses relations avec Paris. Il serait vain, pour elle, d'espérer retrouver une large autonomie à l'égard de la capitale, mais le renforcement du potentiel urbain d'Orléans et de Tours peut offrir un certain contrepoids, limiter l'évasion pour les commerces et les services, offrir des sites d'implantation attrayants pour des firmes extérieures, ou favoriser l'« incubation » d'entreprises locales. Ce processus est déjà bien engagé, comme en témoignent la création et le développement de deux universités qui offrent un large éventail de formations supérieures, ainsi que l'amélioration des équipements des deux villes en matière de commerce, culture, centres de congrès... Mais la bipolarité (voir ci-dessous) reste sans doute un handicap. Les chances des grandes villes de la région Centre dépendent aussi de la politique qui sera suivie au plan national pour l'aménagement du Bassin parisien : elles auraient tout à gagner à un « polycentrisme » plus clairement traduit dans les faits.

Tant que la région manifestait une bonne santé économique, avec un taux de chômage parmi les plus faibles de France, les retombées de la proximité de Paris étaient plutôt bien acceptées. Mais la situation s'est dégradée. La croissance de l'emploi est devenue inférieure à la moyenne nationale depuis le début des années 1980. Le nombre des bénéficiaires de minima sociaux a augmenté plus vite que dans

la plupart des autres régions, et le revenu par tête s'est accru moins rapidement. Un développement plus « endogène » limiterait les à-coups liés à la conjoncture, mais il est difficile à recréer de toutes pièces dans une région devenue très dépendante de la capitale.

Une industrialisation récente et fragile

Le Centre fait partie des régions qui associaient traditionnellement agriculture et industries à matières premières locales, et qui ont connu une forte industrialisation exogène après la seconde guerre mondiale. Aujourd'hui, par rapport à la moyenne nationale, l'agriculture, et dans une moindre mesure l'industrie, sont surreprésentées, tandis que la faiblesse des services marchands traduit les effets de la proximité de Paris. La répartition de la population active entre les trois secteurs reflète sans surprise le taux d'urbanisation des départements : l'agriculture obtient les meilleurs scores dans l'Indre, le Cher et le Loir-et-Cher, le secteur tertiaire dans l'Indre-et-Loire (Tours) et le Loiret (Orléans). Quant au secteur secondaire, la proximité de Paris donne l'avantage à l'Eure-et-Loir.



Source : cosmetic-valley.com

La Cosmetic Valley.

On estime à environ 600 établissements et 90 000 emplois l'apport de la « décentralisation industrielle », qui a ici été précoce (avant 1975), et caractérisée par une taille plutôt petite des établissements. Plus que les aides publiques, ce sont les avantages du marché de main-d'œuvre (abondante et peu exigeante), la proximité de Paris, et l'attrait du cadre de vie qui expliquent cet engouement. Bien que la nature des implantations ait été très variée, on note une surreprésentation de quelques branches, notamment la construction électrique et électronique (Philips, ST Microelectronics, SKF), le caoutchouc (Michelin, Hutchinson) et la parfumerie (Guerlain, Dior).

L'influence parisienne explique la prépondérance du nord de la région, où dominent les activités de haute technologie (électronique) ou à forte valeur ajoutée

(parfumerie) : Chartres, Dreux, Châteaudun, Montargis, Pithiviers... sont devenues des villes industrielles. L'agglomération d'Orléans a profondément renouvelé son tissu productif, attirant aussi des activités de services aux entreprises, comme IBM à Saint-Jean-de-Braye. Les agglomérations les plus peuplées présentent l'éventail le plus ouvert : encore limité à Bourges (domination du caoutchouc et de l'armement), il s'élargit à Tours (construction mécanique, parachimie, caoutchouc...) et surtout à Orléans (agroalimentaire, équipement automobile, matériel agricole, électroménager, parachimie...). Les industries nouvelles avaient dans l'ensemble mieux résisté à la crise du milieu des années 1970 que les activités anciennes (voir les difficultés de Vierzon). La situation s'est cependant dégradée à partir des années 1980, avec les premières fermetures d'usines importantes (la Radiotechnique, du groupe Philips), le tarissement de la décentralisation industrielle et les difficultés de la région à attirer de nouvelles entreprises du secteur secondaire. L'économie industrielle de la région Centre apparaît comme très sensible à la conjoncture, et tend à exagérer les tendances nationales, aussi bien lors des phases d'expansion que de régression. Mais les signes d'inquiétude se sont multipliés au cours des dernières années avec, outre la fermeture de Matra, la rétraction des fabrications militaires, qui sont bien représentées dans les deux départements du sud (Giat Industries, Aérospatiale). En revanche, on notait une bonne résistance de la pharmacie-parfumerie, un des points forts de la région (Eure-et-Loir, Indre-et-Loire, Loir-et-Cher, Loiret). Cette branche avait été confortée par le label « pôle de compétitivité » attribué en 2005 à la *Cosmetic Valley*, regroupement de plus de 300 entreprises (15 000 salariés) et de nombreux laboratoires de recherche, ayant son siège à Chartres et l'essentiel de son activité en région Centre (figure ci-dessus). Mais la crise de 2008-2009 n'a pas épargné cette activité (réductions d'emplois à la société pharmaceutique 3M à Pithiviers).

Globalement, depuis le début des années 2000, les pertes d'emplois industriels ont été supérieures à la moyenne nationale, ce qui a contribué à la dégradation du marché du travail, notamment pour la main-d'œuvre masculine. Le fort ralentissement de la croissance et la crise financière qui ont marqué 2008-2009 auront nécessairement des répercussions dans la région.

Campagnes agricoles et campagnes périurbaines

Deux structurations de l'espace rural se superposent. La plus ancienne repose sur les aptitudes agricoles des « pays », dont le Centre possède une véritable mosaïque.

Une agriculture diversifiée

Comme dans tout le Bassin parisien, calcaires, sables et argiles se partagent la surface des plaines et des plateaux, dans des paysages vallonnés, où les contrastes de relief sont peu importants. Les plateaux de calcaire tertiaire (Beauce), ou jurassique (Champagne berrichonne), conservent une dominante céréalière, tandis que les marnes et les argiles jurassiques (Boischaut et Vallée de Germigny), ou la couverture d'argile à silex des plateaux crayeux crétacés (Gâtines, Gâtinais, Perche), favorisent une économie herbagère. Des dépôts continentaux récents, sableux et argileux, donnent à la Brenne, à la Sologne et à la Forêt d'Orléans leurs paysages caractéristiques de bois et d'étangs. L'ample Val-de-Loire constitue, à lui seul, un milieu de vie original, où les cultures délicates ont trouvé un terrain favorable. Même si l'agriculture est moins dépendante aujourd'hui des conditions naturelles, ces données physiques expliquent encore, dans une large mesure, les spécialisations actuelles et la variété des productions de la région Centre. Parmi celles-ci dominent les productions végétales, qui représentent environ les trois quarts de la valeur totale de la production.

Ce milieu rural à forte emprise agricole reste majoritaire dans les « pays » à spécialisation céréalière ou d'élevage.

Les exploitations céréalières sont généralement de grande taille (avec une place importante du fermage), très mécanisées, et grosses consommatrices d'engrais et de pesticides ; on les trouve surtout dans la partie nord de la région. Elles associent le blé tendre (principalement), le blé dur, l'orge et le maïs à des cultures industrielles, comme la betterave à sucre, le colza et le tournesol. Les oléagineux (18,6 % de la superficie nationale en 2006), les céréales (13,6 %), les légumes secs et protéagineux (13,6 %) apparaissent ainsi comme les points forts de l'agriculture régionale.

Les exploitations vouées à l'élevage sont plus diversifiées, tant par leur taille et leur mode de faire-valoir que par leur orientation principale : prairies ou cultures fourragères, bovins pour le lait (Perche) ou la viande (Vallée de Germigny), ovins, porcins, caprins (Gâtines – le Centre abrite 12 % du troupeau caprin français), volailles (forte production d'œufs) ; elles dominent plus nettement dans le sud, notamment dans le département de l'Indre.

Un troisième type d'économie agricole se retrouve surtout dans le Val-de-Loire et ses abords : il s'agit d'une polyculture en petites exploitations, faisant une place importante à la vigne (notamment en Touraine) et à l'horticulture (cultures légumières et florales de l'Orléanais : concombres, fraises, asperges, oignons...), mais où l'élevage laitier n'est pas absent. Les efforts constants d'adaptation au marché (vins de qualité, horticulture sous serre) garantissent la pérennité de cette agriculture intensive, malgré les fluctuations des cours et l'enchérissement du prix des terres sous la pression de l'urbanisation.

D'une manière générale, la concentration des exploitations se poursuit à un rythme rapide. Si 30 % d'entre elles ont encore moins de 20 ha (2005), cela tient surtout à la place de la vigne et de l'horticulture. En revanche, 37 % dépassent 100 ha, soit un taux plus du double de la moyenne française.

Le profil agricole des départements (2006)

	Eure-et-Loir	Loiret	Indre-et-Loire	Loir-et-Cher	Cher	Indre
Céréales	++	+				
Betteraves industrielles	+	++				
Protéagineux	++	+				
Oléagineux	+				++	
Vigne			++	+		
Fruits			++		+	
Bovins					+	++
Dont vaches laitières			++	+		
Porcins			+			++
Ovins					+	++
Caprins			+			++
Volailles	+	++				

++ premier rang régional (en superficie pour les cultures, en nombre de têtes pour l'élevage)
 + deuxième rang régional

Source : ministère de l'Agriculture et de la Pêche.

Une région « verte »

Mais les utilisations agricoles de l'espace rural interfèrent de plus en plus avec les besoins des citadins, en matière de résidence et de loisirs. Il y a là une seconde grille de lecture des campagnes de la région Centre, qui fait intervenir, à la fois la qualité des paysages, et la proximité des pôles urbains. Les campagnes céréalières monotones (Beauce) attirent peu, alors que les bocages herbagers et surtout les vallées (la Loire et ses affluents) offrent tous les attraits de la « campagne » : vallonnement, eau et verdure. L'accessibilité joue aussi un rôle : grâce aux autoroutes (et malgré l'engorgement des heures de pointe), l'influence francilienne ne cesse de s'étendre, pour les résidences principales (nord de l'Eure-et-Loir et du

Loiret), comme pour les résidences secondaires (vallée du Loir, Touraine, Orléanais, Sologne). Si l'on tient compte aussi de l'auréole périurbaine des principales villes de la région (Orléans et Tours surtout), c'est une grande partie du territoire rural qui connaît une double utilisation, les usages citadins du sol mettant parfois en péril le maintien de l'agriculture. Un cas extrême est la Sologne, où une grande partie du sol (près des trois-quarts sont forestiers et utilisés pour la chasse) est la propriété d'investisseurs franciliens ou étrangers. Le prix élevé des terres (bien supérieur à celui de la Beauce !) ne laisse aucune chance aux jeunes agriculteurs, et le vieux projet de parc naturel régional continue de se heurter à de fortes oppositions. Mais, le plus souvent, le développement du tourisme en milieu rural consolide les petites exploitations agricoles, en leur apportant des ressources complémentaires. L'essor du camping témoigne aussi d'une diffusion du tourisme hors des principaux centres urbains, grâce à l'engouement des étrangers, et notamment des Néerlandais, pour ce type d'hébergement.

La qualité de l'environnement participe de l'image du Centre et le conseil régional est attentif à sa préservation. Mais celle-ci entre parfois en conflit avec les intérêts économiques. Si la région compte relativement peu d'élevages industriels, elle connaît la céréaliculture intensive (Beauce), lourde de conséquences pour les eaux souterraines (pollution par les nitrates, pompage excessif pour l'irrigation). Le Val-de-Loire est classé au patrimoine mondial de l'Unesco depuis la fin 2000, mais d'importantes centrales nucléaires bordent le fleuve (d'amont en aval : Belleville, Dampierre, Saint-Laurent-des-Eaux, Chinon) ; il est vrai que le déclassement des tranches les plus anciennes a déjà commencé, non sans conséquences pour l'emploi. Un projet de construction de nouveaux ponts sur la Loire, pour réaliser un contournement routier d'Orléans, a suscité les réactions hostiles des défenseurs de l'environnement. L'aménagement de la Loire a aussi donné lieu à des débats animés, entre les tenants d'une intervention énergique (endiguements et barrages en amont) et les partisans d'un respect maximal de l'environnement naturel – qui a l'inconvénient de limiter les surfaces constructibles... Ceux-ci semblent l'avoir emporté avec le plan « Loire grandeur nature », adopté en 1994. Mais, les experts considèrent que le Val-de-Loire n'est pas à l'abri d'une inondation catastrophique, comme celles du xix^e siècle ; d'où une réactivation du dispositif historique d'étalement des crues (« déversoirs » et aires d'expansion non urbanisées), qui a notamment conduit à la décision de raser un quartier de Blois construit en zone inondable.

Trois parcs naturels régionaux ont été mis en place, en bordure occidentale de la région : Brenne, Loire-Anjou-Touraine (autour de Chinon) et Perche, ces deux derniers en collaboration avec les régions voisines. Si plusieurs canaux (du Loing, de Briare, latéral à la Loire) restent ouverts au trafic marchandises, leur faible

gabarit les rend surtout utiles pour la navigation de plaisance, qui peut aussi emprunter le canal du Berry et le Cher canalisé.

Un réseau urbain à deux têtes

Malgré son image agricole, la région Centre possède un long passé urbain. Les quatre plus grandes villes d'aujourd'hui étaient déjà les principaux carrefours de routes romaines : *Avaricum* (Bourges), *Caesarodunom* (Tours), *Genabum* (Orléans) et *Autricum* (Chartres). À la fin de l'Ancien Régime, Chartres (centre religieux) a connu un déclin relatif, mais Orléans (évêché), Tours et Bourges (archevêchés) sont capitales de gouvernement et de « généralité ». À l'époque contemporaine, Bourges s'assoupit quelque peu, mais la trame urbaine ne s'enrichit guère de nouvelles villes : la création des départements bénéficie à Blois et à Châteauroux, tandis que Vierzon constitue le seul ajout notable de l'ère industrielle.

Orléans et Tours

Le dynamisme démographique de la région se concentre aujourd'hui dans les unités urbaines de Tours (298 000 habitants en 1999) et Orléans (263 000 habitants), qui dominent un ensemble de villes petites et moyennes. Une capitale régionale unique aurait certainement plus de lisibilité et de résistance à l'emprise parisienne, mais la bipolarité ne constitue pas nécessairement un handicap, si une coopération étroite s'instaure entre les deux villes – ici distantes d'une centaine de kilomètres seulement. Or, la rivalité a longtemps prévalu, chaque ville s'efforçant d'améliorer sa situation en négociant directement avec les états-majors parisiens. Si l'autoroute A 10, qui suit la Loire entre les deux villes, les a sensiblement rapprochées, il est toujours plus long par la voie ferrée de faire Orléans-Tours qu'Orléans-Paris ou Tours-Paris (une heure de TGV). On comprend que le conseil régional ait consenti de gros efforts pour améliorer les communications dans le Val-de-Loire (TER Interloire Orléans-Nantes), mais il ne maîtrise guère la répartition des fonctions et des équipements entre les deux villes. Un certain dédoublement s'est instauré (pour les universités, par exemple), qui n'exclut pas des spécialisations : nettes pour les fonctions administratives (Orléans, capitale de région), elles sont moins marquées dans d'autres domaines, comme la finance et la grande distribution (Orléans) ou les activités sanitaires et culturelles (Tours). Si la recherche publique est bien implantée dans la région, avec une dominante agricole et agroalimentaire (BRGM, Inserm, Inra...), la faiblesse de la recherche privée, surtout représentée dans l'industrie

pharmaceutique et la fabrication de machines, tient à la proximité de Paris et peut-être à une insuffisance de « masse critique » des deux villes.

L'histoire du pouvoir municipal y présente certaines similitudes, bien que son évolution politique récente ait été divergente. Traditionnellement de droite, Tours et Orléans deviennent plus disputées lorsque leur évolution sociologique (développement de la « bourgeoisie intellectuelle ») et la montée du Parti socialiste créent une alternative au pouvoir en place. Orléans bascule dès 1989 au profit d'un ancien ministre socialiste, Jean-Pierre Sueur. Tours suit la même voie en 1995, malgré la bonne implantation (près de quarante ans de mandat !) de Jean Royer, personnalité d'envergure nationale. Mais, à la surprise générale, Jean-Pierre Sueur est battu en 2001, sur un enjeu local semble-t-il : le tramway, dont les débuts sont chaotiques ; il ne parviendra pas à reconquérir la mairie en 2008. Actuellement, malgré les différences politiques, la gestion municipale présente beaucoup de caractères communs : plus collective, plus participative, elle fuit les opérations-phares à haut risque, au profit de simples retouches « socio-environnementales » (piétonnisation de rues, par exemple) et d'une politique de l'habitat, du cadre de vie et de l'animation culturelle revendiquée par les administrés. À Tours, la réhabilitation du bâti et de l'espace public prend le pas sur les grandes opérations. À Orléans, c'est la réhabilitation du centre-ville et la requalification du quartier de la Source (qui a reçu le label « Grand projet de ville »). Ces nouvelles politiques intègrent mieux l'intercommunalité (surtout à Orléans), alors que, dans la phase antérieure, la promotion de la ville-centre avait quelque peu éclipsé les problèmes du reste de l'agglomération. Il est vrai que les municipalités actuelles ont hérité de villes bien équipées, soucieuses de tenir leur rang dans la compétition interurbaine, à l'échelle régionale et supra-régionale : « technopôle » et centre des congrès à Tours, équipements culturels, tramway et pont de l'Europe à Orléans.

Une trame régulière de villes petites et moyennes

La carte montre bien une répartition régulière des villes, appuyée sur les chefs-lieux de département, qui constituent les seules unités urbaines de plus de 50 000 habitants. Après Orléans et Tours, Bourges est la ville la plus importante (en 1999, 91 000 habitants pour l'agglomération), et celle qui paraît avoir les meilleures chances de développement, malgré une desserte ferroviaire médiocre et une base industrielle fragile. Elle bénéficie, en effet, d'une position favorable, dans un vide urbain relatif, et d'une bonne image touristique et culturelle (cathédrale classée au patrimoine mondial de l'Unesco, festival de musique du Printemps de Bourges). Chartres (88 000 habitants) est plus étroitement dépendante de Paris, et surtout connue pour sa cathédrale, elle aussi classée au patrimoine de l'Unesco. Quant à

Blois (66 000 habitants, comme Châteauroux), à mi-chemin entre Orléans et Tours, elle est principalement animée par les fonctions administratives et touristiques. Ces villes bénéficient d'établissements d'enseignement supérieur (IUT), dépendant des deux universités de la région ; mais ce desserrement a également profité à des villes plus petites, comme Vierzon, Dreux, Montargis, Issoudun ou Chinon.

Au-dessous, l'échelon des sous-préfectures (10 000 à 50 000 habitants) est très représentatif de l'ancrage en milieu rural, dont Romorantin a longtemps constitué (de façon un peu péjorative !) un symbole national. Si l'on excepte le cas de Vierzon, l'industrialisation n'a pas bouleversé cette trame urbaine, fondée sur des fonctions administratives et un rôle de marché et de centre de services pour le milieu rural. Les activités industrielles, surtout celles d'implantation récente, ont stimulé la croissance démographique de certaines de ces villes (Dreux, Montargis, Romorantin, Chinon...), tout en fragilisant leur économie en la faisant souvent dépendre d'une seule grande entreprise. Le tourisme a eu moins d'impact, bien qu'il assure un complément de ressources appréciable pour les petites villes proches des sites les plus recherchés : ainsi Sancerre et son vignoble, Sully-sur-Loire, Amboise, Loches, Beaugency...

La persistance des disparités intrarégionales

Vue de l'extérieur, la région Centre apparaît relativement homogène : on n'y trouve pas en effet les contrastes de relief, de climat et de types d'économie que recèlent des régions comme Rhône-Alpes ou Paca. Mais pour être plus subtiles, les disparités n'en sont pas moins marquées et fortement ressenties à l'intérieur de la région elle-même. Le conseil régional les considérait d'ailleurs, au début des années 2000, comme un des défis que devait relever la région : « notre région n'a jusqu'alors, pas trouvé d'identité qui la rassemble. Dans dix ans, son éclatement de fait peut être définitif, irrémédiable ».

Trois sous-ensembles

Schématiquement, on peut distinguer trois sous-ensembles :

- Le Nord, constitué de l'Eure-et-Loir, du Loiret et du nord du Loir-et-Cher, fait figure de grande banlieue parisienne. Le desserrement de la population et des activités franciliennes y a longtemps alimenté la croissance démographique et économique, sans favoriser, à l'exception d'Orléans, l'émergence de pôles urbains autonomes. En raison de la jeunesse de la population, l'accroissement

naturel reste élevé, mais l'attraction migratoire a souvent diminué, en raison de la dégradation du marché de l'emploi (Eure-et-Loir surtout).

- Le Val-de-Loire et ses abords, sous-ensemble qui recoupe le précédent pour l'Orléanais. Le conseil régional veut en faire l'épine dorsale de la région, autour du concept de « métropole-jardin », ce qui aurait le double avantage de favoriser les relations internes (au détriment de l'influence centrifuge de Paris) et d'animer les villes secondaires intermédiaires, notamment Blois et Amboise, peu concernées jusqu'ici par la métropolisation autour d'Orléans et Tours. Le faible dynamisme démographique naturel du Loir-et-Cher est compensé par une attraction migratoire croissante, qui semble cependant plus s'expliquer par la qualité de son cadre résidentiel que par le développement de son marché de l'emploi.
- Le Sud (Indre, Cher, frange méridionale de l'Indre-et-Loire) annonce déjà les « campagnes profondes » et la « France du vide », avec ses faibles densités de population (44 habitants au km² dans le Cher, 34 seulement dans l'Indre), son vieillissement et son déclin démographique, dû au déficit naturel.

Le Sud ne rattrape pas son retard

Ces disparités internes ne se résorbent pas, au contraire, comme en témoigne l'évolution du nombre des emplois : diminution dans le Cher et l'Indre, accroissement en Indre-et-Loire et dans le Loiret. L'Eure-et-Loir connaît cependant un renversement de tendance, son développement industriel ayant subi un coup d'arrêt depuis le début des années 2000.

Les taux de chômage donnent une image plus nuancée et moins marquée de ces différences intrarégionales. Ils dépendent en effet aussi de la nature des activités et de la répartition par âge de la population. Globalement, le Centre occupait une très bonne position en France dans les années 1990 ; elle s'est progressivement dégradée, tout en restant meilleure que la moyenne nationale. Cependant les zones d'emploi de Montargis et surtout de Dreux, contiguës à l'Île-de-France et qui avaient largement bénéficié de la « décentralisation industrielle », subissent le contrecoup de la réduction de ces activités. Il en va de même, dans le sud, de celle de Vierzon, qui contribue largement aux médiocres résultats du Cher (tableau ci-après). Le niveau de revenus marque plus nettement le retard du sud par rapport au nord de la région.

Revenu et chômage

Revenu net imposable moyen par foyer fiscal 2005 Taux de chômage 4^e trimestre 2008

Loiret	17423	6,7
Eure-et-Loir	17025	7,1
Indre-et-Loire	16861	6,9
Loir-et-Cher	16452	6,8
Cher	15197	7,2
Indre	14130	6,8
Région Centre	16496	6,9

Source : Insee.

Dans la présentation du contrat de plan État-région 2000-2006, le conseil régional insistait sur sa volonté d'améliorer la « cohésion territoriale ». Le contrat de plan et les programmes européens de l'« objectif 2 » avaient inclus des mesures en faveur du Sud, qui se sent délaissé, malgré une desserte autoroutière satisfaisante depuis l'ouverture de l'A 71 et de l'A 20. Le conseil régional a beaucoup investi dans l'équipement ferroviaire et fait inscrire au contrat de plan de nombreuses améliorations techniques du réseau. Mais le retard du Sud ne provient pas seulement de son relatif enclavement : il tient aussi à une absence de renouvellement du tissu productif et à un faible dynamisme du système urbain, malgré la présence de Bourges.

Le contrat de projets État-région 2007-2013 semble moins attentif aux disparités internes qu'au dynamisme global de la région : il est articulé autour de « trois grands projets moteurs d'innovation » (centrés sur les pôles universitaires et de recherche) et « cinq grands projets consolidant la compétitivité et l'attractivité du territoire ». C'est surtout le « volet territorial » qui aura des incidences infrarégionales, notamment pour le Sud, qui figure parmi les « trois sous-espaces [...] méritant une attention particulière », avec le Nord de la région (franges franciliennes) et l'axe ligérien.

Chapitre 8

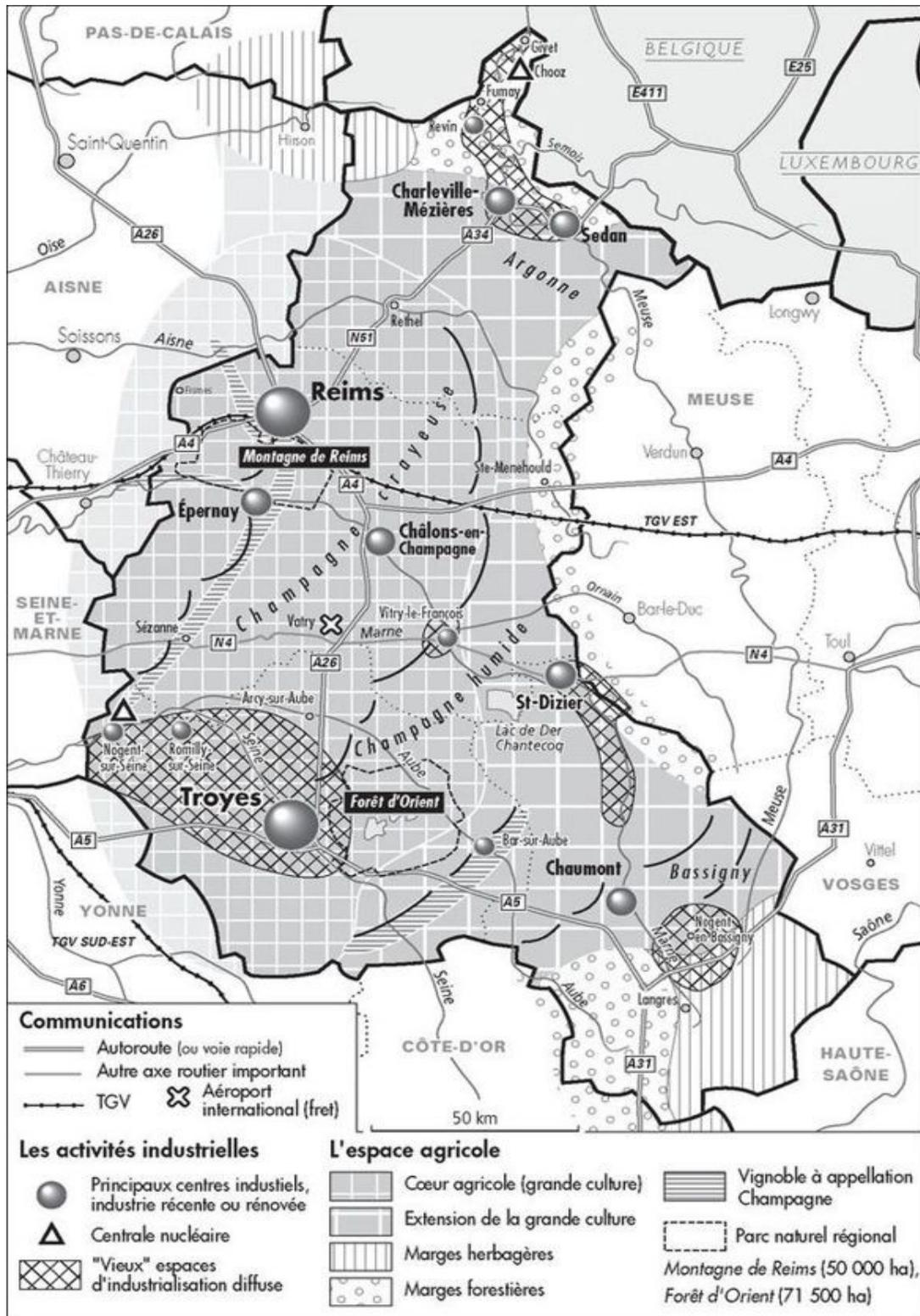
Champagne-Ardenne

Superficie (km ²) : 25 720	PIB 2007 (milliards d'euros) : 36,6 ; rang : 17 ^e PIB par habitant (milliers d'euros) : 27,4 ; rang : 4 ^e
Population 2006 : 1 339 000 Population 1999 : 1 342 000 Population 1982 : 1 346 000	Répartition de la valeur ajoutée (2006) : - agriculture : 10% ; construction 6 % - industrie : 19 % % - tertiaire : 65 %
Densité 2006 (hab./km ²) : 52	Taux de chômage (4 ^e trim. 2008) : 8,4 % %
Population étrangère (2006, en %) : 3,8	Départements : Ardennes (Charleville- Mézières), Aube (Troyes), Marne (Châlons-en- Champagne), Haute-Marne (Chaumont)
Évolution de la population 1999-2006, (taux annuel moyen, en %) : - dû au solde naturel : + 0,30 - dû au solde migratoire : - 0,34	Préfecture de région : Châlons en Champagne

LA CHAMPAGNE historique s'est constituée à partir de la plaine crayeuse, précocement défrichée et devenue « campania ». Dès le Moyen Âge elle fut marquée par la dualité urbaine : Reims ville des archevêques, sous tutelle royale, Troyes, ville des comtes. La Région actuelle englobe le département des Ardennes, autrefois tiraillé entre Lille et Nancy, aujourd'hui tourné vers Reims.

Étirée du nord au sud sur 270 kilomètres, la région, aux paysages si typiques de l'est du Bassin parisien, connaît de profondes mutations. L'image d'une Champagne « pouilleuse », véhiculée depuis le XVIII^e, fait place, avec les transformations culturelles du milieu du XX^es., à celle d'une région agricole dynamique, aux tout premiers rangs en France. De même, la Champagne abandonne les caractères de marche protégeant Paris des invasions (Valmy 1792, Bataille de la Marne 1914, percée de Sedan 1940), pour retrouver une fonction de passage à l'échelle européenne, symbolisée jadis par les foires de Champagne situées sur la route unissant l'Italie du Nord aux Flandres.

La région s'inscrit dans la France du vide, un vide accompagné ici d'une richesse relative. Elle est confrontée à des difficultés démographiques, industrielles, urbaines – avec une armature urbaine médiocre et originale, Reims jouant le rôle de capitale régionale sans en avoir le titre officiel –, ainsi qu'à des disparités intrarégionales.



La région Champagne-Ardenne

Faible densité et stagnation démographique

Le « vide » champenois

La densité régionale, 52 hab./km², moins de la moitié de la densité nationale, tombe à 30 hab./km² en Haute-Marne, et à 10-15 hab/km² dans bien des espaces ruraux, aux interfluves quasi vides, aux villages distants et peu peuplés. Les communes de moins de 200 habitants sont les plus nombreuses parmi les communes rurales (de 50 % dans la Marne à 66 % dans la Haute-Marne), et ce malgré un important mouvement de fusion de communes dans les années 1960. L'extension de tels espaces, les plus dépeuplés du Bassin parisien, et médiocrement urbanisés (un taux régional de 63 %, 49 % en Haute-Marne) résulte d'une longue évolution.

De 1851 (premier maximum démographique : les Ardennes ont alors 331 000 habitants, la Haute-Marne 268 200) à 1946 (minimum contemporain), la région subit, malgré une fécondité élevée, stagnation et déclin : espace longtemps défensif, frappé par la première guerre mondiale, sans richesse minière à exploiter, aux campagnes pauvres alliant dépeuplement et boisement, elle n'a pu retenir sa population, attirée notamment par Paris. Le baby-boom permet de retrouver, vers 1965, le niveau de 1851, puis de le dépasser. Mais ce renouveau est limité.

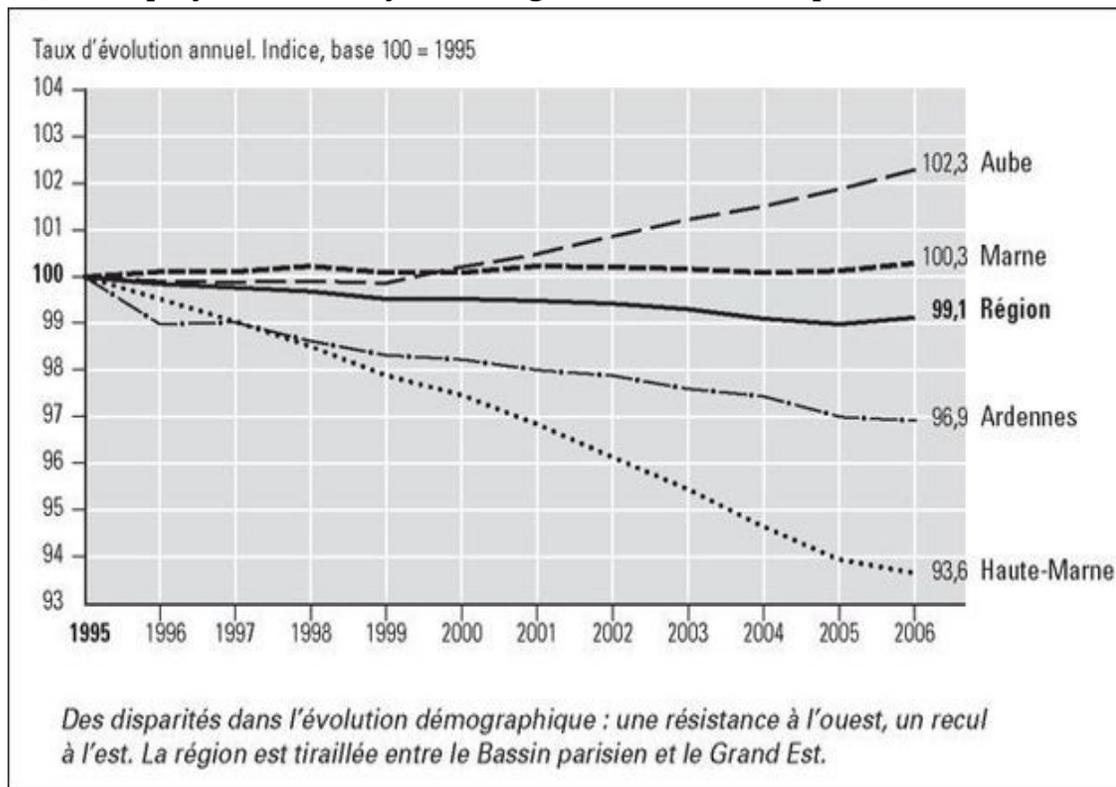
L'évolution démographique récente et ses disparités

	Population en milliers				Tax d'évolution annuel moyen en %					
					1990-1999			1999-2006		
	1968	1990	1999	2006	dû à AN	dû au SM	TOTAL	Dû à AN	Dû au SM	TOTAL
Ardennes	309	296	290	285,6	0,32	-0,56	-0,24	0,3	-0,5	-0,2
Aube	270	289	292	299,7	0,24	-0,14	+0,10	0,2	0,2	+0,4
Marne	485	556	565	565,8	0,45	-0,31	+0,14	0,4	-0,4	0
Hte-Marne	214	203	195	187,6	0,19	-0,71	-0,52	0,1	-0,6	-0,5
Région	1 279	1 345	1 342	1 338,8	0,34	-0,39	-0,05	0,29	-0,34	-0,05

AN, accroissement naturel SM, solde migratoire. Source : Insee.

Le déficit migratoire, déjà présent lors de la phase d'industrialisation 1950-1975, se prolonge Il s'accompagne d'un vieillissement de la population, d'une relative moindre fécondité : une situation particulièrement critique pour l'est de la région.

Champagne-Ardenne est désormais la seule région à enregistrer une évolution négative, et les projections à moyen et long termes sont assez pessimistes.



Source : INSEE, recensements de la population.

Une région tiraillée : résistance démographique à l'ouest, recul à l'est

Incertitudes urbaines

Le maximum démographique des villes, à l'exception de Reims et de Troyes, s'arrête en 1975. Et la périurbanisation, ici relative, ne peut expliquer à elle seule le déclin urbain. Les villes, moyennes et petites, ont des difficultés industrielles, sociales ; elles offrent souvent un milieu peu attractif (habitat, espaces verts mesurés, services privés limités). Le recul urbain, général, affecte ainsi la capitale régionale Châlons-en-Champagne, malgré sa bonne desserte, l'essor de son tertiaire administratif. Siège d'Intendance, la ville, préférée à Reims trop chargée d'histoire royale et trop excentrée, devient en 1790 la préfecture de la Marne. Sa promotion en préfecture de région renvoie dos à dos Reims et Troyes, historiquement rivales.

Reims, longtemps bridée par le pouvoir central et par une bourgeoisie conservatrice, bénéficie d'un vif essor au milieu du xx^e siècle (143 700 habitants en 1962, 197 000 en 1975), d'une bonne image (historique) et d'un dynamisme municipal. Le centre, historique, religieux, commercial, est valorisé ; la périphérie

s'étoffe de zones résidentielles et d'activités. À 44 kilomètres de Châlons, Reims, actuellement en léger recul démographique, fait figure de capitale avec ses maisons de commerce, son enseignement supérieur, son centre hospitalier, certaines directions régionales (rectorat, cour d'appel, Insee, SNCF...), ses fonctions culturelles et sa presse (l'*Union* se lit dans la Marne, les Ardennes, l'Aisne). L'influence rémoise ne touche pas en revanche l'Aube, où Troyes s'impose. Cette ville historique, au patrimoine riche, de tradition marchande et textile, est un centre tertiaire qui se dote de services de qualité : enseignement supérieur, école de commerce, institut français de la maille ; elle devient un grand centre de magasins d'usine.

Les villes relais, en recul démographique, jouent un rôle intrarégional que justifie souvent leur position de contact : Epernay, au pied de la côte viticole, Vitry-le-François, au contact des champagnes « sèche » et « humide », Saint-Dizier entre Champagne humide et Barrois. Charleville-Mézières, de sites ardennais (Charleville) et champenois (Mézières), est, au sein d'un département marqué par l'industrie, un centre manufacturier et un relais tertiaire important avec des services publics et privés, des commerces, une antenne (technologique) de l'université de Reims et des activités de ville carrefour (axe Paris-Reims-Liège, liaison Nord-Lorraine). Chaumont, ville préfecture, apparaît plus modeste (25 000 habitants), à l'image du département de la Haute-Marne.

Évolution des principales unités urbaines

	Population en milliers			Accroissement annuel en %			
	1975	1999	2006	1968-75	1975-82	1982-90	1990-99
Reims	197	215,6	212	2,3	0,2	0,4	0,4
Troyes	126,6	128,9	131	1,4	-0,2	-0,4	0,2
Charleville-Mézières	69,1	65,7	61,8	1,05	-0,3	-0,1	-0,3
Châlons-en-Champagne	63,4	60	58,2	1,8	-0,1	-0,3	-0,3
SaintDizier	39,1	38	33,8	0,6	-0,5	-0,4	-0,9
Epernay	36,2	33,2	31,5	1,45	-0,75	-0,1	-0,3
Sedan	30,7	27,9	27,7	0,7	0,05	-0,8	-0,4
Chaumont	27,9	27	25,4	2	0,2	-0,2	-0,4

Source : RGP 1999. 2006.

Entre 1999 et 2006 le recul démographique des unités urbaines est général à l'exception de Troyes. Il l'est aussi pour les aires urbaines, à l'exception de celles de Reims et de Troyes.

Si les villes accueillent des migrants ruraux, elles ne fixent guère de jeunes qualifiés, diplômés, cadres, attirés par Paris. L'amélioration du milieu urbain passe par les aides aux quartiers en difficulté : 31 zones urbaines sensibles (plus de 150 000 citadins), 21 zones de redynamisation urbaine, 3 zones franches urbaines (Reims, Charleville-Mézières, Saint-Dizier). Des efforts portent sur la formation (à orientation professionnelle marquée), le niveau des emplois, le développement culturel des villes moyennes, le renforcement des associations entre villes moyennes et petites (à l'image de l'intercommunalité en milieu rural).

Une agriculture dynamique et performante

L'agriculture représente 5 % des actifs (le double du taux national), 10 % du PIB régional (près du quintuple du taux national) et les produits agricoles et alimentaires, plus de 40 % des exportations régionales. Viticulture et grandes cultures concentrent 75 % des exploitations et 85 % du potentiel économique de l'agriculture champardennaise.

Le vignoble de réputation mondiale

Plantée en pinots et en chardonnays, l'aire AOC se restructure, s'agrandit (surface triplée depuis 1950). Le cœur, la célèbre « Côte des blancs », occupe le bas du talus de la côte de l'Île-de-France, entre la Montagne de Reims (une avancée de la côte) et Vertus. L'extension se fait : vers le haut de pente avec création de sols convenables, par amendement, apport de tourbe et de gadoues ; dans la vallée de la Marne, au-delà de Château-Thierry ; vers le nord (vallées du Tardenois) et surtout vers le sud (secteur de Sézanne). Des annexes auboises (20 % de l'appellation) se retrouvent le long de la côte des Bars.

La vigne profite de sols de débris de versant, aérés, constamment enrichis, d'un micro-climat de versant orienté à l'est, sud-est, mais aussi au nord (près de Reims) ; les gels tardifs sont combattus par aspersion et chauffage au gaz : on est ici à la limite climatique de la viticulture actuelle. Le succès du vignoble doit beaucoup aux hommes : rôle du clergé local, maîtrise de la champagnisation au xvii^e s., transport jadis par la Marne, et dynamisme contemporain du négoce d'Épernay et de Reims.

Le champagne, produit phare de la région, atteint en 2007 un pic : sa vente dans 190 pays couvre 40 % des exportations régionales ; mais la crise depuis 2008, avec la restriction de marchés (États-Unis notamment) peut contrarier l'évolution. La production de champagne, décuplée depuis 1950, englobe : des petits viticulteurs, qui vendent leur raisin (dont le prix est fixé par contrat interprofessionnel) au négoce et aux coopératives ; des « manipulants » ou vigneron commercialisant leur propre champagne (qui peut être un produit de terroir) ; des coopératives récentes et puissantes (1/4 des ventes) ; des maisons de commerce, dont certaines possèdent des vignobles étendus, élaborant des champagnes d'assemblage (et peu de champagne de terroir) . Ces maisons réalisent 2/3 des ventes. Beaucoup, aux marques prestigieuses, sont intégrées à de puissants groupes : telle Moët et Chandon d'Epernay, créée au xviii^e siècle, intégrée au groupe LVMH (Louis Vuitton Moët Hennessy, leader mondial des industries du luxe), telle la marque Mercier, et bien d'autres. Ces maisons allient tradition (assemblage des moûts, manipulation) et innovation (cuvée moderne, chaîne d'embouteillage). Elles induisent à Reims et à Epernay de nombreuses activités, dont le tourisme : maisons, caves et crayères (un réseau de 200 km), reçoivent 500 000 visiteurs par an.

La filière Champagne en 2007

Elle concerne :

	30 000 familles, au total	15 000 vignerons et leurs coopératives	100 Maisons et leurs grandes marques
Surface du vignoble (ha)	32 720	29 300	3 420
Salariés (nombre)	10 000	6 000	4 000
Ventes en France (millions de bouteilles)	188	63	125
Exportations (millions de bouteilles)	151	50	101
Chiffre d'affaires total (milliards d'euros)	4,6	1,2	3,4

Source : Union des Maisons de Champagne.

La grande culture champenoise

Les sols sur craie, légers, défrichés dès le haut Moyen Âge, furent jugés, au xviii^e siècle, peu propices aux plantes fourragères devant remplacer la jachère. Aussi, les physiocrates qualifièrent-ils la champagne de « pouilleuse », pour la résistance de ses paysans aux progrès et pour son paysage révélateur du retard agronomique : des îlots de culture villageoise au milieu de landes, les « savarts », laissées aux moutons. Au xix^e siècle, les landes furent boisées en pins. Après 1870, des impératifs stratégiques renforcèrent cette évolution et de vastes camps militaires s'implantèrent.

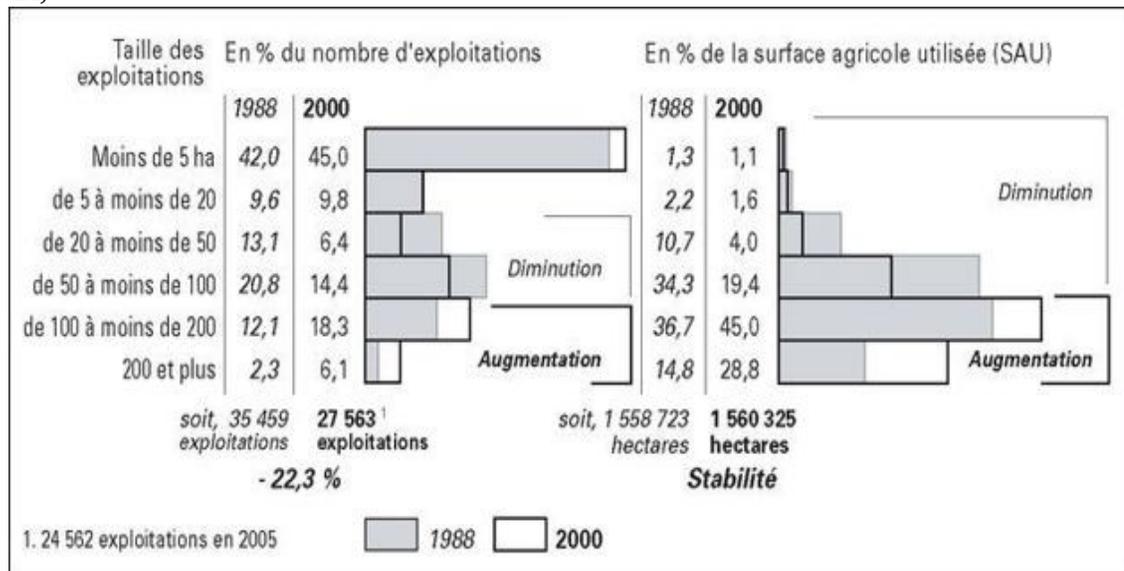
À partir de 1950, se produit une véritable révolution agricole sous l'influence de gros fermiers, locaux, picards et franciliens. La grande exploitation se développe et profite du faible prix de la terre, des faibles densités. Elle diffuse de nouvelles pratiques culturales, labours profonds et apport massif d'engrais, qui autorisent la grande culture à hauts rendements (blé, betterave à sucre, légumineuses). Les déboisements considérables (135 000 ha entre 1950 et 1970) s'accompagnent de remembrements créateurs d'un openfield mosaïque à parcelles massives (de 15 à 20 ha).

La concentration agraire donne une taille moyenne des exploitations, hors viticulture, de 95 ha. Elle double, de 1988 à 2000, le nombre des exploitations de plus de 200 ha, ainsi que leur part dans la surface agricole. Gaec et EARL, bien présents dans les grandes structures, exploitent 50 % des terres.

Le dynamisme est tel qu'un manque de terre se ressent : le prix de la terre labourable, hors vigne, a plus que triplé de 1970 à 2000 et le fermage concerne

désormais plus de 70 % de la SAU. Certains Champenois recherchent donc des terres hors région.

Les exploitants-entrepreneurs développent quelques productions végétales : céréales (9 % de la production française), betterave industrielle (21 %), luzerne (80 %) qui fournit, après déshydratation, des granulés destinés à l'alimentation animale. Les mises en jachères, induites par la PAC, ont été peu appréciées dans une Champagne devenue une grande région agricole européenne ; et les agriculteurs, très au fait de l'évolution des marchés, diversifient les produits (colza, protéagineux,



Exploitations et SAU

pomme de terre, légumes de plein champ), les valorisent par les IAA, largement diffuses, encadrées par de grands groupes (*Beghin Say, Mac Caïn*) et de puissantes coopératives (*Champagne-Céréales*, premier groupe européen pour les céréales et les oléoprotéagineux, *France-Luzerne...*). Des projets de transformation de produits végétaux en éthanol et biocarburants associent des groupements de producteurs, des industriels et l'agropôle de Reims.

Inégale diffusion du système champenois

Le système de la grande culture, implanté dans les années 1950 dans la région de Reims et les confins picards, a ensuite bouleversé toute la champagne crayeuse (champagne « sèche »), dans la Marne et l'Aube : s'y concentre une bonne partie des productions végétales régionales et s'y implantent de gros élevages intensifs (volailles, bouvillons). Ce modèle s'étend : la Champagne humide, argileuse, se tourne, notamment dans sa partie centrale, entre Vitry-le-François et Saint-Dizier,

vers la grande culture céréalière ; la culture mécanisée touche aussi les clairières, encore polyculturelles, du Barrois forestier.

Dans les marges de la région, forêts (plateaux du Barrois, d'Argonne, des Ardennes) et herbages (dépressions argileuses pré-ardennaises, du Bassigny) dominant. L'élevage, soutenu par de grandes laiteries et fromageries, évolue : exploitations agrandies (moyenne de 80 ha), parcellaire remembré, association cultures (en essor) et prairies (en déclin). Mais le revenu brut reste médiocre. Aussi, en Ardennes et en Haute-Marne, le nombre d'exploitations spécialisées en bovins-lait diminue-t-il fortement depuis 20 ans. L'évolution bénéficie, soit aux grandes cultures, soit à la production de viande bovine.

L'agriculture champardennaise différencie donc un « cœur agricole » riche, productiviste, et des marges plus ou moins touchées par la diffusion du modèle champenois. L'évolution souligne l'érosion partielle des productions animales, elle conforte la prédominance des grandes cultures... et de la viticulture.

Des difficultés industrielles

Les parts de l'industrie dans l'emploi, dans la valeur ajoutée régionale, autour de 20 %, 4 points de plus que la moyenne nationale, donnent une coloration industrielle à la région. Celle-ci tient surtout au poids, à la réputation du textile et de la métallurgie ; ces deux secteurs, bien qu'anciens et en crise, gardent une importance nationale ; ils ont façonné des espaces originaux. La diversification industrielle des années 1960-1975 a certes modifié quelque peu la donne, mais elle fut inégale, sectoriellement et géographiquement.

Part de l'emploi salarié industriel en 2005

Ardennes	Aube	Marne	Haute-Marne	Région	France
25,2 %	21,1 %	16,1 %	23 %	19,9 %	15,8 %

Source : Chambre Régionale du Commerce et de l'Industrie . 2008.

La survie du textile aubois

Le textile lainier, issu de l'élevage ovin champenois, du rôle historique des marchands drapiers et des manufactures, a pratiquement disparu des villes marnaises (Reims, Châlons, Epernay) ; dans le Sedanais ne subsiste que la firme *Sommer* (revêtement de sol), reprise par un groupe suédois puis par un groupe

allemand (*Enia*) en 2006. Dans l'Aube, la tradition textile s'est tournée au XIX^e vers la bonneterie (maille, tricot) : quasi mono-industrie jusqu'en 1960, animant villes et campagnes, elle subit un effondrement de l'emploi (surtout féminin), de – 80 % entre 1974 et 2005 (4 000 salariés). Les entreprises allient délocalisation, sous-traitance, modernisation, concentration structurelle (grands groupes comme *Devanlay-Lacoste*, repreneurs extérieurs tel *Benetton*) et géographique (Troyes surtout, Romilly/Seine, Arcis/Aube). La survie du textile passe par l'innovation et la qualité (création d'un institut français de la maille), par la diversification (textiles de protection, médicaux, sportifs) et par une dynamique commerciale (relation avec les stylistes de mode, chaînes de boutiques franchisées, marques de renom, *Petit Bateau*, *Scandale*, *Coq Sportif*...). Elle oblige, vu désormais la faible taille régionale de la filière, à rechercher des partenariats (avec Rhône-Alpes, Nord - Pas-de-Calais...).

La vieille métallurgie, Haute-Marne et Ardennes

Elle a tiré parti, sous l'Ancien Régime, de ferrières locales et du charbon de bois, puis des liaisons avec le Nord et la Lorraine. La grande métallurgie est résiduelle : fonderie et laminage près de Sedan, métaux non ferreux à Givet, tréfilerie près de Saint-Dizier. La petite métallurgie – fonderie, forge, fabrication de pièces pour l'industrie – essaime ses usines, souvent petites, (parfois mal placées, signe de leur ancienneté), dans de petites villes et villages, le long de la Meuse, de la Marne moyenne.

L'évolution est contrastée. La coutellerie nogentaise, née au XVII^e siècle suite à la venue d'artisans de Langres, largement diffusée dans le Bassigny, se resserre désormais autour de Nogent et des villages proches. Ses PME, certaines travaillent en réseau, se modernisent, utilisent des aciers spéciaux (au titane) et se diversifient (matériel chirurgical, décolletage, productions de luxe). En amont de Saint-Dizier, les structures restent plus morcelées, sans grande collaboration inter-entreprises ; les difficultés sont inégales, selon les établissements et les créneaux de production (fonderie, constructions mécaniques...).

Dans les Ardennes, la métallurgie, héritière des lointains cloutiers et ferronniers, reste une spécificité forte (20 % de la fonderie française, 30 % de l'estampage). La réputation alimente l'exportation ainsi que de nouvelles activités (notamment une filière automobile qui va de la fonderie aux équipements, aux habillages intérieurs) ; celles-ci s'ajoutent aux productions traditionnelles, boulonnerie, quincaillerie, appareils ménagers. Mais les difficultés – menaces de délocalisation en Europe orientale, plans sociaux, restructurations – touchent des ateliers et des PME

disséminés ; elles gagnent aussi de grandes sociétés sises dans les villes ardennaises : Tréfimétaux à Givet, Deville (intégré au groupe suédois Electrolux) à Charleville-Mézières, Société ardennaise d'usinage dans la banlieue de Mézières. Certes, dès 1970, l'abondance des friches industrielles avait suscité une politique de reconversion (sous-traitance automobile, soumise actuellement à une vive concurrence internationale, pièces pour l'aérospatiale, équipements du foyer). Cette politique a peu atténué, malgré l'arrivée de la plasturgie (dont les ateliers sont souvent intégrés dans des entreprises métallurgiques), le monolithisme industriel (travail des métaux) ; elle a fait reculer un chômage qui reste élevé (plus de 10 % en 2008) ; elle ne s'est pas encore accompagnée d'une élévation notable du niveau de formation.

La diversification industrielle contemporaine

Elle fait intervenir : des PME régionales ; de grandes entreprises extérieures, parisiennes décentralisées (moins nombreuses toutefois qu'en Picardie et en région Centre) ; des firmes internationales qui ont dans l'emploi et l'investissement industriel un poids un peu plus fort qu'au niveau national. Mais l'attraction de la région s'atténue depuis les années 1990. La diversification permet une reconversion des vieux foyers, elle privilégie cependant les zones industrielles des villes moyennes : industrie automobile (*Peugeot Citroen* à Charleville, *General Motors* près de Sedan), mécanique (Peugeot à Nogent, matériel agricole à Saint-Dizier), pneumatique (Kleber et Michelin à Troyes), matériel électrique... La diversification s'accuse dans le département le plus urbanisé et le plus tertiaire, la Marne : triangle Reims, Châlons, Epernay, plus Vitry. Aux secteurs cités s'ajoutent, la valorisation des agro-ressources, l'électronique, la chimie et la parachimie (détergents, produits phytosanitaires, parfumerie), la pharmacie (groupes Delpharm, Boiron) avec la réalisation d'un pôle santé-beauté rémois... Jouent ici la proximité de Paris, une bonne desserte et un dynamisme urbain (à Reims notamment).

Mais certaines de ces nouvelles activités, comme les industries traditionnelles et les IAA, souffrent de la banalité fréquente des fabrications, d'une faible qualification des emplois . Aussi mise-t-on sur l'innovation et sur le transfert de technologies (pôles technologiques de Reims, Troyes, Charleville-Mézières).

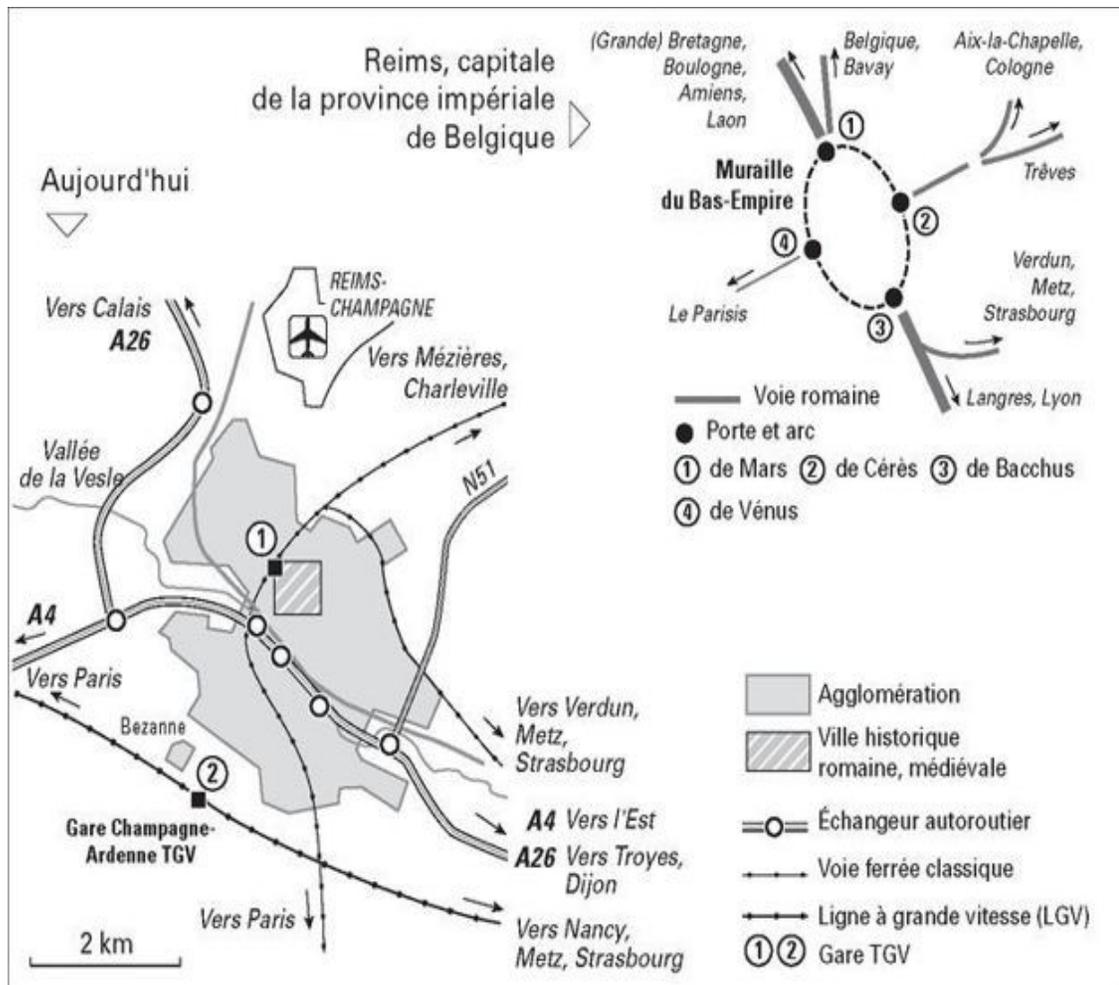
Une région de passage

Contexte géographique et historique

La Champagne est une région basse, bordée à l'ouest par la Côte de l'Île-de-France, se relevant vers l'est avec ses diverses cuestas. Elle s'appuie, au nord, sur le massif ardennais et, au sud, sur le plateau de Langres (qui culmine dans la région à 515 m), un seuil, longtemps défendu par la ville forte de Langres, menant en Bourgogne. Les cours d'eau, Meuse exceptée, s'incurvent d'est en ouest, vers l'Île-de-France, fixant les villes, souvent au contact de « pays » différents. Certaines furent tôt insérées dans des relations lointaines : Reims, grand carrefour sous l'Empire romain, Troyes et les foires médiévales de Champagne. Puis la logique centralisatrice s'imposa.

Entre Paris et l'Est, les radiales

Les liens avec l'est passent par l'éventail de routes, de voies ferrées, et par les vieux canaux. L'axe fort Paris-Strasbourg juxtapose le canal de la Marne au Rhin, la voie ferrée et la N 4 (entre Vitry et Saint-Dizier). Une logique nationale qui, un temps, a pénalisé Reims et les liaisons intrarégionales ; elle se retrouve, mais différente, avec l'électrification de la ligne Valenciennes-Charleville-Thionville, peu de temps après la création de la Ceca.



Le carrefour rémois

Le dispositif radial est conforté par les autoroutes A 5 et A 4. Cette dernière, nationale et européenne (vers Sarrebruck), doit son tracé aux maires de Reims et de Metz, ministres dans les années 1970. Son tracé fut préféré à celui plus direct de la N 4 vers Nancy et Strasbourg ; une N 4 mise à 4 voies en Lorraine et en Île-de-France, restée à 2 voies, malgré le trafic intense, entre Vitry et Sézanne ! L'A 4 passe près du centre rémois, dans la vallée autrefois marécageuse de la Vesle, et ses nombreux échangeurs facilitent la desserte urbaine. Elle redonne à Reims une situation relationnelle intéressante, renforcée par la mise en place du TGV-est en 2007. Reims est à 45 minutes de Paris ; et la gare d'interconnexion de Bézannes, raccordée au réseau TER est dédiée aux liaisons TGV province-province.

Une région carrefour

L'A 34, ultérieurement complétée par la branche Charleville- Rocroi- Charleroi, et l'A 26 s'inscrivent dans des logiques intra- et interrégionales, et internationale.

Reims et Troyes, devenue dans les années 1990 un grand centre de magasins d'usine (3 millions de visiteurs/an), retrouvent une position de carrefour européen. Un échangeur mène à l'aéroport international de fret de « Paris Vatry » : ouvert aux avions cargos depuis 2000, avec un fret de 37 700 t en 2007 (8 700 en 2003), il génère une plate-forme logistique tri-modale (air, fer, route), en essor. Les responsables régionaux et locaux espèrent bien d'autres retombées de la fonction de transit, notamment un tourisme, dont les richesses (villes du champagne exceptées) sont sous estimées.

Ainsi en est-il du milieu ardennais. Attractif en Belgique – une forêt entretenue, une bonne desserte, un tourisme stimulé –, il fait figure en France d'espace périphérique longtemps mal desservi, souvent méconnu. Il offre cependant une forêt plus « naturelle », avec feuillus et taillis, des sites pittoresques (vallée de la Meuse encaissée) et des richesses urbaines (Charleville, sa place ducale, dont le style se retrouve place des Vosges à Paris, son musée Rimbaud, Sedan et son château médiéval...). Le tourisme fut longtemps négligé dans cette région industrielle. Sa promotion s'inscrit dans le cadre d'un programme de « revitalisation de la région ardennaise » ; elle vaut aussi pour l'ensemble de la région.

Espace intermédiaire désormais bien desservi, la région a du mal à capter les flux. Les villes, modestes, et rivales, sauront-elles travailler en un réseau polycentrique susceptible d'entraîner la région et d'atténuer les disparités (« cœur » marnais et périphéries) ? Le « vide champenois », avec ses espaces disponibles, avec la valorisation de ses milieux (notamment en périphérie forestière), avec ses petites et moyennes villes en voie d'équipement culturel, ne pourrait-il pas devenir un atout ? Encore faudrait-il, à droite comme à gauche, des personnalités susceptibles d'incarner la région, de fédérer les champardennais autour d'un projet régional.

Chapitre 9

Corse

Superficie (km ²) : 8 681	PIB 2006 (milliards d'euros) : 6,3 ; rang : 22 ^e
Population 2006 : 299 552	PIB par habitant (milliers d'euros) : 22,6 ; rang : 19 ^e
Population 1999 : 260 196	Répartition du PIB (2006) :
Population 1982 : 240 533	- agriculture : 2 %
Densité 2006 (hab./km ²) : 34	- industrie : 15,6 %
Population étrangère (2006, en %) : 7,8	- tertiaire : 82 %
Évolution de la population 1999-2006, (taux annuel moyen, en %) :	Taux de chômage (4 ^e trim. 2008) : 8 %
- dû au solde naturel : + 0,01	Départements : Corse-du-Sud (Ajaccio), Haute-Corse (Bastia)
- dû au solde migratoire : + 0,97	Préfecture de région : Ajaccio

LA PLUS PETITE (8 681 km²) et la moins peuplée (299 552 habitants en 2006) des régions de France, la Corse est néanmoins composée de 2 départements de création récente : la Haute-Corse et la Corse-du-Sud. Cette petite montagne dans la mer est, en dépit d'une croissance voisine de la moyenne nationale depuis 1997, une des plus pauvres régions françaises ; elle ne dégage que 0,36 % de la richesse nationale. Un PIB/hab. de 22 600 euros, inférieur de plus de 20 % à la moyenne nationale, la classe au 19^e rang français : près du tiers des ménages sont allocataires de minima sociaux. Cette « pauvreté » et l'affirmation forte, voire violente, de l'insularité préoccupent tous les gouvernements. Île montagneuse méditerranéenne, plus proche de l'Italie que de la Provence, et plus longtemps génoise que française, la Corse affiche ses particularismes et ses contradictions : les dernières élections régionales lui ont donné un président de droite, alors que la gauche était majoritaire, et ont vu le déclin des nationalistes, revendiquant des violences que la population refusait tacitement de condamner jusque récemment. Certains y voient une « normalisation », faisant suite au refus du statut spécial soumis à référendum en 2003 et à l'emprisonnement, ou la mort, des chefs nationalistes.

La Corse traditionnelle : vieillissement et fragilité économique

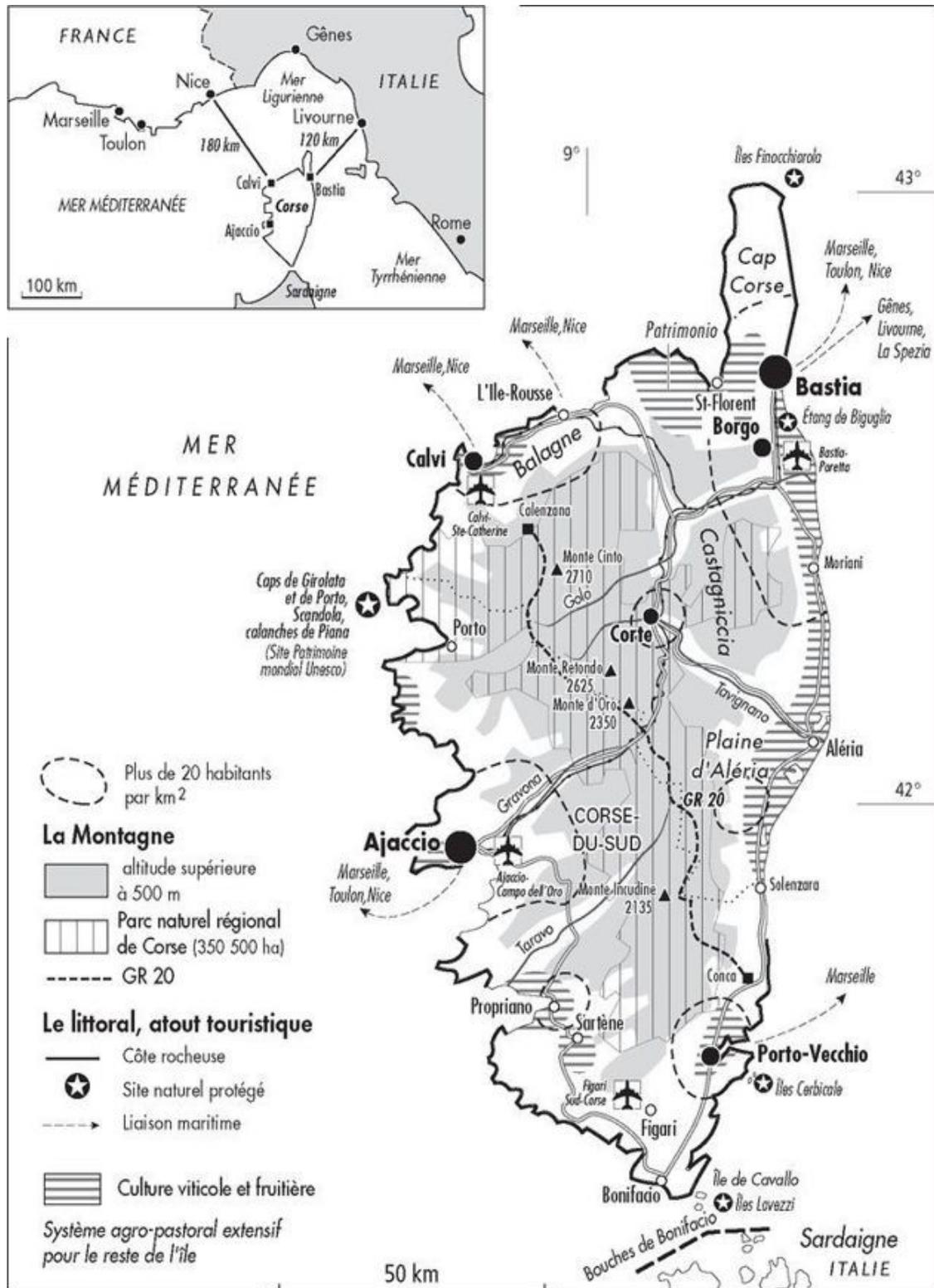
La Corse, qui connaît les épisodes brutaux du climat méditerranéen (inondations, chutes de neige...), voit son isolement renforcé par un relief accidenté, notamment à l'intérieur. La montagne aux pentes raides, dépassant souvent 2 000 m, réduit les surfaces cultivables aux petites plaines de Balagne, de Corse orientale (Aléria) et méridionale (Figari). Les routes intérieures sont difficiles : parcourir et franchir les quelques kilomètres séparant la végétation montagnarde des hauteurs du maquis méditerranéen côtier exige beaucoup de temps. La montagne est donc désertée : plus des deux tiers de la population vivent dans les agglomérations de Bastia et d'Ajaccio, qui, séparées par une grande distance-temps, s'ignorent. Tout comme elles ignorent l'intérieur qui perd sa population. Si l'on ajoute que la Corse ne possède aucune des ressources traditionnelles permettant la mise en place d'une industrialisation, on peut plaindre cette terre apparemment pauvre et mal « dotée ». Néanmoins, à l'heure où les espaces naturels, l'eau et l'air pur commencent à être considérés comme des richesses, où l'ensoleillement et la sécheresse d'été constituent des facteurs d'attraction croissants, la Corse dispose d'importants atouts touristiques qu'elle pourrait mettre en valeur dans le cadre d'une politique d'accueil et de protection de la nature.

Un bilan économique quantitatif s'avère difficile en raison du flou, souvent constaté, des recensements, des chiffres du cheptel... Aussi conviendra-t-il d'aborder la question en restant prudent sur les chiffres et en privilégiant les aspects systémiques.

L'île, qui comptait de gros bourgs animant la montagne et quelques villes importantes dans les vallées et à l'étage de la châtaigneraie, avait atteint son maximum de population vers 1900 avec 270 000 habitants. Avec l'émigration, elle tombe à 190 000 habitants en 1955, pour remonter officiellement à 299 552 en 2006, grâce à un très fort solde migratoire depuis 1999, alimenté par la population étrangère (7,8 %) et le retour des retraités. Néanmoins, avec en moyenne 34 hab/km² (contre 115 en France) et moins de 7 dans la montagne, la Corse appartient à ce qu'on appelle la « France du vide » : villages et cultures abandonnés repris par la végétation, disparition progressive des services et des équipements, population vieillie. En effet, avec 25 % d'habitants de plus de 60 ans et 9,4 % de plus de 75 ans (contre respectivement 21 % et 7,8 % en moyenne) et 21,5 % de moins de 20 ans, contre 24,8 % en moyenne, la Corse se classe, avec le Poitou-Charentes et le Limousin, parmi les régions vieillies. Cette situation est d'autant plus préoccupante que la proportion de personnes âgées est plus forte dans la montagne où les équipements font défaut.

Cette faiblesse démographique se traduit par un moindre dynamisme économique que renforce l'isolement. L'agriculture est particulièrement touchée. Après les pertes brutales de ses effectifs durant les deux dernières décennies, le secteur qui ne

compte plus que 3,6 % des actifs (5 000 salariés), a délaissé le système polycultural vivrier fondé notamment sur les céréales, les olives, les châtaignes et l'élevage transhumant. L'élevage porcin en déclin ne suffit plus à la fabrication des charcuteries traditionnelles. Celui des caprins et des bovins ne vaut guère mieux : le doublement officiel du troupeau, qui cachait une énorme fraude aux subventions communautaires, a fait long feu. Seul l'élevage ovin, surtout important en Haute-Corse, fournit encore assez de lait pour approvisionner les sociétés de roquefort. On peut néanmoins s'interroger sur la viabilité de



La région Corse

cet élevage extensif où la traite manuelle subsiste et où les bergers se heurtent au refus de vente des terres. Le vignoble, à l'exception de celui de Patrimonio, décline

en surface (7 000 ha) et en production (434 milliers hl) mais se réoriente progressivement vers les AOC. Handicapée par l'étroitesse du marché intérieur et la concurrence mondiale, l'agriculture fournit seulement 2 % du PIB, mais commence à se spécialiser dans la production de produits labellisés ou d'AOC : vins, brocciu, miel, huile d'olive. Mais en la matière, il existe d'autant moins de latitude que la réglementation communautaire, particulièrement contraignante, s'adapte peu au contexte corse.

La sous-industrialisation de l'île est criante : en 2004, 1 600 entreprises et 6 500 salariés travaillaient dans le secteur et produisaient 5,8 % du PIB. Dix entreprises avaient plus de 10 salariés et *Corse Composites Aéronautiques* (filiale d'*Aérospatiale*), la plus importante, atteignait seulement 135 salariés. La moitié des entreprises ne comptaient aucun salarié. Les espoirs reposent sur l'aquaculture (1 000 tonnes de loups et de dorades) qui s'est développée dans le sud et place la région au troisième rang français, ainsi que sur les technologies nouvelles. Le parc de Bastia, *Futura Corse Technopole*, où se sont installés le centre de réservations de la *Société nationale Corse Méditerranée* et un certain nombre d'entreprises informatiques, est encore trop jeune pour être évalué. En revanche, le secteur de la construction, qui atteint 9,8 % du PIB, est en constante progression.

Le tertiaire, qui a connu la plus forte croissance, est prépondérant : 82 % du PIB en 2006. À eux seuls, les services administrés (éducation-santé-action sociale et administration) rassemblent plus de 30 % des emplois. Ceci s'explique par une administration pléthorique (2 départements) eu égard à la population. Le commerce est également surreprésenté (12,4 % des emplois contre 10,5 en moyenne) : la manne touristique (2,5 millions de touristes) fournit des emplois (surtout saisonniers) au commerce et à l'hôtellerie-restauration. Le secteur reste donc fragile dans ce contexte spécifique où certains réclament la « corsisation » des emplois, et où les hôtels, clubs de vacances et résidences secondaires font l'objet de plasticages récurrents.

Une pauvreté atténuée par les aides

On ne peut dans ces conditions s'étonner de la pauvreté corse. La faiblesse des qualifications demandées, la saisonnalité des emplois (3 pour 1 pérenne dans le tourisme), l'importance des inactifs (53,5 %) concourent à la modestie des revenus, notamment en Haute-Corse. Avec, en 2005, un revenu fiscal médian de 14 439 euros, contre 16 357 en France, un fort taux de salariés précaires et de chômeurs, un nombre élevé de Rmistes et d'allocataires des minima sociaux, la Corse apparaît très en retrait. Si les créations d'entreprises sont nombreuses, notamment dans l'hôtellerie-restauration, le turn-over est important et les faillites fréquentes. Le

chômage est toujours supérieur à la moyenne nationale (8 % contre 7,8 % en 2008) et si la part des chômeurs de longue durée est moins importante, en raison de la saisonnalité, la précarité plus forte que la moyenne en France touche particulièrement les femmes, les personnes seules et les travailleurs étrangers. En 2005, 17 580 personnes (hors étudiants et retraités) disposaient de moins de 735 euros/mois (38 710 personnes en comptant les membres de la famille) ; soit près de 14 % de la population insulaire qui vivait sous le seuil des bas revenus, sans compter une part des retraités et des jeunes. De plus, 8 730 allocataires de minima sociaux (RMI et API), soit 14 400 personnes avec les familles, se situaient sous le seuil de pauvreté.

En dépit d'une nette diminution du chômage et du nombre de Rmistes depuis 2006, la Corse reste une région pauvre (tableau ci-après). La forte proportion de ménages sans voiture renforce l'isolement, notamment dans les zones rurales enclavées (Taravo, Niolo, Nébio, Castagniccia). L'accès aux commerces et aux services est d'autant plus difficile que les transports collectifs sont peu nombreux.

La Corse, une région pauvre (2005)

	Corse	France
Salaire annuel net moyen en euros	19 708	22 842
Taux de pauvreté en % :	18,8	11,7
– des 0-17 ans	22,3	15,1
– des plus de 65 ans	15,6	8,4
Proportion de Rmistes/1 000	39	31

Source : Insee.

Cette pauvreté doit cependant être nuancée en raison des nombreuses aides. Le revenu disponible par habitant, moins faible que prévu, place la Corse devant le Nord-Pas-de-Calais et le Languedoc-Roussillon. Il a augmenté plus vite qu'ailleurs, notamment grâce aux prestations sociales. Enfin le travail au noir, pourtant combattu de manière récurrente, augmente les revenus déclarés. La pauvreté de l'île, son isolement et son agitation véhémement lui ont d'ailleurs souvent valu de nombreux privilèges. Depuis l'autonomie fiscale, accordée par Bonaparte, en passant par l'exonération des droits indirects, la détaxation de l'essence et du tabac... jusqu'à la prime d'insularité et la reconnaissance du principe de continuité territoriale, la Corse a bénéficié d'avantages conséquents. En dépit d'un alignement très progressif sur le régime des autres régions, la manne publique reste importante. En 1997, la dotation au titre de la continuité territoriale, qui atteignait 952 millions de francs, a notamment permis d'équiper l'île, en car-ferries (sous-utilisés) et en avions. En 2000, quelque 4 milliards de francs lui ont été transférés par le trésor public, dont 170 millions octroyés par l'Europe. La même année, la loi-programme

prévue par les accords de Matignon accordait un programme de financement exceptionnel d'investissement de 13 milliards de francs sur 15 ans. En 2005, le gouvernement a octroyé 40 millions d'euros dans le cadre d'un programme d'investissement exceptionnel. Enfin, la Corse reçoit des sommes non négligeables de ses ressortissants installés sur le continent. Néanmoins, comme sur l'île le tourisme promet une meilleure rentabilité, l'argent ira vraisemblablement alimenter ce secteur et augmenter la part des résidences secondaires : 35 % contre 17 % sur le continent.

Des atouts à exploiter

En dépit de ces handicaps, la Corse dispose de certains atouts dont elle pourrait avantageusement tirer parti si elle parvenait à résoudre certains problèmes : clientélisme et clanisme, loi du silence, pratiques mafieuses conduisant parfois à l'agressivité ; en bref, si la Corse focalisait son énergie vers l'amélioration de sa situation économique plutôt que vers la poursuite d'utopies coûteuses. Même si l'on peut comprendre la rivalité entre Bastia et Ajaccio, peut-on expliquer la bi-départementalisation de 1975 qui a multiplié les services et les administrations pour une population équivalente à celle de l'aire urbaine d'Avignon ? Ou encore le choix de Corte (6 000 habitants) en tant que ville universitaire située au centre de l'île, à une distance-temps considérable des deux agglomérations.

Une possible amélioration des potentialités agricoles

Même si les responsables corses ne pensent pas que l'agriculture puisse participer au décollage économique, celle-ci pourrait être améliorée ou du moins ne pas sombrer dans un endettement abyssal inexplicable. Avec la Somivac (Société de mise en valeur de la Corse), entièrement financée par l'État, puis l'Office du développement agricole et rural créé en 1982, la Corse disposait d'un outil permettant d'améliorer quelques spécialités méditerranéennes facilement commercialisables. Or la mise en valeur de 32 000 hectares au sud de Bastia, dans les années 1960, aboutit aujourd'hui à un fiasco qui dépasse l'entendement. Certes, la Somivac commit quelques erreurs (volonté d'irriguer en dépit d'un relief contraignant, sélection d'espèces mal adaptées) et se heurta aux jalousies (hostilité vis-à-vis des pieds-noirs), mais ses buts n'en étaient pas moins raisonnables, comme le montre la nette amélioration des résultats et l'essor d'Aléria et de Ghisonaccia dans les années 1970... Or depuis une vingtaine d'années, la production de clémentines et de kiwis décline, qu'on explique par la concurrence internationale, le

climat... Dans le même temps, on s'aperçoit que la commercialisation des quinze dernières campagnes de mandarines a subi 13 grèves de transport maritime... et que les agriculteurs ont dû financer certains nationalistes. L'endettement agricole constitue, depuis les années 1970, un problème lancinant et très complexe : dette bancaire, dette sociale (MSA), dette à l'égard de l'Office d'équipement hydraulique..., et enfin dettes contestées par la justice.

Des potentialités touristiques à développer

Avec plus de 2 600 heures d'ensoleillement annuel, un été chaud et sec, des côtes rocheuses, une végétation variant en fonction de l'altitude, la Corse offre des paysages pittoresques ainsi qu'une bonne dose de dépaysement, voire d'exotisme, à moins de 2 heures d'avion des capitales européennes. Des longues plages de sable fin qui s'étirent au sud de Bastia aux milliers de criques de la côte ouest, en passant par le GR 20 qui traverse la châtaigneraie, le maquis et des paysages montagnards, la Corse bénéficie de potentialités touristiques énormes. À l'heure où l'héliotropisme a engorgé la France du Sud et dénaturé les côtes d'Espagne et d'Italie, la Corse offre encore des espaces quasiment vierges où peuvent être pratiqués les sports nautiques, la randonnée, l'escalade... autant d'activités peu coûteuses en infrastructures et ne modifiant pas profondément le paysage. À cet égard, l'isolement de l'île et la dureté du milieu naturel constituent des facteurs extrêmement positifs, à l'heure où les plages deviennent payantes sur la Côte d'Azur. Mais en la matière, les choix ne furent pas toujours judicieux : équipements médiocres en campings et en hôtels avec prix élevés, puis hôtellerie classée pour une clientèle qui pouvait s'offrir mieux et plus loin, absence de politique concertée. Certes, comme sur toutes les côtes méditerranéennes, la bétonisation a commencé autour d'Ajaccio, de Porticcio et de Porto-Vecchio, et les Corses reprochent aux sociétés « étrangères » de monopoliser le tourisme littoral, mais le tourisme peut, sous certaines conditions, participer au développement de l'île. Encore faudrait-il qu'une position claire soit adoptée : campings peu rémunérateurs restant aux mains des investisseurs locaux ? Hôtellerie financée par des continentaux ? Marinas pour milliardaires, ou encore gîtes et refuges pour les sportifs ? Clientèle française ou internationale ? Enfin et surtout réalisme : peut-on appeler le tourisme de ses vœux et laisser plastiquer chaque année quelques centres de vacances ou villas appartenant à des continentaux ? Peut-on racketter les tours opérateurs et espérer qu'ils s'installent ? Toutes ces raisons renforcent le caractère fluctuant du tourisme : 1,5 million de visiteurs en 1993, mais seulement 1,2 million en 1996 et 2 millions en 2000. Cependant, l'adoption d'une position plus cohérente semble poindre depuis quelque temps, y compris dans les rangs de certains nationalistes. Certains élus ont

ouvertement délaissé le concept de « tourisme acceptable » pour proposer l'agrandissement du parc hôtelier et le rapport de l'assemblée de Corse 2000 prône non seulement « d'inscrire toutes les actions dans le cadre d'une véritable politique européenne », mais aussi « l'ouverture aux entreprises et partenaires internationaux souhaitant s'investir dans le créneau de l'économie écologique et identitaire ». En 2006, la fréquentation a atteint 2,5 millions de personnes et 29 millions de nuitées : la Région considère qu'il s'agit d'un secteur essentiel procurant 1,5 milliard d'euros et 10 % de la valeur ajoutée. Même si la courbe de l'emploi reste saisonnière, l'île ne peut ignorer que le tourisme offre 6 000 emplois directs et 7 000 saisonniers.

La Corse à l'heure des choix

Subventionnée par la France, aidée par l'Europe et bénéficiant d'un large régime d'exception, la Corse qui s'est vu proposer le processus de Matignon en 2000, puis une autonomie plus large dans le cadre de la décentralisation, n'a pas saisi l'occasion de rationaliser ses positions : divisions et ambiguïtés subsistent parmi la population. Si l'assassinat hautement symbolique du préfet Érignac en 1998 a été nettement désapprouvé, si la condamnation de ses assassins n'avait pas donné lieu à de grandes manifestations en 2003, les poursuites policières à l'encontre de ceux qui pratiquaient l'omerta ont provoqué colères et manifestations. Le plasticage des gendarmeries, des centres d'impôts, des hôtels, des villas appartenant aux continentaux, perdure, et les élus qui les condamnent sont encore traités de collaborateurs. On note même une dérive xénophobe, notamment envers les maghrébins : 14 actes de violence en 2000, 21 en 2001, 56 en 2003. Les différentes opérations qui ont mis au jour la fraude massive de certains, la complicité des banques et des chambres de commerce, les dérives nationalistes provoquent à la fois soutien des uns et colère des autres. La population qui souffre, les élus et les nationalistes très divisés adoptent le plus souvent des positions ambiguës ne favorisant pas le changement. Cette ambiguïté se retrouve partout : les conseils des prud'hommes ne résolvent pratiquement aucun conflit en phase de conciliation (50 % en France), et selon le rapport Iribarne, la vie des entreprises est faite « de relations complexes pour lesquelles les processus de régulation habituels ne fonctionnent pas bien ».

Le non au référendum de 2003 qui proposait le regroupement des deux départements au sein d'une seule collectivité territoriale traduit, entre autres, la concurrence entre Bastia et Ajaccio dont les agglomérations dépassent tout juste les 50 000 habitants. Il contribue à la surreprésentation administrative et politique : une Assemblée territoriale, 2 départements, 360 communes, soit environ 1 élu pour 84 habitants... 2 caisses de sécurité sociale pour 83 000 salariés, 2 inspections

académiques, une université isolée en montagne où il n'y a presque plus de jeunes... et pléthore d'équipements sanitaires sous-utilisés dans les deux villes, alors que l'intérieur de l'île est démunie.

En dépit de son titre de capitale administrative, l'agglomération d'Ajaccio (64 700) qui dominait l'île, vieillit. Le port de pêche, comme celui des voyageurs, ne cesse de décliner. À l'exception de *Corse Composites Aéronautiques*, il n'existe pas d'activité à haute valeur ajoutée. Bastia, (44 000 habitants mais 54 000 dans l'agglomération) montre un peu plus de dynamisme. Cependant, bien qu'elle accueille quelques entreprises innovantes et desserve la plaine d'Aléria, elle n'a que peu d'effets d'entraînement sur la Haute-Corse qui reste plus pauvre.

Enfin, le lancinant problème de l'insularité et des transports subventionnés n'a pas été résolu par l'État. La SNCM (société nationale maritime Corse Méditerranée), fondée en 1969, bénéficiait d'énormes subventions d'État mal acceptées par l'Union européenne. Au début des années 2000, elle avait investi dans des bateaux à grande vitesse et un équipement surdimensionné pour desservir chaque port (5 contre 3 en métropole). Minée par les grèves, subissant la concurrence des compagnies italiennes, elle a été privatisée en 2006.

Une région en souffrance

La Corse, région méditerranéenne aux potentialités certaines, souffre de son insularité : éloignement territorial et culturel, pauvreté, incompréhensions mutuelles avec le continent, sentiment d'abandon ou d'isolement, entretiennent la contestation vis-à-vis du pouvoir central et les divisions qui en résultent. Même si les autonomistes ont subi un sérieux revers aux dernières élections, l'île vit toujours au rythme des attentats. Néanmoins, depuis peu, des voix s'élèvent qui proposent d'autres approches en matière économique et régionale : beaucoup espèrent qu'elles seront entendues.

Chapitre 10

Franche-Comté

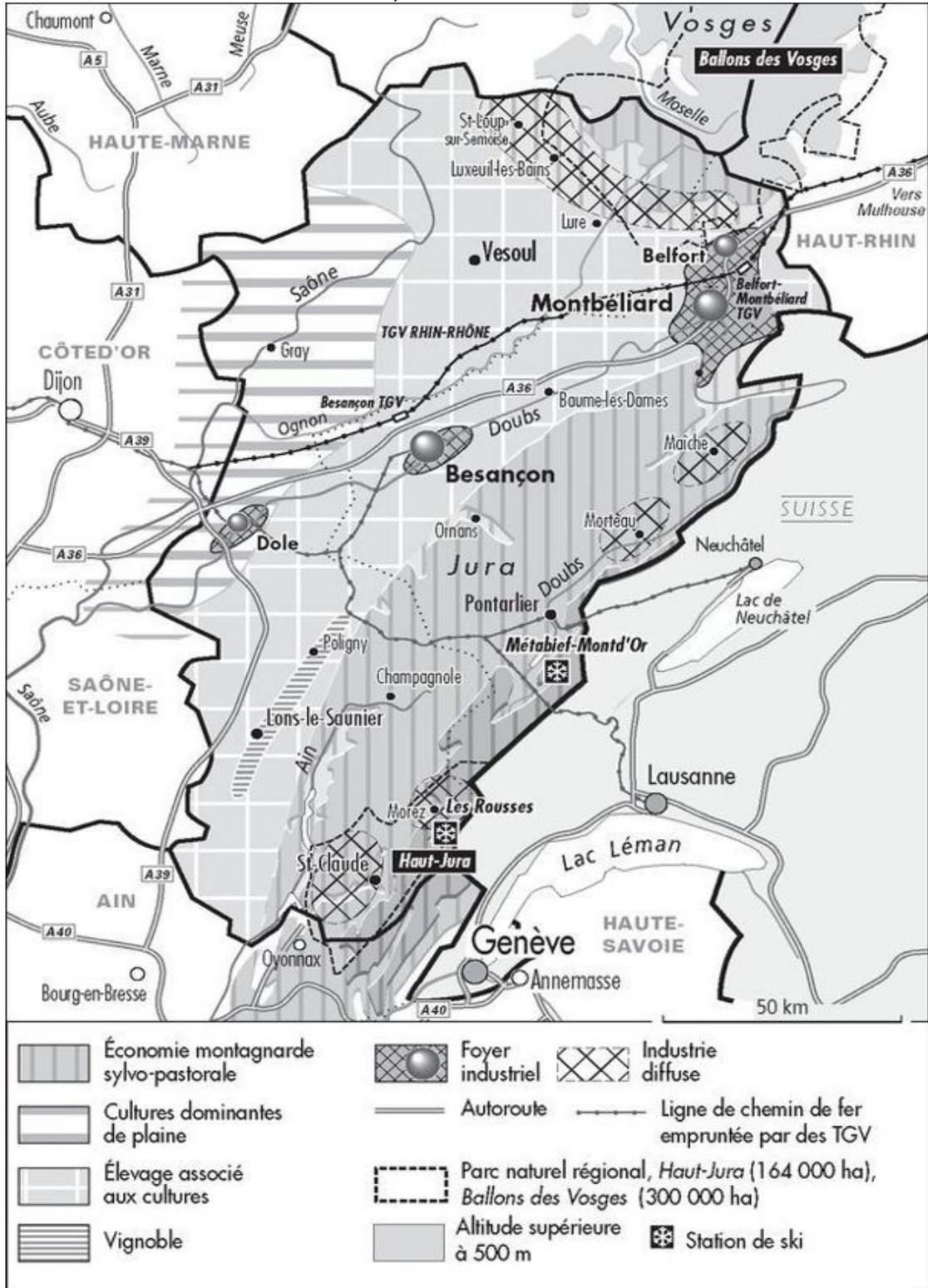
Superficie (km ²) : 16 308	PIB 2007 (milliards d'euros) : 26,4 ; rang : 20 ^e PIB par habitant (milliers d'euros) : 24,7 ; rang : 16 ^e
Population 2006 : 1 151 000 Population 1999 : 1 117 000 Population 1982 : 1 084 000	Répartition de la valeur ajoutée (2006) : - agriculture : 2,5% construction 7 % - industrie : 22,5, % - tertiaire : 68 % %
Densité 2006 (hab./km ²) : 71	Taux de chômage (4 ^e trim. 2008) : 7,6 %
Population étrangère (2006, en %) : 4,7	Départements : Doubs (Besançon), Jura (Lons-le-Saunier), Haute-Saône (Vesoul), Territoire de Belfort (Belfort) Préfecture de région : Besançon
Évolution de la population 1999-2006, (taux annuel moyen, en %) : - dû au solde naturel : + 0,37 - dû au solde migratoire : + 0,05	

LA RÉGION englobe les trois départements issus de la province conquise en 1678 et des terres historiquement alsaciennes : le « pays de Montbéliard », dépendant du Wurtemberg, est annexé au Doubs en 1793, le Territoire de Belfort, détaché du Haut-Rhin, reste français en 1871. La taille, la population, la densité et les villes en font une petite région. L'attraction de pôles extérieurs, Bâle-Mulhouse, Lyon, villes du Jura suisse, ainsi que l'influence parisienne, suscitent des tiraillements, des tendances centrifuges.

La diversité est grande : physique (piémont vosgien, chaîne jurassienne, plateaux étagés, plaines) ; socioculturelle (tradition laïque dans le Jura, catholique dans le Haut-Doubs, socialiste dans le pays de Montbéliard luthérien et anticlérical) ; socio-économique (agriculture des haut et bas pays, industrie de grandes firmes concentrée dans le nord-est, PMI diffuses dans la campagne et la montagne, petites villes au bassin d'emploi spécialisé). Elle favorise les particularismes locaux et la coopération intercommunale dans le cadre de pays.

La région ne serait-elle que la juxtaposition de pays ? La diversité, au-delà d'antagonismes, génère la complémentarité. Elle fait de la Franche-Comté, une terre d'équilibre : la plus industrialisée de France, mais aussi un pays vert, forestier, ruralo-agricole, de petites et moyennes villes. Et l'histoire politique, militaire, sociale, a façonné la région : une terre de labeur marquée par la coopération («

fruitière du Jura »), la tradition du travail en atelier, le paternalisme, les utopies (Arc-et-Senans, ville idéale de l'industrie conçue par Ledoux) et le socialisme (Fourier, Proudhon, tous deux Bisontins).



La région Franche-Comté

Besançon, dotée de services régionaux, affiche son image de capitale. Ses relations, parfois concurrentielles, avec la Porte d'Alsace (Trouée de Belfort et Pays de Montbéliard), bénéficient de l'aménagement de l'axe Rhin-Rhône qui concentre, sans la monopoliser, la vie socio-économique franc-comtoise.

La région est face à des enjeux importants : retenir davantage les jeunes par la formation et la qualification, par la diversification des emplois ; améliorer les services, le cadre de vie, la cohésion régionale.

L'essoufflement démographique

À l'essor démographique des Trente Glorieuses, succède un fléchissement de la croissance, plus accusé qu'au niveau national.

Une région guère attractive

La faiblesse de l'apport migratoire, voire le déficit, est ici, à l'inverse des cantons suisses voisins, une constante. Terre d'accueil au début des années 1970, la Franche-Comté, malgré sa situation frontalière, malgré son industrialisation, n'est pas une région de forte immigration. La part de cette dernière dans la population régionale décroît de 1975 à 1999 (de 7,3 % à 5,9 %) pour remonter ensuite (6,8 % en 2006) ; des taux toujours nettement en deçà des moyennes nationales. Les immigrés, d'abord d'origine méditerranéenne (Maghrébins, Portugais, Italiens, Turcs) sont plus présents dans les aires urbaines et industrielles (Montbéliard, Saint-Claude).

Dans les flux interrégionaux, le déficit perdure depuis 50 ans (sauf la période 1968-1975) ; le solde, comme dans d'autres régions du nord de la France, est négatif à tous les âges, surtout pour les 20-29 ans. Ainsi, malgré la création de filières universitaires et technologiques, les jeunes restent attirés par l'Île-de-France, Rhône-Alpes, l'Alsace, la région Paca... et peu reviennent ! Le déficit, à l'exception des ouvriers peu qualifiés, touche bien des catégories socioprofessionnelles : employés, cadres moyens et supérieurs. Cette situation renvoie à des causes socio-économiques : des emplois encore trop peu diversifiés et qualifiés, des salaires peu attractifs...

Une région traditionnellement féconde

Cette spécificité s'atténue. La région connaît un relatif alignement sur l'évolution nationale : la baisse y est plus forte, compte tenu du haut niveau lors du baby boom.

L'indicateur conjoncturel de fécondité atteint son minimum en 1997 (1,67), puis, comme en France, remonte, pour atteindre une valeur actuelle très proche de 2, situant la Franche-Comté au 5^e rang des régions. Cependant l'exode des jeunes et le vieillissement de la population entraînent la baisse de la natalité. Précoce dans les campagnes du bas pays, elle affecte désormais la montagne ; le Haut-Doubs, de tradition catholique, terre de familles nombreuses et solidaires, perd ainsi de son originalité démographique. Les aires urbaines, surtout périurbaines, peuplées de jeunes ménages, maintiennent, à l'exception de celle de Montbéliard, une certaine vitalité.

Les disparités démographiques

Cent cinquante ans d'émigration expliquent un fond de faible peuplement (20-30 habitants au km²), caractéristique des plateaux ; mais ce n'est pas la « France du vide », l'industrialisation rurale ayant limité le dépeuplement. De ce fond se détachent l'aire urbano-industrielle du nord-est, des pôles urbains de petite et moyenne taille, des axes de plus forte densité convergeant vers Besançon.

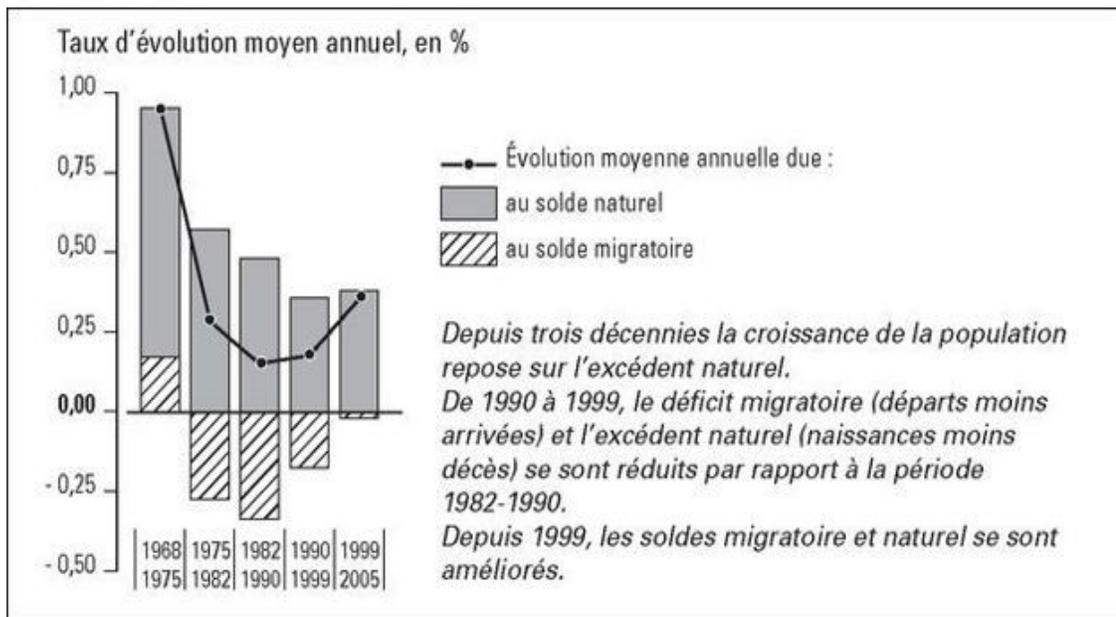
Une évolution contrastée. Population en milliers

	1801	1851	1876	1901	1946	1975	1999	2006
Doubs	230	297	306	299	298	471	499	516,1
Jura	290	313	289	261	216	239	251	257,4
Haute-Saône	284	348	305	267	203	222	230	235,8
Territoire de Belfort	38	57	61	92	87	128	137	141,2
Région	843	1 015	961	919	804	1 060	1 117	1 150,6

La dynamique démographique contemporaine (1990-2006), avec le jeu des soldes naturel et migratoire, avec l'essor des déplacements domicile-travail, dessine une image contrastée et mouvante de la région. Le recul de la densité affecte des zones de forte et faible densité . Les « grands » centres urbains et leur proximité immédiate voient leur population stagner ou décliner ; dans les villes ouvrières du pays de Montbéliard, le recul vif des années 1980 s'atténue : une légère diversification des emplois et de nouvelles filières technologiques y réduisent le déficit migratoire. Des campagnes vieilles continuent de se dépeupler : Haut-Jura ;

nord de la Haute-Saône (prolongé dans les Vosges et la Haute Marne) alors que le sud saônois progresse, influencé par la périurbanisation bisontine.

La croissance se poursuit à proximité de l'Alsace, dans la zone frontalière, autour de Pontarlier, Morteau... Des jeunes, attirés par la bonne tenue de l'économie locale, par le travail en Suisse, génèrent un excédent naturel notable. Le travail des frontaliers – ils sont



Source : INSEE, recensements de la population.

Évolution démographique

16 000 en 2004, la plupart gagnant les cantons de Vaud, Neuchâtel, du Jura Suisse – atténue le chômage et stimule, par l'augmentation des revenus, la consommation.

La croissance est liée à l'étalement urbain. L'aire urbaine bisontine s'élargit (234 communes, 234 000 habitants, avec une croissance élevée des petites communes situées à 25-30 km, à 30-35 minutes de la ville) ; elle concentre la moitié du croît régional. La poursuite de la périurbanisation, qui affecte même des « pôles ruraux », situe la Franche-Comté au 1^{er} rang en France pour la part de population vivant en zone périurbaine. Des communes rurales profitent du desserrement urbain, des relations domicile-travail ; elles s'intègrent, ainsi, dans des « espaces à dominante urbaine ».

Une ruralité forte et diverse

L'espace rural, selon le nouveau zonage de l'Insee, ici 70 % du territoire, 35 % de la population, connaît une diminution de l'emploi agricole, une forte intégration

socio-économique, une diversification des activités : les campagnes, ouvrières (2/3 des emplois sont industriels) sont un aspect de la région atelier franc-comtoise.

La réputation d'une région d'élevage

L'élevage assure globalement 60 % du produit agricole, mais cette dominante n'exclut pas une diversification géographique.

Une région fromagère : le comté

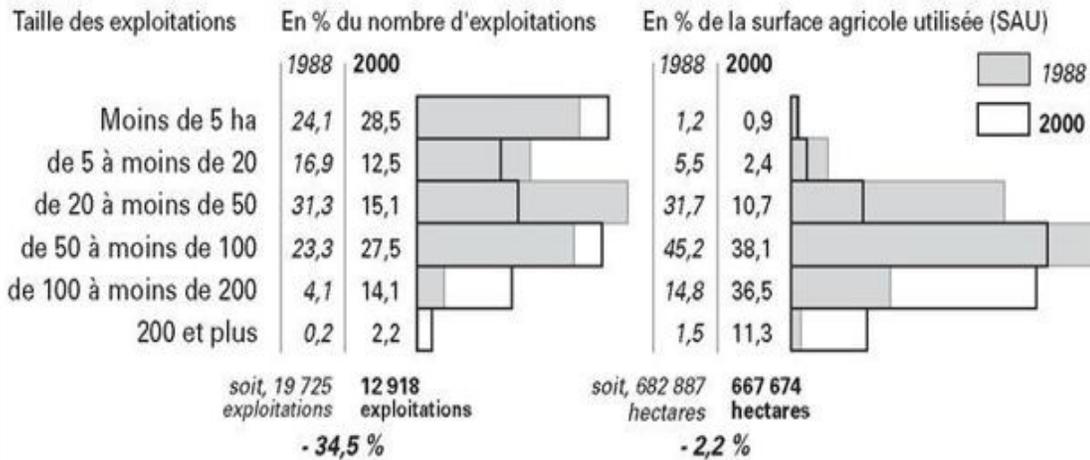
80 % de la collecte laitière annuelle, venant de la race montbéliarde ou pie rouge, sont transformés en fromages. Des nombreux fromages régionaux se distinguent 4 fromages AOC : le Morbier (pâte pressée non cuite), le Vacherin du Haut-Doubs (pâte molle à croûte lavée), le bleu de Gex (pâte persillée), et le Comté (pâte pressée cuite) le plus ancien fromage AOC de France, depuis 1952.

Le Comté est mentionné, comme fromage de garde dès le XII^e siècle, les fruitières dès le XIII^e siècle. Les fromages « façon gruyère » étant produits en Suisse et dans plusieurs régions françaises, celui de Franche-Comté devient « gruyère de Comté » puis comté. Le fromage, issu des « fruitières », est ensuite affiné (de 4 à 12 mois, de 24 à 36 mois pour les gruyères dits d'exception) dans des caves : à Morteau, Pontarlier, Ornans, Poligny (« capitale » du Comté) et dans des villages. Chaque site d'affinage, d'une capacité de plusieurs dizaines de milliers de meules, lié à 15- 50 fruitières, anime ainsi la vie rurale. L'AOC a ses exigences d'élevage (extensif sur pâture, foin à l'étable), de collecte (25 km au plus entre fruitières et caves), de production, d'affinage.

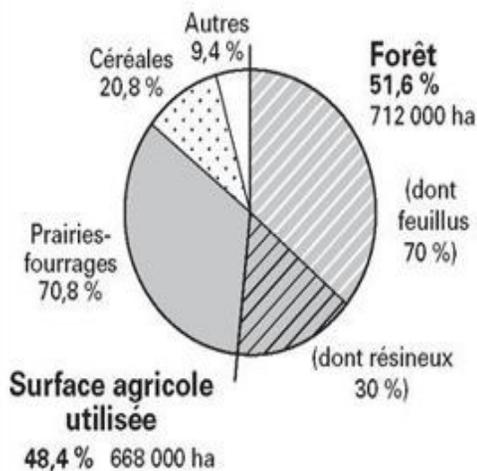
L'aire AOC en 2007 couvre 2 300 km² (dans le Doubs, Jura, nord de l'Ain), concerne 3 000 exploitations, 170 fruitières ; la filière induit 7 500 emplois directs, ce qui en fait le 2^e employeur privé régional après PSA.

Sources : Agreste Franche-Comté, et comité interprofessionnel du Gruyère de Comté

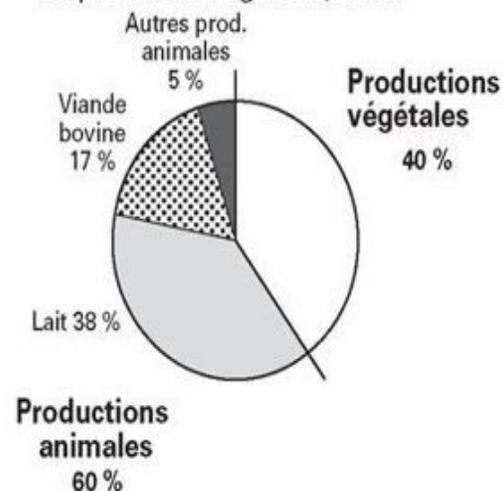
Les exploitations agricoles, évolution de 1988 à 2000



L'occupation du sol, 2000



La production agricole, 2000



Source : recensement général de l'agriculture.

Une région verte : forêts, herbages, agriculture

Les plaines du bas-pays, aux vastes exploitations remembrées, donnent des cultures céréalières (blé, orge et surtout maïs-grain) et industrielles (oléagineux) à hauts rendements. Sont élevés des animaux à viande, veaux en batterie, bœufs blancs sur prairies des vallées humides.

Au contact du Jura et de la Bresse, les collines du Revermont, aux microclimats variés, aux sols égouttés, concentrent la viticulture franc-comtoise, réduite par le phylloxera et la concurrence. Les efforts de la coopérative d'Arbois, puis ceux d'Henri Maire (négociant) ont permis le maintien d'un vignoble de qualité qui progresse légèrement : vins réputés d'Arbois, vins « jaunes » de Château-Chalon, Côtes du Jura...

La montagne herbagère, jurassienne, a diffusé, venant de Suisse, la race montbéliarde et le système de la « fruitière » (coopérative fromagère), issu de solides traditions communautaires.

La société paysanne jurassienne, malgré les aides à l'agriculture de montagne, affronte des difficultés de revenu (liées aux contraintes d'alimentation animale, de qualité et de prix du lait) et d'isolement. L'esprit communautaire se maintient toutefois : « fruitières » (concurrencées par des groupes industriels), syndicats locaux d'élevage, de contrôle laitier, organismes mutualistes...

Originale, réputée, l'agriculture comtoise a ses problèmes : des créneaux de l'élevage sont relativement négligés, beurre, lait « de longue conservation » ; l'élevage porcin, autrefois associé aux fromageries villageoises, devenu affaire de spécialiste, stagne ; le revenu agricole par exploitation, par actif, reste bien inférieur aux moyennes nationales, et ce malgré la concentration des exploitations. Celle-ci affecte les petites exploitations, mais se maintiennent des unités tenues par des retraités, par des doubles actifs, ouvriers-paysans travaillant à Sochaux, dans le textile vosgien, dans les ateliers jurassiens. Elle touche aussi les exploitations moyennes, en plaine et dans les hautes terres, où la rentabilité de l'élevage exige des herbages importants. Conséquence de ce mouvement, progressent le fermage et les formes sociétaires.

La diversification des activités rurales

La forêt est d'importance historique : les mots Jura, Joux, dériveraient de *juria*, forêt en latin tardif ; la forêt attira des défricheurs, des abbayes à la recherche du désert, elle alimenta les forges, les salines et l'artisanat.

Les forêts communales (50 %), gérées par l'ONF, soutiennent la vie rurale : recette de la vente des coupes, affouage pour les résidents, approvisionnement de scieries villageoises. En aval du sciage, d'anciennes spécialités, tournerie et tableterie du Haut-Jura, subsistent difficilement ; l'industrie du jouet, secouée par les diverses reprises en 2008 du groupe *Smoby*, subit une dure concurrence, notamment des plastiques ; l'industrie du meuble, restructurée autour de PME (*Sanijura*, *Parisot*), anime de petites villes, Saint-Loup, Champagnole, et leurs campagnes.

Peu fréquentée (1,5 % des séjours français et étrangers) la région offre des potentialités touristiques : ski de fond diffusé dans le Jura (plateau de Mouthe, au cœur de la « Sibérie française ») ; ski alpin, limité, vu l'altitude et la topographie, à quelques stations (Ballon d'Alsace, Métabief Mont d'Or, Les Rousses) ; tourisme d'été, prépondérant, bénéficiant d'atouts naturels (montagnes, lacs, rivières, forêts)

et de la réputation franc-comtoise (gastronomie, artisanat). Le tourisme, diffus, aux équipements légers, attire une clientèle familiale (d'Île de France, du Nord et Nord-Est de la France, des Pays-Bas, d'Allemagne). Économiquement limité, il a pu, là où il est bi-saisonnier, limiter le dépeuplement de villages des hautes terres. Les résidences secondaires, plus de 30 000 dans les campagnes comtoises, reflètent les attaches rurales que gardent les citadins.

La forêt franc-comtoise

Superficie	Statut	Volume scié, commercialisé	Filière bois
700 000 ha	communal (50 %)	920 000 - 1 million m ³ /an	1 600 entreprises 7 000 salariés
dont feuillus 75 %	domanial (5 %)	dont feuillus 30 %	
dont résineux 25 %	privé (45 %)	dont conifères 70 %	

Sources : ONF et CCI Besançon

Le cadre de vie rural est marqué par un fort morcellement, près de 50 % des communes ont moins de 200 habitants, et, dans le Jura, par la dispersion de l'habitat ; d'où un accès délicat aux équipements et services, un risque d'isolement. L'aménagement, avec des aides publiques, européennes, concerne la desserte, l'adduction d'eau aux fermes dispersées, l'assainissement, la défense du patrimoine naturel (parc des ballons vosgiens, du Haut-Jura)... Sont spécifiquement soutenues les zones de revitalisation rurale, les plus fragiles (40 % du territoire et 13 % de la population de la région, 60 % et 30 % en Haute-Saône). Mais la déprise rurale des Vosges comtoises, des plateaux du Jura central, ne doit pas masquer une vitalité démographique globale : l'espace à dominante rurale enregistre même depuis 1999 une croissance supérieure à celle de l'espace à dominante urbaine (+ 0,53%/an et 0,38 %/an) : sont notamment dynamiques les communes rurales proches de petites et moyennes villes, celles situées le long des principaux axes routiers (Besançon-Pontarlier, Besançon-Dole, Dole-Morez). Le rural isolé, hors de l'influence directe des villes – 33 % du territoire régional, 13 % de la population (9 % en France) –, supporte une population relativement dense (28 habitants/km², moins de 25 en France) qui, à la différence d'autres régions, ne chute guère. La diversification économique, ancrée dans l'histoire artisanale et industrielle, explique en partie l'originalité des campagnes franc-comtoises.

La Franche-Comté, une région-atelier

Le poids de l'industrie, dans l'emploi, dans le PIB régional, fait de la Franche-Comté la région la plus industrielle de France ; mais sa part dans le cadre national est modeste. Centré sur les industries mécaniques, l'atelier franc-comtois offre une variété de bassins d'emploi : campagnes industrialisées du Haut-Jura, petites et moyennes villes spécialisées, axe Dole-Belfort.

Tradition industrielle et continuité

Dotée de ressources locales limitées (produits agricoles, bois, sel), historiquement fondée sur le travail du bois et des métaux, l'industrie s'est appuyée sur une population besogneuse et sur des traditions de qualité.

Dès le XVII^e, des ateliers domestiques sont tenus par des paysans montagnards. Certains se spécialisent : rouages d'horlogerie, pipes (secteur de Saint-Claude). Actuellement, l'artisanat diffus, vivier de PME dynamiques, se diversifie (articles de bureau, micromécanique). L'atelier et la petite entreprise restent, malgré des salaires plus faibles, une réalité socio-économique forte.

Des firmes régionales, issues d'une bourgeoisie protestante, juive, catholique, ont influencé la géographie industrielle : entreprises locales des bourgades horlogères du Haut-Doubs, parfois liées à des groupes ; firmes bisontines emblématiques et disparues (*Lip*, société horlogère fondée par Lipman et fermée dans les années 1970, *Weil*, dans la confection, désormais délocalisée). Mais nulle part, l'influence d'une firme n'est aussi forte que dans le pays de Montbéliard, fief de Peugeot.

Les capitaux extérieurs ont aussi leur rôle, dans le cadre transfrontalier d'abord : investissements suisses dès le XIX^e siècle dans l'horlogerie jurassienne et bisontine, puis dans l'agroalimentaire (Nestlé à Pontarlier), dans la mécanique ; dédoublement, après 1871, d'usines mulhousiennes (textile dans les vallées vosgiennes, mécanique à Belfort). Ce cadre s'élargit : des capitaux français (Matra), américains (Timex), japonais, (Citizen) s'intéressent, parfois de façon éphémère, à des secteurs réputés (horlogerie, micromécanique...).

Un lion au pays de Montbéliard

La famille Peugeot est connue dès le XVI^e siècle pour ses activités artisanales, pour son engagement protestant luthérien. Au XIX^e, une branche familiale s'oriente vers la métallurgie : ressorts, lames de scie sur lesquelles figure dès 1858 un logo du lion. 1890, sortie des premières voitures ; le logo du lion s'impose sur les véhicules à partir de 1933, il sera modifié ultérieurement.

L'usine sochaliennne est créée en 1912 ; pour un temps la plus grande usine d'Europe (42 000 emplois en 1972), elle voit ses effectifs diminuer (15 000 actuellement), suite à la modernisation, à l'externalisation, au redéploiement de la firme. Le recul, surtout ouvrier, s'accompagne d'une hausse du taux d'encadrement (maintien des sites de recherche et de développement de Belchamp et de Sochaux, du centre informatique de Belfort). Des usines (automobiles, cycles, outillage) sont essaimées dans le bassin de Montbéliard : la firme y concentre 60 % de l'emploi industriel, elle a ses logements sociaux, ses centres de formation, ses clubs sportifs sponsorisés... Devenue multinationale la firme implante en région parisienne son siège social, des bureaux d'étude, des filiales dont PSA Finance, et à l'étranger de nombreux établissements. Elle garde de solides attaches originelles avec le pôle désormais transrégional de Sochaux-Montbéliard-Mulhouse.

Structurellement, l'industrie offre toujours un tissu dense de PME, souvent de petite taille, limitées au plan international, et de gros établissements au rôle considérable dans l'emploi régional. Longtemps un atout pour la région, ils ont parfois du mal à réagir vite aux aléas de la conjoncture, et ils sont soumis à des restructurations.

Un atelier spécialisé

À côté d'activités modestes mais importantes localement – chimie basée sur le sel à Tavaux, agroalimentaire dans des villes moyennes, Dole, Lons-le-Saunier, Pontarlier, textile résiduel en Haute-Saône –, trois activités structurent la région et fondent sa réputation.

L'horlogerie, spécialité du Haut-Doubs (le « pays horloger ») et de Besançon, garde une place majeure en France. Elle se restructure, collabore avec d'autres entreprises, françaises et étrangères, s'oriente vers d'autres productions de qualité : micromécanique, électronique, matériel chirurgical ; pareille mutation concerne également la lunetterie (secteur de Morez). Besançon, capitale française de l'horlogerie, devient pôle international des microtechniques, centre européen de découpage de haute précision, centre de microplasturgie... et diffuse l'innovation (route des microtechniques, Besançon-Morteau-Neufchâtel en Suisse).

La filière automobile est dominée par le groupe *PSA Peugeot-Citroen* (2/3 des salariés). Elle règne dans le nord de la région. Équipementiers, filiales, sous-traitants, présents aussi en Haute-Saône (Vesoul, Gray), à Pontarlier... se localisent surtout, et de plus en plus, près de Sochaux et de Mulhouse : se constitue ainsi, dans la Porte d'Alsace, un système productif transrégional, dépendant de la conjoncture, fragilisé par la crise actuelle.

L'industrie électromécanique est devenue la spécialité de Belfort après la disparition d'établissements ayant marqué la cité : au cœur de la ville, les locaux de *DMC (Dollfus Mieg C^{ie}*, firme textile mulhousienne) sont repris en 1960 par *Bull* et

transformés, après la fermeture de *Bull* en 1994, en technopôle (PME, université de Technologie de Belfort-Montbéliard). *Alstom*, un grand mondial de la construction de matériel électrique et de la construction ferroviaire (motrices, TGV), symbolise la ville : *Alstom* est né en 1928 de l'association de la *Société Alsacienne de Construction Mécanique* (société mulhousienne installée à Belfort en 1879) et de la Compagnie française *Thomson-Houston* ; divers noms accompagnent restructurations et internationalisation : 1969 *Alstom Atlantique*, 1993 *GEC-Alstom* (la *General Electric Co* étant anglaise), 1998 *Alstom* (qui en 1999 fusionne avec une société helvético-suédoise)... De graves difficultés, stratégiques et financières, mènent à des plans sociaux : l'effectif belfortain passe de 6 000 salariés en 1999 à 2800, après reprise d'embauches, en 2008. Ville et groupe sont liés depuis longtemps ; la pérennité du site *Alstom*, un temps menacée, semble se maintenir.

Concentrée à Belfort, l'électromécanique anime aussi de petites localités, comme Ornans dans le Doubs (moteurs pour automotrices), Corbenay (Haute-Saône). Elle favorise la fabrication d'équipements dont elle est partiellement utilisatrice, en électronique, informatique, radio, téléphone (Besançon, Dole, Pontarlier, Gray, Lons-le-Saunier).

Un atelier face aux mutations

Depuis 1975, se combinent un fort recul de l'emploi industriel (- 50 % !), de sensibles gains de productivité, et le chômage. Ce dernier touche des industries spécialisées, exportatrices, sensibles à la conjoncture, et des bassins d'emploi peu diversifiés. Il est cependant atténué par le départ d'étrangers, le maintien d'un volant de frontaliers, l'essor, relatif et limité, d'un tertiaire régional. La sous-tertiarisation accompagne la dépendance de l'industrie franc-comtoise qui touche nombre de PME, des sous-traitants, des groupes dont les centres de décision sont extérieurs à la région. À la faiblesse du tertiaire d'entreprise s'ajoute pour les firmes régionales, par ailleurs de bonne réputation technique, une recherche limitée, et ce malgré l'amélioration des rapports entre entreprises, université, instituts (Inserm, Inra, CNRS) sis à Besançon.

La main-d'œuvre est relativement peu qualifiée, moins rémunérée : l'essor des activités de montage, des fabrications en série, repose plus sur l'efficacité de la machine que sur le savoir-faire traditionnel artisanal. Les écoles d'ingénieurs de Besançon, de Belfort, forment des diplômés, mais beaucoup gagnent d'autres pôles industriels, l'Île-de-France notamment. Un problème d'attractivité socio-économique subsiste.

L'axe médian franc-comtois

Au contact des plateaux jurassiens et des plaines de la Saône, l'axe urbano-industriel Dole-Besançon-Belfort, vers lequel convergent les courants migratoires intrarégionaux, regroupe 60 % de la population franc-comtoise et 80 % des actifs industriels. La vie de relation anime ce couloir qu'emprunte la vallée du Doubs. Elle s'appuie sur des infrastructures modernisées. Mais elle relie, plus qu'elle n'unit, ses deux extrémités dont les stratégies sont divergentes : au sud Dole tournée vers Dijon, Paris, Lyon, au nord Belfort-Montbéliard tournées vers la Haute-Alsace. Au centre du couloir, Besançon veut s'affirmer capitale régionale et maintenir une certaine cohésion régionale.

Le couloir de communication Rhin-Rhône

L'aménagement contemporain valorise une situation de passage entre l'Europe rhénane et l'Europe méditerranéenne ; il améliore les relations avec la France du centre-est, comme avec Paris.

Le réseau routier se renforce : RN 73-83 élargie, mise hors gel, et surtout autoroute A 36 Mulhouse-Beaune, la « Comtoise », en service depuis 1980. L'autoroute, sur laquelle se greffent les nationales modernisées et l'A 39, Dijon-Dole-Bourg en Bresse, stimule les trafics à diverses échelles, dont l'intra-régionale. Elle contribue, par ses échangeurs, au desserrement urbain (Belfort-Sochaux-Montbéliard), à la périurbanisation, à l'urbanisation des campagnes (bisontine, doloise).

La voie ferrée de la vallée du Doubs, électrifiée dans les années 1960, relie la Haute-Alsace, la porte d'Alsace, la région lyonnaise. Le trafic de marchandises reste limité ; celui des voyageurs s'accroît entre Belfort-Montbéliard et Besançon (une desserte plus rapide et fréquente). La Ligne à Grande Vitesse Rhin-Rhône est en construction, devant se connecter au TGV Paris-Lyon (ultérieurement prolongé jusqu'à Turin). Dole et Besançon sont desservies par des TGV (Paris-Lausanne).

Le projet d'un canal à grand gabarit Rhin-Rhône, décidé en 1975, soutenu par l'association Mer du Nord-Méditerranée – un lobby intégrant des intérêts alsaciens, lyonnais et marseillais –, est toujours évoqué malgré son abandon en 1997. Les critiques franc-comtoises sont nombreuses : un coût trop élevé, une rentabilité douteuse, des retombées régionales incertaines (effet tunnel), des menaces écologiques sur la vallée du Doubs.

Les villes de l'axe franc-comtois

Hors de l'axe, le réseau urbain comtois comprend bien de petites villes, tertiaires, industrielles, centres de « pays » (Gray, aire urbaine de 18 400 habitants en 2006, Pontarlier aire urbaine de 30 800 habitants, Morez 8 200...), des villes moyennes préfectorales (Vesoul, Lons-le-Saunier avec respectivement 16 400 et 18 800 habitants pour les villes centres, 46 000 et 30 990 pour les aires urbaines). Le long de l'axe se situent les villes les plus importantes, centres d'attraction, de commandement vis-à-vis de la région.

Dole (ville centre 24 600 habitants, aire urbaine 40 400), ex-capitale de la Comté, avant que celle-ci ne devienne française, perdit son rôle politique, militaire, universitaire ; de ce passé subsistent des monuments, de beaux hôtels construits par la noblesse de robe. L'industrialisation contemporaine comporte de grosses entreprises (groupe chimique belge *Solvay*, groupe *Seb* avec la marque *Calor*, fromagerie *Bel*) et de nombreuses PME. Le tertiaire, public (sous-préfecture), et surtout privé, progresse. Nœud ferroviaire et autoroutier, la ville envoie plus d'actifs vers Dijon, Besançon qu'elle n'en reçoit du Vignoble et de Bresse.

L'aire urbaine de la porte d'Alsace, la conurbation de Belfort-Montbéliard, s'étale sur trois départements comtois, au milieu des collines, entre Vosges et Jura. Cette aire de 1 400 km², de 190 communes, de 300 000 habitants, est façonnée par l'histoire religieuse (protestantisme), militaire (résistance de Belfort en 1870-1871), industrielle (groupes *Peugeot*, *Alstom*, *Bull* pour un temps), sociale avec une forte « culture ouvrière ». Un double défi l'attend : une meilleure cohérence urbaine (coordination des transports urbains, plate-forme médicale commune, future gare LGV) et une diversification de l'économie dominée par l'industrie (40 % des actifs dans l'aire belfortaine, 60 % dans celle de Montbéliard !). Belfort (ville centre 51 000 habitants, aire urbaine 108 000), avec son administration, ses commerces, son université technologique, ses activités culturelles (festival « Les Eurockéennes ») paraît plus équilibrée que Montbéliard (ville centre 26 500 habitants, aire urbaine 180 000), nébuleuse d'usines et d'immeubles, ensemble encore trop peu hiérarchisé, sous-tertiarisé malgré la création d'une antenne universitaire. Ce nord-est franc-comtois est proche géographiquement, historiquement et économiquement, de la Haute-Alsace ; une situation qui bride le rôle régional de Besançon.

Besançon (ville centre 117 000 habitants, aire urbaine 234 000) concentre près de la moitié du croît démographique régional. Au contact du Jura et du bas pays, elle occupe un site de méandre, dominé par sa citadelle et par quelques collines boisées à l'est et au sud. Ville administrative, militaire, cléricale, elle fut aussi la plus grande horlogère de France. Elle garde, face au pôle protestant Montbéliard-Belfort, un esprit « catholique social » et une orientation socialiste libertaire et mutualiste (qui tranche avec le conservatisme départemental). Elle connaît après 1945 une forte croissance démographique, économique, spatiale. Dans les années 1970 la fermeture

de grandes entreprises, *Lip, Rhône-Poulenc Textiles*, conduit à une reconversion : activités de grande précision (micromécanique, robotique, bureautique), dans le cadre de PME.

Le développement tertiaire, en dépit d'insuffisances (secteur bancaire faible, presse régionale absente), est celui d'une capitale régionale, de taille modeste, connue pour son Festival international de musique. Les fonctions d'encadrement s'étoffent (services régionaux, Insee, CHU, services fiscaux, affaires culturelles...). Le « tertiaire de conseil » (gestion, assistance juridique, publicité), insuffisant dans la région, progresse. L'université (20 000 étudiants) est à la taille, petite, de la région ; elle resserre ses liens avec les grands instituts de recherche, avec le monde économique régional (PME) et international (agence spatiale européenne, Nasa...). Tout cela a des conséquences sur l'emploi, sur la part des cols blancs, et sur le rayonnement de Besançon, concurrencé cependant par Dijon et par Lyon.

Le paysage urbain évolue : le centre historique, dans la boucle du Doubs, devient avec la restauration des hôtels de l'ancienne aristocratie parlementaire, quartier d'affaires, de culture et de loisirs. Pénétrantes et rocade facilitent l'accessibilité du centre et des quartiers périphériques ; les grands ensembles des années 1960 et 1970 sont l'objet de destruction-reconstruction, ou de réhabilitation. Depuis plusieurs décennies, une politique environnementaliste est menée dans le « Grand Besançon » pour une meilleure qualité de vie.

Chapitre 11

Île-de-France

Superficie (km ²) : 11 965	PIB 2007 (milliards d'euros) : 534 ; rang : 1 ^{er} PIB par habitant (milliers d'euros) : 46,0 ; rang : 1 ^{er}
Population 2006 : 11 532 000 Population 1999 : 10 952 000 Population 1982 : 10 073 000	Répartition de la valeur ajoutée (2006) : - agriculture : 0,1 % - industrie manufacturière : 10,5 % - construction : 4,0 % - services principalement marchands : 68,8 % - services administrés : 16,6 %
Densité 2006 (hab./km ²) : 964	Taux de chômage (4 ^e trim. 2008) : 6,8 %
Population étrangère (2005, en %) : 12,4	Départements : Essonne (Évry), Hauts-de-Seine (Nanterre), Paris, Seine-et-Marne (Melun), Seine- Saint-Denis (Bobigny), Val-de-Marne (Créteil), Val-d'Oise (Pontoise), Yvelines (Versailles)
Évolution de la population 1999- 2006 (taux annuel moyen, en %) : - dû au solde naturel : + 0,89 - dû au solde migratoire : - 0,19	Préfecture de région : Paris

PETITE, MAIS TRÈS PEUPLÉE, L'ILE-DE-FRANCE n'est pas une région comme les autres, en raison de la présence de la capitale nationale. Lorsqu'on dit « en région », expression qui a remplacé « en province », jugée péjorative, on exclut l'Île-de-France. Pourtant, ses institutions relèvent largement du droit commun ; mais la densité des hommes et des activités, ainsi que l'influence du pouvoir national engendrent des problématiques économiques, sociales et politiques spécifiques. Seule région dont la population est presque entièrement urbaine, l'Île-de-France constitue à la fois un milieu de vie complexe et une vitrine de la France. Une tradition ancienne d'immigration, d'origine provinciale et étrangère, en a fait un lieu de brassage, plus que d'enracinement. Comment concilier aujourd'hui les aspirations d'une société diversifiée (qui a très inégalement profité de l'essor de la région), le renforcement du pouvoir d'attraction de la grande métropole internationale et la protection des intérêts des autres villes et régions françaises ?

La région-capitale

Le poids de l'Île-de-France résulte d'un long passé de centralisation, qui a suscité une accumulation de pouvoirs, de main-d'œuvre qualifiée, de capitaux, d'activités et

d'équipements. La « décentralisation » (des activités et des pouvoirs) a à peine entamé cette prééminence : l'Île-de-France fournit 28 % du PIB national. Elle abrite environ 5,5 millions d'emplois, dont plus de 3 millions dans les « services principalement marchands ». Malgré le renforcement de certaines métropoles de province, Lyon notamment, l'écart avec l'agglomération parisienne reste bien supérieur à ce que l'on peut rencontrer dans les autres grands pays développés.

De Paris à l'Île-de-France

Dès la fin du Moyen Âge, la cause est entendue : Paris, capitale officielle depuis Hugues Capet (fin du x^e siècle), est déjà la ville la plus peuplée du royaume. Autour de la Cour vont s'agréger les fonctions commerciales, financières, artisanales et administratives. Le réseau étoilé des routes royales symbolise la centralisation qui s'affirme. À la fin du XVIII^e siècle, Paris compte 600 000 habitants. Au XIX^e siècle, la croissance démographique et l'extension spatiale s'accroissent. Tandis que le réseau ferré reproduit le schéma en étoile, la révolution industrielle renforce le poids économique de la capitale, bien reliée au bassin houiller du Nord. Au recensement de 1876, Paris approche les deux millions d'habitants, tandis que commence à se constituer une banlieue. De 1876 à 1954, l'agglomération parisienne absorbe la totalité de la croissance démographique de la France. Cette poussée considérable est due essentiellement à un bilan migratoire constamment positif : on estime qu'en un siècle l'immigration nette s'est élevée à 4,5 millions de personnes.

L'extension spatiale a été encore plus rapide que la croissance démographique : de 1850 à 1990, la population de l'agglomération parisienne a été multipliée par 4,5 et la superficie couverte par plus de 65. Aujourd'hui, l'espace urbanisé (y compris les espaces « ouverts » enclavés : parcs, terrains de sport...) occupe plus de 20 % de la superficie de la région. Paris *intra-muros*, dont les limites n'ont pas changé depuis 1860, représente à peine 19 % de la population de l'Île-de-France. Les banlieues et les espaces périurbains accueillent désormais la quasi-totalité de la croissance démographique et économique : le passage de la ville à la région urbaine est entré dans les faits.

Pourtant cette réalité a tardé à être reconnue : c'est « Paris » que l'on continuait d'opposer à « la province ». Il est vrai que, jusqu'à une époque récente, tous les symboles du pouvoir, politique et économique, sont restés dans la ville-capitale, où se cantonnent les séjours de la plupart des visiteurs français et étrangers. Les réminiscences historiques, si prégnantes dans d'autres régions, concernent peu une population d'installation souvent récente et qui a conservé des liens affectifs avec sa région ou son pays d'origine. L'Île-de-France était certes une province d'Ancien

Régime, mais elle excédait largement au nord les limites de la région actuelle ; quant à la « généralité » de Paris, elle mordait aussi largement sur la Bourgogne. À partir du XIX^e siècle, le sentiment d'appartenance se réfère plus à l'influence de Paris qu'à une tradition historique.

La substitution d'« Île-de-France » à « région parisienne » (et de « francilien » à « parisien ») n'est pas anodine. Elle prend acte du desserrement des hommes et des activités en dehors de la capitale, accompagné de la constitution de milieux de vie et de pôles d'activité moins dépendants de Paris que par le passé. Il faut quand même reconnaître que cette région a été taillée très court, l'influence parisienne s'étendant bien au-delà de ses limites, notamment là où elles sont les plus proches (sud de la Picardie surtout, mais aussi nord de la région Centre et est de la Haute-Normandie). En tenir compte aurait conduit à accentuer les disparités démographiques entre la région-capitale et les autres régions (l'Île-de-France est près de deux fois plus peuplée que sa suivante, Rhône-Alpes) ; son extension a néanmoins été proposée par la commission Balladur (2009).

Le gouvernement central n'a pas non plus favorisé l'émergence de cette identité régionale. Il a toujours surveillé de très près le Paris des « frondes », des révolutions et des manifestations, appliquant un statut d'exception à la capitale, puis à la région. Il a fallu attendre 1977 pour que Paris ait un maire élu comme les autres communes. Le « district de la région parisienne », créé en 1961, a été dirigé par un représentant du gouvernement central jusqu'à la promulgation, en 1976, d'une législation spécifique, instaurant un conseil régional élu et officialisant le nom d'« Île-de-France ». Si la région a paru rentrer dans le rang avec les lois de décentralisation de 1982-1983, certaines singularités ont subsisté, comme le préfet de police de Paris. L'élection de Nicolas Sarkozy à la Présidence de la République (2007) a marqué un retour en force de l'État dans les affaires de la région : l'adoption du Sdrif (schéma directeur) a été remise en cause et un poste de « secrétaire d'État chargé du développement de la région-capitale » (attribué à Christian Blanc) a été créé en 2008.

La capitale politique

Point de départ d'un processus cumulatif, la fonction politique est restée fidèle à Paris depuis le Moyen Âge, si l'on néglige le transfert de la Cour à Versailles à la fin du XVII^e siècle. Non seulement tous les rouages de l'appareil politique, judiciaire et administratif sont concernés, mais les organisations non gouvernementales ont suivi le mouvement : la plupart des grandes associations nationales, des fédérations professionnelles (même lorsqu'elles concernent l'agriculture !), des organisations

politiques et syndicales... ont leur siège à Paris. Dans un État centralisé et interventionniste, cela représente un obstacle très puissant à la décentralisation. Le gouvernement en a pris acte en 1991, en lançant un programme de « délocalisations », c'est-à-dire de transferts en province (parfois aussi en banlieue) d'emplois publics parisiens. Cette politique, poursuivie par tous les gouvernements qui se sont succédé depuis lors, a surtout eu une valeur symbolique, dont témoigne le transfert à Strasbourg de l'ENA (École nationale d'administration), par laquelle sont passés beaucoup de hauts fonctionnaires... et d'hommes politiques. Ces « délocalisations » n'ont pourtant pas engendré de véritables pôles secondaires, les implantations relevant d'un « saupoudrage » où a souvent joué l'influence des notables locaux. De nouveaux projets ont été annoncés en 2008 pour compenser au moins partiellement les effets des « restructurations » militaires ; ils concernent notamment une partie du personnel de l'Insee.

La capitale économique

Paris peut être considérée comme une « ville mondiale », qui n'est en Europe devancée que par Londres pour le tertiaire supérieur et le « pouvoir de commandement », notamment les fonctions financières (Bourse, banque, assurance...), les « fonctions stratégiques » (activités hautement qualifiées illustrant l'attraction des métropoles) et les sièges sociaux des grandes firmes. Les services aux entreprises tiennent une place importante en Île-de-France : elle regroupe ainsi les trois quarts des services d'ingénierie implantés en France. Les « services principalement marchands » fournissent 69 % de la valeur ajoutée brute de la région et 35 % de la production nationale de la branche. Les aéroports franciliens

aéroports de province ne devant souvent leur salut qu'à l'activité de compagnies à bas coût.

Depuis trois décennies, l'Île-de-France a perdu beaucoup d'emplois faiblement qualifiés, mais cet « affinage » s'est fait au profit des activités les plus caractéristiques des grandes métropoles. Ainsi, la R&D (recherche et développement) dans le privé est groupée pour près de la moitié en Île-de-France. Le processus de concentration semble cependant s'être arrêté : dans la période 1990-2006, la croissance du PIB a été légèrement inférieure à celle de la province, et de 1996 à 2006 l'augmentation du nombre d'emplois tertiaires a été moins rapide.

Le tertiaire supérieur reste majoritairement localisé à Paris et en proche banlieue ouest ; un lent desserrement s'est toutefois opéré au profit des villes nouvelles et des sites bien desservis par les transports. Un « rééquilibrage » vers l'est s'esquisse timidement, grâce au dynamisme de Marne-la-Vallée (Cité Descartes) et de l'axe Roissy-Disneyland. En fait, il faut distinguer les fonctions d'administration et de gestion, où dominant largement Paris et La Défense, les fonctions de conception, très présentes en banlieue sud-ouest (première et deuxième couronnes), et les fonctions logistiques, souvent moins valorisantes (transports, entreposage), qui dessinent un arc oriental de Roissy à Orly et Rungis, où ont été « desserrées » les Halles en 1969.

Les conséquences de ce profil économique particulier sont la qualification élevée de la main-d'œuvre et les opportunités d'emploi : près de 40 % des « cadres et professions intellectuelles supérieures » du pays résident en Île-de-France, plus de 40 % des recrutements de cadres s'effectuent dans la région. Cette structure explique, en majeure partie, le différentiel avec la province : les salaires franciliens sont 28,5 % plus élevés que la moyenne de la France métropolitaine (2006). Si l'on considère chaque catégorie socioprofessionnelle séparément, l'écart tombe à 12 % chez les cadres – dont les fonctions et les responsabilités sont en moyenne plus élevées que celles de leurs homologues des autres régions – et à moins de 8 % dans les autres catégories. À fonctions équivalentes, l'écart semble s'être réduit depuis le début des années 2000 et il ne suffit pas à compenser le surcoût de la vie en Île-de-France.

Peut-on parler d'une redistribution abusive de la richesse nationale en faveur de l'Île-de-France ? Les investissements d'État constituent un premier critère ; l'Île-de-France en reçoit environ deux fois plus par habitant que la province. Mais ces investissements profitent-ils seulement aux Franciliens ? L'aéroport de Paris-Charles de Gaulle ou le Centre Pompidou, par exemple, sont largement utilisés par les provinciaux et les étrangers, et participent à une création de richesses qui ne bénéficie pas seulement à la région-capitale. Quant aux subventions, on retient surtout que le Francilien paie moins cher son ticket de transport urbain. Mais, les

subventions à l'agriculture ou aux industries en difficulté concernent peu l'Île-de-France. D'autres transferts jouent en faveur de la province : ainsi les cotisations sociales payées par les entreprises et les actifs franciliens engendrent souvent des prestations versées dans les régions de retraite, notamment le Midi. Et il est certain que la progressivité de l'impôt sur le revenu frappe proportionnellement plus fort ceux qui gagnent le plus. La perception en Île-de-France d'environ la moitié des impôts nationaux doit certes beaucoup à la concentration des sièges sociaux dans la région ; mais on estime à 30 % environ la participation effective de celle-ci aux ressources de l'État, pour moins de 20 % de la population.

Cette hyperconcentration est difficile à gérer. Refuser l'implantation à Paris d'une firme internationale ne bénéficiera pas à Lyon ou Marseille, mais à Londres, Francfort, Bruxelles ou Amsterdam. La concurrence internationale incite à ne pas affaiblir le pôle parisien, le seul qui soit compétitif à cette échelle, et dont on peut attendre un effet d'entraînement sur l'ensemble de l'économie nationale. L'évolution de la position concurrentielle de Paris fait l'objet de jugements contradictoires : si sa « qualité de vie » est appréciée, si la place boursière a renforcé sa position grâce à un accord avec Amsterdam, Bruxelles et Lisbonne (Euronext), les choix de localisation des multinationales américaines ou japonaises ne sont pas toujours favorables à la capitale française. Le début des années 2000 a confirmé la grande sensibilité d'une économie régionale très ouverte aux aléas de la conjoncture internationale (appréciation de l'euro, incidences des événements politiques sur le tourisme et le transport aérien, fragilité des activités financières et des technologies de l'information). Le taux de chômage, qui a longtemps figuré parmi les plus bas des régions françaises, s'était rapproché de la moyenne nationale. Toutefois les emplois dans le secteur tertiaire ont encore augmenté de 12 % entre 2000 et 2007. La crise financière et la récession de 2008-2009 auront inévitablement des conséquences sur une économie aussi « ouverte » que celle de l'Île-de-France, même si la dégradation a été plus tardive (fin 2008) que dans les autres régions. Cependant, une politique plus favorable aux implantations en Île-de-France comporterait des risques : non seulement freiner le développement des capitales régionales, mais aussi accroître une congestion de l'agglomération parisienne qui entraîne d'évidentes « déséconomies d'échelle ».

La capitale culturelle

Concentration de richesses et de pouvoir de décision, la région-capitale était naturellement appelée à jouer un rôle dominant en matière culturelle. Au cours des dernières décennies, l'État a encore renforcé sa position, en lui consacrant une part importante de son budget culturel. Construire le Centre Pompidou (près de 6

millions de visiteurs par an, dont de nombreux étrangers), plutôt que de créer 22 petits centres culturels dans les capitales régionales, a été un choix politique, certes contesté, mais répondant à une logique de maintien du rayonnement international de la France.

L'Île-de-France regroupe environ 45 % des emplois du secteur culturel en France, cette prééminence confinant au monopole dans le domaine de l'audiovisuel, et restant très forte dans l'édition, malgré le succès de certains éditeurs de province et la relative faiblesse de la presse quotidienne nationale. La concentration fait boule-de-neige, la recherche d'un emploi ou l'accès à la notoriété passant souvent, pour un provincial, par la « montée » à Paris. De même, les opportunités de rencontres, la qualité des infrastructures et la compétence de la main-d'œuvre font de la région un « incubateur » idéal pour toutes les formes de création. Les commerces spécialisés, tels que les galeries d'art et les antiquaires, sont aussi très bien représentés à Paris.

En revanche, par rapport à l'après-guerre, le poids de l'Île-de-France a diminué pour l'université et la recherche, en raison de la création et du renforcement de pôles provinciaux. Il faut quand même relativiser ce recul, qui apparaît plus quantitatif que qualitatif : pour les troisièmes cycles et les soutenances de thèses, pour les grandes écoles (malgré le transfert de l'ENA à Strasbourg et de l'école normale supérieure de Fontenay-Saint-Cloud à Lyon), pour les organismes nationaux de recherche et les laboratoires de réputation internationale, l'Île-de-France continue à surclasser les autres régions, concentrant à elle seule quelque 40 % des chercheurs du CNRS.

Agriculture et industrie : un déclin à relativiser

La plus tertiaire des régions françaises continue de perdre des emplois dans l'agriculture et l'industrie. Mais il serait erroné de considérer ces branches d'activité comme en voie de disparition : l'une et l'autre ont su s'adapter, au moins dans certaines spécialités, où l'appareil productif de l'Île-de-France apparaît encore compétitif.

L'agriculture sous la pression de l'urbanisation

48 % des terres franciliennes restent agricoles, forêts exclues, et font vivre quelque 6 000 exploitations. Cette agriculture est loin d'être en perdition, si l'on en juge par la valeur de la production à l'hectare, une des plus élevées de France. Toutefois, la pression de l'urbanisation s'avère très forte et s'exerce de façon diffuse sur un espace rural de plus en plus morcelé, surtout en bordure de l'agglomération,

notamment dans l'ouest et le sud de la région (où la périurbanisation a été la plus précoce). Toute grande opération d'aménagement (voir Disneyland), tout équipement de transports a maintenant un effet de halo, dû à l'usage généralisé de l'automobile, et contribue au grignotage de l'espace agricole à des distances parfois importantes de Paris. Les forêts (23 % de la superficie de la région) étant de mieux en mieux protégées, c'est l'agriculture qui paie le plus lourd tribut à ces changements. Les écarts de prix entre un terrain agricole et un terrain à bâtir sont tels que, sauf interdiction par les documents d'aménagement, le passage d'un usage à l'autre est souvent inéluctable. Trois facteurs récents annoncent toutefois une diminution de la pression sur les terres agricoles : le Sdrif de 2008, s'il est promulgué en l'état sur ce point, opte pour un modèle de ville « compacte » ; le coût des déplacements en automobile s'est accru – mais le prix du pétrole connaît des variations imprévisibles – ; et la crise immobilière de 2008-2009 a commencé par la mévente des logements trop éloignés du centre de l'agglomération.

Les différents types d'agriculture sont inégalement menacés, en fonction de la situation géographique des exploitations, du mode de faire-valoir et des besoins en main-d'œuvre. L'horticulture (franges de l'agglomération) et les exploitations familiales de polyculture-élevage (vallées, notamment en Seine-et-Marne) cumulent les handicaps : forte concurrence de l'urbanisation, faire-valoir direct (tentation de tirer profit de la vente des terres), besoins élevés en main-d'œuvre (chère et difficile à trouver). Dans les trois dernières décennies du XX^e siècle, l'horticulture (cresson, salade, fleurs...) a ainsi perdu les deux tiers de ses surfaces. La grande culture céréalière (blé tendre, orge, maïs), associée à des plantes industrielles, tire mieux son épingle du jeu – l'Île-de-France compte 10 % des surfaces de France métropolitaine cultivées en betteraves industrielles et 13 % en protéagineux. Elle concerne, aujourd'hui, trois exploitations sur quatre, très mécanisées, avec une dominante du fermage, et qui sont situées sur des plateaux peu attirants pour l'urbanisation. Quand cependant l'urbanisation progresse, l'exploitant peut louer d'autres terres plus loin de la capitale, jusqu'à l'extérieur de l'Île-de-France (sud de la Picardie, nord de la région Centre), et ainsi préserver, voire agrandir son exploitation. La pression foncière n'a en effet pas empêché l'accroissement considérable de la taille moyenne des exploitations de grande culture, passée d'une cinquantaine d'hectares dans les années 1980 à plus de 120 au début des années 2000. Aujourd'hui, près de la moitié des exploitations franciliennes dépassent les 100 ha. L'évolution s'accompagne de l'effondrement des effectifs salariés et d'une faible place de la « double activité ». Le recul de l'élevage est une des conséquences de cette évolution.

Le conseil régional a compris que le devenir de l'agriculture francilienne ne présentait pas seulement une importance économique, mais concernait aussi les

paysages et le cadre de vie. Il a mis en œuvre « une politique d'incitation à l'activité agricole, portant sur la modernisation des entreprises, la diversification et la qualité des produits, la promotion en direction des consommateurs ». Comme dans toutes les aires densément urbanisées des pays développés, ces « espaces ouverts » constituent aujourd'hui un bien précieux ; même si l'État et les collectivités territoriales peuvent acheter certaines terres pour les soustraire à l'urbanisation, le maintien d'exploitations agricoles saines est le meilleur moyen, et le moins coûteux, d'assurer la préservation de l'environnement rural. Mais encore faut-il que cette agriculture porte une plus grande attention à la qualité des sols, de l'eau et des paysages.

La régression des emplois de production industrielle

L'Île-de-France reste la première région industrielle française, mais les statistiques ne doivent pas induire en erreur : le « secteur secondaire » concerne ici de moins en moins la fabrication et de plus en plus la recherche, la conception, l'administration et la gestion. La diminution des emplois « ouvriers » (moins d'un emploi industriel sur quatre aujourd'hui en Île-de-France) a été de ce fait beaucoup plus rapide que celle des emplois « industriels » dans leur ensemble.

Prolongement d'un artisanat ancien, qui travaillait pour la Cour et la bourgeoisie, l'industrie de la région parisienne s'est enrichie, au XIX^e siècle et au début du XX^e siècle, de nouvelles branches (métallurgie, chimie, automobile), qui n'étaient pas liées à des matières premières ou à des sources d'énergie locales. Dans la première moitié du XX^e siècle, les industries nouvelles, qui reposent sur la recherche et sur l'utilisation d'une main-d'œuvre très qualifiée, choisissent souvent la région parisienne : produits pharmaceutiques, photographie, aéronautique... Dès les années 1950, la différenciation s'accroît entre les industries de province et celles d'Île-de-France. Celles-ci sont en moyenne de plus haute technicité et font une place croissante aux activités non productives – les sièges sociaux, en particulier, se concentrent dans la région-capitale. Cependant, le potentiel de production de la banlieue industrielle est presque intégralement reconstitué après la seconde guerre mondiale. La « désindustrialisation », qui va s'affirmer à partir des années 1960, a des causes complexes. Elle relève, d'une part, d'un processus d'« affinage » des fonctions des métropoles, qui n'est pas propre à la région parisienne, et conduit à éliminer les activités polluantes et grosses consommatrices d'espace et de main-d'œuvre. D'autre part, cette évolution a été accélérée par les stratégies des entreprises et des pouvoirs publics : recherche de moindres coûts de fonctionnement (et éventuellement valorisation d'un patrimoine foncier) pour les unes, et volonté de

désengorger la région-capitale à la suite des cris d'alarme, lancés au lendemain de la guerre [J.F. GRAVIER, *Paris et le désert français*, 1947] pour les autres.

Cette « décentralisation industrielle », qui a d'abord et surtout pris la forme d'un essaimage des entreprises, a ensuite entraîné de nombreux départs, qui se sont ajoutés aux fermetures pures et simples. L'évolution a été accentuée par la faiblesse structurelle de certaines branches (textile par exemple), le ralentissement de la croissance à partir du milieu des années 1970 et la multiplication des fusions d'entreprises. De 1962 à 1989, la région a perdu environ la moitié de ses deux millions d'emplois industriels. La régression s'est poursuivie depuis lors, avec notamment la fermeture de Renault Billancourt (1992) et la crise des fabrications militaires, qui jouaient un rôle important en Île-de-France. La reconversion de ces sites (hier Citroën Javel, aujourd'hui Renault Billancourt et Versailles Satory) permet l'implantation de logements, d'équipements et d'activités, mais ne ressuscite pas la production industrielle. De 2000 à 2007, on a encore enregistré une diminution de près de 20 % du nombre des emplois industriels.

Certaines branches ou firmes restent attachées à une localisation francilienne : PME, fabrications très légères et de qualité, industries de pointe. Dans certains cas, le « desserrement » à l'intérieur de l'Île-de-France a évité la « décentralisation ». De nouveaux sites industriels sont ainsi apparus à la périphérie de l'agglomération, que ce soit dans l'automobile (Poissy, Flins, Aulnay-sous-Bois), l'aéronautique et l'industrie spatiale (Les Mureaux, Vélizy), l'électronique, l'agroalimentaire... Les pertes de Paris et de la proche banlieue ont ainsi été, en partie, compensées par les gains de la grande couronne (surtout à l'ouest et au sud, ainsi que dans les villes nouvelles) ; ainsi, aujourd'hui, c'est le département des Yvelines qui possède le taux de population active le plus élevé dans l'industrie. Mais ces implantations de la seconde moitié du XX^e siècle sont affectées à leur tour (dans l'automobile notamment) et la récession qui a débuté en 2008 est lourde de menaces, d'autant qu'elle va aussi durement toucher le bâtiment et les travaux publics.

L'industrie automobile en Île-de-France

Moins dominante en France qu'il y a un demi-siècle, l'industrie automobile francilienne n'en reste pas moins un point fort de l'économie régionale, avec en 2008 56 000 emplois directs et environ 78 000 emplois indirects (9 des 11 plus grands équipementiers mondiaux sont présents dans la région). La région fournit 27 % de la valeur ajoutée nationale de la branche et abrite 58 % de la recherche et développement. Les grands groupes français dominent et sont les seuls à détenir des usines : Flins (Yvelines) pour Renault, Poissy (Yvelines) et Aulnay-sous-Bois (Seine-Saint-Denis) pour PSA. Mais le poids de la région vient surtout de la présence de sièges sociaux (Renault à Billancourt) et de centres de recherche (Renault à Guyancourt et à Rueil-Malmaison, PSA à Vélizy et à la Garenne-Colombes), tous localisés en banlieue

ouest. Il s'agit cependant d'une activité en déclin : de 1994 à 2007, l'emploi salarié a diminué de 16 % (contre 7 % en moyenne nationale). Les usines, qui emploient plus de 19 000 salariés et ont temporairement fermé fin 2008 pour permettre l'écoulement des stocks, apparaissent les plus menacées. Mais le gouvernement a favorisé la relance de la production à Flins, tandis que le centre de recherche de Renault à Guyancourt (Yvelines) connaît la menace de réductions d'emplois.

Sources : CROCIS (Chambre de commerce et d'industrie de Paris), novembre 2008, et divers.

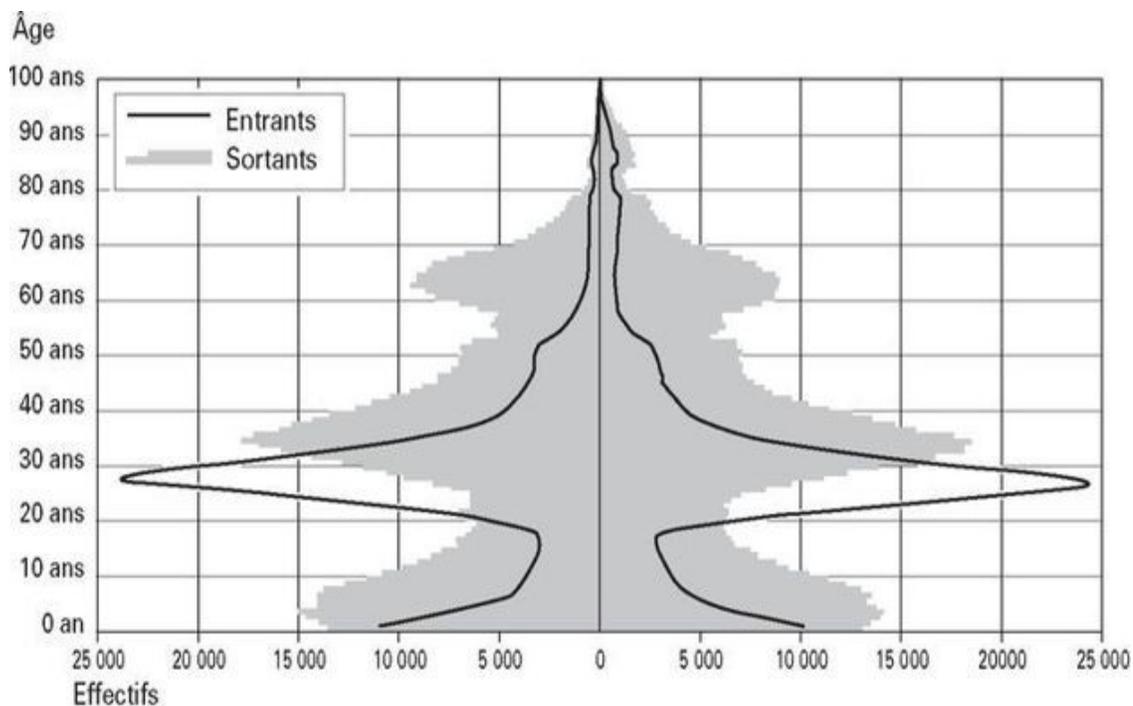
D'une manière générale, l'industrie francilienne se caractérise de plus en plus par une dominante des industries légères et une orientation marquée vers la haute technologie. Qu'il s'agisse des nouveaux « parcs » d'activités ou des zones de reconversion, la place des activités non productives (entrepôts, bureaux, centres de recherche...) s'est considérablement accrue, avec une forte augmentation de la valeur ajoutée par salarié. Cette évolution a eu des conséquences sociales sévères mais n'a pas affecté le pouvoir de commandement industriel de la région.

Une région « jeune » dont le pouvoir d'attraction a décliné

En rupture avec une tendance séculaire, la croissance démographique de l'Île-de-France (0,70 % par an entre 1999 et 2007) n'est plus alimentée aujourd'hui par l'excédent migratoire. Mais la jeunesse de sa population assure toujours à la région un croît naturel élevé.

Le renversement des flux migratoires

L'Île-de-France était une région d'immigration, qui a été alimentée par des apports de plus en plus lointains. Du Bassin parisien, au début du XIX^e siècle, l'aire s'est étendue aux régions rurales de l'Ouest et du Massif central puis à la quasi-totalité du pays. L'apport étranger, déjà significatif dans l'entre-deux-guerres (italien notamment), a pris une place majeure dans les années 1960 (portugais, maghrébin...). La région a encore connu un excédent migratoire entre les recensements de 1968 et 1975. Mais depuis lors, le déficit l'a



NB : Il s'agit de l'âge des migrants en 1999 et non au moment de la migration

Source : Atlas des Franciliens, tome III, INSEE-IAURIF, 2002

Entrants et sortants

emporté, se creusant dans les années 1980 et 1990 puis se réduisant un peu au début des années 2000 (– 0,19 % par an en moyenne de 1999 à 2006). À l'échelle des départements, seule la Seine-et-Marne connaît aujourd'hui un bilan migratoire positif (tableau ci-après).

L'attraction globale de la région comme milieu de vie et de travail a en effet sensiblement diminué. La cherté des services, des transports et surtout du logement ne constitue sans doute pas la cause majeure de cette désaffection, car elle n'est pas nouvelle et se voit partiellement compenser par des salaires en moyenne plus élevés. En revanche, les réserves à l'égard de la très grande ville se sont renforcées, tandis qu'étaient valorisées la proximité de la nature et l'« échelle humaine » des agglomérations. Bien sûr, le marché du travail reste un facteur d'attraction. Mais nombre de Franciliens aspirent à (re)partir vers d'autres régions quand ils en auront l'opportunité, soit pendant leur vie professionnelle (après 30 ans), soit au moment de la retraite : c'est de loin la région où les départs de retraités sont en proportion les plus nombreux.

Cela explique la structure par âge très particulière des migrations en Île-de-France. Si l'on ne considère que les jeunes adultes, l'île-de-France enregistre un solde migratoire fortement positif. Elle offre toujours en effet les plus larges possibilités de formation et de premier emploi – le chômage des moins de 25 ans y est ainsi très inférieur à la moyenne nationale. En revanche, son solde migratoire est

négatif pour les autres tranches d'âge, notamment les adultes déjà installés dans la vie familiale et professionnelle (et leurs enfants) et les personnes âgées.

Évolution de la population par département de 1999 à 2005

	Population 2005 (en milliers)	Variation relative annuelle en %		
		Totale	Solde naturel	Solde migratoire
Paris	2 154	0,2	0,7	- 0,5
<i>Petite couronne</i>				
Hauts-de-Seine	1 517	1,0	1,0	0,0
Seine-Saint-Denis	1 459	0,9	1,2	- 0,3
Val-de-Marne	1 279	0,7	0,9	- 0,2
<i>Grande couronne</i>				
Seine-et-Marne	1 260	0,9	0,8	0,2
Yvelines	1 395	0,5	0,8	- 0,3
Essonne	1 188	0,8	0,9	- 0,1
Val-d'Oise	1 148	0,6	0,9	- 0,3

Source : Insee.

Le dynamisme démographique naturel

Si l'Île-de-France bénéficie d'une croissance démographique supérieure à la moyenne nationale, elle le doit uniquement à son dynamisme naturel : elle enregistre, à elle seule, plus de 40 % de l'excédent naturel de l'ensemble du territoire métropolitain ! Cet excédent, qui a atteint 0,89 % par an de 1999 à 2006, ne résulte pas d'une fécondité exceptionnellement élevée de la population de nationalité française, mais de la présence de nombreux étrangers et d'une structure par âge favorable (résultant des mouvements migratoires). On estime qu'environ 40 % des naissances proviennent de familles où au moins un parent est « immigré ». Tous les départements, même Paris, enregistrent un solde naturel largement positif ; celui-ci est le plus élevé en Seine-Saint-Denis où le taux de population immigrée est le plus important.

Une population d'origine étrangère très nombreuse

Avec le recensement des « étrangers », les statistiques ne fournissaient jusqu'à une période récente qu'un indicateur imparfait du poids de l'immigration étrangère dans la région-capitale, car beaucoup de résidents d'origine étrangère possèdent la nationalité française par acquisition (naturalisation) ou surtout pour être nés en France. L'évolution de la proportion d'« étrangers » dans la population totale (13,3 % en 1982, 11,9 % en 1999, 12,4 % en 2005) est donc à considérer avec précaution, d'autant que s'ajoute une immigration clandestine difficile à évaluer. En 2005, 40 % des étrangers recensés en France métropolitaine vivaient en Île-de-France et cette concentration ne s'atténue pas. L'évaluation des « besoins en main-d'œuvre susceptibles d'être couverts par des migrants », publiée par le gouvernement fin 2007, attribue ainsi 43 % du quota à l'Île-de-France.

La nouvelle statistique des « immigrés » (« personnes nées étrangères à l'étranger et résidant en France ») est sans doute plus significative sur le plan social, même si cette définition exclut la « deuxième génération », née en France. En 2005, 16,7 % de la population francilienne relevait de cette catégorie et la région-capitale regroupait à elle seule près de 40 % des effectifs métropolitains (tableau ci-dessous).

Étrangers et immigrés (2005)

	Étrangers		Immigrés	
	Île-de-France	Métropole moins Île-de-France	Île-de-France	Métropole moins Île-de-France
Total	1 422 000	2 079 000	1 916 000	3 043 000
Origine				
Union européenne	29 %	40 %	26 %	42 %
<i>dont Portugal</i>	16 %	12 %	13 %	11 %
Afrique	<u>47 %</u>	41 %	<u>48 %</u>	39 %
<i>dont Algérie</i>	14 %	14 %	14 %	14 %
<i>dont Maroc</i>	10 %	16 %	11 %	14 %
Asie	<u>16 %</u>	12 %	<u>18 %</u>	12 %

Source : Insee.

Comme pour la France dans son ensemble, l'origine de l'immigration a évolué avec le temps, devenant de plus en plus lointaine : à partir des années 1970, l'Afrique subsaharienne, l'Asie du Sud-Est, la Turquie et les pays de l'Est européen voient leur part s'accroître considérablement. Si les pays d'origine dominants sont les mêmes en Île-de-France et en province (Portugal, Algérie, Maroc), on constate dans la région-capitale un poids plus important de l'immigration extra-européenne, notamment originaire d'Afrique subsaharienne et d'Asie.

À l'immigration d'hommes seuls, qui résidaient surtout à Paris et en proche banlieue, s'est substituée une immigration familiale, dont l'habitat s'est desserré en fonction des opportunités offertes par le parc social (grands ensembles). Une deuxième génération est née et a grandi en France, connaissant souvent des problèmes d'intégration, malgré la possession de la nationalité française. Le taux d'« immigrés » constitue un bon marqueur social des territoires, avec cette réserve que la concentration est plus forte dans la partie centrale de l'agglomération. À l'exception des Portugais, dont le peuplement s'est diffusé en grande couronne, on trouve souvent les taux les plus élevés en Seine-Saint-Denis et dans le nord-est de Paris. Il faut cependant aussi tenir compte d'une population étrangère beaucoup plus aisée, liée aux fonctions internationales de la capitale, et à laquelle le langage courant n'applique pas le qualificatif d'« immigrés ». Celle-ci, souvent originaire des pays riches, calque sa répartition spatiale sur celle de la bourgeoisie autochtone (arrondissements et banlieues de l'ouest et du sud-ouest).

De forts contrastes dans les paysages, l'économie et la société

Comparée à la province, l'Île-de-France passe pour une région « riche ». De fait, on y trouve une surreprésentation des ménages redevables de l'ISF (impôt de solidarité sur la fortune), même si les prix élevés de l'immobilier expliquent pour partie cette situation. Mais c'est aussi la région où les contrastes sociaux sont les plus marqués, avec un ménage sur dix au-dessous du seuil de pauvreté. L'Île-de-France enregistre une concentration exceptionnelle de populations aisées dans sa partie occidentale : Paris, les Hauts-de-Seine et les Yvelines représentent un quart des redevables à l'ISF et 40 % du produit de cet impôt *par rapport à l'ensemble de la France*. À Neuilly-sur-Seine et dans le VII^e arrondissement, plus de 20 % des ménages paient l'ISF. Mais la région abrite aussi, surtout au nord-est, d'importantes poches de chômage et de pauvreté, dont les difficultés tendent encore à s'accroître malgré les efforts de la politique de la ville. Un Francilien sur huit vit en « zone urbaine sensible » et la région compte 26 % des Rmistes français (pour moins de 19 % de la population nationale). En 2008, près des deux-tiers des recours pour bénéficier du nouveau « droit au logement opposable » ont été déposés en Île-de-

France, ce que n'explique pas seulement une meilleure information. Dans cette région, la vie est chère, à cause du logement surtout, mais aussi des dépenses de transports et de santé.

Contrastes sociaux en première couronne

	Hauts-de-Seine	Seine-Saint-Denis
Revenu net imposable moyen par foyer fiscal (2006)	33 906	18 852
% de foyers fiscaux imposés (2006)	68,6	51,6
Prix au m ² des appartements au 2 ^e trimestre 2008	4 640	2 990
Taux de chômage au 4 ^e trimestre 2007	6,3 %	9,8 %
Bénéficiaires de la CMU complémentaire (2007) *	76 457	187 307
Bénéficiaires du RMI (2007) *	22 431	51 109

* la population des deux départements est sensiblement équivalente.

Sources : Insee, Chambre des Notaires et CNAMTS.

Logique concentrique et logique sectorielle

Comme dans la plupart des grandes agglomérations, la répartition des hommes et des activités obéit à deux logiques : concentrique et sectorielle. La première relève de l'histoire de la région urbaine et de ses accroissements successifs : l'âge du bâti, les paysages urbains et la localisation des emplois en sont les marques les plus visibles. La distance au centre joue toujours un rôle fondamental dans les usages du sol, ce dont témoignent les prix fonciers et immobiliers : la valeur moyenne au m² des logements anciens est plus élevée dans les arrondissements les plus populaires de Paris *intra-muros* que dans des communes de banlieue ayant pourtant une image très « résidentielle » (Le Vésinet, Rueil-Malmaison, Nogent-sur-Marne...). La longueur et le coût des déplacements (voir les zones de la « carte orange ») induisent des inégalités d'accès aux emplois et aux équipements en défaveur des résidents de la périphérie. La disposition concentrique se reflète dans les densités et la répartition des activités : Paris et la petite couronne, qui ne représentent que 6 % du territoire francilien, abritent 56 % de sa population, 66 % de ses emplois et fournissent 72 % de sa valeur ajoutée. La part de cette zone centrale tend cependant à lentement diminuer, plus en termes d'emplois que de valeur ajoutée, ce qui traduit une spécialisation croissante dans des fonctions à haute valeur ajoutée. La disposition concentrique induit aussi des clivages sociodémographiques caractéristiques : du centre vers la périphérie, la population rajeunit, la taille des ménages augmente, la proportion de maisons individuelles et de propriétaires

s'accroît ; les équipements, l'usage de l'automobile, les modes de vie se modifient parallèlement.

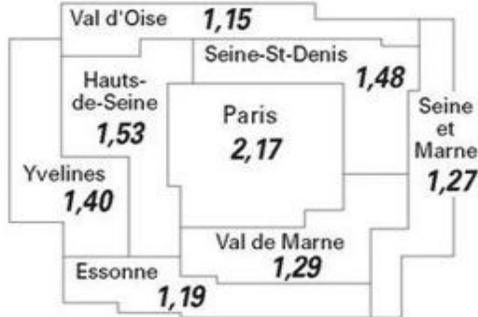
La logique sectorielle renvoie beaucoup plus à une division sociale de l'espace, qui n'est pas sans liens avec la répartition des activités. Elle oppose ici un quadrant sud-ouest, caractérisé par la résidence aisée, le tertiaire supérieur et les activités de pointe, à un quadrant nord-est, de tradition prolétarienne, où les fonctions de transport et d'entreposage ont souvent pris le relais de fabrications industrielles sinistrées. Ainsi, le prix au mètre carré des appartements anciens varie presque du simple au double entre deux grosses communes limitrophes de Paris, Saint-Denis et Boulogne-Billancourt. De Paris *intra-muros* aux franges rurales, cette opposition se perpétue le long des axes de communication radiaux, qui ont diffusé un certain « profil social » au fur et à mesure de la croissance de l'agglomération. En revanche, les quadrants nord-ouest et sud-est apparaissent plus composites et relèveraient plutôt de

Nombre d'habitants

La surface des départements est proportionnelle à leur population.
Représentation par anamorphose.

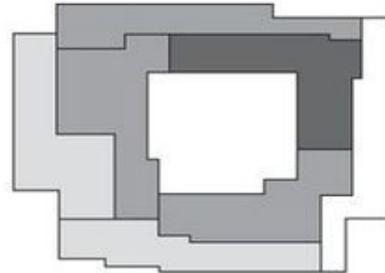
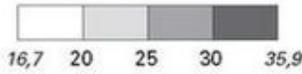
Total : 11,5 millions de franciliens

Million d'habitants (chiffres arrondis)



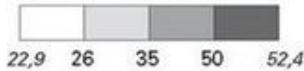
Les locataires de HLM

En %



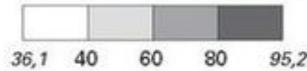
Les ménages d'une seule personne

En % de l'ensemble des ménages



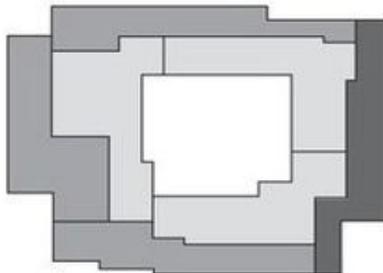
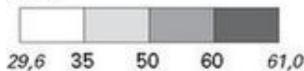
Les logements collectifs

En % de l'ensemble des logements



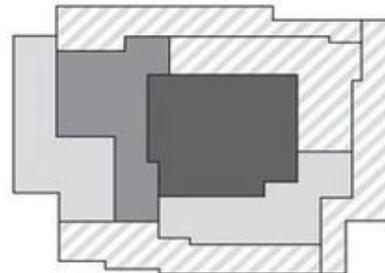
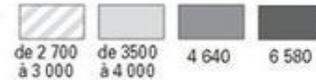
Les propriétaires de leur logement

En %



Prix au m² des appartements anciens au 2^e trimestre 2008

Prix moyen, en euros



Source : INSEE, recensements de 2006 (population) et de 1999 (autres données).

Source : Chambre des notaires (prix du m² des appartements anciens)

Disposition concentrique ou sectorielle en Île-de-France : quelques indicateurs

la « ville-mosaïque » des auteurs américains, même si l'origine ethnique ou nationale a ici, sauf exception (la *Chinatown* du XIII^e arrondissement), un bien moindre rôle qu'aux États-Unis.

Le marché du logement

L'Île-de-France est la plus chère des régions françaises pour l'achat ou la location d'un logement, mais ces deux formes d'accès à l'habitat n'obéissent pas aux mêmes règles de fixation des prix. Pour l'achat, c'est la loi du marché qui s'impose, si l'on excepte quelques correctifs mineurs (tentatives de freinage de la hausse dans certaines municipalités de gauche). Il faut tenir compte non seulement de l'offre et de la demande, mais aussi de la concurrence des autres usages du sol (bureaux, commerces...) et des facilités, plus ou moins grandes, d'obtention d'un prêt immobilier. Le marché francilien a répercuté des fluctuations internationales de grande ampleur : forte hausse jusqu'en 1990, baisse sensible ensuite, puis retour à une hausse soutenue avant le renversement de tendance de 2008-2009.

Les loyers n'enregistrent ces évolutions que de façon atténuée, car ils font l'objet d'un encadrement réglementaire – en période de hausse de l'immobilier, c'est lors du changement de locataire que les plus fortes augmentations ont lieu. En Île-de-France, la hausse a repris au début des années 2000 sur un rythme de 3 à 5 % par an, pour un peu ralentir ensuite. Avec le Smic, il est devenu impossible de se loger (hors parc social) dans une grande partie de l'agglomération. À Paris et en proche banlieue ouest, les classes moyennes n'y parviennent plus (et dans de petites surfaces) qu'en cumulant deux salaires.

Malgré les énormes besoins en logements (remplacement des logements vétustes ou inadaptés, augmentation de la population, diminution de la taille des ménages), la construction neuve se ralentit : dans les années 2000, les réalisations sont constamment restées en deçà des besoins et la crise financière de 2008-2009 n'a fait qu'aggraver la situation.

L'enclave parisienne

Seule commune-département de France (87 km²), Paris est aussi une des rares communes dont les limites soient si bien inscrites dans le paysage : les anciennes fortifications et leur zone *non ædificandi* introduisent une discontinuité, qui a été renforcée par la construction du Périphérique (1963-1973). La suppression du département de la Seine (1966) a accentué la coupure Paris-banlieue, même s'il subsiste des structures intercommunales héritées et même si la ville de Paris possède

encore de nombreux terrains, logements et équipements au-delà du Périphérique. La nouvelle municipalité parisienne s'est aussi efforcée de développer la concertation avec les communes limitrophes, par exemple pour l'aménagement des « portes » de Paris ; elle a organisé en 2008 une « conférence métropolitaine » pour jeter les bases d'une coopération entre Paris et ses banlieues. Mais l'on n'a pas abouti pour l'instant à un consensus sur le contenu du projet récurrent de « Grand Paris ».

La distance physique qui sépare la capitale de la banlieue est bien inférieure à la distance psychologique : beaucoup de Parisiens ne voudraient pour rien au monde aller habiter « en banlieue », et les sièges sociaux des grandes firmes ne s'y installent qu'avec circonspection (si l'on excepte l'« annexe » de La Défense). Le mode de vie est aussi très différent, en raison de la facilité d'accès aux équipements et services, notamment le soir, lorsque tout est fermé en banlieue. La densité du réseau de transports en commun, le coût élevé du stationnement, la congestion de la circulation et... la politique municipale hostile à l'automobile font que l'usage de l'automobile et la possession d'un véhicule sont nettement plus faibles qu'en banlieue. Plus de la moitié des « ménages » parisiens comptent une seule personne, et la proportion de propriétaires n'atteint pas 30 % : début d'itinéraire résidentiel, la ville est aussi un lieu de résidence privilégié pour les couples séparés et les personnes âgées.

Paris a connu son maximum démographique au recensement de 1921 (2,9 millions d'habitants). De 1954 à 1999, la diminution de la population s'est poursuivie, mais de façon ralentie à partir de 1982, pour céder la place à une légère reprise dans les années 2000 (2 181 000 habitants en 2006) ; le solde migratoire est toujours négatif mais est plus que compensé par un solde naturel qui reste élevé. Le risque d'une éviction de la résidence au profit des bureaux a donc été conjuré. On assiste même à un mouvement inverse aujourd'hui : alors qu'il existe une demande accrue de logements, le nombre d'emplois localisés dans la capitale ne cesse de se réduire, en raison du « desserrement » des activités. Mais cette diminution concerne surtout l'industrie, dont les effectifs de 1999 représentaient moins du quart de ceux de 1962. Le secteur tertiaire est pratiquement stable – ce qui signifie, tout de même, un déclin relatif par rapport au reste de l'Île-de-France –, avec des variations internes, qui jouent au détriment des activités financières et des services aux entreprises et au profit des activités culturelles et de l'informatique. Fin 2006, Paris abritait quelque 1 650 000 emplois, dont près d'un million était occupé par des personnes résidant en dehors de la capitale. Cela représentait encore plus de 30 % des emplois de la région, avec un niveau moyen de qualification plus élevé qu'en banlieue. La municipalité s'inquiète cependant de cette stagnation et a présenté en 2008 un plan pour renforcer l'attractivité économique de la capitale, fondé sur l'aide aux PME et la création de pépinières d'entreprises, sans oublier le maintien d'un

fort potentiel universitaire et de recherche, qu'elle ne voudrait pas voir glisser en banlieue (projets du gouvernement sur le plateau de Saclay et en Seine-Saint-Denis).

On peut faire au moins trois lectures de l'espace parisien :

- *La géographie sociale* révèle la permanence de l'opposition ouest-est, qui apparaissait déjà lors de la Commune de Paris (1871). Certes, la partie orientale de la ville a connu un fort « embourgeoisement » (*gentrification*), mais il n'a guère réduit les écarts. En 1954, les arrondissements les plus bourgeois comptaient environ 45 % de chefs d'entreprise, cadres (moyens et supérieurs) et professions intermédiaires, les arrondissements les plus populaires 26 % à 28 %. En 1999, on atteint 53 % à 55 % à l'est, mais l'on dépasse 70 % à l'ouest. Cette « conquête » de l'est repose cependant sur des catégories socioculturelles différentes de celles de la vieille bourgeoisie parisienne ancrée dans les « beaux quartiers ». Les « bobos » (bourgeois-bohèmes), mieux pourvus en diplômes qu'en patrimoine, travaillent souvent dans les métiers liés à la communication et aux nouvelles technologies ; leurs modes de vie sont plus variés et moins conventionnels ; leur intérêt pour la vie associative et leur expression politique traduisent des préoccupations sociales et écologiques (notamment un large consensus pour limiter l'usage de la voiture dans Paris). Ce sont eux qui ont fait basculer Paris à gauche au début des années 2000. Mais la carte des arrondissements de gauche se calque toujours sur celles des HLM (un tiers des logements du XX^e arrondissement), des prix immobiliers les plus bas (deux fois moins élevés dans le XIX^e que dans le VI^e), des fortes concentrations d'étrangers, des taux élevés d'ouvriers et d'employés, des revenus les plus faibles : les bastions se trouvent au nord-est de Paris, le sud-est et le centre rive droite étant plus disputés. Les contrastes peuvent parfois se lire sur de courtes distances, comme dans le XVII^e arrondissement, où le nord et le sud présentent des profils sociaux tout à fait différents ; mais le plus souvent la mosaïque sociale résulte de la présence d'HLM dans des quartiers aisés ou, ce qui est plus fréquent, d'îlots de rénovation-réhabilitation dans des quartiers populaires.

- *La répartition des lieux d'activité et de pouvoir* révèle un glissement vers l'ouest par rapport au centre historique de Paris : de l'île de la Cité vers le Louvre, puis vers les Champs-Élysées. Le VIII^e arrondissement, cœur de la fonction politique, abrite aussi le commerce de luxe et de nombreux sièges de sociétés ; les activités y ont réduit la résidence à la portion congrue. Mais Paris ne comporte pas de « centre des affaires » clairement délimité, même si quelque 60 % des emplois sont concentrés dans les VIII^e, IX^e et II^e arrondissements. Une partie des fonctions financières reste fidèle au IX^e, malgré l'émergence d'un nouveau pôle à La Défense. La construction d'un

certain nombre de tours aux portes de Paris (voir le « projet Triangle » à la porte de Versailles) pourrait offrir des surfaces de bureaux supplémentaires... si l'évolution de la conjoncture en confirme le besoin. Le commerce de gros a subi le traumatisme du transfert des Halles centrales à Rungis, mais reste représenté dans des branches non alimentaires comme le textile. La « nouvelle économie » (technologies de la communication) a investi le quartier du Sentier, de tradition textile ; mais ces « jeunes pousses » sont très fragiles à la conjoncture. Un « rééquilibrage » vers l'est s'esquisse, avec quelques opérations-phares comme le transfert du ministère des Finances du Louvre à Bercy ou la construction de la Bibliothèque nationale et d'un pôle universitaire dans la « ZAC Paris rive gauche » ; un nouveau quartier de bureaux a été construit près de la gare de Lyon. On peut y ajouter la « reconquête » du Marais, où les activités et commerces culturels tiennent une large place. La rive gauche est moins bien pourvue en emplois, malgré quelques spécialisations anciennes comme l'édition.

- *Le recours aux commerces et aux services* , qu'il soit le fait des Parisiens, des banlieusards ou des touristes, met aussi en évidence un espace central, mais qui ne se superpose pas exactement au précédent. La rive gauche est là aussi peu présente, si l'on excepte quelques pôles anciens (Quartier Latin, Saint-Germain-des-Prés, grand magasin du Bon Marché...) ou récents (centres commerciaux planifiés comme celui de la gare Montparnasse). Le centre rive droite domine pour le commerce, avec la rue de Rivoli, la plupart des grands magasins et le Forum des Halles ; celui-ci, situé à l'emplacement du premier carrefour de communications de la région, va faire l'objet d'un important réaménagement. À l'ouest, une orientation vers le luxe est sensible (avenue de l'Opéra, place Vendôme, Faubourg Saint-Honoré), même si les Champs-Élysées présentent une image plus ambiguë que par le passé. Les lieux de loisirs (cinéma, théâtre, restaurants...) sont en grande partie les mêmes, avec cependant une certaine concentration dans le secteur Opéra-Grands Boulevards. Là aussi l'Est parisien commence à renaître avec des opérations comme celle de Bercy (palais des sports et centre commercial). Si la banlieue s'est équipée depuis les années 1960 (centres commerciaux, théâtres, mais aussi hôpitaux et universités), Paris garde souvent un avantage qualitatif : médecins spécialistes renommés, commerces de luxe ou disposant de l'assortiment le plus large, formations supérieures et lycées recherchés.

Les touristes ont évidemment aussi leurs pôles de fréquentation privilégiés : Notre-Dame, le Sacré-Cœur, la Tour Eiffel (7 millions de visiteurs), le musée du Louvre (8 millions de visiteurs), le Centre Pompidou..., qui ont suscité le développement de commerces et de services spécifiques. Les salons et le tourisme

d'affaires sont d'un apport essentiel pour la région, et notamment pour Paris *intra-muros*, où plus de la moitié des séjours sont effectués par des étrangers. Une part importante de l'équipement hôtelier y reste concentrée (plus de la moitié des nuitées et près des deux tiers des nuitées étrangères en Île-de-France), malgré un développement significatif en banlieue depuis deux décennies sous l'impulsion des grandes « chaînes » (Accor notamment), sans oublier l'apport de la Défense et de Disneyland. Sans que cela atteigne les prix londoniens, l'hébergement est cher en Île-de-France, surtout dans des localisations centrales. La forte présence de l'hôtellerie de luxe, fréquentée surtout par les étrangers, contraste avec la faiblesse de l'offre de campings, même en banlieue. Globalement l'Île-de-France concentre près du tiers des nuitées de la France métropolitaine dans l'hôtellerie homologuée. Elle abrite un quart de la capacité hôtelière nationale (métropole) et près de la moitié de celle des hôtels « 4 étoiles et luxe ». Les trois principales origines des touristes étrangers sont le Royaume-Uni, les États-Unis et l'Espagne, mais l'on notera le bon 6^e rang du Japon.

Fréquentation de l'hôtellerie homologuée en 2007

	Nuitées (millions)	Durée moyenne du séjour (jours)
Paris	35,7	2,3
Hauts-de-Seine	5,1	2,0
Seine-Saint-Denis	4,4	1,8
Val-de-Marne	3,3	1,7
Seine-et-Marne	9,7	2,1
Yvelines	2,8	1,8
Essonne	2,5	1,7
Val-d'Oise	3,9	1,5
Île-de-France	67,3	2,1
France métropolitaine	204,3	1,9

Source : Insee.

Les vieilles banlieues

Lorsque Paris a pris son extension définitive, en 1860, la population et les activités avaient déjà commencé à s'implanter hors les murs, en s'agrégeant souvent à des villages préexistants, ou plus rarement à des villes (Saint-Denis). Cette proche banlieue possède un tissu urbain et une composition sociale qui s'apparentent à ceux des arrondissements voisins de Paris, avec toutefois une moindre densité, des prix immobiliers plus bas (si l'on excepte Neuilly, parfois qualifiée de « XXI^e arrondissement de Paris ») et une place relativement plus importante des ouvriers et

des employés. Ces banlieues ont poussé dans le désordre et ont accueilli, à partir de la seconde moitié du XIX^e siècle, une part notable des industries « parisiennes ». On y trouvait quelques usines géantes, enclaves dans la ville, comme Renault à Billancourt, qui avait progressivement phago-cyté,



Paris et la proche banlieue

au début du XX^e siècle, un quartier aménagé pour la résidence bourgeoise. Mais aussi des zones industrielles spontanées, où cohabitaient de nombreux

établissements appartenant à des branches différentes, avec quelques îlots d'habitations dans les interstices (la Plaine Saint-Denis), ou bien un semis de PME dans des quartiers à dominante d'habitat (proche banlieue sud par exemple). Il faut aller plus loin de Paris pour rencontrer les premières grandes zones industrielles planifiées (port de Gennevilliers), qui annoncent la deuxième couronne.

L'abandon de beaucoup de ces emprises industrielles a offert les principales opportunités foncières pour la construction de logements, d'équipements et de locaux d'activités dans un tissu urbain quasi continu qui ne comporte plus que quelques reliques agricoles. Cette première couronne joue de plus en plus le rôle d'un substitut à une ville de Paris engorgée et coûteuse, aussi bien pour les résidents que pour les entreprises à la recherche d'un minimum de centralité – la prolongation du métro en banlieue a conforté cette appartenance à la partie centrale de l'agglomération. Sa croissance démographique, qui s'était fortement ralentie, a repris à un rythme soutenu (près de 0,9 % par an) dans les années 2000, grâce à une nette diminution du déficit migratoire.

Cette première couronne de banlieues reste néanmoins très composite. Malgré une tendance à l'homogénéisation, la nature des activités, le profil social des habitants et les options politiques des municipalités créent de nets clivages, qui se marquent parfois dans les paysages urbains : Vincennes-Montreuil, Rueil-Nanterre, Levallois-Clichy... Comme à Paris, la tertiarisation des emplois progresse, ainsi que l'« embourgeoisement » de la population, mais le processus est moins avancé et laisse subsister de vifs contrastes. Délaissée à l'époque du District et des villes nouvelles, la proche banlieue est revenue à l'ordre du jour à partir des années 1980, en raison à la fois de l'aggravation de ses problèmes socio-économiques et de la naissance d'une dynamique de transformation. Celle-ci répond au souci de limiter l'extension périphérique de l'agglomération et de plutôt « reconstruire la ville sur la ville » dans l'optique d'une « ville compacte » mieux adaptée à la gestion des équipements et des réseaux de transports collectifs.

Après la multiplication des friches industrielles dans les années 1970 et 1980, les pouvoirs publics ont appris à anticiper les fermetures d'usines et à prévoir la réutilisation des terrains. Le processus reste cependant complexe, car il dépend de l'état du marché à un moment donné (croissance ou récession économique, montée ou baisse des prix immobiliers) et des choix d'aménagement faits par les municipalités (aujourd'hui les communautés d'agglomération, là où elles ont été mises en place). Le retour de l'industrie étant quasiment impossible, l'installation de certaines activités (entrepôts, « soldeurs ») étant vue d'un mauvais œil, une mixité fonctionnelle logements-équipements-bureaux tend à devenir la règle, même dans les banlieues populaires moins recherchées par les investisseurs ; en témoignent les grandes opérations d'aménagement de Seine-Amont (Ivry, Vitry) et

de la Plaine Saint-Denis. Les différences restent néanmoins marquées entre une banlieue ouest et sud-ouest, politiquement à droite, où coexistent une construction massive de bureaux et l'édification de logements de *standing*, et une banlieue nord, ancrée à gauche, qui se dote de locaux d'activité plus diversifiés et conserve une place importante au logement social. La banlieue sud-est apparaît moins homogène, avec aussi bien des communes de tradition ouvrière plus ou moins en voie de *gentrification* (Ivry), que des communes de résidence aisée, notamment à proximité du bois de Vincennes (Vincennes, Saint-Mandé, Nogent-sur-Marne). Le conseil général du Val-de-Marne est ainsi le plus disputé politiquement – la majorité de gauche et la présidence communiste ont été reconduites en 2008 –, alors que la droite dispose d'une majorité solide dans les Hauts-de-Seine et la gauche en Seine-Saint-Denis.

Le facteur socio-politique apparaît donc comme le principal critère de différenciation, avec des évolutions spectaculaires en cas de changement de majorité, comme à Levallois-Perret après 1983. Ces évolutions se font, dans la plupart des cas, de la gauche vers la droite, ce qui correspond à la fois au contexte sociologique général de l'Île-de-France et à une demande accrue de « centralité », qui profite à ces communes proches de Paris et bien desservies. Le basculement à droite est souvent irréversible (malgré quelques exceptions comme Colombes, Argenteuil ou Aulnay-sous-Bois en 2008), car la nouvelle municipalité accélère des mutations urbanistiques, fonctionnelles et sociales (départ des dernières industries, rénovation urbaine, construction de bureaux et de logements de luxe) qui renforcent sa base électorale. Même en Seine-Saint-Denis cette évolution est amorcée, malgré la forte identité socio-politique de l'ouest du département (tradition ouvrière, taux élevé d'étrangers, de chômeurs et de « Rmistes », municipalités communistes) ; l'accession d'un socialiste à la présidence du conseil général (2008) a attesté de ces changements.

La Défense, une annexe du centre des affaires parisien

Les règlements d'urbanisme excluant la construction en hauteur dans le centre de Paris, les fonctions financières et de commandement économique s'y trouvaient de plus en plus à l'étroit. Le pouvoir gaulliste décida donc de créer de toutes pièces, hors de la capitale, un quartier d'affaires à l'américaine. En choisissant le site de La Défense, il prolongeait un glissement spontané vers l'ouest, mais en sautant les « beaux quartiers » du XVI^e et de Neuilly, où des expropriations massives auraient été trop coûteuses et politiquement délicates. Rénovation table rase, construction sur dalle avec séparation des circulations, édification de tours le long d'une esplanade centrale : on retrouve les principes de l'urbanisme des années 1960, mis en œuvre par un État alors tout-puissant. Les concepteurs de La Défense ont cependant prévu une mixité fonctionnelle, avec la construction de logements (5 500, abritant aujourd'hui quelque 20 000

habitants) et d'équipements ; un grand centre commercial, les Quatre Temps, a ouvert ses portes en 1981. L'hôtellerie d'affaires s'y est développée, offrant aujourd'hui 2 600 chambres. Second carrefour de communications de la région, la Défense n'attend plus que l'arrivée, prévue, du TGV. Le quartier d'affaires (plus de 3 millions de m² de bureaux et de 150 000 salariés) a confirmé son attraction : de grandes firmes industrielles et tertiaires (dont 15 des 50 premières mondiales) y ont installé leur siège, et son extension vers l'ouest, sur le territoire de la commune de Nanterre, est en cours de réalisation. L'ambitieux plan de relance de la construction de bureaux, adopté par l'État en 2006, va cependant sérieusement pâtir de la crise économique et financière : la forte diminution du prix des bureaux (2009) a entraîné le gel de nombreux projets.

Pour que le quartier ne soit pas désert en dehors des heures de bureau, de nombreuses animations y ont été implantées, qui attirent des flux importants de visiteurs franciliens et de touristes. L'habitat, en revanche, n'est pas aussi prisé que l'avaient espéré les promoteurs. La Défense a exercé une influence bien au-delà de son périmètre, accroissant l'attraction de cette proche banlieue ouest, non seulement vers Nanterre, mais aussi le long de la Seine, dans le « croissant d'or des Hauts-de-Seine » (de Levallois-Perret à Issy-les-Moulineaux), lieu privilégié d'implantation des bureaux et des logements de *standing* .

La frange externe de la première couronne fait transition avec la « grande banlieue », surtout en Seine-Saint-Denis et dans le Val-de-Marne, départements plus étendus que les Hauts-de-Seine. Les densités diminuent et l'empreinte de l'industrie se fait plus discrète, sauf dans quelques localisations favorables, comme la boucle de la Seine au nord-ouest de Paris. Des coupures commencent à apparaître dans le tissu urbain : bois, parcs (Saint-Cloud, La Courneuve...), forts (Mont-Valérien, Issy-les-Moulineaux, Romainville). Dans l'utilisation du sol, l'habitat domine plus largement, même si le desserrement des bureaux (à l'ouest : Rueil-Malmaison par exemple) et des entrepôts (à l'est : Le Blanc-Mesnil, Fontenay-sous-Bois) touche certaines de ces communes. L'aéroport d'Orly suit l'exemple de celui de Roissy en devenant un pôle non seulement logistique mais aussi de bureaux. On note également la forte influence de pôles « restructurateurs » comme La Défense-Nanterre, Créteil, Bobigny, qui correspondent aux préfectures des nouveaux départements.

La grande couronne et les villes nouvelles

À huit ou dix kilomètres de Paris, le paysage change à nouveau progressivement. Les espaces non bâtis – parfois encore agricoles – tiennent une place plus grande, les familles avec enfants, l'habitat individuel et la propriété prennent le dessus, les activités industrielles et tertiaires deviennent plus clairsemées et sont pour la plupart d'origine récente. Ce mouvement de péri-urbanisation s'est cependant nettement ralenti dans les années 2000, avec une tendance au « retour au centre » qui a profité à la première couronne et, dans une moindre mesure, à Paris. Le projet d'une seconde génération de « villes nouvelles », évoqué notamment par le rapport Attali,

pourrait cependant bénéficier à la grande couronne... s'il ne reste pas du domaine de l'utopie. La croissance de la banlieue a ici englobé des villes anciennes qui restent des pôles tertiaires importants : ainsi les préfectures de Versailles et Melun, mais aussi par exemple Saint-Germain-en-Laye, Pontoise ou Meaux. La grande couronne abrite aussi les villes nouvelles, initiative étatique des débuts de la V^e République, qui ont attiré une part non négligeable de la croissance régionale de la population et des emplois au cours des trois dernières décennies, même si leur attraction tend maintenant à se réduire. Une offre diversifiée de logements (individuels ou collectifs, en location ou en propriété) et une bonne qualité de vie et d'équipements expliquent la diversité de leur composition sociale, où sont cependant sous-représentés les plus pauvres (restés dans les vieilles banlieues) et les plus riches (qui ont souvent préféré le milieu rural périurbain). Un statut dérogatoire a permis aux villes nouvelles d'éviter les entraves de l'« agrément » (autorisation d'implantation en Île-de-France) et de la redevance ; leur image de « modernité » s'y ajoutant, elles ont bénéficié de l'arrivée de firmes réputées, qui y ont implanté usines (rarement), entrepôts, centres de recherche et sièges sociaux. Le taux d'emploi (rapport emplois/actifs résidants) y est voisin de 1, ce qui est exceptionnel en grande couronne. Mais des prévisions initiales trop optimistes quant à leur croissance démographique et économique ont engendré des problèmes financiers, qui ne sont pas encore résolus aujourd'hui, au moment où les villes nouvelles perdent les unes après les autres leur statut d'exception.

En dehors même des villes nouvelles, la grande couronne a beaucoup changé au cours des dernières décennies, reproduisant dans une large mesure les clivages de la partie interne de l'agglomération. Ainsi le sud et l'ouest (sauf la vallée de la Seine, de tradition industrielle) ont attiré des résidants aisés et des activités de pointe, les entreprises trouvant là un marché de main-d'œuvre étendu et un environnement agréable. En résultent des revenus moyens élevés et de faibles taux de chômage. Les zones d'activité planifiées ne sont pas absentes, ainsi celle de Vélizy-Villacoublay, qui comprend aussi un grand pôle commercial. Mais le concept de « Cité scientifique sud » (entre les villes nouvelles de Saint-Quentin-en-Yvelines et d'Évry) recouvre un chapelet d'activités diverses incluant tous les constituants des « technopôles » : enseignement supérieur, recherche, activités de haute technologie (Polytechnique sur le plateau de Saclay, le CNRS, l'université scientifique d'Orsay, le Génopole d'Évry, spécialisé dans les biotechnologies, etc.). Le président Sarkozy voudrait faire du plateau de Saclay un grand pôle scientifique de rang mondial, piloté par un établissement public associant l'État, les collectivités territoriales, les établissements d'enseignement supérieur et de recherche et les grandes entreprises. Mais ce retour de l'État, en rupture avec l'esprit de la décentralisation, ne se fait pas sans frictions avec les collectivités territoriales.

En dehors des zones d'activités, on trouve aussi dans ces banlieues beaucoup d'implantations isolées (l'immeuble dans la verdure), adaptées à des activités non polluantes et peu dépendantes de l'accessibilité par les transports en commun car elles emploient relativement peu de main-d'œuvre.

Les grandes banlieues nord et est exercent plus nettement une fonction de « dortoir » pour les ouvriers et les employés qui travaillent dans la partie centrale de l'agglomération et qui ont pu trouver là un habitat individuel pas trop coûteux, mais à des distances parfois importantes de Paris. Les activités sont en général plus tournées vers la logistique (transports, entreposage), le pôle de Paris-Charles-de-Gaulle étant le plus important et le plus diversifié (environ 90 000 emplois). L'achèvement de la ville nouvelle de Marne-la-Vallée est en cours (Val d'Europe). Malgré une histoire agitée, Disneyland a réussi à consolider sa place de premier site touristique d'Île-de-France (14,5 millions de visiteurs en 2007, dont près de 60 % d'étrangers), dynamisant l'est de la région. La partie orientale de la Seine-et-Marne reste néanmoins une aire de faibles revenus.

La grande couronne rassemble les principaux espaces « ouverts » de la région, sur lesquels la pression de l'urbanisation devrait s'affaiblir en raison d'un certain « retour au centre ». Les parcs régionaux constituent ici des zones de protection et des aires de loisirs : au nord, Vexin français et Oise-Pays de France, au sud Haute-Vallée de Chevreuse et Gâtinais français.

Politique(s) : l'imbrication du régional et du national

La vie politique et économique de l'Île-de-France relève autant du niveau national (voire international) que du niveau régional. Elle est de ce fait peu comparable à celle des autres régions.

Un pouvoir régional contesté, une région politiquement disputée

Jusqu'à une époque récente, le pouvoir de l'État l'avait nettement emporté sur le pouvoir régional, et ni la population ni les élus n'avaient revendiqué avec une très grande ardeur une autonomie plus importante. Une gestion directe par le gouvernement central était d'autant plus tolérée qu'elle avait fait ses preuves avec les grands chantiers présidentiels et les EPA (établissements publics d'aménagement) des villes nouvelles et de la Défense. On peut aussi expliquer cette résignation par le faible enracinement d'une partie des habitants, les liens étroits entre élites régionales et appareil d'État et les préoccupations plus nationales que régionales de beaucoup d'hommes politiques franciliens.

Cependant les choses évoluent à la fin des années 1970 et au début des années 1980. Jacques Chirac, élu maire de Paris en 1977, fait de cette fonction un tremplin vers des responsabilités nationales. La décentralisation de 1982 introduit un nouvel interlocuteur, la région, qui tente de s'affirmer face à Paris et au gouvernement central. Les deux décennies qui suivent sont le théâtre d'un jeu complexe de rapports de forces politiques et personnels. L'« alternance » n'a pas lieu en même temps aux différents niveaux, ce qui ne facilite pas la concertation :

- le gouvernement central est de gauche de 1981 à 1986, de 1988 à 1993 et de 1997 à 2002 ;
- la région penche à gauche en 1998, avec une majorité relative qui deviendra majorité absolue des sièges en 2004 (Jean-Paul Huchon, Parti socialiste) ;
- Paris bascule à gauche en 2001 (Bertrand Delanoë, Parti socialiste).

Il est vrai que ce contexte politique influe surtout en période préélectorale. En temps normal, la concertation l'emporte souvent, si l'on veut éviter un blocage préjudiciable, non seulement à Paris et à l'Île-de-France, mais souvent aussi à l'ensemble du pays. La construction du Stade de France pour le *Mondial* de football de 1998 ou la préparation de la candidature de Paris aux Jeux olympiques de 2008 puis de 2012 en ont été des exemples.

L'Île-de-France constituait une région-clé des régionales de 2004 puisque la droite espérait mettre fin à une présidence de gauche acquise à la majorité relative. La poussée de la gauche y a été moins forte que dans la plupart des autres régions, pour aboutir néanmoins à une nette victoire : 49 % contre 41 % des voix (et 10 % au Front national). Les élections municipales et cantonales de 2008 ont confirmé l'orientation à gauche de Paris et n'ont pas introduit de bouleversements en banlieue, si l'on excepte le basculement à gauche du conseil général du Val d'Oise. La droite ne conserve que les Hauts-de-Seine et les Yvelines, mais sa présence municipale reste forte en banlieue.

Au niveau des collectivités territoriales franciliennes, l'alternance politique est souvent synonyme d'inflexions plus que de bouleversements. La marge de manœuvre des élus est en effet limitée par le poids des dépenses obligatoires et par la place croissante des structures intercommunales ; de ce fait, leurs politiques économiques et d'équipements relèvent de plus en plus d'un modèle commun. Il subsiste cependant des différences sensibles concernant le volontarisme des élus (souvent plus accentué à gauche) et leur implication dans les politiques à contenu social : le logement surtout, mais aussi les transports (place respective des transports en commun et de l'automobile) et l'accès aux équipements. Les controverses autour du nouveau schéma directeur (Sdrif) ont montré qu'il existait encore des visions sensiblement différentes de l'avenir de la région.

Les enjeux de l'aménagement

Par rapport aux autres régions, l'Île-de-France consacre traditionnellement une plus grande part de son budget aux transports et une moindre à l'action économique. La facilité de déplacement est en effet vitale pour une région comportant une telle densité de population et d'activités, alors que l'attraction économique de la région-capitale rendait superflu, au moins jusqu'à une époque récente, un soutien significatif du conseil régional. Témoignage de l'« exception francilienne », le Stif (Syndicat des transports d'Île-de-France) a été longtemps dirigé par l'État, avant de passer sous la houlette de la région.

Entre l'automobile et les transports en commun, la politique des transports a longtemps essayé de maintenir un équilibre. À la construction des autoroutes radiales et du Périphérique a succédé celle de l'A 86 (rocade de proche banlieue) et de la Francilienne (rocade de grande banlieue). Celles-ci ne sont pas encore achevées à l'ouest (2009 pour l'A 86 ?) et, malgré la possibilité d'un contournement par l'est, le Périphérique (plus d'un million de véhicules par jour) continue d'accueillir une part excessive de la circulation de transit. Le « bouclage » de l'A 86 est en cours – alors que le tracé de la Francilienne reste en débat –, mais avec des tunnels à péage qui risquent de dissuader une partie des utilisateurs potentiels. Cette rocade ressemble assez au *Ring* d'autres grandes agglomérations européennes : à l'extérieur, les faibles densités imposent un usage dominant de l'automobile, à l'intérieur les transports en commun peuvent prendre le dessus si l'offre est de qualité suffisante (fiabilité, fréquence, rapidité, sécurité, commodité des correspondances).

Le RER, dépendant de la SNCF ou de la RATP, a surtout pour objectif de connecter entre eux les principaux pôles d'activité de la région, mais joue aussi un rôle non négligeable de liaison rapide à l'intérieur de la partie la plus engorgée de l'agglomération. Le prolongement en banlieue de nombreuses lignes de métro, le retour du tramway (notamment l'ouverture d'un premier tronçon de la ligne du boulevard des Maréchaux en 2006), l'aménagement progressif de 150 lignes de bus (« Mobilien ») pour en accroître la vitesse et la régularité, concourent à redonner aux transports en commun une priorité qui se traduit dans les choix budgétaires. La ligne A du RER est surchargée – dans la traversée de Paris, le trafic a augmenté de plus de 50 % en dix ans – et l'augmentation de sa capacité, notamment grâce à des rames à deux niveaux, montre ses limites. Des projets de « rocades » ou de « tangentielles » ont vu le jour, afin de mieux relier les banlieues entre elles ; en 2009, un compromis semblait s'esquisser entre les propositions de l'État et celles de la région. Une nouvelle liaison ferrée rapide entre Paris et l'aéroport de Paris-Charles-de-Gaulle devrait, si tout se passe bien, entrer en service en 2012.

Les migrations quotidiennes entre la résidence et le lieu de travail (près de 30 % des déplacements, marche à pied exclue) posent de redoutables problèmes en raison de leur concentration dans le temps (pointes du matin et du soir) et dans l'espace (flux centripètes le matin, centrifuges le soir). L'habitat s'étant desserré plus vite que les activités, surtout dans les années 1990 (tableau ci-après), les distances parcourues ont été de plus en plus longues ; le temps moyen consacré à ces déplacements n'a toutefois pas beaucoup augmenté, grâce à une plus grande rapidité des transports en commun. Et il est probable que les prochaines données publiées feront apparaître un ralentissement du desserrement résidentiel dans les années 2000.

Le desserrement en Île-de-France. Distance moyenne à Paris (en km de Notre-Dame) des habitants, des résidences principales et des emplois franciliens

	Habitants	Résidences	Emplois
1975	15,03	13,46	11,27
1982	15,89	14,26	12,04
1990	16,68	15,13	12,69
1999	17,12	15,69	12,71

NB : l'écart entre « habitants » et « résidences » tient à la taille plus importante des ménages en grande couronne.

Sources : Insee et M. BERGER, *Les périurbains de Paris*, CNRS Éditions, 2004.

Les options choisies en matière de transports apparaissent en cohérence avec les orientations du Sdrif de 1994. Bien que le plan régional pour la qualité de l'air et le plan de déplacements urbains (PDU) aient des objectifs modestes et soient peu contraignants, il en ressort une idée-force, reprise dans le Sdrif de 2008 : favoriser la densification de l'habitat et des activités dans la partie centrale de l'agglomération, où les transports en commun sont susceptibles de rendre le meilleur service. La diminution de la part des maisons individuelles dans la construction neuve et le ralentissement de la croissance démographique en grande couronne confortent cette inflexion.

Les enjeux relatifs à l'environnement ont en effet pesé de plus en plus lourd dans les politiques d'aménagement de la région. Ce critère joue un rôle croissant dans l'attractivité des grandes métropoles et tient une place majeure dans les préoccupations des couches sociales en expansion (cadres moyens et supérieurs). Développement des espaces verts, surveillance de la qualité de l'air et de l'eau, lutte contre le bruit, recyclage des déchets : un arsenal de mesures a été mis en place, qui se heurte à de sérieuses contraintes techniques et financières. De fortes inégalités subsistent à l'intérieur de la région, où quatre millions de personnes sont exposées à

une pollution de l'air excessive. La circulation automobile étant la principale responsable de l'augmentation de la teneur de l'air en ozone, l'institution d'un « péage urbain » (comme à Londres) a été mise à l'étude, mais elle se heurte à de fortes résistances.

Avec la dotation par habitant la plus faible et la part de financement régional la plus élevée, l'Île-de-France a été la région la moins bien traitée lors de l'élaboration des contrats de plan 2000-2006. Le financement du contrat de projets État-région 2007-2013 est toujours très dissymétrique, puisque la région apportera près de 63 % des 5,5 milliards d'euros du contrat. Les autorités locales et régionales font remarquer à juste titre que la situation économique de la région s'est dégradée, que son taux de chômage s'est rapproché du niveau national, que les moyennes cachent de fortes disparités internes et notamment l'existence de territoires en difficulté – pour la première fois, les politiques européennes ont tenu compte de cet état de fait en classant en « objectif 2 », pour la période 2000-2006, une partie de la proche banlieue nord de Paris. Un certain consensus est désormais apparu pour demander l'élimination des freins à l'implantation d'entreprises dans la région. Le contrat de projets 2007-2013 tient compte de cette évolution, puisque trois projets sur neuf présentent une dominante économique : « agir contre le chômage », « renforcer l'attractivité de l'Île-de-France », « conforter le rayonnement international de la région-capitale ». 90 % du financement est cependant attribué à trois postes : transports collectifs, enseignement supérieur et recherche, aménagement urbain des territoires, qui peuvent, il est vrai, avoir des incidences économiques indirectes.

Vers un « Grand Paris » ?

L'élection de Nicolas Sarkozy à la présidence de la République a entraîné une reprise en main de l'Île-de-France par l'État : nomination d'un secrétaire d'État chargé du développement de la région-capitale (Christian Blanc), lancement d'une grande consultation d'architectes pour élaborer des propositions de transformation de la métropole, mise en place de la commission Balladur sur la réforme des collectivités territoriales. Pendant ce temps la Mairie de Paris poursuivait l'organisation de sa « conférence métropolitaine » réunissant la capitale et la proche banlieue et créait en 2008 le syndicat intercommunal Paris Métropole.

Même si l'on parle aussi du contenu – les propositions des architectes ont été dévoilées en mars 2009 –, les enjeux tendent à se focaliser autour de la « gouvernance » de la région-capitale, symbolisée par le thème du « Grand Paris ». Christian Blanc devait annoncer fin 2009 de « nouveaux modes d'organisation institutionnels », mais la commission Balladur l'a devancé en proposant (mars 2009) la fusion des quatre départements centraux de la région pour constituer une collectivité territoriale de quelque 6,5 millions d'habitants, où les communautés d'agglomération et de communes seraient supprimées. Les réactions ont été très hostiles, non seulement à gauche mais aussi dans une grande partie de la droite francilienne. Il faudra sans doute attendre les élections régionales de 2010 pour savoir si des modifications importantes de l'organisation territoriale de l'Île-de-France sont envisageables dans un avenir proche.

Traditionnellement, l'intervention économique du conseil régional s'orientait plus vers les aides indirectes (formation notamment) que vers les aides directes à l'activité. La majorité de gauche a infléchi cette politique, en tenant un plus grand compte des incidences sociales et territoriales de l'évolution économique. Mais les avis divergent dès qu'il s'agit de compenser les handicaps de certains sites. Si les « zones franches urbaines » ont été globalement acceptées, le « rééquilibrage vers l'est » est mal perçu par les communes de l'ouest, qui souvent sont aussi réticentes à toute forme de partage des ressources (fonds de péréquation entre communes « riches » et « pauvres »). Mieux répartir le « fardeau » du logement social ne suscite pas plus d'adhésion, comme en témoignent les réactions à la loi SRU (solidarité et renouvellement urbains) de décembre 2000, qui impose (à terme) un minimum de 20 % de logements sociaux. Entre un laisser-faire qui favorise Paris et la banlieue ouest, et un interventionnisme visant à réduire les disparités internes, les politiques publiques hésitent, la multiplicité des acteurs (État, notamment pour la « politique de la ville », région, départements, structures intercommunales, communes) engendrant une complexité supplémentaire.

Chapitre 12

Languedoc-Roussillon

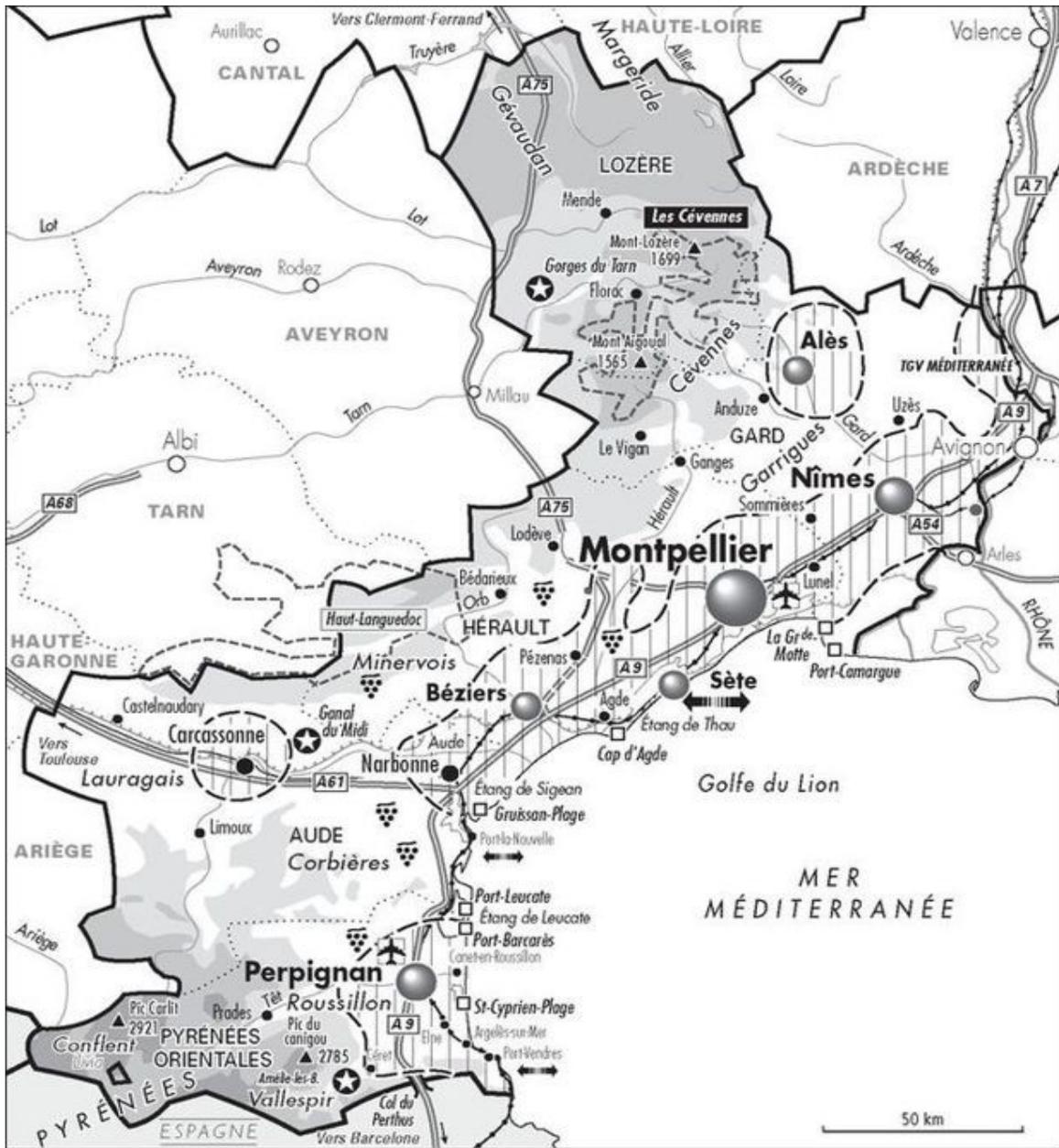
Superficie (km ²) : 27 376	PIB 2006 (milliards d'euros) : 57 ; rang : 10 ^e PIB par habitant (milliers d'euros) : 22,6 ; rang : 21 ^e
Population 2006 : 2 589 704 Population 1999 : 2 295 648 Population 1982 : 1 933 729	Répartition du PIB (2006) : - agriculture : 4,3 % - industrie : 16,6 % - tertiaire : 80 %
Densité 2006 (hab./km ²) : 95	
Population étrangère (2006, en %) : 5,7	Taux de chômage (4 ^e trim. 2008) : 11,2 %
Évolution de la population 1999-2006, (taux annuel moyen, en %) : - dû au solde naturel : + 0,19 - dû au solde migratoire : + 1,61	Départements : Aude (Carcassonne), Gard (Nîmes), Hérault (Montpellier), Lozère (Mende), Pyrénées-Orientales (Perpignan) Préfecture de région : Montpellier

AVEC UNE SURFACE de 27 376 km² et une population de 2 589 704 habitants en 2006, le Languedoc-Roussillon, qui rassemble cinq départements, apparaît comme une région moyenne et relativement peu peuplée (95 hab./km²). En fait, l'unité de ce « midi rouge » d'opposition construit sur la vigne, les plages, le tourisme et l'attrait migratoire, ne résiste pas aux faits. Au-delà de la juxtaposition Languedoc et Roussillon, il faut ajouter celle de la plaine, couloir urbain actif, et de l'arrière-pays montagnard au dynamisme moindre.

Pas d'unité physique au-delà d'une « méditerranéité » dégradée par l'altitude. De la plaine et des bas plateaux sédimentaires, souffrant de la sécheresse d'été et de la fréquence des vents, on n'est jamais loin de la montagne pluvieuse et froide aux pentes raides (mont Aigoual 1 565 m et mont Lozère 1 699 m dans le Massif central ; Canigou 2 785 m et Carlit 2 921 m dans les Pyrénées).

Pas davantage d'unité sur le plan humain : point d'évolutions douces pérennisant des situations, mais au contraire des changements brusques, parfois violents, bouleversant les données économiques et démographiques. Alors qu'au XIX^e siècle, l'arrière-pays vivait de l'industrie minière, du textile et de la verrerie et que la plaine était vide, la situation s'est inversée. Après l'assainissement de la plaine et sa colonisation par le vignoble, le XX^e siècle a vu la montagne se vider,

au point de se désertifier par endroits et le littoral attirer toutes les activités, en même temps que les infrastructures de communication. Depuis peu, on assiste, en raison de la pression démographique à un léger rééquilibrage. La Lozère, pourtant vieillie, présente même un solde migratoire positif depuis 1990. Comme à l'époque romaine, où il était déjà utilisé comme voie de passage, le Languedoc-Roussillon bouge sous l'influence de l'extérieur.



La plaine languedocienne, villes et communications

- Densité de population supérieure à 80 habitants par km²
- La métropole régionale et les principales villes
- Un espace agricole dominé par la vigne
- Autoroute
- Liaison TGV
- Autre voie ferrée importante
- Port de commerce

L'aménagement touristique du littoral

- Les 7 stations créées ex nihilo (de l'est du Rhône à la frontière espagnole)

L'arrière-pays
Altitude, en mètres

2 000 1 000 500

- Atout touristique (site naturel, sports d'hiver, thermalisme...)
- Les Cévennes Parc national (zone centrale)
- Haut-Languedoc Parc naturel régional
- Canal du Midi

La région Languedoc-Roussillon

Forte croissance démographique et chômage

Depuis une trentaine d'années, la région connaît une croissance démographique exceptionnelle : plus de 1 %/an de 1990 à 1998 et 1,8 %/an entre 1999 et 2006 (0,64 en France), surtout dans l'Hérault, le Gard et les Pyrénées-Orientales, et ce en dépit d'une natalité assez faible. Cet accroissement résulte principalement du solde migratoire (1,61 %) : d'abord jeunes actifs en provenance des autres régions, puis chômeurs et dernièrement retraités. Ils se sont d'abord installés à Montpellier, puis dans le Gard et l'Hérault, surtout dans la zone littorale où villes et campagnes urbanisées connaissent une pression sans précédent. On prévoit encore d'ici 2015 l'arrivée de nouveaux migrants dans les villes dont une grande proportion de plus de 60 ans et 6,3 % de population dépendante. La préfecture de région s'inquiète des besoins en nouveaux logements, de l'étalement urbain qui en résultera ainsi que du manque d'équipements adaptés aux personnes âgées. Les charges sur la Région augmenteront donc, alors qu'elle est déjà fortement endettée (40 % de plus que la moyenne nationale).

En dépit de cette croissance, la population est plus vieille que la moyenne, comme en témoigne la répartition par âge : 23,4 % de moins de 20 ans, 52,3 % de 20-60 ans et 24,2 % de plus de 60 ans, contre respectivement 24,8 %, 54,2 % et 20,9 % en France. Ce vieillissement est plus important encore dans l'Aude et la Lozère qui n'ont pas bénéficié de migrations.

La population active qui avait crû à un rythme étonnant au début des années 1980 se stabilise et en dépit d'une forte augmentation du nombre d'emplois (2 %/an depuis 2000), le taux d'activité reste faible, notamment pour les femmes. Le chômage bat donc ici des records (11,2 % contre 7,8 en France) notamment dans la longue durée. La contradiction n'est qu'apparente : le Languedoc-Roussillon constitue l'exemple type de la région très (ou trop) attractive, dont le dynamisme économique ne suit pas le dynamisme démographique. Il en résulte une faiblesse des salaires, un dramatique manque de logements et une pression foncière exacerbée (tableau ci-après). De 2000 à 2006, les prix des logements anciens ont progressé de 15 % l'an : il n'est pas rare que les familles modestes, travaillant à Montpellier, doivent s'éloigner de 50 kilomètres pour acheter leur logement.

Les indicateurs socio-économiques

	Languedoc-Roussillon	France
Chômage en 2008 (4 ^e trimestre)	11,2 %	7,8 %
Taux d'activité 2006	45 %	56,3 %
Salaire moyen	1478 euros	1 702 euros
PIB/hab.2006	22 616 euros	28 700 euros

% de RMI 2006	3,1 %	1,8 %
Part des prestations et retraites	43 %	36 %

Source : CR LR.

La répartition de la population active salariée par secteurs souligne l'extrême faiblesse de l'industrie (10,2 %), le déclin de l'agriculture (2,9 %), la stabilité du bâtiment (6,5 %) et la prépondérance du tertiaire (80,2 %).

Une agriculture dominée par la vigne et les fruits

Même si la concurrence des pays méditerranéens croît, la vigne, qui avec les fruits occupe encore 28 % de la SAU, reste la grande affaire de la région et marque le paysage rural.

Un vignoble de masse en mutation

Avec 259 000 hectares (un tiers du vignoble français), le vignoble du Languedoc-Roussillon, en dépit de crises et de soubresauts récurrents, s'adapte progressivement à la demande. Si la surface baisse constamment depuis 20 ans, les appellations couvrent désormais 40 %. Les cépages s'améliorent : le merlot, plus prisé, gagne sur le Carignan qui a perdu près de la moitié de ses surfaces. Les vins de Pays (66 %), les VDQS et les AOC (19 %) augmentent régulièrement leur part de marché. Néanmoins, la baisse globale de consommation, la concurrence, l'augmentation des frais et la pression des négociants persistent et font craindre la disparition de nombreux viticulteurs. Pour résoudre la crise des vins de table, le ministère de l'Agriculture propose un énième arrachage ciblé qui préserverait l'avenir. On distingue maintenant deux types d'exploitation. Les petits propriétaires traditionnels dont la vinification et la commercialisation sont aux mains de puissantes coopératives disparaissent lentement. En revanche d'autres viticulteurs, dont certains souvent venus d'ailleurs, produisent désormais des crus haut de gamme dont les prix s'envolent.

Des productions légumières et fruitières concurrencées

La production légumière et fruitière constitue la seconde activité grâce à l'irrigation dont la *Compagnie Nationale d'Aménagement du Bas-Rhône* est le maître d'œuvre. De Beaucaire à Montpellier, les surfaces irriguées se vouent aux

pêches, abricots et pommes, principalement destinés aux conserveries (Lenzbourg à Lunel, Saint-Mamet à Nîmes) et aux primeurs (asperges), aux melons et aux tomates. Dans les Pyrénées-Orientales, la culture légumière recule devant l'urbanisation et les vergers moins exigeants en main-d'œuvre (6 000 des 10 405 hectares des vergers de pêches et nectarines de la région sont dans le département). Les salades, tomates, pommes de terre primeurs, oignons, artichauts, de plus en plus cultivés sous serres plastiques, subissent durement la concurrence de l'Espagne et du Maroc, au point que les vergers irrigués l'emportent désormais. Néanmoins, l'abricot, la nectarine, les pommes et les poires, qui constituent les principales productions, sont en régression. Seule l'olive a doublé ses surfaces. Le commerce anime Perpignan (*Union des Coopératives de Perpignan*), Ille-sur-Têt et quelques bourgs de la plaine.

L'agriculture régionale qui souffre à la fois de la concurrence des pays méditerranéens, de surproduction et de la pression de la grande distribution, recule, mais reste une activité importante qui marque les paysages et les mentalités : gros villages vivant encore au rythme de la vigne ou du maraîchage, exploitations à temps partiel...

Les ressources traditionnelles de la mer sont en complet déclin. La pêche, autrefois active dans nombre de petits ports, a presque totalement disparu en raison de l'épuisement des ressources et du manque de rentabilité. Seuls Sète et Port-Vendres alimentent encore quelques conserveries de thons et sardines ainsi que les restaurants locaux. Quant aux productions de Thau (huîtres et moules), fréquemment interdites à la consommation en raison de pollutions, elles ont diminué de moitié à la suite des maladies provoquées par les fortes chaleurs de 2003 : leur survie passe vraisemblablement par la construction de bassins de purification.

Du déclin industriel à l'innovation

L'industrie exsangue n'emploie plus que 10,2 % des actifs dans des structures souvent artisanales. En effet, des industries anciennes, toutes installées dans l'arrière-pays, il ne reste pratiquement rien.

Le déclin des industries traditionnelles

Le textile, autrefois si actif, se meurt à Lodève (laine) ou disparaît (Cévennes). Les industries de remplacement, comme la bonneterie à Ganges ou la confection

à Alès, ne subsistent qu'après des restructurations financières, techniques et commerciales drastiques, ou disparaissent carrément. Le cuir, la chaussure et le Formica qui animaient la haute vallée de l'Aude ont subi tant de plans sociaux que les élus orientent désormais les subventions vers l'habitat et le tourisme pour revitaliser le territoire. L'exploitation houillère du bassin d'Alès est terminée ainsi que les industries liées (verrière, chimie, métallurgie lourde...). 25 000 emplois ont ainsi disparu à la fin du siècle dernier, vidant les villes (La Grand-Combe, Bessèges) de près de la moitié de leur population. Mais la pression démographique et le besoin de logement ramènent depuis peu des habitants.

Le secteur des biens intermédiaires (22 000 emplois) représente encore 28 % de la valeur ajoutée industrielle même si certains groupes se sont retirés de la région.

Le secteur agroalimentaire (conserve, boisson, alcool), stimulé par la demande reste important avec 18 000 personnes dans de petites entreprises situées principalement dans les Pyrénées-Orientales et le Gard. Il reste cependant quelques entreprises d'envergure nationale : *Royal Canin*, *Cantalou* (chocolat), *Jaques Vabre* (café), *Perrier* (eaux gazeuses). Mais la production et les effectifs de ce dernier, repris par *Nestlé*, baissent régulièrement et l'entreprise est menacée.

L'industrie du bois, alimentée par la matière première locale (forêts de Lozère et d'Aude) ou les bois exotiques arrivant à Sète, fabrique essentiellement des emballages légers ou des palettes pour les produits agricoles. Depuis peu, on utilise aussi les bois de rebut et les sciures dans des chaufferies automatiques. L'imprimerie est encore relativement importante grâce aux quotidiens : le *Midi Libre* à Montpellier et *l'Indépendant* à Perpignan dépendent toutefois de groupes extérieurs qui les ont rachetés.

De nouvelles industries fondées sur la recherche et la technologie

Néanmoins certaines entreprises modernisent en s'appuyant sur la recherche dans des secteurs porteurs. Également soutenue fortement par la région, l'innovation progresse et oriente l'industrie vers de nouvelles voies. Ainsi *Rhône-Poulenc* à Salindres se situe-t-il à la pointe de la chimie fine dans le domaine des catalyseurs. *Sanofi* et *Expansia*, qui utilisent les centres de recherche de Montpellier dans le domaine pharmaceutique, sont leaders dans leur domaine. La recherche médicale, développée dans le parc Euromédecine de Montpellier-Nord, fait travailler de nombreuses entreprises dans l'imagerie, la stérilisation et depuis peu dans les biotechnologies. De même, le secteur des matériaux de construction,

très sollicité par le BTP, s'oriente vers de nouveaux produits. Les *Ciments Français* à Beaucaire, *Lafarge* à Port-La-Nouvelle, *Bétons de France* à Béziers s'appuient sur la recherche appliquée de l'École des Mines d'Alès pour mettre au point des matériaux performants, mieux adaptés au marché et à la « durabilité ». Une dynamique se crée autour de la filière des métaux dans le Biterrois. De petites entreprises, très innovantes comme *Agly* (phytosanitaire), *Technilum* (éclairage urbain), se développent un peu partout, renouvelant lentement le tissu industriel traditionnel.

Cette orientation vers les technologies de pointe, qui constitue actuellement un des axes prioritaires de la région, a sans doute pour origine la décentralisation d'*IBM* à Montpellier en 1965. En effet, c'est peu après que les entreprises sous-traitantes, liées à l'informatique et la bureautique, se sont multipliées, en liaison avec les parcs scientifiques, pour fabriquer des produits originaux. La fabrication d'ordinateurs dans une région « non industrielle » a fait voler en éclats les schémas classiques et a ouvert des perspectives. À la notion de pôle industriel s'est substituée celle d'attractivité d'une main-d'œuvre qualifiée, puis celle d'une formation de matière grise, devenue une véritable antenne dans les régions du sud : *IBM Data* s'occupe aujourd'hui de la gestion et du stockage de l'information. Mais, s'il est vrai que l'innovation porte ici beaucoup d'entreprises, sera-t-elle suffisante pour procurer du travail à tous, notamment à l'heure des délocalisations ? Au total, la région occupe une place modeste dans l'industrie française : seulement 2 % des effectifs.

En réalité, la seule activité industrielle importante reste en marge puisqu'il s'agit du BTP. Bien que ses effectifs ne cessent de décliner depuis 20 ans, ils sont supérieurs à la moyenne nationale (6,5 % contre 5,8 %). Premier employeur du secteur secondaire dans la plupart des villes, le BTP a ici trouvé une succession de débouchés : aménagement touristique de la côte, infrastructures routières et plus récemment forte demande en maisons individuelles. L'arrivée de 20 000 personnes supplémentaires par an, et les besoins en équipement qui en résultent, devraient assurer l'avenir du secteur. Néanmoins la crise récente de l'immobilier le fragilise d'autant que plus de la moitié des établissements n'ont pas de salarié.

Hypertrophie et fragilité du secteur tertiaire

Le secteur tertiaire du Languedoc-Roussillon, qui progresse significativement depuis 1990, dépasse largement la moyenne nationale (80,2 % des actifs contre 73,5 %) : il est encore plus important dans l'Hérault et particulièrement à

Montpellier. C'est sa croissance, dans presque tous les domaines, qui absorbe une partie des nouveaux arrivants sur le marché du travail. Résultant principalement de l'essor démographique, du tourisme, du développement de la formation et de la recherche, et concernant naturellement les zones déjà urbanisées, cette croissance du tertiaire contribue au renforcement des disparités régionales. L'importance des entreprises de très petite taille renforce la fragilité du secteur.

La structure du tertiaire se calque sur les autres activités de la région. Le commerce de gros est en pleine expansion dans le domaine des matériaux de construction, des fruits et des légumes (*Brousse, Cardell, Civial* dans le Gard et l'Hérault mais surtout *Pascual, Barniol et Chassagnac* à Perpignan). Le marché d'intérêt national Saint-Charles de Perpignan, classé au premier rang français pour l'éclatement des fruits et légumes, emploie 2 500 personnes et l'extension récente de sa surface le place au niveau de Munich et Milan en ce domaine. Le commerce de détail s'est totalement renouvelé sous l'influence de l'urbanisation et du tourisme. Les centres-villes offrent désormais des commerces spécialisés et luxueux où les biens de la personne se taillent la plus grosse part. La périphérie des villes a vu se multiplier les centres commerciaux et les hypermarchés le long des voies de contournement.

Les services aux entreprises sont en très forte progression dans le domaine de l'immobilier, de l'ingénierie informatique, de la publicité ; aux entreprises locales s'ajoutent la délocalisation ou la filialisation d'entreprises parisiennes.

Néanmoins, la région qui se situe au second rang français pour les infrastructures de santé présente des déséquilibres criants. À la « montagne », dans la quasi-impossibilité de maintenir la rentabilité des équipements médicaux, s'oppose la « plaine », où les cliniques et chirurgiens de renom s'agglutinent dans les villes ou dans les stations littorales. Si toutes sont abondamment pourvues en spécialistes, Montpellier, dont la faculté de médecine est l'une des plus anciennes, compte de nombreux hôpitaux et centres de recherche qui constituent l'échelon supérieur de l'armature médicale.

Les ambiguïtés du tourisme

Les 180 kilomètres de plages ensoleillées et de sable fin font du Languedoc-Roussillon une des premières régions touristiques du pays. Pourtant, quoi de plus inhospitalier à l'origine que cette côte plate et monotone, aux eaux plus froides que celles de la Provence ou de la Corse, battue par les vents deux jours sur trois et infestée de moustiques. À l'exception des naturistes, personne jusque dans les

années 1960 n'avait songé à miser ici sur le tourisme. Pourtant si la fréquentation est moindre que sur la Côte d'Azur, elle reste honorable (15 millions de visiteurs, dont 5 étrangers et 105 M de nuitées) et le tourisme apporte 15 % du PIB régional. Mais, comme dans les autres domaines, les évolutions sont rapides et d'origine exogène.

L'aménagement littoral : une opération volontariste et réussie des années 1960

L'aménagement touristique du Languedoc-Roussillon, décidé par l'État en 1963, a constitué un modèle quasiment unique d'aménagement volontariste réussi, du moins dans un premier temps. En dépit de nombreuses imperfections, on peut saluer la réalisation des objectifs qui ont eu pour résultat le désenclavement économique de la région. En quelques années, on a assaini le littoral, équipé Carnon, Valras et Argelès, créé *ex nihilo* sept stations du Rhône à la frontière espagnole (Port-Camargue, La Grande-Motte, Cap-d'Agde, Gruissan, Port-Leucate, Port-Barcarès, Saint-Cyprien) rassemblant quelque 250 000 lits et 7 500 anneaux de plaisance. Ces stations n'ont pas, comme tant d'autres, poussé au gré de l'initiative privée : les infrastructures et les extensions futures ont été prévues tout comme l'équipement en stations d'épuration, les parkings, les espaces verts, l'équilibre entre le locatif, l'hôtellerie et les campings... Même si le parti pris architectural était audacieux, les investissements sous-utilisés, le Roussillon un peu à l'écart, le succès mesuré en termes de fréquentation fut indiscutable. Très vite, la saturation fut telle que la volonté initiale de limiter les constructions et de préserver des espaces naturels ne résista pas à la spéculation, comme le montre par exemple la marée de béton qui envahit les cordons littoraux à l'est de Montpellier. Mais le véritable problème n'est pas là. En fait, c'est le concept de tourisme de masse, mis en place ici sous sa forme la plus achevée, qui est remis en cause.

La remise en cause du tourisme de masse

En effet, ce ne sont ni la surfréquentation, ni les menaces de pollution ou les embouteillages, qui existent par exemple en Paca, qui posent problème aux élus. C'est le tourisme, ou plutôt sa nature même, qu'on soupçonne d'appauvrir le pays, au point que certains proposent de démolir les stations comme on démolit les banlieues... Le tourisme de masse a vieilli et ne s'inscrit pas dans le cadre du développement durable. L'extrême saisonnalité des emplois, l'afflux des touristes

qui multiplient parfois la population par dix, les effectifs supplémentaires en personnel communal et surtout la faiblesse des dépenses... sont autant de raisons qui font que la région souhaite désormais attirer une clientèle, peut-être moins nombreuse, mais plus aisée. En effet, le Languedoc-Roussillon est la première région pour l'hôtellerie de plein air qui représente les 2/3 de l'accueil commercialisé. Certains élus accusent désormais ce mode d'hébergement estival d'attirer à demeure des populations très modestes, voire marginales qui, espérant trouver au soleil de meilleures conditions de vie, gonflent les statistiques du chômage et la charge du RMI.

Le vieillissement du parc immobilier, essentiellement composé de studios d'une vingtaine de mètres carrés, mal entretenus car peu occupés, éloigne les touristes plus aisés, qui préfèrent le Maroc ou la Tunisie, dont les hôtels sont plus récents. D'aucuns font remarquer que, si le tourisme contribue largement au PIB régional, on n'a jamais chiffré le coût de la fréquentation : restauration des cordons littoraux et des lagunes menacés par l'érosion, assainissement, construction et entretien des routes, surveillance... Paradoxalement, c'est peut-être la véritable crise du logement, qui sévit ici, qui permettra d'améliorer la situation. En effet, de plus en plus de résidences secondaires sont achetées pour l'habitat permanent. L'heure est à la réorientation vers le tourisme culturel : on valorise les châteaux cathares, le Canal du Midi, les gorges du Tarn... qui attirent une clientèle moins familiale et plus aisée. Le « bronze cul » dénoncé par les écologistes il y a 40 ans et l'économie du « papier gras », critiquée depuis peu par les élus, ne sont plus à l'ordre du jour au conseil régional. L'heure est à la réhabilitation et au tourisme plus sélectif.

Le succès de l'arrière-pays

Heureusement, la région dispose d'atouts en la matière, notamment grâce à l'arrière-pays dont la désertification devient une chance. Le thermalisme, après une période creuse, connaît un regain d'activité et se classe au 2^e rang français. Si Balaruc et Amélie-les-Bains dominent, les petites stations des Pyrénées et du Massif central connaissent un renouveau grâce à la clientèle des jeunes retraités qui fréquentent des stages de remise en forme ou celle des rhumatisants ou des accidentés avec la rééducation fonctionnelle. Désormais, sans casino, ni mondanité, les petites stations thermales qui offrent calme, confort et compétence médicale, retrouvent une certaine activité, voire un solde migratoire positif dans des espaces pourtant bien vides (Lamalou-les-bains).

Dans la même catégorie, le tourisme fluvial pratiqué sur le Canal du Midi a réanimé quelques bourgs. Les villages de vacances ou les gîtes ruraux du rebord montagneux attirent de plus en plus une population fuyant la marée humaine. Quand l'espace et la nature se raréfient, l'avenir du tourisme régional passe, sans doute pour partie, par l'arrière-pays. Mais la médaille a aussi son revers. Le succès de l'authentique coûte cher. La forte demande des étrangers à gros pouvoir d'achat a fait grimper l'immobilier : une maison de village de qualité autour d'Uzès atteint des prix à la hauteur de ceux des grandes villes et les autochtones ont du mal à se loger.

Une voie de passage

Dès l'Antiquité, le Languedoc-Roussillon s'est affirmé comme l'une des grandes routes de l'Europe du Sud.

Des routes nombreuses et saturées

La *via Domitia*, qui ouvrait la route de l'Espagne, est jalonnée de vestiges grecs et romains de Nîmes au Perthus. Plus tard emprunté par les Arabes dans leur entreprise de conquête, le Languedoc fut aussi le lieu de refuge des persécutés : juifs venus d'Espagne, hérétiques cathares, puis protestants, apportèrent leur savoir faire et leur culture, comme en témoignent les hauts lieux de l'histoire que sont Peyrepertuse ou Anduze. Si l'isolement progressif de l'Espagne en avait fait un cul-de-sac, l'intégration des pays ibériques dans la communauté européenne et leur essor économique lui redonne sa vocation première. Les nationales N 9 et N 113, l'autoroute A 9 (la Languedocienne), la B 9 (la Catalane), l'A 55 (Nîmes-Arles), ainsi que le TGV, empruntent naturellement le tracé de l'ancienne voie romaine. À ceci, il faut ajouter d'autres voies qui, pour être plus tardives, n'en soulignent pas moins l'importance de la région pour l'Europe du Sud. L'autoroute des Deux Mers vers Toulouse (A 61), et la Méridienne (A 75), terminée en 2005 qui relie Clermont-Ferrand à Béziers et permet l'accès direct de la région aux Parisiens, constituent un complément aux infrastructures routières. Elles placent la région au second rang pour la densité de transport par rapport à la population. Cependant, il est vraisemblable que la saturation persistera : outre les touristes, passent en transit, les Maghrébins sur la route de l'Afrique du Nord, des Italiens et Espagnols longeant les côtes méditerranéennes et surtout une noria de camions en provenance ou à destination

de la péninsule Ibérique. Les transports constituent d'ailleurs le second poste de dépenses (105 millions d'euros) de la Région, derrière l'enseignement.

Des infrastructures importantes

La région est dotée d'autres infrastructures importantes. L'aéroport de Montpellier, dont la progression fut remarquable jusqu'en 2 000, a connu depuis une baisse de 25 % du nombre de passagers (1,28 M en 2007) due à la concurrence du TGV. Ce dernier qui devrait atteindre Barcelone en 2012, place en effet Nîmes et Montpellier à moins de 4 h de Paris et Béziers à 5 h. Les projets ferroviaires sont nombreux : réduction du temps de parcours du Paris-Montpellier à 3 h 05, navette Nîmes-Montpellier, contournement ferroviaire des deux villes, connexion de l'Espagne au réseau européen et doublement de Montpellier-Perpignan à l'horizon 2020. Enfin, concernant les marchandises, la région dispose de plusieurs plates-formes de rang national. Outre celle de Saint-Charles-sud à Perpignan pour les fruits et légumes, le distriport du Boulou, situé à quelques kilomètres de la frontière espagnole, s'oriente vers l'entreposage et la logistique. L'ouverture en 2007 de l'autoroute ferroviaire reliant le Boulou au Luxembourg devrait permettre le transport de 30 000 camions/an en 2012 et délester le trafic routier.

En matière portuaire, la situation évolue : Sète, qui fut autrefois un port bien équipé, a durement subi la fermeture de la raffinerie de Frontignan. Son trafic ne cesse de baisser (3,5 millions de tonnes en 2005), comme celui de Port-La-Nouvelle. Depuis 2007, la Région qui a racheté les deux ports investit notamment à Sète : en projet la reconfiguration du port de voyageurs, la modernisation du pôle agro-industriel, l'installation d'une grande plate-forme logistique de 130 ha.

Un chapelet de villes dominées par Montpellier

Le Languedoc-Roussillon, longtemps agricole et montagnard, présente actuellement un très fort taux d'urbanisation, en raison de la croissance démographique qui hypertrophie les villes de la plaine. Certaines connaissent une telle croissance qu'on pourrait presque parler de conurbation linéaire. La croissance de certaines villes explose littéralement entre 1990 et 1999, notamment dans l'Hérault. Elle se poursuit entre 1999 et 2006 et ce quelle que soit leur taille.

Croissance démographique 1999-2006 dans l'Hérault

Évolution démographique en %	
Montpellier	9,1
Murviel les Montpellier	34,5
Mèze	27
Coulobres	24,8
Florensac	18,7

Source : Insee.

Déclin et renouveau des villes de l'arrière-pays

En revanche, la densité urbaine qui s'effiloche au-delà de la plaine, souligne les déséquilibres démographiques et la congestion qui en résulte. En exceptant la Lozère, où il est difficile de parler de véritables fonctions urbaines à Mende (préfecture de 13 421 habitants), ou à Florac, les villes n'apparaissent que sur la bordure montagnarde, au débouché des rivières qui ont servi de base à l'industrie. Le textile, qui animait Lodève, Ganges, Anduze, Le Vigan, a périclité, et avec lui les villes qui ne sont plus que des sortes d'écomusées pour les touristes. Les infrastructures de base – lycée, hôpital –, devenues surdimensionnées ou non adaptées à une population vieillissante, sont sous-utilisées. Seule Alès, dont l'aire urbaine atteint 76 000 habitants en dépit de la disparition du textile et des mines, fait encore figure de ville, notamment grâce à une opération de décentralisation (*Merlin Gérin*), une école d'ingénieurs et un rôle de relais de services au sortir de la montagne cévenole. Néanmoins, depuis peu, la pression foncière et le manque de logements sont tels qu'on note un retour de population travaillant à Montpellier vers les villes les plus proches ou les mieux desservies. Réhabilitation des maisons anciennes ou constructions neuves se multiplient pour des navetteurs modestes n'ayant pas les moyens de se loger plus près. Les villes de la bordure montagnarde accueillent de plus en plus les populations modestes des grandes villes.

Croissance urbaine et difficultés économiques dans la plaine

Les villes de la plaine, constituées en une sorte d'axe par un périurbain dense et quasiment continu de Nîmes à Béziers, présentent un tout autre aspect, même si leur situation économique comporte de notables différences. Les plus petites, Pézenas, Sommières, Uzès, Lunel, ont su tirer parti d'un patrimoine historique de

qualité pour attirer les touristes, voire les étrangers et maintenir les commerces. À l'échelon supérieur, les villes deviennent des agglomérations « dortoirs ». Carcassonne (69 700 habitants) et Narbonne (85 400) ne semblent pas avoir profité d'une situation de carrefour exceptionnel. Carcassonne, bénéficiant d'un patrimoine architectural de grande renommée, développe surtout sa fonction touristique et sa fonction préfectorale, sans pour autant véritablement décoller. Narbonne, marché viticole important, n'a pas développé d'industrie.

Enfin, les agglomérations de Sète (92 000 habitants) et Béziers (107 700), qui, après une diminution de population entre 1990 et 1999 ont connu une forte croissance stagnent économiquement. Le port de Sète, en crise, se reconvertit avec difficulté. La ville, qui a gardé une cimenterie, une usine de pneumatiques et quelques entreprises agroalimentaires, s'appauvrit et vieillit (30 % de plus de 60 ans). Étouffée par la circulation, elle continue pourtant d'attirer des touristes, en dépit d'équipements médiocres. Béziers, ancienne capitale viticole et nœud ferroviaire, perd peu à peu ses activités. Le commerce du vin se fait désormais à Montpellier et le matériel ferroviaire, en déclin, n'offre que peu d'emplois. Seule une animation commerciale étonnante subsiste, attestant du rayonnement de la ville sur un arrière-pays sous-équipé et sur la plaine en voie d'urbanisation de Vias à l'embouchure de l'Aude. Si le chômage a diminué, il reste très supérieur à la moyenne française surtout dans les ZUS.

Hypertrophie et problèmes de croissance de la capitale régionale

Au plus haut niveau, l'ancienne rivalité Nîmes-Montpellier, évoquée dans les années 1960 sous le terme de bicéphalie, a disparu. Et si on parle aujourd'hui de complémentarité entre ces deux villes, à peine distantes de 50 kilomètres, indiscutablement Montpellier, ville universitaire à population jeune, domine. Avec une population de 488 000 habitants (dans l'aire urbaine), Montpellier a connu, depuis 1975, une croissance remarquable se hissant à la 15^e place française. Nîmes, après une période de stagnation jusqu'en 1999, a crû fortement entre 1999 et 2006 (9,3 %) mais n'atteint que 236 000 habitants.

En dépit d'une situation médiocre par rapport à la montagne et au vignoble qu'elle ne contrôle pas totalement, Montpellier, excentrée dans son département, a su tirer parti de ses handicaps. Ville de rentiers n'ayant investi ni dans le négoce ni dans l'industrie, Montpellier est devenue, soleil aidant, un organisme urbain attractif (1,5 % de taux d'accroissement annuel entre 1999 et 2005). D'abord bénéficiaire de l'arrivée des pieds-noirs d'Algérie, puis d'une vague de jeunes

cadres entrepreneurs, attirés par l'installation d'IBM, Montpellier attire désormais les populations les plus variées, allant du chômeur au retraité, en passant par le Parisien.

La croissance trop rapide pose des problèmes d'aménagement : si la ville stricto sensu (254 974 habitants) s'est développée autour d'opérations urbanistiques de prestige planifiées, l'unité urbaine Insee (11 communes) qui compte 290 000 habitants et l'aire urbaine (48 communes, 488 000 habitants) ont crû dans la plus grande anarchie, développant lotissements et espaces commerciaux au détriment des espaces agricoles. Le nouveau SCOT, dont la préparation s'achève, prévoit la densification de l'habitat et la réhabilitation des friches, mais ne tient pas compte des périmètres d'action antérieurs. Logement, circulation, déplacement, assainissement posent problème au point qu'on peut se demander si le succès n'est pas sur le point d'étouffer la ville. 55 000 personnes y entrent chaque jour dont les 3/4 en voiture, au point que la voirie n'est plus suffisante. La première ligne de tramway (28 stations en 2000), qui relie « la cité » de la Paillade au chantier d'Odysseum, a connu un tel engouement qu'une deuxième ligne (34 stations de Saint-Jean de Védas à Jacou) a ouvert en 2006. Une troisième ligne est programmée pour 2012 entre Juvignac et Palavas-les-Flots. Une usine de méthanisation brûlant 200 000 tonnes/an vient d'ouvrir à Garosud, et 20 kilomètres de canalisations, assurant le rejet en mer de la nouvelle station d'épuration de Lattes, devraient permettre d'améliorer le lancinant problème des déchets urbains.

La ville, sous l'impulsion de son ancien maire, président de Région depuis 2004, s'est dotée d'un urbanisme à sa mesure : bâtiments administratifs grandioses, opération Antigone dessinée par le catalan R. Bofill, quartier du Polygone, opération Port-Marianne où sera construit le nouvel hôtel de ville... Les loisirs ne sont pas en reste avec Odysseum (complexe multi-loisirs) ou le stade de rugby construit pour la coupe du monde 2007.

Il est vrai que la ville aspire littéralement activités et populations. L'université, fort ancienne notamment dans le domaine médical, accueille actuellement 60 000 étudiants dans diverses unités. La fonction hospitalière, dopée par les centres de recherche, rayonne sur la région entière. Depuis une vingtaine d'années, Agropolis, pôle de recherche agronomique spécialisé dans la biogénétique, a développé ses liens avec le monde entier. Depuis l'installation d'IBM, la ville n'accepte que le tertiaire noble et les industries high tech pour valoriser son image. Après *Cap Alpha* (pépinière pour les sciences du vivant) en 1987, *Cap Oméga* accueille en des entreprises innovantes les TIC et *Cap Delta* des entreprises de biotechnologie. Ville médiatique et hypertrophiée, à population

intellectuelle et aisée, Montpellier voudrait rivaliser avec Barcelone et Marseille. Elle n'a donc guère d'autre choix que de continuer sa croissance, mais risque d'être victime de son pouvoir d'attraction. Le chômage atteint ici 13,2 %, dont près d'un tiers de longue durée. Avec en moyenne 1 200 nouveaux arrivants chaque mois, on estime que la construction de 6 000 logements supplémentaires par an ne suffit pas, puisqu'un cadre moyen doit prospecter à 20-25 kilomètres pour trouver un logement individuel. La consommation de terrains à bâtir supprime les terrains viticoles et les espaces naturels, d'autant que certaines communes ne délivrent pas de permis de construire sur des parcelles inférieures à 3 000 m². En fait, tout se passe ici comme si on était encore à la campagne, alors que l'étalement urbain et périurbain est quasiment continu de Nîmes à Narbonne. Si la région y gagne en unité, on est encore loin du développement durable et de la cohérence territoriale, d'autant que nombre de communes voisines supportent mal le poids de la ville-centre.

Vers une conurbation Nîmes-Montpellier ?

Nîmes, carrefour entre les Cévennes et la vallée du Rhône, a autrefois tiré parti de sa position pour contrôler le trafic des vins, du bétail et des matières textiles, notamment grâce à une bourgeoisie protestante qui a épaulé l'industrie. Cependant, le déclin de la confection, de la chaussure et globalement des industries de main-d'œuvre, développées ici, pose problème. À l'exception de Perrier, où les plans de licenciement se succèdent, les industries agroalimentaires n'occupent que de petites entreprises, tout comme la métallurgie. La SNCF, autrefois gros employeur dans la gare de triage et les ateliers de Courbessac, a réduit ses effectifs et la base aéronavale doit fermer en 2011. Mis à part la compagnie du Bas-Rhône qui s'interrégionalise, la ville ne possède pas de tertiaire de très haut niveau, et si sa fonction hospitalière est honorable, elle ne peut rivaliser avec celle de Montpellier. Enfin, la ville qui a une petite université récente « de proximité et à vocation professionnelle » peine à attirer la recherche. Les équipements de la ville et l'appareil commercial restent relativement modestes, tout comme la population. Cependant, Nîmes n'a pas dit son dernier mot : dotée d'un aéroport et d'un patrimoine archéologique, incomplètement valorisé, elle pourrait constituer une alternative à l'hypertrophie de sa voisine, à moins que celle-ci ne l'absorbe dans les prochaines années. En effet, nombre de Montpelliérains, faute de place, se logent désormais ici.

L'« indépendance » du Roussillon

Si le Roussillon appartient à la région par son économie, sa démographie, son attractivité, il n'en reste pas moins indépendant, comme en témoigne le titre du quotidien de Perpignan. L'Agly marque la frontière nord de ce qu'on pourrait qualifier « d'identité catalane tranquille ». Ce territoire rattaché tardivement à la France affirme à la fois une originalité physique, une orientation agricole et surtout une grande indépendance vis-à-vis de Montpellier qui a souvent essayé de dominer la région.

Dans ce pays plus chaud, plus sec et plus venteux que la plaine languedocienne, la vigne, qui occupe encore d'importantes surfaces, recule. L'arrosage ou l'irrigation, pratiqués ici de tout temps grâce aux ressources en eaux du Canigou et du Carlit, n'empêchent pas le déclin du maraîchage. L'agriculture légumière et fruitière, pourtant diversifiée, subit très rudement la concurrence de l'Espagne et du Maghreb. Elle a néanmoins permis le développement d'un secteur tertiaire qui a su s'affranchir de la domination montpelliéraine. Le tourisme, dont l'essor a été plus tardif, souffre sans doute moins que celui du Languedoc. La fréquentation ancienne de la côte Vermeille (Collioure) et de la montagne (ski, alpinisme, randonnée) offre une alternative au tourisme de masse déclinant des stations récentes de Port-Barcarès et Saint-Cyprien.

L'ensemble est commandé par Perpignan dont l'agglomération, qui atteint désormais le littoral, compte 266 100 habitants (aire urbaine). Ville frontière et militaire dans le passé, puis ville de passage vers l'Espagne, Perpignan, préfecture des Pyrénées-Orientales, affiche son indépendance avec habileté et modération. La présence d'un aéroport, d'une petite université (10 000 étudiants), celle d'un quotidien et de nombreux éditeurs locaux publiant en catalan, lui confèrent un certain rayonnement et confortent ses aspirations identitaires. La ville, qui s'est dotée d'un label « Perpignan la Catalane », a su renforcer ses liens avec Barcelone : associations d'avocats, de notaires, de médecins..., hôpital transfrontalier à Puigcerda en Espagne, chaîne TV3... constituent autant de liens.

Néanmoins la ville reste fragile, y compris pour ses élus qui craignent aussi le dynamisme de la Catalogne espagnole (6 millions d'habitants) et ne négligent pas de tisser des liens avec Toulouse. L'absence d'industries importantes et la pénétration des capitaux étrangers, notamment catalans dans les plus grandes entreprises (*Pascual* pour les fruits et légumes à Perpignan, *Gali* à Elne pour les pompes...), montrent les limites d'une autonomie revendiquée.

Une région victime de son succès

Au-delà d'une façade attractive ensoleillée et d'un certain art de vivre privilégiant la parole, ce midi bouillonnant cache bien des difficultés : faiblesse du PIB/habitant, taux de chômage record, crise du logement, hypertrophie urbaine et asphyxie, domination des capitaux extérieurs, voire étrangers. On peut s'interroger sur l'attractivité d'une région qui, au-delà d'une image médiatique valorisante, a perdu en quelques années de nombreuses entreprises, et où les espaces disponibles reculent devant la marée urbaine.

Chapitre 13

Limousin

Superficie (km ²) : 17 058	PIB 2007 (milliards d'euros) : 17,84 ; rang : 21 ^e PIB par habitant (milliers d'euros) : 24,5 ; rang : 18 ^e
Population 2009 : 753 537 Population 1999 : 711 000 Population 1982 : 737 000	Répartition du PIB (2006) : - agriculture : 4 % - industrie : 22 % - services : 74 %
Densité 2007 (hab./km ²) : 43	Taux de chômage (2 ^e trim. 2008) : 7 %
Population étrangère (2007, en %) : 3,5	Départements : Corrèze (Tulle), Creuse (Guéret), Haute-Vienne (Limoges)
Évolution de la population 1999-2006 (taux annuel moyen, en %) : + 0,28 - dû au solde naturel : - 0,31 - dû au solde migratoire : + 0,58	Préfecture de région : Limoges

LE LIMOUSIN est un ensemble relativement cohérent, tant du point de vue historique que naturel, ce qui lui a permis de disposer d'une identité régionale précoce et indiscutable. Mais, avec 1 % du PNB et des emplois nationaux sur 3,1 % du territoire et surtout 59 702 euros de PIB par emploi, le plus faible de France malgré une hausse d'un quart de son PIB en seize ans, elle fait figure de petite région, fortement marquée par la ruralité et l'agriculture.

Confrontée à de multiples contraintes naturelles et sociodémographiques, elle est le symbole des handicaps, mais aussi des atouts et potentialités, dont dispose la moyenne montagne française. Cependant, face à ces difficultés, les autorités régionales font preuve d'un volontarisme certain pour assurer un développement endogène, en valorisant aux mieux les transferts financiers massifs venant de Paris ou de Bruxelles.

Une région de moyenne montagne contrastée

Un déclin démographique ancien mais enrayé

Occupant tout le nord-ouest du Massif central, la région se présente comme un vaste plan incliné, composé de roches cristallines aux sols acides, qui plonge progressivement de l'est vers l'ouest. La montagne limousine, froide et fortement arrosée, culmine à 920 m dans les Monédières et à 977 m au plateau de Millevaches. Elle est relayée par des plateaux plus bocagers, s'abaissant progressivement sous les 200 m, et drainés par des vallées encaissées en gorges (Gartempe, Vienne, Corrèze) qui rendent la circulation difficile. Au sud, le petit bassin d'effondrement calcaire de Brive-la-Gaillarde fait exception en annonçant le Bassin aquitain.

Ces fortes contraintes naturelles se traduisent par un recours précoce aux migrations saisonnières afin de compléter les revenus disponibles : les maçons limousins participèrent ainsi activement à la construction des cathédrales, du château de Versailles puis aux grands travaux du Paris haussmanien du XIX^e siècle. Cette tradition d'échange et d'ouverture permit l'adoption et la diffusion des idées nouvelles et entraîna un déclin rapide de l'influence religieuse. Ceci explique un beau paradoxe géopolitique : malgré sa profonde ruralité, et contrairement au Massif armoricain, la région est, depuis le milieu du XIX^e siècle, un des plus anciens et des plus solides bastions de la gauche. Les fortes traditions associatives, coopératives et syndicales, comme en témoigne la fondation de la CGT en 1895 à Limoges, sont relayées par de puissants maquis durant la seconde guerre mondiale.

Cependant, progressivement, l'émigration tend à devenir définitive comme en témoigne le recul de 25 % de la population en un siècle. Le Limousin est devenu la région métropolitaine la moins peuplée, après la Corse, avec une population en 2009 de 753 000 habitants et une densité de 43 habitants au km². En recul net entre 1982 et 1999, la région regagne cependant 20 000 habitants entre 1999 et 2006. Mais son solde naturel demeure déficitaire du fait du taux de fécondité le plus faible de France (1,68) et d'un taux de mortalité élevé qui reflète le vieillissement de la population. En effet, la région est l'une des plus vieilles de France : sa moyenne d'âge est de 43,5 ans (France : 39), 27,6 % de la population a plus de 65 ans et les retraites représentent 31 % du revenu régional (France 23,6 %).

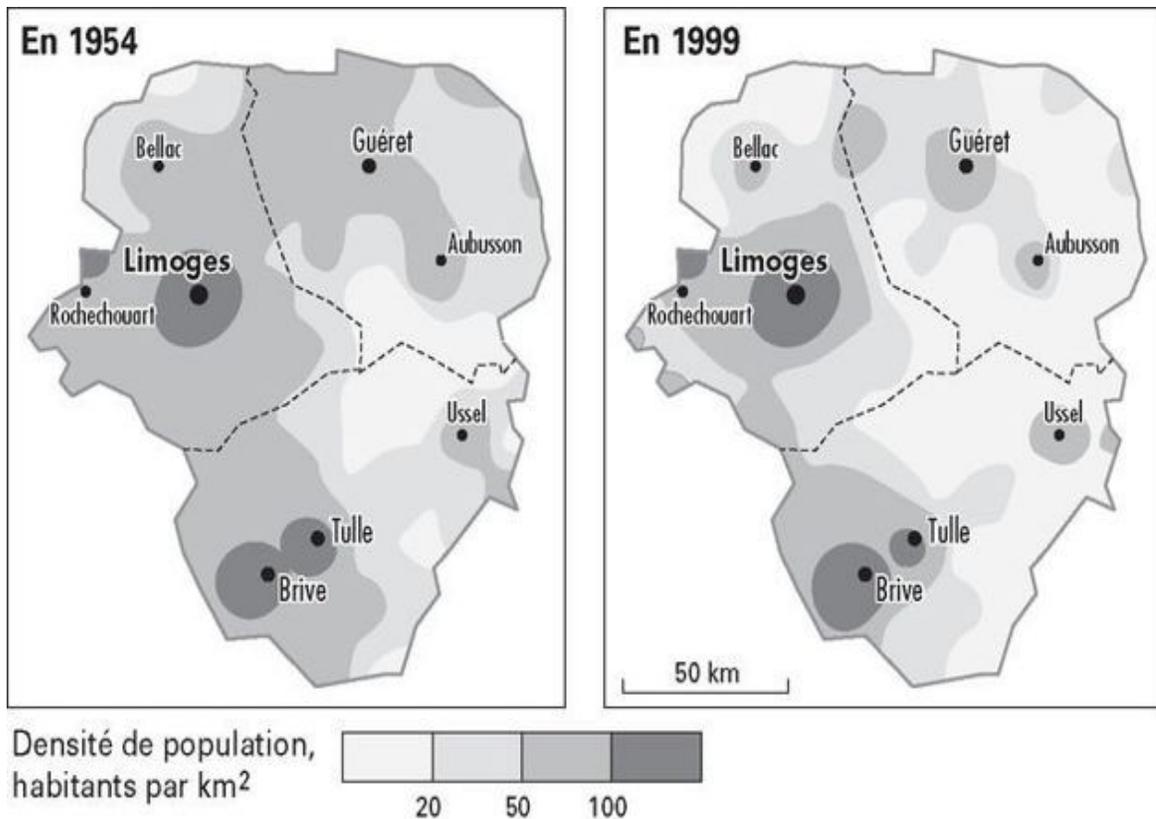
Évolution démographique des départements entre 1982 et 2006

	Région	Corrèze	Creuse	Haute-Vienne
Superficie km ²	16 942	5 857	5 565	5 520
Densité hab./km ² 2006	43	41	22	66
1982 milliers	737,2	241,4	140	355,7
1999 milliers	711	233	124	354
2006 milliers	730,9	240,3	123,4	367,1
Taux croissance annuel moyen 1999-2006	+ 0,4	+ 0,	- 0,1	+ 0,5
Solde naturel 1999-2006	- 0,3	- 0,3	- 0,8	- 0,1
Solde migratoire 1999-2006	+ 0,7	+ 0,8	+ 0,6	+ 0,7
% moins 20 ans en 2006	20,5	19,9	18,9	21,3
% + 65 ans ans en 2006	27,6	29,2	31,7	25,2

Cependant, ce tableau ne doit pas masquer un solde migratoire positif depuis 1975 qui témoigne d'une certaine attractivité, elle-même fort déséquilibrée selon les classes d'âge. Si la région connaît un fort taux d'émigration des jeunes actifs, la moitié des partants a entre 20 et 40 ans, elle s'avère en revanche attractive pour actifs plus âgés et les retraités. Originaires pour beaucoup de l'Île-de-France, ils reviennent finir leur vie au pays, en particulier dans les zones rurales souvent les plus fragiles qu'ils contribuent à redynamiser partiellement.

Des clivages intrarégionaux marqués

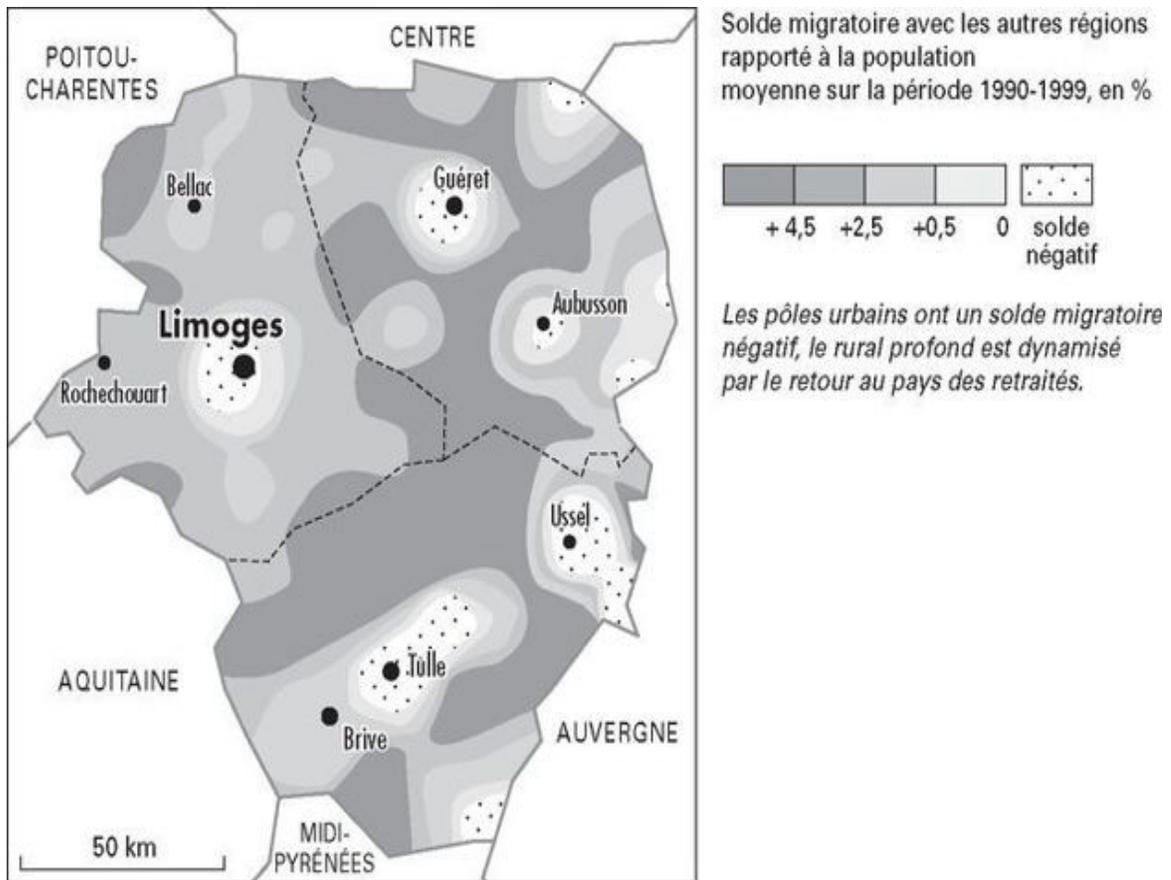
L'inégalité des contraintes naturelles se traduit par de vifs clivages sociodémographiques intrarégionaux : alors qu'un tiers du territoire a une densité inférieure à 20 habitants/ km², un tiers de la population se concentre sur 7 % de celui-ci. À l'échelle départementale, la Haute-Vienne – dominée par Limoges – polarise la moitié de la population et la moitié de l'économie régionale face à une relative résistance corrézienne, alors que la Creuse est marginalisée. La région est, en effet, structurée par un déséquilibre est-ouest passant par une ligne Argentat-La Souterraine. La partie occidentale dynamique incorpore la Haute-Vienne et le sud et l'ouest de la Corrèze, structurée par l'axe Brive-Tulle. À l'opposé, la partie orientale (l'est de la Corrèze et la Creuse) cumule les handicaps liés à la montagne limousine et à l'espace Haute-Marche-Combrailles.



Source : INSEE recensements de la population.

La diffusion des espaces de faible densité (1954-1999)

Dans les espaces ruraux (75 % surface, 38 % de la population, 34 % population + 60 ans), les trajectoires sociodémographiques sont tout aussi variées. On doit ainsi relever la présence de poches de dynamisme ou de résistance rurale qui s'appuient sur une quinzaine de petites villes au bas de l'armature urbaine qui fournissent des services de base ou intermédiaires. À l'opposé, deux sous-espaces sont en difficulté. La Haute-Marche Combrailles, entre Boussac et Aubusson, et la Basse-Marche au-delà de Bellac, la vallée de la Dordogne et la Xaintrie se caractérisent comme de vastes ensembles ruraux fragiles. Ils sont relayés par les hautes terres de très faibles densités du triangle montagnard (plateau de Millevaches, plateau de la Courtine avec son vaste camp militaire, massif des Monédières) qui sont des espaces périphériques fragiles, en fort déclin et enclavés.



Les territoires limougeaux attractifs : retour au pays des retraités et soutien démographique des marges

Une économie marquée par la ruralité et l’agriculture

Avec 26 500 créations d’emplois en quinze ans, qui permettent d’atteindre 251 000 salariés, l’économie régionale affirme un dynamisme (+ 20 %) cependant inférieur à la moyenne nationale (+ 24 %). Du fait du poids du commerce et des services publics et marchands, les services représentent 75 % de l’emploi et de la valeur ajoutée. Leur forte progression est largement portée par une importante fonction publique (29 % valeur ajoutée) et les services aux ménages, qui effectuent un rattrapage remarqué, alors qu’un grave déficit en services aux entreprises demeure. L’économie régionale reste en effet frappée par un certain nombre de carences : un faible niveau de qualification de la main-d’œuvre, des salaires les plus bas de métropole après la Basse-Normandie, une valeur ajoutée insuffisante (PIB par emploi de 59 702 euros), des capacités d’innovation

restreintes (9 chercheurs pour 1 000 emplois, le plus faible de France) et un sous-encadrement structurel (8 % de cadres, contre 13 % pour la France).

Cette structure explique qu'avec un des PIB par habitant les plus bas de France et un revenu imposable de 10 % inférieur à la moyenne nationale, le Limousin demeure une région relativement pauvre, en particulier dans le rural profond. Elle est largement soutenue par les transferts publics nationaux (prestations sociales, retraites) et communautaires (politique régionale, politique agricole commune) venant des régions riches. Ces transferts expliquent que le revenu brut des ménages soit dans la moyenne nationale.

Géographie de la valeur ajoutée (millions d'euros et %)

	Agri.	Indust.	BTP	Services marchands	Services administrés	Total
Creuse	195	234	147	806	662	2 044
Corrèze	227	751	395	2 228	1 311	4 912
Ht Vienne	233	1 175	492	3 630	2 220	7 750
Limousin	655	2 160	1 034	6 664	4 193	14 706
<i>% région</i>	4,5	15	7	45	28,5	100
<i>% Ht Vienne</i>	35,5	54,5	47,5	54,5	53	53

Les réorientations agricoles et sylvicoles

Les paysages – tout comme la culture et l'économie régionales – sont dominés par la ruralité. L'agriculture représente avec 21 000 actifs, 9 % de l'emploi régional, 3,8 % de la valeur ajoutée et occupe plus de la moitié du territoire. Malgré un processus de déprise inachevé, l'agriculture limousine demeure fragile : en 15 ans, 36 % des exploitations agricoles ont disparu et l'emploi agricole a régressé, de 32 % en Creuse à 56 % en Corrèze. Si l'augmentation de la taille des exploitations, passées de 59 à 66 hectares entre 1993 et 1997, témoigne d'un renouvellement intergénérationnel d'une partie des exploitations, ce potentiel trop limité oblige à favoriser systématiquement l'accueil de nouveaux

agriculteurs, y compris étrangers comme en témoigne ponctuellement l'installation de Britanniques ou de Néerlandais. De même, alors que le revenu brut des exploitations se situe à seulement 42 % de la moyenne nationale, les revenus agricoles globaux demeurent très dépendants de la politique agricole commune et des arbitrages nationaux, comme en témoigne le débat sur de nouvelles fonctions liées à l'occupation et à l'entretien des territoires et paysages.

Face à ces difficultés structurelles ou conjoncturelles, l'agriculture régionale tend à renforcer sa spécialisation dans l'élevage bovin extensif, qui représente 86 % des exploitations et de la SAU, au détriment des spécialisations dans les brebis allaitantes (nord de la Haute-Vienne, 1^{re} région de France) et surtout des systèmes mixtes culture-élevages. Cette spécificité – la prairie couvre 64 % des surfaces – a en effet permis de résister aux crises de ces dernières années (« vache folle »), grâce aux stratégies de labellisation des produits de terroir, en particulier autour de la race bovine limousine (broutards, veaux sous la mère) et au développement de l'agriculture biologique. L'influence de l'agriculture se retrouve dans l'importance des industries agroalimentaires, qui sont le 1^{er} employeur industriel avec 15,5 % des emplois (4 500 postes) et de la valeur ajoutée, dont la moitié dans la transformation de la viande : charcuterie Madrange à Limoges, aliments pour bébés à Brive, transformation de la viande et conserveries...

De profondes mutations des catégories socioprofessionnelles (en milliers et %)

	1982	1999	% 1982	% 1999	Différence	Diff. en %
Agriculteurs	46,9	18,9	6,4	2,7	27,9	59,5
Artisans, commerçants	28,9	21	3,9	3,0	7,8	27
Cadres, professions intellectuelles supérieures	16,3	25,9	2,2	3,6	+9,6	+59
Professions intermédiaires	44,02	59,7	6,0	8,4	+15,7	+35,5
Employés	72,4	92,2	9,8	13,0	+19,7	+27
Ouvriers	99,4	83,5	13,5	11,8	15,8	16
Retraités	153,3	182,5	20,8	25,7	+29,2	+19
Autres inactifs	275,1	227,1	37,3	31,9	47,9	17,5
Total	736,5	711,2	100	100	25,3	3,5

Source : Insee.

Enfin, la déprise rurale et agricole régionale du XX^e siècle s'est accompagnée d'une forte progression du couvert forestier, qui passe de 9 % à 34 % du territoire pour couvrir aujourd'hui plus de 576 000 hectares. Composée pour les deux-tiers de feuillus (chênes, châtaigniers, hêtres) et pour un tiers de résineux (pin douglas, épicéa, pin sylvestre), la forêt a particulièrement souffert de la grande tempête de 1999. Sa reconstitution permet d'amorcer un processus de restructuration et de rationalisation d'une propriété foncière morcelée (moyenne 4 hectares), malgré le fait que 20 % des propriétaires contrôlent déjà 50 % des surfaces totales. Ce potentiel débouche sur une filière bois dynamique de 9 000 emplois, orientée vers la pâte à papier et les panneaux organisée par de grandes firmes (International Paper à Saillat, irlandais Smurfit, espagnol Salca, scandinave SCA Packaging) ou vers l'emballage et l'ameublement (Guéret, La Courtine).

Une industrie de PME diversifiée mais fragile

Avec 43 000 emplois salariés, soit 18,5 % de la population active, le tissu industriel régional se caractérise surtout par la présence d'un dense tissu de petites et moyennes entreprises : alors que 90 % des établissements emploient moins de 20 salariés, les grandes unités de plus de 200 salariés sont peu nombreuses, avec 25 % des emplois. Cependant, si cette structure permet une forte diversification sectorielle, on doit relever un niveau technologique très inégal, des créations d'emplois limitées, un sous-encadrement inquiétant (8 %), un déficit en postes qualifiés et de faibles exportations.

En effet, la région connaît une érosion continue de ses emplois du fait des difficultés de ses secteurs traditionnels (-20 % en six ans) comme le textile et le cuir, l'industrie de la porcelaine – ancien fleuron régional – qui se réoriente vers le luxe pour survivre. Issue au début du siècle d'une fabrication de porcelaine, la firme Legrand, qui garde son siège social à Limoges, s'est hissée aux premiers rangs mondiaux du petit appareillage électrique, tout en demeurant un des principaux employeurs régionaux (4 000 salariés). Enfin, l'automobile est représentée par Renault Truck dans les poids lourds et Valéo dans les équipements à Limoges. Ce déclin frappe en priorité l'emploi ouvrier non qualifié dont plus du tiers des postes disparaissent en vingt ans.

Si un quart seulement des établissements dépend de sièges extérieurs à la région, faisant du Limousin une des régions pour laquelle le degré d'autonomie décisionnel est le plus élevé, la mondialisation se traduit, ces dix dernières années, par de nombreuses acquisitions de firmes régionales par des investisseurs étrangers (International Paper, Electrolux, Smurfit, Degussa...) qui occupent 20 % de la main-d'œuvre. Si ce processus témoigne de la récente ouverture de l'industrie régionale, il intègre les quelques fleurons régionaux dans des échelles économiques et décisionnelles de plus en plus lointaines. Enfin, la région a particulièrement souffert des restructurations des industries d'armements, qui s'y étaient implantées à l'abri des profondeurs du territoire national et qui représentaient 20 % des emplois en Corrèze. Alors que le pôle électronique de Brive demeure fragile (Photonis, Thales), l'établissement du Nexter (ex-Giat) à Tulle est en sursis.

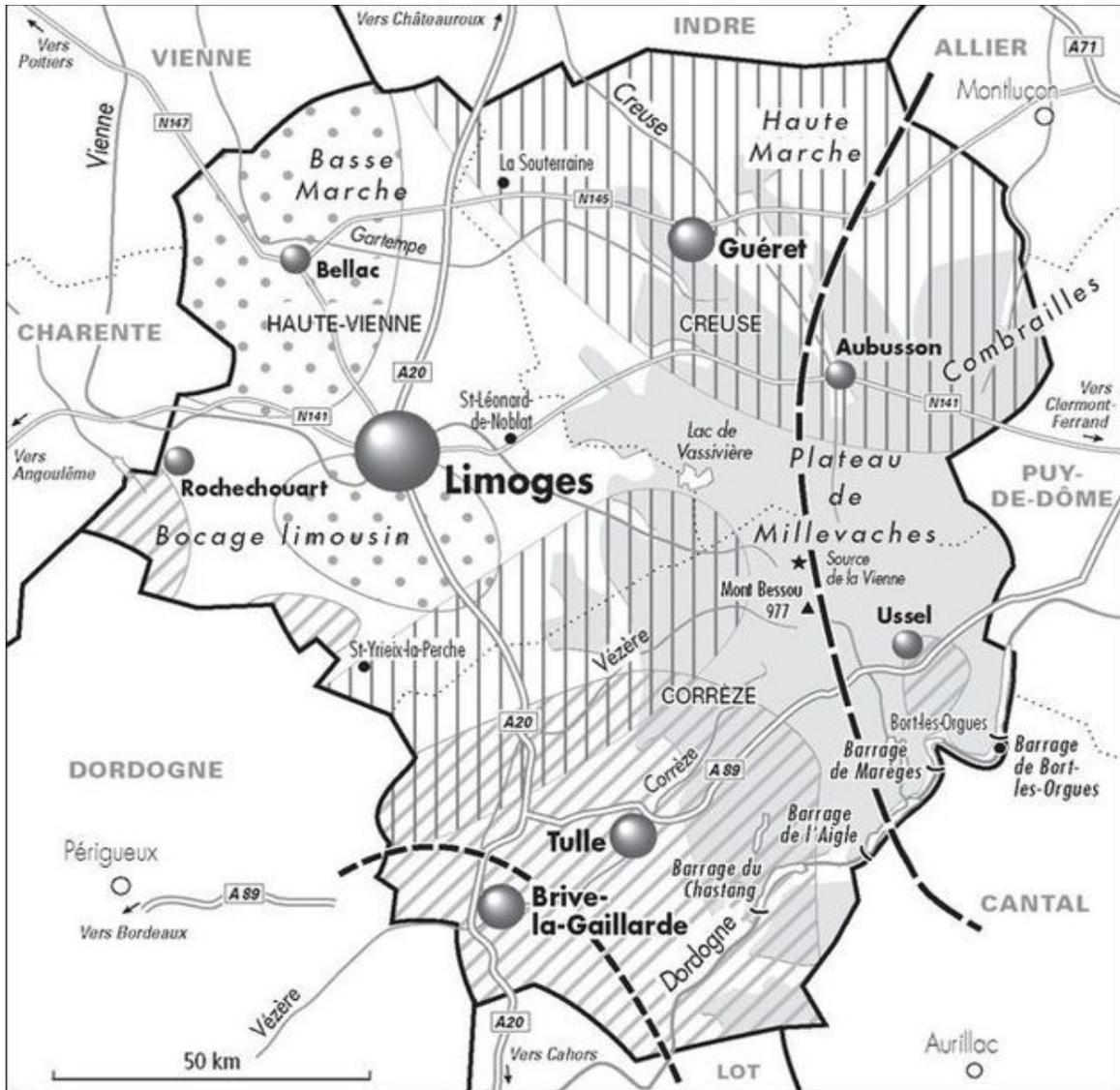
Un système urbain incomplet et déséquilibré

La domination de Limoges : un atout relatif

Alors que 59 % de la population vit dans les aires urbaines en 1999, contre un tiers en 1968, l'armature urbaine régionale reflète la faiblesse et la dichotomie de l'espace régional. Elle est en effet hiérarchiquement dominée par deux pôles majeurs, qui regroupent 48 % de la population régionale, deux tiers des emplois urbains et qui ne cessent d'étendre leurs aires d'influence. Limoges polarise une aire urbaine de 250 000 habitants (36^e rang national), regroupant 78 communes, concentrant un tiers de la population régionale et les deux tiers des emplois départementaux : depuis 1968, elle a intégré, par extension, 97 000 habitants.

Renforçant au XIX^e siècle sa fonction de carrefour, grâce à l'arrivée du chemin de fer au détriment de Tulle, Brive déploie son aire urbaine sur 33 communes (90 000 habitants, 88^e rang), qui regroupe 36 % de l'emploi départemental. Ville de 49 700 habitants, elle polarise 21 % de la population de la Corrèze et capte 35 % des créations d'emplois régionales ces dix dernières années. Disposant d'un potentiel industriel diversifié et d'un riche bassin agricole (fruits et légumes, vergers), elle est un centre commercial actif dont la polarisation s'étend sur une partie du Lot et de la Dordogne.

Elles sont relayées par quatre pôles intermédiaires. Deux préfectures parmi les plus petites de France : Tulle, dotée d'une aire urbaine de 30 700 habitants en déclin démographique, et Guéret avec une aire urbaine de 28 000 habitants. Viennent ensuite Ussel et St-Junien. Ces villes souffrent, soit des difficultés de leurs activités traditionnelles (voir Giat Armement à Tulle), soit de la faiblesse de leurs fonctions d'encadrement, de commandement et de service dans des espaces en déclin.



1. Un système économique dispersé dominé par Limoges

Nombre d'emplois (par zone d'emplois)



2. Les axes de communication

Axe autoroutier
 Axe transversal (route nationale)

3. Les marges sous influence

Zone d'influence de Clermont-Ferrand Zone d'influence de Toulouse

4. Une valorisation hydroélectrique ancienne

Barrage

5. La spécialisation sur des produits d'élevage de qualité

Broutards Veaux sous la mère Ovins
 Altitude supérieure à 500 m

La région Limousin

Évolutions sociodémographiques des cinq principales agglomérations

	Limoges	Brive	Tulle	Guéret	Ussel
Population 1999 (milliers)	133,9	49,1	15,5	14,1	10,7
Population 2005 (milliers)	135,1	49,9	15,7	13,9	10
Différence 1999/ 2005 (milliers)	+ 1,2	+ 0,8	+ 0,2	- 0,2	- 0,7
Évolution annuelle % 1999/2005	0,1	0,2	0,2	- 0,3	- 1,2
Emplois (zones d'emplois) 2006	121 413	52 488	30 785	30 586	13 712
% zone d'emplois/ création emplois 1999/2006	50,5 %	35 %	8 %	3,1 %	1,7 %

Une métropole régionale dynamique

Vieille ville de commandement féodal, dont témoigne la juxtaposition dans son noyau primitif des deux noyaux du bourg et de la cité, puis ville royale, Limoges a bénéficié, sous l'Ancien Régime, d'un renforcement de ses fonctions commerciales et d'implantations de manufactures de porcelaine, grâce à la découverte de mines de kaolin à St-Yrieix en 1737, initiant ainsi son développement industriel. Dans le contexte de sous-encadrement urbain régional, la puissance du processus de métropolisation profite pour l'essentiel à Limoges. Elle s'affirme non seulement comme une capitale régionale incontestée avec 42 % des emplois régionaux mais elle souhaite devenir la grande métropole d'un espace beaucoup plus vaste couvrant tout le centre-ouest français. Au-delà des fonctions traditionnelles d'une métropole (administration, commerce, médias, hôpitaux), elle polarise la moitié des créations d'emplois régionales de ces dix dernières années, 70 % des postes d'ingénieurs, techniciens et cadres, et les 4/5^e des 22 000 étudiants de la région.

Comme l'a bien compris le conseil régional, le dynamisme de l'ensemble de l'économie régionale passe par le renforcement qualitatif de ses activités. À la création en 1992 de la technopole Ester – axée sur la céramique en collaboration avec Legrand, l'électromagnétisme et la bio-industrie (Pôle de Lanaud en génôme

bovin) – répond la création du Centre européen de la céramique visant à favoriser le développement des céramiques techniques et la multiplication des Centres de transferts technologiques et la création en 2005 de deux pôles de compétitivité (Céramique et Elopsys en électronique). L'extention de ses fonctions universitaires est la condition *sine qua non* pour retenir en région le tiers des étudiants qui sont partis en dix ans compléter leurs études à Paris, Clermont ou Toulouse. Cette stratégie pose cependant à moyen terme de redoutables problèmes d'aménagement de l'espace régional et d'équité territoriale si l'on veut éviter de parler bientôt de « Limoges et du désert limougeot ».

Une politique régionale volontariste

Face à ces handicaps naturels, économiques ou démographiques et aux déséquilibres internes, les autorités régionales – grâce en particulier à la stabilité politique de la région dirigée par le Parti socialiste – déploient une politique volontariste, comme en témoignent sa vigoureuse stratégie de communication valorisant une meilleure image de marque du Limousin, la promotion dès 1987 de l'intercommunalité des « pays » et agglomérations qui couvre aujourd'hui 91 % de la population, et ses stratégies d'investissement et de lobbying, auprès de Paris et Bruxelles. En consacrant 60 % de son budget à l'aménagement, à la formation et au développement économique, le conseil régional s'appuie sur les contrats de Plan État-Région et sur les Fonds communautaires, qui représentent 223 millions d'euros pour la période 2000–2006 au titre de l'objectif 2 qui couvre 92 % de son territoire, ou au titre de l'objectif 3. La protection et la mise en valeur de la nature, de l'espace rural et du patrimoine naturel bâti s'appuie sur la promotion d'un tourisme vert (gîtes ruraux, tourisme à la ferme...) et surtout le soutien aux services de base (bureaux, de poste, écoles, commerces de proximité, santé) en milieu rural isolé menacé de désertification mais qui accueille un tiers de la population et couvre 70 % du territoire. Ces faiblesses démographiques expliquent le lancement par le conseil régional d'une stratégie d'accueil volontariste de nouveaux habitants comme en témoigne dès juin 2001, la tenue de la 1^{re} « foire à l'installation » en milieu rural.

Enfin, dans ce pays de hautes terres longtemps à l'écart des grands flux nationaux, la thématique du désenclavement occupe une place importante dans l'aménagement. Les autoroutes nord-sud A 20 Paris-Toulouse et est-ouest A 89 Clermont-Bordeaux sont quasi achevées, alors que la N 145 Guéret-Montluçon est portée à quatre voies. Mais le déficit en infrastructures ferroviaires à grande vitesse demeure en revanche un handicap majeur. L'accès à la « société de

l'information », à travers l'accélération des réseaux haut débit et de téléphonie mobile, est aussi une autre priorité régionale.

Ces dynamiques de développement endogène s'appuient sur l'idée que le Limousin, malgré ses handicaps, n'est en rien voué au déclin et à la marginalisation et que les actifs s'y installant n'y seront pas pour autant « limogés » comme sous l'Ancien Régime.

Chapitre 14

Lorraine

Superficie (km ²) : 23 669	PIB 2007 (milliards d'euros) : 56,4 ; rang : 11 ^e PIB par habitant (milliers d'euros) : 24 ; rang : 19 ^e
Population 2006 : 2 335 700 Population 1999 : 2 310 380 Population 1982 : 2 319 905	Répartition de la valeur ajoutée (2006) : - agriculture : 1,5% ; construction 6,5 % - industrie : 19 % - tertiaire : 73 %
Densité 2006 (hab./km ²) : 99	Taux de chômage (4 ^e trim. 2008) : 8,1 %
Population étrangère (2006, en %) : 5,2	Départements : Meurthe-et-Moselle (Nancy), Meuse (Bar-le-Duc), Moselle (Metz), Vosges (Épinal) Préfecture de région : Metz
Évolution de la population 1999-2006 (taux annuel moyen, en %) : - dû au solde naturel : + 0,27 - dû au solde migratoire : - 0,10	

LA LORRAINE, une terre meurtrie par l'histoire politique, militaire, économique, doit son nom à la Lotharingie, royaume de Lothaire pris entre les royaumes de France et de Germanie. Région de passage et de conflits, elle glisse progressivement sous l'influence française : cession au XVI^e s. des trois villes-évêchés (Metz, Toul, Verdun), puis, à la mort de Stanislas Leczinski, beau père de Louis XV, du Duché. La guerre de 1870-1871 secoue la région : la Moselle est perdue ; la frontière coupe le bassin ferrifère, elle limite les relations vers l'Alsace ; des ajustements se font : repli textile alsacien, déplacements de population. Les Lorrains affichent alors un vif attachement à la République française. Durant la guerre de 1914-18 et dans l'après guerre s'exacerbe le sentiment national et s'affirme la dévotion à Jeanne d'Arc, « Jeanne la Lorraine ». Ce n'est que dans les années 1960 que l'antagonisme franco-allemand s'estompe et que les contraintes militaires (villes fortifiées, desserte, absence d'industries dites stratégiques) s'effacent !

La région est composite. Partie orientale du Bassin parisien, elle offre des plateaux, souvent calcaires, des fronts de côte, des dépressions argileuses (Woëvre) et de larges vallées méridiennes. S'élevant vers l'est, elle s'appuie sur le massif vosgien, plus froid et plus humide, cristallin au sud (Hautes-Vosges, Hohneck à 1 365 m), gréseux au nord (Basses-Vosges, Donon à 1 000 m). Au contact physique

ouest-est, s'ajoutent une opposition Lorraine « germanique », au nord, et Lorraine « romane » au sud, avec les villes symboles de Metz et de Nancy, ainsi qu'un morcellement lié à une industrialisation venue bouleverser la région de tradition rurale ; se détachent des bassins d'emploi spécifiques : bassins textile vosgien, ferrifère et sidérurgique, houiller, couloir mosellan...

L'industrie, qui fait la réputation de la Lorraine (surnommée dans les années 1950 le « Texas français » !), la plonge dans la crise. C'en est fini de la plupart des complexes sidérurgiques, des bassins ferrifère (depuis 1994) et houiller (2004). Un redéploiement est mené depuis les années 1980, conduisant à des mutations socio-économiques, géographiques avec l'affirmation d'un axe central mosellan et des espaces périphériques. Il s'appuie sur la valorisation d'une situation frontalière perçue désormais comme une chance, sur les potentialités des campagnes et surtout des métropoles lorraines, véritables locomotives du redéploiement.

Les mutations sociodémographiques

L'évolution, sur 150 ans, suit la conjoncture politique et économique. Elle affecte inégalement l'espace lorrain.

Évolution de la population (en milliers)

	1851	1872	1911	1962	1975	1982	1990	1999	2006	Densité 2006
Meurthe-et-Moselle	384	365	564	678	723	717	712	714	725,3	138
Meuse	328	284	277	216	204	200	196	192	193,7	31
Moselle	525	490	655	919	1 006	1 007	1 012	1 023	1 036,7	167
Vosges	406	392	433	381	398	396	386	381	380	65
RÉGION	1 643	1 531	1 929	2 194	2 331	2 319	2 306	2 310	2 335,7	99

Source : Insee.

Les tournants des années 1960-1970 et des années 1990

L'émigration, déjà réelle dans les années prospères, s'enfle à partir de 1975 avec les années de crise : le déficit migratoire annuel est de plus de 13 000 personnes entre 1982-1990. Partent les travailleurs étrangers, les jeunes ; la Lorraine est la région qui a perdu proportionnellement le plus de ses jeunes. Au déficit migratoire, s'ajoutent alors, pour une région du « croissant fertile », un net déclin de la

fécondité et de la natalité, et un vieillissement relatif de la population. Le redressement, amorcé dans les années 1990 se confirme, avec une progression toutefois quatre fois moins élevée que celle observée au niveau national ; il résulte d'une reprise de la fécondité, moins forte cependant qu'au niveau national, et d'une forte atténuation du déficit migratoire, -2 300 par an entre 1999 et 2006. Signifie-t-il la fin des effets négatifs des restructurations industrielles ?

Globalement, à l'opposé des tendances nationales, la population des villes centres (sauf Nancy, Metz, Thionville) recule, celle des banlieues stagne. Mais comme ailleurs la péri-urbanisation s'étend ; elle porte la croissance régionale.

Les disparités intrarégionales s'accroissent avec un développement en T. La croissance touche le couloir mosellan, l'axe Nancy-Metz-Thionville, ainsi que la bande frontalière. À l'exception du Pays Haut (frontalier), elle fuit les ex-bastions industriels, bassins ferrifère et houiller, vallées industrielles (Orne, Fensch, hautes vallées vosgiennes). Si la population rurale croît très légèrement, le décrochage qui affecte l'ouest, de l'Argonne à l'ouest des Vosges, est préoccupant ; et les faibles densités se prolongent dans les Ardennes, en Haute Marne, en Haute Saône ; ici recul démographique et repli des activités vont de pair.

Les composantes de l'évolution démographique contemporaine

	1954-1962	1962-1968	1968-1975	1975-1982	1982-1990	1990-1998	1999-2006
Taux de variation annuel	+ 1,56	+ 0,58	+ 0,38	- 0,07	- 0,08	+ 0,04	+ 0,17
Taux de variation annuel dû au mouvement naturel	+ 1,24	+ 1,11	+ 0,79	+ 0,51	+ 0,50	+ 0,34	+ 0,27
Taux de variation annuel dû au solde migratoire	+ 0,32	- 0,52	- 0,41	- 0,58	- 0,58	- 0,30	- 0,10

Source : Insee.

L'explosion du travail frontalier

La diminution des offres d'emploi en Lorraine, le développement industriel en Sarre, tertiaire au Luxembourg, et le bilinguisme nord mosellan, favorisent les flux frontaliers.

Nombre de frontaliers

en 1982	1990	1999	2000	2007
18 000	31 000	65 000	69 500	91 000

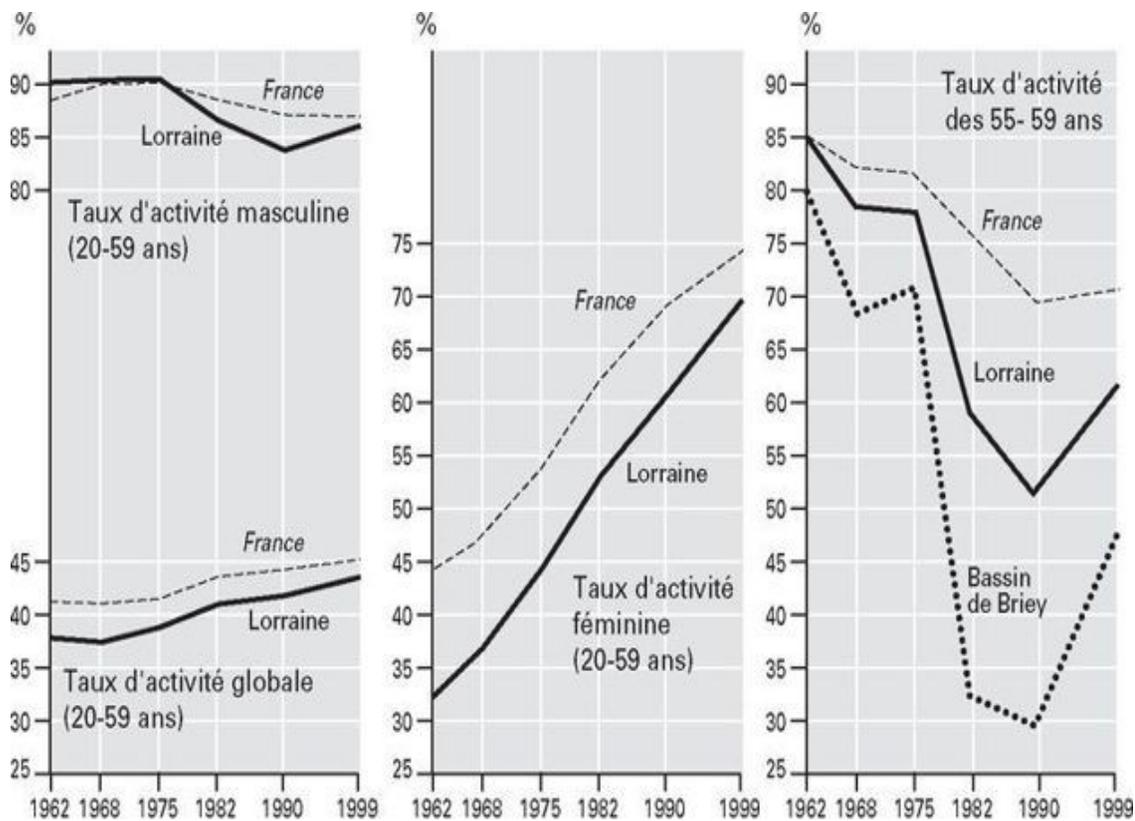
Source : Insee ; Économie Lorraine juin 2008

Les frontaliers représentent 10 % de la population active, de 20 à 50 % dans certains cantons frontaliers. Le Luxembourg, depuis le début des années 1990, est la première destination (plus de 70 % des navetteurs en 2007) pour des métiers majoritairement tertiaires (finances, assurances, services, hôtellerie...) attirant une main-d'œuvre en partie féminine. La Sarre draine 25 % des frontaliers, surtout des ouvriers de l'industrie ; la Wallonie 5 %. Ce travail frontalier réduit la crise là où sévissait souvent la mono-activité (extraction, sidérurgie) ; combiné au processus de mise en pré-retraite, il atténue un chômage qui reste cependant élevé ; il permet le maintien sur place de population.

Inversement, le nombre et la part des étrangers en Lorraine diminuent (8,3 % en 1975, 5,2 % en 2006). Les étrangers hors UE, traditionnellement employés dans les mines, l'industrie lourde et le BTP, sont en forte baisse, talonnés désormais par ceux venant de l'UE (plus de 49 % des étrangers). Chez ces derniers, le repli des Européens du Sud est compensé par une « immigration de proximité ». Des Luxembourgeois, des Belges, et surtout des Allemands (leur nombre a plus que triplé depuis les années 1990) résident en Lorraine, en Moselle notamment, conséquence du redéploiement économique, de l'implantation d'établissements étrangers, de l'attrait métropolitain messin, d'opportunités immobilières. Cette attraction affecte aussi les résidences secondaires, significativement présentes dans la bande frontalière (cantons de Sarrebourg, Sarralbe, Bitche...).

Emplois et mutations socio-économiques

Dans les années 1960, La Lorraine offre un faible taux d'activité dû à la jeunesse de sa population, à une moindre activité féminine liée à l'importance de l'industrie lourde, textile vosgien excepté, et à une tradition de la mère au foyer. Par la suite, deux dynamiques se conjuguent : celle des crises industrielles entraînant le repli de l'activité masculine, vif chez les 55-59 ans qui subissent les vagues de mise en pré-retraite ; celle d'un alignement vers les moyennes nationales avec l'évolution sectorielle de l'emploi (une Lorraine moins industrielle), avec le rattrapage de l'activité masculine, avec l'essor continu du travail féminin. Mais globalement, la progression de l'emploi entre 1999 et 2006 reste trop modeste : + 0,15 %/an (France métropolitaine + 0,93 %/an) avec 31 000 pertes industrielles et 39 500 gains tertiaires ; une évolution à mettre en parallèle avec la faible croissance démographique.



Source : INSEE

Source : INSEE

Évolution de l'emploi en Lorraine

Ces dernières années confirment les tendances antérieures : l'activité masculine rejoint quasiment le taux national ; l'activité féminine réduit l'écart avec le taux national (4,4 points en 1999, 2,2 en 2005). Ces données sont globales, elles ne doivent pas masquer les disparités intra régionales ; la présence de bassins socio-économiquement différenciés reste une réalité forte.

La Lorraine rurale, ses atouts et ses limites

La Lorraine rurale voit sa population croître légèrement depuis 1982. L'évolution profite aux communes rurales proches des agglomérations, grandes et plus modestes, comme Épinal (61 000 habitants), Verdun (25 000), Toul (22 000) et ses proches villages, de plus en plus résidentiels, de la côte viticole. L'extension de la périurbanisation, au-delà des franges urbaines, permet une relative résistance du « rural profond ». En fait, les disparités spatiales sont fortes : dépeuplement, vieillissement, disparition de commerces et de services élémentaires affectent les campagnes occidentales (Argonne, Hauts de Meuse) et orientales (du Saulnois aux

basses Vosges). La diagonale des faibles densités s'inscrit dans la région ; en Meuse les 2/3 des communes rurales ont moins de 200 habitants !

Cette Lorraine rurale, fragile, évolue ; se multiplient les syndicats intercommunaux, les contrats de pays visant à stimuler l'agriculture, l'artisanat, le tourisme, à améliorer l'habitat ; des agriculteurs, dans les villages dépeuplés, rénovent leurs exploitations et méthodes de travail. Outre une certaine diffusion industrielle, avec ses problèmes, mais aussi ses réussites locales – maintien de fonderies spécialisées à Cousances près de Saint-Dizier, présence à Ligny-en-Barrois (6 000 habitants), petite ville en milieu rural, d'*Essilor* numéro 1 mondial de l'optique ophtalmique... –, les campagnes lorraines offrent trois atouts : un dynamisme agricole et agroalimentaire, des richesses forestières et un potentiel touristique intéressant pour des clientèles urbaines proches.

Le récent dynamisme agricole

À la fin du XIX^e siècle, le développement minier et industrialo-urbain n'avait guère fécondé les campagnes lorraines, peu capables alors de répondre aux besoins croissants. Le progrès agricole se diffuse surtout après 1945, sous l'influence d'exploitants dynamiques, de champenois installés en Lorraine, d'écoles d'agriculture comme celle de Château-Salins, d'IAA, de syndicalistes agricoles.

La restructuration des exploitations

La concentration des exploitations, disparues par cessation ou par fusion, fait passer leur nombre de 37 600 en 1979, à 27 000 en 1988, 16 600 en 2000, 13 400 en 2005. L'évolution privilégie les exploitations de plus de 125 ha dont le nombre et la SAU augmentent, ainsi que les exploitations de type sociétaire (Gaec, en responsabilité limitée, société civile). La Lorraine est une des régions les plus marquées par le recul de l'exploitation individuelle et l'essor des sociétés qui caractérisent 45 % des exploitations professionnelles, plus de 60 % des terres.

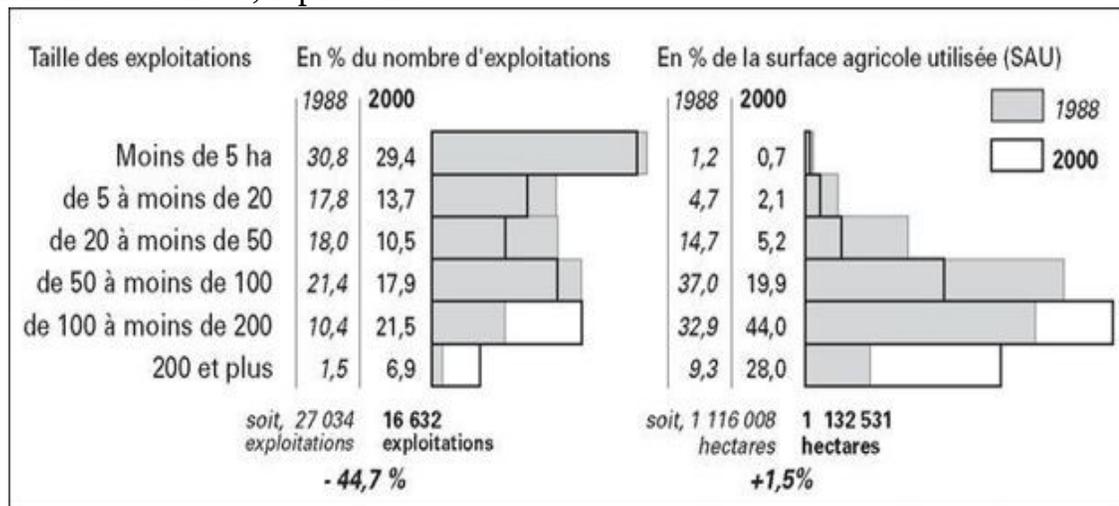
Une agriculture concentrée et productiviste

	Lorraine en 2000	Lorraine en 2005	France en 2005
Exploitations professionnelles, nombre	9 282	8 409	346 529
Exploitation professionnelle, surface moyenne	115 ha	128 ha	73 ha
SAU moyenne par UTA *	56 ha	62 ha**	34 ha

*unité de travail annuel ; **la plus forte valeur régionale.

Source : Agreste.

L'évolution atténuée, sans la supprimer, la dualité géographique et socio-économique de l'agriculture lorraine : l'entreprise agricole bien présente dans l'ouest, et « l'exploitation non professionnelle » qui, malgré un recul des effectifs de 30 % entre 2000 et 2005, représente



Source : recensement général de l'agriculture.

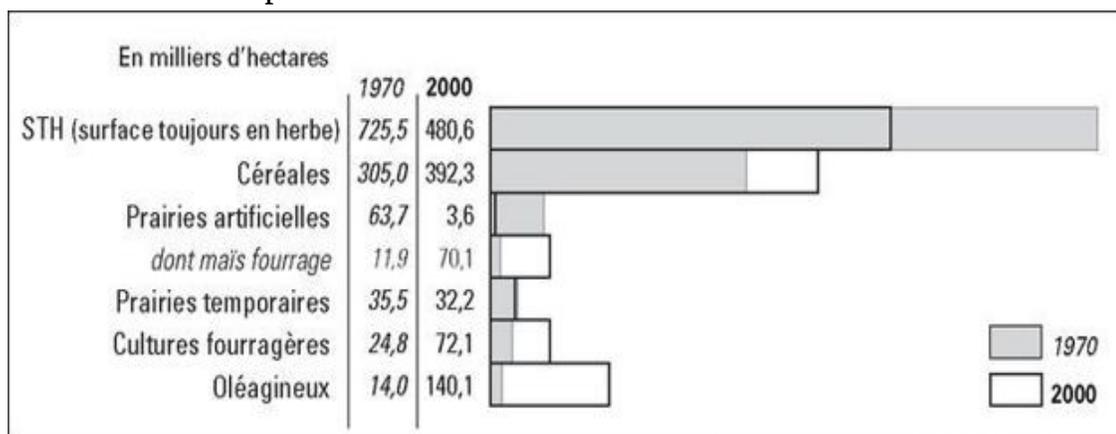
Exploitations et SAU

encore 37 % des exploitations en 2005 et 5 % des terres. Les petits exploitants, dont les pluriactifs, sont relativement nombreux en Moselle, dans les Vosges au milieu forestier, agropastoral, industriel, touristique ; ils contribuent au maintien du tissu rural.

Le paysage agraire se transforme. Le parcellaire traditionnel « en lanières » devient « *openfield* mosaïque », notamment sur les terres d'orientation culturale : plateau meusan et barrois, plaine argileuse de la Woèvre, désormais bien drainée, Pays haut. À la périphérie de villages, de nouveaux hangars d'élevage remplacent d'anciennes fermes villageoises qui, suite à leur abandon, avaient été transformées en étables.

Des herbages aux labours

Le net recul des exploitations « bovins-lait » fait place à d'autres orientations : « bovins-viande » (désormais une quasi-spécialisation lorraine) et « culture-élevage ». Assurant plus des 3/5 de la production commercialisée, l'élevage reste omniprésent, soutenu par une production fourragère croissante. Les surfaces en herbe, autrefois en progression, subissent, depuis 1980, un repli qui profite aux labours. Ainsi, la Woèvre herbagère devient une région de polyculture-élevage. Le milieu vosgien est le seul bastion herbager, où dominent de moyennes exploitations orientées encore majoritairement vers la production laitière.



Source : recensement général de l'agriculture.

Évolution de l'utilisation agricole du sol

L'essor des labours favorise les céréales, le maïs fourrage, les oléagineux. La production végétale est en partie exportée par les ports mosellans (Metz, Frouard) vers l'Allemagne, les Pays-Bas. Les cultures légumières, fruitières, sont marginales : vignes (côtes de Toul) ; vergers de mirabelliers (fruit symbole de la Lorraine) et de quetschiers, à la production aléatoire (gels).

Un potentiel agroalimentaire à valoriser

L'industrie agroalimentaire prolonge l'activité d'élevage : industries de la viande, filière laitière et fromagère, des fromages à pâte molle (Camembert, Brie, Carré de l'Est, Munster). Sont concernées les Vosges avec la société *Lactalis*, la Meuse avec les fromageries *Hutin*, *Bel*, avec Bar-le-Duc, petite ville préfectorale (20 000 habitants) dotée d'un lycée agroalimentaire et d'un « centre technique du lait ». S'ajoutent la production d'eaux minérales, contrôlée par *Nestlé*, à Vittel et Contrexéville (une production qui nécessite une politique de préservation de l'environnement), la brasserie de Champigneulle la seule qui subsiste et passée sous contrôle allemand, le secteur des grains, farines, aliments composés (mais une

part de la production végétale est valorisée à l'étranger), enfin des spécialités régionales (quiches, madeleines, confitures, alcools).

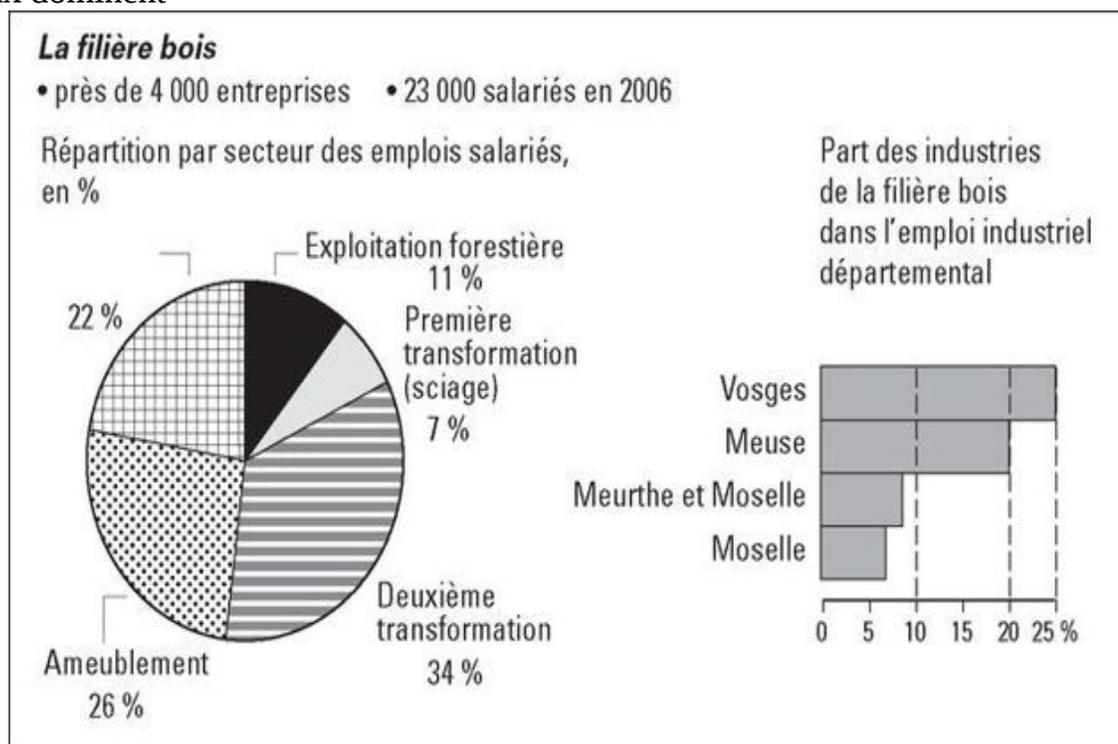
L'agroalimentaire, aux petites PME, est orienté vers des produits à faible valeur ajoutée. L'exportation, malgré quelques réussites (fromages, boissons), reste mesurée.

Les richesses forestières

La « Lorraine verte » : un massif forestier de 870 000 hectares, le deuxième en France, après celui des Landes ; un taux de boisement de 37 % (48 % dans les Vosges).

Un peuplement de qualité

Les chênaies-hêtraies peuplent les plateaux occidentaux, massif de gaize de l'Argonne, revers calcaires des côtes du Barrois, de Meuse et de Moselle ; les résineux dominant



Conseil régional : séminaire interrégional *Forêt et filière bois*, Charleville-Mézières, juillet 2008 et Groupe interprofessionnel de l'économie du bois en Lorraine (Gipeblor).

La filière bois : l'emploi

dans les Vosges gréseuses et granitiques. L'évolution du peuplement favorise la futaie qui offre des grumes de qualité ; commencée fin XIX^e dans les Vosges et en Moselle (alors annexée), elle gagne les taillis et taillis-sous-futaie de l'ouest. Par ailleurs, les reboisements en résineux, entrepris après 1945, sont désormais productifs. L'aménagement touche les forêts domaniales (26 % du massif) et communales (42 %), soumises au régime forestier et gérées par les Eaux et Forêts ; moins la forêt privée (32 %) morcelée.

Forêt et récolte de bois (2006)

870000 ha répartis ainsi : Vosges 34 %, Meuse 27 %, Moselle 20 %, Meurthe et Moselle 19 %.

Récolte annuelle de bois : 3,27 millions m³

- dont 51 % en feuillus (1^{er} rang) et 49 % en résineux (2^e rang)
- dont 55 % en bois d'œuvre, 37 % en bois d'industrie, 8 % en bois de feu

Sciages produits : 0,94 millions de m³

- dont 27 % de feuillus et 73 % de résineux

Source : conseil régional 2008.

Activité pivot, le sciage offre des structures contrastées : PME ayant des difficultés à investir, scieries plus modernes dans les Vosges visant la taille européenne. L'industrie du meuble, rustique et de style, relève plus de l'artisanat ; diffuse dans la Meuse, groupée autour de Neufchâteau (Vosges), elle connaît des difficultés. Récente, l'industrie du meuble en kit s'alimente auprès des fabricants de panneaux (Vosges). L'industrie plus lourde des panneaux de particules, du papier-carton, intéresse les investisseurs étrangers : groupe autrichien *Egger* (ex *Pannovosges*) à Rambervillers (ainsi que dans les Landes), *NSI* (*Norsk Skog Industrie*) dans la banlieue d'Épinal, un groupe norvégien qui donne une autre dimension à l'industrie papetière longtemps connue par l'usine de *Clairefontaine*, sise à Étival (Vosges), et spécialisée dans le cahier d'école.

La forêt qui a alimenté des industries traditionnelles réputées, les industries du feu – forges au bois, faïenceries, verreries et cristalleries de Baccarat, de Vannes le Châtel – est riche de potentialités. L'avenir se fera avec le « pôle de compétitivité fibres naturelles Grand Est » dont le siège est à Épinal, avec une recherche fédérée autour de l'INRA, des universités de Nancy, de Metz.

Le tourisme vert à valoriser

La région, aux paysages parfois austères, au climat capricieux, n'est guère touristiquement attractive. Cependant, à côté d'un tourisme de passage lié au patrimoine historique et culturel, le tourisme de loisirs a des potentialités. Aménagés, les espaces ruraux, forêts, étangs, montagne et parcs naturels, deviennent des zones de détente pour de proches citadins.

Les étangs de la Woèvre, tel le lac de Madine, une base en essor dans l'est meusien pays démographiquement critique, et ceux du *Pays des Étangs* (est-mosellan) prisés des résidants secondaires (allemands notamment), font l'objet d'une politique d'aménagement et de préservation. Ils sont intégrés dans le *parc naturel de Lorraine*, de 210 000 hectares, véritable poumon pour la région industrialo-urbaine.

Dans les *Vosges*, la progression du tourisme soutient une économie touchée par la crise du textile. *L'avant-pays vosgien* bénéficie du thermalisme, connu des Romains (Plombières, Bains les Bains), développé sous le Second Empire (Vittel, Contrexéville). Si l'industrie des eaux minérales se maintient, la fréquentation thermale régresse au profit de séjours de détente, de mise en forme (Vittel, station permanente). Mais ces stations sont désormais devancées par celle d'Amnéville-les-Thermes, sise entre Metz et Thionville : depuis 1986, elle offre des eaux ferrugineuses puisées en profondeur ; ses thermes et un grand complexe de loisirs (Thermapolis) attirent une clientèle de proximité.

La montagne vosgienne présente un tourisme diffus, surtout localisé dans le sud, riche en lacs, héritages d'un modelé glaciaire quaternaire, et en hauts sommets (Ballon d'Alsace, Hohneck) ; un tourisme traditionnellement estival, et depuis quelques décennies hivernal. Ski de fond et ski de descente, malgré les caprices de l'enneigement, se développent, nécessitant le recours aux canons à neige. De nouvelles stations se créent dans les hautes vallées mais deux centres dominant, La Bresse, et Gérardmer, plaque tournante du tourisme vosgien. La clientèle, régionale (Lorrains et Alsaciens), tend à se diversifier (Parisiens, Allemands).

Crises industrielles et reconversions

Les crises furent successives et répétées. Les difficultés, dès les années 1950, affectent le textile cotonnier vosgien et se prolongent durant des décennies. Le secteur minier, ferrifère et houiller, touché depuis les années 1960, longtemps en sursis, disparaît. La sidérurgie lorraine, dont le rôle fut majeur dans l'économie nationale (80 % et 70 % de la production de fonte et d'acier en 1950, encore plus de 50 % dans les années 1970) subit, de la fin des années 1960 aux années 1990, des

crises et des restructurations aux vives retombées sociales et géographiques. En trois décennies, les bases de l'économie industrielle s'effondrent : mines, sidérurgie, textiles rassemblent au début des années 2000 moins de 15 % de l'emploi industriel (46 % en 1975, 60 % en 1962 !), moins de 4 % de l'emploi lorrain (25 % en 1962). Certes ces crises ont des causes multiples, mondiales (concurrence internationale), nationales (rôle de grands groupes français et de l'État), mais aussi régionales. Des groupes industriels, par leur paternalisme, ont littéralement « façonné » certains espaces, *de Wendel* et la sidérurgie mosellane, *Boussac* et le textile vosgien : ils n'ont guère favorisé dans leurs « fiefs » l'indispensable diversification. Aussi, la crise a-t-elle été aiguë dans des bassins de monolithisme industriel. Des séquelles subsistent : friches industrielles, habitat ouvrier plus ou moins dégradé, sentiment d'un véritable gâchis, mais aussi fierté envers ce passé récent et souvent révolu.

La reconversion, aidée par l'État, les collectivités territoriales, l'UE, et certains groupes, tient compte de la spécificité des bassins (situation, cadre de vie, caractères de la main-d'œuvre...) ; mais elle veut aussi dépasser cette fragmentation de l'espace en appréhendant globalement le territoire régional, en valorisant sa situation frontalière et de carrefour, source de dynamisme.

Les vallées textiles vosgiennes : héritage et survie ?

L'industrie cotonnière

Née au début du XIX^e siècle, elle profite du passage de balles de coton allant du Havre en Alsace, de la force et de la qualité (non calcaire) des eaux, de la main-d'œuvre paysanne. Elle se renforce de la venue d'industriels alsaciens après 1871 et de groupes, dont *Boussac*, entre les deux guerres. Elle transforme les villages en bourgs, avec leurs « cités » de maisons ouvrières, avec les maisons bourgeoises des patrons et directeurs d'usines.

Cantonnée à des activités de base, filature et tissage, l'industrie pâtit de la perte des débouchés coloniaux, de la concurrence de nouveaux producteurs et de fibres nouvelles. 1978 : le groupe *Boussac* est mis en règlement judiciaire ; c'est la fin d'une époque où on « vivait *Boussac* » (usines, formation, embauche, logements, crèches, colonies de vacances...). La crise touche les zones de Saint-Dié, d'Épinal, où était présent le groupe ; elle affecte aussi les groupes régionaux des hautes vallées, berceau de PME vosgiennes (zones de Remiremont-Gérardmer). En 40 ans, plus de 60 % des filatures, plus de 70 % des tissages et des dizaines de milliers d'emplois disparaissent, 30 000 salariés dans les années 1960, moins de 5 000 en 2005.

Devenu industrie de capitaux, le textile vosgien assure au début des années 2000, grâce à d'énormes gains de productivité, près de la moitié des filés et tissus français. Il s'est diversifié : haut de gamme (linge de maison à Gérardmer), vêtements professionnels, textiles techniques et composites (pour l'industrie, la médecine). Mais depuis 2005 la fin des quotas d'importations textiles, non anticipée, aggrave la crise : fermeture d'usines, vente de matériel à des acquéreurs étrangers, délocalisations, perte de 2 000 emplois entre 2005 et 2008. Les aides (État, région, département, fonds européens) s'orientent désormais vers la reconversion professionnelle, dans des métiers automatisés.

La diversification économique

L'adoption du « plan Vosges » dès 1978, par le département, l'État et la région, vise l'amélioration de la desserte routière, la diversification des emplois par des aides accordées aux entreprises autochtones et extérieures. Cela concerne le textile lui-même, la valorisation des ressources vosgiennes (lait, bois) et l'implantation de nouvelles activités : constructions électriques, mécaniques, composants électroniques, équipements de l'automobile, plasturgie (secteurs de Saint-Dié, Remiremont, Gérardmer).

L'industrie, avec près de 30 % de l'emploi salarié, place les Vosges au 1^{er} rang des départements. Elle souligne les vallées, aux dynamiques différentes. Une relative polarisation profite aux agglomérations, dotées de zones d'activités aménagées et bien desservies, de services. Saint-Dié (29 000 habitants), centre humaniste au XV^e siècle (imprimerie et cartographie), retrouve cette vocation en accueillant le Festival international de Géographie. Épinal (61500 habitants) se dote d'un pôle fibre (textile et bois), d'un IUT et d'un centre de transfert de technologies ; en repli démographique, elle confirme son rôle de centre régional.

Fin de l'épopée sidérurgique

L'essor débute, après 1878 ; l'adoption du procédé *Thomas-Gilchrist*, permettant l'affinage de la fonte phosphoreuse. Une puissante sidérurgie continentale se crée sur la « minette », minerai de fer abondant, mais à faible teneur et phosphoreux. Les « maîtres de forges » règnent sur le bassin, tels *de Wendel*, *le groupe Pont-à-Mousson* (toujours grand producteur de tuyaux de fonte), *Les Aciéries de Pompey* (aujourd'hui disparues, elles ont fourni l'acier de la Tour Eiffel), *Lorraine-Escout* (devenu *Usinor*)... et le « Comité des Forges » exerce alors son influence au sein du patronat français.

La crise intervient dans les années 1960 (concurrence internationale, concentrations structurelles, mutations techniques), sévit dans les années 1970 et 1980. Les plans de reconversion laminent l'emploi, un drame pour un bassin mono-industriel qui voit partir les jeunes, les commerces, les services.

La fermeture des mines de fer

Les groupes sidérurgistes propriétaires la réalisent en 1994-1995, conséquence de mutations : déclin de la filière fonte traditionnelle, importation de riches minerais via la Moselle canalisée ou la voie ferrée, création d'aciéries électriques traitant les ferrailles, littoralisation de la sidérurgie. La fermeture, c'est la fin des « gueules jaunes », des mineurs de fer, ce sont des problèmes d'infiltration d'eau, de tassements de terrains, de délabrement de l'habitat.

La stratégie des groupes

Usinor et *Sacilor* fusionnent en 1986. La réorganisation du groupe (appelé *Usinor*) débouche sur la création de filiales communes, *Sollac* (produits plats), *Unimétal* (produits longs), *Ascométal* (acières de construction). *Usinor*, privatisé en 1995, cède des usines à des groupes étrangers et se recentre sur les aciers plats et aciers inoxydables. Il fusionne en 2002 avec *Arbed* (luxembourgeois) et *Aceralia* (espagnol) pour former *Arcelor* ; en 2006 son rachat par un groupe indien fait d'*Arcelor-Mittal* le numéro un mondial de l'acier. Dans un contexte de mondialisation, les complexes littoraux (Dunkerque, Fos, Avilés en Espagne) sont privilégiés. La sidérurgie lorraine ne produit plus que 20 % de la fonte et de l'acier en France ; elle reste menacée, malgré une productivité améliorée et une orientation hautement technologique (institut de recherche près de Metz, laboratoires à Florange, à Thionville).

La récession des vallées sidérurgiques

Le bassin de Longwy (vallée de la Chiers), en crise violente dans les années 1970, voit sa dernière usine sidérurgique (de poutrelles d'acier) fermer en 2005 ; ainsi disparaît une sidérurgie jadis puissante et novatrice ! Les vallées de l'Orne et de la Fensch (ancien fief de *Wendel*) accumulent à l'amont, dans des sites étriés mis en valeur après la défaite de 1871, les friches industrielles ; à l'aval, au débouché dans la vallée de la Moselle, se maintiennent quelques unités modernisées, Sérémange, Grandange dont le site est menacé. Le couloir mosellan, qui a des atouts – des

transports variés, une eau industrielle abondante, des espaces disponibles –, n'est pas à l'abri de crises : Neuves-Maisons perd sa filière fonte au profit d'une aciérie électrique, *Pompey* disparaît.

La reconversion du bassin sidérurgique

Y participent l'État, la région, les communes, le Feder, les groupes sidérurgiques... Elle concerne l'emploi, l'habitat, le cadre de vie, voire le traitement esthétique du site, comme à *Pompey*. Ses résultats varient localement et sectoriellement. Longwy (42 000 habitants), devenue en 1985 « Pôle européen de développement », un pôle transfrontalier, bénéficie de l'amélioration de la desserte, de la formation (IUT, Collège européen de technologie...) ; mais ne subsiste qu'un tiers des emplois aidés ; les usines de montage électronique, à main-d'œuvre surtout féminine, subventionnées lors de leur implantation, ferment et se délocalisent (groupes japonais *JVC* et coréen *Daewoo*). L'industrie automobile s'implante dans les années 1970 : *Renault* (à Thionville, à Hagondange, à Batilly au sud de Briey), *PSA* (à Metz et dans ses environs, à Villers-la-Montagne au sud de Longwy), investisseurs étrangers. La reconversion conduit parfois à des activités de loisirs pour une clientèle de proximité : station thermale d'Amnéville, parc de loisirs (Walibi) sur une ancienne friche industrielle au nord de Metz.

Le recul du chômage dans le bassin sidérurgique ne signifie pas toujours le succès de la politique de reconversion et de l'emploi ; il est aussi dû à l'essor du travail frontalier (bassin de Longwy) et des migrations alternantes, de Briey vers Metz et Thionville, de Thionville vers Metz, Nancy, Luxembourg, Sarrebruck.

« L'après charbon »

Avril 2004, le dernier puits (siège de la Houve à Creutzwald) ferme. Le gisement lorrain, reconnu au XIX^e s., prolonge le bassin sarrois. Conséquence de vicissitudes historiques, sa croissance est tardive ; elle devient vive après 1945 sous l'égide des *Houillères du Bassin de Lorraine*. Mais un prix de revient élevé (malgré de bons rendements), la concurrence de charbons importés, du pétrole, puis du nucléaire avec ici, au bord de la Moselle, la centrale de Cattenom, 2^e en France pour sa production après celle de Gravelines, conduisent, dès les années 1960, à programmer le repli puis la fermeture du bassin.

La diversification industrielle

Elle accompagne la relative maîtrise de la récession charbonnière. Des firmes nouvelles, souvent étrangères, notamment allemandes, bilinguisme oblige, s'implantent dans les années 1960. Leur trajectoire est contrastée : *Grundig Electronic* à Creutzwald, plusieurs fois cédé, repris dans les années 1990, dépose son bilan en 2003 ; *Viessman* à Faulquemont ajoute à sa production de chaudières celle de capteurs solaires depuis 2005... Le redéploiement industriel se poursuit, privilégiant les PME ; il est aidé par l'UE (au titre de région minière et de région frontalière) et par la *Société Financière pour l'Industrialisation des Régions Minières*, une filiale de *Charbonnages de France*. En 1997, démarre à Hambach la production automobile de la *Smart*, du groupe germano-suisse *Mercedes* et *Swatch* ; l'emploi direct (usine de montage, sous-traitants) et l'emploi induit font appel à une main-d'œuvre jeune, en partie féminine, alors que le taux de chômage des jeunes reste élevé dans le bassin.

La constitution d'un pôle chimique

Carbochimique, le complexe de Carling-Saint-Avold devient pétrochimique dans les années 1970, alimenté depuis la raffinerie sarroise de Klarenthal desservie par l'oléoduc sud européen. Concurrencé par Dunkerque, le site d'*Elf-Atochem* se modernise, se diversifie (chaîne acrylique) ; mais son maintien après 2011 n'est pas assuré. Des effets d'entraînement jouent localement (nouvelles entreprises, centre technique de plasturgie de Saint-Avold) et régionalement (recherche associant l'industrie, le CNRS, les universités). La chimie organique s'ajoute à la chimie minérale, toujours active avec les industries du sel et de la soude (groupe *Solvay*) au sud de Nancy.

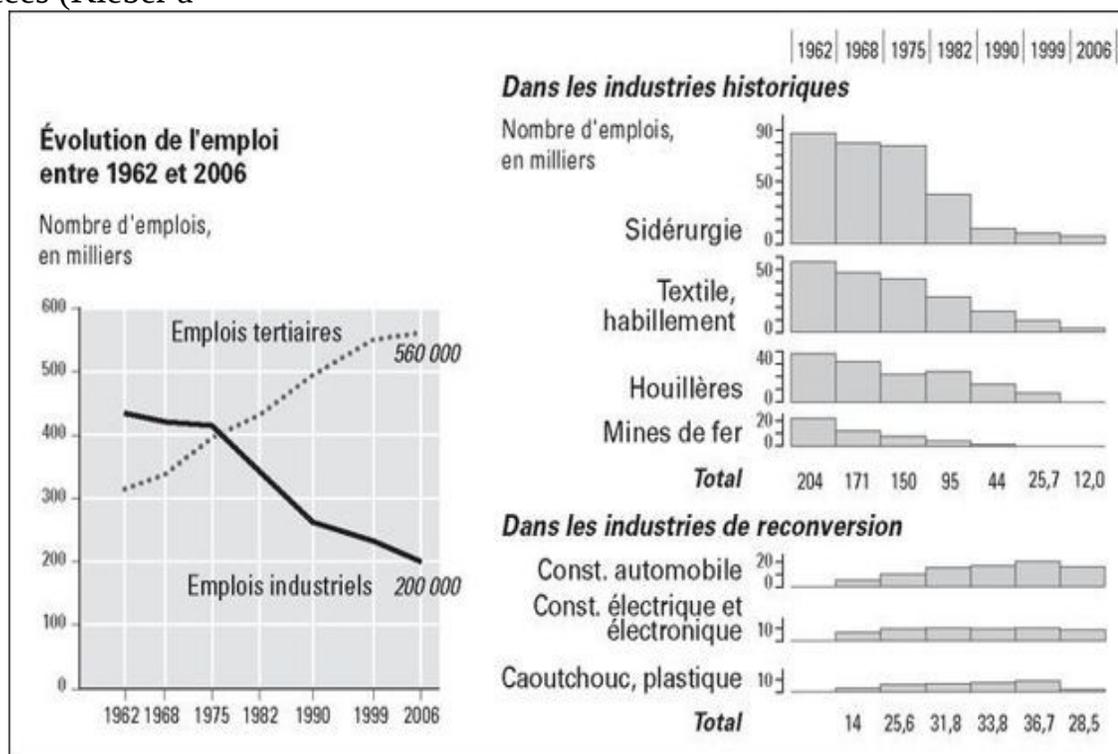
Le dynamisme transfrontalier

Autrefois à l'écart des grands axes naturels de communication traversant la Lorraine, l'ex-bassin, encore fortement marqué par le fait minier, tire profit de sa situation frontalière et des liaisons autoroutières vers Metz, Sarrebruck, Strasbourg. L'influence de la Sarre s'étend sur l'est mosellan : investissements, résidences principales et secondaires, et migrants frontaliers français.

Un important redéploiement économique régional

Il bénéficie du rôle des sociétés régionales de reconversion, d'investissements nationaux et étrangers ; les entreprises étrangères contrôlant en 2005 45 % de

l'emploi manufacturier (France 36 %). Il rencontre des difficultés : fermetures annoncées (Kleber à



Source : INSEE, recensements de la population et Service des études et des statistiques industrielles (SESSI).

Évolution de l'activité industrielle

Toul, Arcelor Mittal à Grandange...), essoufflement d'industries de reconversion (électronique) compensé par un rattrapage dans la création d'entreprises innovantes (Pôles de compétitivité, Matériaux innovants et Produits Intelligents, Fibres Naturelles Grand Est). Il tient compte de spécificités : tel le Nord minier (fer et charbon) (1/3 de la population, 1/3 de l'emploi, 18 % du territoire lorrain), avec ses problèmes humains, socioéconomiques, frontaliers, environnementaux. Il s'appuie surtout sur le dynamisme de l'axe mosellan ; des zones aménagées, bien desservies, y attirent des industries nouvelles, des services. Illustration de ce redéploiement, la Lorraine, dans ses structures d'activités, dans sa diversification, présente désormais un profil comparable à celui de la région Rhône-Alpes !

L'axe de développement lorrain

L'axe mosellan, densément peuplé et urbanisé, offre un relatif dynamisme démographique et une réelle attraction économique. Sur lui, se greffent les réseaux de transport, se concentrent les emplois, croissent les aires métropolitaines et technopolitaines de Metz et de Nancy.

Le carrefour lorrain

L'amélioration des transports intra- et inter-régionaux constitue une priorité, inscrite dans le budget régional et dans la participation de l'État.

Les liaisons méridiennes

Facilitées par la fragmentation de la Lorraine en bandes nord-sud (massif vosgien, reliefs de cuesta, grandes vallées), elles ont joué précocement ; la voie romaine, Trêves, Metz, Toul, Langres, reliait mondes germanique et roman. Cette logique « lotharingienne », s'efface au Moyen Âge, au profit de l'axe rhénan ; elle s'affirme de nouveau dans le cadre de l'UE, avec un axe mosellan.

Le couloir mosellan concentre les moyens de transport et les plates-formes multimodales. La Moselle, au gabarit européen jusqu'à Neuves-Maisons, n'a pu enrayer le déclin sidérurgique. Le trafic, 9 à 10 millions de tonnes à la frontière, comprend vers l'amont des minerais, ferrailles, charbons, vers l'aval, des produits métallurgiques, matériaux de construction, et surtout des produits agricoles, Metz étant le 1^{er} port fluvial céréalier de France, Frouard le 2^e.

Des ports aux relations multimodales. Exemples des trafics (2007) de Thionville et de Metz (trafic exprimé en milliers de tonnes)

	Arrivages	Expéditions	Part dans le trafic		
			Voie d'eau	Route	Voie ferrée
Thionville-Illange	0,66	0,69	40 %	59 %	1 %
Nouveau Port de Metz	1,84	1,80	45 %	48 %	7 %

Source : CCI Moselle.

Le rail, d'intérêt surtout intrarégional, supporte un flux de marchandises encore fort entre Thionville (une agglomération de 130 000 habitants, siège d'industries lourdes) et Metz ; il permet des liaisons voyageurs intenses. « Métrolor » assure une desserte rapide et cadencée entre Thionville, Metz, Pont-à-Mousson (24 000 habitants, ancienne cité universitaire, ville d'industrie et de reconversion), et Nancy ; la desserte se prolonge jusqu'à Toul et Lunéville (ancienne résidence ducal, agglomération de 23 000 habitants). Sur le plan routier, l'A 31, reprenant le tracé de l'antique voie impériale, unit désormais les pays du Benelux au couloir Saône-Rhône ; son doublement, vu le trafic, par l'A 32 est parfois évoqué. Les

liaisons vosgiennes Nancy-Épinal, Nancy-Saint Dié sont mises progressivement à 4 voies.

Les liaisons transversales

Elles reflètent une logique nationale : intégrer, dès les Temps modernes, les provinces frontalières d'Alsace et de Lorraine. La radiale Paris-Nancy-Strasbourg associe le canal de la Marne au Rhin (gabarit 350 tonnes), la voie ferrée, la RN4, au trafic intense, transformée en voie rapide ; des percées dans les côtes de Moselle et de Meuse, la porte de Saverne, en guident les tracés. La logique française, c'est aussi l'électrification, dans les années 1950, de la voie ferrée Dunkerque-Valenciennes-Thionville, parallèle à la frontière, alors que se met en place la CECA (Communauté européenne du charbon et de l'acier).

La logique européenne avantage Metz qui a profité de l'essor économique de l'après-guerre et du dynamisme de sa municipalité pour améliorer sa desserte. La décennie 1970 voit s'achever les tronçons autoroutiers Metz-Sarrebruck, Metz-Paris et Metz-Strasbourg. La capitale messine, croisement ferroviaire et autoroutier, renoue ainsi avec son passé de carrefour de voies romaines !

Ces deux logiques, française et européenne, se combinent à propos du TGV-est, opérationnel depuis 2007 ; il devrait se prolonger en Allemagne et en Europe centrale. La gare se situe près de l'aéroport régional, entre les deux capitales longtemps rivales, Metz et Nancy, à desservir « équitablement ».

Essor de la logistique

Les échanges extérieurs progressent. À côté d'un trafic de transit se fixent des activités de logistique créatrices d'emplois (sociétés françaises et étrangères). Cela profite d'abord au nord du couloir (Moselle) pour gagner ensuite tout le sillon. Se détachent les plates-formes de la Maxe (où Ikea a installé ses stockages pour une clientèle européenne), d'Ennery près de Metz, de Champigneules-Frouard près de Nancy, de l'aéroport régional (avec le transporteur américain de fret express DHL), du toulois.

Un couloir mosellan attractif

À la croissance démographique, accompagnée d'une extension de la péri-urbanisation, s'ajoute celle des emplois, et ce malgré un contexte lorrain morose, + 1 % entre 1999 et 2004.

2004 le couloir concentre plus de la moitié des emplois

Pôles d'emploi	Nancy	Metz	Thionville	Epinal	Luxembourg
Nombre d'emplois	158 000	146 000	47 000	36 000	55 000
Part dans l'emploi lorrain	19 %	18 %	5,8 %	4,4 %	6,7 %
Croissance 1999-2004	+ 9 %	+ 9 %	+ 3 %	+ 8 %	+ 42 %

Source : Insee Économie Lorraine 2008.

La croissance profite aux villes grandes et moyennes, les plus tournées vers le tertiaire ; elle influence les espaces environnants. Nancy suscite des flux de main-d'œuvre depuis Pont-à-Mousson, Toul, Lunéville (où les navettes compensent les pertes d'emploi locales), depuis le sud meusan (10 à 20 % des actifs dans certains cantons), le sud mosellan, le nord des Vosges (Charmes). L'agglomération messine, légèrement excédentaire dans ses échanges avec Nancy, rayonne vers le bassin houiller, le Saulnois, le centre-nord de la Meurthe et Moselle ; mais la forte attractivité du Luxembourg, accentuée entre 2004 et 2008, se fait sentir jusqu'aux abords de Metz.

Une telle dynamique engendre des disparités ; sont ainsi marginalisés les hautes vallées, touchées par la désindustrialisation, de la Moselle, de la Meurthe (Saint-Dié), ainsi que des espaces ruraux encadrés par de petites villes, souvent de garnison et affectées par le plan de restructuration militaire (Bitche, Commercy, Dieuze).

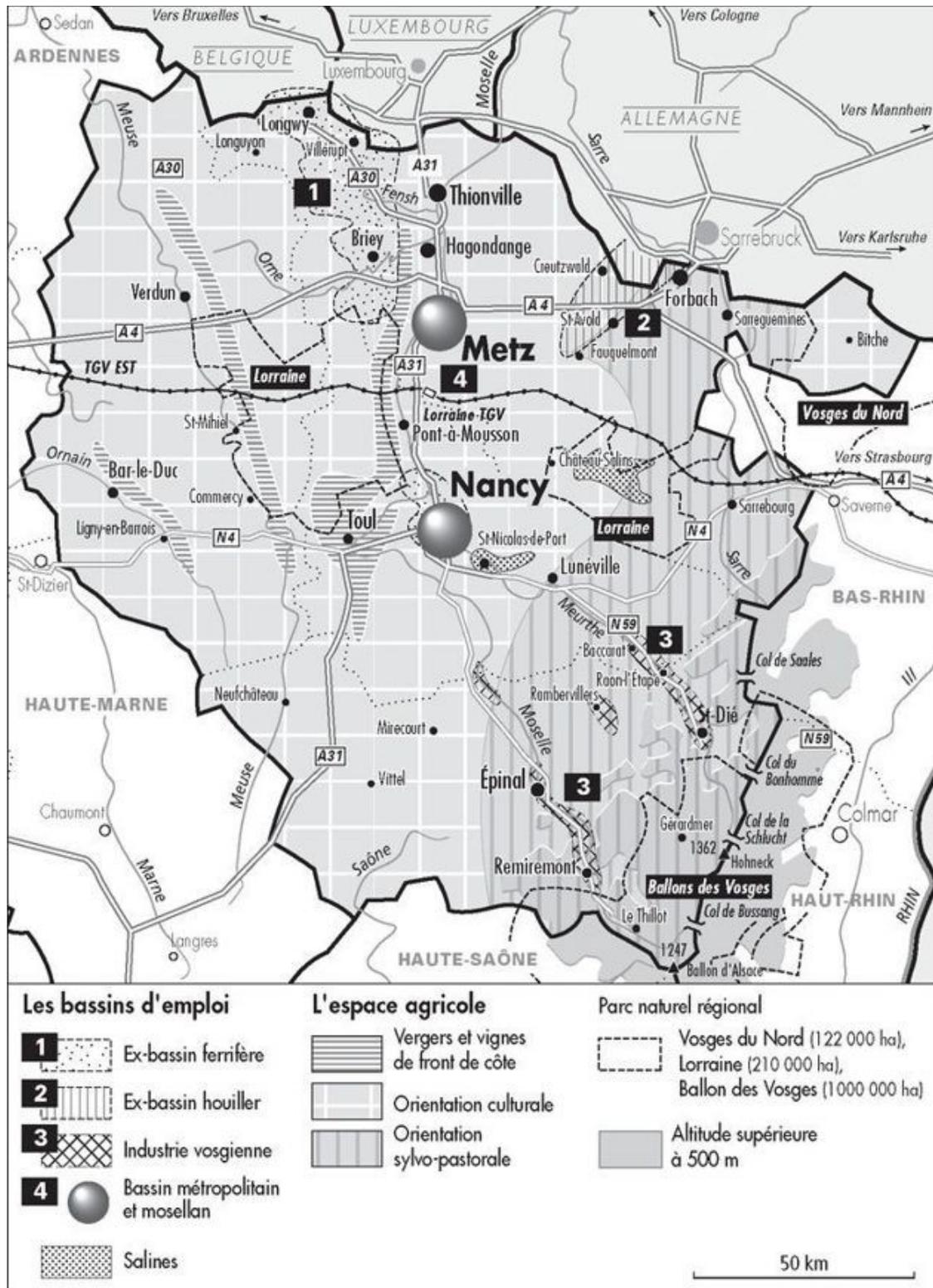
Une aire métropolitaine bipolaire

Metz « l'allemande », ville évêché, place forte, et Nancy, « la française », ville ducale, ont longtemps été rivales. En 1966, après accord entre les municipalités, l'État crée une métropole d'équilibre Metz-Nancy, avec partage des directions régionales ; Metz est capitale de région. Dans le cadre actuel de la révision générale des politiques publiques, Metz, forte du poids économique de la Moselle (près de 50 % du PIB), soucieuse d'atténuer les effets de la restructuration militaire, espère étoffer ses directions régionales. Les deux villes distantes de 60 km, unies dans un même schéma d'aménagement de l'aire métropolitaine, gardent leur spécificité et leur propre stratégie de développement !

Nancy

La ville (106 000 habitants, en légère croissance démographique), à la tête d'une aire urbaine de 410 000 habitants, offre un centre prestigieux de ville ducale, puis « royale » (sous Stanislas Leczinski). L'essor de l'agglomération, vif après 1871 (repli de population et de capitaux d'Alsace-Lorraine), fort dans les années 1950 et 1960, est ensuite plus mesuré.

La diversification industrielle atténue les difficultés d'une l'industrie lourde toute proche (sidérurgie à Pompey, Neuves-Maisons, Pont-à-Mousson, chimie à Dombasle sur Meurthe). Elle s'appuie sur les reconversions, sur la création en 1970 du pôle industriel et désormais logistique de Toul (centre sous-régional de 22 000 habitants, de plus en plus lié à Nancy), sur le technopôle Nancy Brabois, lancé dès 1976 après ceux de Sophia-Antipolis et de Grenoble. La Cité des biotechnologies, l'institut européen de biomatériaux et de microchirurgie et l'Institut national de recherche et de sécurité



La région Lorraine

(concernant le travail en entreprise) font sa réputation, sans oublier l'informatique et un secteur solidement implanté depuis longtemps, la géologie et la prospection

minière.

L'université de Nancy, malgré l'essor du pôle messin depuis 1970 et la création récente d'antennes universitaires (Épinal, Lunéville, Bar-le-Duc, Thionville...), concentre, grâce à la qualité et à la diversité de ses établissements, 3/5 des étudiants lorrains.

Ville de renom culturel et artistique (Arts Décoratifs à la fin du XIX^e siècle avec Jean Daum, Émile Gallé...), Nancy améliore son cadre urbain : quartiers rénovés le long de la Meurthe, desserte centrale par tramway, patrimoine réhabilité. Elle soutient ses musées, ses activités musicales et théâtrales, sa presse régionale (*L'Est Républicain*) ; mais elle se heurte, dans ces domaines, au dynamisme messin.

Metz

Rattachée à la France au XVI^e siècle, la cité épiscopale et commerciale devient une importante place militaire ; fonction qui brida les autres activités jusque vers 1950 et actuellement remise en cause. Centre de services pour un bassin sidérurgique proche, elle rayonne sur la Lorraine du Nord (« germanique »), qu'elle couvre de son journal, *Le Républicain lorrain*. Capitale de région, elle a une croissance démographique et économique surprenante dans le contexte lorrain. Ville (124 000 habitants), agglomération (après absorption d'unités urbaines dont celle d'Hagondange-Briey) et aire urbaine sont désormais de taille comparable à celles de Nancy.

L'industrie, 15 % des actifs, le taux le plus bas des zones d'emploi lorraines, offre une main-d'œuvre qualifiée, un bon encadrement, des activités diversifiées (automobile avec la *Société Mécanique Automobile de l'Est*, filiale de PSA, électronique...). Le tertiaire, 80 % des actifs, le taux le plus élevé de Lorraine, ajoute aux commerces et aux transports des services, notamment ceux rendus aux entreprises, en essor. L'université, créée en 1970, et le technopôle « Metz 2000 », créé en 1983, sont, malgré la primauté nancéienne, dynamiques (informatique, électronique, télécommunication, audiovisuel).

Si Nancy privilégie une stratégie régionale, axée autour du « sillon lorrain », Metz s'engage résolument dans une stratégie transfrontalière, avec l'eurorégion Sar-Lor-Lux et avec le « Quattropole », réseau de villes unissant Metz, Sarrebruck, Trêves et Luxembourg-Ville. Ces stratégies diverses n'empêchent pas une certaine collaboration : dans le domaine universitaire, dans la Recherche-Développement (une recherche encore mesurée et essentiellement publique), dans la gestion des grandes infrastructures (aéroport, gare TGV, projet de doublement de l'autoroute de liaison). Le renforcement de l'axe Metz-Nancy permettra-t-il d'atténuer les

déséquilibres de part et d'autre des frontières, d'atteindre une taille métropolitaine suffisante pour jouer un rôle international et dynamiser l'ensemble de la région lorraine ?

Chapitre 15

Midi-Pyrénées

Superficie (km ²) : 45 348	PIB 2007 (milliards d'euros) : 76,6 ; rang : 8 ^e PIB par habitant (milliers d'euros) : 27,42 ; rang : 5 ^e
Population 2009 : 2 855 792 Population 1999 : 2 551 000 Population 1982 : 2 322 000	Répartition du PIB (2007) : - agriculture : 2,5 % - industrie : 20 % - services : 77,5 %
Densité 2007 (hab./km ²) : 66,8	Taux de chômage (2 ^e trim. 2008) : 7,4 %
Population étrangère (2006, en %) : 4,2	Départements : Ariège (Foix), Aveyron (Rodez), Haute-Garonne (Toulouse), Gers (Auch), Lot (Cahors), Hautes-Pyrénées (Tarbes), Tarn (Albi), Tarn-et-Garonne (Montauban) Préfecture de région : Toulouse
Évolution de la population 1999-2006 (taux annuel moyen, en %) : + 1,11 - dû au solde naturel : + 0,11 - dû au solde migratoire : + 1	

ABRITANT HUIT DÉPARTEMENTS sur 8,3 % de la métropole, la région Midi-Pyrénées est la plus vaste de France et l'une des plus étendues de l'Union européenne. Mais, avec seulement 4 % du PIB national, soit le 8^e rang national, et 4,5 % de la population nationale, son poids économique et sa densité moyenne (66,8 hab./km²) restent faibles. Il y a encore quarante ans, la région se caractérisait par la place considérable de l'agriculture et du monde rural et par une réelle faiblesse industrielle. Connaissant une profonde métamorphose, elle est désormais une des régions les plus dynamiques de cette « France autonome ».

Dans ce contexte, une croissance économique et démographique continue, portée par les flux migratoires, a profondément transformé les équilibres régionaux. Mais, la région doit faire face à deux problèmes. Si sa spécialisation aérospatiale présente un dynamisme réel, elle demeure très dépendante de choix nationaux et communautaires dans un contexte de forte concurrence mondiale. Ensuite, la présence d'un chapelet d'une vingtaine de villes moyennes ou petites ne doit pas masquer sa structure macrocéphale – avec une métropole toulousaine concentrant le tiers de la population et 45 % de l'économie régionale – qui se renforce, malgré l'apparition d'un certain processus de redistribution spatiale, dû, pour l'essentiel, à la saturation de la zone centrale.

Un espace diversifié à l'identité récente

Lors de sa création, ce regroupement de huit départements fut l'objet d'âpres débats, tout comme le choix de son nom qui regroupe deux concepts assez différents, le Midi et les Pyrénées, à l'identification d'autant plus fragile que ces composantes sont aussi partagées par d'autres régions. En fait, Midi-Pyrénées ne présente ni unité historique, ni unité géographique, en dehors du fait d'être des terres de « langue d'oc » drainées en position centrale par la Garonne et ses affluents et d'être de plus en plus polarisées par Toulouse.

De la marginalité au renouveau d'une région périphérique

Historiquement, cette région est en effet partagée en de nombreuses circonscriptions administratives, judiciaires et religieuses et ses limites actuelles ne correspondent à aucune entité historique. À l'opposé, les découpages départementaux se fondent sur de fortes structures identitaires à l'exception du département, bien biscornu, de la Haute-Garonne dominé par Toulouse : le Gers regroupe de vieilles seigneuries gasconnes, le Tarn, les trois évêchés d'Albi, Castres et Lavaur, les anciens foyers d'hérésie cathare, l'Aveyron, l'ancienne sénéchaussée du Rouergue, le Lot, celle du Quercy, et l'Ariège, l'ancien comté de Foix.

Centre intellectuel de la Narbonnaise et 3^e ville de la Gaule, Toulouse devient en 418 la capitale d'un éphémère royaume wisigoth. Le morcellement du haut Moyen Âge produit une mosaïque de petites principautés (Bigorre, Comminges, Couserans, Foix, Quercy, Rouergue, etc.), dominées par le puissant comté de Toulouse, dont la cour est alors une des plus brillantes d'Europe. Sa réunion en 1271 au royaume de France sera un des objectifs de la croisade dite des Albigeois (1209-1218), contre l'hérésie cathare, dont le souvenir demeure dans l'identité régionale. Malgré l'installation du parlement de Toulouse entre 1420 et 1443, et le rôle des « Capitouls », ou consuls administrant la cité, la région sera souvent rétive à l'autorité monarchique durant les XVI^e et XVII^e siècles. En dépit de certaines modernisations du XVIII^e siècle, sous l'impulsion des États provinciaux et des intendants (introduction du maïs, construction de routes et du canal du Midi...), et du XIX^e siècle (chemin de fer), la région rate la révolution industrielle. Ceci explique le rôle traditionnel des études et de l'accès à la fonction publique comme moyen privilégié de promotion sociale. La région voit alors son économie décliner, son agriculture se replier sur une polyculture traditionnelle et ses campagnes se vider, avec la perte d'un quart des habitants entre 1851 et 1954. Le renouveau viendra des impulsions nationales initiées par Paris avec l'arrivée d'industries stratégiques dans l'entre-deux-guerres (armement, métallurgie, chimie, aéronautique), puis le choix de

Toulouse comme métropole d'équilibre et pôle aéronautique civil dans les années 1950-1960.

En dehors de l'Aveyron, demeuré profondément conservateur, la région se caractérise, au plan géopolitique, par une déchristianisation historiquement précoce et la diffusion des idéaux républicains. Porté par le radicalisme ou un socialisme symbolisé par la figure emblématique de Jean Jaurès, député de Carmaux et de son bassin houiller, ce processus donne le « Midi rose », assez largement dominé par le radicalisme, puis le Parti socialiste. La culture politique régionale demeure marquée par l'influence des notables locaux, en particulier dans les zones rurales et les petites villes, le poids des dynasties et clientèles (« système Baudis » à Toulouse) et la recherche d'un certain consensus symbolisé par la *Dépêche* de Toulouse, journal à forte tradition radicale qui étend son aire de diffusion à l'ensemble de la région. L'identité régionale midi-pyrénéenne est donc historiquement récente, mais aujourd'hui incontestable, comme en témoigne par exemple le succès des Éditions Milan à Toulouse. S'affirme ainsi, progressivement, un système régional fier de son passé, de son riche patrimoine et tout autant de son dynamisme économique et de ses succès technologiques. Ce rayonnement se traduit en octobre 2004 par la création de l'Eurorégion Pyrénées-Méditerranée qui l'unit au Languedoc-Roussillon, à l'Aragon, à la Catalogne et aux Baléares.

Un milieu très divers : vaste gouttière et cadre montagnard

Ces identités multiples se fondent aussi sur la grande diversité et un certain cloisonnement des milieux naturels qui explique que la région soit peu et surtout inégalement peuplée. On doit relever l'importance des zones de montagnes, qui couvrent 40,5 % du territoire et accueillent environ un quart de la population, et des zones de piémont dont une partie est classée comme défavorisées. Les espaces de moins de 10 hab/km² sont passés de 13 à 20 % du territoire régional entre 1962 et 2006. Au nord, dominant les contreforts méridionaux du Massif central et les plateaux calcaires des causses du Quercy. Au sud, les hautes montagnes pyrénéennes (Vignemale, 3 298 m) constituent une barrière aux cols rares et aux vallées transversales isolées les unes des autres (Gave de Pau, Haute-Garonne, Haute-Ariège). Leurs avant-pays sont organisés par un alignement de villes (Foix, St-Gaudens, Lannemezan, Tarbes) au contact d'un piémont constitué par les collines du plateau de Lannemezan. Ces régions accueillent le parc national des Pyrénées, couvrant 252 000 hectares et peuplé de 40 000 habitants, et trois parcs naturels régionaux de 635 000 hectares : les Grandes Causses, le Haut-Languedoc et les Causses du Quercy.

La colonne vertébrale du dispositif régional est cependant constituée par une vaste gouttière inclinée vers le golfe de Gascogne, drainée par la grande vallée alluviale de la Garonne et de ses affluents (Ariège, Tarn, Aveyron, Lot, Gers et Baïse) traversant les coteaux de Gascogne, et par une zone de grandes cultures et de concentration démographique et urbaine dominée par Toulouse. Ceci explique que les espaces de plus de 300 hab/km² sont passés de 720 à 1 420 km² entre 1962 et 2006.

Une démographie dynamique tirée par Toulouse

Une forte attractivité migratoire

En passant de 2,3 à 2,85 millions d'habitants entre 1982 et 2009, la population régionale progresse de 550 000 habitants, soit 24 %. Midi-Pyrénées continue donc de s'affirmer comme une des régions métropolitaines les plus dynamiques. Mais seulement 4 % de cette hausse sont dus au solde naturel du fait d'une fécondité traditionnellement réduite et d'une population relativement âgée : 19 % des habitants ont plus de 65 ans (France : 17 %) et 29 % moins de 25 ans (France : 32 %). À l'opposé, l'attraction migratoire (2^e rang), qui s'amplifie en passant de 11 000 à 16 000 par an entre la décennie 1990 et 2000, est un facteur décisif expliquant 96 % de la croissance. Faits caractéristiques qui opposent largement la région aux autres régions méridionales, ces nouveaux arrivants sont jeunes, 70 % ayant moins de 40 ans, et diplômés du supérieur (41 %) alors que les retraités ne sont que 11 %. Ce processus se traduit par un profond renouvellement et une large ouverture : 11 % de la population est né à l'étranger et surtout 28 % hors de la région.

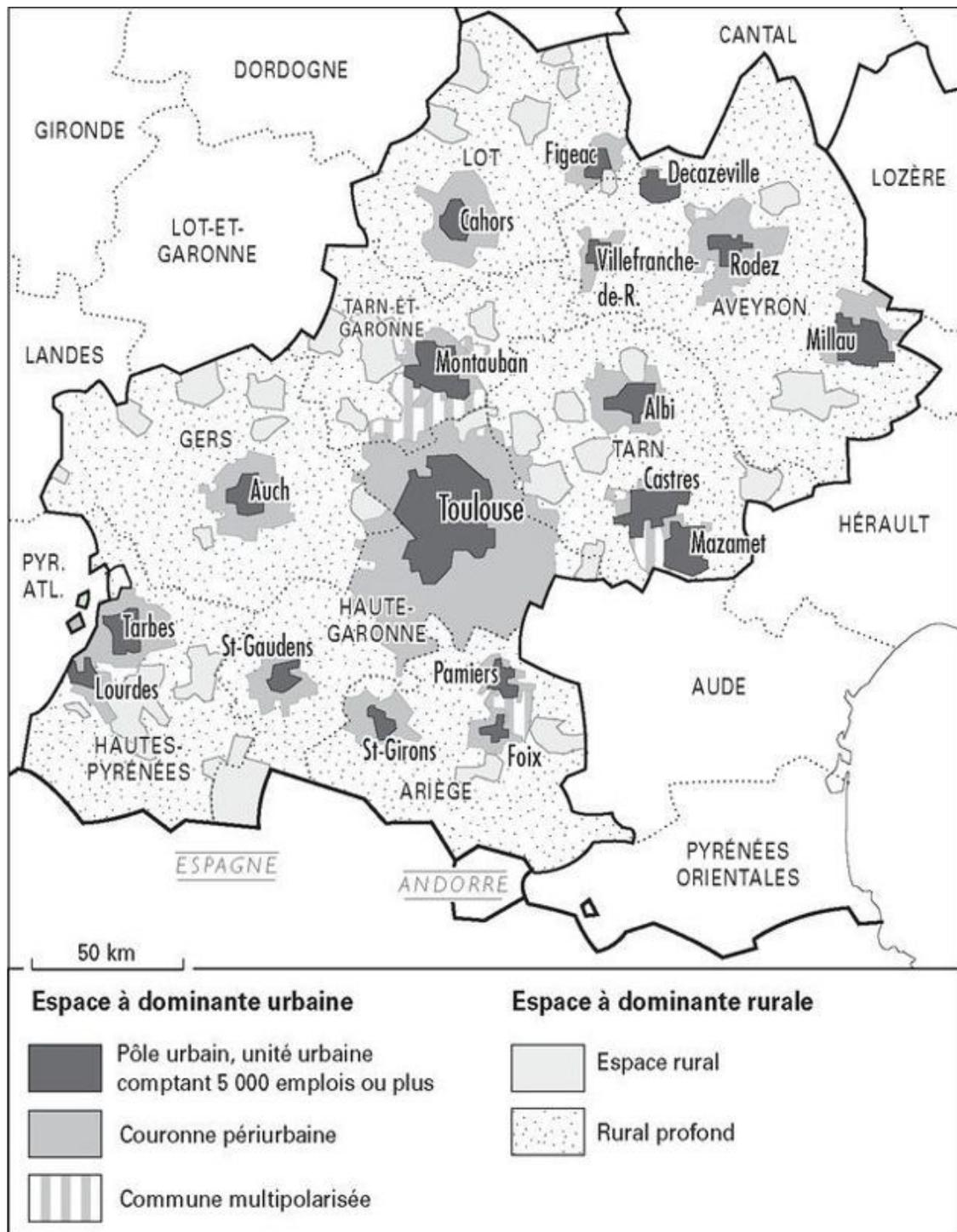
Mais cette dynamique est géographiquement inégale. Si tous les départements enrayent leur déclin entre 1999 et 2009, la Haute-Garonne et Toulouse – cumulant un fort solde naturel et migratoire puisque la moitié des nouveaux arrivants s'installe dans l'agglomération toulousaine – servent de locomotive régionale en polarisant 69 % de la croissance régionale depuis 1982. La grande nouveauté entre la décennie 1980 et les années 2000 réside en effet dans la diffusion de la croissance démographique au Tarn-et-Garonne grâce à l'axe Albi-Toulouse et au Gers, dans une moindre mesure au Lot, au Tarn et à l'Ariège.

Trajectoires démographiques départementales depuis 1982 (milliers hab. et %)

	Région	Ariège	Aveyron	Haute-Garonne	Gers	Lot	Hautes Pyrénées	Tarn	Tarn et Garonne
Superficie	45 348	4 890	8 735	6 309	6 257	5 217	4 464	5 758	3 718
Densité 2006	61	30	31	188	29	32	52	63	61
Pop. 1982	2 298,6	135,7	278,7	824,5	147,5	154,5	227,9	339,3	190,5
Pop. 1999	2 552	137	264	1 046	172	160	222	343	206
Pop. 2009	2 855	151,4	288,1	1 207,6	188,5	176	236	377,5	233,3
Taux variation annuel 1999-2006	1,1	0,99	0,41	1,6	0,62	0,72	0,51	0,88	1,14
Dû au solde naturel	0,12	- 0,3	- 0,2	0,5	- 0,3	- 0,3	- 0,2	- 0,1	- 0,1
Dû au solde migratoire	1	1,4	0,2	1,1	0,9	1	0,31	0,78	1
% dépt/ croissance 1982/2009	100	2,8	1,7	69	7,3	3,8	1,4	6,8	7,6
% retraites /revenus	27,4	32,1	29,5	20,5	29,6	33,5	31	29,7	27,6
Pop. + 60 ans	24	28	29	18	30	30	27	27	25
Pop. - 20 ans	23	22	21	25	21	20	21	22	24

Un espace traditionnellement rural en voie d'urbanisation

Du fait des inerties historiques, la région apparaît encore dominée par l'espace à dominante rurale : il occupe les trois quarts du territoire, accueille un tiers de la population (moyenne province : 22 %) et offre 22 % des emplois mais seulement 19 % des salaires.



Source : INSEE recensement de la population.

Un espace rural sous influence urbaine

Mais, la moitié des communes y ont moins de 200 habitants et sa densité est plus faible (26 habitants/km²) que la moyenne nationale (36 habitants/km²). Alors qu'il perdait encore 10 000 habitants entre 1990 et 1999 (1968-1982 : - 60 000), il

regagne 44 700 habitants entre 1999 et 2006 grâce à des soldes migratoires positifs portés par la périurbanisation et la rurbanisation. Si la place de l'agriculture y demeure centrale, les pertes d'emplois y font tomber cette activité de 25 à 18 % de l'emploi rural entre 1990 et 1999, au profit des services qui montent à 58 %. Si une partie de cet espace est en difficultés démographiques et économiques, le sud du Lot, une partie des Hautes-Pyrénées, l'est du Gers et l'ouest du Tarn sont dynamisés par l'accueil de nouveaux actifs, dont un quart sont hautement qualifiés et travaillent en ville.

Malgré une urbanisation plus rapide que la moyenne des régions françaises, l'espace à dominante urbaine ne couvre que 23 % du territoire mais polarise 68 % de la population (1990 : 64,5 %), avec une densité de plus de 200 habitants/km² (France : 227 habitants/km²). Cet espace gagne 309 000 habitants entre 1990 et 2006, grâce à des soldes naturels et migratoires très positifs et à un fort dynamisme économique. Il accueille en effet 78 % des salariés, dont 70 % pour les pôles urbains, et verse 81 % des salaires. Le système urbain est structuré par trois grandes aires urbaines (Toulouse : 1,1 million hab. ; Tarbes : 112 300 hab. et Albi : 92 900 hab.), trois aires de plus de 50 000 habitants (Montauban, Rodez et Castres) et par sept de plus de 20 000 habitants (Cahors, Auch, Millau, St Gaudens, Pamiers, Mazamet, Lourdes). Mais ce dispositif est lui-même largement dominé par Toulouse, 5^e aire urbaine française avec plus d'un million d'habitants, principale bénéficiaire de la croissance régionale.

Un marché du travail favorable

La dynamique démographique est largement portée ces quinze dernières années par la forte croissance du marché du travail régional qui est un des plus dynamiques de France (2^e rang) avec la création de 250 000 emplois salariés (+ 43 %). Avec 1,132 million d'actifs, il présente trois caractéristiques majeures : un taux d'activité élevé (72,5 %) du fait de l'entrée massive des femmes sur le marché depuis plusieurs décennies et de la jeunesse de sa pyramide des âges ; la hausse du salariat (87 % des actifs) face au déclin des structures plus traditionnelles ; enfin un haut niveau de formation et de qualification moyen de la main-d'œuvre avec 22 % de diplômés du supérieur, ce qui place la région au 3^e rang derrière l'Île de France (32 %) mais à égalité avec Rhône-Alpes. L'orientation sectorielle et fonctionnelle de l'économie régionale explique que le Midi-Pyrénées soit un des espaces les plus qualifiés, avec l'Île-de-France et Rhône-Alpes. Les ingénieurs y représentent 4 % de ses actifs et son taux d'encadrement se monte à 14 % (France : 12 %).

Indicateurs sociodémographiques départementaux en 1999 et 2004

	% agri./ pop. active	% industrie/ pop. active	% services/ pop. active	% chômage 2004	Revenus fiscaux moyens	% pop. couverte minima sociaux	% résidences secondaires
Ariège	6,6	18,6	54,8	10,6	22353	13	44
Aveyron	13,5	16,9	49,5	6	22200	8,4	17,5
Haute-Garonne	1,6	15	63,1	10,8	27848	9,4	22
Gers	16,1	11,3	50,8	6,7	23241	10,8	9,5
Lot	11,1	15,7	52,3	8,8	23145	11,2	28
Hautes-Pyrénées	5,2	13,9	61,6	10,6	24142	10,7	28
Tarn	6,7	18,5	54	10,6	23835	10,4	16
Tarn-et-Garonne	10,3	14,5	52,1	10,6	23057	12,1	15
Région	6,1	15,5	57,8	9,9	25182	10,2	11

Cette dynamique demeure cependant polarisée : sept zones d'emplois sur 18 polarisent 80 % des emplois régionaux et 87 % de la croissance des dix dernières années. La macrocéphalie toulousaine est particulièrement marquée avec 46 % des emplois (513 000) et 67 % des créations. D'autant que le second pôle, Montauban, vient loin derrière avec 79 000 emplois (7 %). Cependant, depuis la fin des années 1970, le dynamisme toulousain se diffuse dans une large bande centrale, en suivant les axes autoroutiers A 20 et A 68 vers le nord du Lot, Cahors et Montauban, et vers l'est en direction de Rodez et Albi-Carmaux. À l'inverse, les espaces périphériques s'avèrent fragiles ou en déclin, du fait du recul agricole ou de la crise des industries traditionnelles : Lavelanet, Villefranche de Rouergue, Millau, Castres-Mamazet et Saint-Gaudens.

Un boom économique historiquement récent

Comme en témoigne l'augmentation de 45 % du PIB régional ces seize dernières années, ce qui fait d'elle une des régions les plus dynamiques avec l'Île-de-France, Rhône-Alpes et l'Aquitaine, la région Midi-Pyrénées bénéficie d'un boom économique, qui ne doit cependant pas masquer certaines faiblesses structurelles : si son PIB/habitant s'élève à 25 800 euros, elle ne se classe qu'au 10^e rang pour son PIB créé par emploi (64 870 euros/emploi), entre le Languedoc et la Picardie.

Une agriculture de terroir modernisée

Du fait de fortes contraintes naturelles – la SAU ne couvre que 56 % de la région et le taux de boisement est de 28 % – et des héritages politique et économique, l'agriculture est longtemps restée très traditionnelle et oppose le cadre des hautes terres aux activités extensives et les basses terres centrales à l'intensité croissante. Elle demeure un secteur clef de l'économie régionale par sa valeur ajoutée (2,5 %) et ses emplois et connaît une modernisation récente. Si ses emplois reculent de 193 200 à 62 500 (– 67,5 %) entre 1970 et 2005 et tombent de 15 % à 5,7 %, ses structures se modernisent, comme en témoignent l'élévation relative de la taille moyenne des 51 000 exploitations, la multiplication par 4,5 des surfaces irriguées qui couvrent 269 200 hectares et le dynamisme des IAA. Avec 25 000 emplois, soit 18 % des effectifs et 13 % de la valeur ajoutée de l'industrie, son impact territorial est considérable (Gers : 50 % sal. ind., Lot : 33 %, Tarn et Garonne et Aveyron : 28 %). Elles disposent en effet de marques reconnues comme les roqueforts Société et Papillon, les Cachous Lajaunie, Céréral, Gerblé, Soja Sun, Candia, Comtesse du Barry, Ducs de Gascogne ou Bonne Maman avec Andros.

La région promeut en effet une production de qualité, réalisée par une agriculture de terroirs. Ceci explique qu'elle soit au 1^{er} rang national avec 106 produits couverts par un label officiel (AOC, VDQS, Label Rouge, Indication géographique protégée). Plus de la moitié de la valeur ajoutée agricole est d'origine végétale, grâce aux maïs et céréales, au soja, au sorgho, à l'ail, au raisin de table, aux vignobles et aux semences. Et 45 % est d'origine animale, grâce aux bovins, au cheptel ovin pour la production de lait de brebis (Roquefort dans le Tarn et l'Aveyron) et aux palmipèdes (foie gras). L'armagnac, le cassoulet, les magrets et les salaisons demeurent des piliers de la gastronomie régionale, elle-même puissant facteur d'identité avec le rugby. Cette stratégie bénéficie d'une politique volontariste des acteurs agricoles et des collectivités et de la présence de grandes écoles (école nationale supérieure agronomique de Toulouse, école supérieure d'agriculture de Purpan, école nationale vétérinaire de Toulouse), d'instituts de l'INRA et de centres de transfert de technologie (Auch, Rodez, Toulouse).

Les difficultés des industries traditionnelles

Contrairement au Nord-Est de la France, et à l'instar des quatre autres régions méridionales, le Midi-Pyrénées est longtemps demeuré à l'écart de la révolution industrielle et reste une région assez faiblement industrialisée : l'industrie manufacturière n'y représente que 159 000 emplois, soit 14,5 % des emplois régionaux et 12 % de la valeur ajoutée. Relativement récente, son activité est dominée pour moitié, par quatre branches et donc sensible à la conjoncture : IAA, métallurgie, aéronautique-spatial et électronique. Enfin, son système productif

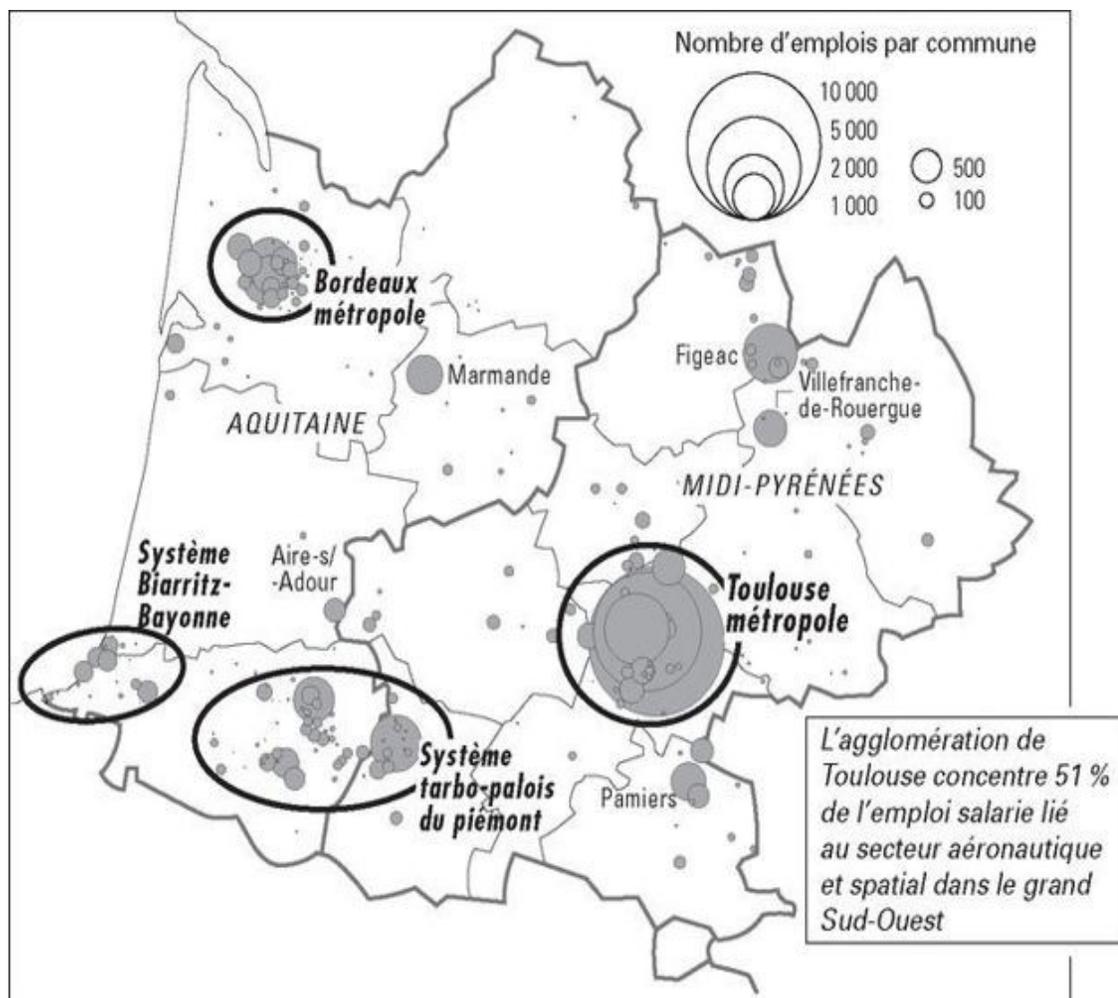
juxtapose des structures juridiques et technologiques bien différenciées. La présence des grandes firmes transnationales ne doit pas masquer le poids des PME. Elles assurent 44 % de l'emploi salarié privé, mais 85 % des établissements ont moins de 10 salariés. Et surtout, les filières traditionnelles sont en difficulté.

Incapables de se moderniser face à la concurrence internationale, de nombreux secteurs (filiale bois/ameublement/papier, textile-cuir...) ont connu un recul drastique de leurs emplois et productions. En vingt-cinq ans, le textile-habillement-cuir s'effondre à 3 800 emplois. En dix ans, le sud du Tarn et l'Ariège ont perdu 10 000 postes. Ces difficultés sectorielles débouchent sur des crises de reconversion de certains bassins d'emplois périphériques spécialisés, tels Albi-Carmaux (fermeture des houillères), Graulhet (cuir), Figeac-Decazeville (houille, mécanique), Castres-Mazamet et Lavelanet (cuir, textile), alors que Tarbes est frappée par les difficultés de l'armement terrestre (blindés du Giat).

Une puissante industrie aéronautique et spatiale

À l'inverse, le dynamisme régional est tiré sur le développement des activités aéronautiques et spatiales civiles et dans une moindre mesure militaires qui servent de locomotives à la croissance régionale et transforment Toulouse en une technopole d'échelle nationale et européenne. La ville et la région sont en effet le berceau français de l'aéropostale, dont le 1^{er} avion s'envole pour le Maroc en 1919, et surtout des troupes parachutistes en liaison, bien sûr, avec les débuts de l'aviation au début du XX^e siècle. Elles accueillent ainsi plusieurs régiments et la grande base aérienne de Francazal dans la banlieue de Toulouse, d'où partent beaucoup d'interventions extérieures. Initié dans l'entre-deux-guerres par l'arrivée des premiers établissements militaires et aéronautiques, mis à l'abri des profondeurs du territoire, ce potentiel industriel est renforcé durant les Trente Glorieuses par les politiques sectorielles volontaristes de l'État gaulliste (programmes Caravelle : 1^{er} vol en 1955, Concorde : 1^{er} vol en 1969, puis Airbus : 1^{er} vol en 1972) et les décentralisations industrielles (voir Bosch 2 000 sal. à Onet-le-Château). Enfin, à partir des années 1980, il est dopé par le succès des grandes coopérations européennes et les progrès technologiques avec la création de plus de 15 000 emplois en quinze ans.

L'aéronautique représente aujourd'hui 53 000 emplois, soit 39 % de l'emploi industriel régional, dont la moitié d'ingénieurs et cadres et un tiers d'ouvriers qualifiés. Les 21 000 emplois directs sont complétés par 32 000 emplois indirects chez les 500 sous-traitants,



Source : INSEE, enquête Aéronautique-Espace, 2008.

Les activités aéronautiques et spatiales : polarisation métropolitaine et diffusion régionale

fournisseurs, bureaux d'études et prestataires des services. L'aéronautique et le spatial représente 87 % des exportations et 57 % des importations régionales, la région réalisant 60 % des exportations nationales. Géographiquement, trois quarts des emplois régionaux sont polarisés sur la métropole de Toulouse (22 000 postes) et sa banlieue (Blagnac : 7 000, Colomiers : 2 500, Labège : 1 200). Ce dispositif est complété par trois autres pôles historiques : Tarbes (400), la MeCanic Valley regroupant Figeac (1 500) et Villefranche-de-Rouergue (500) et enfin Pamiers (650).

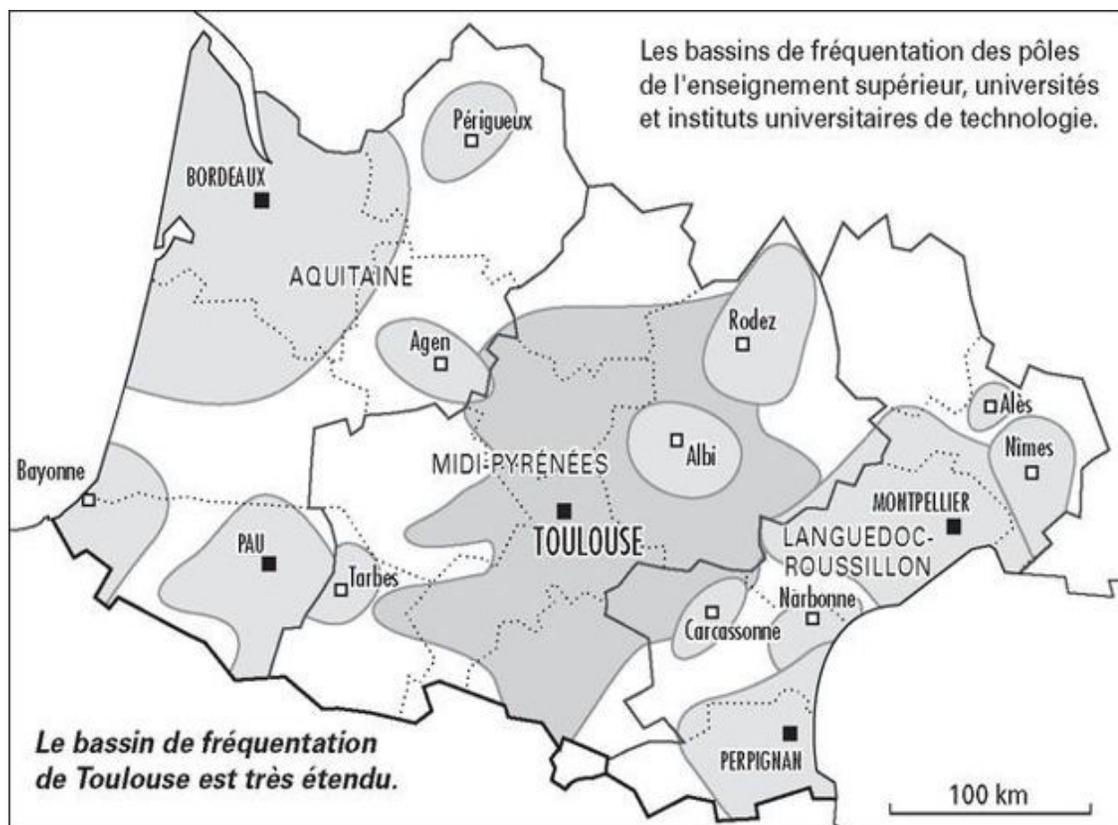
Le principal pilier du dispositif est le groupe Airbus. Inconnu il y a quarante ans, Airbus occupe plus de la moitié du marché mondial des avions commerciaux de plus de 100 places face à l'américain Boeing avec 10 000 salariés en Midi-Pyrénées. Toulouse, Blagnac et Colomiers accueillent son siège social, le plus grand bureau d'études centralisé d'Europe et les sites d'assemblage qui livrent plusieurs centaines d'avions par an. Au tournant des années 2000, le choix de Toulouse, face à

Hambourg, pour l'accueil du montage de l'A 380, le plus gros avion du monde, pérennise l'activité. Mais face à des difficultés internes et à la concurrence américaine, le plan Power 8 lancé en 2007 y réduit l'emploi de 3 500 postes. En parallèle, EADS ATR fabrique des avions régionaux de 40 à 70 places à Toulouse et EADS Socata construit des avions légers et d'entraînement à Tarbes. La présence des grands donneurs d'ordres draine les fournisseurs, équipementiers et spécialistes de la maintenance comme la Snecma (moteurs), Latécoère (structures), Liebherr Aerospace (systèmes pneumatiques), Ratier Figeac, Thales Avionics (électronique de vol), Rockwell Collins (télécommunications et radionavigation), Labinal (câblages) ou Blanc Aéro Industries (fixations).

Enfin, depuis vingt ans, un puissant pôle spatial émerge. Il représente 9 000 emplois directs, dont 2 400 pour le Cnes et ses filiales, et 10 500 emplois induits chez Alcatel Space, EADS Astrium, Intespace ou Spot Image. La région polarise ainsi un quart des activités spatiales de l'Union européenne et la moitié des activités françaises. Cette spécialisation aérospatiale sert aussi de levier aux industries informatiques, électroniques et de télécommunications. Fournissant les équipements embarqués, la robotique, les automatismes, les logiciels et systèmes experts, la valeur ajoutée de la branche double en vingt ans. Elle mobilise 38 500 salariés chez Motorola, Siemens VDO Automotive (Toulouse, Bousens et Foix), Thales Avionics ou Actielec Technologies... Enfin, quelque 9 000 salariés travaillent aussi dans la chimie, la parachimie, les biotechnologies (semences et amélioration génétique des plantes). Dans la pharmacie, les Laboratoires Pierre Fabre sont une des rares firmes importantes (3 000 sal.) d'origine régionale, avec leur siège à Castres.

Un puissant appareil de recherche, d'innovation et de formation

Le dynamisme du système productif régional repose aussi sur un puissant potentiel de recherche public et privé et un appareil de formation considérable Avec plus de 23 400 salariés, dans plus de 400 laboratoires, dont plus de 15 200 chercheurs, le Midi-Pyrénées vient au 3^e rang national pour la recherche. Cette forte spécialisation fonctionnelle



Source : INSEE recensement de la population 1999.

Les espaces d'attractivité des universités du grand Sud-Ouest français : la vaste aire de polarisation toulousaine

explique que l'intensité de l'effort de recherche, rapporté à la 8^e économie régionale, se monte à 3,7 % du PIB régional (France 2,1 %). La région se place au 1^{er} rang national pour l'intensité des investissements réalisés, alors qu'elle est au 2^e rang, après l'Île-de-France, pour la densité de chercheurs ramenés à la population totale.

Ce potentiel repose, premièrement, sur une forte présence historique de l'aéronautique militaire et civile. La DGA dispose du CEAT (centre d'essais aéronautiques, 600 sal.) de Toulouse, du CAT (centre aéroporté de Toulouse) et du CEG (centre d'études de Gramat, 280 sal.) dans les Causses. Ceci est complété par une soufflerie de l'Onera à Fauga-Mauzac (400 sal.). Viennent ensuite les organismes publics liés à la navigation aérienne et aux activités spatiales comme le centre d'études de la navigation aérienne (DGAC), les services techniques de la navigation aérienne (DGAC, 450 sal.) pour le contrôle du trafic aérien, le Centre national de recherches météorologiques, le centre spatial du Cnes (225 sal.).

Mais, deuxièmement, ce potentiel est renforcé par 71 laboratoires du CNRS, un Centre européen de recherche et de formation avancée en calcul scientifique, un Institut de recherche en informatique, un Institut des matériaux, un Institut de

mécanique des fluides, 21 centres de l’Inra et sept centres de l’Inserm (santé). La recherche et l’innovation s’appuient sur un important appareil d’enseignement supérieur avec plus de 110 000 étudiants travaillant dans trois universités, un institut national polytechnique et 16 écoles d’ingénieurs, dont Supaéro (École nationale supérieure de l’aéronautique et de l’espace), l’Ensica (École nationale supérieure d’ingénieurs en constructions aéronautiques) et l’Enac (École nationale de l’aviation civile), qui forment 75 % des ingénieurs aéronautiques français. Devant les pôles d’Albi et de Tarbes, Toulouse polarise les 3/4 des étudiants régionaux, et un toulousain sur quatre est étudiant. Elle est ainsi la 1^e métropole universitaire de province, alors que la région arrive au 3^e rang pour le nombre de thèses soutenues par rapport à la population résidente.

La mutation des catégories socioprofessionnelles en région et en Haute-Garonne (en milliers et %)

CSP	Région				Haute-Garonne				
	1982	1999	Diff.	Diff. %	1982	1999	Diff.	Diff. %	% Dept. 1999
Agriculteurs	120,7	57,3	63,3	52,5	15,5	6,6	8,8	57	11,7
Artisans, commerçants	91,4	84,6	6,8	7,5	28,7	31,2	+ 2,4	+ 8,5	36,9
Cadres, prof. Intel.	65,8	129	+ 63,1	+ 96	36,5	80,7	+ 44,1	+ 121	62,6
Professions inter.	153,2	248,8	+ 95,5	+ 62,5	69,1	126,5	+ 57,3	+ 83	50,8
Employés	244	332,8	+ 88,7	+ 36,5	102,9	142,4	+ 39,5	+ 38,5	42,8
Ouvriers	270,1	261,5	8,5	3	90,6	93,5	+ 2,9	+ 3	35,8
Retraités	383,8	533,7	+ 149,8	+ 39	110,2	166,4	+ 56,2	+ 51	31,2
Autres inactifs	991,5	904,1	87,4	9	366,6	398,7	+ 32	+ 9	44,1
Total	2 390,9	2 552,1	+ 161,1	+ 6,5	820,4	1 046,4	+ 225,9	+ 27,5	41,0

Source : Insee.

Enfin, progressivement depuis les années 1960, la région a réussi à promouvoir une culture de l’innovation basée sur la créativité, l’inventivité, l’accumulation de compétences et la multiplication des initiatives. On doit en particulier souligner la capacité des différents acteurs régionaux – économiques ou institutionnels, publics et privés – à développer des synergies et à s’impliquer dans de nombreuses coopérations. La Région et les différentes collectivités territoriales soutiennent par

exemple huit Critt, des plates-formes technologiques ou de nombreuses pépinières d'entreprises. Dans les années 2000 sont lancés de nombreux systèmes sprductifs locaux (SPL) et trois grands pôles de compétitivité (Aerospace valley, Cancer Bio-pôle, Agrimip Innovation) structurant les réseaux productifs. Ces stratégies expliquent que Midi-Pyrénées soit une des régions françaises et européennes parmi les plus dynamiques dans les domaines de pointe.

La montée en puissance des services

Les mutations du système productif régional s'accompagnent ces dernières décennies d'une montée en puissance des services, forts créateurs d'emplois, qui représentent 792 000 emplois et 77,5 % du PIB. Face aux autres régions méridionales, la région se caractérise par le relatif effacement de la sphère publique (25 % PIB) face à la puissance des services marchands (53 % du PIB) portés par l'importance des services aux entreprises qui contribuent pour 16,5 % à la valeur ajoutée régionale (province : 13,8 %). Le développement des hautes technologies entraîne en effet l'essor considérable des services à l'industrie qui occupent des salariés hautement qualifiés dans les cabinets d'études, de conseil et d'assistance et les prestations intellectuelles et informatiques. Avec 16 500 salariés, la région est un des principaux pôles français des services informatiques.

Avec une croissance d'un tiers en dix ans, le tourisme génère quant à lui 26 000 salariés permanents et 40 000 saisonniers, soit un doublement en dix ans. Avec 13,7 millions de nuitées, dont plus du tiers d'étrangers, la région arrive au 4^e rang national après l'Île-de-France, Paca et Rhône-Alpes. Disposant de trois sites inscrits au patrimoine mondial de l'Unesco (cirque de Gavarnie, Canal du Midi, chemins de Saint-Jacques-de-Compostelle), Midi-Pyrénées valorise un riche potentiel, composante de son identité régionale : parcs et sites naturels (Gorges de l'Aveyron), bastides, villes (Toulouse, la « ville rose »), monuments historiques (Albi, Conques, Montségur cathare, Saint-Bertrand-de-Comminges, abbayes de Moissac et de Flaran, Rocamadour...), 19 stations thermales et 28 stations de sports d'hiver. Enfin, avec cinq millions de visiteurs par an, Lourdes est un des plus importants pèlerinages religieux depuis 1858 (1/3 parc hôtelier régional).

On doit aussi souligner depuis dix ans les efforts réalisés pour moderniser les infrastructures de transports, afin de faire face à l'explosion des mobilités, et pour valoriser la position géographique de la région dans l'Europe du sud-ouest (liaisons Toulouse-Foix-Barcelone et Saragosse-Toulouse-Albi-Rodez-Lyon), alors que les fonctions logistiques emploient 36 000 salariés (+ 30 % depuis 1995). L'aéroport de Toulouse-Blagnac arrive au 2^e rang national pour le fret (54 300 tonnes), qui double

en dix ans, et au 4^e rang pour le trafic passagers (6,4 millions), alors que l'aéroport de Tarbes-Lourdes arrive au 5^e rang pour les charters. Au plan autoroutier, la liaison A 20 Paris-Orléans-Toulouse est entrée en service en juin 2003 alors que sur la A 75 à l'est était achevé le viaduc de Millau en 2004. Cependant, la liaison TGV Paris-Toulouse en 3 heures ne sera pas réalisée avant 2017, témoignant de la persistance d'un certain enclavement régional.

Mais la question d'urgence concerne l'explosion des échanges de fret avec l'Espagne, qui se traduit par la traversée journalière des Pyrénées par des dizaines de milliers de poids lourds, alors que le tunnel du Puymorens est mis en service en 1994 et celui du Somport en janvier 2003, au grand dam des écologistes locaux. Face à la croissance exponentielle de ces flux, qui devraient dépasser les 200 millions de tonnes et les 30 000 véhicules en 2020, la Région promeut le projet de traversée centrale des Pyrénées (TCP), constituée d'un tunnel de ferroutage entre Toulouse, Saragosse, puis Madrid ou Barcelone.

Une forte ouverture internationale

Ce dynamisme économique fait de Midi-Pyrénées une des régions françaises les plus ouvertes sur l'économie internationale. 300 entreprises étrangères y contrôlent de 36 % des effectifs industriels, alors que la région se classe depuis cinq ans au 6^e rang pour l'accueil des investissements étrangers (IDE). Mais, comme le montrent les 13 millions d'euros d'aides locales et étatiques à Motorola (semi-conducteurs pour l'automobile) en 2001, la situation est parfois fragile face aux menaces de délocalisation ou au caractère très cyclique des plans de charges aéronautiques. Si la population étrangère demeure relativement faible (100 500 pers., 3,9 % pop. régionale), il s'agit souvent de gens qualifiés travaillant dans les grandes firmes : ainsi, 36 nationalités différentes sont chez Airbus et 23 aux Laboratoires Fabre. Afin de favoriser leur bonne intégration, Toulouse accueille d'ailleurs les consulats de 29 pays étrangers, un lycée international pour les enfants anglophones et germanophones et une *Toulouse International School* fondée par la firme britannique BAE Systems. Une soixantaine d'associations culturelles et sportives favorisent, en Haute-Garonne, les liens interpersonnels, comme le *British Business Network Toulouse*, le *Goethe institut*, l'institut Cervantès ou Midi Scandinavie.

Cette ouverture se reflète enfin dans le poids du commerce extérieur régional, puisque la région réalise 6 % des exportations et 3 % des importations françaises, soit le 5^e rang, et dégage un excédent commercial structurel grâce à l'aéronautique qui représente à elle seule 73,5 % des exportations et 51 % des importations régionales devant l'agroalimentaire.

Toulouse, sa grande banlieue et ses marges

Toulouse : une métropole technopolitaine macrocéphale

Derrière Lille et devant Nice, Toulouse dispose de la 5^e aire urbaine de France, en polarisant, dans un rayon de 40 à 60 km. La ville-centre, de 438 000 habitants en 2008, gagne 6 800 habitants par an. Les 71 communes de la banlieue dense (Colomiers, Tournefeuille, Muret, Blagnac...) pèsent près de 50 % de la population totale en gagnant 40 000 habitants depuis 1999. Enfin, la très vaste couronne des 270 communes périurbaines bénéficient de l'étalement de la population, en particulier celles bien desservies par les axes autoroutiers (Castelnau...). La zone d'emplois toulousaine polarise 50 % des salariés de la région et se caractérise, à la différence des autres métropoles méridionales



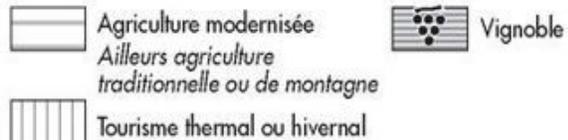
1. Un système régional écrasé par Toulouse

Nombre d'emplois (par zone d'emplois)



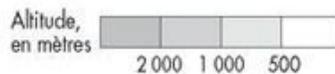
● Foyer industriel traditionnel en difficulté

2. Un espace agricole et rural polyvalent



3. Une forte identité régionale : le patrimoine

★ Grand site touristique



La région Midi-Pyrénées

comme Bordeaux ou Montpellier, par le poids de la shère productive qui emploie 39 % des salariés mais verse 48 % de la masse salariale.

Cette grande métropole technopolitaine capte donc à son profit l'essentiel de la croissance économique et démographique régionale : ainsi, entre 1982 et 1999, le département de la Haute-Garonne polarise 70 % des créations régionales de postes dans les cadres et professions intellectuelles supérieures, en passant de 36 500 à 80 700 postes (+ 121 %), 60 % dans les professions intermédiaires et 45 % pour les employés. À un point tel, que le thème de « Toulouse et son désert régional », développé dans les années 1980, garde toute son actualité. Car, plus largement, sa zone d'influence exclusive couvre sept départements et tend même à s'étendre progressivement vers Castelnaudary, Carcassonne et Limoux et, plus généralement, sur une large partie du piémont pyrénéen en empiétant sur les aires de Pau et Bayonne. Cependant, son développement semble avoir atteint aujourd'hui un niveau suffisant pour lui permettre de redistribuer plus largement une partie de ses fonctions productives ou résidentielles à la couronne de villes « à une heure de Toulouse », en particulier vers Montauban et le Tarn-et-Garonne, le nord de l'Ariège et l'ouest du Tarn.

D'autant que, victime de son succès, l'agglomération est de plus en plus confrontée à de graves problèmes de renchérissement des prix du foncier et de l'urbain, d'exclusion (chômeurs de longue durée, 26 000 Rmistes en Haute-Garonne...) et de ségrégation sociale. De même, l'agglomération doit faire face à de graves problèmes de transport. Malgré la modernisation récente des transports en commun urbain, qui passent de 76,8 à de 88,2 millions voyageurs/an en cinq, et les prolongements des lignes A et B, les difficultés de circulation et les embouteillages demeurent.

Il est vrai que l'aménagement et le développement concerté de l'agglomération ont longtemps été paralysés par la guerre politique que se livrent la ville de Toulouse, dominée par la droite depuis 1977, les communes de la banlieue, contrôlées par les radicaux ou le parti socialiste, et enfin le conseil général et le conseil régional dominés par le PS. Il faut attendre ainsi 1992 pour voir naître un district, 1^{er} embryon de coopération intercommunale, et 2001 pour assister à la création de la communauté d'agglomération du grand Toulouse, qui regroupe désormais 25 communes dont Toulouse, Blagnac et Colomiers. Et ce, malgré le refus d'adhérer des 36 communes du Sicoval, un syndicat intercommunal sur la vallée de l'Hers dans la banlieue sud-est, piloté par le maire PS de Labège, qui accueille le Cnes, le complexe scientifique de Ranguel et 820 entreprises (Onera, Astrium, Alcatel...) et 18 000 emplois dans le technopôle Labège-Innopôle.

Car l'agglomération toulousaine est traversée de fortes tensions sociales et est affectée par d'importants phénomènes de ségrégation socio-spatiale et de spécialisation fonctionnelle. Dans la 1^{re} couronne, l'est accueille les populations à hauts revenus face au nord-ouest, à l'ouest et au sud plus populaires (zones urbaines

sensibles de La Reynerie, Bellefontaine, Empalot et des Izards). Les activités de haute technologie se situent en effet majoritairement soit dans le sud-est autour du complexe scientifique de Rangueil, soit dans le nord-ouest autour de Colomiers et Blagnac que l'arrivée de l'A 380 favorise à travers la création d'une vaste zone industrielle et de logements, Aéroconstellation, d'ici 2010. À l'inverse, l'explosion en septembre 2001 de l'usine chimique AZF Grande Paroisse (1 200 sal.) – un des 18 sites Seveso – a mis en évidence à la fois la croissance anarchique de la banlieue depuis les années 1960, mais tout autant la localisation préférentielle des 23 000 logements sociaux, construits entre 1960 et 1975 dans la grande cité du Mirail dans des espaces potentiellement à risque ou déqualifiés par les nuisances industrielles lourdes au sud de l'agglomération. Depuis 2001, malgré de nombreuses promesses et de beaux projets (grands laboratoires), la reconversion du site AZF pâtime.

La polarisation sur l'unité urbaine de Toulouse des activités et catégories sociales stratégiques (en milliers de postes et % régional)

Activités	Unité urbaine	% région	CSP	Unité urbaine	% région
Ind. biens équipement	21,6	50,7	Cadres d'entreprise	35,1	69,2
Act. immobiliers	4,1	50,0	Techniciens	23,1	59,2
Serv. entreprises	51,3	47,7	Cadres fonc. Publique	28,3	52,8
Transports	13,5	39,1	Prof. Inter. Entrepr.	31,5	52,3
Act. financiers	7,8	34,3	Prof. libérales	7,2	43,2
Serv. Particuliers	24,1	33,9	Contremaîtres	8,1	41,3
Éducation, santé	66,5	32,7	Prof. intermédiaires	39,5	37,2
Administration	35,9	31,2	Chefs d'entreprise	2,5	36,7
Total/moyenne	307,7	32,1	Total/moyenne	359,1	36,6
Énergie	2,9	31,1	Employés fonc. Pub.	41,5	34,5
Commerce	41,2	31,1	Ouvriers qualifiés	43,1	33,0
Ind. biens consomt.	6,6	27,4	Pers. Serv. Dir. Partic.	17,1	30,1
Construction	14,8	24,2	Commerçants	8,7	27,1
Ind. biens intermédiaires	11,4	22,3	Ouvriers non qualif.	19,9	25,4

Source : Insee, 1999.

Un pôle secondaire autonome : Tarbes

Du fait de son éloignement, de son relatif isolement et de ses liens historiques privilégiés avec Pau et les pays de l'Adour, Tarbes est le seul pôle disposant d'une relative autonomie face à la puissance toulousaine. Deuxième agglomération régionale et rayonnant sur une vaste aire urbaine, elle exerce une forte attraction sur le nord et l'est des Hautes-Pyrénées et le sud-ouest du Gers, mais doit composer avec l'influence de Lourdes au sud-ouest. Polarisant 40 % des emplois départementaux, avec une zone d'emplois dynamique de 65 700 postes, l'agglomération est un important centre de services et de production industrielle, en particulier dans la métallurgie et la mécanique, malgré les menaces qui pèsent sur les 400 postes de l'arsenal du Giat (armements terrestres).

Chapitre 16

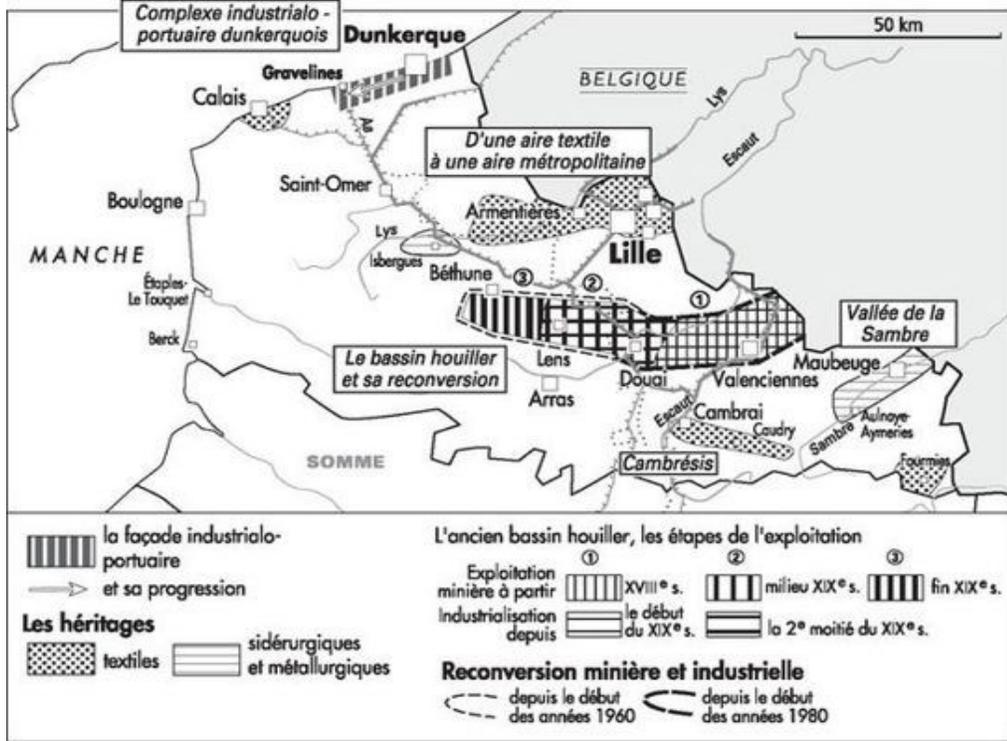
Nord-Pas-de-Calais

Superficie (km ²) : 12 451	PIB 2007 (milliards d'euros) : 96,5 ; rang : 4 ^e PIB par habitant (milliers d'euros) : 23,8 ; rang : 20 ^e
Population 2006 : 4 019 000 Population 1999 : 3 995 870 Population 1982 : 3 932 940	Répartition de la valeur ajoutée (2006) : - agriculture : 1,5% construction 6 % - industrie : 18 % - tertiaire : 74,5 %
Densité 2006 (hab./km ²) : 324	Taux de chômage (4 ^e trim. 2008) : 11,1 %
Population étrangère (2006, en %) : 3,2	Départements : Nord (Lille), Pas-de-Calais (Arras) Préfecture de région : Lille
Évolution de la population 1999-2006 (taux annuel moyen, en %) : - dû au solde naturel : + 0,50 - dû au solde migratoire : - 0,42	

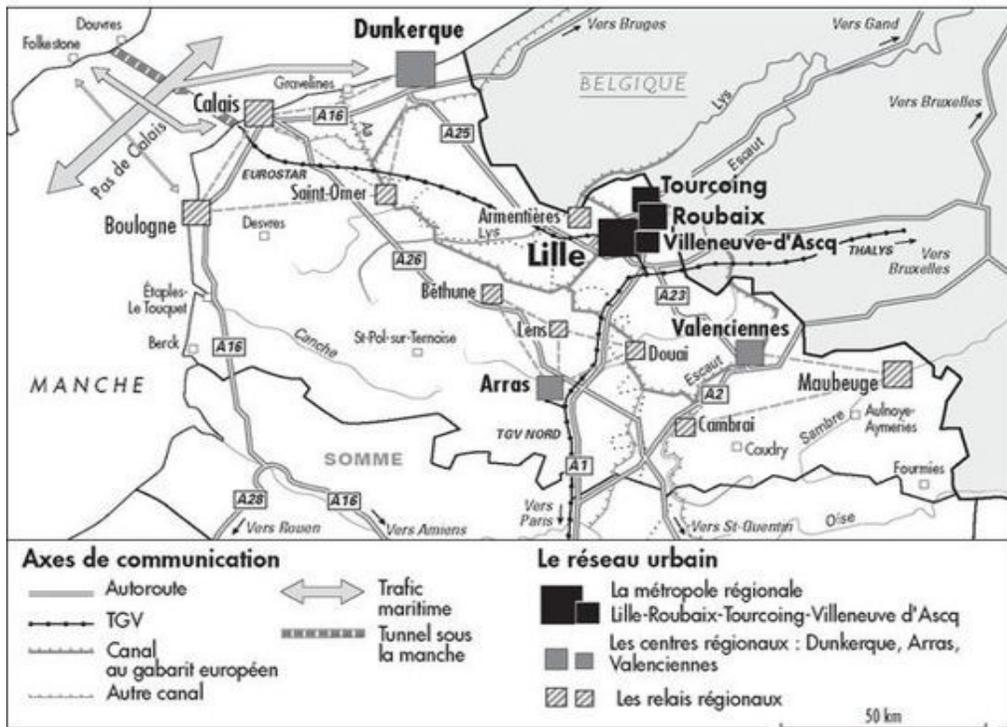
LA RÉGION est en pleine mutation. La crise régionale s'amorce dès les années 1960 ; les activités traditionnelles, textiles, mine, sidérurgie continentale, qui ont façonné l'espace et les hommes, s'effondrent ; les reconversions sont difficiles, le chômage élevé, les problèmes environnementaux, voire sanitaires, parfois aigus (pollutions diverses, gestion délicate de l'eau). Mais la région montre aussi une réelle dynamique. Le carrefour nordiste est enfin valorisé, avec des réalisations phares, réseau international TGV, tunnel sous la Manche. L'industrie se renouvelle, des services de qualité se développent et se diffusent ; la métropole lilloise s'affirme et vise désormais le niveau européen. Les « gens du Nord », imprégnés du passé industriel et ouvrier, solidaires dans les difficultés, assument leur « nordicité » sujette à des clichés galvaudés : un climat détestable ! un « pays noir » fait de corons ! un « plat pays » aux routes pavées jalonnées de cimetières militaires ! un patois incompréhensible ! Ils restent attachés à leur région qui, comme la Belgique voisine, a bien des attraits, humains, culturels, urbanistiques et paysagers.

La région, petite, de faible altitude, est de grande diversité paysagère. Au sud, le « haut-pays » dessine un V, évasé de part et d'autre du seuil de Bapaume : à l'ouest, le bombement de l'Artois (150-200 m), tranché par la boutonnière du Boulonnais et à l'est, le bas plateau du Cambrésis, relevé dans l'Avesnois (250-280 m). Ces pays crayeux, secs, sauf l'Avesnois de craie marneuse, précocement défrichés, romanisés, offrent des campagnes aux villages groupés. Au nord, le « bas-pays » juxtapose de

larges vallées alluviales et des plaines argileuses, dominées par quelques collines de sables et de grès (les fameux pavés), Pévèle et monts de Flandre. Ces pays plus humides, drainés et poldérisés



Une région industrielle



Villes et communications

comme en Flandre maritime, le vrai « plat pays », sont plutôt d'habitat dispersé, marqués historiquement par la civilisation germanique. Le contact haut et bas-pays, inégalement souligné dans le paysage, correspond au contact géologique entre Bassin parisien et bassin de la mer du Nord ; il est en partie jalonné par le bassin houiller.

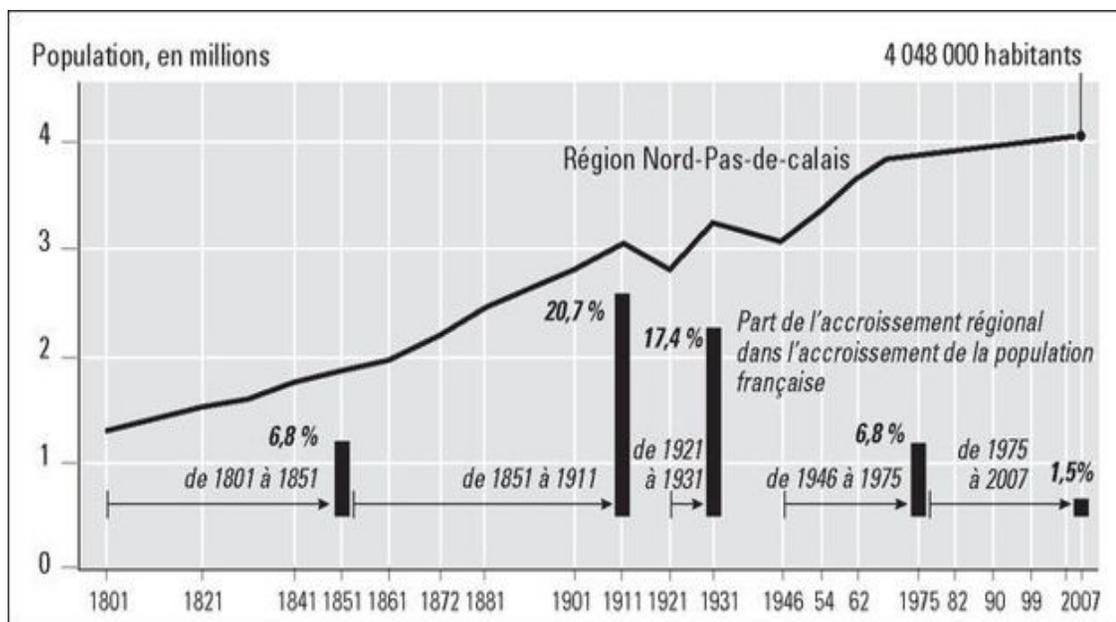
Les hommes du Nord s'inscrivent dans une telle mosaïque de pays aux personnalités marquées ; ils ont aussi le sentiment d'appartenir à une même collectivité, façonnée par l'histoire et confrontée au formidable défi régional de la reconversion et du passage à une euro-région.

Une région riche en hommes

Des densités exceptionnelles

Dans le cadre français, hormis l'Île-de-France, une telle concentration de population et de villes est remarquable ; elle rattache la région à la dorsale européenne (densité régionale 324, densité de la Belgique 348). L'abondance d'hommes apparaît dès le Moyen Âge : une agriculture déjà intensive, des villes commerçantes et drapantes nombreuses. Elle s'accuse au XIX^e siècle combinant développement économique et transition démographique. Le comportement nataliste d'une population de tradition catholique assure un excédent naturel élevé, malgré une mortalité, générale et infantile, forte. Et les besoins des mines, de l'industrie sont tels, qu'il est fait appel, entre 1880-1970, à une main-d'œuvre étrangère, belge, puis italienne et polonaise, puis maghrébine.

De nos jours, la croissance est des plus faibles en dépit d'une fécondité soutenue (indice supérieur à 2). La région, la plus jeune de France, garde un excédent naturel notable mais subit un fort déficit migratoire. Elle n'attire plus, devenant même un des importants foyers de départ en France.



Source : INSEE.

Évolution de la population 1801-2007

Les étrangers, dont 67 % non originaires de l'UE, forment 3,2 % de la population, un taux faible pour une région frontalière et industrielle (il frisait les 12 % en 1931). Près de la moitié des étrangers vivent dans l'arrondissement de Lille ; à Roubaix, ils représentent le tiers de la population.

La combinaison des soldes, naturel et migratoire, amène un recul dans les vieilles régions industrielles (vallée de la Sambre, bassin houiller central et oriental, Cambrésis d'industrialisation plus diffuse, littoral Nord), alors que continuent de croître, lentement, les secteurs de Lille, d'Arras, de Saint-Omer, du littoral Sud (Berck-Montreuil). L'espace rural, contrairement à la tendance observée depuis les années 1960, cesse de perdre des habitants (notamment en Ternois-Arrageois)

Taux annuels de départ exprimés en 0/00, selon les classes d'âge

	20-29 ans	30-39 ans	40-59 ans	60 ans et plus
1990-1999	19	11	7,5	4
1999-2005	28	18	8	4

Si la mobilité des 20-29 ans s'accroît et représente 1/3 des départs, le taux de 28 pour 1 000 est toutefois le plus faible de France. Le taux de 4 pour les plus de 60 ans souligne l'ancrage de la population à son territoire.

Source : Insee 2007 RGP et enquêtes annuelles de population 2004-2005.

Une intense urbanisation

Des villes sont de fondation romaine : Boulogne, Arras, Cambrai... situées sur un axe ancien reliant Londres aux régions rhénanes, à travers des pays crayeux, aux sols secs, précocement défrichés. D'autres se développent au Moyen Âge : Béthune, Douai, Lille, Valenciennes... L'urbanisation s'intensifie avec la révolution des transports et de l'industrie : s'étendent des faubourgs industriels et ouvriers, un habitat minier en nébuleuse avec coronas et cités, des villes proches réunies en conurbations. L'urbanisation dépasse les taux 80 % dans le Pas-de-Calais, 90 % dans le Nord ; elle se diffuse dans les espaces ruraux, aux densités souvent fortes, sauf au sud dans les campagnes agricoles de l'Artois.

L'urbanisation est marquée par un parc immobilier ancien (38 % des logements antérieurs à 1948, 29 % dans la France de province), par la place des maisons individuelles (72 % des résidences principales, 61 % dans la France de province) et leur part varie : 54 % dans la métropole lilloise, 77 % dans l'arc industriel de Béthune à Maubeuge. Elle montre un retard relatif quant à la qualité, le confort. Ce retard s'atténue suite aux efforts de réhabilitation urbaine, notamment dans les villes ouvrières (cités, friches industrielles, sites parfois pollués, équipement scolaire et sanitaire longtemps insuffisant) ; une politique urbaine parfois bridée par l'émiettement communal, par les dissensions politiques (localités bourgeoises, ouvrières). L'évolution est cependant visible : le patrimoine architectural est restauré, l'architecture industrielle parfois sauvegardée. L'ampleur de la tâche (aménagement urbain, scolarisation, formation) dépasse les « querelles de beffroi » et s'inscrit dans les communautés d'agglomération. Celles-ci, aux pouvoirs renforcés par la décentralisation, sont aidées par la Région, l'État, l'UE (dans l'ex-bassin houiller).

Une nébuleuse urbano-minière : l'agglomération de Douai-Lens

En 1999, elle comptait 4 communes centres (Douai, Lens, Hénin Beaumont, Liévin), 64 communes de banlieue (40 dans le Pas-de-Calais, 24 dans le nord), une population de 518 000 habitants (157 000 dans le Nord, 361 000 dans le Pas-de-Calais).

Les « gens du Nord »

Des régions métropolitaines, le Nord-Pas-de-Calais est la plus jeune, 28 % de la population ont moins de 20 ans (moyenne nationale 25 %) ; ce taux était de 40 % en 1968 ! Nombre de jeunes suivaient des filières courtes, entraient vite dans la vie

active, se formaient « sur le tas » et la stratégie patronale alliait faibles qualifications, faibles investissements et faibles salaires.

Depuis 1980, la reconversion oblige à un gros effort de formation, d'équipement scolaire, universitaire, technologique ; l'évolution du nombre et du pourcentage de bacheliers et d'étudiants témoigne du rattrapage réalisé. Mais, faute de débouchés suffisants dans des emplois qualifiés, de jeunes adultes (25-29 ans) restent nombreux à partir ! Et ce, malgré un attachement vif à la région, à la ville, à la famille.

Les gens du Nord ont des qualités reconnues : travailleurs, aimant le travail bien fait ; généreux, nourris du catholicisme social et d'idéaux socialistes, solidaires au sein de l'équipe de travail, de la famille, du voisinage, prêts à soutenir toute action humanitaire. Ils sont chaleureux, ayant le goût de la fête : ducasses, kermesses, carnaval (Dunkerque), vie associative intense (clubs, chorales, fanfares...). Attachés à leur région, ils le sont aussi à leur patrie ; en témoignent la Résistance, la bataille menée après 1945 pour l'énergie et pour la reconstruction du pays, la fibre gaulliste. Ils sont aussi, après bien des drames dûs aux guerres, largement européens, mais favorables à une Europe plus sociale.

Un héritage lourd, des indicateurs médiocres

- Taux de chômage élevé ; PIB/habitant et RDB/habitant (Revenu Disponible Brut qui tient compte des revenus de transfert, retraites, allocations, prestations) au dernier rang des régions.
- Taux d'activité 67,7 %, celui des femmes 60,2 % (France 72,4 % et 67,5 %).
- Espérance de vie des hommes 73,6 ans, des femmes 81,6 (France 76,8 et 84,2).
- Personnes dont les études sont terminées : n'ayant pas de diplôme, au mieux le CEP (Certificat d'études primaires) 37 % , ayant un diplôme de l'enseignement supérieur 17,5 % ; dans les autres régions de province respectivement 34 % et 19%.

Source : Insee.

Une plaque tournante de l'Europe du Nord-Ouest

Située à l'extrémité ouest de la grande plaine de l'Europe du Nord, sur le versant Sud du « grand delta » (Rhin, Meuse, Escaut), sur le détroit le plus fréquenté du

monde, le Pas-de-Calais, la région a de grandes potentialités relationnelles, enfin valorisées.

La frontière, son empreinte historico-géographique

Fixée sous Louis XIV, elle eut des effets contradictoires : coupure et protection, mais aussi ouverture. Le pouvoir central a aménagé militairement la région, la dotant de citadelles « à la Vauban » ; il a écarté par la suite, face au risque d'invasion, des industries dites stratégiques. Il a fait beaucoup pour séparer la région des pays voisins, auxquels l'attachent la géographie et l'histoire. Le système des voies navigables du xIx^e s. visait à dévier les flux, orientés naturellement vers Anvers, au profit de Dunkerque et de Paris : canaux flamands, canal de Saint-Quentin à faible gabarit, puis, en 1960, canal du Nord au gabarit de 800 tonnes. La médiocrité des infrastructures, face à la qualité du réseau belge, protégeait nos marins de la concurrence de nos voisins. Tout aussi significatif fut l'aménagement d'axes parallèles à la frontière, Dunkerque-Lille, Lille-Valenciennes. Bien sûr, la logique centralisatrice a, comme dans d'autres régions, triomphé : les voies radiales, canaux, grandes routes nationales, voies ferrées, autoroutes, empruntent le seuil de Bapaume.

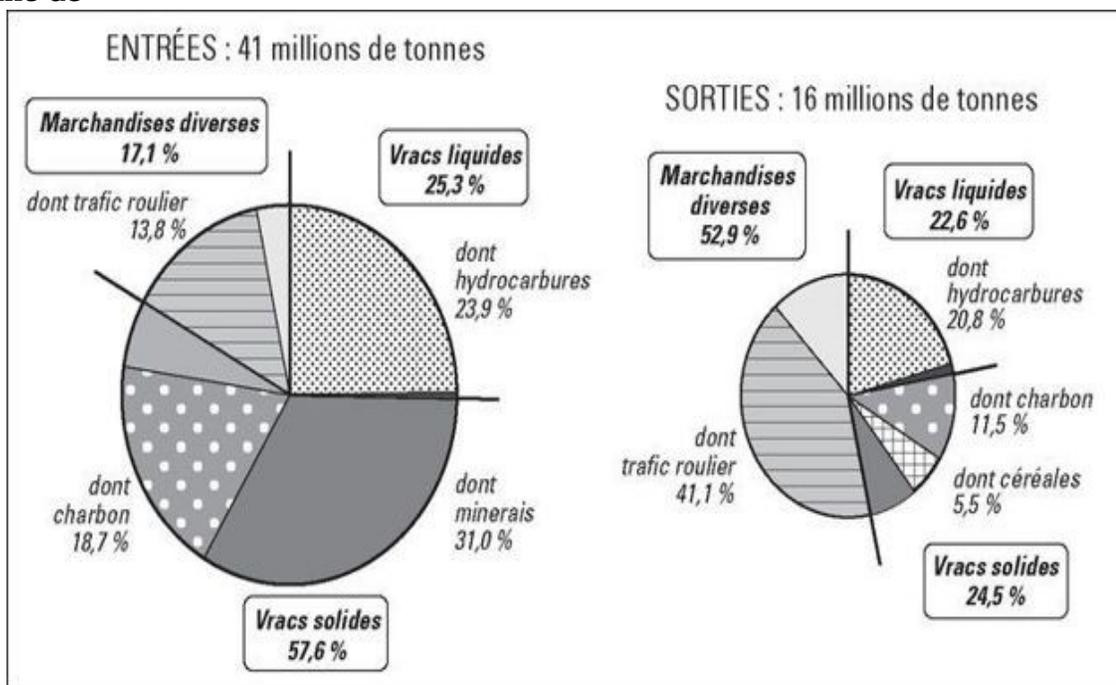
Mais les axes méridiens traversent la frontière qui n'a pas empêché les échanges : capitaux belges investis dès la fin du XVIII^e dans l'exploitation du charbon, puis au XIX^e s. dans l'industrie (vallée de la Sambre, Valenciennes) ; frontaliers belges, entre 1880 et 1950, travaillant en France. Réciproquement des capitaux français, nordistes, s'engagent dans le textile flamand ou dans la distribution commerciale belge. Des flux touristiques jouent dans les deux sens.

La frontière maritime fut marquée par les rivalités franco-britanniques : Calais anglaise de 1347 à 1558 ; Dunkerque âprement surveillée par les Anglais au XVII^e-XVIII^e s. ; Boulogne (colonne de la Grande Armée) et le projet de Napoléon 1^{er} d'envahir l'Angleterre. Mais, l'influence britannique, financière et technique, a joué ; l'importation de métiers à tulle à Calais, début du XIX^e s., a favorisé l'industrie de la dentelle. Par la suite, le rapprochement franco-britannique, avec ici les champs de bataille des deux guerres mondiales, stimule le trafic maritime, les flux touristiques. Le tunnel sous la Manche, ouvert en 1994, amarre plus solidement encore le Royaume Uni à l'Europe.

Une façade maritime récemment dynamisée

L'offre portuaire, longtemps limitée – la France fut plus une puissance continentale que maritime –, progresse sensiblement. En 2007, le trafic approche les 100 millions de tonnes pour les trois ports. Leur équipement s'améliore. Le complexe industrialo-portuaire dunkerquois s'allonge sur plus de 17 kilomètres de côte sableuse ; se créent, en 1960, le Port Est et ses bassins à flot accessibles aux navires de 115 000 tonnes, dans les années 1970, le Port Ouest, port de marée, sans écluse, accessible aux navires de 300 000 tonnes. Calais dispose depuis 1990 d'un nouveau bassin en eau profonde pour cargos de 60 000 tonnes, et, depuis 2003 d'un nouveau terminal fret. Mais ces ports spécialisés ne collaborent guère entre eux, à la différence de ceux du Benelux.

Boulogne (43 700 habitants, 120 000 pour une communauté d'agglomération en recul démographique) reste le premier port de pêche en France (un débarquement de 50 000 tonnes, dont 40 000 t de pêche fraîche), le premier centre européen de transformation et de distribution des produits de la mer ; au total 380 000 tonnes de poisson sont acheminées dans la zone portuaire, la grande majorité importée par camion, notamment d'Europe du Nord. Le trafic marchandise, depuis la fermeture de l'usine de



Source : Grand Port Maritime de Dunkerque.

Le trafic portuaire dunkerquois en 2007

ferro-manganèse en 2004, se réduit à 705 000 t en 2007. Le trafic passager transmanche, interrompu face à la concurrence du tunnel et surtout du port de Calais, reprend en 2004 suite aux efforts de la Chambre de Commerce et de la municipalité. Avec 704 000 passagers en 2007, il conforte les commerces et le

tourisme (vieille ville avec remparts, château féodal, rues pittoresques ; un musée de la mer Nausicaa...).

Calais, face à la concurrence du tunnel, voit se regrouper les compagnies maritimes qui se restructurent, s'équipent de puissants ferries multipliant les rotations. Il est le 1^{er} port français de voyageurs malgré un recul (20 millions en 1997, 13,7 en 2003, 11,5 en 2007), le 1^{er} port roulier d'Europe continentale (un trafic en essor, 40,7 millions de tonnes en 2007, et un nombre d'entrées et de sorties cumulées de poids lourds de 1,8 million). Au total, avec le port de commerce, le trafic marchandises (41,5 millions de tonnes) place Calais au 4^e rang en France. La dynamique portuaire n'a pas toutes les retombées escomptées : au développement des transports, de la logistique, des services, répondent des difficultés industrielles (dentelle, chimie, composants électriques, électroniques) ; le chômage reste élevé. La ville, 73 000 habitants en 2006, est à la tête d'une communauté d'agglomération (96 700 habitants) en recul démographique ; ancrée à gauche, elle change de majorité municipale en 2008.

Le tunnel sous la Manche, long de 40 kilomètres dont 27 sous-marins, renforce le pôle calaisien. Le trafic d'*Eurostar* progresse, 8,26 millions de voyageurs en 2007, concurrençant les liaisons maritimes et aériennes (Paris-Londres, Bruxelles-Londres). L'achèvement de la LGV britannique fin 2007 et le changement de gare d'arrivée dans le centre de Londres permettent des gains de temps appréciables. *Eurotunnel* enregistre des progrès dans le trafic des camions (1,4 million de navettes en 2007), dans celui des voitures (2,1 millions de navettes) ; régresse le trafic ferroviaire de marchandises. Au total, sur l'ensemble du Déroit (Folkestone-Douvres-Ramsgate/Calais-Dunkerque-Boulogne-Zeebrugge-Ostende), 90 % du transport par camion passent par Calais.

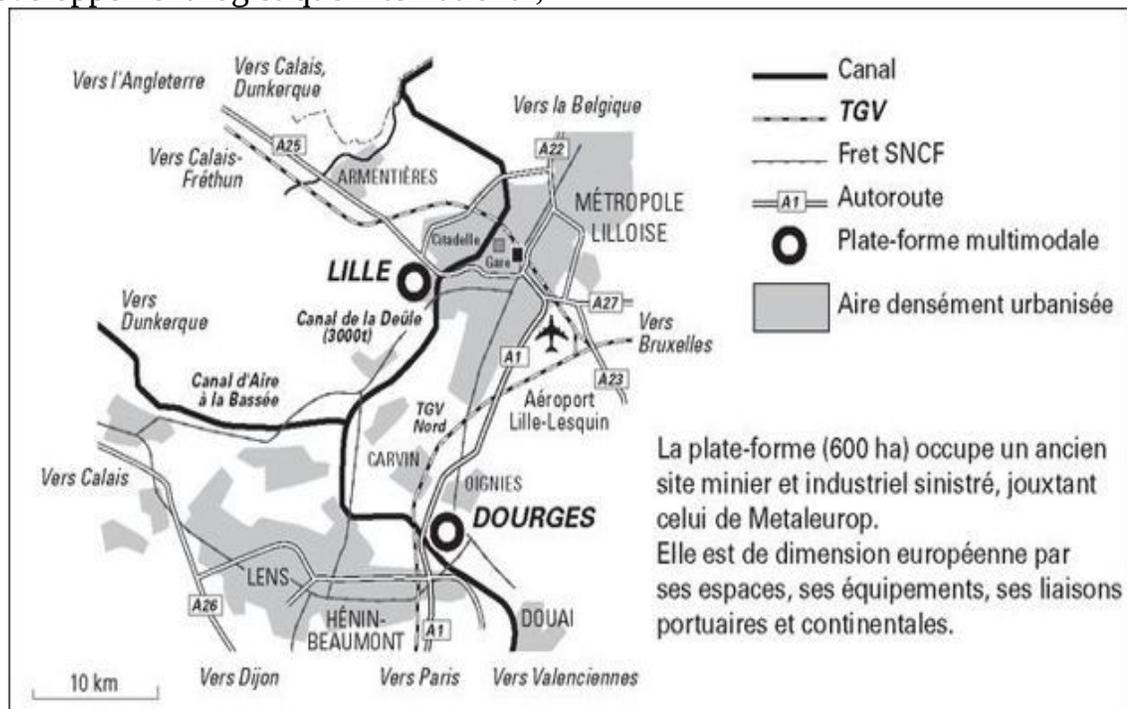
Dunkerque est au 3^e rang des ports français avec un trafic, en essor, de 57 millions de tonnes en 2007 dont 41 aux importations.

Le trafic est largement conditionné par le complexe industrialo-portuaire (sidérurgie et pétrochimie) : plus de 82 % des importations concernent les produits en vrac, solides et liquides. Mais, Dunkerque est aussi un port de transit. Le trafic le plus dynamique englobe les marchandises diverses avec : une croissance mesurée du trafic par conteneurs, le retour depuis 2000 d'un transport roulier transmanche en essor (plus du 1/5 du volume global, plus de 40 % des exportations en 2007), et la fonction de redistribution assurée par la plate-forme logistique internationale.

Ayant longtemps pâti de la concurrence de leurs voisins du Benelux, les ports de la région sont désormais attractifs ; ils offrent des services de qualité, paix sociale et efficacité (nouveau statut des dockers, réorganisation du travail portuaire) et surtout, longtemps négligée, une meilleure desserte continentale.

Un carrefour enfin valorisé

Le réseau autoroutier, le plus dense de France après celui de l'Île-de-France, a ses prolongements européens : l'A 26 (surnommée l'autoroute des Anglais), les radiales A 1, A 2, A 16 et la transversale Dunkerque-Lille-Valenciennes raccordées au réseau belge. La fréquence des échangeurs, l'éclairage nocturne (notamment dans la périphérie lilloise), sont typiques des espaces densément peuplés de l'Europe du Nord-Ouest. Le transport ferroviaire est stimulé par le TGV : la région possède le réseau TGV le plus développé de France et la première gare en Europe pour la connexion des TGV (Lille-Europe). Lille est à une heure de Paris, à une demi-heure de Bruxelles, à une heure quinze minutes de Londres ; une proximité qui ne favorise guère le développement aéroportuaire de Lille-Lesquin ! Mais, le Nord-Pas-de-Calais est aussi la première région française pour le fret ferroviaire ; dans l'optique d'un développement logistique international,



La plate-forme multimodale de Dourges

elle offre deux atouts : un réseau ferré marchandises dense, hérité de l'époque charbonnière, à entretenir, et une amélioration récente des liaisons ports-arrière-pays.

Boulogne dispose de la plus importante gare routière de marée d'Europe. Calais et Dunkerque ont de puissants faisceaux ferroviaires et la plus grande gare de triage portuaire de France est dunkerquoise ; leurs quais sont directement connectés au réseau autoroutier européen : l'A 26 Calais-Dijon mène vers l'Europe du Sud, l'A 16 conduit vers l'Europe du Nord. Mais, seul Dunkerque bénéficie d'un canal à

grand gabarit : réalisé à partir des années 1970, il atteint Valenciennes, puis se prolonge, par la Deûle canalisée, jusqu'à Lille et se raccorde plus tardivement à l'Escaut et à la Lys belges ; mais les liaisons avec l'Oise, par le canal du Nord, restent médiocres, en attendant la réalisation du projet Seine-Nord. Le canal à grand gabarit aurait pu transformer la sidérurgie continentale du Valenciennois en une sidérurgie sur l'eau utilisant minerai de fer et charbon importés. Il arrive trop tard : les hauts fourneaux s'arrêtent en 1978 et l'aciérie en 1984.

Le recul ou la cessation d'activités lourdes bouleverse le trafic de la voie d'eau : quasi-disparition du charbon, du minerai de fer, maintien des céréales, essor des conteneurs. Lille devient le 3^e port fluvial de France (plus de 7,7 millions de tonnes en 2007).

Trafic de Ports de Lille (millions de tonnes)

	Par voie d'eau	Rail	Route	Total	Trafic conteneurisé en EVP*	
					Mode fluvial	Tous modes
En 2006	1,485	0,137	7,210	8,833	40 771	81 876
En 2007	1,339	0,194	6,258	7,792	43 898	83 171

* EVP Équivalent Vingt Pieds
Source : Port de Lille

Sa plate-forme multimodale, à laquelle sont associées des firmes régionales (Auchan), nationales (Les Trois Suisses), internationales (Danone, Heineken, Unilever...) est interconnectée avec les grandes infrastructures de transport ; elle assure des départs réguliers vers Anvers, Rotterdam, Dunkerque, Le Havre, et traite un volume annuel de plus de 11 millions de tonnes. D'autres plates-formes se créent le long du canal : Valenciennes, Dourges cofinancée par les fonds structurels et inaugurée en décembre 2003, Arques, près de Saint-Omer, appelée à devenir le complément logistique de Lille. Ainsi la région, face à l'efficacité commerciale des voisins belges et néerlandais, tente d'améliorer sa part dans le transport combiné de marchandises.

Économie et espace en recomposition

La réalité est ambivalente : une forte désindustrialisation depuis les années 1960-1970, un chômage élevé avec des taux records dans des bassins d'emploi spécialisés (vallée de la Sambre, Valenciennois), une reconversion de friches industrielles et de sites pollués peu aisée, des conditions et un cadre de vie médiocrement appréciés.

Pourtant le Nord-Pas-de-Calais reste une région économiquement puissante. L'agriculture intensive nourrit des IAA dynamiques. L'industrie, en recul, se renouvelle : la défense de l'emploi industriel, la reconversion industrielle, furent des préoccupations majeures dans cette région de tradition ouvrière, surtout dans les bastions socialistes et communistes. Les services, longtemps sous-représentés, connaissent un rattrapage intéressant. Ainsi, face aux dures crises touchant des espaces longtemps spécialisés, le Nord-Pas-de-Calais se transforme dans ses composantes économiques, sociales, culturelles. Les gens du Nord ont une perception autre, moins industrielle, moins ouvrière, de leur région. Cette évolution s'accompagne d'une dynamique spatiale inégale et complexe ; ainsi Dunkerque, pôle de développement dans les années 1960, ne devient-il pas pôle de reconversion en 1975, pour connaître un nouvel élan dans les années 1990 ? À l'échelle locale, bien des paysages témoignent des inerties, des difficultés et des mutations en cours !

Force de l'agriculture et de l'agroalimentaire

Le développement agricole laisse peu de place aux espaces boisés (100 000 ha). Les grandes forêts sont dans le sud-est de la région, celle de Mormal ancienne forêt frontalière, celle de Saint-Amand-Les-Eaux, près de Valenciennes, devenue parc régional. Dès le Moyen Âge, l'agriculture devient intensive : la jachère recule jusqu'à disparaître autour des villes, avec l'usage de fertilisants (« l'engrais flamand », des gadoues urbaines). Le dynamisme agricole s'appuie historiquement sur les villes, qui fournissent capitaux et marchés, sur l'industrie, qui livre matériel agricole, engrais, et transforme les productions. Il s'appuie également sur des exploitants généralement bien formés. L'association traditionnelle polyculture-élevage recule au profit de systèmes spécialisés.

La grande culture du Bassin parisien se prolonge dans les grandes exploitations de Flandre maritime et des terres limoneuses de l'Artois et du Cambrésis, avec ici quelques variantes. Les céréales occupent dans la région 40 % de la SAU : le blé domine nettement, l'orge suit, et le maïs-grain reste marginal. Leur sont associés, en rotation, la betterave industrielle, puissante dans le Cambrésis où elle alimente sucreries et distilleries, la pomme de terre, qui fournit les 2/3 de la production française, secondairement les oléagineux.

Les cultures spéciales, exigeantes en soins, se font dans des exploitations plutôt moyennes et petites : lin en Flandre maritime, tabac dans la vallée de la Lys, légumes de plein champ, notamment en Flandre intérieure, maraîchage dans le « marais de Saint-Omer », graines de semence dans la Pévèle. Le forçage de la chicorée endive, au 1^{er} rang mondial, se fait souvent dans le cadre de mini-exploitations, sur couches spéciales, sous bâches, voire en cave.

Un problème régional : agriculture et expansion urbaine

L'agriculture reste très présente dans les pôles urbains avec 17 % de la SAU régionale (2^e rang après PACA) ; dynamique, elle rappelle le profil régional dominé par la grande culture. L'étalement urbain (habitat, infrastructures, zones d'activité) conduit à l'artificialisation de terres agricoles (près de 1 700 ha par an) et à l'enchérissement des terres. Or ces espaces agricoles « urbains » sont des espaces d'équilibre, de respiration, considérés comme « naturels ». Leur sauvegarde s'inscrit dans les SCOT, schémas de cohérence territoriale et dans les PLU plans locaux d'urbanisme. Ainsi le schéma directeur de la Communauté Urbaine de Lille (87 communes) veut conserver à l'agriculture plus de 50 % du territoire de l'arrondissement, soit 45 000 ha sur 87 000.

Source : Direction Régionale de l'Environnement.

Autre ressource importante bien qu'en recul, l'élevage, dont les livraisons représentent en valeur la moitié de celles des cultures. L'élevage bovin, encore associé à la polyculture en Flandre intérieure, prend une orientation herbagère dans les Bas-Champs picards, dans les bocages du Boulonnais, de l'Avesnois et de Thiérache. La race française frisonne pie noire, dont la région fut le berceau, fournit le lait aux coopératives et groupes privés, dont Nestlé. À côté de produits industriels, lait de longue conservation, fromages frais, yaourts, se maintiennent des fromages traditionnels, carré de Lille, boulette d'Avesnes, maroilles. L'élevage porcin, en recul, place désormais la région au 4^e rang, après la Bretagne, les Pays de la Loire, la Basse-Normandie, alors que l'aviculture se développe.

L'agriculture affronte des difficultés. La disparition d'exploitations s'accélère au bénéfice des plus grandes.

Poursuite de la concentration agraire

Exploitations	Moins de 20 ha	20-50 ha	50-100 ha	100-200 ha	plus de 200 ha	SAU
Nombre en 2005	4 413	3 763	4 568	2 080	226	84 6181 ha
Nombre en 2000	6 090	5 132	4 850	1 740	227	83 8166 ha

Sources : recensement agricole 2000, Insee 2005

L'augmentation du prix des terres, très forte en aire urbaine, est un handicap pour l'installation de jeunes exploitants même si progressent les exploitations associant faire-valoir direct et fermage, les formes sociétaires (GAEC, EARL). Par ailleurs l'agriculture intensive et productive se heurte à la concurrence des producteurs belges, néerlandais, bien organisés sur le plan commercial.

Valorisant les produits de l'agriculture et de la pêche, les IAA confortent leur position relative face au recul des industries traditionnelles. En 2006 avec 26 000

salariés, elles représentent plus de 7 % des salariés du secteur en France (5^e rang après Île de France, Bretagne, Pays de la Loire, Rhône-Alpes). Diffuses dans l'espace régional, elles privilégient toutefois, par ses principaux établissements, le milieu urbain et périurbain. La banlieue métropolitaine accueille une grande diversité d'activités, dont des brasseries réputées. Deux villes portuaires se détachent : Boulogne concentre 200 entreprises de traitement et de commercialisation du poisson, et les armateurs, devenus industriels du poisson, côtoient des firmes étrangères ; la région de Dunkerque (avec son terminal sucrier) travaille des produits importés (huileries, confiseries). Des petites villes en milieu rural sont animées par les agro-industries, telle Saint-Pol-sur-Ternoise (une aire urbaine de 10 700 habitants en 2006, en croissance démographique) avec les aliments pour le bétail, le conditionnement des produits de l'élevage, lait et viande. Des petites villes minières sont parfois aidées dans leur reconversion par l'implantation d'IAA (groupe *Mac Cain* fixé à Harnes près de Lens, et à Béthune).

Le Nord-Pas-de-Calais attire, à côté de PME familiales, des sociétés de renom, françaises et étrangères ; réciproquement, des entreprises régionales ont des intérêts à l'extérieur de la région et à l'étranger (Belgique notamment). Parmi les grands de l'agroalimentaire figurent la chicorée *Leroux* (1^{er} mondial), *Lessafre* (1^{er} européen de la levure), *Roquette* (1^{er} européen des produits amylacés), *Bonduelle* (1^{er} européen de la conserverie de légumes), la biscuiterie *Delacre*... Les groupes étrangers sont de plus en plus présents : le Scandinave *Findus* (traitement du poisson, surgelés), le Canadien *Mac Cain* (frites surgelées), le Néerlandais *Heineken* qui a absorbé la brasserie régionale *Pelforth*, l'Italien *Eridania* qui contrôle le groupe sucrier *Béghin*, originaire de la région.

Avatars des industries traditionnelles

La région reste industriellement puissante. La part de l'emploi salarié industriel y est en 2006 de 19 % (France 17 %), soit 7 % de l'emploi industriel français.

Trois activités ont historiquement façonné la région, lui donnant une importance nationale : l'industrie textile, l'extraction houillère, la sidérurgie.

Le textile

Le travail de la laine et du lin remonte au Moyen Âge, celui du coton au XVIII^e s. La révolution industrielle fait du Nord-Pas-de-Calais la 1^{re} région textile française et une des principales au monde. Mais depuis le milieu du XX^e siècle, le repli est fort, d'autant plus aigu qu'il affecte des villes et des bourgs spécialisés ; il s'accélère ces

dernières années. La création, sur Roubaix, d'un pôle de compétitivité Up-Text tourné vers les produits techniques empêchera-t-elle la disparition de ce secteur, envisagée par des responsables patronaux ?

L'empreinte textile reste présente dans de gros bourgs ruraux du Cambrésis, dans quelques centres isolés (Calais, Arras), dans la région de Roubaix-Tourcoing (laine), Lille (coton), Armentières (lin). Mais ici l'époque des « dynasties bourgeoises » (les *Prouvost*, les *Masurel...*), des « navetteuses », frontalières belges, jeunes filles et jeunes femmes venant du bassin houiller, est bien révolue. Depuis les années 1950, la crise sévit : difficultés financières liées partiellement à la modernisation des équipements, reprise et restructuration d'entreprises locales par des groupes extérieurs, concurrence étrangère, délocalisations, fermeture d'usines, comme en 2000 la *Lainière de Roubaix*, fleuron du groupe *Prouvost*. Les effectifs du textile et de l'habillement s'effondrent : 190 000 en 1954, 11 000 en 2006. Des productions, bien qu'en recul, gardent une certaine importance, peignés et tissus de laine, fils de lin, tapis, dentelle, broderie... Les textiles chimiques, *Rhône-Poulenc*, près d'Arras, le groupe belge *Beaulieu*, à Dunkerque, et des textiles techniques (où entrent de nouveaux composants), élargissent l'éventail des productions. L'essor des textiles techniques touche près de 20 % des entreprises du secteur textile-habillement ; des entreprises dynamiques, exportatrices, innovantes. La recherche s'appuie sur Up text à Roubaix, l'institut français du textile et de l'habillement de Lille, des structures de formation, centres d'apprentissage, lycées techniques (Roubaix, Tourcoing, Calais), IUT (Roubaix, Villeneuve d'Ascq). La région offre la particularité de concentrer tous les stades de la filière : négoce des matières premières (laine et coton traités en bourse), productions, réseau de formation, distribution des produits finis, dont la vente par correspondance (concurrencée par la vente sur internet).

Des industriels du textile se sont reconvertis dans la vente par correspondance. Le succès de *La Redoute*, intégrée au groupe *Pinault-Printemps*, attire d'autres firmes, *Les Trois Suisses*, *Damart*, *La Blanche Porte*, l'allemand *Quelle* (venant d'Orléans). Roubaix-Tourcoing devient le 1^{er} centre européen de VPC (80 % de la VPC généraliste en France), et la région le 2^e pôle français de l'industrie graphique (catalogues, messages publicitaires). Le passé textile s'estompe ainsi dans le paysage industrialo-urbain : usines et habitat ouvrier (les courées) disparaissent, des établissements se reconvertisent en ateliers (cartonnerie), en entrepôts, en bureaux (comme les bâtiments de *La Redoute*), parfois en musées. D'autres industriels réussissent dans la grande distribution : la famille *Mulliez* crée la chaîne *Auchan* et ses filiales, *Kiabi*, *Tapis Saint Maclou*, *Décathlon*, *Leroy-Merlin...* Ces reconversions font appel à une main-d'œuvre surtout féminine, peu qualifiée ; elles atténuent, sans les compenser, les pertes d'emploi dans le textile.

L'ex bassin houiller

L'exploitation commence au XVIII^e siècle avec la découverte de veines prolongeant le bassin de Wallonie ; en 1734 est fondée la société des mines d'Anzin (près de Valenciennes). La mise en valeur de la partie centre-ouest du bassin (secteurs de Lens, puis de Béthune-Bruay) se fait au milieu du XIX^e siècle. Le bassin allait fournir, jusque dans les années 1950, les 2/3 du charbon français. En 1945, la nationalisation des 18 compagnies privées et la création des Houillères du Bassin du Nord et du Pas-de-Calais conduisent à la modernisation, à la concentration des puits d'extraction et à l'évolution du métier de mineur, ce dernier devenant technicien spécialiste de machines de creusement, d'abattage, voire électro-mécanicien. De meilleures rémunérations, des avantages sociaux (logement, médecine gratuite, centres de vacances et de repos...) accompagnent ces changements. Les 200 000 salariés des Houillères, dont plus de 100 000 « gueules noires », les mineurs de fond, sont alors un élément clé de la vie régionale, voire nationale. À partir des années 1960, commence le déclin : problèmes de rendement, de coût (les veines sont étroites, disloquées), de la concurrence du pétrole et de l'électricité. Le repli, encadré par des plans successifs, mène à la fermeture du dernier puits, le n° 10 d'Oignies, en décembre 1990. C'est la fin de 270 ans d'histoire minière, d'une épopée jalonnée de drames (catastrophe de Courrières en 1906, 1 181 morts), de souffrances (maladie de la silicose), d'abnégations. Les « gueules noires » disparaissent de la vie économique, sociale, syndicale, politique. La fin de l'extraction entraîne l'effondrement de la carbochimie, l'arrêt des cokeries, des centrales thermiques. Mais l'empreinte minière reste forte : chevalets, terrils en voie d'aménagement paysager et récréatif, habitat de corons et de cités cédé par les Charbonnages aux municipalités, dispensaires (pour le suivi médical de la silicose).

Du Pays noir à la Ceinture verte de la métropole lilloise, ou la seconde vie des 150 terrils subsistants

Le patrimoine minier se perpétue grâce aux lieux de mémoire : Centre Historique de la Mine à Lewarde, près de Douai, musées de la mine à Anzin, Noeux les Mines, Bruay-Labuissière ; grâce aux paysages faits de chevalets, de terrils hauts de 130 à 180 m et dominant la plaine de plus de 100 -120 m.

Ces terrils sont cédés prioritairement aux collectivités locales.

Aménagements ponctuels réalisés

- Loos en Gohelle : lieu de promenade et Ecopole au pied des deux terrils.
- Noeux les Mines : complexe Loisinord, piste de ski synthétique, golf, plan d'eau.

- Auberchicourt : lieu de sport et de loisirs.

Aménagement régional en cours

Des terrils sont détruits à des fins d'urbanisation ; d'autres deviennent parcs d'attraction (Grenay, Hénin-Beaumont, Fouquières) ; beaucoup, rachetés par les conseils généraux, sont classés en espaces naturels sensibles (flore originale), une ceinture verte pour la métropole lilloise.

Dans ce bassin, long de 110 kilomètres, large de 10-15 kilomètres, densément desservi, s'ajoutent aux industries nées de l'ère houillère mais renouvelées (métallurgie) celles des reconversions, créées dans des zones d'activité près des autoroutes. Des villes anciennes (Douai, Béthune, Valenciennes), plus récentes (Lens), étoffent leur secteur tertiaire. Mais les villes minières, nées de la mine, sont inégalement transformées ; les difficultés sociales sont marquées et le Front national prend parfois la relève du Parti communiste. Le bassin, 10 % de l'espace régional, concentre près de 30 % de la population. Celle-ci connaît un léger recul démographique (Lens, Liévin, périphérie valenciennoise, mais non le Béthunois touché par la péri urbanisation lilloise). Retraités et chômeurs sont relativement nombreux.

La marche à la mer de la sidérurgie

La sidérurgie de la vallée de la Sambre, héritière de la fonte au bois et de l'industrie du fer ardennaise, stimulée par l'arrivée de charbons et de capitaux belges, cède à partir des années 1960 ; elle est désormais résiduelle. Les friches industrielles, souvent polluées, sont l'objet de requalification (Maubeuge).

Dans le Valenciennois, la sidérurgie s'implante au XIX^e siècle sur le charbon. Au milieu du xx^e siècle, la voie ferrée électrifiée lui apporte du minerai de fer lorrain ; Denain est alors le 1^{er} complexe sidérurgique français. La décision d'*Usinor*, société qui a ses bases dans le Valenciennois, de créer à Dunkerque un complexe intégré utilisant minerais et charbons importés, entraîne le recul, puis la disparition (exceptée une aciérie électrique) de cette sidérurgie intérieure. Une partie de la main-d'œuvre migre du Valenciennois vers le pôle dunkerquois.

Région dunkerquoise : la moitié de l'emploi industriel dans la sidérurgie-métallurgie

Acier 30 % de la production française

Arcelor-Mittal Dunkerque

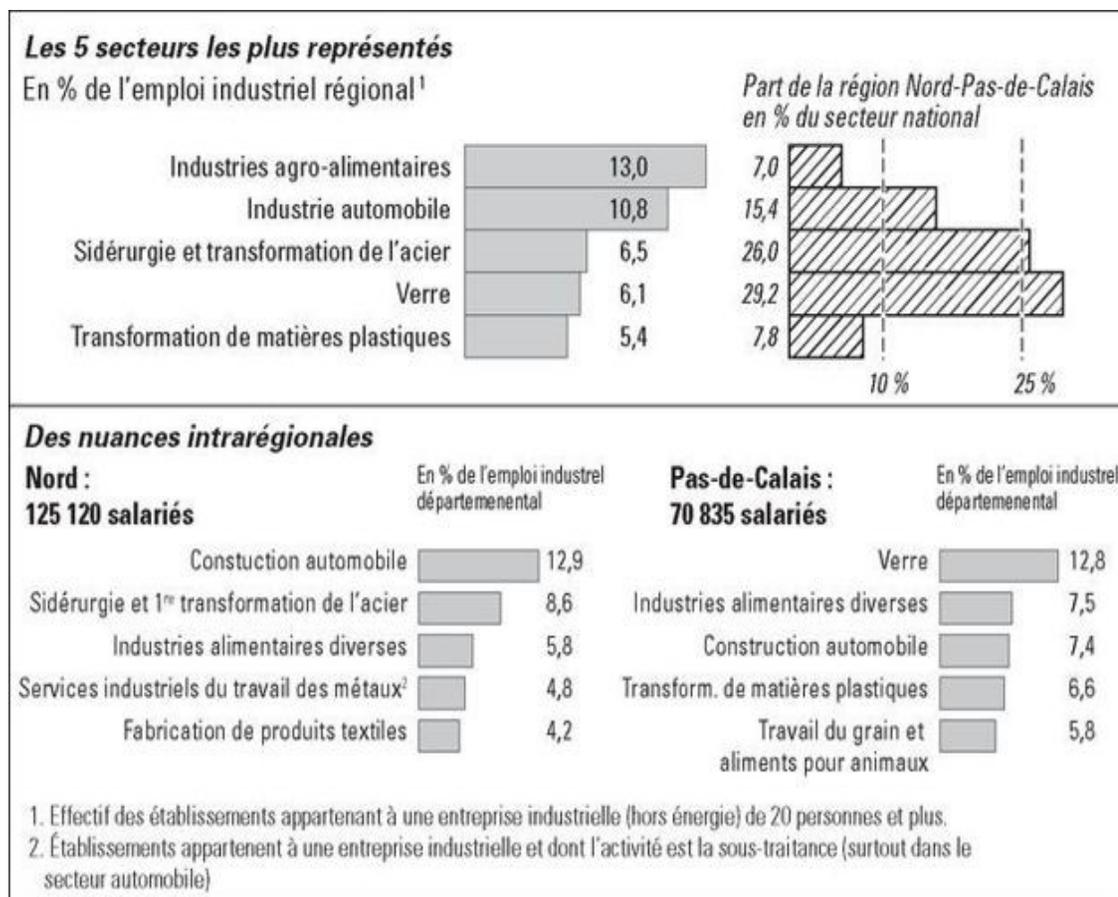
Ascolétal (aciers spéciaux)
Arcelor-Mittal Mardyck (laminés)
Dillinger Hütte (tôles, plaques)
Aluminium 50 % de la production
Alcan (ex Péchiney)
Usines d'emballages métalliques

La sidérurgie sur l'eau triomphe. Dunkerque, avec ses hauts fourneaux, aciéries, laminoirs et tréfileries, devient, à partir de 1963, le 1^{er} complexe sidérurgique. La sidérurgie accompagne la réalisation du vaste complexe industrialo-portuaire qui accueille aussi pétrochimie, centrale nucléaire de Gravelines, usines d'aluminium, de chrome...

De petites unités sidérurgiques, de création plus ancienne, gravitent autour du pôle dunkerquois : usine des Dunes (acier électrique), usine de Mardyck (fer blanc) situées à la périphérie de l'agglomération, aciérie d'Isbergues entre Béthune et Saint-Omer, près du canal Dunkerque-Valenciennes. Le groupe *Arcelor-Mittal*, leader mondial de la sidérurgie, gère désormais tous ces sites ; sa stratégie laisse présager des menaces pour ces unités.

Une plus grande diversité industrielle

Des activités liées historiquement au charbon se maintiennent, se renouvellent et gardent une importance nationale. Presque tout le plomb et le zinc français sont produits dans le Douaisis. La métallurgie et la mécanique s'orientent vers les biens d'équipement, les constructions ferroviaires (*Alstom, Bombardier*) en Valenciennois, Douaisis, banlieue lilloise. Malgré un recul dans la production nationale, la région reste un pôle majeur de l'industrie ferroviaire qui s'appuie sur l'innovation : centre d'essais ferroviaire près de Valenciennes (un outil unique en France permettant de tester les avancées technologiques et la fiabilité des systèmes), productions du VAL, métro de Lille complètement automatique (adopté à Toulouse, Atlanta, Taïpeh), du TGV et des navettes « *shuttle* » .



Source : SESSI, enquête 2006.

Les secteurs industriels les mieux représentés

L'industrie du verre, dévoreuse d'énergie, se maintient dans le centre-est du bassin houiller ; elle touche la région de Saint-Omer avec la verrerie cristallerie d'Arques devenue « *Arc International* » ; mais la stratégie mondiale du groupe (production et distribution) annonce des menaces sur les emplois régionaux (autour de 10 000 salariés !). Quant à la chimie lourde, elle continue, malgré la quasi-disparition de la carbochimie, de répondre, à partir de matières premières importées, aux besoins des textiles et de l'agriculture.

Viennent s'ajouter, depuis les années 1960, les industries nées de la reconversion, issues de capitaux extérieurs à la région. Le Nord-Pas-de-Calais, malgré l'image de vieille région industrielle, reste attractif : 39 % de l'emploi industriel viennent d'établissements contrôlés majoritairement par l'étranger. Il offre un tissu économique dense, une main-d'œuvre laborieuse, des avantages financiers et fiscaux, des aides de l'État, de l'Union européenne, des houillères nationales et des collectivités territoriales.

Parmi les industries nouvelles, l'automobile apporte un remède à un bassin houiller sinistré. Elle s'implante, fin des années 1960, dans l'ouest et le centre-ouest

du bassin touchés précocement par la récession houillère : usine de montage *Renault* à Douai, unité de moteurs *Renault-PSA* à Douvrin-la-Bassée, usine de boîtes de vitesse près de Noeux-les-Mines. Dans les années 1990, elle s'implante dans le Valenciennois affecté par la disparition de la sidérurgie et la fermeture des derniers puits : en 1993 s'ouvre l'établissement, *Sevelnord*, filiale de *Peugeot* et de *Fiat*, en 1998 *Toyota* édifie une usine active depuis 2001. L'industrie automobile attire sur le bassin et en dehors – Etaples, vallée de la Sambre – des équipementiers ; elle stimule la plasturgie, autre industrie nouvelle. Mais la crise actuelle suscite dans les établissements et chez les sous-traitants bien des inquiétudes (chômage partiel, risques de licenciement).

Origine et destination des flux de frontaliers

Zones de départ : Métropole lilloise 45% ; Sambre-Avesnois 18 % ; Valenciennois 17 % ; Dunkerque-Flandre-Lys

Zones d'arrivée : Hainaut : 57% ; Flandre occidentale : 32 % ; autres provinces : 11 %

Source : Insee Profils 2006.

Cette dynamique industrielle a ses limites, témoin le renversement du flux de frontaliers qui désormais gagnent la Belgique (14 370 en 1999, 22 500 en 2005). Hormis des cadres travaillant à Bruxelles, ce sont très majoritairement des hommes exerçant des métiers d'ouvriers de l'industrie (textile, métallurgie).

Autres limites : faiblesses de la chimie fine, des hautes technologies (un essor mesuré du technopôle de Villeneuve-d'Ascq), insuffisance d'emplois qualifiés, rémunération moindre.

Cette dynamique a des retombées spatiales. L'est (vallée de la Sambre, Avesnois), précocement industrialisé, moins bien desservi, tend à se marginaliser. Le déséquilibre au sein du bassin houiller entre l'est, foyer de la révolution industrielle, et l'ouest (Béthunois) resté plus minier mais bénéficiaire de reconversions, s'atténue. Le pôle dunkerquois s'affirme : après la fermeture, en 1986, des chantiers navals, il accueille de grandes entreprises, *Péchiney*, *Coca-Cola*, *Beaulieu*, et différentes PME. Jouent : les qualités du port et de la desserte, une offre énergétique exceptionnelle qui fait de Dunkerque le poumon énergétique de la région (centrale nucléaire de Gravelines, une des plus importantes au monde, terminal gazier), des terrains disponibles, un dynamisme municipal. Mais cette forte présence

industrielle, associée à un trop relatif développement commercial et universitaire, à des problèmes de structuration urbaine, s'accompagne d'un repli démographique qui touche la ville (69 000 habitants en 2006), la communauté urbaine (200 400), l'aire urbaine (260 000).

Essor et limites du tertiaire

La région, de tradition industrielle et ouvrière, rattrape son retard, alignant désormais son taux d'emploi tertiaire sur la moyenne nationale. Cela permet de limiter un chômage encore élevé et spatialement contrasté, d'améliorer l'emploi féminin face à une industrie très majoritairement masculine.

Activités en croissance

Le commerce a vu croître les magasins d'usine, la grande distribution – le Nord-Pas-de-Calais est une des régions les mieux équipées, dynamisée par les enseignes régionales –, ainsi que la vente par correspondance, née et développée à Roubaix, puis à Tourcoing, un secteur touché actuellement par une contraction de l'emploi. Le commerce s'appuie sur l'importance des transports, de la logistique avec plus d'une vingtaine de plates-formes multimodales qui attirent entreprises régionales et extérieures. Cela donne des activités de stockage, de manutention, à main-d'œuvre peu qualifiée hormis quelques emplois de meilleur niveau dans le traitement informatique des flux et les télécommunications (centre international de transport de Tourcoing, euro-téléport de Roubaix).

Le tourisme, comparé au dynamisme belge, se développe plus tardivement. Dans une région qui privilégiait la production, l'économie du tourisme et des loisirs fut longtemps délaissée, pour preuve le faible intérêt porté autrefois à la desserte des stations littorales. Mais le tourisme n'est plus uniquement consacré aux classes aisées comme le furent à leur création les stations du Touquet-Paris Plage et d'Hardelot, la première lancée par la bourgeoisie parisienne et britannique, la seconde par la bourgeoisie lilloise. Il devient social et Stella Plage, près du Touquet, fut en partie aidée par les Houillères. Dans une région désormais mieux desservie, ouverte aux flux, le tourisme est un enjeu économique : en 2005, des 33 100 emplois de l'hôtellerie-café-restaurant près du tiers sont exclusivement tournés vers le tourisme. L'activité touristique, significative sur la côte d'Opale, se diffuse dans l'arrière-pays rural (résidences secondaires, clientèle britannique). Elle gagne toute la région. Les richesses urbaines sont valorisées : circuit des villes fortifiées, architecture flamande et classique, nombreux musées d'art, de la mine, du

patrimoine industriel... Sont également appréciés les trois parcs naturels régionaux (Cap et marais d'Opale, plaine de la scarpe et de l'escaut, Avesnois). Le développement touristique et culturel est largement stimulé par la Région et les collectivités territoriales. Un symbole : Lille devenue un haut lieu du tourisme à la fois culturel et populaire.

Les services administratifs, comme dans la Lorraine industrielle, s'étoffent, contribuant pour un quart à la valeur ajoutée régionale. Leur essor bénéficie aux villes moyennes, ancrées dans l'histoire, de profil socio-économique diversifié. Ainsi la carte universitaire, marquée auparavant par la primauté sans partage de Lille, se modifie par la création de trois universités multipolaires. L'université du Hainaut-Cambrésis siège à Valenciennes, ex-ville drapante médiévale, ville d'art (surnommée l'« Athènes du Nord ») et centre tertiaire au cœur d'un bassin industriel ; elle a deux antennes, à Cambrai et à Maubeuge. Celle d'Artois s'appuie sur Arras, Béthune, Lens, Douai (pôle de sciences juridiques) ; celle du littoral côte-d'Opale sur Dunkerque, Calais, Boulogne, Saint-Omer. Des IUT s'installent dans diverses villes. Par ailleurs, d'autres services, face à la concentration tertiaire lilloise, gagnent certaines villes : école de police décentralisée à Roubaix, agence de bassin à Douai où siège déjà la cour d'appel du département, cour régionale des comptes à Arras. Il en est de même dans le domaine culturel : ballets du nord à Roubaix, centre dramatique « Comédie de Béthune », expositions itinérantes avec les « beffrois de la culture », réalisation en cours d'un « Lens Louvre » appelée par ses effets d'entraînement à changer l'image de marque d'une agglomération minière et industrielle.

Des insuffisances

Elles affectent la population et l'économie de la région. Le retard dans l'encadrement médical, atténué, persiste : une densité de 300 médecins pour 100 000 habitants, moyenne nationale 338. Il est dû à un important déficit en spécialistes (psychiatres, médecins de la santé publique et de la santé du travail). Les disparités jouent en défaveur du Pas-de-Calais, de ses zones rurales, du secteur Sambre-Avesnois, de localités ex minières ; ici les commerces et services de proximité (santé) restent insuffisants. Souvent la médiocrité des services privés accompagne le médiocre niveau de vie des populations.

Le retard relatif de services de haut niveau (activités de conseil, services aux entreprises), celui des emplois décisionnels et stratégiques, persistent, bien qu'atténués, au sein de la métropole lilloise. La recherche-développement reste trop l'apanage des universités qui travaillent en collaboration avec des établissements publics à caractère scientifique et technologique, tels le CNRS, l'INSERM, l'INRA,

qui sont par ailleurs moins représentés dans la région. 70 % des chercheurs travaillent dans le public (France 50 %). Quant à la recherche privée, elle est peu présente dans le tissu productif régional : sa part dans la R-D privée française n'atteint pas 2 %.

L'encadrement spatial

S'affirme une aire métropolitaine, relativement dynamique. L'essor du tertiaire fut soutenu par la municipalité et son ancien maire P. Mauroy à l'origine du projet « Eurométropole ». En 1994 est inauguré le nouveau centre international des affaires Euralille ; son succès conduit à son extension (Euralille 2). La métropole cumule les grands services administratifs, un puissant équipement médico-hospitalier autour du CHR, du pôle Euro santé qui accueille des entreprises liées au biomédical. Elle a une importante fonction d'enseignement et de recherche – 4 universités, une dizaine de grandes écoles, des parcs technologiques – qui profite surtout à Villeneuve-d'Ascq. Lille, 3^e place financière française, dispose de 150 établissements de crédit, dont *Cofidis*, d'une soixantaine de banques, dont une douzaine d'étrangères, toutes ayant une large autonomie. Le rayonnement métropolitain passe aussi par la presse (*La Voix du Nord*), la culture (théâtre de la Salamandre, orchestre national de Lille), les musées nationaux, les fondations privées (donation Masurel au musée d'Art moderne de Villeneuve-d'Ascq)...

Des relais régionaux se dégagent. L'ensemble composite des villes du littoral prolongé jusqu'à Saint-Omer comprend 3 villes capitales de « pays » (boulonnais, calaisais, audomarois). S'en détache Dunkerque, une communauté urbaine de 200 000 habitants, hétérogène, bourgeoise et ouvrière. Elle tente de maîtriser une expansion industrialo-portuaire qui la mène à une vingtaine de kilomètres de Calais ; elle favorise une orientation tertiaire contemporaine en partie liée à sa puissance industrielle : université (sciences et technologies), Hôtel des Technologies, Institut de recherche en environnement Industriel...

Arras, une communauté urbaine de 91 000 habitants en 2006, une aire urbaine (127 000) toutes deux en croissance. Elle est la capitale historique de l'Artois, unie à son environnement agricole (filiale agro alimentaire dynamique). Ville carrefour, à 50 minutes de Paris par TGV, elle développe les activités de logistique. La ville est attractive grâce à son tertiaire diversifié (marchés, commerces, administration, enseignement, tourisme de culture et de mémoire), grâce aussi à la qualité de son cadre de vie.

Valenciennes, la ville (43000 habitants), est à la tête d'une communauté d'agglomération (191 000), d'une aire urbaine (399 000) qui maintiennent

difficilement leur niveau démographique. Elle fait face à la reconversion du valenciennois, mais aussi de la vallée de la Sambre, du Hainaut belge. Elle mise sur l'innovation (Valenciennes cité du numérique), sur l'université (surtout scientifique), les instituts, les centres de formation, sur une politique sociale municipale. Ville historique, au sein du bassin industriel, Valenciennes requalifie son centre-ville (Place d'Armes, commerces), améliore les transports urbains (tramway). Patrie de Froissart, de Watteau, de Carpeaux, elle maintient un rayonnement culturel (musée, conservatoire national de musique...).

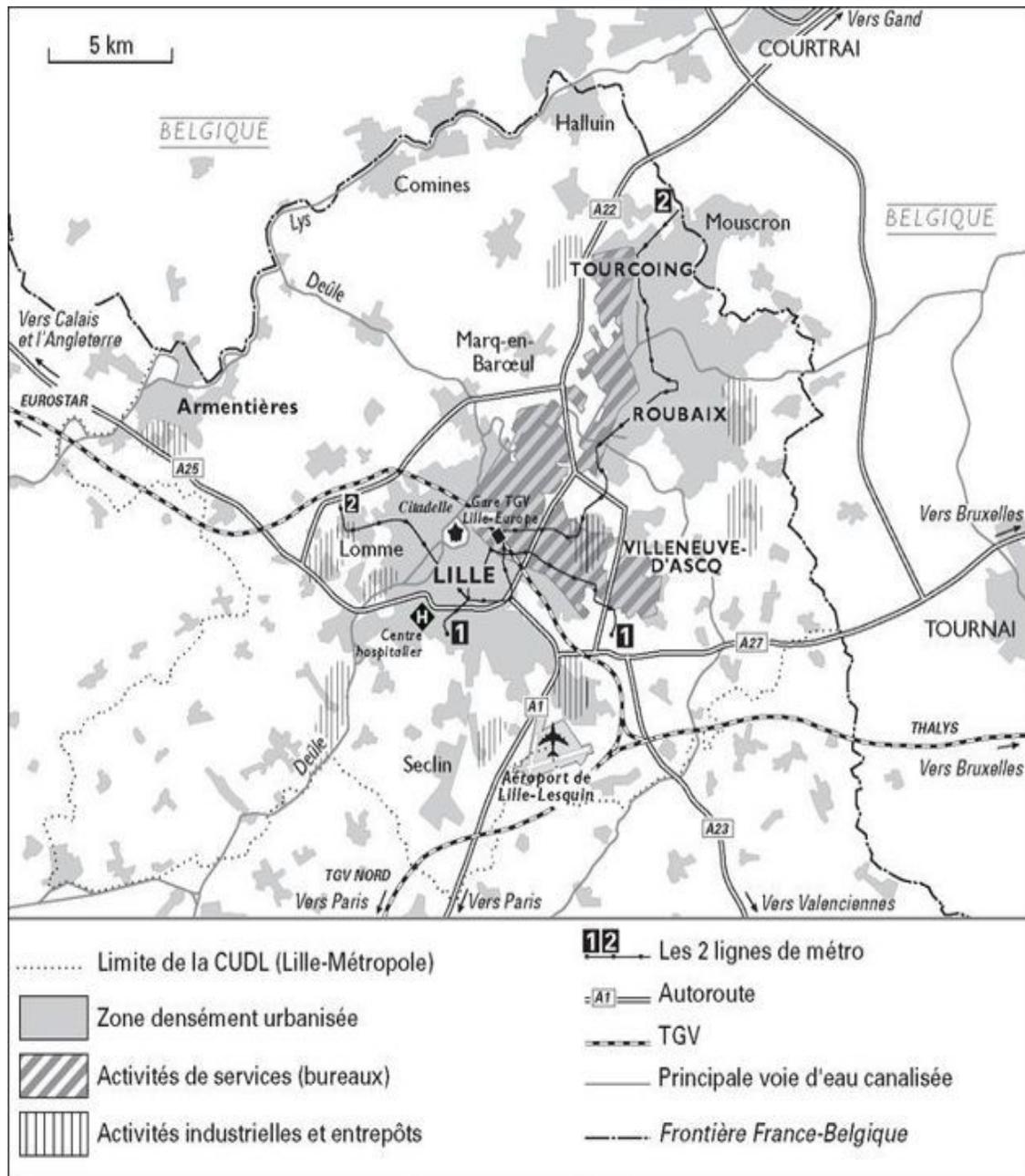
L'ex-bassin houiller, autrefois cœur industriel de la région, connaît des dynamismes locaux comme à Hénin-Beaumont. Il doit cependant recourir, du moins dans sa partie centrale (Lens, Douai) au marché du travail lillois. La métropole semble donc atténuer les effets de la crise régionale ; on attend d'elle des effets d'entraînement pour l'ensemble de la région.

Métamorphoses d'une métropole

L'agglomération est hétérogène : une ville centre mi-bourgeoise, mi-populaire, une banlieue à forts contrastes sociaux, inter- et intra-communales, des rivalités politiques municipales. Pour faciliter la cohésion d'une métropole « en miettes », l'État impose en 1967 la formation de la communauté urbaine de Lille, la CUDL, aujourd'hui « Lille-Métropole ». En même temps, pour rééquilibrer un développement allongé du nord au sud, il crée la ville nouvelle Lille-Est, rebaptisée Villeneuve-d'Ascq. La CUDL englobe 85 communes étendues sur 644 km², une population, de plus de 1 108 000 habitants (le quart de la population régionale), soit une taille comparable à celles de Bruxelles, d'Amsterdam, de Rotterdam. Elle s'articule autour de quatre noyaux : Lille, 232 400 habitants en 2006, en croissance démographique notable, Roubaix 98 000, Tourcoing 93 000, Villeneuve-d'Ascq 65 000. Lille, avec 20 % de la population de la CUDL, s'imposa non sans problème comme capitale ; ses rapports avec d'autres municipalités, Roubaix, Tourcoing, mais aussi Valenciennes (désireuse de devenir chef-lieu d'un département, le Hainaut) furent parfois tendus.

L'affirmation de Lille

L'histoire est brillante : ville des comtes de Flandre, capitale d'un État bourguignon, place commerciale des Pays-Bas espagnols (la vieille bourse dotée d'un beffroi est devenue chambre de commerce). Louis XIV, après l'annexion, reconnut son importance et



L'aire métropolitaine

la pourvut d'une vaste citadelle, la 1^{re} construite par Vauban. Lille doit aussi beaucoup à sa bourgeoisie entrepreneuriale, et, à notre époque, au dynamisme municipal. Elle tire profit des projets de tunnel sous la Manche (1986), de la ligne TGV Nord (1987). Une vaste restructuration urbaine, comme à Lyon, est lancée. Sur des terrains disponibles, notamment d'anciennes fortifications, est construite la gare TGV, proche du centre et de l'ancienne gare Lille-Flandres. Entre les deux gares s'édifie Euralille (commerces, bureaux, hôtels, logements, école supérieure de commerce, parc Matisse de 8 ha). Parallèlement, le vieux Lille, restauré, garde son

animation ; des demeures, baroques et classiques, se transforment en commerces, en hôtels. Lille devient une belle ville, appréciée ; et les prix de l'immobilier restent inférieurs à ceux pratiqués dans les métropoles voisines !

Vers une « métropole rassemblée »

L'objectif de la CUDL est d'éviter la coupure en deux de l'aire métropolitaine : un cœur dynamique, Lille et Villeneuve-d'Ascq, et un « versant nord-est », avec Roubaix, Tourcoing, au chômage élevé, aux friches industrielles encore présentes, et longtemps considéré comme une banlieue de Lille. Les chambres de commerce de Lille, Roubaix, Tourcoing fusionnent ; le « versant nord-est » évolue : importants aménagements urbains, mutations économiques, vie culturelle active. Roubaix devient « ville d'art et d'histoire » (son musée de l'art et de l'industrie s'installe dans une ancienne piscine art déco), Tourcoing devient « ville numérique » et « Pôle Image ».

L'accent est mis sur l'amélioration des transports collectifs. La première ligne de métro, le VAL (Villeneuve-d'Ascq-Lille, ou Véhicule Automatique Léger), est inaugurée en 1983, puis prolongée à l'ouest jusqu'au CHR. La deuxième ligne, lancée en 1989, atteint depuis 2000 la frontière ; longue de 32 kilomètres, elle dessert 44 stations. La ligne de tramway créée en 1909 pour relier Lille-Roubaix-Tourcoing, le Mongy, est rénovée. Le réseau de bus se réorganise autour des lignes de train, de tramway, de métro. Avec 50 gares et le projet tram-train, la CUDL espère désenclaver les communes les plus éloignées. Des pôles d'interconnexion se réalisent ; le plus important, en gare de Lille-Flandres, associe train, tramway, métro, bus et parc de stationnement.

Une euro-métropole

L'expression agglomération « à 180° », qui renvoyait à une situation frontalière ayant longtemps bloqué le développement urbain, est désormais caduque. La conurbation se prolonge en Belgique, formant la plus grande concentration urbaine transfrontalière en Europe : 1,8 million d'habitants, 52 000 entreprises, 800 000 salariés. Depuis 1991, les communes belges de Flandre (Courtrai, Roulers, Ypres) et de Wallonie (Tournai, Mouscron, Comines) coopèrent avec la CUDL, dans le cadre de la conférence permanente intercommunale transfrontalière. La coopération tient compte des différences de système administratif, de milieu économique, de culture, de langue, entre parties française, wallonne, flamande. Grâce aux fonds européens Interreg, des outils efficaces (Centre transfrontalier de développement industriel et

commercial, Eurométropole économique) traitent le développement des transports urbains transfrontaliers, la gestion de l'eau, la concurrence et la complémentarité économique, la mise en place de banques de données, la promotion commune auprès d'investisseurs étrangers... Ainsi se réalise une métropole transformée, « à 360° », qui tendrait à se déployer, selon des vues prospectives, de Courtrai jusqu'à Béthune.

La perspective européenne vise aussi une collaboration transmanche, avec le district de Kent. Des sociétés britanniques (banque, assurance, transport, immobilier) s'implantent dans la métropole et la région. Effet du TGV, Lille, comme Calais et Boulogne, reçoit de plus en plus de touristes britanniques d'un jour. Et le district de Kent, face à la pénurie et à la cherté des logements outre-manche, va jusqu'à promouvoir la résidence dans la région.

Lille ambitionne d'être l'euro-métropole d'une euro-région, surmontant ainsi les vieilles rivalités urbaines, les frontières de types divers. Les gens du Nord apprécient, avec parfois une pointe de jalousie, les métamorphoses de leur capitale ; des métamorphoses qui font quelque peu oublier la crise régionale, pour privilégier une vision dynamique de l'avenir.

Chapitre 17

Basse-Normandie

Superficie (km ²) : 17 740	PIB 2007 (milliards d'euros) : 35,7 ; rang : 18 ^e
Population 2006 : 1 457 000	PIB par habitant (milliers d'euros) : 24,5 ;
Population 1999 : 1 422 000	rang : 17 ^e
Population 1982 : 1 353 000	Répartition de la valeur ajoutée (2006) :
	– agriculture : 3,7 %
Densité 2006 (hab./km ²) : 82	– industrie manufacturière : 17,3 %
	– construction : 8,0 %
Population étrangère (2005, en %): 1,7	– services principalement marchands : 46,0 %
	– services administrés : 24,9 %
Évolution de la population 1999-2006	Taux de chômage (4 ^e trim. 2008) : 7,7 %
(taux annuel moyen, en %) :	Départements : Calvados (Caen), Manche (Saint-Lô), Orne (Alençon)
– dû au solde naturel : + 0,26	Préfecture de région : Caen
– dû au solde migratoire : + 0,01	

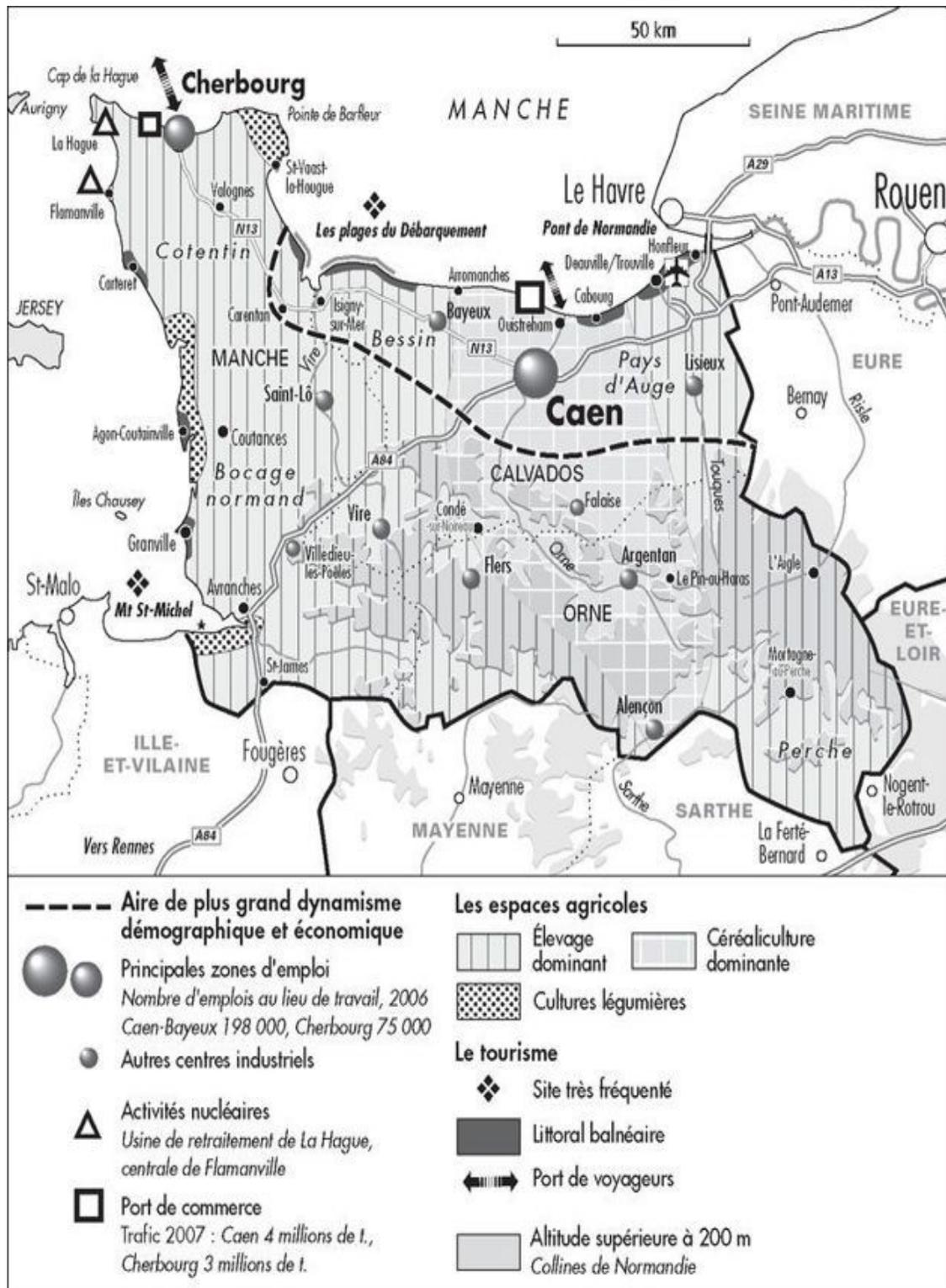
LA DIVISION DE LA NORMANDIE HISTORIQUE ne constitue pas une nouveauté, puisqu'elle était déjà partagée entre les « généralités » de Caen, Rouen et Alençon depuis le xvii^e siècle. La coupure s'explique, aujourd'hui, par la rivalité entre deux capitales, mais aussi par les différences sociales, économiques et culturelles qui se sont progressivement creusées entre la Basse et la Haute-Normandie : la première, plus agricole et plus fermée (si l'on excepte une frange littorale), la seconde, dominée par l'axe commercial, industriel et urbain de la Basse-Seine. Des projets de réunification ont été évoqués de temps à autre, sans que l'on puisse évaluer leurs chances d'aboutir un jour.

Une ruralité préservée

La Basse-Normandie s'étend à la fois sur le Massif armoricain, qui couvre la totalité de la Manche et la partie occidentale des deux autres départements, et sur sa bordure sédimentaire, qui occupe la plus grande part du Calvados et une grosse moitié orientale de l'Orne. Cette coupure géologique se traduit dans les paysages et les activités agricoles.

Une région « enracinée »

L'ouest se caractérise par une topographie vallonnée, des sols siliceux, le bocage, les prairies et l'élevage, alors qu'à l'est apparaissent fréquemment des plaines et plateaux de



La région Basse-Normandie

« campagne » et de grande culture. L'opposition n'est cependant pas totale, la nature du sous-sol sédimentaire et les traditions agricoles expliquant la présence à l'est de « pays » d'élevage, comme le pays d'Auge ou les collines du Perche.

Un autre clivage oppose une frange littorale, qui concentre l'industrie, le tourisme et les principales villes, et une zone intérieure, où prédominent le milieu rural et les petits centres urbains ; celle-ci est aujourd'hui largement ouverte à l'agriculture commerciale, mais reste caractérisée par un fort conservatisme politique. Si le conseil régional a basculé à gauche en 2004, en raison des motivations nationales du vote, les conseils généraux sont restés ancrés à droite après les élections cantonales de 2004 et 2008. Ce type de scrutin est en effet le plus favorable au système de notables ruraux, qui prévaut toujours nettement dans l'Orne et le sud de la Manche, où le « pays » reste une échelle privilégiée de la vie de relations.

La Basse-Normandie fait partie des régions françaises les plus agricoles et les plus rurales – un tiers de la population vit en milieu rural. La spécialisation herbagère explique largement cette situation, l'élevage, surtout laitier, ayant connu moins de pertes d'emplois que la grande culture. Région « enracinée » (A. Frémont), la Basse-Normandie tire traditionnellement son identité de l'attachement au sol et aux terroirs ; dans l'espace vécu des habitants, cette échelle locale a longtemps supplanté une échelle régionale considérée comme lointaine.

Cependant, depuis un demi-siècle, plus de la moitié des emplois agricoles ont disparu. L'exode rural n'a profité que pour une faible part aux villes de la région, et l'attraction parisienne s'est fait sentir dès la fin du XIX^e siècle. Jadis terre de forte fécondité, comme la Bretagne, la Basse-Normandie est progressivement rentrée dans le rang. Elle garde néanmoins un solde naturel positif, mais qui se réduit au fil des ans, en raison d'une baisse de la natalité et surtout d'une augmentation de la mortalité (Manche, Orne). Son solde migratoire est, en revanche, quasiment nul, la région n'ayant jamais été attractive pour l'immigration d'origine étrangère : le taux d'étrangers est le plus bas de France après la Bretagne – mais il présente l'originalité d'une place croissante des ressortissants britanniques, qui représentent aujourd'hui un sixième des étrangers.

Cette évolution a pour conséquence un vieillissement de la population, accentué par l'installation de retraités originaires surtout d'Île-de-France : la répartition par âge est aujourd'hui proche de la moyenne de la France métropolitaine. Il faut cependant mettre en évidence des comportements démographiques différents selon les départements : alors que l'Orne (48 habitants au km²) connaît une stagnation démographique (+ 0,03 % en moyenne de 1999 à 2006), le poids de l'agglomération caennaise donne au Calvados une structure démographique plus jeune, un croît naturel plus élevé et une croissance démographique plus soutenue (+ 0,39 % par an), même si elle reste nettement au-dessous de la moyenne nationale. Le Calvados concentre 37 % de la population de la région, mais aussi près de la moitié des emplois.

La domination de l'élevage laitier

La Basse-Normandie est la région où la part de la surface agricole utile est la plus élevée (77 %), en raison, notamment, de la faible place de la forêt : les statistiques contredisent ici l'impression visuelle que donne le bocage, avec ses haies et ses prairies complantées de pommiers. Plus de 80 % des exploitations sont majoritairement orientées vers l'élevage. Cependant, les surfaces toujours en herbe n'occupent pas une place très importante, et elle diminue constamment. La céréaliculture (blé, orge, maïs-fourrage) est en effet très présente dans les pays d'openfield et les cultures fourragères ont pris de l'extension dans l'ensemble de la région.

La proximité de Paris a accéléré la spécialisation laitière, qui s'est renforcée, dès le xIx^e siècle, d'abord à l'initiative de la bourgeoisie des villes petites et moyennes, puis sous l'influence de sociétés en partie extérieures à la région. L'amélioration des communications permettant à la fois d'accéder au marché parisien et d'importer les denrées vivrières, les agriculteurs ont abandonné les productions les moins bien adaptées au climat océanique et aux sols siliceux, pour tirer pleinement profit des aptitudes naturelles de la région. La Manche est ainsi devenue le second département laitier de France, après l'Ille-et-Vilaine. Mais, la baisse du prix du lait, au début des années 2000, a sensiblement amputé les revenus des producteurs.

L'humidité du climat et la douceur des hivers favorisent l'élevage en plein air, symbolisé par une race locale, la vache normande. Les agriculteurs ont cependant introduit des races étrangères, soit meilleures laitières (holstein, aujourd'hui dominante), soit destinées à une diversification vers l'élevage à viande (charolaise), comme dans les « campagnes » d'Alençon et d'Argentan. La recherche de la qualité de la production fromagère (camembert AOC) a revalorisé la race normande, dont le déclin paraît enrayé. Par chance, la Basse-Normandie n'a pas adopté le modèle breton, fondé sur l'intensification de la production et les élevages hors sol. Il y a bien eu des tentatives en ce sens, qui se sont traduites notamment par un remembrement accéléré et des arrachages de haies et de pommiers. Mais l'évolution de la demande de produits alimentaires a plutôt favorisé les productions de qualité, tandis que le développement du tourisme poussait à la préservation des paysages traditionnels. L'exemple de la filière laitière a été suivi par d'autres branches, notamment les vergers de pommiers (AOC pour le cidre, le pommeau et le calvados) et les cultures légumières de la frange littorale (agriculture biologique ou au moins « raisonnée » : Val-de-Saire, Créances, Baie du Mont-Saint-Michel, Côte de Nacre). Les usines de surgelés ou de produits frais sous cellophane (Florette) se sont développées dans la Manche.

Le poids de l'agriculture en Basse-Normandie. Emploi total au 1^{er} janvier 2006

	Basse-Normandie	France
Agriculture	7,1 %	3,4 %
Industrie	17,8	13,8 %
<i>dont salariés agroalimentaire</i>	3,7 %	2,2 %
Bâtiment	7,2 %	6,6 %
Services et commerces	67,9 %	76,2 %

Source : Insee.

Bien que la surface des exploitations reste inférieure à la moyenne nationale, elle est en augmentation constante et celles de plus de 50 ha occupent la majeure partie de la SAU. Cette agriculture témoigne cependant d'une médiocre productivité, 7,1 % de la population active régionale ne fournissant que 3,7 % de la valeur ajoutée (2006). La concentration de l'industrie agroalimentaire a été bien plus rapide et a abouti à la domination de quelques grands groupes, soit coopératifs, soit surtout capitalistes aujourd'hui. L'Union laitière normande a ainsi été absorbée par le groupe Bongrain en 1992. La firme suisse Nestlé et surtout la société d'origine bretonne Lactalis (ex-Besnier), qui détient la marque Président et contrôle quelque 25 établissements en Basse-Normandie, sont aussi très présentes dans la région. Celle-ci participe à la fourniture en lait frais de l'Île-de-France, mais se caractérise surtout par la production de beurre – celui d'Isigny est célèbre – et de fromages à pâte molle – le camembert, le pont-l'évêque et le livarot y sont nés.

Un tissu industriel discret

Contrairement à la Haute-Normandie, la Basse-Normandie ne possède pas une image de région industrielle. Cela tient surtout à la dispersion des activités (environ 40 % de la main-d'œuvre travaille dans l'espace « à dominante rurale ») et à l'absence de très gros établissements, car la part de la population active du secteur secondaire est supérieure à la moyenne nationale.

Des racines régionales

La Basse-Normandie dispose de matières premières locales qui ont suscité une industrialisation diffuse, encore présente aujourd'hui en milieu rural. Le travail de la laine et surtout la métallurgie du fer en sont les branches les plus représentatives. Cette dernière, très ancienne dans l'Orne et dans le sud de la Manche (Tinchebray,

Villedieu-les-Poëles), s'est doublée d'une implantation sidérurgique à Mondeville, près de Caen, où la firme allemande Thyssen a construit, en 1912, des hauts-fourneaux, fonctionnant avec du minerai normand et du coke anglais. Après un développement prometteur (aciéries et laminoirs) et plusieurs changements de propriétaire, ce site cessera son activité en 1993, dans le cadre d'une réorganisation du groupe Usinor.

Quelques entreprises d'origine régionale ont réussi à acquérir une large notoriété. Ainsi, Moulinex, entreprise familiale née à Alençon en 1937, qui a longtemps été le symbole de la modernisation industrielle de la région. Les concentrations de la fin du xx^e siècle lui ont cependant été fatales : absorbée par une société italienne, la société a déposé son bilan en 2001. Un démantèlement a suivi, une partie des activités étant reprise par Seb. Si l'on inclut les filiales et les sous-traitants, ce sont quelque 6 000 emplois qui ont disparu ou ont été fragilisés.

Le tissu des PME locales paraît cependant relativement solide et la modernisation d'activités traditionnelles a connu des succès significatifs dans les bassins industriels de Flers et de Vire (Guy Degrenne). De même, à un moment où la confection a largement quitté la France en raison de coûts salariaux trop élevés, quelques môtles de résistance subsistent ; ainsi les PME travaillant pour le compte des grandes maisons parisiennes de prêt-à-porter « haut de gamme », ou les Tricots Saint-James, qui ont réussi une percée exemplaire, en s'appuyant sur la qualité de la production, l'imaginaire régional (style « marin ») et le relais des touristes (boutiques dans les lieux de passage, notamment sur la route du Mont-Saint-Michel). Mais, globalement, ces branches anciennes (textile, imprimerie, mécanique) sont très exposées à la conjoncture, et les fermetures ou réductions d'activité s'y succèdent.

Une dépendance croissante de l'extérieur

Le potentiel industriel de la région a été considérablement renforcé à partir des années 1960, sous l'effet de deux politiques publiques : la décentralisation industrielle et la constitution d'un pôle nucléaire dans le nord du Cotentin, où Cherbourg détenait déjà un arsenal. En effet, la décentralisation industrielle ne s'est guère éloignée de Paris et a recherché les « gisements » de main-d'œuvre issus de l'agriculture, avec un certain tropisme vers l'Ouest. En Basse-Normandie, ce sont surtout le Calvados et l'Orne qui en ont profité, la Manche étant relativement délaissée. Certaines implantations ont prolongé la tradition d'industrie rurale, mais les principaux établissements ont été localisés dans les centres urbains, comme Caen, Alençon, Falaise et Argentan.

La filière automobile a été la principale bénéficiaire de cette évolution, avec l'installation d'usines Citroën et Renault véhicules industriels (agglomération de Caen), mais aussi d'équipementiers (Valéo, Bosch). Elle est devenue la première branche industrielle régionale aujourd'hui, à égalité avec l'agroalimentaire, et celle dont le bilan commercial extérieur est le plus favorable. Mais c'est aussi une des plus fragiles en période de crise, comme l'ont montré en 2009 les suppressions d'emplois chez Valeo (Mondeville) et Faurecia (Flers). La fabrication de composants électroniques (Philips, Alcatel) a connu un essor très rapide au cours des dernières décennies. Ces branches diffusent largement leur production sur le marché international (alors que la clientèle des industries agroalimentaires est plus nationale), ce qui contribue sans doute à leur fragilité.

D'une manière générale, les salaires sont peu élevés (dernier rang des régions métropolitaines pour le salaire net moyen en 2006) et la valeur ajoutée par emploi est sensiblement inférieure à la moyenne française, l'écart tendant encore à se creuser. Les réductions ou cessations d'activité n'ont pas manqué au cours des dernières années, avec un impact d'autant plus fort qu'elles concernaient souvent des villes petites et moyennes, au marché du travail peu étendu et peu diversifié. Cela illustre les dangers d'un développement industriel impulsé de l'extérieur. Mais comme l'a montré le cas de Moulinex, l'absorption d'une firme régionale par un groupe international peut avoir les mêmes conséquences. Pour les pouvoirs publics, le soutien de l'activité industrielle reste donc à l'ordre du jour, l'accent étant mis sur la formation (notamment la formation permanente), la recherche et développement ainsi que l'aide aux PME.

Un système urbain peu développé

La Basse-Normandie compte deux unités urbaines de plus de 100 000 habitants, Caen et Cherbourg, mais celle-ci, très excentrique à l'extrémité du Cotentin, ne joue qu'un rôle régional limité.

La domination de Caen

Caen est la capitale incontestée de la région, bien qu'elle ne soit pas située en son centre géographique. Elle commande cependant traditionnellement deux axes majeurs de circulation, nord-sud et est-ouest. La liaison entre la mer et les pays de la Loire, via Falaise, Argentan et Alençon, a longtemps joué un rôle commercial, en particulier pour la production agricole (bétail) ; mais la médiocrité de la desserte routière et ferroviaire actuelle est, à la fois, cause et conséquence de sa régression.

Les flux majeurs se sont réorientés vers Paris, favorisant l'axe sublittoral Lisieux-Caen-Bayeux, où une voie ferrée rapide est doublée par l'autoroute A 13 (prolongée par une « quatre voies » jusqu'à Cherbourg).

Dans le système urbain bas-normand, Caen est relayée par quatre villes moyennes distantes de 40 à 60 kilomètres : deux chefs-lieux de département, Alençon (Orne) – troisième agglomération de la région, mais avec 40 000 habitants seulement – et Saint-Lô (Manche), et deux sous-préfectures, Flers (Orne) et Lisieux (Calvados). Le reste de la trame urbaine se compose de petites villes, centres administratifs et de services dans l'intérieur (Argentan, Falaise, Bayeux...), foyers portuaires et touristiques sur le littoral (Granville, Deauville, Honfleur...).

Cherbourg (90 000 habitants pour l'agglomération) apparaît un peu « hors réseau », déconnectée du reste de son département par sa tradition ouvrière et la faiblesse de son rôle administratif – la préfecture est à Saint-Lô. Disposant d'une bonne situation maritime, avec un port artificiel réaménagé au XIX^e siècle, la ville a trop misé sur la fonction militaire (construction et réparation navales notamment) pour ne pas subir le contrecoup de son affaiblissement au cours des dernières décennies. Malgré un début de diversification dans la fabrication de plates-formes pétrolières et de navires civils, la zone d'emploi de Cherbourg présente aujourd'hui le plus fort taux de chômage de Basse-Normandie. Une Cité de la Mer, inaugurée en 2002, témoigne d'un effort pour développer le tourisme. Le port de pêche reste actif – un des deux principaux de la région avec Granville – mais dans un contexte international peu favorable.

La domination de Caen sur l'organisation urbaine régionale résulte surtout de l'absence de véritable rivale dans un large rayon. La coupure de la Basse-Seine limitait en effet l'influence de Rouen et surtout du Havre, même si les ponts construits au cours des dernières décennies (pont de Tancarville, pont de Normandie) ont fait disparaître cet obstacle ; mais cela joue surtout pour l'est du Calvados. L'attraction de Rennes s'exerce aussi sur le sud du département de la Manche, qui en est plus proche que de la capitale bas-normande. À l'extérieur de la région, Caen paraît sous-estimée ; en tout cas, elle ne possède pas la notoriété de Rouen, Rennes ou Nantes.

Une capitale régionale dynamique

Située sur l'Orne, à 14 kilomètres de la mer, Caen a subi de plein fouet les destructions de la seconde guerre mondiale. Mais, elle a connu, entre 1945 et 1975, une forte progression démographique, qui s'est traduite par le développement d'une banlieue (Hérouville-Saint-Clair). Caen est aujourd'hui une ville agréable, dotée

d'une ambiance urbaine de qualité, à la mesure d'une agglomération de 200 000 habitants, animée par sa nombreuse population universitaire. On assiste à une tertiarisation accélérée de l'économie caennaise, par suite de la réduction des activités industrielles et surtout de la concentration croissante des équipements et des services, publics et privés, destinés à la région, voire à une clientèle plus large. C'est l'exemple de Promodès, multinationale de la distribution, qui a fusionné avec Carrefour en 1999 et conservé une partie de ses services centraux dans l'agglomération de Caen.

Depuis les années 1970, le renforcement spectaculaire du potentiel de recherche bas-normand (sciences des matériaux, imagerie médicale, biologie appliquée, plasturgie, technologies de numérisation de l'image, sans oublier les sciences humaines parmi lesquelles la géographie) a ainsi essentiellement profité à Caen, qui possède la seule université de la région. Elle a suscité une évolution de type « technopôle », avec la création d'entreprises liées aux laboratoires de recherche. En Basse-Normandie, le choix a été fait de renforcer le pôle principal, seul capable d'être bien connecté aux réseaux nationaux et internationaux.

En fait, les activités contemporaines de la Basse-Normandie ont favorisé les liens directs avec Paris, en particulier pour les villes irriguées par la voie ferrée et l'autoroute. Il ne faut pas plus de deux heures de train ou de route de la capitale à Caen, Lisieux ou Deauville, même si Cherbourg est nettement plus distante et Alençon moins bien desservie. En revanche, l'aéroport de Caen ne joue qu'un rôle négligeable. Dans le cadre d'une structure « maillée » du Bassin parisien, destinée à susciter des contrepoids à l'hégémonie parisienne, Caen a saisi l'intérêt de se rapprocher de Rouen et du Havre pour atteindre une masse critique (« tripôle », « Normandie métropole »). Le choix est difficile, entre une logique de territoire (miser sur la sécurité d'une fonction de capitale de la Basse-Normandie) et une logique de réseau, dont Rouen paraît mieux armée pour devenir le chef de file.

L'ouverture nationale et internationale

En contradiction avec son image de région « introvertie », la Basse-Normandie a développé, notamment depuis le XIX^e siècle, un système de relations à l'échelle nationale et internationale, dont les deux partenaires principaux sont l'Île-de-France et la Grande-Bretagne.

Les liens économiques avec l'extérieur

Les activités agroalimentaires ont contribué à l'établissement de liens avec l'extérieur, d'abord à la recherche de marchés, puis aussi de capitaux. L'élevage du cheval a profité du développement des courses. L'ouverture de l'hippodrome de Deauville, en 1864, a ainsi contribué à la diffusion de l'élevage du pur-sang dans la région, qui compte aujourd'hui de nombreux autres hippodromes. Beaucoup de grands propriétaires y hébergent leurs chevaux ; le haras national du Pin, dans l'Orne, dont la création remonte à Colbert, est un centre d'élevage renommé, et la vente des *yearlings* (poulains d'un an), à Deauville, constitue un événement de portée mondiale. La filière équine fournit plus de 7 000 emplois directs, avec une diversification croissante dans l'élevage des chevaux de loisir. Les trois départements de Basse-Normandie viennent en tête à l'échelle nationale pour l'importance du cheptel équin, et le cheval figure dans le logo du conseil général de l'Orne. Cette activité participe à l'image « verte » de la région et a donné lieu à la labellisation (décembre 2005) d'un « pôle de compétitivité » original.

L'industrie est évidemment intégrée dans des réseaux supra-régionaux. Les activités du Nord-Cotentin, comme l'arsenal de Cherbourg ou l'usine de retraitement de la Hague, sont typiques de cette ouverture. De telles fonctions ont engendré une forte concentration d'ouvriers et surtout d'ingénieurs et de chercheurs, mais elles sont déconnectées de l'économie régionale et fragilisées par le contexte international (baisse des commandes militaires, réserves à l'égard du nucléaire). Les investissements étrangers restent en revanche assez modestes, malgré une implantation significative de firmes allemandes et néerlandaises.

Le trafic maritime a perdu de son importance. Cherbourg et Caen assurent un trafic modeste de marchandises (3 et 4 millions de tonnes par an respectivement) ; le premier pâtit de ses médiocres relations avec l'arrière-pays, le second du faible tonnage des navires qu'il peut accueillir. Le trafic voyageurs paraissait plus prometteur, même si les deux ports viennent très loin derrière Calais pour les relations avec les Îles Britanniques. Cependant, la fermeture des lignes assurées à partir de Cherbourg par l'armement britannique P&O a considérablement fragilisé ce port. Il espère retrouver l'activité d'escale de croisières qui avait fait sa réputation dans le passé. Les projets de développer le trafic des conteneurs semblent plus aléatoires, compte tenu de la nature de l'arrière-pays et de sa médiocre desserte. En tout cas, son trafic de marchandises et de voyageurs a sensiblement diminué depuis 2002. La Basse-Normandie escompte cependant des retombées de l'accroissement du trafic de conteneurs du Havre : un projet de vaste plate-forme logistique rail-route a été élaboré sur le site de Mézidon-Canon, à une vingtaine de km au sud-est de Caen.

La spécialisation « nucléaire » du Nord-Cotentin confortée

Malgré l'influence des écologistes, le Nord-Cotentin a adopté une spécialisation dans l'industrie nucléaire, qui est en quelque sorte un pis-aller pour pallier les difficultés économiques de cette partie du département de la Manche. À l'arsenal de Cherbourg, qui construit les sous-marins nucléaires, à la centrale de Flamanville, à l'usine de retraitement des déchets nucléaires de La Hague (Cogema) – dont les rejets en mer sont l'objet de violentes polémiques –, s'est ajouté le réacteur EPR (*European Pressurized Water Reactor*), pour lequel le site de Flamanville a été choisi en 2004, et qui doit entrer en service en 2012.

Atouts et handicaps du tourisme

Le tourisme a précocement utilisé les possibilités des quelque 450 kilomètres de côtes que compte la région, surtout sableuses pour le Calvados, plus rocheuses dans la Manche. Deauville a été l'une des premières têtes de pont du tourisme balnéaire britannique sur le continent ; prisée par la bourgeoisie parisienne dès le Second Empire, elle est restée (malgré l'impact de l'héliotropisme sur les flux touristiques) une grande station internationale, qui abrite de nombreuses activités annexes : port de plaisance, régates, champ de courses (Grand Prix, à la fin août), casino, golf, congrès, galas et festivals (celui du film américain bénéficie d'une large notoriété). Son aéroport en facilite l'accès pour la clientèle nationale et étrangère aisée. Un chapelet de stations, plus petites, jalonne le littoral, cumulant à la belle saison, malgré la fraîcheur et l'humidité du climat, une clientèle de fins de semaine (proximité de Paris) et de séjour.

La côte occidentale du Cotentin (Carteret, Granville, Avranches) conserve de bonnes possibilités de développement pour un tourisme populaire, plus attiré par les terrains de camping et les pensions de famille que les hôtels de luxe des grandes stations. Le parc naturel régional des Marais du Cotentin et du Bessin illustre la volonté de favoriser le tourisme « vert ». En contraste, le Mont-Saint-Michel reste un des sites français les plus connus et les plus fréquentés (3 millions de visiteurs par an) ; de grands travaux sont en cours pour rétablir le caractère maritime du site. La Basse-Normandie connaît aussi un tourisme de « pèlerinage », qu'il soit religieux (Sainte-Thérèse de Lisieux) ou commémoratif : les souvenirs du Débarquement de 1944 sont très prisés par les Nord-Américains et les Britanniques, notamment les plages (Omaha Beach, Utah Beach...), les cimetières et les musées (Arromanches, Mémorial de Caen).

Globalement, la région possède un bon équipement en hôtels (15 000 chambres) et en campings (30 000 emplacements), avec une offre diversifiée : près d'un tiers

des chambres se trouve dans des hôtels 3 et 4 étoiles, près d'un quart des emplacements dans des campings 4 étoiles.

Quel développement ?

À l'époque où le « développement durable » devient un thème récurrent des politiques publiques, la Basse-Normandie n'apparaît pas mal placée. Des paysages largement préservés, peu d'industries à risques (si l'on excepte le nucléaire du Nord-Cotentin), une pollution de l'air et de l'eau qui reste dans des limites acceptables, une image d'« authenticité », portée par les spécialisations agricoles, une vogue touristique accrue par la réduction du temps de travail et qui se diffuse lentement dans l'intérieur (résidences secondaires, loisirs équestres). La proximité de Paris constitue aussi un facteur favorable. Mais cela ne suffit pas à fonder un projet de développement régional : la main-d'œuvre formée dans la région, notamment à l'université, doit pouvoir y trouver les emplois correspondant à sa qualification. Or, les pertes d'emplois dans l'agriculture et l'industrie n'ont pas été compensées par le développement du secteur tertiaire. Certes, la qualité de la vie est aujourd'hui un facteur d'attraction qui compte de plus en plus pour l'activité économique, mais le conseil régional doit adopter une attitude plus incitative pour que ces potentialités se concrétisent, notamment dans le sud et l'ouest de la région. Le contrat de projets État-région (tableau ci-après) traduit bien les priorités données à l'agriculture, à l'environnement et à l'amélioration de l'accessibilité du territoire. À ces quelque 760 millions d'euros il faut ajouter les 447 millions de fonds européens dont la Basse-Normandie bénéficiera pendant la même période. On notera que la région a intégré ces projets quelque peu disparates dans un « schéma régional d'aménagement et de développement du territoire » (2008) qui fixe de grandes orientations à un horizon de vingt ans.

Les thématiques prioritaires du contrat de projets 2007-2013 (financement en millions d'euros)

	État	Région	Autres	Total
1. Renforcer le pôle de recherche et d'enseignement supérieur	65,17	51,39	64,23	180,80
2. Favoriser l'adaptation du tissu économique régional	6,7	6,7	5,2	18,6
3. Accompagner les mutations économiques et sociales	10,9	10,9	10,9	32,7
4. Soutenir les filières agricoles et agroalimentaires	38,39	38,39	1,4	78,18
5. Maîtriser l'énergie, les risques naturels et préserver la biodiversité	26,63	34,63	22,23	83,49
6. Favoriser l'accessibilité ferroviaire et portuaire	46,50	67,35	27,09	151,82
7. Accompagner les grands projets culturels et sportifs	26,20	27,10	39,80	95,10
8. Volet territorial *	36	36	28	100
9. Améliorer les services aux personnes âgées et handicapées	7,97	-	7,97**	15,94

* projets de développement local à définir avec les collectivités concernées ** conseils généraux

Chapitre 18

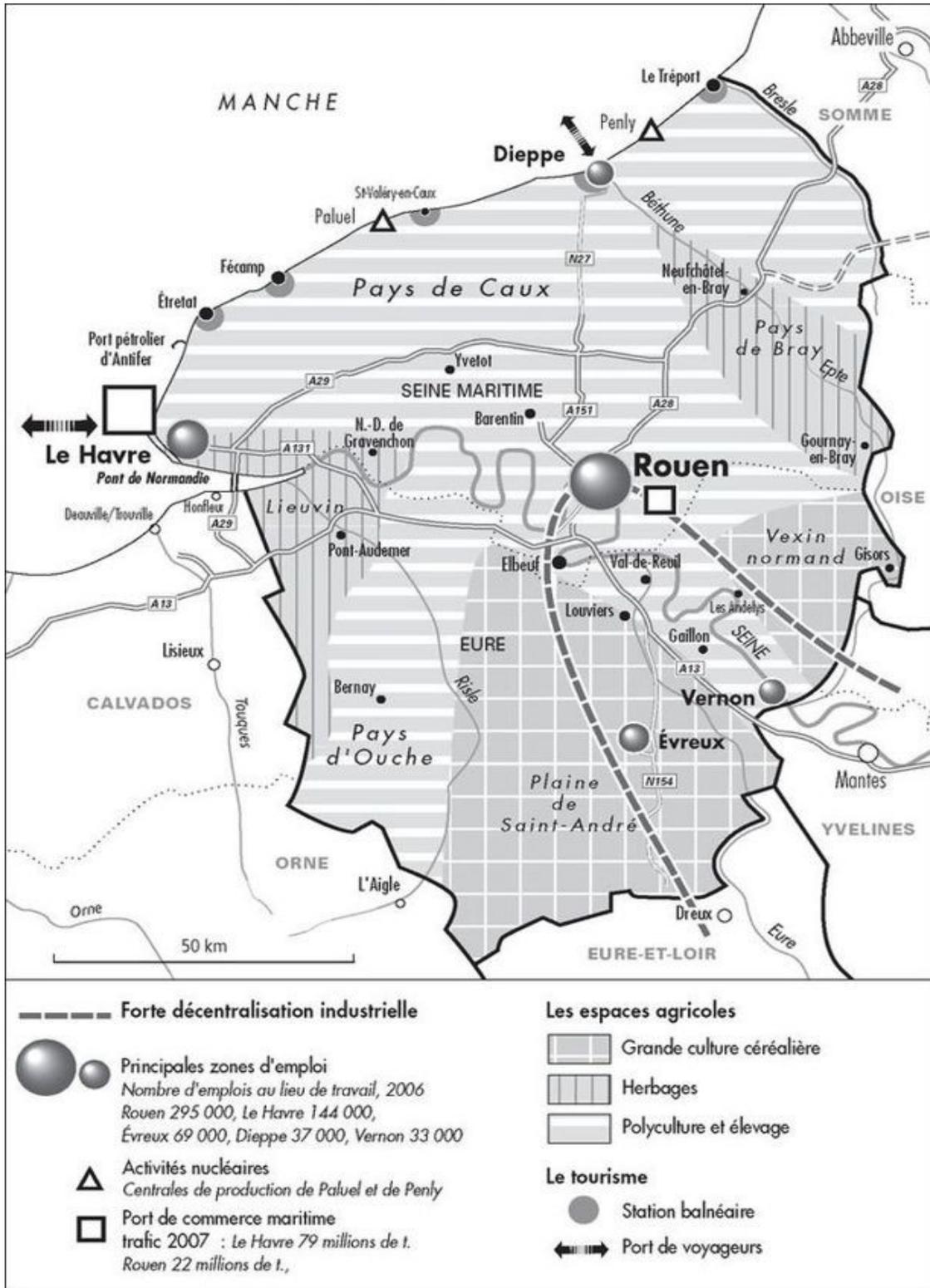
Haute-Normandie

Superficie (km ²) : 12 334	PIB 2007 (milliards d'euros) : 49,4 ; rang : 13 ^e PIB par habitant (milliers d'euros) : 27,1 ; rang : 9 ^e
Population 2006 : 1 811 000 Population 1999 : 1 780 000 Population 1982 : 1 659 000	Répartition de la valeur ajoutée (2006) : - agriculture : 1,8 % - industrie manufacturière : 21,9 % - construction : 6,8 % - services principalement marchands : 48,2 % - services administrés : 21,3 %
Densité 2006 (hab./km ²) : 147	Taux de chômage (4 ^e trim. 2008) : 8,6 %
Population étrangère (2005, en %) : 2,8	Départements : Eure (Évreux), Seine-Maritime (Rouen) Préfecture de région : Rouen
Évolution de la population 1999-2006 (taux annuel moyen, en %) : - dû au solde naturel : + 0,43 - dû au solde migratoire : - 0,18	

FRAGMENT D'UNE PROVINCE HISTORIQUE déjà morcelée à la fin de l'Ancien Régime (voir chapitre précédent), la Haute-Normandie est polarisée par l'estuaire de la Seine et ses deux grosses agglomérations : Rouen et Le Havre. La région présente, de ce fait, une densité de population sensiblement supérieure à la moyenne nationale. Une opposition tranchée apparaît entre cet axe de communication à forte composante urbaine et industrielle, qui concentre les trois quarts de la population de la région, et les espaces à dominante rurale qui occupent le nord de la Seine-Maritime (pays de Caux, pays de Bray, Vexin normand) et une part importante du département de l'Eure (Lieuvin, plaines du Neubourg et de Saint-André, pays d'Ouche), où la densité peut tomber au-dessous de 35 habitants au km². Les habitants de l'Eure n'ont jamais bien vécu la cohabitation avec la puissante Seine-Maritime, qui rassemble à elle seule près de 70 % de la population d'une région qui ne compte que deux départements. D'une manière générale, le sentiment d'appartenance reste plus infra-régional (au « pays » ou à la ville) ou supra-régional (« normand ») qu'à l'échelle de la région officielle.

La Basse-Seine mêle deux cultures politiques, celle des bourgeoisies urbaines, solidement ancrées dans l'histoire des villes-ports, et celle des ouvriers, des docks et de l'industrie. Aux élections de 2004, la gauche, portée par un contexte national favorable, a conservé sans difficulté la présidence de la région et a conquis celle du

conseil général de Seine-Maritime – elle détenait déjà celle de l’Eure. Le poids des cantons ruraux, qui restent majoritairement à droite (surtout dans le pays de Caux), n’a pu contrebalancer le vote plus « politique » des cantons urbains.



La région Haute-Normandie

Une région de transition

Entre France de l'Ouest et France septentrionale, entre Paris et la mer, la Haute-Normandie possède une image un peu floue, qui se limite souvent à celle de son axe principal, la Basse-Seine.

France septentrionale ou France de l'Ouest ?

Par ses caractéristiques socio-économiques, la Haute-Normandie appartient plutôt à la France septentrionale, si l'on excepte le faible taux de population étrangère, qui annonce la France de l'Ouest. La région connaît un croît naturel positif et une structure par âge jeune, tandis qu'elle enregistre un déficit migratoire caractéristique des régions de vieille industrie. Son taux de chômage, supérieur à la moyenne nationale, est un autre indice de cette appartenance, avec un écart qui s'était accru dans les années 1990 mais a diminué dans les années 2000. On remarquera, toutefois, que ces caractéristiques concernent surtout la Seine-Maritime, qui supporte la totalité du déficit migratoire de la région et a connu une quasi-stagnation démographique de 1999 à 2006 (+ 0,07 % par an en moyenne). En effet, le département de l'Eure bénéficie de la proximité de Paris, qui a engendré l'installation de nouvelles activités et, dans sa partie orientale, d'anciens Franciliens, dont beaucoup travaillent toujours dans la région-capitale.

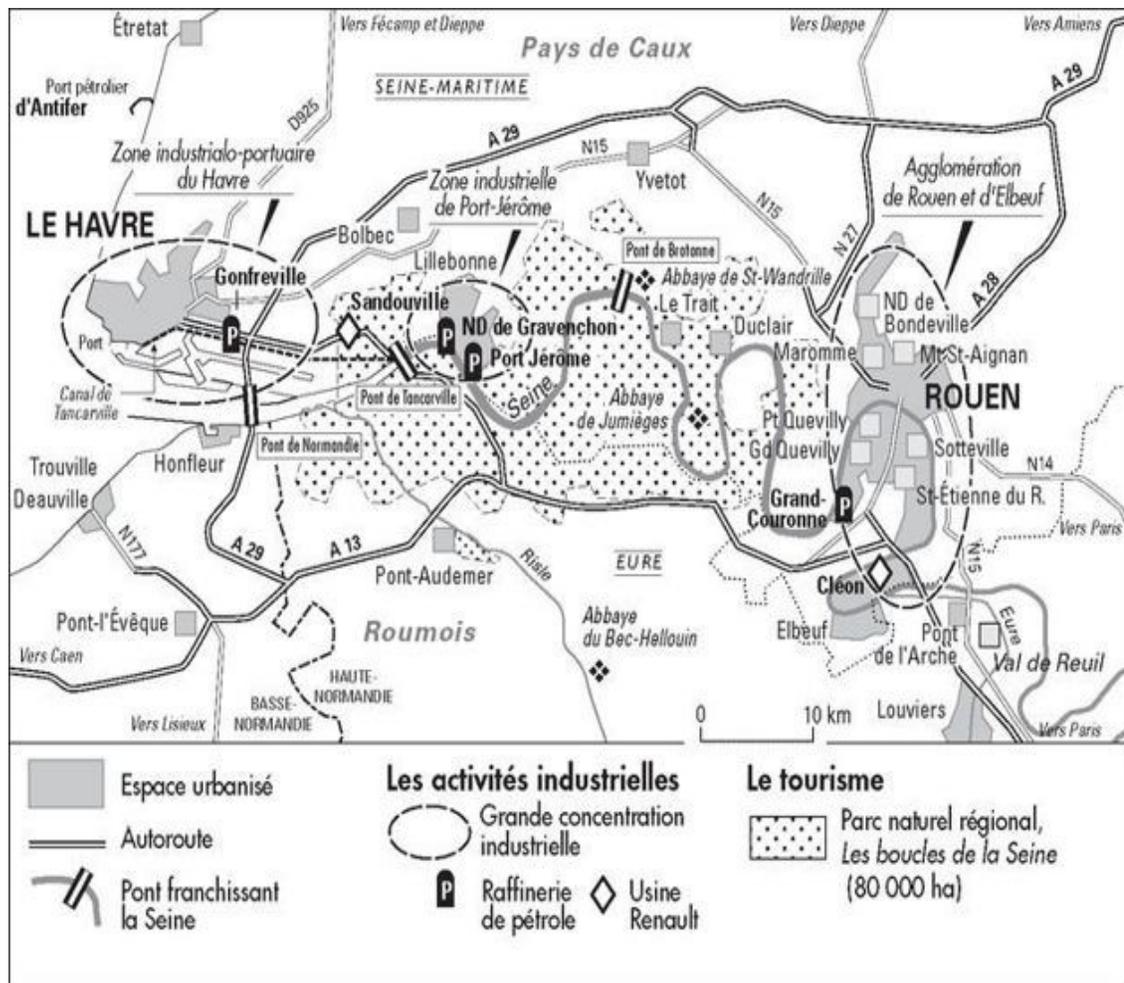
Malgré le déclin des industries traditionnelles, le poids du secteur secondaire, dans le PIB, et des ouvriers, dans la population active, figurent parmi les plus élevés de France. Une valeur ajoutée par salarié élevée dénote la présence d'activités à forte productivité, comme la chimie à base de pétrole. Les industries sont aussi très exportatrices, ce qui témoigne de l'ouverture vers l'extérieur de l'économie régionale. Le schéma est donc quelque peu différent de celui du Nord-Pas-de-Calais ou de la Lorraine : le paysage industriel apparaît moins sinistré et la reconversion mieux engagée – même si de nouvelles menaces apparaissent, notamment sur l'automobile. La Haute-Normandie partage cependant avec les régions de vieille industrie un déficit en matière de formation professionnelle de cadres et de techniciens dans les nouveaux métiers de l'industrie et du secteur tertiaire. Le contrat de projets État-région 2007-2013 insiste sur la formation de la main-d'œuvre et sur la modernisation du tissu productif, tout en affirmant « la fonction d'interface maritime et internationale » de la région. Il s'articule avec un SRADT (schéma

régional d'aménagement et de développement du territoire), adopté en décembre 2006, et qui propose une vision prospective à l'échéance 2015.

La Basse-Seine, un axe d'importance nationale

En aval de Paris, la Seine a creusé une large vallée à méandres, encaissée dans les plateaux crayeux, et qui constitue, à elle seule, un milieu de vie original. L'agriculture est loin d'y avoir disparu, surtout entre Rouen et Le Havre, où la voie ferrée et l'autoroute s'éloignent du fleuve. C'est la conjonction des voies de communication qui représente l'atout majeur de cet axe, qui relie le premier pôle économique français, la région parisienne, au premier ou deuxième complexe portuaire national (le premier hors hydrocarbures et en valeur). « Porte océane » de Paris, la Basse-Seine vit depuis longtemps dans l'orbite de la capitale, avec laquelle les liens se sont encore renforcés au cours des dernières décennies. Rouen et dans une moindre mesure, Le Havre, disposaient pourtant encore d'une large autonomie au XIX^e siècle. Mais les voies de communication modernes (voie ferrée, autoroute) ont accentué la polarisation vers Paris. La politique nationale d'aménagement du territoire a longtemps considéré la Basse-Seine comme un relais majeur de la capitale ; à la fin des années 1960, un schéma « Basse-Seine » a ainsi tenté d'organiser le desserrement vers l'ouest de la région parisienne. La crise économique du milieu des années 1970 a annihilé ces projets, mais la Basse-Seine est restée l'élément principal du système urbain du Bassin parisien hors Paris. Rouen dispose en effet d'une « masse critique », bien supérieure à celle d'Amiens, Reims, Troyes ou Orléans, et qui peut encore être renforcée par une coopération avec Le Havre, voire avec Caen, comme dans le projet « Normandie métropole ». Si une option « polycentrique » est clairement choisie pour l'aménagement du Bassin parisien, les villes normandes sont susceptibles de constituer un solide point d'ancrage. La Basse-Seine rassemble en effet près d'un demi-million d'emplois, dont 60 % dans la zone d'emploi de Rouen.

Rouen et Le Havre partagent le sort des villes du Bassin parisien, à la fois bénéficiaires et victimes de leur proximité de la capitale. La situation est favorable à un desserrement d'activités secondaires et tertiaires, qui viennent à point nommé relayer des industries parfois déclinantes. Mais la rapidité des relations terrestres limite les possibilités de développement du trafic aérien, d'autant que chacune des deux villes possède son propre



La Basse-Seine

aéroport ; alors qu'Air France a cessé de desservir Le Havre, le conseil régional mise désormais sur l'aménagement d'une liaison ferroviaire rapide avec Paris-Charles de Gaulle (prévue pour l'été 2009). Et surtout, cette proximité accroît la dépendance économique de l'Île-de-France, favorisant un recours direct à la capitale. Les mutations industrielles ont ainsi substitué aux branches régionales (textile) des activités commandées de l'extérieur, et souvent impulsées par l'État (pétrole, chimie, automobile, centrales nucléaires). Le développement du tertiaire supérieur a été freiné par la proximité de la capitale. On assiste cependant à une augmentation de l'emploi salarié dans les services marchands (+ 15 % de 2002 à 2007), qui modifie progressivement le profil économique de la région et compensait, au moins jusqu'en 2008, les effets d'une désindustrialisation restée modérée. Toutefois, le taux de chômage dépasse toujours la moyenne nationale.

Les « pôles de compétitivité » en Haute-Normandie

Le label national « pôle de compétitivité » a été attribué à trois regroupements d'établissements qui concernent à des degrés divers la Haute-Normandie et font référence à certaines de ses spécialités économiques :

– Le plus important pour la région est *Nov@log* (anciennement « Logistique Seine-Normandie »), basé essentiellement en Seine-Maritime, où il regroupe plus d'une centaine d'établissements employant quelque 8 000 salariés. Axé sur la logistique et les transports, il inclut aussi d'autres branches comme les assurances et l'ingénierie, et participe à des activités de recherche et de formation.

– *Mov'eo* rassemble près de 4 000 salariés dans les deux départements haut-normands, mais inclut aussi la Basse-Normandie et l'Île-de-France. Son domaine est la recherche et développement dans les transports, avec pour objectif déclaré de concevoir « des automobiles et des transports collectifs sûrs pour l'homme et son environnement ». – *Cosmetic Valley* ne concerne ici que le département de l'Eure. Il exerce l'essentiel de son activité en région Centre (voir [chapitre 7](#)).

Sources : Insee et sites Internet des pôles.

Complémentarité des ports, rivalité des villes

Généralement les avant-ports, destinés à pallier l'accessibilité déclinante des fonds d'estuaire, restent des annexes spécialisées qui ne mettent pas en cause la prééminence du port ancien : Saint-Nazaire ou Bremerhaven en sont des exemples. Le cas de la Basse-Seine est particulier, en raison de la précocité du développement du Havre et de l'importance de l'agglomération urbaine née du port. Le partage des tâches reste pourtant classique : prépondérance de l'avant-port pour le trafic maritime, prééminence de la ville historique pour les fonctions régionales. Mais Rouen fait mieux que tirer son épingle du jeu, même si les statistiques du port autonome incluent plusieurs annexes situées en aval, notamment Port-Jérôme et son trafic de produits pétroliers raffinés. Quant au Havre, le port et la ville cherchent à faire évoluer leur image et à diversifier leurs fonctions. Les deux ports possèdent le label « grand port maritime », obtenu par Rouen en 2008.

Un port de fond d'estuaire et un avant-port

Rouen occupe une position classique de fond d'estuaire, à l'emplacement du premier pont sur le fleuve – cela restera le cas jusqu'à l'ouverture du pont de Tancarville, en 1959. Cette situation en fait un carrefour de premier ordre, et lui permet de cumuler un rôle régional, surtout fondé sur les relations terrestres, et une ouverture extérieure, qui s'appuie sur les possibilités de la voie d'eau. Les deux fonctions se sont confortées mutuellement, ainsi qu'en témoignent l'agriculture céréalière, favorisée par les exportations de grains, ou l'industrie textile, alimentée

par les importations de coton. Cependant, l'augmentation de la taille des navires a limité les possibilités maritimes : Rouen se trouve à 120 kilomètres de la mer en suivant les méandres de la Seine (moins de 70 à vol d'oiseau).

Le Havre fut fondé au début du XVI^e siècle par François I^{er}, dans un site où les conditions de marée étaient très favorables. Mais son rôle se limita longtemps à celui de port de guerre. Le développement des activités commerciales date surtout du XIX^e siècle, lorsque l'augmentation de la taille des navires commence à handicaper les ports de fond d'estuaire. Au XX^e siècle, l'expansion des importations de pétrole brut scelle la suprématie du Havre sur Rouen, et l'écart ne cesse de se creuser : au second rang français, après Marseille, Le Havre a manipulé en 2008 80 millions de tonnes de marchandises, contre 22,5 pour Rouen. Si l'on exclut les hydrocarbures, la différence est cependant moins spectaculaire, et l'on peut considérer que Rouen a bien défendu ses positions, grâce notamment aux travaux d'approfondissement du chenal de la Basse-Seine – un projet controversé voudrait les poursuivre dans les prochaines années. L'enjeu est de pouvoir continuer à accueillir de gros navires céréaliers pour préserver la position de premier ou deuxième port européen exportateur de céréales (plus de 6 Mt en 2008). L'éloignement de la mer a toutefois été un sérieux handicap pour le trafic des *conteneurs*, en pleine expansion, pour lequel la rapidité de rotation des navires est un impératif. Dans ce domaine, et malgré une place relativement modeste à l'échelle européenne, Le Havre occupe le premier rang en France (63 % du trafic national en 2007), loin devant Marseille ; les autorités portuaires donnent la priorité aux conteneurs dans les aménagements réalisés (deux terminaux ouverts en 2006 et 2007) ou projetés, avec la volonté d'augmenter encore la capacité d'accueil.

Une certaine spécialisation, n'excluant pas la concurrence, s'est instaurée entre les deux ports, qui restent des organismes distincts. *Rouen* est le premier port français pour les céréales, les farines, les denrées agroalimentaires, les engrais, les produits papetiers : c'est dire l'importance de l'arrière-pays agricole dans son trafic. De nouvelles perspectives sont apparues avec l'avènement des carburants d'origine végétale, Rouen se trouvant à la fois au cœur d'un bassin de collecte de produits agricoles (blé, colza) et proche des raffineries de la Basse-Seine, qui incorporent ces carburants à leurs produits raffinés. Aux importations, on trouve surtout le bois, les phosphates et des « marchandises diverses » (en palettes plus qu'en vrac) ; fait rare dans les ports français, les exportations dominent en poids (63 % du tonnage en 2008), avec une place importante des céréales et des produits pétroliers raffinés. Le trafic maritime plafonne cependant, depuis une vingtaine d'années, entre 20 et 24 millions de tonnes par an, la variabilité interannuelle étant due surtout aux exportations de céréales, sensibles à la conjoncture climatique et économique. La nature du trafic explique sa forte orientation vers les pays européens et, dans une

moindre mesure, vers l’Afrique. Les bassins maritimes ont migré vers l’aval et occupent aujourd’hui les deux rives de la Seine au sud-ouest de la ville (Quevilly, Grand-Couronne...). En amont, le port fluvial n’a pas l’importance que l’on serait tenté de lui attribuer, même si l’on a assisté récemment à une forte reprise sous l’effet des préoccupations environnementales ; son trafic concerne surtout les matériaux de construction, les produits pétroliers raffinés et les céréales. La voie ferrée, et surtout l’autoroute, constituent les principaux relais intérieurs du port maritime, notamment vers l’Île-de-France.

Le Havre est principalement un port pétrolier, mais importe aussi du charbon, des bois tropicaux, des tourteaux de soja, et exporte du ciment et des automobiles (montées ou en pièces détachées). Sur le long terme, la part des hydrocarbures a diminué au profit des conteneurs, ce qui semblait consolider les perspectives d’avenir du port. Mais le trafic de conteneurs a connu une année 2008 difficile. La concurrence avec Rouen porte sur l’importation de produits tropicaux (caoutchouc, coton, café), de plus en plus souvent conditionnés en conteneurs. Le Havre bénéficie d’une excellente position maritime, bien exploitée par les aménagements des dernières décennies : le port est accessible aux navires de 250 000 tonnes. Son annexe d’Antifer, ouverte en 1976, à 20 kilomètres au nord, sur le littoral du pays de Caux, accueille les plus grands pétroliers ; elle paraît actuellement sous-utilisée mais un projet de terminal méthanier pourrait relancer son développement.

Contrairement à Anvers, certains bassins sont accessibles sans écluses, ce qui, joint à la qualité des moyens de manutention, réduit la durée des escales. Le programme *Port 2000*, dont la seconde phase (2007-2010) continue à bénéficier du soutien financier de l’État (contrat de projets) et de l’Union européenne, a permis l’installation de postes à quai directement accessibles aux plus grands porte-conteneurs. Un nouveau programme de développement, *Port 2020*, viendra prendre le relais.

Le trafic du port du Havre en 2007

	En millions de tonnes	En %
Pétrole brut	32,9	41,7
Pétrole raffiné	11,2	14,2
Charbon	2,4	3,0
Autres vracs solides	2,3	2,9
Conteneurs	26,4	33,5
Autres	4,2	4,7
Total	78,9	100

Dans le souci d’éviter les ruptures de charge entre trafic continental et trafic maritime, Le Havre a développé le transit des camions et semi-remorques,

notamment vers l'Angleterre et l'Irlande, avec des lignes régulières (vers Portsmouth et Cork) qu'empruntent aussi les voyageurs. La difficulté d'attirer de nouvelles industries dans la zone portuaire a incité à mettre l'accent sur la logistique (stockage et redistribution).

Le port utilise surtout la voie maritime et la route (conteneurs) pour ses réexpéditions. L'arrière-pays continental reste un médiocre pourvoyeur de trafic, contrairement à Rotterdam, ou même à Anvers. Parmi les relais intérieurs, la voie d'eau avait perdu de son importance, au profit de l'autoroute et de la voie ferrée, malgré un accès facile à la Seine par le canal de Tancarville, construit à la fin du xIx^e siècle. On relance aujourd'hui ce mode de transport « écologique », qui a été utilisé en 2007 pour le réacheminement de 6 % du trafic conteneurs du port maritime.

Les villes : de la concurrence à la coopération ?

Rouen est de loin la plus ancienne : cité romaine, capitale du nouveau duché de Normandie au x^e siècle, elle devient, au Moyen Âge, un important foyer d'industrie textile et de commerce avec l'Angleterre. Il faut cependant attendre la fin des guerres franco-anglaises pour assister au plein essor de la ville, alimenté ensuite par le trafic colonial (à partir du XVI^e siècle), puis l'industrie cotonnière (xvIII^e siècle). Au XVIII^e siècle et au début du XIV^e, c'est la 5^e ou 6^e ville française par sa population. Rouen s'étend sur la rive concave de méandre où elle est née, les activités industrielles (textile et industries annexes, métallurgie) se localisant dans les vallées qui échancrent le plateau ou sur la rive convexe de l'autre côté de la Seine. On creuse des bassins pour étendre la superficie du port, qui glisse progressivement vers l'aval. Au centre-ville, plus bourgeois, s'opposent les quartiers populaires de la rive gauche et du plateau septentrional ; mais les cadres, dont la part dans la population se renforce au détriment des ouvriers, essaient vers les coteaux de la rive nord et, plus récemment, vers les sites les plus attrayants de la rive sud. À la recherche d'espace, l'université (qui a été créée seulement en 1964) migre vers le plateau (Mont-Saint-Aignan). La construction d'un métro assure une meilleure soudure entre les deux rives et constitue un élément de prestige. Dans cette agglomération de 390 000 habitants en 1999 (470 000 pour l'aire urbaine, la seconde du Bassin parisien), la ville-centre n'a qu'un faible poids démographique (108 000 habitants en 2006), même si elle concentre encore une grande partie des équipements tertiaires. La vieille cité drapière d'Elbeuf (76 000 habitants pour l'agglomération en 1999) est devenue une ville-satellite. Le desserrement planifié de la population en direction de la ville nouvelle du Vaudreuil (à l'est) n'a pas été

couronné de succès, même si Val-de-Reuil (son nom actuel) garde tout son intérêt comme expérience d'urbanisation.

Entre Rouen, longtemps gouvernée à droite, et la banlieue, de tradition ouvrière, l'intercommunalité a eu du mal à se mettre en place. Elle apparaît de plus en plus nécessaire à une agglomération complexe, qui connaît des problèmes aigus de circulation et de reconversion portuaire et industrielle, mais bénéficie des atouts d'un centre historique prestigieux et d'un équipement tertiaire de haut niveau. On notera que l'agglomération rouennaise fait partie des « nouvelles métropoles » pour lesquelles la commission Balladur (2009) a proposé des compétences élargies.

Au *Havre*, le port a précédé la ville. Celle-ci s'est développée sur les terrains plats (mais marécageux à l'origine), au pied de la falaise. Enclavée à l'extrémité du pays de Caux, elle ne joue qu'un rôle régional limité, privilégiant les relations avec Paris et avec son avant-pays maritime (Centre de commerce international, École nationale de la marine marchande). La départementalisation lui a donné le modeste rang de sous-préfecture, et il faudra attendre la deuxième moitié du XX^e siècle pour voir le rayonnement de la ville sensiblement s'étendre. Les importantes destructions de la seconde guerre mondiale (bombardements anglais de 1944) ont eu pour conséquence la recreation (Auguste Perret) d'une ville fonctionnelle, mieux armée pour accueillir de nouvelles activités commerciales, culturelles, de services et de loisirs, mais très « froide » par son plan orthogonal et ses perspectives rectilignes – cependant, avec le temps, elle est devenue « patrimoine » et attire de plus en plus de visiteurs. Les quartiers aisés se trouvent surtout à l'ouest, près de la plage de Sainte-Adresse, tandis que l'habitat social a été principalement implanté sur le plateau Nord.

La construction de ponts sur la Seine, qui fut longtemps retardée par l'opposition des milieux dirigeants de Rouen, a facilité les contacts avec la rive Sud, notamment le pont de Normandie (1995), plus proche du Havre que le pont de Tancarville, et construit par la chambre de commerce de la ville. Dans le même temps, les fonctions de la ville s'étoffaient et se diversifiaient. Par rapport à Rouen, une part plus grande de la population de l'agglomération réside dans la ville-centre (183 000 habitants en 2006).

L'image du Havre reste cependant portuaire et industrielle, malgré la création d'une université (1984), facteur d'animation urbaine et symbole d'un affranchissement vis-à-vis de Rouen. Le basculement à droite de la municipalité (1995) a accéléré le réaménagement du centre, la « reconquête » des anciennes emprises industrialo-portuaires et le développement d'une « politique d'image », qui s'est accompagnée de la construction de bureaux et d'équipements commerciaux et de loisirs. Sans négliger les quartiers d'habitat social (un « grand projet de ville » concerne les quartiers Nord), la municipalité fonde ses espoirs sur les « Docks

Vauban », programme de rénovation d'anciens entrepôts destiné à accueillir des commerces et des équipements culturels et de loisirs. D'autres opérations sont réalisées ou engagées, comme le « Triangle des gares » ou le « Centre de la mer et du développement durable » ; celui-ci, qui regroupe un musée et un complexe aquatique (les Bains des docks, qui ont ouvert en 2008), recèle une forte valeur symbolique, tant par son contenu, que par sa future visibilité dans l'espace urbain (une tour de 120 m de haut) et la renommée de son architecte (Jean Nouvel).

Industrialisation et désindustrialisation

La Basse-Seine possède une longue tradition industrielle, dont témoigne le textile rouennais. Ce potentiel s'est renforcé dans les années 1960, grâce à la décentralisation industrielle et au développement industrialo-portuaire havrais, avant de connaître une évolution plus chaotique, après la crise du milieu des années 1970. La région est surtout connue par le raffinage du pétrole, mais le principal employeur est Renault, avec ses usines de Cléon (près de Rouen) et de Sandouville (près du Havre), qui sont de loin les plus gros établissements de la région. Celle-ci a bénéficié, non seulement des facilités offertes à l'exportation, mais aussi de la proximité de l'Île-de-France et du faisceau de communications qui suit la vallée de la Seine. À l'époque où l'usine de Billancourt était encore en activité, les pièces détachées empruntaient aussi bien le fleuve que la voie ferrée ou l'autoroute ; les relations subsistent avec Flins (Yvelines), qui avait été la première étape de cette migration vers l'aval, avant Cléon (années soixante) et Sandouville. Des équipementiers ont suivi le mouvement, notamment Legrand (électricité), implanté à Rouen. Mais l'appel à la sous-traitance régionale reste limité et l'usine d'amortisseurs Delphi a cessé son activité. Aujourd'hui, le montage automobile apparaît en difficulté, tant en raison des « délocalisations » que de la fragilité particulière de cette industrie en période de récession. Ainsi Sandouville, qui était un maillon fort de la stratégie de Renault, est devenue en 2008 un site emblématique de la crise, avec la suppression annoncée d'un millier d'emplois.

Le raffinage du pétrole marque les paysages de la Basse-Seine. Quatre grandes raffineries (auxquelles s'ajoute celle de Vernon, en bordure de l'Île-de-France) se succèdent entre Le Havre et Rouen : Gonfreville l'Orcher (Total), Port-Jérôme (Exxon), Notre-Dame-de-Gravenchon (Mobil) et Petit-Couronne (Shell). L'ensemble représente plus du tiers de la capacité de raffinage nationale. L'approvisionnement en brut est assuré par Le Havre et Antifer ; les produits raffinés sont réexpédiés par voie maritime, fluviale, ferroviaire, routière ou par oléoduc (vers Paris). Sur le raffinage s'est greffée une chimie de base, avec la fabrication d'éthylène et de matières plastiques (la moitié de la production

nationale). Le site offre de bonnes perspectives d'extension, tant pour le raffinage, que pour la diversification des activités chimiques, mais il sera touché par les suppressions d'emploi annoncées par Total en 2009. La production d'énergie est aussi assurée par les centrales nucléaires de Penly et de Paluel, sur la côte du Pays de Caux. Le site de Penly a été choisi début 2009 pour implanter la seconde centrale EPR (*European Pressurized Water Reactor*) française.

En ce qui concerne les industries de transformation, le recul a été très marqué dans le textile (agglomération rouennaise, Elbeuf, Louviers), la métallurgie et la construction navale (fermeture des Ateliers et Chantiers du Havre en 1999). L'industrie du verre subsiste dans le nord du pays de Caux. Le déclin de la pêche, à Fécamp et à Dieppe, a entraîné un recul des industries associées (sécherie, fumage, conserverie, surgelés). Pourtant, les signes de renouvellement ne manquent pas : équipements automobiles, électronique (Philips), pharmacie, branches où les investissements étaient restés soutenus jusqu'à la crise de 2008-2009 (suppressions d'emplois chez Faurecia, Tyco Electronics et GlaxoSmithKline). Le département de l'Eure (notamment Évreux, principal foyer d'emploi hors de la Basse-Seine) et l'est de la Seine-Maritime ont été les principaux bénéficiaires de ces implantations, dont beaucoup s'inscrivirent dans le cadre de la politique de « décentralisation » industrielle, mais qui se sont poursuivies jusqu'à ces dernières années (ainsi pour Sanofi dans l'agglomération rouennaise). On notera l'importance des participations étrangères, dans des établissements qui restent en majorité de petite taille et sont vulnérables aux stratégies internationales élaborées dans des sièges sociaux lointains. Aujourd'hui, quelque 70 % de la valeur ajoutée de la production industrielle relève de firmes ayant leur siège hors de la région, notamment en Île-de-France. Globalement la lente érosion de l'emploi industriel (hors construction) se poursuit, avec des pertes supérieures à 10 % de 2002 à 2007 ; après une bonne année 2007, la crise économique et financière ouvre une période de dangers, alors que le taux de chômage est déjà élevé dans les zones d'emplois du Havre, de Fécamp et de Dieppe.

La production industrielle alimente cependant un fort courant d'échanges extérieurs : la Haute-Normandie est la quatrième région française pour les importations et la cinquième pour les exportations. Mais la croissance des échanges s'est sensiblement ralentie depuis 2006.

Des campagnes sous influence citadine

Petite et densément peuplée, la Haute-Normandie ne comporte plus guère de campagnes « profondes ».

Rurbanisation et résidences secondaires

Le milieu rural subit en effet une forte influence citadine. Rouen, en position centrale, rayonne sur une partie de la Seine-Maritime et de l'Eure ; Le Havre, dont l'influence se limitait traditionnellement à l'ouest du Pays de Caux, a profité des nouveaux ponts pour l'étendre au sud de la Seine. Et surtout, l'emprise de Paris s'est accrue, très marquée dans l'est du département de l'Eure, plus diffuse dans le reste de la région. Les villes petites et moyennes exercent un rôle plus limité, dans la tradition du réseau de marchés et de centres de services, qui assurait la desserte des campagnes de la région. Evreux, appuyée sur ses fonctions administratives (préfecture), est la plus importante (voir encadré).

La périurbanisation s'est fortement accentuée depuis trois décennies, à partir des deux grandes villes régionales, mais aussi de l'agglomération parisienne. Elle explique la stagnation démographique des agglomérations urbaines, y compris des villes moyennes. Le milieu rural est aussi le lieu d'élection des résidences secondaires, dont la croissance doit plus à l'influence parisienne qu'à celle de Rouen ou du Havre. Le prototype est la « maison de campagne », occupée en fin de semaine à la belle saison, plus que l'appartement ou la villa de bord de mer, moins recherchés en raison du climat. Le passage à la résidence principale est un fait relativement fréquent, soit avec un allongement des migrations pendulaires (vers Paris et l'ouest de l'Île-de-France notamment), soit à l'occasion de la retraite. On assiste, ainsi, à un vieillissement marqué des campagnes haut-normandes, qui ne résulte pas seulement de l'évolution démographique de la société rurale, mais aussi de l'installation permanente d'anciens citadins (surtout franciliens) qui avaient fait connaissance avec les lieux à l'occasion d'une fréquentation de loisirs.

Une agriculture bien vivante

La Haute-Normandie ne connaît pas pour autant une forte déprise agricole. On y compte encore 13 000 exploitations, dont 8 000 sont qualifiées de « professionnelles » et comptent une superficie moyenne de 100 ha. La concentration a été ici très rapide : 45 % des exploitations agricoles ont disparu entre 1988 et 2005, la population active agricole diminuant dans les mêmes proportions pour tomber à 24 500 personnes en 2005. Comme la Basse-Normandie, la région s'est orientée vers l'élevage laitier, favorisé par les conditions climatiques. Mais sa domination n'est pas aussi forte – la moitié seulement des exploitations le pratiquent – et il concerne surtout les pays bocagers (pays de Bray et Lieuvin). Les surfaces toujours en herbe ne représentent en effet qu'un peu plus du quart de la SAU. Les conditions pédologiques sont plus variées que ne le suggère la dominante de sous-sol crayeux

crétacé (sauf dans le pays de Bray, « boutonnière » jurassique) : la présence d'argile à silex rend le sous-sol imperméable, tandis que celle de limons favorise la céréaliculture. Dans le pays de Caux, les labours occupent une place importante ; ils dominent largement dans les « campagnes » du Vexin normand et des plaines de Neubourg et de Saint-André, qui annoncent les paysages de la Beauce voisine. L'élevage est ainsi plus présent en Seine-Maritime, souvent dans le cadre de la polyculture ; toutefois, dans le pays de Bray, berceau de la firme Gervais (aujourd'hui intégrée à Danone), de nombreuses exploitations se sont spécialisées dans l'élevage laitier ou l'embouche. Une diversification se dessine également dans l'élevage des chevaux, des porcs et des volailles, avec, pour ces dernières, une orientation vers la qualité (label rouge).

La culture céréalière (blé, mais aussi orge et maïs) conserve une place importante, qu'explique, pour partie, la proximité du port exportateur de Rouen. Elle entre en assolement avec des cultures industrielles (colza, betterave à sucre). Le lin (à usage textile) a connu un regain d'intérêt : la Haute-Normandie (pays de Caux, campagne du Neubourg, pays d'Ouche) fournit à elle seule plus de la moitié de la production française.

À l'est et au sud, les structures agraires sont caractéristiques du centre du Bassin parisien, avec de grandes exploitations remembrées, où domine largement le fermage moderne. À l'ouest et au nord, les traits apparaissent plus « normands », avec de moyennes exploitations, où le faire-valoir direct tient encore une certaine place. Si l'on excepte le pays de Bray (transformation des produits laitiers : fromages, yaourts), les industries agroalimentaires sont moins développées qu'en Basse-Normandie.

Un potentiel touristique insuffisamment exploité ?

La Haute-Normandie ne manque pas d'atouts sur le plan touristique, avec, notamment, le littoral à falaises du pays de Caux, la vallée de la Seine (Château-Gaillard, Villequier...), les forêts (Lyons, Brotonne...) et les édifices religieux (cathédrale de Rouen, abbayes de Jumièges, de Saint-Wandrille, du Bec-Hellouin...). La proximité de l'Île-de-France allonge la saison touristique, en favorisant les séjours de fin de semaine, tandis que Dieppe et Le Havre constituent deux des points d'entrée en France des visiteurs britanniques. Les handicaps sont ceux de toutes les régions littorales de la Manche : mer froide, étés frais et venteux, non exempts de précipitations. En outre, nous ne trouvons pas ici de grandes plages de sable, comme en Basse-Normandie ; les stations balnéaires s'égrènent dans les interruptions de la falaise de craie : Étretat, Fécamp, Saint-Valéry-en-Caux, Dieppe, Le Tréport...

Ce littoral a participé à la première vogue du tourisme balnéaire, sous l'influence anglaise, mais cela n'a pas engendré de grande station « chic », du type de Deauville. Depuis les congés payés, et surtout la reprise du tourisme, à partir des années 1950, la fréquentation s'est « prolétarisée », avec une clientèle plus adepte du camping (éventuellement de la location saisonnière) et de la restauration rapide, que de l'hôtellerie et de la gastronomie. La fréquentation étrangère n'est pas négligeable (plus de 40 % du total), avec une dominante britannique, mais aussi une forte proportion de Néerlandais, souvent venus avec leur caravane (et leurs provisions !). Sauf pour les séjours de fin de semaine, la clientèle francilienne a tendance à migrer vers le Sud et à se voir substituer une clientèle à moindre pouvoir d'achat issue du Nord-Pas-de-Calais – c'est particulièrement net dans une station comme Le Tréport. Les statistiques révèlent la brièveté des séjours, surtout pour les Français. Mais, cela recouvre trois types de fréquentations : un tourisme de passage, qui n'est que moyennement développé, une importante fréquentation de fin de semaine (résidences secondaires, hôtels, campings à la belle saison), et des séjours balnéaires estivaux classiques de plus longue durée, pour lesquels la concurrence des pays du soleil se fait durement sentir. L'équipement en hébergement reflète une place relativement modeste parmi les régions françaises, surtout pour les prestations de qualité : quelque 10 000 hôtels, dont très peu de « 4 étoiles », quelque 10 000 emplacements de camping, dont moins de 20 % en « 4 étoiles ».

Deux villes moyennes : Evreux et Dieppe

La domination de la Basse-Seine et notamment de Rouen a sans doute freiné le développement des autres villes de la région. Seules Évreux et Dieppe (60 000 et 42 000 habitants respectivement pour l'unité urbaine en 1999) exercent un rôle sous-régional significatif. Comme Le Havre, elles se sont relevées des graves destructions subies lors de la seconde guerre mondiale.

Arrosée par l'Iton, un affluent de l'Eure, *Évreux* est une ville très ancienne : cité gauloise, puis romaine, elle exerça surtout ensuite des fonctions religieuses et administratives, la présence de la préfecture de l'Eure constituant, encore aujourd'hui, son principal atout. Mais, elle a aussi tiré profit de sa proximité de Paris, qui lui a permis de diversifier ses activités et en particulier de bénéficier de la décentralisation industrielle. Ces implantations sont cependant fragiles, comme l'ont montré, en 2003 et 2004, la défection d'un spécialiste de téléphonie mobile et d'un équipementier automobile.

La situation actuelle de *Dieppe* est assez préoccupante. Ville portuaire, elle a subi le contrecoup des aléas de sa vie littorale : une pêche en déclin, un commerce (2 millions de tonnes en 2007) qui s'étiolle – l'importation des bananes, spécialité traditionnelle, a migré vers Le Havre –, un trafic voyageurs (avec Newhaven) qui a été difficilement relancé en 2001, à l'initiative du conseil général, et un tourisme balnéaire, pour lequel la proximité de Paris ne présente plus les mêmes avantages qu'au XIX^e siècle. L'emploi industriel montre aussi des signes de faiblesse. Pour cette sous-préfecture, la fonction de centre de services apparaît finalement la plus solide (pays de Bray, nord du pays de Caux), en raison du relatif éloignement de Rouen, Amiens et Beauvais.

Le conseil régional a engagé une politique de valorisation de ce potentiel touristique, notamment dans le cadre du contrat de plan État-région 2000-2006. Elle a donné une meilleure lisibilité à l'offre, en l'organisant autour de pôles et de « produits » touristiques. On notera, en particulier, l'accent mis sur les loisirs sportifs, le tourisme vert, la découverte de la nature et la mise en valeur du patrimoine culturel, industriel et technique. Sans négliger sa vocation balnéaire, la région privilégie des formes de tourisme court, pour lesquelles il existe moins de concurrence et de bonnes perspectives de croissance, en raison de la réduction du temps de travail et de la proximité de grosses concentrations urbaines (notamment la région parisienne). Un label « Normandie qualité tourisme » garantit la qualité de prestations, dont le niveau est encore assez disparate et ne répond pas toujours à la demande d'une clientèle exigeante.

L'attention portée à la protection de l'environnement contribue à gommer l'image de région industrielle, dont la vallée de la Seine a pâti sur le plan touristique. La Haute-Normandie abrite, en effet, une soixantaine d'installations à risques, de type « Seveso » (premier rang national !), dont quatre usines AZF dans l'agglomération rouennaise, et les deux centrales nucléaires du pays de Caux, construites dans les années 1980. Le parc naturel régional des Boucles de la Seine normande, en aval de Rouen, a constitué un moyen de faire barrage à la périurbanisation. L'estuaire de la Seine présente un milieu très riche du point de vue écologique (voir la réserve naturelle du marais Vernier), mais constamment menacé par les travaux portuaires et hydrauliques (endiguements, dragages, suppression des îles et des bancs de sable, remblaiements) : en un siècle et demi, il a été amputé de la majeure partie de ses zones amphibies. Il évacue aussi une bonne partie des rejets de l'industrie et de l'agriculture (nitrates) franciliennes et haut-normandes. Le point de vue environnemental est cependant aujourd'hui mieux pris en compte, sous la surveillance pointilleuse de la Commission européenne et de l'État : la première, qui cofinance les opérations, a imposé une extension de la réserve naturelle ménagée dans l'estuaire ; l'État, quant à lui, a pris la direction des opérations en promulguant en 2006 une « directive territoriale d'aménagement » de l'estuaire de la Seine. Mais le compromis évoqué par le discours officiel (« un plan de gestion globale de l'estuaire, conciliant développement économique et préservation de l'environnement ») sera difficile à réaliser.

Chapitre 19

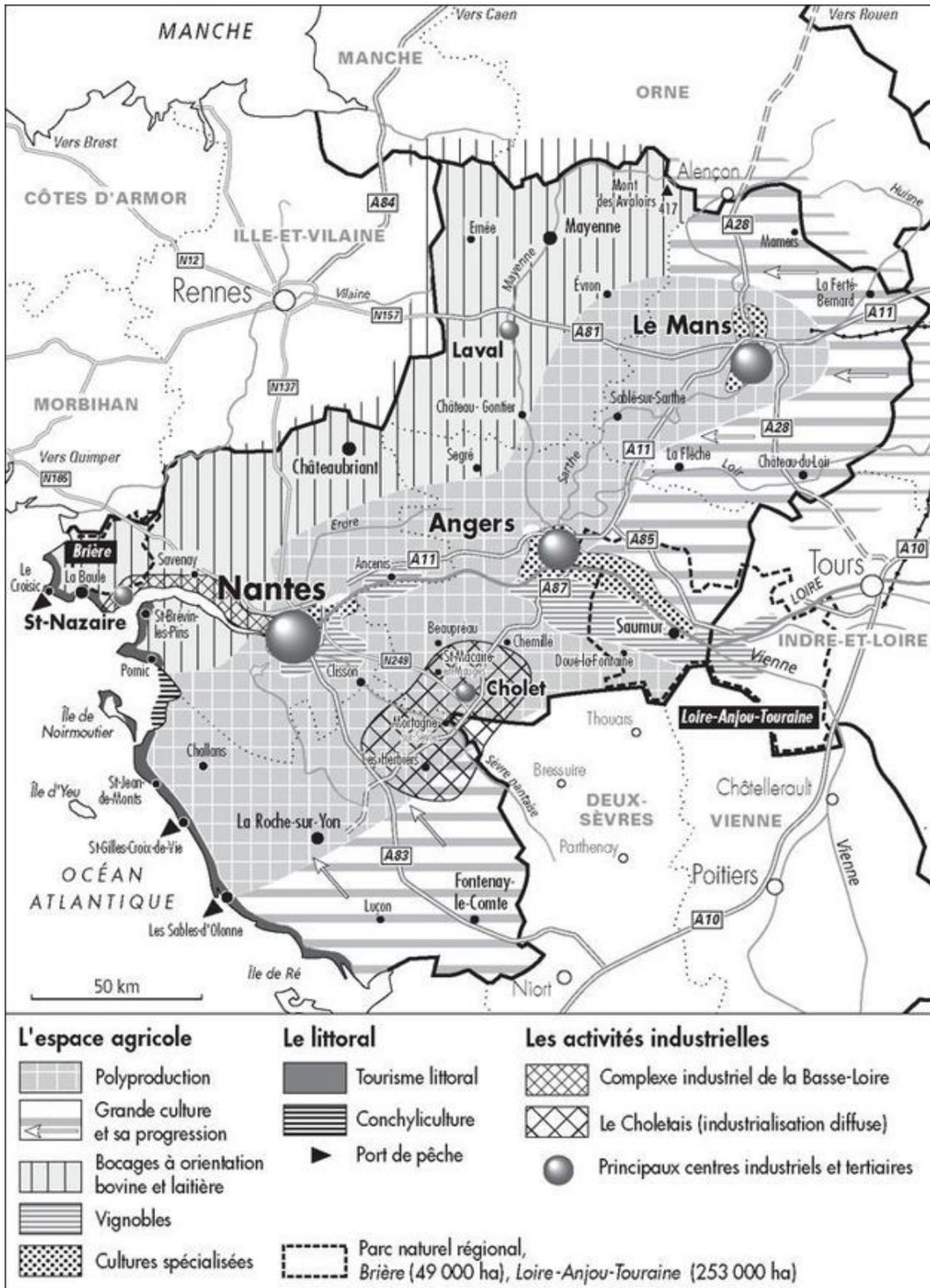
Pays de la Loire

Superficie (km ²) : 32 404	PIB 2007 (milliards d'euros) : 94,2 ; rang : 5 ^e PIB par habitant (milliers d'euros) : 27,1 ; rang : 7 ^e
Population 2006 : 3 450 000 Population 1999 : 3 222 100 Population 1982 : 2 930 400	Répartition de la valeur ajoutée (2006) : - agriculture : 3 % construction 8 % - industrie : 17,5 % - tertiaire : 71,5 %
Densité 2006 (hab./km ²) : 107	Taux de chômage (4 ^e trim. 2008) : 6,7 %
Population étrangère (2006, en %) : 1,7	Départements : Loire-Atlantique (Nantes), Maine-et-Loire (Angers), Mayenne (Laval), Sarthe (Le Mans), Vendée (La Roche-sur-Yon)
Évolution de la population 1999-2006 (taux annuel moyen, en %) : - dû au solde naturel : + 0,4 - dû au solde migratoire : + 0,6	Préfecture de région : Nantes

LA CRÉATION DE LA RÉGION, en 1956, suscite maintes critiques : des limites contestables, une faible cohésion interne. Pourtant, progressivement, la réalité régionale s'affirme, s'appuyant sur des populations marquées par l'histoire sociopolitique, culturelle : un vif enracinement religieux, une ruralité toujours présente, encadrée par un dense réseau (christallérien) de bourgs et de petites villes, un conservatisme (lié à l'héritage contre révolutionnaire ?) qu'atténuent les récents succès électoraux de la gauche en 2004 et en 2008.

Mais le conservatisme politique n'est pas antinomique de mutations socio-économiques. Les Pays de la Loire sont devenus, comme la Bretagne voisine, une puissante région agricole et agroalimentaire. Ils maintiennent et renouvellent, non sans douleur, une industrie, qui les place au 3^e rang en France. Les villes, longtemps somnolentes, longtemps cernées par un environnement rural conservateur, croissent vivement depuis quatre décennies, favorisant la mobilité des populations et la diffusion des modes de vie citadins. Avec leurs périphéries, elles sont, pour certaines (Nantes, Saint-Nazaire, Angers, Le Mans, La Roche-sur-Yon, Saumur), des points d'ancrage pour la gauche. Certes, des difficultés subsistent : une industrie exposée, une ouverture sur l'extérieur à consolider, une recherche-développement à améliorer. Mais la région, par la promotion de ses réussites internationales sportives

(les 24 heures du Mans, le Vendée Globe...) et culturelles (« la folle journée de Nantes »), entend donner une image de dynamisme et de qualité de vie.



La région Pays de la Loire

Une identité régionale discutée

Le découpage de 1956 donnait un assemblage, jugé artificiel, de départements ayant chacun une forte personnalité. Il obéissait cependant à une certaine logique territoriale et politique.

Une région particulière

Les Pays de la Loire ne sont une région, ni naturelle, ni historique, ni fonctionnelle (ou polarisée) !

La région s'étend de l'Atlantique aux confins beaucerons, du bocage bas-normand et de la campagne d'Alençon, au seuil du Poitou. Appuyée au nord sur les « Alpes mancelles » (417 m au mont des Avaloirs), au sud sur les croupes vendéennes (285 m au mont Mercure), elle offre des reliefs peu contrastés mais variés dans le détail : de molles collines, de bas plateaux inclinés vers la Loire et troués de larges vallées alluviales, un littoral de basses falaises, de plages et de marais. Au contact du Massif armoricain et du Bassin parisien, grande est la diversité des terrains, plus grande encore celle des sols. Nombreuses, sont aussi les nuances d'un climat océanique : à la relative rudesse, humidité plus forte et froid hivernal, des collines du Maine, s'opposent la « douceur angevine » et l'ensoleillement du littoral vendéen ; vignes et cultures spéciales (val-de-Loire, vallée du Loir) soulignent cette tonalité plus chaude, voire plus sèche, liée aux influences méridionales et aux conditions d'abri. Une telle diversité a favorisé historiquement la création de « pays », dont l'identité demeure forte : pays des Mauges choletaises, du Perche Sarthois, de la vallée de la Sarthe, de la Haute-Mayenne, du Saumurois, d'Ancenis, de Châteaubriant, de Redon... une trame qui fournit actuellement le zonage d'intervention pour la politique des contrats de pays.

Chevauchant quatre anciennes provinces (Bretagne, Vendée, Maine, Anjou qui fut au cœur de l'éphémère « empire Plantagenêt » allant de l'Aquitaine à la Normandie), la région a toujours subi des influences extérieures : en Mayenne, le modèle agricole normand est de plus en plus supplanté par le modèle breton, en Sarthe se diffuse la grande culture francilienne, en pays nantais prévaut la vocation maritime, en Anjou se distinguent l'Anjou-noir, armoricain et bocager, et l'Anjou-blanc (Saumurois), aux allures tourangelles. Les forces centrifuges, parisiennes, rennaises, jouent d'autant plus, que Nantes, dans les années 1950, exerce une faible polarisation, par manque d'administrations de haut niveau (université, académie, cour d'appel...)

Une construction politique

Dans les années 1950 le découpage régional répond aux exigences de l'aménagement du territoire : limiter l'expansion francilienne par un rééquilibrage territorial provincial et par une politique des métropoles d'équilibre. Faire de Nantes, ville portuaire importante, la capitale des Pays de la Loire c'est, en la dotant de services de haut niveau, favoriser l'émergence d'une véritable métropole pour l'ouest. C'est aussi, en plaçant Nantes et Rennes à la tête de deux régions distinctes, éviter les rivalités entre ces deux capitales historiques bretonnes !

Cinq décennies de vie commune et une politique volontariste donnent une certaine réalité à cet assemblage de pays ; l'échelon régional s'affirme. Le conseil régional, présidé par O. Guichard, de 1974 à 1998, par le sarthois F. Fillon, de 1998 à 2002, par le socialiste J. Auxiette depuis 2004, relayé par de multiples instances régionales, intervient dans de nombreux domaines : économie, transports, enseignement, culture, relations avec Bruxelles (PAC, Fonds Social, Feder). Il utilise notamment les fonds structurels du Feder pour des stratégies d'innovation, de développement et de cohésion régionale avec dernièrement les créations récentes de la « halle des micro-technologies » au Mans, de la MIC ou Maison de l'information et de la communication de l'université du Maine... Des équipements structurants se réalisent ; à côté de la radiale Paris-Le Mans-Angers-Nantes (TGV, A 11), traitée prioritairement, les dessertes intra-et inter-régionales s'étoffent. Les relations, longtemps faibles, entre le Nord constitué autour du Mans et de Laval et largement tourné vers Paris et Rennes, et le Sud, qui associe pays nantais, Choletais, Vendée, pays angevin, s'améliorent. Ainsi, peu à peu, se forge une identité régionale, non sans mal. Si les sarthois se sentent davantage ligériens (conséquence de l'action de F. Fillon ?), les vendéens privilégient le cadre départemental, les mayennais restent proches de la Haute-Bretagne et le rattachement de la Loire-Atlantique à la région Bretagne est périodiquement évoqué !

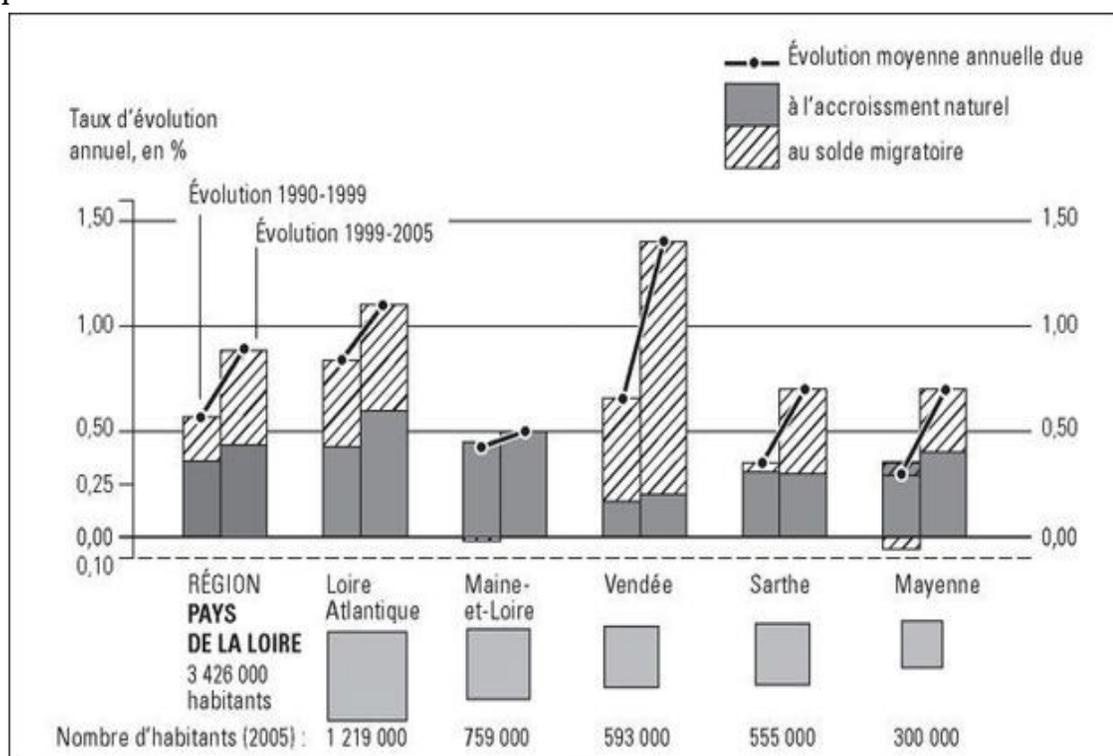
Une région de tradition ruralo-agricole, en mutation

La région garde un caractère rural affirmé, notamment en Mayenne et en Vendée. La population rurale est encadrée par de nombreuses petites villes offrant commerces, services, PMI (agroalimentaires et autres), telle Ernée (5 800 habitants) en Mayenne, ville centre de la communauté de communes de l'Ernée (20 000 habitants), ou Les Herbiers (15 000 habitants), dans le Choletais ruralo-industriel, non loin du parc d'animation du Puy du Fou. Ces petites villes, régulièrement espacées, contribuent, par les effets de la péri-urbanisation, au maintien de densités rurales notables (40-50 habitants/km²). Si certains traits sociologiques, liés à

l'emprise rurale, subsistent tout en s'atténuant (héritages sociopolitiques, attachement à la religion, à des valeurs familiales et morales, à l'école privée), d'autres, démographiques, socio-économiques, évoluent, et parfois vivement.

Le dynamisme démographique

L'évolution, depuis quatre décennies, conduit à une banalisation des comportements, démographique et familial. Les familles nombreuses, encore représentées dans les Mauges et le Segréen, se raréfient ; la diminution de la taille des ménages se généralise, à la ville et à la campagne. La proportion des naissances hors mariage (40 %) s'approche de la moyenne nationale ; elle atteint, dans les départements ruraux et catholiques de Vendée et de Mayenne, plus de 33 %. La région connaît, comme l'ensemble du pays, une reprise, plus marquée ici, de la fécondité. L'indicateur conjoncturel de fécondité, légèrement supérieur à 2 (mais plus de 2,10 en Mayenne et en Vendée) place les Pays de la Loire en tête des régions. L'excédent naturel, traditionnellement fort, n'assure plus, face à l'attraction



Source : INSEE, recensements de la population.

Les composantes de l'évolution démographique contemporaine

migratoire, que 40 % de la croissance régionale (les 2/3 dans les années 1990). Élevé dans les départements peuplés et urbanisés (Loire-Atlantique, Maine-et-

Loire), il se maintient dans la moyenne régionale en Mayenne, et s'effondre en Vendée (attractive pour des retraités). Négatif dans des cantons ruraux à population vieillissante (sud-ouest sarthois, sud vendéen, nord de la Loire-Atlantique et de la Mayenne), il profite aux aires urbaines et péri-urbaines qui, généralement, drainent de jeunes adultes.

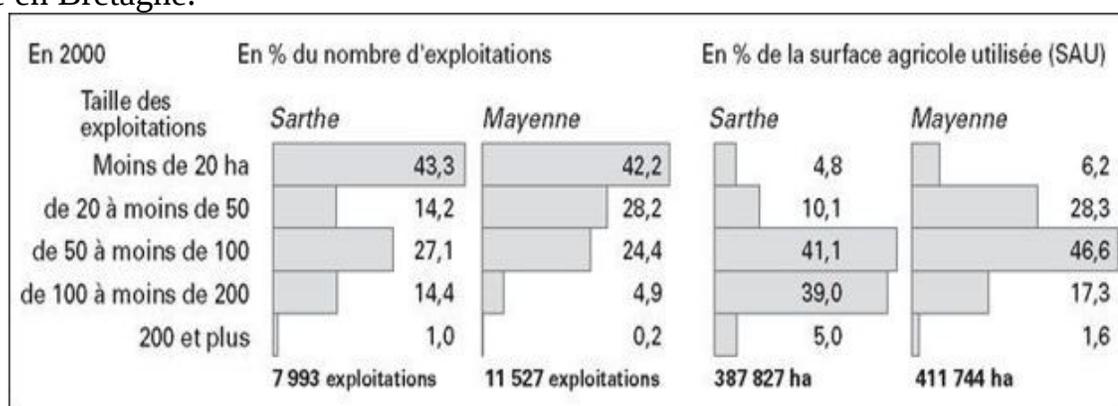
L'attraction migratoire s'accélère : un solde annuel de près de 10 000 personnes de 1999 à 2006 (5 700 de 1990 à 1999). Reflet du dynamisme économique régional de la période, le solde, à l'exception des jeunes adultes, est positif pour toutes les classes d'âge. Il est positif avec les régions de la moitié Nord de la France, négatif avec les régions méridionales et la Bretagne. L'apport, très faible en provenance de l'étranger, vient d'abord d'Île-de-France puis des régions voisines ; il comprend surtout des cadres avec enfants, des retraités. Inégal dans l'ouest intérieur, il profite à la façade atlantique (Loire-Atlantique, Vendée), au littoral, qu'il soit urbanisé ou rural (sud vendéen). Globalement, les migrations inter- et intrarégionales privilégient les villes, leurs banlieues et leurs périphéries rurales (ainsi la faible croissance du Mans est-elle compensée par celle, forte, des campagnes environnantes).

Tardivement venue, la croissance urbaine tire désormais la démographie régionale. Elle s'intensifie des villes centres (+ 0,35 %/an entre 1999-2006)), aux banlieues (+ 0,55 %), aux espaces périurbains (+ 1,85 %). Elle influence un espace rural redevenu attractif (+ 1,35 %/an entre 1999-2006, + 0,2 % entre 1982-1999), conséquence d'une rurbanisation (une périurbanisation qui s'étend aux campagnes, jusqu'à plus de 15-25 km du Mans, d'Angers, de Nantes), du maillage assez dense des petites villes et de la moindre place du rural isolé. La croissance urbaine est quasi générale. Elle est de + 1,3 %/an pour les petites villes de moins de 10 000 habitants, nombreuses dans la région. Elle reste mesurée pour des pôles urbains ayant des soldes migratoires négatifs, Cholet, Laval, Angers, Le Mans (avec pour ces deux dernières une croissance plus vive des couronnes externes). Elle s'accélère dans l'Ouest-atlantique : en Loire-Atlantique, la communauté urbaine nantaise (580 000 habitants en 2006), attractive, de population relativement jeune et féconde, fixe 70 % de la croissance départementale. En Vendée, les villes moyennes, La Roche-sur-Yon (53 000 habitants), et surtout les villes littorales, Les Sables d'Olonne (38 500 habitants), Saint-Gilles-Croix-de-Vie (20 000 habitants), Saint-Jean de Monts (10 250 habitants), profitent d'apports de migrants, de retraités notamment (processus de « floridisation ») ; et le coût élevé de l'immobilier côtier profite à l'arrière-pays littoral (de 1,3 à 2,5 %/an de croissance démographique entre 1999-2006).

Une grande région agricole

L'agriculture pèse 3 % du PIB régional, 8 % du PIB agricole français, des chiffres légèrement inférieurs à ceux de Bretagne. Comme dans cette région, les entreprises agroalimentaires ont un rôle stratégique : 1^{er} employeur industriel avec 21 % des salariés, elles regroupent 13 % de l'effectif national du secteur. Le temps des nombreux petits fermiers et métayers vivant sous la dépendance de grands propriétaires, aristocrates ou bourgeois, est passé. Le délestage de l'agriculture conduit à des exploitations modernisées, intensives, spécialisées, mais pas toujours financièrement à l'aise : 39 060 exploitations en 2007 (soit une perte de 14 400 unités depuis 2000, de 47 400 depuis 1988, de plus de 100 000 depuis 1970).

L'élevage est une spécialisation régionale. Les productions animales – 1^{er} rang en France pour la viande bovine, les lapins, les canards, 2^e rang pour le lait de vache, les volailles et les œufs, la viande porcine – fournissent les 3/5 du chiffre d'affaires agricole. L'élevage se fait sur prairie, en association avec des cultures, – près des 2/3 de la SAU sont destinés à l'alimentation animale –, ou en ateliers et en batteries, comme en Bretagne.



Source : recensement général de l'agriculture.

Contrastes structurels, exploitations et SAU

La concentration agraire s'accélère ces dernières années. Le mouvement est fort en

Sarthe et en Vendée où la taille moyenne de l'exploitation professionnelle atteint en 2007

respectivement 94 et 84 ha ; il est plus modéré en Mayenne et en Maine-et-Loire où la taille

moyenne est respectivement de 66 et 67 ha. (Source : Agreste)

Le productivisme y est toutefois moins accentué et le souci de la qualité transparaît dans les productions sous label, qui touchent les éleveurs bovins, les producteurs de volailles (poulets de Loué, en Sarthe, élevés en plein air, canards et

pintades de Vendée). Les productions végétales sont également variées : céréales, légumes frais, fruits, vignes, oléagineux. L'agriculture reste une réalité forte ; elle bénéficie du soutien en faveur de la compétitivité, de la qualité (la région est la 1^{re} de France pour les signes officiels de qualité, labels rouges, AOC, certificats de conformité), du respect de l'environnement. Ainsi, 10 % des exploitations sont engagées dans des programmes de meilleures pratiques culturales ; 20 % produisent sous un signe de qualité ; encore marginale, l'agriculture biologique, en essor, place la région au 1^{er} rang pour la surface et au 2^e pour le nombre d'exploitations.

« Un bon pays » : le val d'Anjou de Saumur à Angers

Au sein de l'Anjou blanc crayeux ce large val supporte des cultures spécialisées de serre et de plein champ : horticulture près d'Angers, qu'on retrouve dans la banlieue nantaise (muguet de Vertou), viticulture du Saumurois et de l'Anjou, qui se prolonge dans les côteaux du Layon et dans le pays nantais (muscadet), champignon de Paris cultivé dans les carrières et troglodytes de la craie tuffeau, semences diverses... Cette riche production profite de la « douceur angevine », de la maîtrise précoce des eaux (levées destinées à protéger les sols fertiles des inondations) et poursuivie de nos jours (drainage, irrigation), du dynamisme historique de paysans petits propriétaires, ainsi que des sollicitations commerciales (villes et commerce ligérien) et touristiques (une vallée classée au patrimoine mondial de l'Unesco).

Saumur (30 000 habitants), capitale du Saumurois réputé pour ses vins AOC, offre un cadre urbain agréable (château, théâtre, école nationale d'équitation, belles maisons anciennes de pierre ou à colombage). Angers (une agglomération de 260 000 habitants) vit en symbiose avec son environnement agricole : 1^{er} pôle européen du végétal (semences potagères, florales), Inra (recherche sur les arbres fruitiers), Salon des Matériels et Techniques, Viticoles, Horticoles, Arboricoles et Légumières. Les villages, notamment viticoles, témoignent de la richesse et de cet art de bien vivre : restauration de demeures du XVI^e, fleurissement, éclairage public stylisé, multiplication des gîtes ruraux...

La diversité intra-régionale est liée aux terroirs, aux influences francilienne et bretonne, aux contrastes structurels. Le recul affecte les exploitations « non professionnelles », de faible taille économique (en termes de production, de travail) mais qui jouent, par leur population, un rôle dans le maintien de services ruraux : elles représentent 30 % des exploitations et 6 % de la SAU. La concentration touche aussi les unités « professionnelles » au sein desquelles les formes sociétaires deviennent majoritaires : 51 % des exploitations, 63 % de la SAU (en 2007).

Le modèle « beauceron », de grandes exploitations de céréales et de cultures industrielles, progresse à l'est. Mais la Sarthe, c'est aussi l'élevage avicole (Loué), porcin (les « rillettes du Mans ») et bovin (avec la *Socopa*, grand groupe européen

des hachés, frais, surgelés). L'élevage bovin s'affirme vers l'ouest. En Mayenne, bocagère, il est associé, de moins en moins, à l'herbe (modèle normand), et, de plus en plus, tout comme dans le bocage vendéen, aux cultures (modèle breton). L'orientation laitière, quoiqu'en recul, et malgré des revenus médiocres, se maintient en Mayenne, et la société *Lactalis*, ex *Besnier* (beurre, crème, fromage), est un des premiers employeurs industriels du département. En Vendée, l'orientation viande domine avec la production de veau, de bœuf de boucherie de race charolaise (groupe *Charal* installé à Cholet) ; elle comprend également les volailles fermières (de Challans), le lapin (avec la constitution d'une véritable filière), le canard à foie gras...

Des espaces de cultures spécialisées se détachent : Val-de-Loire, vallée du Loir (vergers et pépinières), banlieues agricoles (d'Angers, de Nantes).

Une région d'industrialisation ancienne et renouvelée

Autrefois qualifiée « la plus industrielle des régions rurales », la région maintient une main-d'œuvre industrielle importante : 21 % de l'emploi régional, 7,5 % de l'emploi industriel national ce qui la place au 3^e rang après l'Île de France, Rhône-Alpes, devant le Nord-Pas-De-Calais. L'emploi industriel, soutenu par la diversité sectorielle, par les pôles de compétence, par l'esprit d'initiative, décline moins vite ici : certes, les industries, surtout de main-d'œuvre, affrontent la concurrence, elles connaissent des crises mais aussi des rebonds. Fait original dans l'ouest français, est toujours présente ici une forte culture industrielle, ouvrière, technologique, entrepreneuriale.

Les acteurs

Des activités et des espaces industriels sont liés à une industrialisation ancienne, urbano-portuaire dans l'estuaire de la Loire et ruralo-artisanale dans les Mauges choletaises. Cela renvoie au rôle de la bourgeoisie entrepreneuriale nantaise, dont la fortune fut historiquement fondée sur le trafic colonial et la traite, relayée par une « bourgeoisie rurale », créatrice de nombreux ateliers et usines d'origine familiale, à main-d'œuvre bon marché. De nos jours, les PMI locales et régionales, soumises à la concurrence internationale, constituent l'essentiel d'un dense tissu industriel, qui évolue par disparitions et par créations... La mentalité d'entreprise reste souvent vive, avec un dynamisme technologique et commercial, y compris dans des secteurs traditionnels, mais renouvelés (textiles, chaussures, IAA).

Exemples de vitalité économique : de l'entreprise familiale à l'international

En Vendée : *Bénéteau-Jeanneau*, leader mondial dans la construction navale de plaisance, emploie 4 000 salariés à Cholet (établissement récemment créé) et dans ses 14 sites vendéens, animant de petites villes : Les Herbiers, Challans, Beauvoir/mer, Belleville/Vie, St Gilles Croix de Vie (siège social). *Gautier*, petit atelier en 1958, désormais 1000 salariés (siège social, unités de production, unité de logistique) : leader européen du marché du meuble contemporain, il gagne le marché mondial (45 pays dont les États-Unis, la Russie, l'Inde...)

En Mayenne, à Averton, près de Laval, le groupe *MPO (Moulages Plastiques de l'Ouest)*, né d'une petite activité de pressage de disque vinyle en 1957, développe les secteurs Audio (CD depuis 1984), Vidéo (DVD depuis 1990), Multimedia (Cd-rom) ; il ajoute à son site de production mayennais ceux de Madrid, de Bangkok et des bureaux commerciaux en Europe, Amérique, Asie ; il témoigne de la réussite d'une entreprise « high tech » en milieu rural.

Le tissu industriel s'étoffe ces dernières décennies par l'arrivée d'entreprises extérieures. L'État a favorisé l'implantation de Renault (tracteurs) au Mans, de l'aéronautique en Loire-Atlantique. La politique de décentralisation industrielle a joué, confortée par la stratégie de grands groupes. Ainsi la « marche vers l'ouest » de l'électronique a-t-elle eu des retombées au Mans (*Philips*), à Laval (*Thalès*, *Alcatel*) et à Angers (*Bull*). : ces groupes aujourd'hui disparus ou en restructuration ont attiré d'autres entreprises, permis l'essor de PME. Ici le coût main-d'œuvre est moindre, l'absentéisme réduit ; et les vendéens n'ont-ils pas la réputation d'être « les Japonais de l'Ouest » ? Mais le climat social est variable : combativité des ouvrières touchées par la fermeture d'établissements *Moulinex* en Mayenne, tradition anarcho-syndicaliste dans la Basse-Loire.

Dans ce renouvellement industriel, les collectivités territoriales agissent : aides financières, zones aménagées, politique de prospection (comme celle menée par le Maine-et-Loire, par le Service économique de la ville d'Angers). Sont favorisés des développements endogènes (pépinières d'entreprises), des orientations technopolitaines, la qualité du milieu urbain. Cela touche les villes grandes mais aussi moyennes, telle Laval (63 000 habitants), avec son parc technopolitain, son antenne de l'université du Maine, son IUT de biologie appliquée lié au « lactopole », son école d'ingénieurs (en informatique électronique automatique), relais d'une grande école parisienne. Et la diffusion de l'innovation, des techniques de gestion et de marketing, tend à se généraliser, jusqu'en milieu rural, grâce aux aides de la Région, aux sociétés de services, aux collaborations inter-entreprises, au travail en réseau de la part de PMI.

Ce redéploiement n'exclut pas les incertitudes (chantiers navals), les difficultés d'industries traditionnelles (cuir, textiles) et de certains nouveaux fleurons de la région : *Philips* au Mans (installé en 1996, subventionné, 2 600 salariés en 2001, fermé en 2008), *Bull* à Angers (3 000 salariés dans les années 1980, progressivement

démantelé), *NEC (Packard Bell)* venu à Angers en 1994 et délocalisé en 2005, *Chantelle* (lingerie féminine) et *Waterman* (encre, stylo) à Nantes...

Une industrie diversifiée

La spécialisation touchait certaines zones : chantiers navals à Saint-Nazaire, mécanique au Mans, chaussure dans le Choletais, IAA en Mayenne et en Sarthe, bateaux de plaisance sur le littoral vendéen. Mais, à l'échelle de la région, la diversification est grande ; elle gagne aussi, par décentralisation, par reconversions et créations, les zones d'emploi spécialisé. Des secteurs clés de l'industrie régionale, d'importance nationale, illustrent cette évolution.

La métallurgie de la Basse-Loire alimente toujours la conserverie (fer blanc) et les chantiers navals de Saint-Nazaire. Intégrés au groupe *Alstom*, ils ont été englobés en 2006 dans un groupe norvégien, puis dans un groupe coréen en 2008 ; l'État français avec une minorité de blocage a droit de regard sur une entreprise industriellement stratégique : 2 500 salariés directs, des centaines de fournisseurs, plus de 3 000 salariés dans la sous-traitance. Les chantiers enregistrent des succès sur le marché, fluctuant, des paquebots de croisière, des navires spécialisés (océanographes, méthaniers), tout en diversifiant leur activité (grosse mécanique, chaudronnerie). Avec l'industrie automobile (au Mans, à Angers), avec l'industrie aéronautique, – le 2^e pôle après Toulouse avec plus de 4 000 salariés sur les sites de Bouguenais, de Montoir et de Saint-Nazaire, plus de 9 000 avec les sous-traitants –, c'est une filière complète, de la fonderie à la mécanique de précision, qui est en place.

Les IAA s'appuient historiquement sur deux fleurons, aujourd'hui en déclin relatif. La conserverie – Nantes en fut la capitale historique, après la mise au point du procédé Appert au début du XIX^e s. –, traite les poissons (sardineries traditionnelles du Croisic), les légumes (marque *Cassegrain* du groupe *Bonduelle*). La biscuiterie, à l'origine des biscuits fabriqués pour les marins qui rapportaient des Tropiques sucre et cacao, élargit sa production et sa clientèle ; les marques locales passent sous contrôle de groupes : *LU Lefèvre-Utile* sous *Nestlé Danone*, *BN Biscuits Nantais* sous *United Biscuits*. Le travail des grains s'enrichit de la pâtisserie industrielle (brioches *Pasquier*). La nouveauté, depuis des décennies, concerne le traitement des produits de l'élevage, lait et surtout viande, par des sociétés privées (*Bel, Fleury-Michon, Charal...*) et des coopératives (comme celle d'Ancenis). Largement diffuses, les IAA animent le choletais, des bourgs et petites villes (Clisson, Evron, Sablé...), mais le travail est difficile et faiblement rémunéré. L'orientation vers des productions à plus forte valeur ajoutée se fait dans des usines

modernes : *Tipiak* (plats cuisinés), une société nantaise présente en Loire-Atlantique, en Sud Bretagne.

Les industries de la mode dérivent d'activités anciennes : textile, depuis la création de la manufacture de Cholet et la venue de tisserands hollandais sous Colbert, industrie du cuir diffusée depuis la fin du xIx^e siècle. Face à la concurrence, aux délocalisations (Maghreb, Asie), au très fort repli de l'emploi, des entreprises choisissent la voie de la distribution ou innovent (conception et fabrication assistées par ordinateur). Le pôle cuir- maroquinerie dans le Segréen évolue vers le haut de gamme (pour les groupes *Longchamp*, *Vuitton*) ; de même le pôle choletais, plus dans le prêt-à-porter que dans la chaussure (groupe *Eram*) : vêtements de sport (*Newman*) et surtout mode enfantine (*Catimini*). La mode devient un agent économique important dans le Maine-et-Loire ; la création d'un « pôle enfant » a des retombées dans l'industrie du bois et du mobilier, la décoration, l'agroalimentaire, les services (formation, forum, salons, loisirs...).

Principales activités industrielles en 2007 : leur rang dans la région (1, 2, 3, 4, 5) et en France, selon l'importance des effectifs

1	2	3	4	5	6
IAA	Travail des Métaux Équipement mécanique	Industries du bois	Plasturgie caoutchouc	Matériel Électrique Électronique, informatique	Industries de la mode
2 ^e rang national	5 ^e	1 ^{er} : ameublement 2 ^e : travail du bois	4 ^e	5 ^e -4 ^e	1 ^{er} chaussure 2 ^e habillement

Un classement fluctuant. La filière bois, paradoxale dans une région peu dotée en forêt (mais il y a les importations) bénéficie du dynamisme industriel et commercial des entreprises ; la filière mode (textiles, cuir, habillement), toujours significative au niveau national, voit ses effectifs, dans un contexte de mondialisation, s'effondrer.

Les espaces industriels, diffusion et concentration

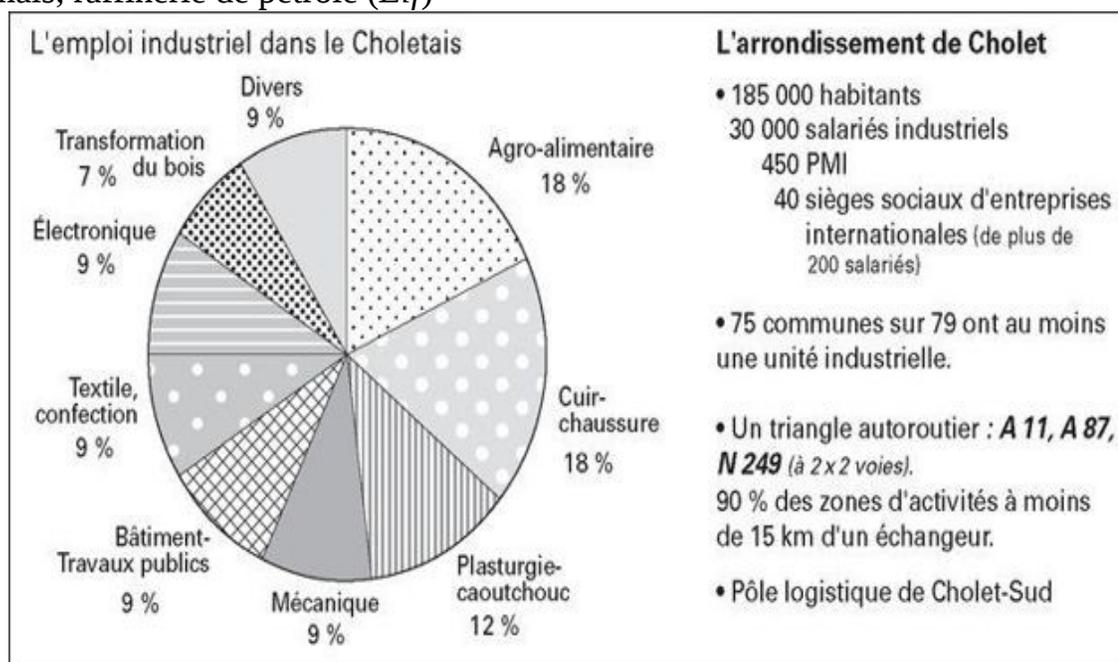
Le Choletais, un bocage industrialisé

Cette région (3 300 km², 350 000 habitants) s'étend sur 3 départements, le Maine-et-Loire, la Vendée et les Deux-Sèvres. Cœur de la Vendée militaire (insurrection de 1793), terre de conservatisme politique, le Choletais est aussi une terre ouvrière, la 2^e région industrielle du grand-Ouest. Dans cette « nébuleuse industrielle », l'éventail des activités s'élargit au-delà de la confection et de la chaussure, notamment autour de Cholet. À Cholet même (55 000 habitants), la

capitale du mouchoir, sont implantées des firmes internationales (*Michelin, Ernault Toyoda Equipment, Thomson, Plastiques Nicoll.*), maintenant confrontées à des problèmes d'effectif, de délocalisation. Difficultés et dynamisme technologique et commercial touchent conjointement le Choletais ; une situation mouvante selon les secteurs, les entreprises, les localités plus ou moins mono-industrielles ; une situation qui, par le chômage ou l'activité des ouvrières, affecte aussi le monde agricole souvent soutenu par la pluri-activité. Classé « zone industrielle fragile » dans le programme structurel européen, le Choletais surprend par sa vitalité au niveau local et parfois intercommunal : des bourgs dotés de commerces, de services, de lotissements, une vie paroissiale relayée par un dynamisme municipal (salles de sport, de clubs, de foyers divers...) et associatif.

Le complexe industrialo-portuaire de l'estuaire

Le commerce suscite des initiatives industrielles : IAA, transformation du bois, et surtout industrie lourde (chantiers navals, métallurgie). L'estuaire, 1^{re} région industrielle de l'ouest, devient un pôle énergétique : centrale thermique de Cordemais, raffinerie de pétrole (*Elf*)



D'après la CCI de Cholet, 2004.

Le Choletais, « le pays des usines à la campagne »

Ces dernières années ont vu : le recul des secteurs cuir et textiles avec cependant

une résistance du « pôle enfant » ; le progrès des IAA, de la construction de bateaux

de plaisance. La diversification reste une donnée majeure du Choletais.

de Donges, terminal méthanier de Montoir. L'industrialisation, dominée par de gros établissements (construction navale, aéronautique, armement, construction mécanique), accompagne le glissement portuaire vers l'aval, l'équipement de terre-pleins aménagés le long de la rive droite. Cela porte atteinte au milieu estuarien, à l'environnement, d'où l'importance de la sauvegarde du parc régional du marais de la Grande Brière, aux portes de Saint-Nazaire. La ville, reconstruite après 1945, à la tête d'une communauté d'agglomération de 175 000 habitants, est ouvrière et elle en est fière. Elle aménage son centre, transforme l'ancienne base sous-marine allemande en musée, se dote d'une antenne universitaire et valorise son cadre de vie, entre mer, fleuve et marais. Parallèlement, à Nantes, disparaissent des activités portuaires et industrielles (chantiers navals) : une reconversion s'appuie sur le milieu urbain et métropolitain (ZI de banlieue, parcs technopolitains).

La greffe industrielle urbaine

Elle s'illustre par deux exemples. Le Mans, célèbre pour sa course des 24 heures, créée dans les années 1920, fut souvent présentée comme une « forteresse ouvrière », suite à l'arrivée de *Renault* en 1936. Le groupe a cédé la division tracteurs à l'Allemand *Claas* (qui travaille majoritairement à l'exportation), il maintient une filiale *Auto Chassis International* ; le relais industriel est assuré par des industries mécaniques (équipementiers), par l'électrique (*Framatome, Elec Industries*), par les IAA. Angers, ville bourgeoise et paisible, s'éveille à l'industrie depuis 1960. Des géants s'y implantent et apprécient la qualité de l'accueil angevin : certains se maintiennent (*Scania* constructeur de poids lourds arrivé en 1992), d'autres avant de disparaître ont suscité la création de PME dynamiques (électronique professionnelle, mécanique, matériaux composites). Dans ces villes, la diversification est favorisée par les agences de développement économique (Adema au Mans, Seva à Angers), par la création de PMI au sein de pépinières d'entreprises, de parcs scientifiques.

Ouverture et vie relationnelle

Une ouverture économique progressive sur l'international

En 2007, les Pays de la Loire contribuent pour 4,2 % au commerce extérieur français, une valeur moindre que le poids démographique et économique de la région, et le taux d'exportation (21 % du PIB) reste inférieur à celui de la France de Province. Pourtant le nombre d'entreprises exportatrices augmente (2 900 en 2007), comprenant des PME et des TPE (très petites entreprises) : mais peu s'appuient sur des outils confortant leur démarche commerciale (pratique de l'anglais, d'internet) et les grandes entreprises (6 % du nombre) concentrent 50 % du chiffre d'affaires. Le dynamisme exportateur se diffuse lentement : Mayenne, Sarthe, Vendée intervenant pour 35 % ; l'horizon géographique privilégie l'Europe (75 %), suivie de l'Amérique (9,5 %), de l'Asie (6,5 %). Le contenu des exportations évolue, à l'image de la région : les produits agricoles et alimentaires, dominants à la fin des années 1980, sont très largement devancés par les biens d'équipement et les biens intermédiaires.

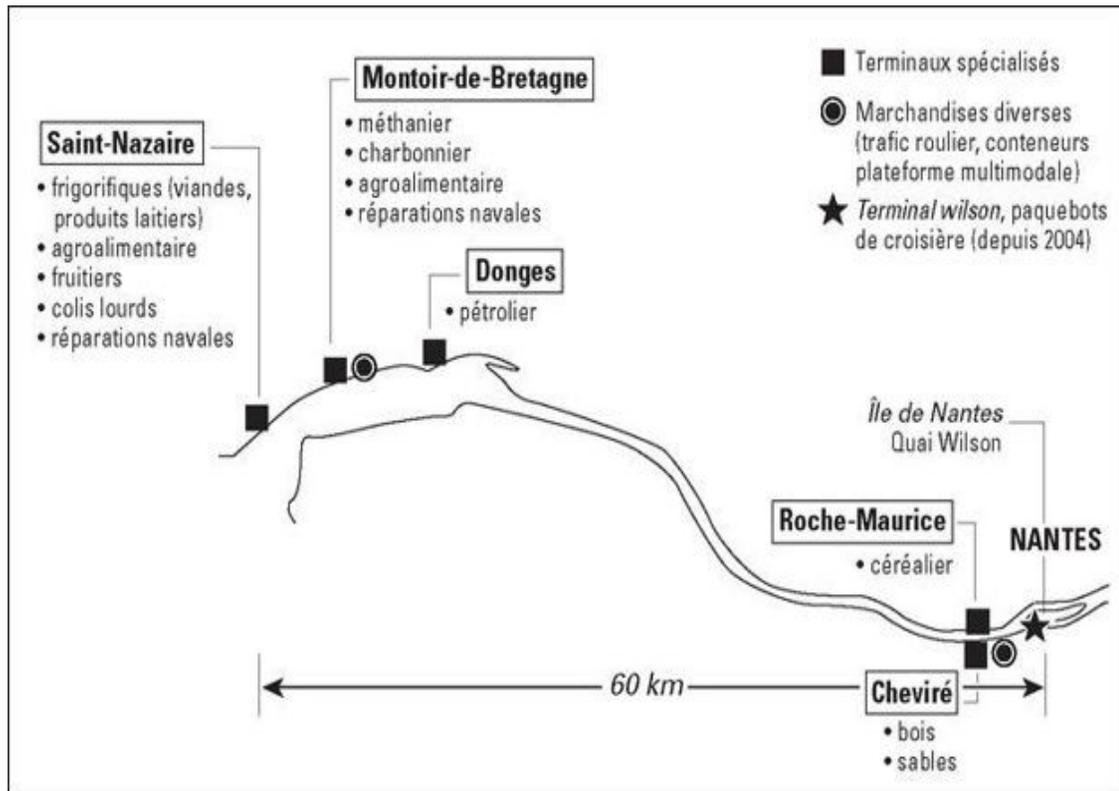
Autre signe de la relative ouverture internationale de l'économie régionale, la place des entreprises étrangères ; d'elles « dépendent » 30 % des emplois, 35 % des investissements industriels, des taux inférieurs à ceux qui prévalent en France. La situation évolue toutefois. Les potentialités agroalimentaires, les orientations technopolitaines ainsi que les qualités de la main-d'œuvre et de l'accueil attirent des capitaux européens (très majoritaires), nord-américains, et plus récemment japonais (notamment dans des entreprises de mécanique et d'électronique, avec *Toshiba*, *Toyota*, *Toyoda Koki*).

L'amélioration de la desserte

La vocation portuaire, ancienne, s'affirme avec le développement du complexe « Port Atlantique-Nantes-Saint-Nazaire » : un trafic de plus de 34 millions de tonnes en 2007 (10 au milieu des années 1960), marqué par les importations (80 %), par le poids du pôle énergétique (70 % du trafic global), par le repli du site nantais (10 % du trafic).

Le complexe portuaire estuarien élargit son ouverture – des liens avec 400 ports –, mais souffre d'un hinterland réduit. La voie ferrée au XIX^e s., en ruinant la batellerie vers l'amont, en orientant les productions (agricoles) du Bassin parisien méridional vers Paris, la Seine et Rouen, a coupé Nantes d'une partie de son arrière-pays. Certes, l'estuaire alimente en pétrole le Grand Ouest, et même au-delà pour le gaz, mais son trafic conteneurs est vivement concurrencé par les ports du Bénélux, par Le Havre qui capte 35 % des flux conteneurisés générés en Bretagne et dans les Pays de la Loire. Nantes-Saint-Nazaire travaille essentiellement pour la région, la Loire Atlantique surtout, et assure une fonction de cabotage (produits pétroliers, agroalimentaire) essentielle aux ports bretons (notamment du sud). L'ambition de

devenir une plate-forme européenne pour les produits frais et industriels est à confirmer.



Source : Port Atlantique Nantes-Saint-Nazaire.

Un développement portuaire sur plus de 60 km de long

La desserte continentale se renforce cependant. La circulation, orientée prioritairement vers Paris, s'appuie aussi sur la mise en place progressive d'un quadrillage d'autoroutes et de voies rapides. Les liaisons intrarégionales s'améliorent (mais Laval n'est pas encore dotée de voie méridienne de qualité), ainsi que celles vers Rennes, vers Vannes et Brest, vers Niort et Bordeaux, vers Rouen (autoroute des estuaires). La desserte ferroviaire, notamment vers le Sud-Ouest (Poitou, Aquitaine), reste médiocre, alors que s'affirme le succès du TGV Nantes-Paris, 7 millions de passagers/an, une ligne prolongée en 2008 jusqu'à La Roche/Yon, Les Sables d'Olonne. L'aéroport de Nantes-Atlantique, concurrencé par le TGV, voit son trafic progresser (2,7 millions de passagers en 2007), tiré par le trafic international (ouverture de nouvelles lignes régulières vers l'Europe, le Maghreb) et par celui des vacances. Le projet d'un grand aéroport à Notre-Dame-des-Landes, à 18 kilomètres au nord de Nantes, dans un secteur mi-agricole, mi-périurbain, est controversé par les défenseurs de l'environnement. Un tel projet, ancien, mais remis à jour, prévu pour les années 2012-2015, serait pour ses défenseurs un outil métropolitain à l'échelle du Grand Ouest et de ses liaisons internationales.

L'attrait touristique

Le tourisme élargit sa clientèle nationale ; plus difficilement la clientèle étrangère, européenne : 12-14% de la fréquentation de l'hôtellerie de tourisme, 25 % de l'hôtellerie de plein air. Avec 4 % du PIB, près de 10 % des emplois, il se dégage d'un tertiaire, parfois sous-représenté, tel le tertiaire industriel dont la modestie est liée à la prépondérance de PMI et à la dépendance vis-à-vis de sièges sociaux extérieurs à la région. Ce tourisme est multiforme : tourisme vert, gîtes ruraux, résidences secondaires (parisiennes) en Sarthe et en Mayenne, tourisme culturel (musées, Cadre noir de Saumur, châteaux nombreux...), loisirs (parcs, comme le Puy du Fou), et surtout tourisme littoral.

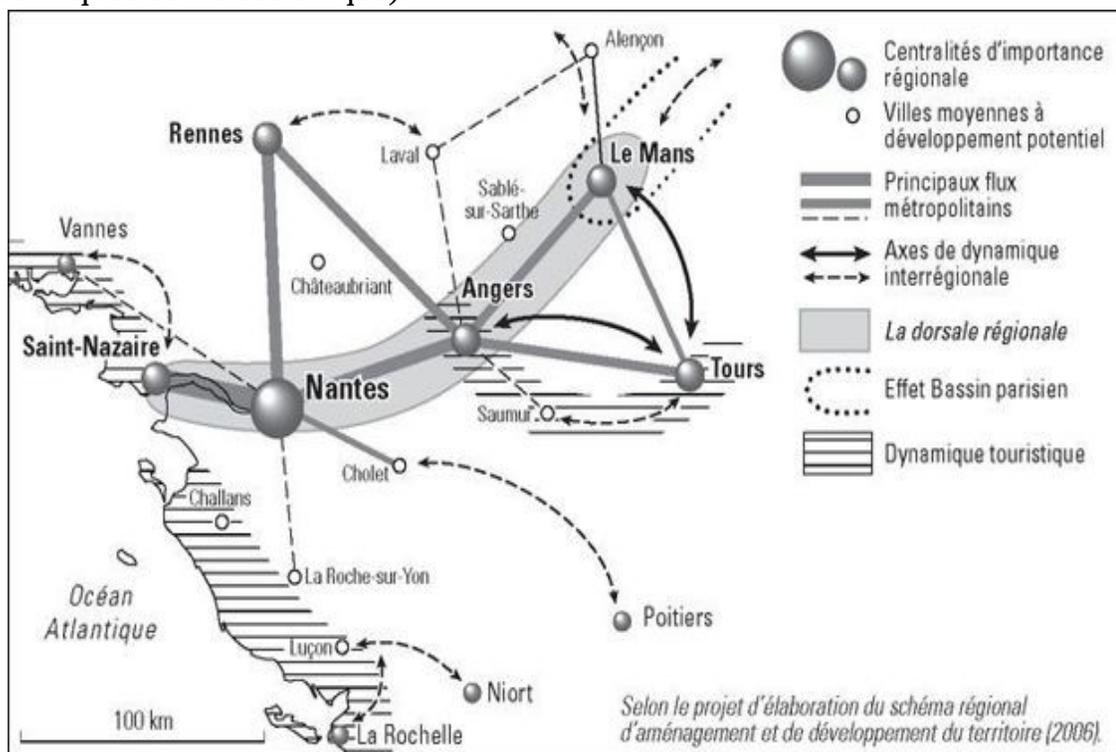
Plus ancien au nord de l'estuaire, il bénéficie de la réputation de la plage et de la station de la Baule à clientèle parisienne et étrangère, de la proximité de Nantes, responsable de la multiplication des résidences secondaires, et du TGV. Au sud, sur la côte vendéenne, aux étés ensoleillés, le tourisme devient une activité motrice ; il est le 3^e employeur départemental (après le BTP et l'agroalimentaire) ; il fixe des résidents secondaires et des retraités ; mais il suscite parfois contestation pour d'imposants immeubles de bord de mer.

Le développement touristique s'accommode de la variété des activités et des paysages tout au long des 450 kilomètres de côte. Des marais littoraux aménagés s'orientent vers l'élevage, les cultures légumières et horticoles. Des marais salants se reconvertissent en viviers à poissons, en bassins ostréicoles, mais tentent des promoteurs ! La baie de Bourgneuf et l'Anse de l'Aiguillon diversifient leurs cultures marines : ostréiculture, mytiliculture, mais aussi de nouveaux élevages (bars, anguilles, crevettes, palourdes) soutenus par l'*Ifremer*. La pêche artisanale, surtout littorale, anime de petits ports réputés pour la qualité de leurs produits : La Turballe, Saint Gilles-Croix-de-Vie, Les Sables d'Olonne devenue la station des grands navigateurs (le Vendée Globe). La pêche cohabite ici heureusement avec le tourisme. Mais la pression touristique et résidentielle est parfois vive ; elle suscite un fort accroissement démographique (double de celui de la région), une forte concentration et progression des résidences secondaires. Cela perturbe des activités traditionnelles liées à la terre et à la mer, comme dans les îles (Noirmoutier) et sur le littoral vendéen. La rétention d'espaces agricoles, aux structures fragiles (exploitations petites, parcellaire émietté, population vieillissante), source jusqu'alors d'un développement équilibré, s'avère de plus en plus difficile.

La dynamique métropolitaine

Née à la croisée d'un port de fond d'estuaire et d'un pont, Nantes s'est toujours ouverte sur le monde, une ouverture qui, au-delà du commerce, touche les domaines culturel et scientifique : « festival des z'allumés » avec ses artistes étrangers, « folles journées (musicales) de Nantes » – dont le concept est repris par Bilbao, Lisbonne, Tokyo –, cité des congrès, cité des biotechnologies aménagée dans d'anciennes halles industrielles de l'Ile de Nantes, technopole Atlanpole... Tout ceci n'est pas simple effet d'image, mais l'affirmation du lien fort entre culture et développement métropolitain.

Car Nantes a tourné une page de son histoire portuaire et industrielle. Élevée au rang de métropole d'équilibre, elle vit un considérable redéploiement tertiaire (plus de 80 % des actifs) : y sont créés les services académiques, judiciaires (cour administrative d'appel), y est rétablie en 1962 l'université (plus de 50 000 étudiants en 2007). La ville devient le siège d'administrations régionales et inter-régionales, de services décentralisés (Affaires étrangères, pensions...). Son tertiaire économique s'affine : succursales de banques, directions inter-régionales de groupes (*Bouygues Telecom, Cegetel*), MIN (le 2^e de France) pour les 24 départements de l'Ouest, bourse des valeurs, services à destination des entreprises. Son orientation technopolitaine se confirme : laboratoires universitaires (médecine notamment), *Ifremer*, écoles supérieures (de mécanique, d'ingénieurs et de techniques agroalimentaires), instituts (de recherche et d'enseignement supérieur aux techniques de l'électronique).



Dynamique et coopération métropolitaines

Ce boom métropolitain entraîne une vive croissance démographique, la plus élevée des grandes villes françaises depuis 1990 : une agglomération (580 000 habitants) qui concentre près de la moitié de la population et des emplois de Loire-Atlantique, une aire métropolitaine Nantes-Saint Nazaire, la 5^e de France, avec près de 980 000 habitants. La croissance affecte la ville (282 000 habitants), bénéficiaire d'opérations de rénovation, et la banlieue, notamment là où joue un bon environnement socio-économique et résidentiel (est-sud-est, aux portes de la banlieue maraîchère et horticole, nord-nord-est avec la vallée de l'Erdre, Atlanpole, les zones d'activité). La cité des ducs de Bretagne devient le creuset d'immigrants, de Bretons, relativement nombreux autrefois, puis d'Angevins, de Vendéens, de Parisiens ; son vieux fond breton s'atténue.

La métropole, surmontant les dissensions municipales et les clivages au sein de l'agglomération, change : désenclavement autoroutier, périphérique, nouvelle gare TGV, tramway urbain (qui n'oublie pas la plupart des cités HLM), équipements de haut niveau (centre atlantique de commerce international, palais des congrès), réaménagement des quais en lieux de promenade... Cette politique de qualité urbaine, reconnue, se veut à l'échelle de l'estuaire, d'une métropole ruban de plus de 800 000 habitants, reliant Nantes à Saint-Nazaire, villes unies dans un même Schéma de Cohérence Territoriale.

À cette métamorphose métropolitaine répond une influence régionale limitée, concurrencée par celles de Paris et de Rennes. En fait, Nantes, à la recherche d'une taille critique internationale, est relayée par deux importants centres régionaux. Le Mans (une communauté urbaine de près de 200 000 habitants) a des liens privilégiés avec l'Île de France ; ville marché, ville des assurances (*Les Mutuelles*), elle développe sa jeune université, ses parcs technopolitains ; elle met en valeur son patrimoine (cathédrale, centre-ville) ; elle veut tirer profit du TGV, accueillant des bureaux, des entreprises, tout en favorisant le maintien résidentiel de cols blancs migrant quotidiennement vers Paris. Angers (une communauté d'agglomération de 270 000 habitants) est un centre pivot du territoire régional ; elle offre un tertiaire digne d'une ancienne capitale provinciale – cour d'appel, école du Génie, université catholique de l'Ouest (fondée après la loi Falloux), université d'État créée en 1972, grandes écoles et centres de recherche (notamment dans le domaine végétal) – ainsi qu'un rayonnement culturel reconnu (musées, théâtres, festivals, congrès).

Si les Pays de la Loire, en tant qu'identité régionale, prêtent à discussion, leur rôle de plaque tournante des réseaux de coopération du Grand Ouest est indiscutable. Une caractéristique et force de la région est en effet le recours aux coopérations qui permettent de faire face aux difficultés et de préparer l'avenir. Cela joue à divers niveaux : intrarégional, comme dans le bocage industriel ; interrégional, avec de nombreuses collaborations : association Ouest-Atlantique,

pôle agronomique de l'ouest, genopôle de l'ouest, cancéropôle du Grand Ouest, réseau universitaire, association du grand littoral atlantique... ; international, avec l'Arc atlantique, qui va de l'Écosse au Portugal, et dont la commission siège à Nantes.

Chapitre 20

Picardie

Superficie (km ²) : 19 518	PIB 2007 (milliards d'euros) : 44,6 ; rang : 14 ^e
Population 2006 : 1 894 000 Population 1999 : 1 857 000 Population 1982 : 1 740 000	PIB par habitant (milliers d'euros) : 23,6 ; rang : 21 ^e
Densité 2006 (hab./km ²) : 97	Répartition de la valeur ajoutée (2006) : - agriculture : 3 % ; construction : 6,5 % - industrie : 20 % - tertiaire : 70,5 %
Population étrangère (2006, en %) : 3,2	Taux de chômage (4 ^e trim. 2008) : 9 %
Évolution de la population 1999-2006 (taux annuel moyen, en %) : - dû au solde naturel : + 0,44 - dû au solde migratoire : - 0,16	Départements : Aisne (Laon), Oise (Beauvais), Somme (Amiens) Préfecture de région : Amiens

SITUÉE ENTRE LE NORD-PAS-DE-CALAIS ET L'ILE-DE-FRANCE, deux régions de poids par leur population et leur économie, la Picardie tente d'affirmer une identité régionale au-delà des disparités qui l'affectent. La région comprend une Haute-Picardie, centrée sur les pays crayeux de l'Amiénois et du Santerre, ainsi qu'une partie de la Basse-Picardie, étendue jadis au Boulonnais, avec le Vimeu et le Ponthieu. À ces terres historiquement picardes, autrefois de parler picard, la région actuelle ajoute au sud, dans l'espoir d'atténuer la forte puissance parisienne, des espaces de type « francilien », topographiquement plus variés (tables de calcaires tertiaires, cuestas, buttes, vallées encaissées) et surtout insérés précocement dans la mouvance parisienne.

Face au déséquilibre intrarégional, à des tendances centrifuges (une relative influence champenoise et une forte dépendance vis-à-vis de Paris), et face à des rivalités urbaines qui posent le problème des rapports entre la capitale régionale, Amiens, et la région, la Picardie vise à une meilleure cohésion territoriale.

De périphérie parisienne, la Picardie se veut région de carrefour interrégional et international ; de terre de combats (anciennes villes fortes, batailles de la Somme, du Chemin des Dames) et de terre de transit, elle s'efforce d'être terre d'accueil, et ce en dépit d'une mauvaise réputation climatique et paysagère et de médiocres

indicateurs socio-économiques. La région a des atouts : une agriculture et des IAA puissantes, une industrie diversifiée, certes fragile mais renouvelée, et des transports améliorés qui confortent une bonne situation géographique.

Le sentiment identitaire picard

- Vous sentez-vous picard ?	Région	Somme	Oise	Aisne
Oui tout à fait	45 %	59 %	34 %	47 %
Oui plutôt	29 %	22 %	31 %	33 %
Non plutôt pas	10 %	8 %	14 %	8 %
Non pas du tout	15 %	11 %	20 %	11 %

- Pour quelles raisons ? Réponses par ordre décroissant : qualité de l'environnement, patrimoine, histoire... la fierté due au dynamisme économique de la région est à peine évoquée.

- Quelles caractéristiques définissent le mieux la Picardie ? La 1^{re} réponse dans la région, dans l'Oise, dans l'Aisne (elle ne vient qu'en 2^e position dans la Somme) est : la PROXIMITÉ de la région parisienne ; viennent ensuite la nature et la beauté des paysages, le patrimoine...

Sondage réalisé pour le conseil régional en juin-juillet 2002 auprès de 3 000 personnes.

Le voisinage parisien

La Picardie est la région la plus proche de Paris et la plus marquée par cette proximité : Cergy-Pontoise, et surtout Roissy, sont aux portes de la région. La densité de la desserte – autoroutes et échangeurs, routes, voies ferrées – prolonge cet effet de proximité dans la moitié sud du département de l'Oise et dans l'arrondissement de Château-Thierry, lesquels voisinent le Val-d'Oise et la Seine-et-Marne, deux départements des plus dynamiques de la couronne francilienne. On est ici entre 40 et 90 kilomètres de Notre-Dame, la périurbanisation parisienne se renforce.

Le déséquilibre démographique

La croissance, comme dans d'autres régions du Bassin parisien, est faible avec un excédent naturel encore notable et un déficit migratoire accru. Longtemps, la Haute-Picardie (le Nord-picard), féconde et relativement peuplée, de tradition rurale et ouvrière, fut le foyer de la croissance. De nos jours, avec un déficit migratoire inégalement accusé depuis 30 ans (apparu depuis les années 1960 dans l'Aisne, la fin des années 1970 dans la Somme, les années 1990 dans l'Oise), la croissance est faible dans la Somme, quasi nulle dans l'Aisne où le déclin du nord – bocages de Thiérache et vieux foyers industriels (Saint Quentin, Tergnier) – s'oppose au dynamisme de la zone de Château-Thierry, conséquence du desserrement rémois et d'un effet « sud », en fait parisien.

Le Sud-picard commande la démographie régionale. L'Oise, département le moins peuplé jusqu'en 1962, concentre plus de 75 % de la croissance picarde entre 1962 et 2006, plus de 80 % entre 1999 et 2006 ; il regroupe 42 % de la population régionale en 2006 ! Le déversement d'une population francilienne, jeune, à forte fécondité, malgré un solde migratoire devenu légèrement négatif depuis les années 1990 (retour de retraités dans leur région d'origine, départ de jeunes adultes), en est la cause. Spatialement, cet accroissement fortifie les continuités urbaines au long de l'Oise, de l'amont de Compiègne au Val-d'Oise, et sur de nombreux axes, comme de Creil à Clermont. Il se fait aussi en tâche d'huile avec densification des campagnes.

Évolution démographique par département

Population en milliers					Accroissement annuel en pourcentage						Densité 2006
					1990-1999			1999-2006			
	1962	1990	1999	2006	Total	AN	SM	Total	AN	SM	
Aisne	513	537	536	537	-0,03	0,32	-0,34	0,05	0,30	-0,25	73
Oise	481	725	766	793	0,61	0,65	-0,04	0,49	0,63	-0,14	135
Somme	488	547	555	564	0,16	0,30	-0,14	0,23	0,31	0,09	91
Région	1 481	1 808	1 858	1 894	0,29	0,44	-0,16	0,28	0,44	-0,16	97

AN = accroissement naturel ; SM = solde migratoire.

Source : Insee.

Recensement de 1999 et enquêtes annuelles de recensement 2004, 2005, 2006.

Un encadrement urbain inégal

L'urbanisation est modérée (un taux régional de 61 %), la croissance urbaine faible. Cela tient à une sous-représentation des banlieues (exceptée l'agglomération industrielle de Creil-Nogent-sur-Oise, proche de l'Île-de-France), et à un étalement de la périurbanisation hors unités urbaines. La couronne externe des villes (à 10-15 km du centre, mais à 25 km et plus pour Amiens) est celle qui croît le plus entre 1999 et 2006. L'influence des agglomérations, où se polarise l'emploi, s'accroît ainsi en Picardie ; 80 % des Picards résident en « aire urbaine », et plus de 80 % des gains de population des aires urbaines correspondent à l'extension de celles-ci !

Répartition, en pourcentages, de la population picarde en 1999

	Aisne	Oise	Somme	Picardie	Province	France métropolitaine
Ville centre	45,2	48,5	49	47,7	44,3	40,8
Banlieue	12	17,4	9,5	13,5	26,5	34,7
Communes rurales	42,8	34,1	41,5	38,8	29,2	24,5

Source : Insee.

L'évolution récente confirme l'originalité de la Picardie : en 2006, 85 % des communes ont moins de 1 000 habitants et regroupent 1/3 de la population régionale (France, respectivement 74 % et 15 %). Les 2/3 de ces petites communes ont, entre 1999-2006, augmenté leur population : la péri-urbanisation reste le moteur principal de la croissance de la région.

Cette situation tient à l'attraction relative de certains milieux ruraux : une agriculture et des IAA dynamiques, une certaine industrialisation, un foncier abordable ; elle illustre aussi la mobilité d'une population rurale, qui a recours aux emplois, commerces et services des bourgs, petites et moyennes villes.



La région Picardie

Dans le nord-picard, les villes, moins nombreuses, se répartissent ponctuellement au sein de faibles densités (Santerre et Vermandois) : ainsi Amiens, capitale modeste de 175 000 habitants (9 % de la population régionale, un taux faible), pourtant 6 fois plus peuplée qu'Abbeville 2^e ville du

département ! Dans le sud, dans l'Oise, les villes moyennes et petites, nombreuses, encadrent mieux l'espace. Nombre d'entre elles, Creil, Compiègne, Soissons, font office de « moyenne banlieue », résidentielle certes, mais aussi industrielle. La proximité de Paris, son influence – le « *Parisien libéré* » y est davantage diffusé que le « *Courrier picard* » – ont des incidences sur le fonctionnement du réseau urbain régional, limitant le pouvoir de commandement et le rayonnement de la capitale régionale.

La croissance urbaine privilégie systématiquement les villes du sud-picard : surtout les villes tertiaires (Beauvais, Compiègne) et résidentielles (Chantilly), mais aussi Creil, ville industrielle récemment dotée d'une importante Zone d'activités tertiaires. La géographie de la croissance doit aussi tenir compte de facteurs locaux spécifiques. La croissance d'Amiens, surtout dans sa périphérie est et sud (une meilleure desserte par l'A 29 et la voie ferrée, un foncier abordable), bénéficie de migrations intrarégionales liées à la fonction de capitale. Le recul de Saint-Quentin, confrontée à des difficultés économiques, se poursuit . Le plus vif dynamisme dans l'Oise profite à Creil qui après des difficultés industrielles se restructure, aux petites villes et à leur voisinage. Senlis, 17 000 habitants – ancienne capitale franque, un riche patrimoine architectural, un environnement forestier de qualité –, devient la résidence d'employés, cadres et techniciens travaillant à Roissy. Crépy-en-Valois, Méru... profitent également du desserrement parisien.

Les liens avec Paris

La proximité parisienne génère une intense vie de relations, structurée par le réseau radial des transports. De puissantes migrations pendulaires (dans le sud de l'Oise, 30 % des actifs sont des migrants) animent le réseau routier, parfois embouteillé, et les gares : Creil et Chantilly l'emportent par leur trafic voyageur journalier sur Amiens, Compiègne et Beauvais sur Saint-Quentin. Des migrations de loisirs drainent les franciliens vers les forêts d'Ermenonville, de Senlis, vers le parc Astérix en bordure de l'A1. L'aéroport de « Paris-Beauvais » desservant les Îles britanniques, la Suède, l'Italie, l'Espagne... est un aéroport de transit relié à la capitale par navette automobile. L'essor du trafic n'a guère eu jusqu'à présent d'importantes retombées locales.

Évolution du trafic passager de l'aéroport de Beauvais (en milliers)

1996	1997	2000	2002	2003	2004	2005	2006
62	200	381	675	969	1 428	1 850	1 887

En 1997 s'installe la compagnie à bas tarif *Ryanair* ; rejointes par d'autres ultérieurement.

L'influence parisienne affecte la vie socio-économique. L'Oise pèse plus de 45 % dans la valeur ajoutée picarde, ce qui est supérieur à son poids démographique. L'industrie se renouvelle ; le tertiaire supérieur et la recherche, longtemps étouffés par Paris, et plutôt modestes en Picardie, touchent désormais Compiègne, rivale d'Amiens, avec son université de technologie et ses services aux entreprises, ainsi que Creil, Senlis. Plus de 70 % des effectifs de la recherche picarde, publique et privée, liée à l'industrie, se concentrent dans le « Technopôle Sud-Picard ».

Certes, l'influence parisienne ne se limite pas au sud, elle se diffuse dans toute la région, mais le déséquilibre intrarégional est une forte réalité.

Puissance de l'agriculture et de l'agroalimentaire

Le logo régional, figuré sur des panneaux autoroutiers, exprime la perception que les Picards ont de leur région : une terre de grande culture et d'IAA.

Des facteurs favorables

La topographie plane ou légèrement ondulée, de faible altitude, souvent couverte de limons fertiles épais, favorisa les défrichements massifs. La proximité de centres de consommation, d'industrie et de capitaux (Paris, Nord de la France) stimula l'essor de la grande culture. Les fermiers, céréaliers et betteraviers dynamiques, bien formés, organisés en groupes de pression efficaces, dirigent de grandes exploitations mécanisées, au sein d'un openfield à larges mailles.

Des productions végétales massives

La grande culture picarde

Les labours occupent plus de 75 % de la SAU. Les productions, massives, placent la Picardie au 2^e rang, après la région Centre, pour le blé, au 1^{er} pour la

betterave à sucre, la pomme de terre industrielle et les légumes de plein champ (petits pois, haricots verts, carottes). Cette grande culture a la faculté de se réorienter en fonction des politiques agricoles, du marché. Ainsi, à partir des années 1960, la Picardie est devenue terre légumière, attirant les industriels de la conserverie soucieux d'une production importante, régulière, d'un calendrier précis de livraison : des exigences auxquelles répondent des exploitants compétents et dynamiques, habitués à une agriculture sous contrat (betterave sucrière). De nos jours, ils suivent avec intérêt une recherche susceptible de retombées culturelles (bio-industrie, bio-carburants, médecine...).

Ce modèle picard de grande culture, renforcé dans les espaces « franciliens », s'atténue dans des pays périphériques, orientés vers l'élevage : Vimeu et Marquenterre en « Picardie verte », pays de Bray et Thiérache d'allure bocagère. Les exploitations, moins grandes, évoluent vers des élevages plus diversifiés (vaches laitières, chevaux, volailles) et vers des systèmes mixtes, avec cultures et recul des STH.

La filière pomme de terre en Picardie

42 500 ha ; 60 % de la récolte nationale en pomme de terre féculière ; 25 % de celle de la pomme de terre de consommation (2^e rang).

Usines principales : dans la Somme, féculerie Roquette à Vecquemont (1 million de tonnes traitées par an), Sitpa groupe Nestlé (flocon de purée) à Rosières, Lunor (pomme de terre sous vide) à Chaulnes ; dans l'Aisne Vico, coopérative désormais intégrée à un groupe allemand ; dans le Pas-de-Calais (Mac Cain).

La filière, aidée financièrement par la Région, s'appuie sur la coopération : entre Picardie, Champagne-Ardennes, toutes deux unies dans le pôle industrie et agro-ressource, et Nord-Pas-de-Calais ; entre la recherche (universités d'Amiens, Compiègne, Lille, Reims, INRA, Arvalis, Institut du végétal), les chambres d'agriculture, des coopératives, des industriels.

Sont privilégiés : l'amélioration des plants et de la culture, la préservation des sols et de l'environnement (problème des eaux usées, des déchets), les débouchés alimentaires (enrichissement d'aliments), la biologie moléculaire et ses prolongements médicaux.

L'encadrement agroalimentaire

Diffusées dans les 3 départements, les IAA traitent toutes les productions régionales, voire des productions importées (fruits pour confitures et compotes),

destinées à un large marché. À côté d'unités artisanales et de coopératives (20 % des entreprises), de grandes sociétés nationales et étrangères dirigent d'importantes usines : *Générale Sucrière, Nestlé, Gervais, Findus, Bonduelle* (conserverie). D'une première transformation des produits, on passe à des activités valorisantes (plats cuisinés, aliments diététiques, aliments pour animaux, desserts lactés...). Le secteur agroalimentaire marque fortement la région : 1/7 des actifs industriels, 1/6 de la plus-value de l'industrie régionale ; il mobilise d'importants investissements, une recherche dynamique (universités, Inra, laboratoires privés) ; il génère des activités de stockage et de distribution.

L'exigence de qualité

Face aux problèmes de l'agriculture productiviste, de sécurité alimentaire, d'environnement, conseil régional, universités, chambres d'agriculture, syndicats d'exploitants, IAA unissent leurs efforts. Le programme « Alternatives végétales », vise à promouvoir des variétés de plantes et des techniques culturales plus respectueuses du milieu, à valoriser la production végétale (nouveaux débouchés) ; une réponse aux demandes des Picards (citadins, ruraux, néoruraux), attachés à leur environnement.

Une Picardie industrielle et ouvrière

La région est socio-économiquement duale. Ruralo-agricole, la Picardie, autrefois réputée pour son artisanat, est aussi une terre industrielle et ouvrière.

Tradition et renouvellement

Des activités traditionnelles sont toujours bien vivantes : serrurerie du Vimeu, verrerie, héritière de la manufacture de Saint-Gobain, alors que le textile, lui, est résiduel (métier de la broderie, dans le prolongement du Cambrésis). Sont venues par la suite des industries liées au transport du charbon du Nord vers Paris, des décentralisations contemporaines et des filiales étrangères (nombreuses à s'implanter entre 1950 et 1970) ; 45 % des salariés de l'industrie dépendent des groupes étrangers (France 35 %). Cette évolution et les reconversions de secteurs en difficulté (telle la métallurgie, encore dominante) conduisent à une relative diversification ; celle-ci profite surtout à l'Oise, qui fixe notamment des

entreprises innovantes, des centres de recherche, et plus de 43 % de l'emploi industriel régional.

Les espaces industriels

Des vallées industrielles se dégagent le couloir de l'Oise : vieux canaux, rivière mise au grand gabarit (en 1971), chemin de fer et ses deux carrefours (Creil, Tergnier), routes. Les difficultés affectent l'amont tourné vers la métallurgie et la chimie de base (Chauny, Tergnier) ; elles touchent maintenant, dans le contexte de crise, l'aval jusqu'alors dynamique : fermeture de l'usine *Continental* (pneumatiques) à Clairoux près de Compiègne, une ville technopolitaine devenue un pôle chimique et parachimique diversifié ; lente diversification du bassin creillois orienté vers la chimie, la métallurgie et l'automobile, et dépendant de grands groupes français et internationaux : depuis la fermeture de *Chausson* en 1995, il subit la contraction de l'emploi (*Sollac, ICI*).

Bien des villes sont marquées par l'activité industrielle. Si la crise affecte Saint-Quentin (textile-habillement et mécanique en difficulté, environnement régional en perte de vitesse), souvent l'industrialisation a des retombées positives. Amiens, ex-ville drapante, peu industrialisée jusque dans les années 1950, profite de décentralisations, d'implantations de grands groupes (*Goodyear, Procter et Gamble*), et le repli industriel actuel y est moins prononcé que dans l'ensemble de la région. Beauvais concentre à sa périphérie agro-industrie (*Findus, Massey Ferguson*), parachimie, équipement automobile alors que des PME se diffusent en ville et dans la campagne. Et le mouvement d'industrialisation se prolonge dans les petites villes du sud de l'Oise (Méru).

La tradition industrielle en milieu rural perdure. Souvent, elle décline (Santerre bonnetier et lainier), parfois elle résiste et s'adapte, comme dans le Vimeu, où le taux d'actifs industriels dépasse 40 %. Le travail des métaux, établi dès le xvII^e, en fait la 1^{re} région de France pour la serrurerie-robinetterie ; il s'élargit au décolletage, au mobilier métallique ; de petits établissements intègrent informatique et électronique, ils animent une trentaine de communes.

Une surreprésentation ouvrière

La Picardie est une région de fabrication. Prédominant massivement les fonctions de production et de magasinage, de faible qualification et de faible rémunération, alors que l'insuffisance du tertiaire industriel souligne la forte

dépendance vis-à-vis de centres de décision extérieurs et la faiblesse relative, malgré des changements récents, des activités de pointe, des entreprises innovantes. D'où, une sous-représentation des techniciens et cadres et une surreprésentation ouvrière, avec une tradition de gauche (Chauny, Creil, banlieue d'Amiens, et certains cantons ruraux, Vermandois, Vimeu...).

Ouvriers, cadres et professions intellectuelles supérieures, dans les actifs (en pourcentage)

	Picardie	Somme	Oise	Aisne	France métropolitaine	France (hors Île-de-France)
Ouvriers	32,9	33,7	30,8	35,5	25,6	28,1
Cadres	9,5	9	10,8	7,7	13,1	10,6

Source : Publication Insee Picardie, Relais 2003.

L'industrie évolue : repli des effectifs, qualification des emplois, mutation des entreprises. Dans l'adaptation à l'économie moderne, dans la lutte contre le chômage et la précarité, bien présents ici, le conseil régional mène une politique volontariste : aide sélective aux entreprises, aux PME, contrôlée par un « comité de suivi » (avec des représentants syndicaux). L'effort porte aussi sur la formation générale et professionnelle car les handicaps sont réels : un taux plus faible d'accès au baccalauréat et à l'université, malgré un rattrapage en cours, souligne un passif longtemps typique des régions ouvrières à formation courte.

***Écarts de niveaux de formation des personnes en âge de travailler.
(L'accès au baccalauréat, amélioré depuis les années 1980, a permis de réduire l'écart à la moyenne française.)***

	Aucun diplôme	Bac ou Brevet Professionnel	Bac plus 2
En Picardie	22 %	12,6 %	16 %
En France métropolitaine	16 %	14,5 %	22 %

Source : Insee Picardie, Publication 2003.

Les disparités de formation soulignent la dualité socio-économique picarde. Les écarts les plus forts, par rapport à la moyenne nationale, concernent les ouvriers et les exploitants agricoles : chez les premiers, 31 % n'ont aucun diplôme (25 % en France) et près de 9 % ont au moins le Bac (près de 11 % en France) ; chez les seconds, signe d'une agriculture picarde bien plus capitaliste

et rentable, 20 % ont le niveau Bac, 12,5 % ont un niveau Bac +2 et au-delà (en France respectivement 16 % et 7,5 %).

Vers une meilleure cohésion régionale

Disparités et tendances centrifuges

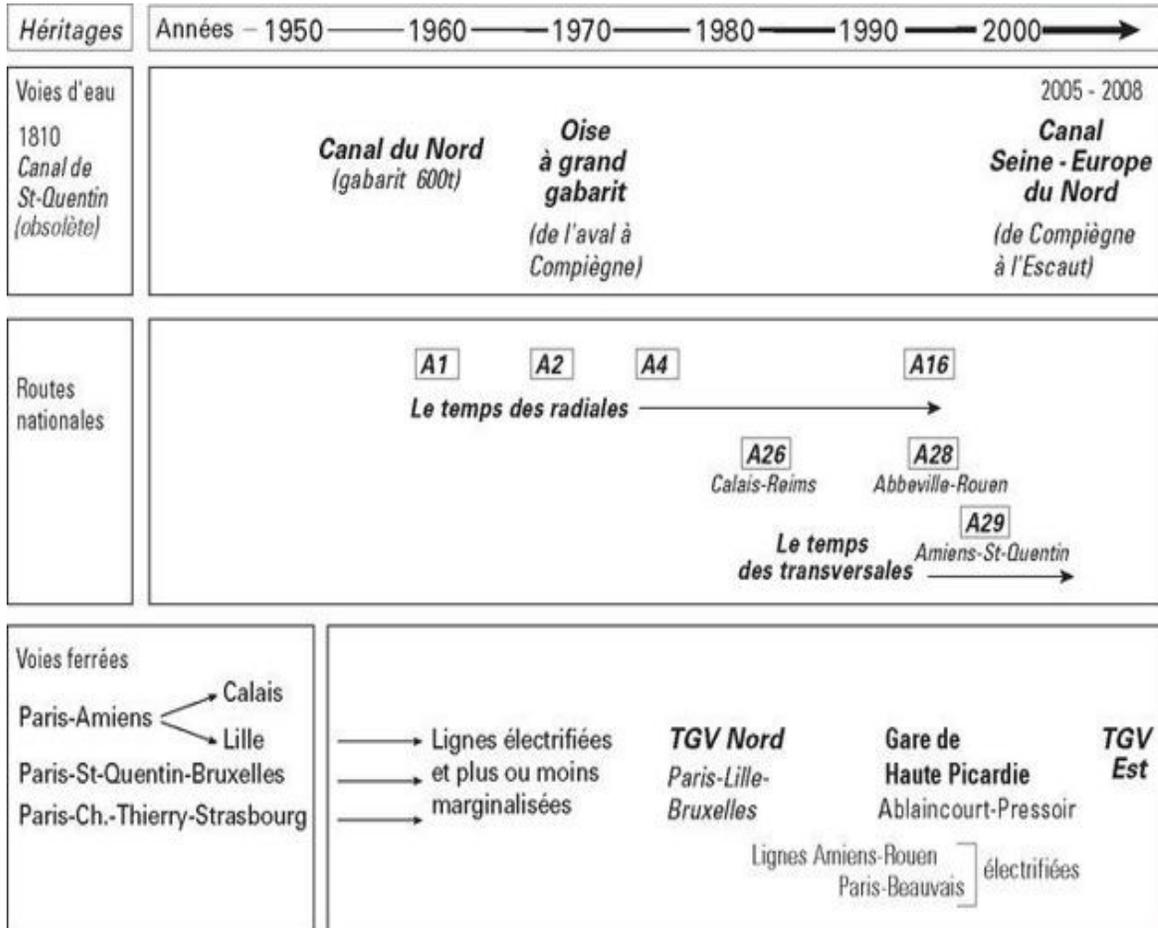
Les indicateurs socio-économiques (PIB/habitant, revenu imposable, chômage, santé, scolarisation) sont globalement médiocres et les disparités internes sont fortes. Ainsi les aides nationales et européennes ignorent l'Oise (sauf zones urbaines sensibles comme à Creil) où certains de ses habitants, citadins et néoruraux du sud-Oise, par leur comportement démographique (espérance de vie plus longue), par leur parcours socioprofessionnel, sont plus franciliens que picards. Les aides touchent davantage l'Aisne et la Somme. Mais le dynamisme récent et relatif d'Amiens attise des jalousies. L'est-picard, avec Laon, ville préfectorale, se sent « éloigné » de la capitale régionale ; il se tourne vers Reims (et les fermiers de l'Aisne n'ont-ils pas aidé à la diffusion de la grande culture dans l'ex Champagne pouilleuse ?). Quant à la zone de Château-Thierry (et la vallée viticole de la Marne), elle est tiraillée entre la Champagne et l'Île-de-France.

L'ambivalence du réseau de transport

Le chemin de fer, avec ses radiales (Paris-Calais, Paris-Lille par Amiens et son annexe ferroviaire Longueau, Paris-Bruxelles par Saint-Quentin, Paris-Strasbourg par Château-Thierry), ne facilite guère les liaisons intrarégionales, entre Amiens et les villes picardes. Quant aux TGV, très peu s'arrêtent à la gare de Haute-Picardie, créée en rase campagne, à égale distance d'Amiens et de Saint-Quentin, ainsi marginalisées !

Si l'autoroute du Nord, l'A1, ignore les villes moyennes picardes, la mise en place d'un quadrillage autoroutier change la donne : une nouvelle radiale, l'A 16, Paris-Beauvais-Amiens-Calais, et surtout des transversales, l'A 26 Calais-Saint-Quentin-Reims, l'A 28 autoroute dite des estuaires, greffée sur l'A 16 à Abbeville, et l'A 29 Le Havre-Amiens-Saint-Quentin. Le trafic reste essentiellement de transit, mais de grands groupes ont fixé en Picardie des plates-

formes logistiques, créatrices de milliers d'emplois et destinées à un marché élargi.



La dynamique des transports

Amiens et la Picardie

Ville historique, de tradition ouvrière, de taille modeste, d'aire d'influence limitée à la Somme et à de légers débordements sur les départements voisins, Amiens est en mutation, développant un tertiaire de capitale régionale : nouveaux théâtres, complexe hospitalier et de recherche médicale, écoles supérieures, université (créée en 1970), concurrencée par celles de Paris, Lille, Reims, Compiègne, et qui a des antennes à Beauvais, Saint-Quentin. Tenue à l'écart des grands axes (A1, TGV), puis devenue ville carrefour, Amiens connaît un relatif regain de croissance démographique et économique (nouveaux pôles d'activité liés aux autoroutes). Le centre-ville est remodelé : cathédrale dégagée ; quartier Saint-Leu restauré (avec ses anciennes petites maisons ouvrières jointives, les «

amiénoises ») et doté de nouvelles facultés ; coulée verte englobant les hortillonnages (jardins potagers de la Somme)...

L'image de marque de la région

L'identité régionale, c'est aussi la (re)connaissance de la région par les autres. Terre d'accueil, la Picardie offre, outre ses atouts économiques, un environnement de qualité. Ses richesses sont souvent méconnues ; des villes à taille humaine, un riche patrimoine architectural – cathédrales gothiques (Amiens, Beauvais, Soissons, Laon...), symboles du prestige de la région au Moyen Âge, hôtels de ville et beffrois (Rue, Albert), châteaux (Compiègne, Pierrefonds), villes d'art (Senlis) –, des lieux de festivals et de culture (Amiens, Laon, Saint-Riquier...), des forêts domaniales, un littoral sauvegardé (baie de Somme, Marquenterre, petites stations du Crotoy, de Saint-Valéry). Le tourisme, surtout de passage (anglais, belges) et de proximité (nordistes, franciliens), voit aussi se multiplier les résidences secondaires, les séjours de week-end. La situation géographique, valorisée, constitue un atout.

Chapitre 21

Poitou-Charentes

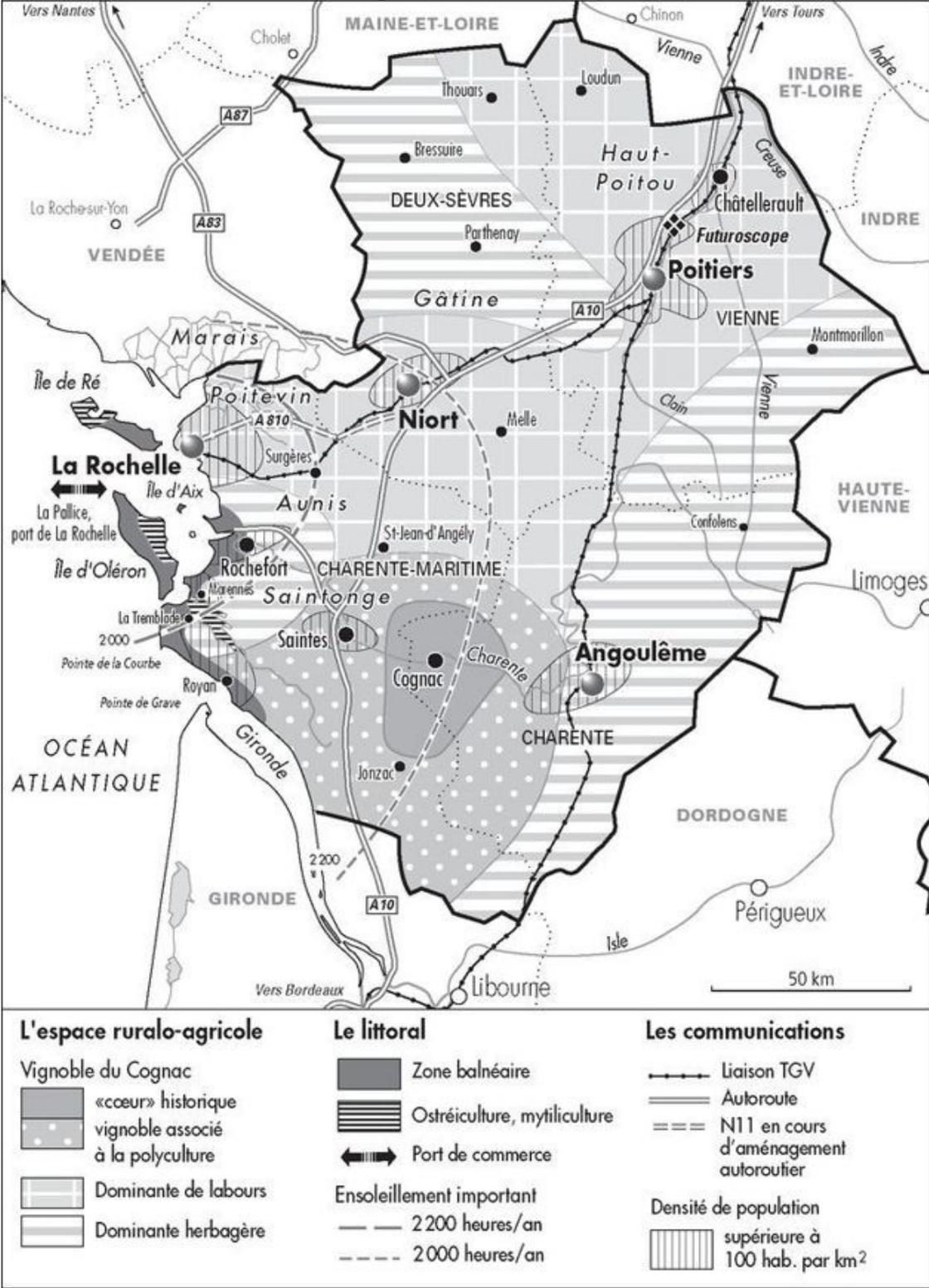
Superficie (km ²) : 25 810	PIB 2006 (milliards d'euros) : 41 ; rang : 15 ^e PIB par habitant (milliers d'euros) : 23,8 ; rang : 14 ^e
Population 2006 : 1 778 856 Population 1999 : 1 640 068 Population 1982 : 1 569 228	Répartition du PIB (2006) : - agriculture : 4% - industrie : 22 % - tertiaire : 74 %
Densité 2006 (hab./km ²) : 69	Taux de chômage (4 ^e trim. 2008) : 7,7 %
Population étrangère (2006, en %) : 2,2	Départements : Charente (Angoulême), Charente-Maritime (La Rochelle), Deux-Sèvres (Niort), Vienne (Poitiers) Préfecture de région : Poitiers
Évolution de la population 1999-2006 (taux annuel moyen, en %) : - dû au solde naturel : + 0,03 - dû au solde migratoire : + 0,69	

LA RÉGION POITOU-CHARENTES qui compte 1 778 856 habitants en 2006, soit seulement 2,8 % de la population française sur 25 809 km², présente une densité de population (69 habitants/km²) très inférieure à la moyenne nationale et un caractère rural assez marqué qui, dans certains secteurs, l'apparente à la « France du vide ». Composée des départements de la Vienne, des Deux-Sèvres, de la Charente et de la Charente-Maritime, elle ne présente pas d'autre unité qu'une faible altitude et une absence de grandes villes. Aucune unité historique dans cet assemblage des provinces du Haut-Poitou, de l'Aunis, de la Saintonge et de l'Angoumois ; aucune métropole régionale incontestée et enfin aucun sentiment identitaire. Le Bressuirais, situé au nord-ouest des Deux-Sèvres, se sent choletais et se tourne plus volontiers vers les Pays-de-la-Loire. La Saintonge gravite dans la mouvance de Bordeaux, le Montmorillonais se vide tandis que l'Aunis, et plus particulièrement La Rochelle, s'affirme face à Poitiers, la capitale régionale.

Une région rurale et vieillissante

L'exode rural a vidé les campagnes orientales et méridionales renforçant quatre axes de peuplement disparates : le fleuve Charente (d'Angoulême à Rochefort), l'axe routier Chatelleraut-Poitiers-Niort, le littoral atlantique de La Rochelle à

Royan en passant par les îles de Ré et Oléron et le nord des Deux-Sèvres (Bressuire, Thouars). Si de nombreux cantons ruraux sont passés sous la barre des 25 habitants/km² dès les années 1980, l'espace



La région Poitou-Charentes

périurbain des axes de peuplement, qui atteint parfois des densités supérieures à la moyenne nationale, ne cesse de se développer. Néanmoins, l'espace à dominante rurale, défini par l'Insee en 1999, compte encore 39 % de la population (18 en France), ce qui fait du Poitou-Charentes l'une des régions les plus agrestes.

Le vieillissement de la population

Les contrastes locaux de population s'accompagnent d'un fort déséquilibre départemental au profit de la Charente-Maritime qui regroupe plus du tiers de la population régionale. On peut également opposer la croissance de ce département (1,1 %) et celle de la Vienne (0,7), qui présentent un fort solde migratoire, à la stagnation de la Charente et des Deux-Sèvres. Globalement la situation démographique reste préoccupante, en raison d'un solde naturel négatif dans les Charentes et d'un solde migratoire essentiellement alimenté par les retraités en Charente-Maritime : à Royan, l'âge moyen de la population atteint 52 ans et la proportion des plus de 60 ans est de 43 %. La structure par âge montre une population vieillissante (22,9 % de moins de 20 ans, 52,1 % de 20-59 ans et 25 % de plus de 60 ans contre respectivement 25 %, 54,3 % et 20,7 % en France). Le Poitou-Charentes détient, avec le Limousin, le plus fort taux de personnes âgées ; plus d'un tiers des ménages est à la retraite en raison du faible taux d'activité des plus de 55 ans... Il est vrai que, sans être répulsive, ni pauvre, la région n'a, à l'exception du littoral, jamais eu un fort pouvoir attractif ou dynamique. Les campagnes, qui n'ont pas profité de la décentralisation industrielle comme celles du Centre ou des Pays de la Loire, n'ont souvent pas d'autres activités qu'une agriculture dépeuplante.

La faible attractivité du milieu rural

Les trois villes qui dépassent à peine 100 000 habitants (non compris l'aire urbaine) ne constituent pas, en dépit de leur riche passé historique, des pôles suffisamment attractifs pour retenir une population dynamique et entreprenante. Il en résulte une faible proportion de cadres, de chercheurs ou de diplômés de l'enseignement supérieur, et ce en dépit des efforts entrepris par la région : « technopole » du Futuroscope, transfert de l'école Viollet et ouverture de l'université de La Rochelle. Les entreprises qui acceptent de s'installer ici, souvent grâce aux subventions et exemptions fiscales, ont du mal à recruter un personnel qualifié qui ne retrouve pas les services commerciaux, sanitaires ou culturels des grandes

métropoles. Si l'on ajoute que le revenu net imposable est inférieur de plus de 10 % au revenu français, on comprend l'hésitation des diplômés à rester sur place.

En bref, si la région offre des qualités de vie incontestables (calme feutré des villes moyennes, charme des paysages ruraux traditionnels du Marais poitevin ou de la Saintonge, ensoleillement des régions côtières) et ne manque de rien, elle ne présente aucune originalité marquée susceptible d'attirer ou de retenir « les cadres dynamiques et ambitieux » utiles à l'essor économique. À l'exception de La Rochelle et des îles, le Poitou-Charentes symbolise, peut-être à tort, une « terre d'équilibre et d'harmonie », peu propice à la médiatisation ambiante. Néanmoins depuis 2004, la situation économique s'améliore après 20 ans de restructuration : diminution du chômage, création d'entreprises, exportations régionales en hausse...

L'emploi a légèrement progressé depuis 1999, notamment dans le commerce et le tourisme, mais il s'agit surtout de très petites entreprises fragiles ou du secteur public qui occupe plus de 10 % de la main-d'œuvre. Et si le taux de chômage régional (7,7 %) est sous la moyenne française (7,8 %), celui de la Charente-Maritime est toujours supérieur, en raison de son attractivité.

Une agriculture encore très présente

L'agriculture, qui produit encore 4 % de la valeur ajoutée en 2006 contre seulement 2,5 % en France, reste un employeur important même si les effectifs ont baissé et vieilli. En 2005, 41 000 actifs travaillaient sur 29 600 exploitations. Les atouts sont ici nombreux : grandes plaines calcaires du Poitou, bocage sévrien ou Marais poitevin, littoral charentais permettent une diversification qui place la région en tête pour de nombreuses productions. Avec 6,4 % de la SAU française et 5 % du nombre des exploitations, le Poitou-Charentes occupe, avec la Bretagne, une toute première place. Si l'on connaît les productions traditionnelles (lait, fromage, melon, cognac, huîtres), on connaît moins l'importance des oléagineux et des céréales.

Céréales, lait et cognac dans la tourmente mondiale

Les terres labourées, qui représentent les 3/4 de la SAU, apparentent la région à la France du Nord. Les céréales, qui occupaient d'importantes surfaces dans la Vienne et en Charente-Maritime, sont concurrencées par les oléagineux (12,6 % de la production nationale). Au tournesol, s'ajoute le colza pour la production de biocarburants.

La production laitière, qui a débuté ici à la fin du XIX^e siècle grâce à l'importance du mouvement coopératif et a longtemps été subventionnée par la

PAC, connaît aussi des difficultés. Le beurre qui dispose d'un label depuis 1979, le fromage de chèvre (plus de la moitié de la production française) et le lait UHT placent la région en bonne position et animent de nombreuses villes (Melle, Loudun, Lezay). Mais des difficultés d'écoulement sont apparues.

La vigne, ancienne richesse de la région surtout grâce au cognac, a connu de profonds bouleversements. Après une période d'exportations massives (90 % de la production), le cognac a subi des crises cycliques : surproduction due à une baisse de la consommation, concentration et internationalisation. S'il reste 6 000 petits exploitants, le commerce est passé aux mains de groupes internationaux (LVMH, Allied-Domecq, Suntori). Les ventes tournées vers l'Asie sont irrégulières mais constituent encore la première exportation agricole. Aux difficultés du négoce s'ajoutent celles de la viticulture, de la verrerie, de la tonnellerie...

Si la politique des quotas des années 1990 a réorienté la production, la récente augmentation de la demande mondiale en produits alimentaires et bioénergétiques ainsi que l'envolée du cours des matières premières agricoles incitent à des remises en culture rapide dans ces domaines.

Quotas et réorientations agricoles

La surproduction chronique des céréales, du lait, du cognac a entraîné des réorientations. La mise en place des quotas laitiers a favorisé l'élevage du veau et l'embouche des charolais dans les Deux-Sèvres, l'élevage hors-sol des volailles sur le modèle breton, ainsi que celui des lapins. En ce domaine, le rex du Poitou, nouvelle race mise au point par l'Inra, qui donne à la fois fourrure et viande semble une réussite. De 5 000 peaux en 1994, on est passé à plus de 70 000 en 2005. Ces mutations rapprochent l'agriculture régionale de celle de la Bretagne : remembrement, productivisme, surproduction, crise sanitaire, utilisation massive de l'irrigation et des engrais, eaux nitratées et problèmes environnementaux (perte du label de parc régional pour le Marais Poitevin). Ruralité et agriculture ne sont pas synonymes de nature et, à cet égard, la dégradation du capital en eau douce montre combien les problèmes d'environnement sont également prégnants dans les campagnes.

Une industrie fragile

Sans ressources énergétiques et minières, le Poitou-Charentes est resté à l'écart de l'industrialisation du XIX^e siècle. La décentralisation des années 1960, l'abondance de main-d'œuvre avaient attiré des entreprises (Michelin) sans créer de pôles

industriels notables. Cependant la région rattrape la moyenne française grâce à des pertes d'emplois moins importantes qu'ailleurs. Avec 17,6 % des effectifs salariés (17,7 en France) et 8 500 établissements, l'industrie reste néanmoins fragile, surtout autour de Châtelleraut et d'Angoulême.

Entreprises familiales dépendantes et grandes entreprises en difficulté

Le tissu industriel est composé de petites entreprises diversifiées (agroalimentaire, bois, cuir, édition) dont beaucoup travaillent en sous-traitance et subissent plus vite que les autres les aléas de la conjoncture. La plupart ont un caractère familial : manque de fonds propres, manque d'investissement et d'innovation, faible niveau technologique... Seuls quelques grands établissements situés dans le secteur des biens d'équipement et de la construction automobile dépassent 500 emplois, mais encore sont-ils souvent dépendants d'un siège extérieur. Cette structure industrielle explique, pour partie, la faible proportion de cadres (8 % contre 14 en France) et la faiblesse des salaires ainsi qu'une ouverture insuffisante sur l'extérieur. Parmi les grandes entreprises, notons pour la construction électrique *Leroy Sommer* en Charente, *Schlumberger* et la *SAFT* ; pour les transports *GEC Alsthom* à La Rochelle qui, en dépit du succès du TGV, connaît des difficultés récurrentes, *Heuliez* à Cerisay en Deux-Sèvres (carrosserie), *Michelin* et *Valéo* dans la Vienne ; pour l'aéronautique (*SNECMA*)... Le nucléaire dont on espérait beaucoup avec la construction de la centrale de Civaux n'a pas fourni les emplois espérés, en raison de la pression écologiste et des restrictions budgétaires.

Une réorientation vers la menuiserie et l'agroalimentaire

En revanche le bois, notamment dans le domaine des matériaux de base (50 % du contre-plaqué français), des meubles de cuisine et salle de bains, occupe une place non négligeable bien que fragile, en raison de l'augmentation du prix des essences tropicales importées à la Rochelle.

Les industries agroalimentaires sont logiquement très présentes. Elles occupent 5,5 % des effectifs industriels, contre seulement 3,9 en France, et fournissent 4 % de la valeur ajoutée. Mais 85 % des entreprises ont moins de 6 salariés et la plus grosse entreprise, *Marie-Surgelés* qui emploie plus de 500 personnes, connaît de grosses difficultés. La production vinicole décline avec les crises cycliques du cognac et les IAA s'orientent plus vers la viande, les produits laitiers, la confiserie et les plats cuisinés.

Enfin, depuis l'élection de S. Royal, la Région oriente les subventions vers les bio-industries dont elle se veut la spécialiste.

Le BTP, qui a vu fondre ses effectifs depuis une quinzaine d'années, reste toutefois au-dessus de la moyenne nationale, en raison de la croissance du périurbain et des résidences secondaires (13,8 %). Il emploie 7,1 % des actifs et produit 6,8 % de la valeur ajoutée régionale.

Un tertiaire tiré par les assurances, les coopératives et le secteur public

Le tertiaire qui a beaucoup progressé et fournit l'essentiel de la croissance de l'emploi depuis 15 ans reste encore à la traîne (70 % des salariés). Les plus grands employeurs sont les assurances à Niort (Groupama, Maaf, Maif, Macif), les banques (Crédit Agricole), le commerce, et notamment la grande distribution, dont la densité est ici très élevée (Leclerc, Coop Atlantique). Mais les plus gros employeurs appartiennent au secteur public qui est surreprésenté : La Poste avec 8 000 salariés, le CHU de Poitiers avec 4 000 personnes, France Télécom et la SNCF avec respectivement 2 900 et 2 800 emplois, sans compter l'éducation nationale (35 000 emplois), l'administration étatique et territoriale (5 500), les MSA, les CAF et les CPAM... Néanmoins, dans un contexte de réduction des effectifs de la fonction publique, sa structure pose problème pour l'avenir. Le tourisme, qui semble une des principales activités créatrices d'emploi avec les services aux particuliers, renforce la précarité et la faiblesse des qualifications. En revanche, les services aux entreprises, plus rémunérateurs, et notamment la recherche, sont extériorisés en dépit de la formation de personnel compétent par les deux universités.

Au total, la grande diversité des activités, qui a permis d'amortir les grandes crises, n'a pas fait émerger une spécialisation forte, à l'exception des assurances. La juxtaposition d'activités, faiblement interconnectées, fait qu'aucun secteur n'a atteint une taille suffisante pour constituer un pôle d'entraînement.

L'attrait du littoral

Le littoral qui s'étend en Charente-Maritime de la baie de l'Aiguillon à l'estuaire de la Gironde s'est détourné des activités traditionnelles. Les marais salants, qui couvraient 4 000 hectares, il y a un siècle, ne subsistent qu'à l'état de reliques, notamment dans les îles où ils fournissent de la fleur de sel pour les touristes. La pêche décline inexorablement au point que le projet régional l'aborde en quelques lignes. Les prises stagnent à La Cotinière ainsi qu'à Royan notamment en valeur. Elles s'effondrent à La Rochelle en dépit de la modernisation des infrastructures. Ni

la criée électronique, ni la construction d'un nouveau port poissonnier à l'écart de la ville, il y a une quinzaine d'années, n'ont enrayer le déclin. Les perspectives qui sont liées à la limitation de la flotte, ainsi qu'aux réformes européennes, sont d'autant plus sombres que les fonds s'épuisent en poissons de valeur. Le trafic portuaire suit. Les ports de Tonnay-Charente et Rochefort, si actifs autrefois dans l'exportation du cognac, sont réduits à l'état de curiosités. La Pallice, le port de la Rochelle, bien que classé au 8^e rang français n'est plus que l'ombre de lui-même : coincé entre Bordeaux et Nantes, isolé de l'arrière-pays, il ne reçoit quasiment plus que les bois exotiques.

Cependant, ce littoral, qui n'offre souvent que des paysages bas et marécageux, a su tirer parti de ses spécificités et continue d'attirer. Les zones basses et abritées de l'estuaire de la Seudre et l'île d'Oléron, qui se consacrent à l'ostréiculture, fournissent une production de qualité : le label Marennes-Oléron a aujourd'hui valeur internationale et permet l'exportation d'une partie de la production. Si la production baisse depuis 2002, le bassin ostréicole reste le 1^{er} de France avec plus de 20 % de la production. Les moules concurrencées par celles des pays du Nord sont en déclin. Néanmoins, l'ostréiculture reste une activité fragile : problèmes sanitaires, caractère extrêmement saisonnier des ventes, petitesse des entreprises, poids de la grande distribution et qualité des eaux posent des problèmes de gestion (l'ostréiculture concerne un tiers des emplois saisonniers en Charente-Maritime). Cette activité, de plus en plus tributaire de la recherche, qui s'appuie sur le laboratoire de l'Ifremer à La Tremblade, sur le centre d'aquaculture de l'Houmeau (estuaire de la Seudre) et le lycée aquacole de Bourcefranc, s'adapte et évolue, comme en témoigne le développement des élevages de palourdes et de crevettes.

Tirant également partie d'un ensoleillement important (2 000 heures par an), le littoral charentais s'est tourné vers le tourisme qu'il domine de plus en plus : respectivement 48 et 91 % des nuitées hôtelières et de camping de la région. Ce tourisme essentiellement littoral, estival et familial, qui constitue la principale richesse du bord de mer, est rendu fragile par la faiblesse de la fréquentation étrangère, l'irrégularité climatique et la conjoncture économique nationale. Les stations anciennes comme Royan ou Saint-Georges-de-Didonne disposant de belles plages et d'infrastructures ne suffisent plus : partout apparaissent des lotissements, des campements individuels en semi-dur et la spéculation immobilière. Les îles, dont le charme résidait dans l'isolement et le maintien d'un certain mode de vie, sont désormais reliées au continent par des ponts. Colonisées par des Parisiens fortunés ou célèbres, intégrées dans la mouvance de La Rochelle et Rochefort, victimes de leur succès, elles perdent progressivement leur originalité d'autant que la loi Littoral n'a pas joué son rôle.

La navigation de plaisance, en plein développement jusqu'à la crise de 2008, trouve ici des conditions favorables et soutient les chantiers de construction (Dufour, Zodiac, Fontaine-Pajot, Jeanneau). Les ports de plaisance se multiplient et n'ont pas toujours le succès attendu. On assiste donc à certains rééquilibres : développement du thermalisme, mieux réparti dans l'année, à Jonzac (complexe récréatif des Antilles), Rochefort et Saujon, de la thalassothérapie à Royan.

Un espace peu métropolisé

Ni les villes trop petites, ni les transports n'ont réussi à structurer cet espace sans unité. Les voies ferroviaires et routières, qui auraient pu constituer les fondements d'un maillage, restent des voies de passage. L'A 10 et la RN 10, qui drainent plus de la moitié du trafic et de nombreux véhicules étrangers, auraient pu servir d'axe de développement. Il n'en est rien. À l'exception du tronçon Poitiers-Chatellerault, les routes ne traversent que des campagnes : ni Saintes, ni Saint-Jean-d'Angély n'ont su profiter de leur passage. Faute de liaisons correctes durant longtemps, La Rochelle est restée à l'écart des grands axes. Les zones rurales de Saintonge et du Bressuirais, mal reliées à leur chef-lieu, se tournent carrément vers les régions voisines. Enfin, l'absence de transversales, qui souffrent souvent de restrictions budgétaires, isole carrément l'est de la région (Montmorillonnais, Confolentais) dont la population vieillit (jusqu'à 40 % de plus de 60 ans) et où le « vide » gagne du terrain. La situation est parfois telle qu'on parle de désertification, de France ridée, ou encore, qu'on envisage, comme le conseil régional, d'en faire « un laboratoire régional pour l'économie du troisième âge ».

Le réseau ferroviaire, en restructuration permanente depuis la construction du TGV en 1990, place désormais Poitiers à 1 h 30 de Paris, mais a renforcé le rôle de couloir de la région et multiplié les navetteurs avec la capitale. Les lignes secondaires, desservant les petites villes s'étiolent ou disparaissent, privant les espaces ruraux de desserte. L'arrivée du TGV à La Rochelle en 1993 a renforcé cette situation.

En l'absence de métropole, aucune ville n'a su s'imposer comme véritable capitale. « L'équilibre et l'harmonie » tant vantés par les élus sont ici respectés : pas de réseau urbain hiérarchisé, ni de « grande métropole asséchant le territoire », mais 12 aires urbaines allant de 18 à 209 000 habitants.

On trouve à la base un ensemble de petites villes : marchés agricoles (Montmorillon 6 700 hab.) ou foyers industriels ruraux (Cerizay, Jonzac, Surgères...). Au niveau supérieur, les agglomérations de plus de 10 000 habitants offrent, outre quelques fonctions tertiaires et les services de sous-préfecture, le lycée ou l'hôpital et des activités plus variées. Bressuire (18 225 hab.), Parthenay (18 800

hab.) possèdent de gros abattoirs ; Cognac (44 000 hab.) souffre de la crise des eaux-de-vie, Saintes (51 500 hab.) fabrique du matériel électrique (Cit Alcatel) et abrite le siège de la *Coopérative Océane* (2 300 salariés dans 4 établissements). Royan (40 700 hab.) vit du tourisme. Rochefort (48 770 hab.) et Châtellerault (68 400 hab.) connaissent de graves difficultés. La première, qui a perdu ses activités maritimes et industrielles, survit grâce à sa base militaire, l'aérospatiale et depuis peu le tourisme. La seconde, pourtant bien située et pourvue en industries décentralisées, a été frappée de plein fouet par une succession de fermetures auxquelles s'ajoutera celle de son école de gendarmerie en 2009. Elle vit de plus en plus dans la mouvance de Poitiers.

La situation des quatre préfectures est également difficile. Niort (125 600 hab. dans l'aire urbaine), la plus petite, voit lui échapper le nord du département tourné vers le Choletais. Disposant de fonctions industrielles modestes, mais diversifiées (bois, confection, aéronautique), Niort est surtout une ville tertiaire de portée nationale grâce à ses nombreuses mutuelles (Maif, Maaf...) dont certaines connaissent également des plans sociaux (Camif). Les restructurations drastiques que connaît le secteur depuis la mondialisation la fragilisent.

Angoulême (153 700 hab.), industrialisée de longue date (papeterie, feutre, métallurgie) et qui a diversifié ses activités (climatiseurs Télémécanique, moteurs électriques Leroy Sommer, armement de la *Société des Poudres et Explosifs*) présente pourtant un solde migratoire négatif. Positionnée sur le créneau de la BD depuis 1973 et promue pôle de l'image, elle s'est dotée d'un lycée spécialisé dans les images informatiques. Mais, en dépit de sa position carrefour routier et ferroviaire, Angoulême, mise à l'écart de l'autoroute et insuffisamment équipée (un IUT et une antenne dépendant de Poitiers), connaît une croissance faible qui, ajoutée à une démographie médiocre, rendent son avenir incertain.

La Rochelle et Poitiers, dont la situation est moins préoccupante en raison d'un solde migratoire positif, ne peuvent toutefois pas espérer une croissance rapide. La Rochelle (171 200 hab.) qui étend désormais ses ramifications jusqu'à Rochefort, a dû tirer un trait sur son brillant passé pour innover. La décentralisation des années 1960, fondée sur les primes d'État a fait long feu. Cit Alcatel a fermé ses portes, ainsi que PSA ; la faillite d'Alsthom, pourtant constructeur des TGV, n'a été évitée qu'au prix d'une aide d'État, difficilement arrachée à Bruxelles. Le port vivote et le chômage reste fort (10,4 %). Cependant, le centre fort bien réhabilité, tout comme l'ancien port, présentent un attrait incontestable pour le tourisme, les amateurs de soleil et de nautisme. La jeune université a su s'orienter vers des secteurs innovants, comme la recherche nutrition/ santé et l'environnement. Actifs, étudiants, touristes et retraités affluent ce qui provoque une crise du logement, mais laisse espérer à La Rochelle de rattraper Poitiers.

En effet, Poitiers capitale en titre, mais 42^e ville de France, ne compte que 209 000 habitants dans son aire urbaine en dépit d'un solde migratoire positif d'actifs. Ville moyenne de province, elle souffre de faiblesses incontestables. Tirillée entre Bordeaux et Paris que le TGV a rapprochées, la ville manque de services métropolitains. Les industries des années 1960 (Michelin, Saft, Schlumberger) n'ont pas eu d'effets polarisants et la ville manque de prestations de niveau international. Elle a perdu la direction régionale des postes et la direction de la région militaire. En revanche, l'université, dont les effectifs ont légèrement décru, constitue un véritable poumon tant par les emplois offerts que les effets induits sur le commerce, l'immobilier, la restauration, l'offre culturelle. Enfin, le Futuroscope créé en 1984, a connu des fortunes diverses : actuellement en difficulté et soutenu par les collectivités territoriales, il a permis un rééquilibrage de la fréquentation touristique vers l'intérieur, ainsi que la création d'un pôle d'entreprises innovantes et de nombreux emplois. Le site, qui dispose d'une gare TGV et d'une infrastructure hôtelière importante, est devenu une place d'accueil de congrès. Il a aussi ouvert la voie à de nombreux autres projets de parcs portés par les collectivités pour dynamiser un environnement économique chancelant.

Une région tranquille

Région de classes moyennes votant pour la droite modérée depuis près de 20 ans, le Poitou-Charentes a connu son heure médiatique en élisant Ségolène Royal à sa présidence. La présence d'un secteur public important, la décentralisation poussée du gouvernement Raffarin, explique pour partie ce revirement. Sans unité profonde, sans capitale véritable, à l'écart des « problèmes de la ville », le Poitou-Charentes constitue l'exemple type de la région tranquille juxtaposant rural profond et périurbanisation. À ce titre, elle peut encore offrir des espaces d'expérimentation en de nombreux domaines : sa présidente mène d'ailleurs ici de nombreuses expériences économiques qu'elle entend valoriser au plan national. Quant à l'économie régionale, longtemps déclinante, elle connaît une stabilisation fragile, inscrite dans le contexte national.

Chapitre 22

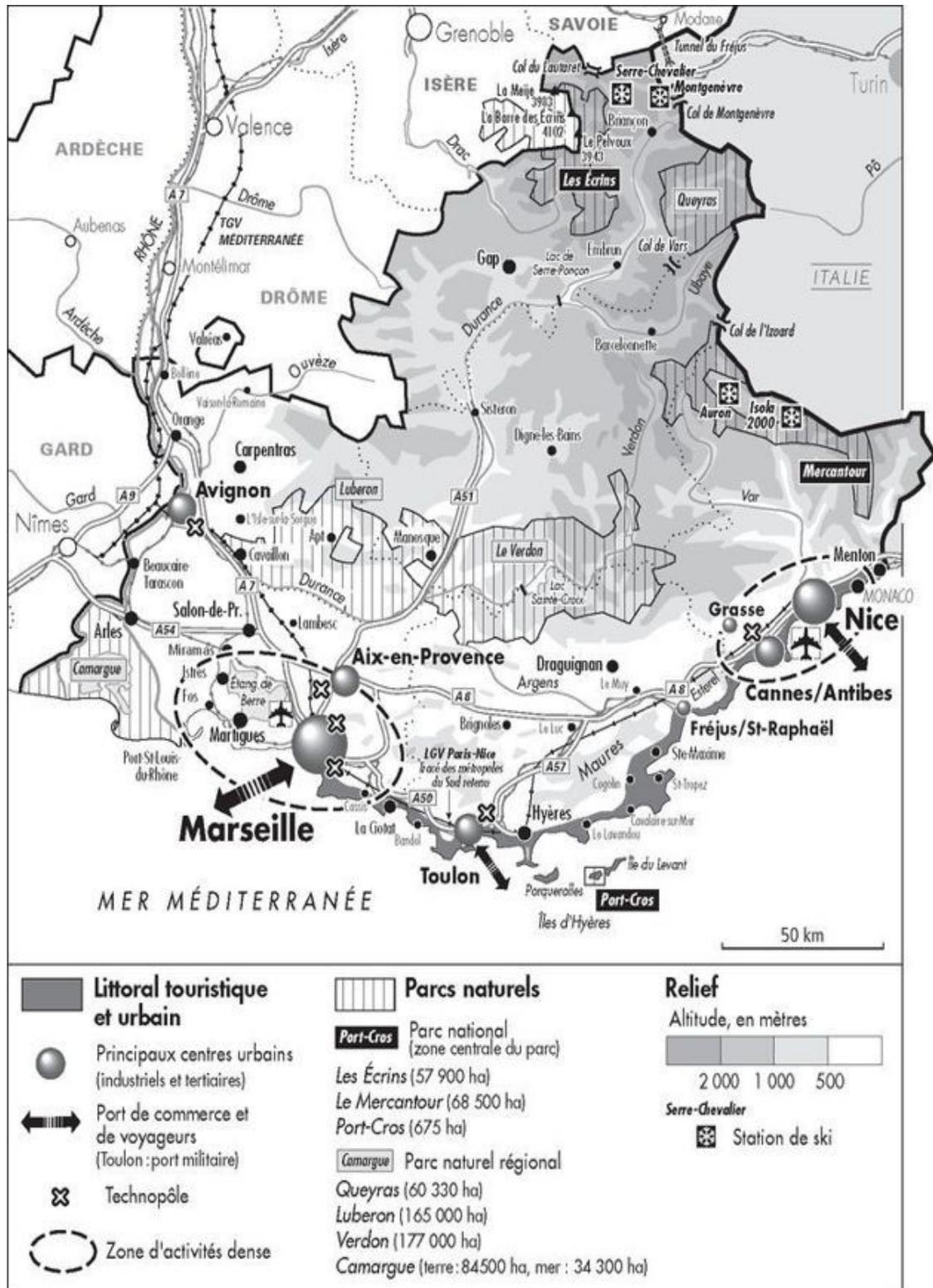
Provence-Alpes-Côte d'Azur

Superficie (km ²) : 31 400	PIB 2006 (milliards d'euros) : 130 ; rang : 3 ^e PIB par habitant (milliers d'euros) : 27 ; rang : 3 ^e
Population 2006 : 4 896 850 Population 1999 : 4 506 151 Population 1982 : 3 972 741	Répartition du PIB (2006) : - agriculture : 1,6% - industrie : 17,1 % - tertiaire : 81,3 %
Densité 2006 (hab./km ²) : 156	Taux de chômage (4 ^e trim. 2008) : 9 %
Population étrangère (2006 en %) : 6,2	Départements : Alpes-de-Haute-Provence (Digne), Hautes-Alpes (Gap), Alpes-Maritimes (Nice), Bouches-du-Rhône (Marseille), Var (Toulon), Vaucluse (Avignon) Préfecture de région : Marseille
Évolution de la population 1999-2006 (taux annuel moyen, en %) : - dû au solde naturel : + 0,1 - dû au solde migratoire : + 0,9	

LA PACA, 3^e région française par sa population après l'Île-de-France et Rhône-Alpes, compte 4 896 850 habitants en 2006, sur une superficie de 31 436 km², soit une densité de 156 habitants/km², très supérieure à la moyenne nationale. Entre 1990 et 1999, son taux de croissance (0,63 %/an) se classe derrière celui du Languedoc-Roussillon et de l'Alsace (0,9 %), dépassant de loin le taux moyen (0,4 %). De 1999 à 2006, la croissance a encore augmenté et atteint 1 %/an. La Paca appartient aux midis attractifs : trois quarts des nouveaux habitants proviennent du solde migratoire.

On peut présenter la région, continuer d'aligner les chiffres, mais disons-le tout de suite, cela n'a aucun sens dans la mesure où cette région, encore plus que les autres, relève des mythes... L'image traditionnelle d'un pays riche, d'un climat et d'un environnement de rêve, d'une sorte de « Californie à la française » ne concerne qu'une partie littorale assez restreinte et constitue en fait une sorte de décor dont on ne voit que le côté plage. La Paca est en effet un assemblage de départements disparates et fort inégalement peuplés (Alpes-de-Haute-Provence 3,2 % de la population, Hautes-Alpes 2,7 %, Alpes-Maritimes 22,4 %, Bouches-du-Rhône 40,1 %, Var 20,5 %, Vaucluse 11,1 %) n'ayant pour seul point commun, ou presque, qu'un fort ensoleillement et une sécheresse d'été.

Historiquement, l'ancienne Provence, plus petite, ne comprenait pas Avignon qui a été réunie à la France après la Révolution. Le comté de Nice l'a rejointe en 1860. La Corse, à l'origine rattachée à cet ensemble, s'en sépare en 1970 ; et il faut attendre 1976 pour que le mot « Alpes » apparaisse dans sa dénomination. Géographiquement, pas plus d'unité.



La région Provence-Alpes-Côte-d'Azur

Des sommets alpins enneigés (Pelvoux 3 946 m, barre des Écrins 4 102 m), aux plages de la côte – que séparent seulement 250 kilomètres – on trouve les paysages

les plus variés, sur les plans tant physique qu'humain : vallée et delta du Rhône, vallée de la Durance, moyennes montagnes calcaires ou cristallines (Sainte-Victoire ou massif des Maures), terres abandonnées de la Provence intérieure ou terres surexploitées du Comtat Venaissin, parc régional de Camargue (menacé de disparition) ou conurbations littorales...

L'hétérogénéité ne s'arrête pas là. Les trois départements intérieurs ne comptent que 17 % de la population, alors que les trois départements littoraux en rassemblent 83 % et leurs préfectures, à elles seules, la moitié. (tableau ci-dessous).

Diversité départementale en PACA

	Pop 2005	Densité	variation/ an 1999- 2005	Dont solde migratoire	Résidences secondaires	Chômage 2005
Alpes de Hautes-Provence	153 000	22	+ 1,6	+ 1,6	35,2	8,9
Hautes-Alpes	132 000	24	+ 1,4	+ 1,2	45,5	6,8
Alpes-Maritimes	1 064 000	248	+ 0,9	+ 0,9	21,9	8
Bouches-du-Rhône	1 906 000	376	+ 0,6	+ 0,2	3,6	11
Var	967 000	163	+ 1,3	+ 1,2	27,4	9,9
Vaucluse	529 000	149	+ 1	+ 0,7	7	9,9

Source : Insee et région Paca

La région est riche. Classée au second rang pour les salaires et au troisième pour sa contribution au PIB, elle présente le plus fort taux d'équipement en seconde voiture. Mais, elle est aussi en tête, comme toutes les grandes régions urbaines, pour les problèmes d'insécurité (11 % des crimes et délits) et le taux de Rmistes (4,1 % contre 3 en moyenne). De même, si les créations d'entreprises sont nombreuses, les faillites aussi. Contraste, excès... la Paca se présente à la fois comme une façade urbaine surpeuplée, mais attractive, et une vaste zone montagneuse, forestière et de déprise. Comment dans ces conditions parler d'« économie ou d'identité régionale » ? Peut-être en prenant la précaution d'avertir le lecteur que toute information chiffrée, pour être juste, n'en est pas moins contestable du fait de l'hétérogénéité de l'espace. Peut-être aussi en qualifiant la Paca de terre de contrastes, au risque d'employer un poncif, pourtant indispensable.

De l'image mythique au réel

Le décalage entre ce que représente la région – beau temps, farniente, art de vivre, faconde et accueil des habitants – et ce qu'elle révèle à l'examen – violences climatiques, chômage, pollution, entassement urbain, parfois racisme et trafics en tout genre – résulte de plusieurs malentendus collectifs. Tout d'abord, distinguons la Paca intérieure, qui s'apparente à un pays « normal », de la Paca côtière, qui de l'étang de Berre à la frontière italienne se distingue par ses excès : surpopulation, palaces de luxe et quartiers défavorisés, mise à mal du milieu naturel, fort taux de criminalité, xénophobie latente... En second lieu, considérons que certains de ceux qui font la réputation de la région (écrivains, cinéastes, touristes médiatiques...) n'en sont pas forcément les meilleurs porte-parole et que, derrière la carte postale qu'ils nous présentent, se cachent des problèmes quotidiens ; pauvreté, crise du logement, difficulté de circulation, pollution...

Détruisons donc quelques mythes à la vie dure. Oui, il pleut plus à Menton qu'à Lille, même si le climat de la première est infiniment plus agréable que celui de la seconde. Non, la région ne manque globalement pas d'eau ; en effet, si celle-ci tombe irrégulièrement, les aménagements réalisés sur les rivières issues des Alpes permettent à la fois approvisionnement en eau et production hydroélectrique. Non, la forêt n'a pas disparu en dépit des incendies particulièrement nombreux : bien que menacée par l'urbanisation, elle occupe encore une part importante de la région (40 %) et près de la moitié de celle du Var. Non, le port de Marseille n'est pas un grand port, même s'il reste le premier de France. Non, la Paca n'est pas un mouvoir pour retraités (la proportion des plus de 60 ans est moindre que celle d'autres régions), même si les Alpes-Maritimes les attirent... Non, la « Côte » n'est pas un éden : la population a perdu l'aspect débonnaire et accueillant que lui prêtait Pagnol. La criminalité avoisine celle de la région parisienne. La pénétration des mafias étrangères a internationalisé le grand banditisme côtier et la prostitution. L'État se bat contre une délinquance financière astucieuse et notamment contre le blanchiment d'argent sale par les Russes et les Italiens dans l'immobilier et les casinos (rapport parlementaire).

Du désert à l'entassement urbain

Tout comme le Languedoc-Roussillon, cette région côtière à l'arrière-pays montagneux a connu de profonds bouleversements démographiques depuis le XIX^e siècle.

La désertification de l'arrière-pays montagneux

L'économie agricole montagnarde a provoqué, en s'effondrant, le départ des populations vers les plaines. Le tourisme a fait le reste, qui a transformé une côte à villages de pêcheurs en espaces périurbains quasiment continus que dominent maintenant plusieurs villes ou agglomérations de plus de 300 000 habitants. Ainsi, sont donc exsangues certaines des régions intérieures. L'arrière-montagne niçoise, autrefois active, ne dépasse pas 20 hab./ km², vidée qu'elle a été par les routes de désenclavement construites à partir de 1860. Les préalpes de Digne et de Castellane présentent aujourd'hui des densités inférieures à 10 hab./km². Depuis peu néanmoins, ici comme en Provence intérieure, située au nord de l'autoroute A8, qui était dans la même situation, certains villages facilement accessibles connaissent un regain dû aux difficultés de logement sur le littoral.

La saturation du littoral et l'urbanisation croissante de l'arrière-côte

En revanche, les vallées et le littoral approchent la saturation. Les densités sont en augmentation constante dans la vallée de la Durance, celle du Rhône, du bas Var. Aux fortes densités du Comtat Venaissin se sont ajoutées celles des villes du Tricastin-sud, où la *Compagnie Nationale du Rhône*, puis l'industrie nucléaire, ont attiré de nombreux et jeunes migrants, ce qui a eu pour résultat une remontée du taux de natalité local. De même, la côte, à de rares exceptions près, est urbanisée de manière quasiment continue, de Fos à la frontière italienne. Les densités, la spéculation foncière et le manque d'espaces disponibles sont tels que tout l'arrière-pays subit, par endroits, l'inexorable marée pavillonnaire résidentielle : bassin d'Apt, environs de Grasse, arrière-pays niçois, jusqu'à l'Estérel lui-même mité par des lotissements.

Cette inégale répartition concerne même les départements les plus peuplés. Avec une densité moyenne de 376 hab./km², les Bouches-du-Rhône présentent d'immenses espaces vides en Camargue ou dans le massif de la Sainte-Baume. Elle induit aussi des évolutions différentes à long terme, selon que l'accroissement de la population résulte du solde migratoire ou du croît naturel. À cet égard, on peut opposer le déficit des naissances des Alpes-Maritimes à l'énorme excédent naturel des Bouches-du-Rhône qui, à lui seul, constitue près de 70 % de celui de la Paca et explique le fort taux de chômage des jeunes dans ce département.

L'inégalité est aussi sociale qui voit coexister ici dans de nombreuses communes littorales de riches étrangers, des retraités aisés et des populations en grandes difficultés. La politique de la ville, qui a vu son budget doubler dans le contrat de plan 2000-2006, n'a pas encore donné tous les résultats attendus compte tenu de l'ampleur des problèmes : construction de logements sociaux dans des communes

qui n'en ont aucun, réhabilitation du bâti construit dans l'urgence des années 1960, création de transports collectifs intra-urbains, développement de l'emploi et surtout de l'employabilité pour des populations marginalisées, amélioration de la sécurité.

Une population de migrants

Cette hétérogénéité explique que la population de la Paca ne présente pas les caractères qu'on lui prête habituellement. La répartition par âge, bien que différente de la moyenne nationale, ne montre pas par exemple des signes de vieillissement aussi marqués que ceux du Languedoc-Roussillon voisin, en dépit des migrations de retraités : 23,7 % de moins de 20 ans, 52,3 % de 20-59 ans et 23,9 % de plus de 60 ans – soit moins que le Poitou-Charentes et la Corse – contre respectivement 24,8, 54,2 et 20,9 % pour la moyenne française. Le pourcentage d'étrangers dans la population active (6,2 %), qui dépasse de peu celui de la France, masque une présence réelle plus importante, notamment dans les Bouches-du-Rhône et les Alpes-Maritimes. À une population d'origine italienne, espagnole et portugaise, s'est progressivement substituée une population maghrébine (47 % des étrangers recensés) qui connaît des difficultés d'intégration. Si on ajoute à cela que la Paca, qui a plus que doublé sa population depuis 1946, a accueilli environ 300 000 pieds-noirs et, qu'au total, un habitant sur deux n'est pas né là, on comprend mieux certains particularismes : rejet de l'étranger (au sens non indigène), conflits raciaux exacerbés, poids des partis « nationalistes »...

Avec seulement 1 602 000 actifs, la Paca présente un taux d'activité relativement faible : 69,3 % contre 72,3 en France, bien que l'activité féminine ait nettement augmenté. Il en résulte un taux de chômage important, toujours supérieur à la moyenne nationale, particulièrement élevé dans les départements côtiers, et même inquiétant dans les Bouches-du-Rhône (tableau ci-dessus).

La répartition de la population active salariée par secteur d'activité, et son évolution durant les dernières années, révèlent une déprise agricole, une sous-industrialisation notoire et une surtertiairisation fragilisante : 1,5 % d'actifs dans le secteur primaire, 16,4 % dans le secondaire (dont 5,7 % dans le bâtiment) et 82 % dans le tertiaire. La répartition par catégories socioprofessionnelles est marquée par une sous-représentation des agriculteurs et des ouvriers et une surreprésentation des commerçants et employés. La médiane du revenu fiscal par unité, légèrement inférieure à la moyenne française, n'est pas réellement significative : elle résulte d'une moyenne entre une côte hyperactive et un arrière-pays très peu peuplé.

Les mutations agricoles : professionnalisation et spécialisation

Avec à peine 20 % du territoire en SAU et moins de 2 % d'agriculteurs, la Paca n'apparaît pas comme un pays agricole. Pourtant, elle se classe au premier rang pour la production de fleurs, fruits (poires, raisin, figues, olives) et légumes (courgettes) et fournit environ un tiers de la production nationale. Il est vrai que les contrastes du climat (frais en montagne, sec en été), la raideur des pentes et l'urbanisation ne facilitent pas une exploitation intense. La déprise, que traduisent les faibles densités signalées, se manifeste par l'importance des forêts et broussailles dans les zones d'altitude qui connaissent de graves difficultés économiques, aggravées par le vieillissement de la population. Mais si le nombre d'exploitations diminue, leur surface augmente : en 2005, 1 500 exploitations de plus de 100 ha, qui représentent 6,6 % du total, rassemblent 53 % de la SAU régionale.

Le renouveau de la vigne et de l'olivette

La trilogie méditerranéenne traditionnelle – blé, vigne, olivier – a profondément été bouleversée (tableau ci-dessous). Les céréales sont en complet recul, même dans les préalpes du sud où, associées à l'élevage des agneaux gras (Gap, Aspres, Sisteron), elles ont été supplantées par des productions plus rémunératrices.

Évolution des surfaces cultivées 2000-2007

	Surface en milliers hectares	Évolution 2000 -2007 en %
Surf. toujours en herbe	666,1	- 1,7
Cultures fourragères	26	+ 8,3
Céréales	900	- 16
Vigne	102,5	- 1,3
Vergers	39,1	- 3,9
Légumes	14,5	- 9

Source : Agreste.

En revanche, les olivettes qui disparaissaient sont remises en culture ou créées : 18 % de superficie en plus depuis 20 ans grâce à quatre AOC régionales, à la mode de l'huile d'olive et aux subventions de la CEE. Néanmoins, elles ont perdu de leur importance économique passée. L'élevage, traditionnellement associé à ce type d'agriculture, est aussi en déclin, comme en témoigne la régression du troupeau ovin, bovin et caprin, dont plus de la moitié se trouve dans les Alpes intérieures. Le vignoble qui avait régressé en surface, mais augmenté en qualité, a vu ses surfaces se stabiliser depuis 2000 en dépit de réorientations récentes. Depuis 2005, les surfaces AOC (Cassis, Bandol, Côtes du Rhône, Châteauneuf du Pape...), concentrées dans le Vaucluse, le Var et les Bouches-du-Rhône déclinent légèrement

alors que progressent celles des vins de pays et que s'effondrent celles du vin de table. Quant à la production, elle baisse quantitativement dans tous les domaines.

Fruits, légumes et fleurs en déclin

Les cultures maraîchères et fruitières qui jouent un rôle économique fondamental ont modelé le paysage : canaux d'irrigation et maintenant asperseurs, parcellaire régulier entouré de haies protège-vent, villages groupés de la vallée du Rhône ou de la basse-Durance. Elles connaissent aussi des mutations extrêmement rapides. Les vergers de la région, localisés dans le Vaucluse, les Bouches-du-Rhône, à Manosque ou Sisteron et le long de l'Huveaune, de l'Arc et l'Argens, perdent quelque peu de leur importance, notamment les pommiers. Les légumes, spécialités du Comtat et de la basse-Durance depuis à peine un siècle, étaient cultivés dans de petites propriétés irriguées. Tomates, pommes de terre, melons... étaient expédiés sur Cavaillon, Châteaurenard, Avignon, Carpentras, où se développait un tertiaire d'expéditeurs, conditionneurs, transporteurs. Mais cette production, exigeante en main-d'œuvre, subit la concurrence de l'Espagne, du Maghreb ainsi que les pressions de la grande distribution. Les cultures de plein champ ou sous abri-bas diminuent, au profit des serres (3 000 hectares) également développées autour de l'étang de Berre. Ce qui explique pour partie une énorme diminution des surfaces depuis 20 ans. On s'oriente désormais vers des variétés plus productives ou plus frustes, destinées aux conserveries. Presque toutes les productions déclinent à l'exception des courgettes et du raisin. Les méventes ou la faiblesse des prix proposés par la grande distribution provoquent des manifestations récurrentes.

L'horticulture, qui fournit un quart de la production nationale dans de minuscules propriétés, constitue une spécialisation fragile et régresse rapidement au profit de celle du Grand Ouest. Elle recule dans les Alpes-Maritimes devant l'urbanisation, au point que le département envisage de lui réserver des terres. Elle se maintient difficilement dans le Var. Spécialisée dans les fleurs à parfum, puis les fleurs coupées, l'horticulture locale subit la concurrence du Maroc, de la Tanzanie, de l'Équateur, dont les produits transitent par l'aéroport de Rotterdam. Le grand marché floral d'Ollioules a donc été transféré à Hyères qui dispose de liaisons aériennes. Aux spécialités traditionnelles en déclin (œillets, roses, mimosa) s'ajoutent désormais lys, gerberas... Le lavandin et la lavande qui constituent une spécialité des Alpes du Sud connaissent des difficultés climatiques et sanitaires depuis 2003. Ils occupent encore 2 000 producteurs et permettent le maintien des populations dans les Alpes-de-Haute-Provence où se développent, depuis peu, d'autres spécialités aromatiques (sauge, estragon, romarin, pyrèthre...) de plus en plus utilisées dans la parfumerie industrielle ou biologique (insecticide).

Toutes ces activités agricoles s'appuient sur une recherche de pointe, notamment celle de la station expérimentale de La Tapy (Vaucluse), ainsi que sur le tourisme qui a un double rôle : consommation de produits locaux et agri-tourisme.

De la sous-industrialisation à la surtertiairisation

Le déclin des industries traditionnelles

Avec 18,4 % d'actifs dans le secondaire, dont 6,2 % dans le bâtiment, la Paca est, comme le Languedoc-Roussillon, une région sous-industrialisée. Si l'on ajoute à cela que les Bouches-du-Rhône et les Alpes-Maritimes rassemblent les 2/3 des effectifs et que le Var (16 %) dépasse à peine le Vaucluse (11 %), on conçoit ce que signifie le vide industriel des départements alpins. Dans ce contexte, où la région a perdu parfois 10 % de ses effectifs industriels en une année, on mesure concrètement ce que signifie la disparition de la moindre usine pour la Paca et notamment pour Marseille.

L'industrie traditionnelle de la région, particulièrement développée à Marseille, souffre de maux multiples : exigüité des surfaces disponibles aussi bien à Marseille qu'à Toulon et à Nice – où s'ajoutent les contraintes imposées par l'image de la ville –, disparition des débouchés traditionnels vers l'Afrique ou déclin des activités militaires. On note, en outre, la juxtaposition de quelques grandes entreprises avec une multitude de micro-sociétés, ainsi qu'une forte dépendance des entreprises régionales (la moitié des effectifs dépendent de firmes dont le siège est extra-régional). Globalement, la recomposition récente du paysage industriel a vu la disparition des industries traditionnelles (chantiers navals, sidérurgie) et l'émergence tardive des activités à forte valeur ajoutée (pétrochimie, parachimie, électronique et informatique). Actuellement, l'industrie de la Paca, principalement installée sur le littoral, produit seulement 5 % de la valeur ajoutée française, mais dispose de nombreux sites pouvant bénéficier des fonds structurels européens (chantiers navals, sidérurgie). Ici, comme dans les autres régions du soleil, on s'oriente vers la haute technologie et, avec elle, vers une tertiarisation de l'industrie.

Le Vaucluse, dont les industries traditionnelles sont en difficulté garde quelques grandes entreprises : SERP (produits réfractaires) au Pontet, Lafarge à Mazan, Saint-Gobain à Orange (isolants). Les IAA sont représentées par de grands établissements qui ne travaillent pratiquement plus avec les produits locaux : Campbell pour les soupes, Kerry (fruits confits), Soleco (salade en sachet), Raynal et Roquelaure pour les plats cuisinés.

La situation des Bouches-du-Rhône est beaucoup plus complexe, où se côtoient secteurs en déliquescence et activités dynamiques récentes. Les industries traditionnelles, fondées sur la transformation des produits tropicaux (huilerie, savonnerie), ont presque disparu. Les chantiers navals, en dépit de gros efforts d'équipement, souffrent de la concurrence des pays à bas salaires. La réorientation de La Ciotat vers la plaisance démarre lentement.

Marseille-Fos, présenté comme le plus grand port et centre industriel sidérurgique de France, est également le symbole de l'échec de la planification technocratique des années 1960-1970 et du concept de polarisation. Certes, son trafic portuaire le classe au premier rang français, mais depuis 1973, où il a atteint 100 millions de tonnes, il décline (96,3 Mt en 2007), alors que ceux de Gênes, Rotterdam ou Valence augmentent. Certes, les 10 000 hectares du site de Fos ne manquent pas d'atouts (profondeur du mouillage, eaux abondantes, proximité des hydrocarbures algériens et de l'hydroélectricité fluviale) et la réussite technique est là. La sidérurgie travaille surtout pour l'exportation (tolles laminées de Sollac, aciers spéciaux d'Ascométal) et la polarisation attendue n'a pas eu lieu. Les industries aval et les emplois féminins attendus manquent cruellement, ainsi que les logements. L'importance des hydrocarbures, qui constituent les 60 % d'un trafic largement automatisé, laisse peu de place aux retombées industrielles. Le port, qui avait manqué la révolution des conteneurs (1 000 000/an en 2007), doit impérativement s'agrandir et s'équiper de quais et portiques idoines. Son extension (Fos-2XL) de 90 hectares dans le prolongement du terminal actuel qui devrait permettre le doublement du trafic à partir de 2009, suscite des oppositions, car il risque de saturer les routes d'accès, déjà fortement encombrées. De même, le projet d'installation d'un incinérateur, capable d'absorber les 300 000 tonnes de déchets urbains, donne lieu à de vives controverses depuis 2006.

En revanche, les alentours de l'étang de Berre ont permis une expansion de Marseille qui, bien que non planifiée, donne un second souffle à la ville. Les raffineries de Berre, Lavéra, La Mède et Fos traitent 29 % du pétrole français en dépit d'une baisse. Elles ont permis la création d'une industrie chimique lourde (éthylène, chlorure, solvants, caoutchouc synthétique). L'aéronautique de Marignane (Eurocopter) et d'Istres, respectivement 5 000 et 900 emplois, offre de hauts salaires. Ces activités engendrent de plus une multitude de petites entreprises sous-traitantes qui se sont installées à Port-de-Bouc, Martigues, Vitrolles, renouvelant totalement leur activité, leur population et leur urbanisme. Reste que cette dynamique industrielle, accompagnée de pollutions, de nuisances sonores pour les aéroports, de difficultés de circulation, ainsi que d'un illogisme des regroupements communaux, rendent les lieux difficiles à gérer. Cet espace, l'un des plus pollués de

France, dépasse régulièrement les seuils de pollution permis, ce qui entraîne de fréquentes limitations de vitesse sur route.

Le nucléaire qui emploie déjà 4 000 personnes à Cadarache vient de connaître un succès avec l'implantation d'ITER (fusion nucléaire) qui devrait encore apporter 1 000 emplois prochainement.

La région toulonnaise n'est pas dans une bonne situation. La prospérité du port militaire, lié à la marine nationale et à l'arsenal, a fait long feu. Depuis 1995, les restructurations se multiplient. La DCN (construction navale), plus grosse entreprise de la ville avec 2 500 emplois réduit ses effectifs. Elle n'offre que peu d'emplois de haut niveau, et encore moins d'emplois féminins. Les chantiers de La Seyne ont fermé et la création d'une zone d'entreprises n'a pas compensé tous les emplois perdus au point que la population de la ville a diminué depuis 2000. La reconversion tarde et le chômage des jeunes est fort.

Seule Nice, sans industries anciennes et qui a enclenché un processus d'industrialisation dans les années 1960, tire son épingle du jeu, grâce à de petites entreprises non polluantes de biens de consommation, d'industrie légère et de haute technologie. Mais depuis la crise de 2000, *IBM* à la Gaude a vu quatre plans sociaux, et *Texas Instruments* à Villeneuve-Loubet est en restructuration.

Enfin le BTP, qui dans les trois départements côtiers, constituait un gros employeur officiel, connaît une évolution irrégulière. Soutenu longtemps par la croissance démographique, le tourisme et la construction routière, son avenir semblait assuré mais le manque de terrains disponibles a rendu sa situation complexe. La construction de logements concerne surtout la Paca intérieure où la périurbanisation gagne du terrain. Sur le littoral, c'est surtout l'entretien du bâti, les travaux départementaux et régionaux (collèges, lycées, réseau routier) et les grandes infrastructures qui soutiennent l'activité (TGV, autoroutes, ports).

Néanmoins, si la relève industrielle a tardé, des nouvelles orientations productives orientées sur les technologies nouvelles améliorent lentement la situation : on voit le développement rapide d'emplois tertiaires de haut niveau.

Les limites de la modernité

Avec 82 % d'actifs tertiaires, contre 73,5 % en France, la Paca apparaît surtertiairisée et donc en avance sur le processus de recomposition d'une économie moderne, où la société de services est fortement valorisée. Néanmoins, il serait imprudent de croire que les services se substituent à l'industrie dans la création d'emploi et que la Paca possède une économie solide. La surtertiairisation renvoie plus ici à une sous-industrialisation qu'à une modernité choisie. À cet égard, il

convient de remarquer qu'un certain nombre d'entreprises high-tech se placent à la frontière de l'industrie et des services, sans qu'on puisse définir avec précision leur part respective. Le concept de technopôle, représenté ici par la fameuse « route des hautes technologies », devenue Méditerranée Technologies (MT) mérite attention.

La route des hautes technologies, programme d'action volontariste, intégrait au départ six technopôles dont la coopération, voire la complémentarité, devait permettre l'implantation d'activités de pointe. Ce programme reliait différents sites, grâce à un réseau dense de télécommunications : *Agroparc* d'Avignon, *Europôle* de l'Arbois entre Aix et Marseille, parc scientifique et technologique de *Luminy*, *Château-Gombert*, *Sophia Antipolis* et *Toulon Var technologie*. L'inégal succès des sites, l'extraordinaire croissance des TIC, puis la crise des années 2000 ont changé la donne. Actuellement Méditerranée Technologies n'est qu'une association soutenue par la Région, l'État et l'UE dont la mission est la promotion des transferts de technologies en région Paca ainsi que le soutien au pôle de compétitivité « solutions communicantes sécurisées ». En effet, derrière le succès médiatisé de Sophia-Antipolis et celui des entreprises telle Gemplus (Gemalto) ou ST Microelectronics, dans la région aixoise apparaissent de nombreux problèmes. L'attraction des migrants vers ces espaces pose des problèmes d'aménagement, de circulation et plus encore de logement. Quant aux résultats financiers, souvent dépendants de capitaux étrangers à forte mobilité, ils sont soumis, comme tous ceux du secteur des TIC, aux aléas boursiers, voire aux délocalisations.

Le commerce, bien représenté, doit sa progression aux grandes surfaces particulièrement dynamiques dans la région, notamment grâce à la croissance démographique et au tourisme.

L'importance du tourisme

La promenade des Anglais, Monaco, Saint-Tropez, le festival de Cannes et depuis peu Marseille ainsi que le soleil, concourent à l'attractivité de la Paca, pour qui le tourisme est devenu une activité majeure : 11,4 % du PIB et 7,3 % des salariés contre respectivement 6,3 et 4 % en France, 25 000 entreprises, 105 000 employés, 10 milliards d'euros dont 6 durant l'été et 220 millions de nuitées en 2007. Si l'on ajoute que les résidences secondaires représentent près du quart du parc immobilier et que, pendant la saison, la région accueille 45 % de sa population permanente, on saisit mieux que le touriste puisse être considéré comme un gêneur impatientement attendu. La Paca dispose d'atouts variés. Outre l'ensoleillement dépassant partout 2 500 h/an, la sécheresse d'été favorisant la vie de plein air, la beauté des paysages côtiers, la région offre une grande variété de sites attractifs (gorges, montagnes skiables, villages pittoresques et même espaces « vierges » ou parc naturel)

permettant un tourisme multiforme, largement étalé dans le temps et en rapide évolution.

Au luxueux tourisme d'hiver des étrangers sur la Côte d'Azur, s'est superposé un tourisme plus modeste, plus hétérogène, où les Français dominaient, notamment dans le Var. Plus récemment encore, un tourisme intérieur, fondé sur les attraits du calme et de la montagne, s'est développé. Il en résulte non pas un, mais des tourisms avec une grande variété de stations, d'hébergement, de nature et de revenus. La côte, qui attire encore 70 % des flux, voit sa fréquentation décliner (séjour plus court) depuis quelques années, en raison de la hausse des prix et de la surfréquentation. Si les palaces tirent leur épingle du jeu grâce à la clientèle étrangère fortunée, notamment saoudienne et russe, l'hôtellerie de moyenne gamme connaît des difficultés et décline, concurrencée par les résidences locatives (*Pierre et Vacances*), la multipropriété ou les campings dans le Var. La durée moyenne des séjours a diminué ainsi que les dépenses.

On distingue plusieurs types de stations. Monaco, Saint-Tropez, Villefranche, Antibes abritent des résidents étrangers aisés, possédant souvent yacht, villa de luxe... Cassis, Bandol, Bormes-les-Mimosas, où la petite bourgeoisie a construit des pavillons dans l'entre-deux-guerres, offrent un aspect plus familial. Enfin, la demande actuelle induit de nouvelles formes urbanistiques, plus ou moins bien planifiées : entassement d'immeubles autour du bassin de Port-Fréjus, Hyères-plage ou la Napoule, mitage de la forêt par lotissements de villas standardisées au Rayol, ou encore urbanisation en « village » à Agay et hôtellerie de plein air. Le Var et les Alpes-Maritimes se taillent la part du lion avec des capacités d'accueil respectives de 1 000 000 et 800 000 lits et grâce à la clientèle captive des festivals et des congrès. Les Bouches-du-Rhône, moins bien équipées, voient pourtant leur fréquentation exploser depuis l'arrivée du TGV à Marseille devenue très à la mode.

Outre l'hôtellerie, la restauration et le bâtiment, le tourisme anime divers secteurs créateurs d'emplois. La navigation de plaisance bien représentée par des entreprises comme *Catana*, *Hobbie Cat Europe* constitue une activité en expansion qui emploie également un nombre important de personnes aux tâches de maintenance et d'entretien. La Paca, première région de France pour ses capacités d'accueil (plus de 54 000 anneaux) a aussi nombre de projets : nouveaux ports de plaisance, parcours de golf. Mais l'irrégularité de la fréquentation, voire la baisse en 2003 et 2004, devrait inciter à la prudence ce littoral concurrencé par d'autres espaces, dont la Croatie.

En effet, le tourisme constitue aussi la seule activité significative permettant de dynamiser l'espace intérieur. À l'origine axé sur les activités d'hiver (ski à Isola, Auron, Valberg, Montgenèvre, Serre-Chevalier), il s'étale actuellement sur presque toute l'année grâce à l'agri-tourisme, le sport, le thermalisme et la culture. Des

vallées ou des massifs en voie de désertion, il y a trente ans, sont actuellement fréquentés à des degrés différents par les amateurs de calme (Lubéron, vallée de la Tinée), des sportifs (gorges du Verdon ou Mercantour). La création de parcs régionaux (Lubéron, Verdon, Queyras, Camargue), qui a permis la protection de certains sites exceptionnels, contribue au soutien du tourisme « durable ». Néanmoins, on note depuis 2006, une nette désaffection de l'intérieur et de la saison hivernale.

Bien que créateur d'emplois et de richesses, le tourisme reste néanmoins une activité soumise à la mode et à la concurrence des pays à bas salaires. Il exige, d'autre part, de plus en plus de qualifications, notamment en ce qui concerne l'accueil. Or, la moitié des emplois à temps partiel ou saisonniers et les salaires faibles attirent les jeunes les moins qualifiés ou en situation précaire. La région en est consciente qui avait prévu de développer la formation des jeunes et une aide à l'embauche dans le contrat de plan 2000-2006. En fait, deux conceptions du tourisme se côtoient ici : le tourisme durable aura-t-il raison du tourisme de masse ?

L'urbanisation littorale

Avec un taux d'urbanisation de 90 %, la Paca est l'une des régions où l'aménagement pose des problèmes d'autant plus difficiles à résoudre qu'ils sont presque exclusivement concentrés sur la zone littorale. En effet, à l'exception d'Avignon, dont l'unité urbaine atteint 253 580 habitants et d'Arles (55 000 habitants), la Paca intérieure est sous-urbanisée. Les préfectures de Digne (17 680 habitants) ou Gap (39 136) pèsent bien peu à côté des agglomérations littorales surpeuplées dont certaines voient leur population doubler durant l'été.

À l'exception de rares espaces, dont on commence même à constater le mitage, l'urbanisation du littoral est quasiment ininterrompue de l'étang de Berre à la frontière italienne. L'armature urbaine est impressionnante. À l'échelon inférieur, les villes de plus de 20 000 habitants ne se comptent plus : Istres 43 000 hab., Martigues 47 056 hab., La Ciotat 32 570 hab., Hyères 56 275 hab., Fréjus 52 389 hab., Monaco 32 700 hab., Menton 28 100 hab... Le niveau supérieur offre une grande diversité : Aix-en-Provence 145 720 hab., Toulon 170 000 hab., Nice 350 735 hab. et Marseille 847 084 hab... Chiffres d'ailleurs peu significatifs, puisqu'ils ne prennent en compte que la population de la commune-centre, alors que presque partout il faut parler de conurbations et des problèmes qui en résultent. Presque toutes les grandes communes gagnent autour de 1 %/an grâce aux migrations et les communes périurbaines lointaines de 2 à 4 %. On assiste en effet, depuis une dizaine d'années, à une véritable crise du logement que renforce l'envolée des prix immobiliers (tableau ci-après). La croissance démographique augmente la

demande ; les prix flambent et atteignent, dans certains endroits recherchés, les prix parisiens, empêchant la population locale de s'installer. Cette situation est encore aggravée par l'arrivée de très nombreux étrangers et retraités à fort pouvoir d'achat et le développement des compagnies aériennes à bas prix. Les appartements et villas de qualité, qui appartiennent désormais au marché mondial, sont quasiment inaccessibles pour les nationaux. En 2008, plusieurs ventes au Cap d'Antibes et à Villefranche ont dépassé la centaine de millions d'euros. La crise de septembre semble toutefois faire fléchir les prix.

Prix du mètre carré des appartements anciens 2007-2008

	Prix en euros	Variation 2007-2008
Antibes	4 345	+ 10,9 %
Cannes	5 417	+ 7
Nice	3 652	+ 7,4
Villeneuve-Loubet	5 289	+ 14,3
Aix-en-Provence	3 613	+ 3,3
Cassis	5 867	+ 20,9
Marseille	2 634	+ 2,6
Bandol	4 798	+ 9,2
Fréjus	3 802	+ 5,7
Toulon	2 542	+ 5,2

Sources : notaires de France.

L'agglomération de Cannes-Grasse-Antibes

Cannes-Grasse-Antibes, la plus petite de ces agglomérations, dont la constitution politique est toujours en projet, regroupe plus de 354 000 habitants. Bien qu'on trouve encore quelques espaces boisés, la densité des constructions, des infrastructures routières et des équipements (technopole de Valbonne Sophia-Antipolis), ainsi que leur continuité permettent de parler d'un espace autonome structurant, en dépit du fait qu'à l'origine il soit composé de villes indépendantes. La croissance annuelle, qui dépasse ici plus de 1 %, montre le dynamisme fondé à la fois sur le tourisme, l'héliotropisme des retraités et les communications. La question de son intégration dans l'aire urbaine de Nice est posée.

L'agglomération toulonnaise

Comportant 18 communes et 543 065 habitants, cette unité urbaine est d'une tout autre nature qui rassemble près de 43 % de la population du Var. Après avoir privé

Draguignan de ses fonctions de préfecture en 1974, Toulon essaie de profiter de la concurrence entre Marseille et Nice. Mais la ville, coincée par la montagne, les emprises militaires et la mer, mal reliée à son arrière-pays, étouffe littéralement et voit son rayonnement limité : industrie en crise, fonction universitaire incomplète, absence de presse indépendante, absence d'aéroport (il est à Hyères), chômage, paupérisation du centre, criminalité... La création d'une seconde Zone Franche Urbaine de 52 ha au centre-ville a été décidée en 2006 après celle de la Seyne. Les efforts d'aménagement entrepris n'améliorent que lentement une situation difficile. La restructuration de la vieille ville, devenue par endroits un ghetto, se poursuit, rejetant les populations modestes vers les banlieues. L'élargissement de l'autoroute vers l'est a commencé mais sa traversée souterraine de la ville ne sera terminée qu'en 2011. Le dernier projet du tracé TGV évite même l'agglomération toulonnaise. Si la ville reste la moins chère du littoral, les prix des logements ont comme ailleurs flambé. En fait, ce sont les communes limitrophes qui accueillent habitats et activités : Carqueiranne, Le Pradet, Six-fours, La Valette, lotissent à tout va. La Seyne, qui a accueilli un centre commercial gigantesque desservant toute l'agglomération, réhabilite son bord de mer mais voit sa population baisser.

Nice

Nice, dont l'agglomération atteint 523 000 habitants (unité urbaine 940 000 habitants) se présente comme une métropole potentielle, ne serait-ce que dans la bataille qui l'oppose à Marseille depuis des années. Superbe ville monumentale de front de mer (mais sans plage de sable), développée autour de la promenade des Anglais et de la place Masséna, Nice étouffe comme toutes les villes du littoral. Faute d'espaces disponibles, elle remonte la vallée du Paillon pour construire ses équipements utilitaires (casernes, entrepôts, terrains de sport) et ses quartiers populaires, poldérise la mer pour agrandir son aéroport, développe une zone industrielle à Carros dans la vallée du Var, puis une zone de recherche à La Gaude, plus à l'ouest. Ce dynamisme peut surprendre pour une ville aux fonctions essentiellement touristiques qui n'a longtemps vécu que de l'hôtellerie. Mais, Nice a su développer, tardivement il est vrai, des industries de transformation, puis de haute technologie pour rééquilibrer son économie.

Dotée de tous les équipements d'une métropole (hôpitaux, université, presse, commerce de luxe...), Nice refuse la tutelle de Marseille et lui livre une bataille d'autant plus acharnée qu'elle se double d'une opposition politique très ambiguë. Ville de droite à population vieillissante et aisée, contre ville populaire, jeune, multiethnique et plus modeste, mais municipalité du même bord. Dans cette bataille, Nice a déjà récupéré le département du Var dans son académie et étendu la diffusion

de *Nice Matin* ; mais Marseille, qui a intégré Aix dans son agglomération, s'est embourgeoisée. Si à l'échelle de la Paca, Nice ne fait toujours pas figure de capitale, elle l'emporte au niveau international comme en témoigne son aéroport.

L'aéroport de Nice, second en France avec 9,9 millions de voyageurs, connaît une croissance régulière. Grâce à des liaisons directes avec le monde entier, et notamment l'Amérique du Nord, il attire une clientèle internationale et dessert la totalité de la Côte d'Azur. En effet, on vient à Nice pour y passer le week-end ou assister au carnaval, mais on atterrit aussi là pour passer l'hiver à Menton, jouer au casino de Monte-Carlo et fréquenter les grandes manifestations (grand prix automobile et tournois de tennis de Monaco, festival de Cannes...). L'accueil de 18 compagnies à bas prix, qui assurent 35 % du trafic, constitue un atout supplémentaire de développement.

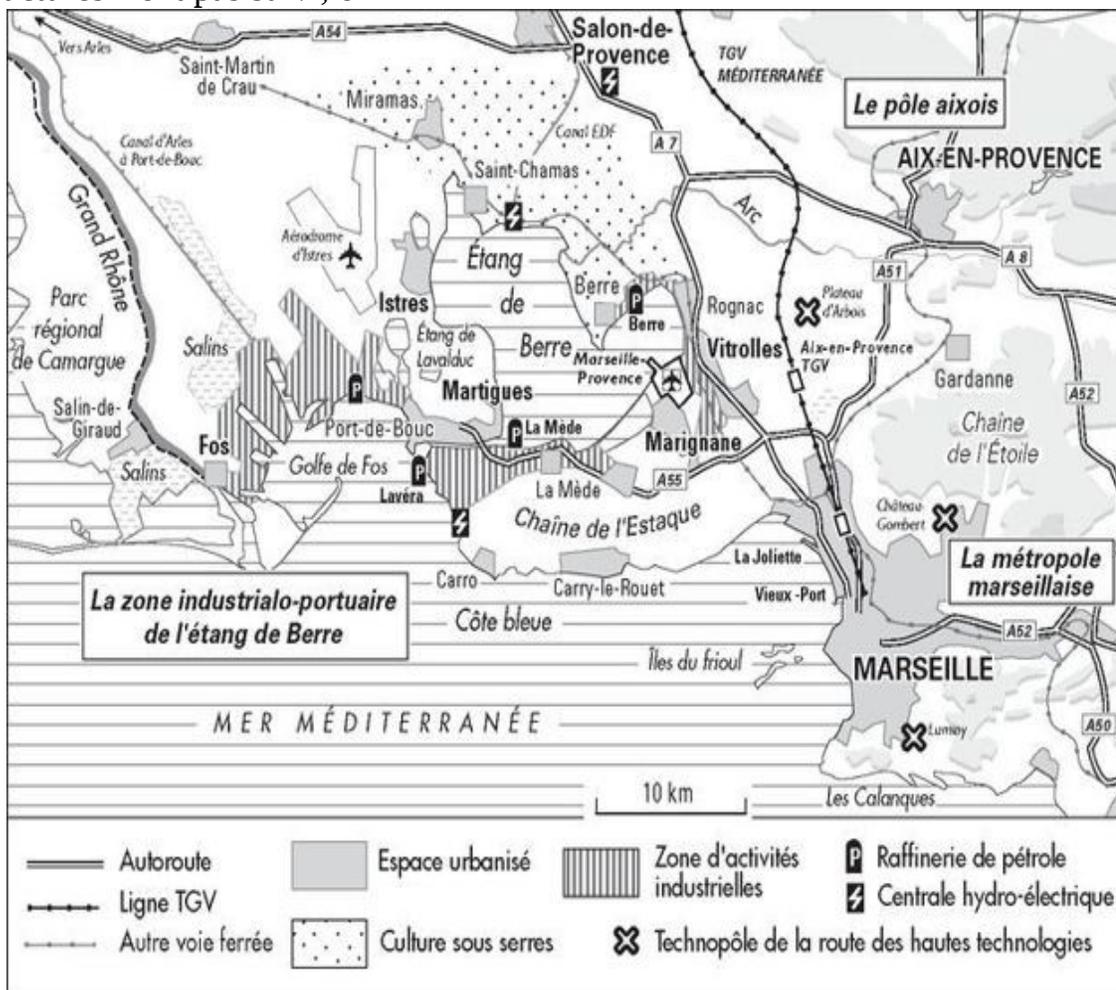
Cependant, en dépit de ce rôle international, Nice est encore loin de pouvoir prétendre au titre de capitale régionale, et ce pour diverses raisons. Outre le déséquilibre des activités économiques et une ville centre plus petite que sa rivale, Nice présente d'autres handicaps. L'université, avec seulement 35 000 étudiants, atteint à peine la moitié des effectifs de Marseille. Nombre de projets sont à l'étude : déménagement vers l'ouest du port au trafic déclinant, construction d'une deuxième ligne de tramway après le succès de la première ouverte en 2007, projet Eco-Vallée dans la vallée du Var et pôle multimodal Saint-Augustin. Permettront-ils à la ville, dont le rayonnement reste limité en raison de sa position excentrée, du vide de l'arrière-pays et de la frontière italienne, de rattraper sa rivale ?

L'agglomération **d'Aix-Marseille**

Deuxième agglomération de France avec une unité urbaine de 38 communes, atteignant 1 418 481 habitants (70 % de la population du département) et capitale en titre, elle n'en est pas moins contestée dans ce rôle, en dépit de ses nombreux atouts. La ville, qui possède tous les attributs d'une métropole, a longtemps été handicapée par une image peu flatteuse. Le site, exploité dès le VI^e siècle avant J.-C. par les Grecs, comme porte entre Méditerranée et Europe occidentale fera sa fortune commerciale, en même temps qu'il l'orientera vers l'extérieur. Il lui donnera, bien avant l'heure, une société multiethnique, préfigurant en cela les grandes villes européennes.

Marseille profitera au XIX^e siècle de la colonisation pour développer son port, son commerce et ses activités de transformation (huilerie, savonnerie...), mais sans vraiment s'industrialiser. De 1955 à 1975, la population augmente de 50 %. Aux Italiens, Arméniens, Indochinois s'ajoutent 130 000 pieds-noirs, ainsi que la

communauté harkie et les immigrés maghrébins. Sans équipements, la ville construira à la hâte ces innombrables barres de HLM qui la défigurent et renforcent les phénomènes de ségrégation. Plus tard, devant l'asphyxie du centre, dont les infrastructures n'ont pas suivi, on



La région de Marseille

améliorera la circulation grâce à un tunnel sous le vieux port et deux lignes de métro. Pour atténuer les effets de sa mauvaise image sur l'économie, Marseille entreprend, dans les années 1990, une immense opération de rénovation. Le quartier qui s'étend du port à la gare Saint-Charles, devenu un ghetto, réhabilite progressivement son patrimoine. Construction de l'hôtel de région à proximité de la porte d'Aix, transformation de l'hôpital de la Charité en musée, réhabilitation des friches (Belle de mai) et enfin rénovation des docks (Euroméditerranée), transforment totalement l'aspect et la fréquentation des lieux. Le centre retrouve une image plus attractive pour les activités tertiaires qui s'installent dans les docks rénovés. La ville sera capitale européenne de la culture en 2013. Les activités traditionnelles sont remplacées par le commerce en ligne ou la téléphonie : les

opérateurs s'installent dans des immeubles spécialisés et fortement sécurisés (*France Télécom, WorldCom*). La mise en tunnel de l'autoroute qui traversait le centre devrait permettre de rendre le quartier à la ville. La construction du centre commercial *Grand Littoral* dans la périphérie et la création d'une zone franche traduisent des objectifs multiples d'équipement, d'intégration et d'images : de nombreux emplois ont été réservés aux jeunes des cités voisines.

L'arrivée du TGV, en 2001, qui place la ville à 3 heures de Paris, constitue, avec la crise du logement et la course au soleil, une sorte de déclic : la ville cosmopolite devient médiatique, le prix des logements explose et la bourgeoisie n'hésite plus à investir les lofts du centre. Aix, qui étend désormais sa mouvance à 20 km à la ronde, s'intègre progressivement à l'agglomération dont elle constitue l'annexe « résidentielle » et intellectuelle.

L'avenir de Marseille s'inscrit actuellement dans celui de son port, de sa banlieue industrielle autour de l'étang de Berre, ainsi que celui de la région aixoise qui a attiré la haute technologie sur le plateau d'Arbois (autour de la nouvelle gare) et dans la vallée de l'Arc (*ST Microelectronics, Atmel*). L'aéroport, qui se classe au 3^e rang français, a vu sa croissance ralentir avec l'arrivée du TGV. La presse, pourtant bien représentée, se heurte à la concurrence de Nice dans le Var, et de Grenoble dans les départements alpins. Le port, qui doit s'agrandir attend le nouveau terminal à containers ainsi qu'un 7^e terminal pétrolier mais déjà prend une place importante dans l'accueil des paquebots de croisière (500 000 passagers). L'université Aix-Marseille, qui dépasse 70 000 étudiants, la recherche (offshore avec la *Comex* ou biomédicale avec *Immunotech*), le domaine médical (1^{re} place pour les greffes d'organes), constituent autant d'éléments positifs endogènes pour une ville qui a laissé longtemps trop de place aux initiatives extérieures. Néanmoins, de gros problèmes subsistent, que l'intercommunalité, devra résoudre. En effet la communauté urbaine de Marseille fondée en 2000, qui englobe 18 communes à l'exception d'Aix, Aubagne, Berre... ne peut résoudre les questions d'aménagement de l'agglomération dont l'étendue, le relief et les infrastructures dévoreuses d'espace amplifient les problèmes de circulation. La liaison ferroviaire avec Aix qui vient d'être modernisée devrait réduire le trajet à 30 minutes, mais reste insuffisante. La zone de l'étang de Berre est saturée et polluée ; les risques y sont particulièrement nombreux (22 sites Sévésos sur l'étang et 13 à Fos). La décharge d'Entressen, non conforme aux nouvelles directives européennes, devrait être remplacée par un incinérateur à Fos auquel s'opposent élus et associations. Le chômage, très élevé (13 %), touche particulièrement les jeunes : il dépasse 30 % dans certains îlots des quartiers nord. Au total, l'unité urbaine compte en 2006 de 74 275 demandeurs d'emploi, soit l'équivalent d'une ville comme Antibes.

Un littoral saturé

Au total, la Paca paye son succès au prix fort en matière de transports et d'environnement, surtout sur le littoral. L'environnement est menacé, encore plus qu'ailleurs, en raison de la surcharge, notamment l'été : pollution des eaux et des plages faute d'équipements suffisants ; pollution de l'air, péjoration des paysages par les incendies de forêts, mais aussi par les constructions anarchiques et les emprises routières ; saturation automobile. La loi Littoral, comme sur la plupart des côtes françaises, ne semble pas avoir eu un impact fort et les pressions continuent pour l'assouplir. Dans ce contexte, la spéculation fait rage, attisée par la crise du logement : prix excessifs des terrains ou des logements contribuant à l'installation d'une société duale (ghetto doré, périurbain et mitage galopants pour les riches étrangers et les classes moyennes, relégation lointaine pour les plus modestes). L'institution régionale, confrontée aux problèmes d'emploi, de formation et de maîtrise d'un espace d'autant plus fragile qu'il est attractif, s'est dotée d'un programme ambitieux. Aura-t-elle les moyens de résoudre les effets d'une attraction croissante des populations vers ses littoraux ?

Chapitre 23

Rhône-Alpes

Superficie (km ²) : 44 967	PIB 2007 (milliards d'euros) : 182,6 ; rang : 2 ^e PIB par habitant (milliers d'euros) : 30,04 ; rang : 2 ^e
Population 2009 : 6 172 369 Population 1999 : 5 645 000 Population 1982 : 5 028 000	Répartition du PIB (2007) : - agriculture : 1 % - industrie : 26 % - services : 73 %
Densité 2007 (hab./km ²) : 134,7	Taux de chômage (2 ^e trim. 2008) : 6,3 %
Population étrangère (2006, en %) : 6,4	Départements : Ain (Bourg-en-Bresse), Ardèche (Privas), Drôme (Valence), Isère (Grenoble), Loire (Saint-Étienne), Rhône (Lyon), Savoie (Chambéry), Haute-Savoie (Annecy) Préfecture de région : Lyon
Évolution de la population 1999-2006 (taux annuel moyen, en %) : + 0,90 - dû au solde naturel : + 0,52 - dû au solde migratoire : + 0,38	

PAR SA SUPERFICIE – équivalente à la Suisse, à la Belgique ou aux Pays-Bas – mais surtout par sa population et son économie, la région Rhône-Alpes est une grande région, française et communautaire. Au 2^e rang, derrière l'Île-de-France, dont elle pèse à peu près la moitié, elle surclasse largement toutes les autres unités provinciales et est démographiquement comparable au Danemark, au Land de Hesse ou à la Catalogne avec 6 millions d'habitants (9,8 % pop. nat.).

Mais il convient de souligner que son assise géographique est récente puisque jusqu'en 1956 deux entités administratives distinctes s'étendaient sur ce qui allait devenir la région Rhône-Alpes : la région du Rhône, à l'ouest, regroupant les départements de l'Ain, de l'Ardèche, de la Drôme, de la Loire et du Rhône, et la région des Alpes, à l'est, regroupant les trois départements alpins de l'Isère, de la Savoie et de la Haute-Savoie. Si ce choix géopolitique de la création d'une grande région rhône-alpine n'allait pas de soi et rencontra alors de nombreuses résistances, il apparaît, avec le recul, comme tout à fait judicieux par la cohérence, la complémentarité et le poids géoéconomique et démographique de ce vaste ensemble. Mais si cette union, historiquement récente, est aujourd'hui largement acceptée, et si on a assisté progressivement à l'émergence d'une identité régionale certaine, les identités subrégionales demeurent essentielles : on est d'abord

Lyonnais, du pays de Gex ou de Haute-Maurienne ; Grenoble demeure la capitale du Dauphiné, et Chambéry, celle de l'ex-royaume de Savoie. Et si le journal *le Progrès de Lyon* règne à l'ouest, *le Dauphiné libéré* est prépondérant à l'est. La Savoie fut la dernière grande région à incorporer le territoire national métropolitain, par référendum, en 1860, sous le Second Empire.

valoriser. Avec un territoire bien diversifié incorporant la retombée orientale du Massif central, le couloir Saône-Rhône et les massifs alpins frontaliers de la Suisse et de l'Italie, la région appartient à la partie occidentale d'un dispositif alpin, d'échelle continentale, s'étendant sur des milliers de kilomètres d'ouest en est. Aire commune de civilisation et d'histoire, cet espace est largement ouvert sur le voisinage immédiat ou les horizons plus lointains, grâce aux grandes vallées glaciaires et aux grands cols et les frontières politiques bien perméables, contrairement à la représentation géopolitique des « frontières naturelles » encore si présente en France. Comme le sont aussi l'Autriche et la Suisse à l'est, Rhône-Alpes est un des nœuds entre les Europes rhénane, ou nord-atlantique, et méditerranéenne. Mais elle est la seule à disposer d'un privilège exceptionnel : l'axe Rhône-Saône est l'unique couloir hydrographique large et rectiligne, traversant latitudinalement le dispositif européen alpin.

Enfin, elle est fondamentalement organisée par l'agglomération lyonnaise, véritable capitale politique et surtout économique régionale et seul dispositif d'envergure réellement métropolitaine capable en province, sinon de rivaliser, du moins de tenir tête à la pression parisienne. Dans ce cadre, Lyon appartient bien à ces grandes métropoles alpines qui, de Vienne à Munich, Bâle, Genève, Milan et Turin, polarisent et organisent cette Europe au centre géographique du continent. Et dont les acteurs régionaux cherchent à s'organiser dans des réseaux plus ou moins informels, comme en témoigne la création des « Quatre moteurs pour l'Europe » qui regroupe Rhône-Alpes, le Bade-Wurtemberg, la Lombardie et la Catalogne.

La valorisation exceptionnelle de potentialités uniques

À l'échelle nationale : cadre montagnard, couloir fluvial et carrefour lyonnais

Occupant les deux tiers de l'espace régional, les horizons montagnards sont omniprésents (50 % région à plus de 500 m d'altitude) mais très divers par leurs structures, leurs fonctions et leurs identités. Météo France identifie ainsi 24 microclimats régionaux. Si le climat océanique dominant apporte des précipitations régulières et abondantes (de 600 à 2 000 mm par an), le sud de la région est déjà marqué par de notables influences méditerranéennes, alors que la péjoration montagnarde domine les hauts sommets (étagement de la végétation fondant la vieille économie agropastorale traditionnelle, rôle de l'orientation avec l'opposition de versant ubac/adret...).

À l'ouest, dominant les hautes terres de la retombée orientale du Massif central : cette « mosaïque disloquée » est constituée de contreforts cristallins et granitiques

anciens et arasés, froids et boisés (monts du Forez et de la Madeleine, monts du Beaujolais et du Lyonnais, monts du Vivarais et des Cévennes), ponctués de bassins d'effondrement où se réfugient populations, agriculture, grandes villes (St-Étienne, Roanne) et industries et où coule la Loire supérieure.

À l'est, se déploie toute la gamme de montagnes jeunes et élevées organisées en vastes massifs, avec la retombée méridionale des plis jurassiens au nord-est, et le massif alpin, culminant à 4 807 m au Mont Blanc, plus haut sommet d'Europe occidentale, au sud et sud-est. Le massif alpin peut lui-même être subdivisé entre massifs centraux, très élevés et souvent couverts de magnifiques appareils glaciaires couvrant 400 km² (Mont-Blanc, Vanoise, Belledonne, Oisans), et massifs des préalpes, structures sédimentaires plus basses et mieux individualisées (Chablais, Bornes, Bauges, Chartreuse, Vercors). Contrairement aux Alpes du Sud, l'atout majeur des Alpes du Nord est de disposer de grands axes de pénétration, constitués par de vastes vallées glaciaires, comme le sillon alpin (Arly, Isère moyenne, Drac), et de cluses accueillant de grandes villes (Annecy, Chambéry et Grenoble). Ces axes débouchent sur de hauts cols utilisés depuis l'Antiquité, y compris pour de fructueuses et ancestrales activités de contrebande, et jouant un rôle d'autant plus important que des tunnels routiers et ferroviaires viennent en prendre le relais. Ces hauts massifs bénéficient aujourd'hui de vastes opérations de protection et d'aménagement intégrées grâce, en particulier, à deux parcs naturels nationaux (Vanoise, précurseur créé en 1960, Écrins) et six parcs régionaux (Vercors, Pilat, Haut-Jura, Bauges, Chartreuse, monts d'Ardèche).

Ce vaste cadre montagnard est traversé par un grand couloir central constitué d'une vieille zone d'effondrement tectonique remplie de matériels détritiques, et servant de contact entre massifs anciens et jeunes, en étant occupé par les vastes plaines fluviales plus ou moins amphibies (Bresse, Dombes, Bas-Dauphiné), du Rhône, de la Saône et de leurs affluents. Au nord, il prend la forme d'un Y avec Lyon au point de jonction. Prenant sa source dans les Vosges, la Saône draine le sud lorrain et une partie de la Bourgogne et de la Franche-Comté : elle met donc en contact la région avec l'Île-de-France et l'Europe du Nord, par le seuil de Bourgogne, avec l'Europe rhénane par la Moselle et la Meuse et surtout avec la vallée médiane du Rhin par le seuil de la porte de Bourgogne. Prenant sa source en Suisse dans le massif du Saint-Gothard, le Rhône draine tout le Valais avant de traverser le lac Léman : il met la région en contact direct avec la Suisse et avec toute l'Europe alpine et au-delà même avec l'Europe centrale. Enfin, par le sud, le nouveau Rhône – né à Lyon de la confluence de ces deux cours d'eau – ouvre sur la Provence, le Languedoc et la Méditerranée, c'est-à-dire sur l'Italie et la péninsule Ibérique. Lyon est donc à un carrefour nord-sud et est-ouest se déclinant à différentes échelles géographiques. Par les cluses et les cols alpins, elle est en

contact avec la Suisse et l'Italie. Par la vallée du Gier vers St-Étienne puis Le Puy par la Loire et enfin par Roanne, elle communique avec l'Auvergne et l'axe de la Loire.

Un puissant axe européen nord-sud

Disposant depuis l'Antiquité d'un privilège naturel exceptionnel que l'on ne retrouve ni en Suisse ni en Autriche, la région dispose d'un lien naturel facile entre le nord et le sud de l'Europe. Pour des raisons à la fois géopolitiques, la construction nationale progressive de l'État-nation français, et géoéconomiques, cet axe va perdre à la fin du Moyen Âge de son importance à l'échelle européenne du fait des déplacements des grands flux vers l'Italie du Nord et les cols suisses et autrichiens. Mais depuis les années 1950, la construction et l'intégration communautaires relancent son intérêt stratégique à l'échelle continentale. Ceci se traduit par un sensible renforcement de ses fonctions logistiques qui s'appuie sur la modernisation de ses infrastructures : ports fluviaux, oléoducs avec un axe européen d'acheminement du pétrole brut et de produits finis, lignes TGV, réseaux autoroutiers, télécommunications. La fonction de carrefour multimodal est aujourd'hui considérable avec la polarisation de 45 % des flux de transit internationaux traversant la France alors que 280 millions de tonnes de marchandises y circulent annuellement par voie routière. La région est quadrillée par un réseau de 1 400 km d'autoroutes, ses quatorze gares TGV accueillent plus de 25 millions de passagers et l'aéroport de Satolas, malgré ces concurrences, accueille 7,3 millions passagers en 2007 (+ 26 % en 2002/2007) en disposant de 80 lignes nationales et internationales. Enfin, le réseau fluvial permet aux barges de grand gabarit de naviguer de Marseille jusqu'à Chalon-sur-Saône.

Cette dynamique entraîne une importante fonction logistique (4,2 millions m² d'entrepôts), en particulier dans la grande métropole lyonnaise (72 % des surfaces d'entrepôts et 50 % des 100 000 emplois régionaux). Les principaux opérateurs internationaux (DHL, Géodis, Kuehne-Nagel...) multiplient les plate-formes multimodales en région lyonnaise (plaine de l'Ain, Mions-Corbas, l'Isle-d'Abeau), dans la vallée du Rhône (Valence, Montélimar) et dans les vallées alpines. Mais ce haut niveau d'équipement est pourtant loin de répondre à l'explosion des flux de personnes et de marchandises comme en témoignent les graves problèmes de congestion du carrefour lyonnais, la saturation des autoroutes du Sud ou des Alpes lors des grandes migrations estivales et hivernales ou la montée des problèmes environnementaux. Cette situation explique la multiplication des projets autoroutiers (A 45 Lyon/ St-Étienne, A 51 Sud-Isère, A 89 Balgigny/Lyon) et le lancement en 2007 d'une nouvelle liaison ferroviaire Turin/Lyon d'un coût de 4,4 milliards

d'euros qui doit être opérationnelle en 2020 et dont l'objectif est de basculer 40 millions de tonnes de marchandises de la route vers le rail.

Le dynamisme lyonnais

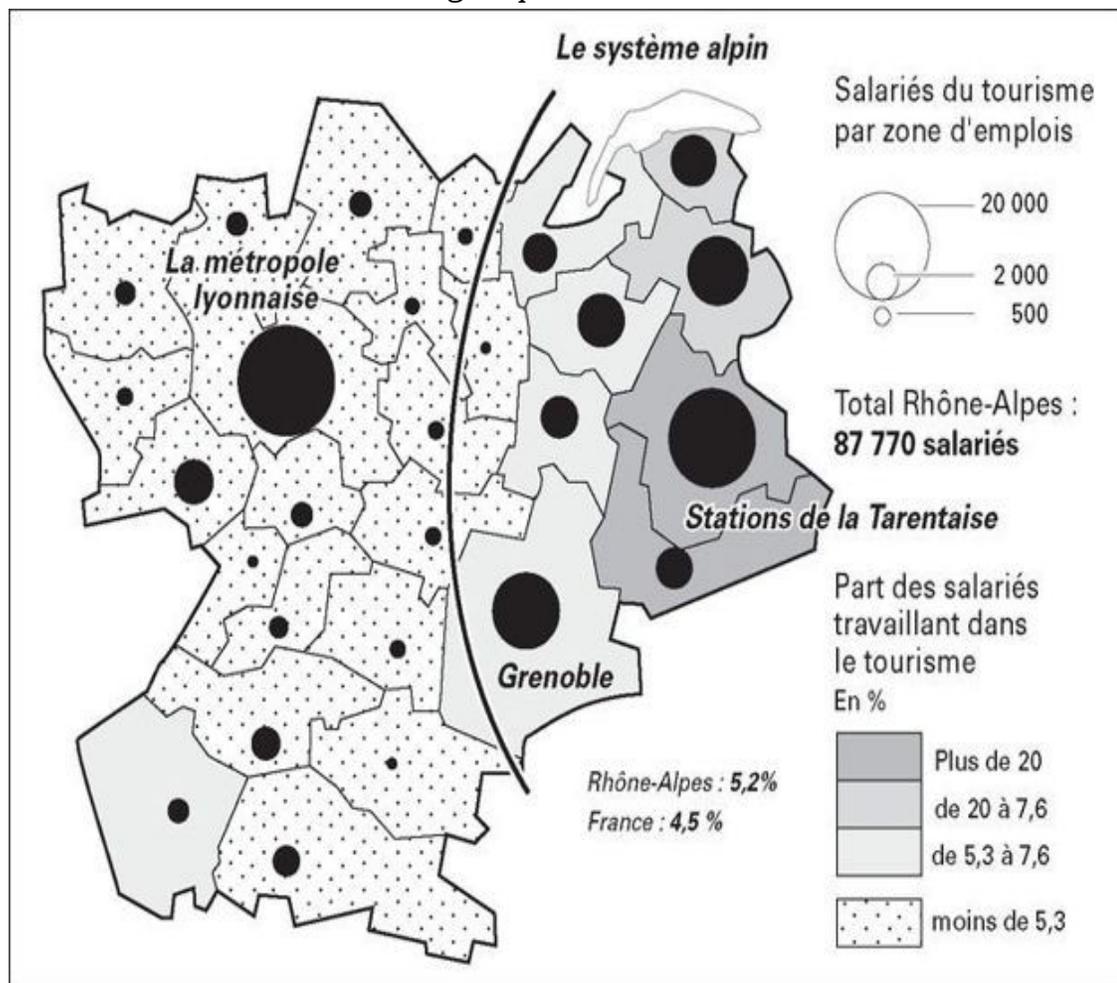
Mais ces atouts exceptionnels ne seraient rien sans le dynamisme de la métropole lyonnaise, dont le processus de construction d'une très vaste zone d'influence assure progressivement la cohésion socio-économique et territoriale de la région jusqu'alors très diverse et cloisonnée. Fondée en 49 av. J.-C., Lugdunum devient la capitale des Gaules romaines puis se place à la tête de la hiérarchie religieuse du Royaume de France. Longtemps en position frontalière entre les terres du Saint Empire, en rive gauche du Rhône, et les terres du royaume de France, en rive droite, Lyon est dès le Moyen Âge une place économique, financière et commerçante (grandes foires) de 1^{er} plan, intégrée au grand commerce international qui attire Allemands, Hollandais et Italiens.

Aux XVIII^e et, surtout, XIX^e siècles, la construction d'une grande région lyonnaise s'appuie sur deux secteurs essentiels : le textile et la banque. Si le travail de la soie apparaît dès 1536, l'invention du métier à tisser par l'ingénieur lyonnais Jacquard, au tout début du XIX^e siècle, va déboucher sur la constitution d'un vaste bassin productif textile, qui s'accélère après l'écrasement dans le sang par l'armée en 1831 de la révolte des Canuts, ouvriers lyonnais du quartier de la Croix Rouse. Ses fonctions sont géographiquement très hiérarchisées : Lyon assure la direction et la finition, la banlieue la teinturerie (voir Terraux) et les campagnes le tissage, qui occupe 300 000 personnes en 1899 dans une vaste aire rurale comprise entre la Loire et les Alpes. L'accumulation de richesses par le négoce et l'industrie débouche sur un puissant système financier et bancaire dont témoigne en 1863 la création du Crédit Lyonnais par Henry Germain, qui draine aussi le bas de laine des campagnes pour l'investir dans la région, en France ou déjà dans le monde. Ces capitaux permettront de financer les investissements dans les grands secteurs modernes (mines de St-Étienne, industrie du gaz, chimie, pharmacie, mécanique, électricité...), portés par de grandes dynasties d'entrepreneurs ou d'ingénieurs lyonnais (Ampère dans l'électricité, Guimet dans les colorants et la chimie, Berliet dans l'automobile, Mérieux dans la pharmacie...) donnant de grands groupes comme Péchiney ou Rhône-Poulenc.

Or bleu, or blanc : deux spécialisations, deux logiques d'aménagements

L'or blanc : la crise d'une massification bâclée

Avec le développement d'un alpinisme international dans le massif du Mont-Blanc à la fin du XIX^e siècle, la région s'engage progressivement dans une valorisation estivale puis hivernale de son patrimoine montagnard : la montagne représente 65 % du marché touristique régional. Si la randonnée, l'alpinisme, le parapente ou les sports d'eau se renforcent, la grande affaire demeure la valorisation des champs de neige grâce à de bonnes précipitations, de vastes plateaux de haute altitude et une très bonne desserte logistique.



Source : INSEE recensement de la population 1999

Les territoires spécialisés du tourisme rhône-alpin

Ces traditions se traduisent par la création de nombreuses entreprises rhône-alpines de matériels sportifs en Savoie (Rossignol, Salomon, Lafuma, Eider...) mais dont une partie croissante des productions est délocalisée dans les pays du Sud. La tenue des I^{ers} Jeux olympiques d'hiver à Chamonix dès 1924, des X^{es} Jeux à Grenoble en 1968 et des XVI^{es} Jeux à Alberville en 1992 témoignent d'un réel

rayonnement international. Partant d'une pratique élitiste dans quelques stations huppées réservées à la *Jet Set*, la région bascule dans les années 1970 à une pratique de masse grâce au lancement de gigantesques travaux d'équipement et d'infrastructures, en particulier en Tarentaise.

Cependant, ce gigantesque potentiel est très largement polarisé par la Savoie, la Haute-Savoie et l'Isère qui accueillent 80 % des stations rhône-alpines, essentiellement dans les massifs de la Vanoise, pour des raisons morphologiques, et, dans une moindre mesure, du Mont-Blanc et des préalpes calcaires. La région Rhône-Alpes prétend ainsi disposer du plus grand domaine skiable du monde et, plus sûrement, de 147 stations de ski, 163 domaines skiabiles, 2 300 remontées mécaniques générant 76 % du chiffre d'affaires national, qui, mises bout à bout, pourraient relier Lyon au Caire. Le gigantisme des installations s'y traduit par un débit potentiel des remontées mécaniques de 2,5 millions de personnes/heure, soit un Réseau Express Régional à l'heure de pointe. L'impact du tourisme dans l'emploi est considérable dans les massifs montagnards : Haut-Chablais (54 %), Tarentaise (47 %), Oisans (58 %), Vercors (36 %), Belledonne (33 %), Mont-Blanc (28 %), Allevard (23 %).

Mais le modèle est aujourd'hui en difficulté. Depuis une dizaine d'années, la fréquentation tend à stagner et devient plus irrégulière alors qu'apparaît la concurrence de nouvelles destinations d'un rapport qualité/prix bien meilleur. La bien médiocre qualité architecturale de nombreuses stations intégrées, qui ont si mal vieilli, et le gigantisme même des installations et des flux sont remis en cause alors que les problèmes d'enneigement deviennent récurrents et menacent la pérennité des stations les plus basses. Face à ces défis, on assiste à une coûteuse surenchère technique (neige artificielle et canons à eau) et économique à travers, par exemple, le regroupement des stations, afin d'élargir leurs domaines skiabiles en les interconnectant comme dans les « Trois vallées » (Courchevel, la Tania, Méribel, Val Thorens, les Ménuires, St Martin) ou l'« Espace Killy » (Val d'Isère, Tignes). Après avoir été très innovateurs, les acteurs régionaux et locaux du secteur éprouvent certaines difficultés à comprendre le changement de paradigme en train de s'opérer sous leurs yeux, au risque de le payer très cher à l'avenir.

L'or bleu : de l'hydroélectricité à l'électronucléaire

Pour son développement, la région a très largement exploité ses indéniables atouts énergétiques. Elle a basculé, au long du XX^e siècle, du charbon des bassins de St-Étienne et de La Mure (Isère), aujourd'hui fermés, à la valorisation de son potentiel hydrographique soit à travers la production d'hydroélectricité, une énergie propre et renouvelable, soit à travers l'utilisation des eaux du Rhône pour refroidir

les installations électronucléaires. Avec 25 000 emplois dans l'énergie, dont 65 % chez EDF, Rhône-Alpes vient au 1^{er} rang pour la production énergétique nationale (22 %) grâce en particulier à sa forte spécialisation dans le nucléaire et l'hydraulique portées par la présence d'EDF et de la Compagnie Nationale du Rhône (CNR, 19 barrages sur le Rhône), respectivement 1^{er} et 2^e producteurs français d'électricité.

Si l'aménagement des premières chutes d'eau produisant la fameuse « houille blanche » apparaît à Grenoble dès la fin du XIX^e siècle, les grands aménagements (barrages de retenue en montagne ou au fil de l'eau sur le Rhône, conduites forcées, centrales) se déploient dans les années 1930 puis, surtout, à partir des années 1950/1960 (*cf.* haute Maurienne). Avec 250 barrages, la région fournit 39 % de l'hydroélectricité nationale, dont 45 % par le Rhône et 55 % en montagne. Modifiant largement le régime des cours d'eau et le fonctionnement des bassins hydrographiques en interconnectant grandes vallées et massifs, ces équipements exceptionnels ont utilisé quasiment tous les sites disponibles et fournissent aujourd'hui 21 % de l'électricité rhône-alpine.

Mais surtout, 77 % de celle-ci provient de l'énergie nucléaire du fait de la construction sur quatre sites de 14 tranches, qui fournissent 22 % de la production française : Creys Malville et Bugey à l'amont de Lyon, St-Alban (sud de Vienne), Cruas (Privas) et Tricastin (sud Ardèche). Surtout, sur ce potentiel s'est greffée une puissante et complète filière énergétique et électro-nucléaire représentant 100 000 emplois directs et indirects qui intègre des centres de recherche (CEA, EDF, Cern), des équipementiers (Aréva, Alstom Power hydro) et la fabrication du combustible (Cogema). Après l'arrêt et le démantèlement du surgénérateur Superphénix à la fin des années 1990, la région doit faire face à la modernisation de certaines installations, comme l'usine d'enrichissement de l'uranium Eurodif de Tricastin qui nécessite un investissement de 3 milliards d'euros entre 2007 et 2016. Enfin, la région a pris le tournant des énergies d'avenir en concentrant 50 % de la production de solaire thermique et l'essentiel des industries photovoltaïques grâce, en particulier, au Plan régional de développement des énergies renouvelables et de maîtrise des énergies (2005/2010) promu par le conseil régional.

Population : la seconde région française

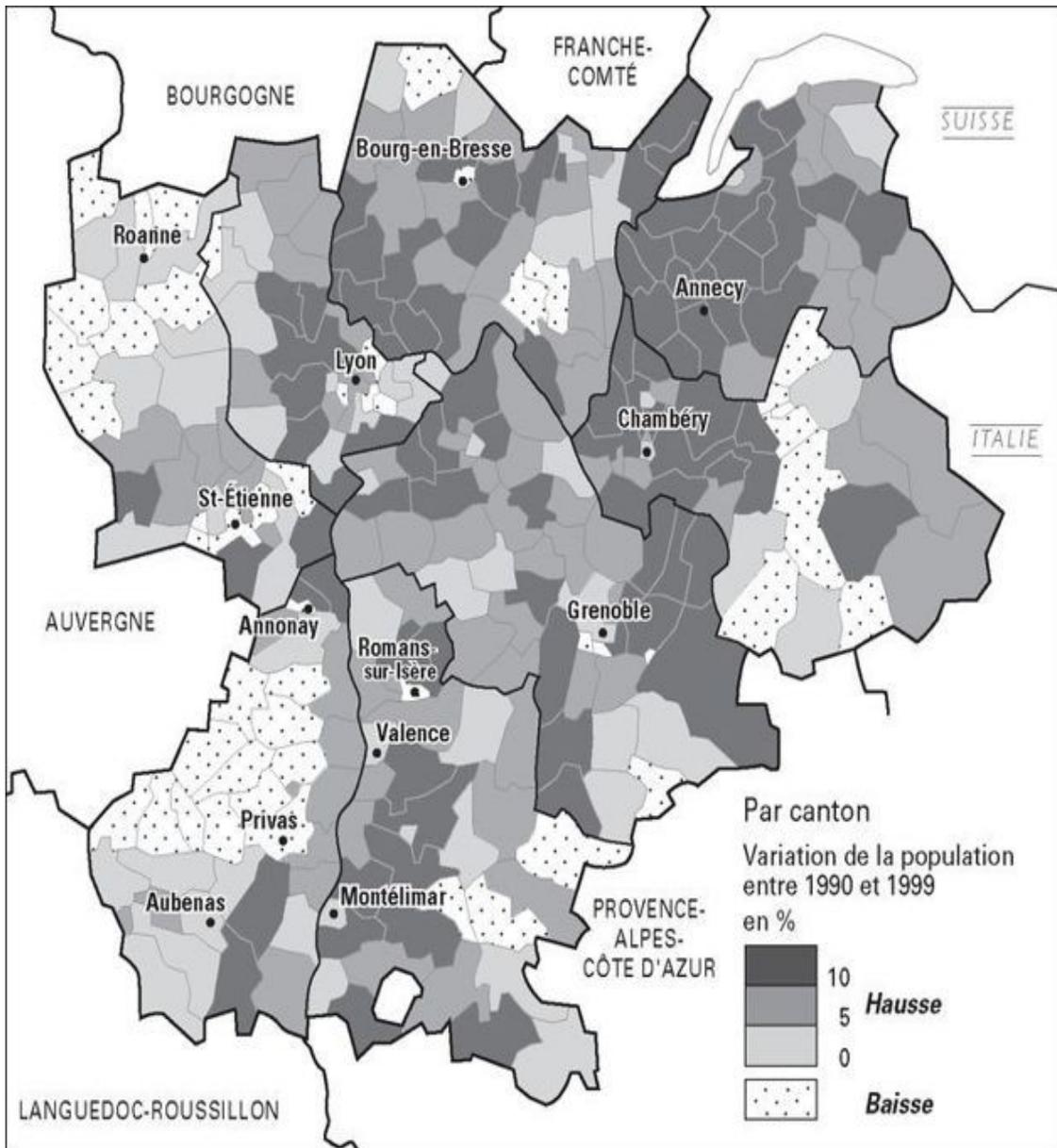
Une dynamique démographique inégale

Depuis le début des années 1960, la région connaît une croissance démographique sensiblement supérieure à la moyenne nationale. Passant de 4 à 6 millions

d'habitants entre 1962 et 2006 (+ 66 %), son poids relatif se renforce de 8,6 % à 10 % de la population nationale. La région devrait atteindre 6,4 millions d'habitants en 2015. Ces gains s'expliquent d'abord pour 60 % par un excédent naturel structurel lié à la jeunesse de sa population. Avec un âge moyen de 35,7 ans et 32,4 % de la population de moins de 24 ans, Rhône-Alpes est une région jeune et dynamique. Il est complété par une forte attractivité migratoire qui se renforce entre 1999 et 2007. Le solde de 10 000 personnes par an est dû à l'arrivée de jeunes ménages avec enfants et de jeunes actifs dont 24 % proviennent d'Île de France.

Il convient enfin de souligner que la région a toujours été largement ouverte sur le monde en étant une des principales terres d'accueil des immigrés – 537 000, soit 9 % de sa population, dont 41 % ont la nationalité française – du fait de sa position géographique en Europe et des besoins de son économie. La traditionnelle présence italienne est renforcée par des vagues successives : polonais dans les mines de St-Étienne dans l'entre-deux-guerres, immigration portugaise dans les années 1960, puis maghrébine et turque dans les années 1970-1990, essentiellement dans les centres industriels et métropolitains (Lyon, Grenoble, Oyonnax, vallée du Gier, Maurienne et Tarentaise).

Les récents processus démographiques renforcent une tendance séculaire à un peuplement relativement hétérogène du fait de trajectoires socio-économiques bien différenciées entre l'est et l'ouest de la région. La bordure du Massif central est un espace de faibles densités en voie de dépopulation (Ardèche, Drôme) alors que la Loire, et tout particulièrement l'agglomération stéphanoise, sont touchées depuis les années 1970 par la crise industrielle. À l'opposé, à l'est, le sillon alpin – entre Annecy, Chambéry et Annemasse – bénéficie d'une croissance démographique supérieure à 10 % en dix ans.



Source : INSEE recensement de la population 1999.

Les dynamiques démographiques : des trajectoires contrastées
Évolution de la population entre 1990 et 2009 (volumes et %)

	Région	Ain	Ardèche	Drôme	Isère	Loire	Rhône	Savoie	Ht Savoie
Superficie km ²	43 698	5 762	5 529	6 530	7 431	4 781	3 249	6 028	4 388
Densité 2006	137	98	55	71	158	153	513	67	158
Pop. 1999	5 645	515	286	438	1 094	729	1 579	373	632
Pop. 2009	6 172	583,5	316,4	483,1	1 195,5	759,6	1 700,4	416,1	717,7
Taux variation annuel 1999-2006	0,9	1,3	0,8	0,9	0,9	0,1	0,8	1,1	1,3
Dû au solde naturel	0,5	0,5	0,1	0,3	0,6	0,2	0,7	0,4	0,7
Dû au solde migratoire	0,4	0,8	0,7	0,6	0,3	-0,2	0,1	0,7	0,6
Revenu salarial moyen en 2005		16 873	15 304	15 848	17 843	16 038	18 531	16 218	16 347

Ces divergences concernent aussi les espaces ruraux, qui accueillent 14 % de la population régionale (France 18 %). Depuis 1990, l'extension géographique des aires urbaines se traduit par le recul de 25 % de sa surface. Cependant, l'espace rural demeure dynamique en gagnant 99 500 habitants (+ 13,2 %) grâce, pour l'essentiel, à un excédent migratoire en particulier dans les espaces touchés par la rurbanisation. En effet, si l'espace rural disposant d'un bon niveau d'équipement et de bonnes infrastructures de communication progresse, y compris dans des zones assez isolées de moyenne et haute montagne (Baronnies, sud Ardèche, Vercors, Oisans), on assiste aussi à la poursuite de la désertification de certains secteurs (ouest de la Loire, plateau ardéchois, Diois, Maurienne, Bugey).

Une région marquée par l'urbanisation

Mais la principale spécificité de Rhône-Alpes est d'être une région fortement urbanisée. L'espace à dominante urbaine occupe la moitié de sa superficie, polarise 85 % de la population et 88 % de l'emploi. Si les pôles urbains accueille 62,5 % de

la population et polarisent 39 % de la croissance démographique, on assiste depuis 1990 à un développement de la périurbanisation qui est responsable de presque la moitié de la croissance régionale. Ce processus se traduit par un essor des trajets domicile-travail et un allongement des trajets de 15 % en quinze ans, qui atteignent une moyenne de 15 km. Les aires urbaines les plus dynamiques sont le sillon alpin, de Chambéry à Annemasse, Lyon, Grenoble, Valence et Annecy.

***Évolution des différents types d'espaces rhône-alpins entre 1990 et 2006
(mil 1990 et %)***

	Pop. 1990	Pop. 1999	Pop. 2006	Gains	Gains %	%/ gain régional
Pôles urbains	3 505	3 616	3 764	+ 259	+ 7,3	38,6
Péirubain	1 091	1 245	1 403	+ 312	+ 28,5	46,5
Total Urbain	4 597	4 861	5 168	+ 571	+ 12,4	85
Espace rural	753,7	784,5	853,2	+ 99,5	+ 13,2	15
Total	5 350,7	5 645,8	6 021,3	+ 670,6	+ 12,5	100

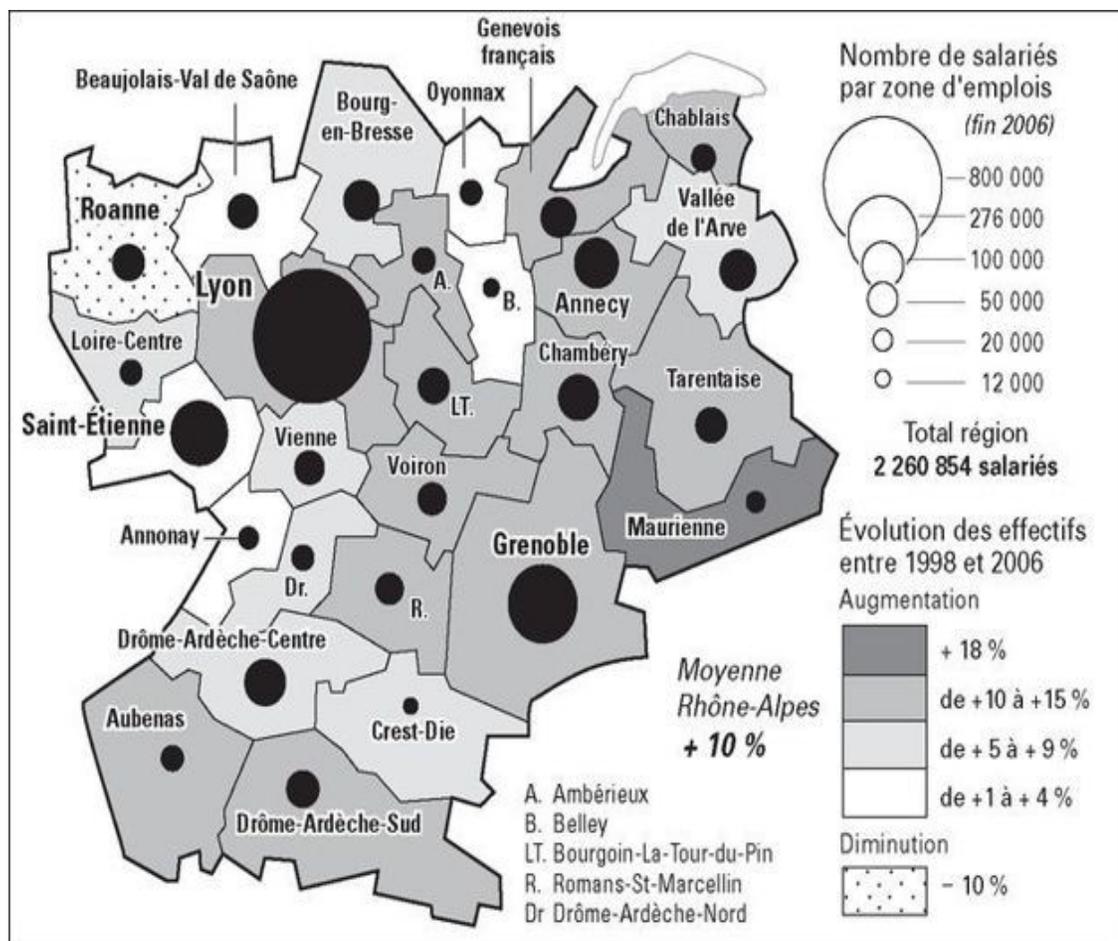
Évolution de la population des principales aires urbaines (1990-2006/en milliers et %)

	Pop. 1990	Pop. 1999	Pop. 2006	Gains	Gains %
CUB de Lyon	1 162	1 193,4	1 253,2	+ 91,2	+ 7,8
Grenoble	379,3	389,7	396,7	+ 17,4	+ 4,5
St Etienne	409,9	384,3	378,7	- 31,2	- 7,6
Annecy	119,4	128,2	134,8	+ 15,4	+ 13
Chambéry	106,7	115,3	121,1	+ 14,4	+ 13,5
Porte de l'Isère	73,6	85,5	93	+ 19,4	+ 26,3
Voiron	76,2	83,7	89,4	+ 13,2	+ 17,3
Loire Forez	63,7	67,7	75	+ 11,3	+ 17,7
Annemasse	65,7	68,3	74	+ 9,3	+ 14
Bourg-en-Bresse	65,2	6,4	69,6	+ 4,4	+ 6,7

Ces logiques s'expliquent par la concentration spatiale de la richesse, des activités et de l'emploi sur les villes-centres et leurs périphéries immédiates comme l'illustre, par exemple, la taxe professionnelle (TP) payée par les entreprises. Seulement 0,3 % des 2 879 communes concentrent 22 % de la TP et 30 communes, 37 %, en particulier Lyon, Villeurbanne, Vénissieux et Saint-Priest dans le Rhône, Saint-Étienne dans la Loire, Grenoble et Crolles en Isère, Valence dans la Drôme et Chambéry en Savoie.

Un marché du travail dynamique, jeune et qualifié

Atteignant 2,5 millions d'actifs (10 % total nat.) et un taux d'activité de 73 % en 2006, la région connaît ces dernières décennies une forte croissance de son potentiel socio-économique. En seize ans, on assiste à la création de 336 000 emplois (+ 13,5 %) grâce en



Source : INSEE 2009.

Les dynamiques spatiales de l'emploi salarié (1998-2006)

particulier au dynamisme de l'emploi salarié (+ 372 000 postes, + 26,5 %) face à l'érosion des secteurs traditionnels (artisanat, indépendants, petits commerçants...). Au plan sectoriel, cette croissance est portée par les services et le commerce alors que l'agriculture perd un quart de ses emplois et que l'industrie connaît une certaine érosion. Ce processus explique que, parmi les grandes régions économiques françaises, Rhône-Alpes présente un taux de chômage inférieur à la moyenne nationale. La structure régionale de l'emploi se caractérise par deux spécificités. Premièrement, les saisonniers sont particulièrement nombreux dans le vignoble du Beaujolais et, surtout, dans le tourisme, en particulier dans les stations de sports d'hiver de l'Isère et la Savoie, où les conditions d'accueil déplorables posent de plus en plus de problèmes de recrutement. Deuxièmement, la région compte aussi 60 000 pluriactifs, à 40 % des travailleurs agricoles, essentiellement dans les Alpes du Nord et dans le Massif central.

51 % des emplois régionaux sont polarisés par trois zones d'emploi de Lyon (32,5 %), Grenoble (11 %) et St-Étienne (7,5 %) qui réalisent respectivement 43 %, 15 %

et 3,5 % des créations d'emplois de huit dernières années alors que 50 000 frontaliers originaires de l'Ain et de la Haute-Savoie travaillent en Suisse, en particulier à Genève. Enfin, en termes de revenu disponible moyen par habitant, Rhône-Alpes vient au second rang national avec une moyenne supérieure de 6,3 % de la moyenne provinciale. C'est aussi une des régions où le poids relatif des prestations sociales est inférieur à la moyenne au profit des revenus du travail et du capital. En effet, le PIB/habitant y est supérieur de 14 % à la moyenne provinciale. Alors que la valeur ajoutée régionale augmente de moitié en douze ans, son PIB par emploi augmente de 57 %, ce qui la classe là encore au 2^e rang national. Ces processus sont caractéristiques d'une économie régionale riche, productive, dynamique et efficace.

La structure très différenciée des catégories socioprofessionnelles des actifs des grandes unités urbaines en 1999 (volumes d'actifs et %)

CSP	Lyon	%	Grenoble	%	St-Étienne	%	Annecy	%	Cluses	%
Ensemble	620 285	100	199 193	100	121 457	100	72 192	100	32 937	100
Agriculteurs exploitants	1 421	0,2	292	0,1	262	0,2	167	0,2	84	0,3
Artisans, commerçants et chefs d'entreprise	37 018	6	10 332	5,2	7 895	6,5	4 798	6,6	2 047	6,2
Cadres, professions intellect. Supérieures	103 553	16,7	40 087	20,1	13 916	11,5	9 947	13,8	2 511	7,6
Professions intermédiaires	173 126	27,9	55 191	27,7	30 679	25,3	19 422	26,9	6 666	20,2
Employés	3 117	27,9	011	27,6	526	30,1	980	29,1	509	16,7
Ouvriers	132 050	21,3	38 280	19,2	32 179	26,5	16 878	23,4	16 120	48,9

Source : Insee.

Pour son développement, la région bénéficie de ressources humaines de qualité grâce à la puissance de son appareil de formation et à son haut niveau de diplôme : un quart de la population possède un diplôme du supérieur et leurs effectifs augmentent d'un tiers entre 1999 et 2007. Avec 240 000 étudiants, soit 39,6 pour 1 000 habitants, Rhône-Alpes vient au 2^e rang national (10,2 % total national). Elle bénéficie en particulier de structures de haut niveau comme les classes préparatoires aux grandes écoles (10 %), les écoles d'ingénieurs (14,5 %), les écoles de commerce (11,6 %) et les écoles normales supérieures (30 %). Alors que la région forme 14 % des ingénieurs français, 60 % viennent de l'extérieur de la région et 10 % de l'étranger, témoignant ainsi de son puissant rayonnement national et international.

La bonne structure des qualifications des emplois constitue un second atout essentiel avec une présence affirmée des cadres et professions intellectuelles supérieures. Avec 9 % des cadres français, la région Rhône-Alpes vient au second rang derrière la région-capitale. Les ingénieurs et cadres techniques d'entreprises représentent 26 % des cadres régionaux (IDF : 27,3 %, France : 23 %). La région polarise 170 000 emplois supérieurs dans les fonctions stratégiques de direction et de conception dont 76 % sont localisés dans les six principales aires urbaines, en particulier Lyon (75 900 postes, 44,5 % région, 16 % des emplois de la métropole) et Grenoble (28 200, 16,5 % région, 17 %) largement devant St-Étienne (8 000), Annecy (6 900, 13 % emplois de l'agglomération), Valence (5 000) et Chambéry (4 200). Ces atouts, largement valorisés, expliquent qu'elle est la 2^e région économique du pays en réalisant 10 % du PIB. Ces seize dernières années, elle connaît une forte croissance économique avec une augmentation de 41 % de son PIB (France : + 35 %).

Un tissu économique exceptionnel, dense et diversifié

Une grande région agricole diversifiée

Du fait de son caractère à la fois montagnard et urbain, la région ne représente que 5,7 % de la SAU nationale pour 8,1 % du territoire. Du fait des contraintes naturelles, la SAU ne couvre que 38 % du territoire (Ain : 46 %, Haute-Savoie : 29,5 %) et perd 26 000 hectares en huit ans, la moitié sous la poussée de l'urbanisation, la moitié par progrès du couvert forestier (36 % de la région) alors que les prairies herbagères permanentes jouent un rôle majeur (50 % SAU), du fait de l'importance des espaces montagnards. Malgré un faible poids relatif (1,2 % PIB), cette activité est importante et diversifiée. Mais en seize ans, sa valeur ajoutée stagne alors qu'elle tombe à 54 500 emplois temps-plein (26 %).

Elle vient au 4^e rang national grâce à des productions de qualité comme le bois (2^e rang), le vin (7 % du vignoble), les fromages labellisés des Alpes (reblochon, beaufort, picodon, tommes). Ses vergers (vallée du Rhône et Drôme, Isère...) occupent 34 400 hectares (21 % total nat.) et représentent entre la moitié et un quart des surfaces et des productions nationales selon les spécialités (abricot 55 % avec la Drôme, noix 46 % avec l'Isère, cerises 31 %, pêches 22 %, poires 19 %, petits fruits avec les cassis, framboises et groseilles, 20 % des arbres truffiers). La région compte 59 Appellations d'Origine Contrôlée (vignoble, volailles de Bresse, noix de Grenoble, huile d'olive de Nyons, châtaignes de l'Ardèche...). Elles concernent 30 % des exploitations et répondent bien à la montée en puissance de la demande de

produits du terroir de meilleure qualité. La Drôme consacre ainsi 50 % de ses surfaces à l'agriculture biologique.

Mais, l'espace régional juxtapose des structures contrastées. À l'agriculture de montagne axée sur l'élevage laitier dans un cadre souvent coopératif répondent les grandes cultures mécanisées de l'Est-Lyonnais et de la Bresse (maïs, colza, tournesol, tabac), les cultures maraîchères des ceintures périurbaines, l'arboriculture (cluses de Chambéry et de Grenoble, vallée du Rhône), et une viticulture souvent de qualité (Côtes du Rhône, Bugey, Savoie, Drôme, Ardèche) malgré des difficultés de surproduction du Beaujolais.

Les mutations des exploitations agricoles entre 1970 et 2005

	1970	1980	2000	2005	diff. vol	diff. %
Nombre d'exploitations	141 700	80 900	56 990	45 800	- 95 900	- 68 %
Surface totale exploitations (en million d'hect.)	1 757	1 609,70	1 527	1 491	- 266	- 15 %
Superficie moyenne (hect.)	12,4	19,9	27	32,5	+ 20	+ 160 %

Une puissante base industrielle

Moteur historique du développement régional, l'industrie demeure une composante sociale (20 % des emplois et 450 000 emplois) et économique essentielle et dynamique : sa valeur ajoutée augmente d'un quart en seize ans. Elle fait de Rhône-Alpes le second pôle industriel national (13 %) et une des grandes régions productives de l'arc alpin. Le système productif régional présente certaines caractéristiques spécifiques.

Si la région polarise un vaste potentiel de petites et moyenne entreprises, en particulier en polarisant 25 % de la sous-traitance nationale, il demeure largement dominé par de très grandes firmes fortement internationalisées puisque 1,5 % des entreprises emploient 45 % des salariés et est largement ouvert avec 30 % des emplois contrôlés par des groupes étrangers. Après la perte de 53 000 emplois entre 1996 et 2007 (- 11 %) du fait de la crise des secteurs traditionnels, les effectifs se sont stabilisés avant de croître à nouveau, grâce à un puissant renouveau technologique. Sa structure économique est équilibrée. Si le tissu industriel régional est dominé par de grands groupes (RVI, Schneider Electric, ST Microelectronics, Alstom, Rhodia Chimie, Elf Atochem...), il compte un très important tissu de petites entreprises et de sous-traitants ; ces derniers représentant un quart du

potentiel national : 6 500 PME emploient 158 000 salariés et 30 % des effectifs régionaux. Les activités de décolletage autour de Cluses dans la vallée de l'Arve (2/3 prod. nat.), qui emploient 11 000 salariés dans 600 entreprises, ou la lunetterie à Oyonnax dans la « *Plastics Valley* », avec 7 000 salariés dans 300 entreprises, sont des exemples de ces districts industriels régionaux organisés autour de PME.

Enfin, son territoire juxtapose trois grandes zones d'emplois métropolitaines polarisant la moitié du potentiel régional (Lyon : 26,5 %, Grenoble : 10,5 %, St-Étienne : 8,5 %), complétées par une dizaine de bassins fortement industrialisés, organisés par une filière localement dominante, dont la santé économique explique des trajectoires spatiales divergentes. Si Oyonnax (ind. : 46,5 % des emplois, pôle plastique), la vallée de l'Arve (33 %, décolletage), la Drôme-Ardèche-Nord (30,5 %) se renforcent, Roanne (33 %) et St-Chamond (Giat Armement), Ambérieu, Vienne-Roussillon, Valence (Sextant Avionique) ou la Tarentaise (Péchiney) sont en difficulté.

Le dynamisme régional s'explique surtout par la remarquable diversification sectorielle de l'industrie régionale dans les secteurs traditionnels comme dans les hautes technologies. Mais, l'accumulation d'un tel potentiel dans un espace dense et fortement urbanisé pose à la région d'importantes questions environnementales et de risques technologiques majeurs avec 50 000 installations classées, 3 600 établissements soumis à autorisation, et plusieurs centaines de sites Seveso à surveillance particulière.

Dans les secteurs traditionnels, la métallurgie est avec 68 000 salariés le 1^{er} secteur régional, grâce à des produits à haute valeur ajoutée : Aluminium Péchiney-Alcan dans les Alpes, fonderies Valfond, Téfal à Rumilly (Haute-Savoie)... Elle est complétée par une puissante activité mécanique (1^{er} rang national) employant 69 000 salariés (SNR roulements en Haute-Savoie, STM en Isère, Caterpillar à Grenoble...). Dans l'automobile, dont Lyon fut, avec Paris un des berceaux historiques, la région vient au 4^e rang national avec 24 000 salariés directs chez Renault Trucks – ex-Berliet, 1^{er} employeur industriel privé avec des usines de poids lourds à Vénissieux, Bourg-en-Bresse et Saint-Priest, Iveco France Irisbus (bus et autocars à Annonay), les carrossiers ou les équipementiers (Bosch à Vénissieux, Plastic Omnium dans l'Ain, Valéo dans l'Isère) complétés par un vaste réseau de sous-traitants. Avec 50 000 salariés, la chimie plastique est un important secteur dominé par Rhodia Chimie, Bayer, Air Liquide, Elf Antar et Elf Atochem (Pierre-Bénite, Saint-Fons), implantés en particulier dans le couloir de la chimie au sud de l'agglomération lyonnaise.

L'agroalimentaire, dont la valeur ajoutée augmente de 28 % en seize ans, avec 30 300 salariés (soit 8,6 % emplois), vient en 3^e place, grâce à ses PME et grands

groupes (Danone, Sodiaal, Nestlé, Candia) : fromage Entremont, volaille de Bresse, charcuteries (jambon d'Aoste, Justin Bridou, Cochonou), brioches Pasquier, sirops Teisseire, eaux minérales d'Évian (Haute-Savoie) et Badoit à Saint-Galmier (Loire), fromages labélisés (Beaufort, Reblochon, Fourme, Tommes, Emmental).

Enfin, avec 35 000 salariés soit 23 % des emplois nationaux, Rhône-Alpes est devenue la 1^{re} région textile française suite au grave déclin du Nord-Pas-de-Calais. De tradition très ancienne, et spécialisée dès l'origine dans des productions de qualité (*cf.* soierie lyonnaise), cette activité a su se réorienter progressivement vers le haut de gamme et surtout les textiles techniques (2/3 prod. nationale) pour l'automobile, le médical, le sport ou l'aéronautique dont le développement a bénéficié des bases chimiques et mécaniques régionales préexistantes. Ils renforcent la production de matériaux composites en pleine croissance (Hexcel et Porcher en Nord Isère).

En effet, la région Rhône-Alpes est très présente dans les hautes technologies. Elle vient au second rang de l'industrie pharmaceutique nationale et des biotechnologies avec 28 000 salariés, concentrés à 80 % sur Lyon et Grenoble du fait de la présence de sièges sociaux, de grands laboratoires mobilisant un personnel très qualifié et d'une étroite coopération avec le système universitaire et hospitalier (Lyon : 800 chercheurs et 100 laboratoires). Initié dès le début du siècle par des hommes d'affaires locaux, comme en témoigne l'itinéraire de Marcel Mérieux, le secteur est dominé par quelques grands groupes internationaux, concentrant les 2/3 des effectifs : Sanofi Pasteur (sérum et vaccins), bioMérieux, Lipha (américain Merck), laboratoires Boiron (homéopathie), Hoechst Marion Roussel (principes actifs), Merial Aventis/Merck (vaccins vétérinaires), Mosanto, Bayer.

Enfin Rhône-Alpes est au 2^e rang des industries électriques et électroniques en employant 27 000 salariés, soit 12 % des effectifs nationaux (Merlin Gerin/Schneider Electric, Thomson, ST Microelectronics, Alcatel, Leroy Somer), en particulier sur Grenoble (30 % des effectifs régionaux) et Lyon (20 %). L'utilisation industrielle de l'hydroélectricité, lancée pour la 1^{re} fois à Grenoble à la fin du XIX^e siècle, déboucha sur la naissance d'une industrie de composants électriques en liaison avec le savoir-faire régional mécanique et électromécanique comme en témoigne, dès 1920, la création de ce qui deviendra le groupe Merlin Gerin. Comme Toulouse, avec les grands programmes d'État dans l'aéronautique civile, Grenoble est sélectionnée dans les années 1960 pour accueillir les investissements dans l'informatique (rôle moteur du LETI du CEA) et les composants dont elle assure aujourd'hui 50 % des exportations françaises. Avec plus de 20 000 emplois directs, Grenoble s'est hissée parmi les grandes métropoles européennes de haute technologie, comme en témoigne la présence dès les années 1970 de Hewlett Packard (Eybens et Villefontaine) ou, entre 2003 et 2007, la création à Crolles 1

puis 2 par ST Micoelectronics, Motorola et Philips d'un centre de 1 300 emplois et de quatre milliards d'euros dans la conception et la fabrication de puces électroniques de nouvelle génération.

Ce dynamisme repose aussi sur un appareil de recherche et d'innovation exceptionnel avec la présence de très grands équipements de niveaux internationaux comme le CERN, l'ILL, l'ESRF, le laboratoire des champs magnétiques intenses ou l'IRAM. À côté de neuf universités (225 000 étudiants) et d'une trentaine d'écoles d'ingénieurs ou instituts supérieurs, tous les grands organismes de recherche publique (CEA, CNRS, Inria, Onera, Cemagref, Inserm, Cnet...) sont présents avec 7 620 chercheurs publics, soit 13,6 % des effectifs nationaux. Ce dispositif est complété par 7 680 chercheurs privés (13,7 %). Grâce à une mise en réseau efficace, à de nombreuses coopérations, à la création d'incubateurs et de pépinières d'entreprises, à de nombreux centres techniques (Cetim, CTDec, Cetiat) et au rôle central des associations, Rhône-Alpes se hisse à un niveau international. La région a été dotée de quinze pôles de compétitivité dont LyonBiopole en biologie, Minalogic dans les nanotechnologies à Grenoble, Axelera dans la chimie à Lyon, Arve Industrie dans la mécanique à Annecy ou Tectera dans les textiles à Lyon

Le poids des services de haut niveau

Avec 72 % des emplois (1,8 million) et de la valeur ajoutée régionale en 2006 les services sont le 1^{er} secteur économique régional. Alors que leur valeur ajoutée augmente de moitié en seize ans, ils créent 145 000 emplois entre 2000 et 2006 (+ 9 %). Au-delà des services de base à la population collectifs (adm. publiques, santé, éducation : 40 % des services) ou privés (services aux particuliers, commerce : 28 %) géographiquement assez peu discriminants, la région se caractérise avant tout par la puissance de ses services marchands (53 % du PIB régional), et tout particulièrement des services aux entreprises, de la logistique et du tourisme, dont les bassins d'emplois de Lyon et Grenoble polarisent 50 % des emplois.

Avec 320 000 emplois, soit 10 % du total national, les services aux entreprises sont dynamiques et de qualité (télécommunications, activités juridiques, comptables et de conseil, activités financières, publicité, sécurité...). Ceci témoigne de la bonne résistance de la région à l'attractivité parisienne et de ses marges d'autonomie, en particulier dans les activités de conseil, d'ingénierie et d'assistance. En informatique et logiciels (30 000 emplois), de nombreuses sociétés d'envergure nationale ou européenne sont d'origine régionale comme Cegig et Focal à Lyon, Cap Gemini à Grenoble ou Sopra à Annecy. Avec 45 000 salariés, les activités financières témoignent du dynamisme régional avec sept banques dont le siège social est

régional (Lyonnaise de banque, Banque Rhône-Alpes à Grenoble, Banque de Savoie à Chambéry...).

Enfin, Rhône-Alpes est la 3^e région touristique française. Ce secteur emploie 4,6 % des salariés et représente un potentiel de 770 000 lits, soit un tiers du total national), en croissance de 60 % en huit ans, accueillant 28 millions de touristes représentant 57 millions de nuitées complété par 1,6 million de résidences secondaires. Selon la saison, l'emploi varie de 81 600 en basse saison à 120 500 en haute saison. La saison estivale capte 35 % des fréquentations et l'hivernale 39 %. La Savoie, la Haute-Savoie et l'Isère polarisent une grande partie des capacités de l'hébergement régional et, surtout, 59 % du total des nuitées régionales. Si les hôtels accueillent 53 % des nuitées, les hébergements collectifs (villages de vacances...) et les campings jouent aussi un rôle majeur alors que les gîtes demeurent marginaux malgré les politiques de promotion.

L'hébergement touristique : la nette spécialisation des produits par types d'activités et départements (milliers de nuitées)

	Hôtels	Camping	Heberg. Collectifs	Total	% total	% Camping	% Héberg. coll.
Ain	1 062,8	392,7	146,8	1 602,3	4,5	24,5	9
Ardèche	520,4	3 209,2	497,4	4 227	12,5	76	11,7
Drôme	1 158,3	1 110,8	342,6	2 611,7	7,5	42,5	13
Loire	793	83,7	139,7	1 016,4	3	8,2	13,7
Rhône	4 478,5	144	134,5	4 757	14	3	2,8
Isère	2 290,6	700,9	994,7	3 986,2	11,5	17,5	24,9
Savoie	3 612,1	635,7	3 560,9	7 808,7	23	8,1	45,6
Hte-Savoie	4 265,3	1 213,2	2 719,6	8 198,1	24	14,7	33
R-Alpes	18 181	7 490,2	8 536,2	34 207,4	100	21,8	25

Maîtrise régionale et forte ouverture internationale

Le dynamisme économique régional est enfin symbolisé à la fois par un degré d'autonomie décisionnelle largement supérieur à la moyenne de la province, grâce à

l'existence d'un capital endogène et d'une forte ouverture internationale, que l'on peut saisir à travers les exportations ou le poids des investissements étrangers. Alors que plus de 150 entreprises rhône-alpines sont cotées en Bourse et que la région représente la seconde capitalisation boursière du pays, 77 % des salariés régionaux travaillent dans des entreprises dont le siège est localisé en Rhône-Alpes et qui elles-mêmes ont souvent su essaimer à l'international. Rhône-Alpes accueille le siège de 222 entreprises de plus de 500 salariés, dont 115 sont localisées à Lyon, 23 à Grenoble et 13 à St-Étienne. Certaines sont très connues comme Casino, Adecco, Aventis Pasteur, Bayer Corpscience, Adia, Biomérieux, Candia, Entremont, Socara, Merial, Rhodia, SEB, Norbert Dentressangle. Ces capacités de rayonnement se traduisent aussi par l'implantation de nombreuses directions régionales de grands groupes qui gèrent tout le grand Sud-Est français.

Deuxième région exportatrice (11,5 % total nat.), la région se tourne en priorité vers l'Europe (70 %, dont UE 61 %, Allemagne 14 %, Italie : 11 %) puis l'Asie (12 %) et les Amériques (10 %) grâce à sa spécialisation dans les biens intermédiaires et les biens équipement professionnels. Trois départements réalisent 70 % des échanges (Rhône : 30 %, Isère : 21 %, Ain : 16 %). Cette ouverture se reflète aussi dans l'attractivité des investissements directs étrangers (IDE) : 900 établissements emploient plus de 172 000 salariés, essentiellement dans l'industrie où les IDE occupent 39 % des salariés rhône-alpins grâce à une forte présence américaine (25 %), allemande (15 %), britannique (8,5 %) ou suisse (5 %), en particulier dans le Rhône, l'Isère et la Haute-Savoie. De plus, non seulement les 2/3 de ces établissements dépendent d'un siège social installé dans la région, mais celle-ci a bénéficié ces dernières années de transferts d'Île-de-France (Vai Ceclim, Unifrax, Strycker, Cebal). Enfin, les entreprises rhône-alpines sont largement internationalisées avec 2 000 implantations à l'étranger, dont la moitié en Europe, 365 en Asie et 166 aux États-Unis.

Lyon : capitale régionale, métropole nationale

Une accumulation exceptionnelle au 2^e rang national

L'affirmation de Lyon – comme métropole régionale, nationale et européenne – repose non seulement sur l'accumulation de facteurs économiques et démographiques. Elle est la 1^{re} communauté urbaine de France fondée en 1969 avec 57 communes et 1,2 million d'habitants en 2006, dont 472 000 pour la ville-centre. Mais, ce sont surtout les facteurs qualitatifs qui lui donnent un statut métropolitain

exceptionnel en France grâce à une diversité fonctionnelle et sectorielle inconnue dans les autres capitales régionales.

Deuxième concentration industrielle nationale, elle dispose d'un personnel hautement qualifié d'ingénieurs et cadres, d'activité à haute valeur ajoutée et d'importantes fonctions abstraites de nature stratégique (commandement, innovation, recherche) qui font de Lyon un des principaux centres décisionnel de l'économie française. Elle est un grand centre de commandement administratif, d'affaires (place financière, nombreuses succursales, sièges sociaux d'entreprises : Adecco, Cegid...) et de commerce (Marché d'intérêt national de Perrache...). Important pôle médical, elle dispose d'équipements exceptionnels (grands brûlés, cancers, cardiologie...). Enfin, son potentiel intellectuel et universitaire (grandes écoles, universités), ses capacités de recherche et d'innovation (Meyrieux, Pasteur...) et sa riche activité culturelle (opéra, orchestre...) lui assurent un rayonnement sans équivalent. C'est ainsi qu'elle a accueilli dans les années 1990 le siège européen d'Interpol, organisme international de coopération policière, et un des plus grands laboratoires européens de recherche en virologie de niveau de sécurité P4, le plus élevé, sur la technopole de Gerland. Elle polarise aussi la moitié des services aux entreprises de Rhône-Alpes, mais 60 % en informatique et en conception de logiciels et dans les télécommunications comme en témoigne l'implantation du centre de commandement du réseau de téléphonie mobile Orange France.

Enfin, alors que le tourisme d'affaires représente 70 % de la fréquentation hôtelière lyonnaise, un chiffre équivalant à Bruxelles ou Turin, Lyon – déjà 2^e ville française et 19^e ville européenne de congrès et de foires d'ampleur internationale avec 42 opérations par an – souhaite devenir une des principales villes européennes depuis l'agrandissement du site Lyon Eurexpo (130 000 m²) et la rénovation du palais des congrès de la Cité internationale.

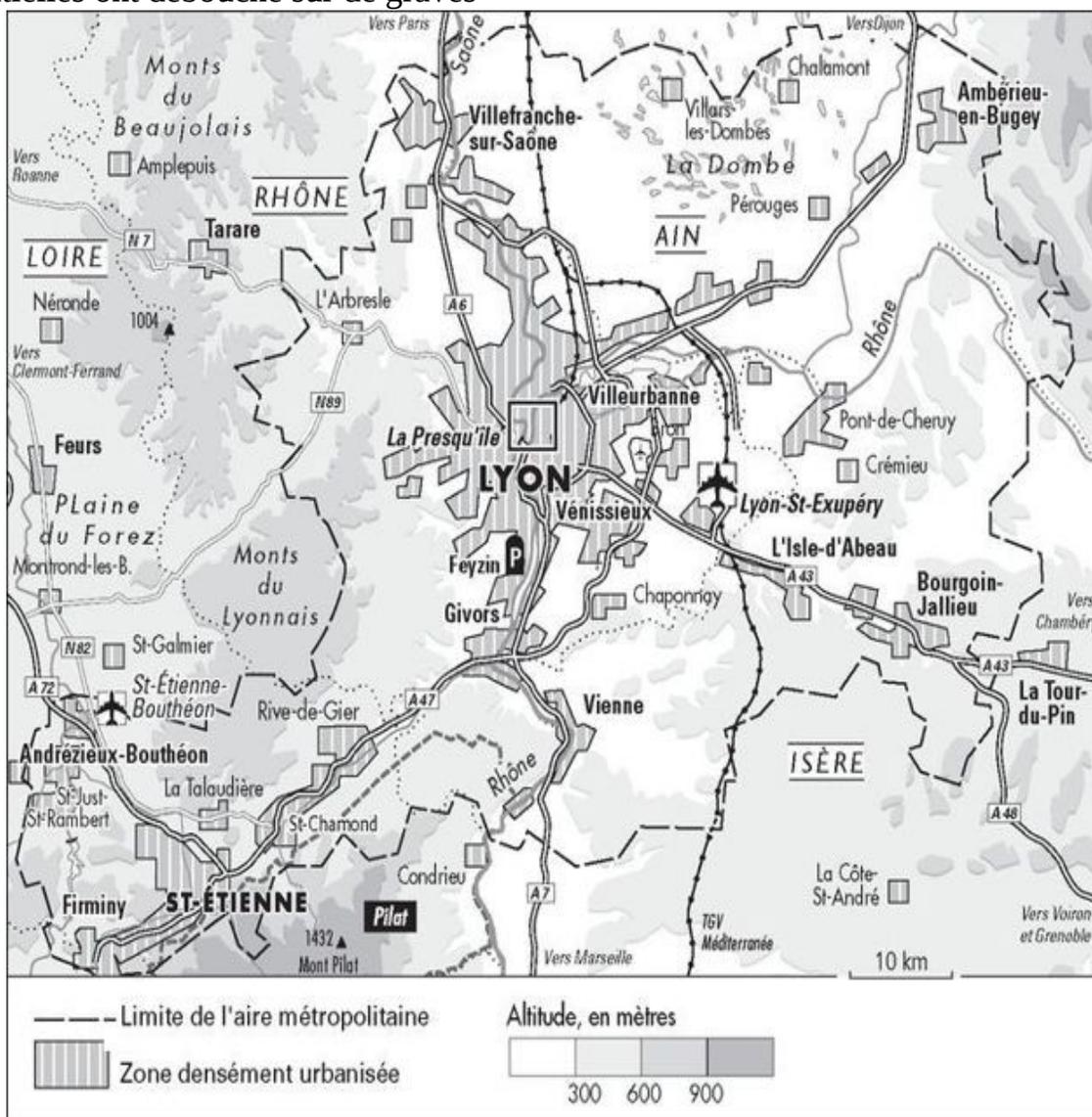
La spécialisation lyonnaise et son poids régional par secteurs d'activité et catégories socioprofessionnelles (emplois et %)

Activités	Volumes	% régional	CSP	Volumes	% régional
Acteurs immobiliers	9 409	33,7	Cadres d'entreprise	55 698	42,1
Serv. Aux entreprises	89 647	32,5	Prof inter entreprises	59 953	36,8
Acteurs financiers	17 303	30,3	Techniciens	35 098	34,9
Industrie automobile	6 702	30,0	Cadres fonc. publique	37 671	34,6
Transports	27 508	26,7	Employés d'entreprise	56 897	32,9
Ind. biens consommat	20 704	25,4	Prof. libérales	10 184	31,1
Éducation, santé	110 620	25,4	Chefs d'entreprise	5 201	27,9
Administration	54 049	24,7	Employés fonc. pub.	63 568	27,6
Commerce	73 624	24,3	Prof. intermédiaires.	61 859	27,6
total et moyenne	546 554	23,7	Total et moyenne	620 285	27,4
Nd. biens equip	23 306	21,9	Contremaîtres	16 216	26,8
Serv. aux Particuliers	35 423	21,8	Ouvriers qualifiés	81 820	23,2
Construction	26 267	18,8	Commerçants	16 843	23,0
Ind. biens intermédiaires	34 422	15,3	Ouvriers non qualifiés	49 280	22,9
Ind. agri., alimentaires	8 040	14,7	Artisans	14 974	19,0

Une agglomération en mouvement

À partir des sites romains et médiévaux de la colline de Fourvière et de la Croix Rousse au nord, la ville va s'étendre progressivement aux XVII^e et XVIII^e siècles sur toute la zone basse entourant la presqu'île, avant que la révolution industrielle du XIX^e siècle lui constitue une vaste banlieue industrialo-urbaine ouvrière vers le sud (couloirs de la chimie sur St-Genis Laval, Pierre Bénite, St-Fons, Feyzin avec Rhône Poulenc, Atochem, Ciba Ceigy, Elf) et l'est (Villeurbanne, Vénissieux). Comme à Paris, la diversité des sites et la spécialisation socio-économique de

l'espace métropolitain central vont déboucher sur des phénomènes de ségrégation spatiale très affirmés, que traduit bien la géographie du vote politique municipal dans une ville historiquement dominée par la droite avant de basculer récemment sous direction socialiste porté, comme à Paris, par un vaste processus de gentrification. La dynamique métropolitaine ne doit pas masquer en effet le fait que le tissu social et urbain lyonnais demeure marqué par de profondes logiques ségréгатives, frappant les populations les plus démunies. En particulier, dans l'est et le sud de la banlieue (Vaulx-en-Velin, Décines, Bron, Vénissieux, St-Priest), qui perdent des habitants, les logiques de ségrégation socioprofessionnelles, foncières et résidentielles ont débouché sur de graves



La région lyonnaise

situations de crise (émeutes urbaines...) du fait des phénomènes d'exclusion qui frappent en particulier les jeunes immigrés de 2^e et 3^e générations, parfois sensibles

à la rhétorique de mouvements islamistes dans les années 1990.

À partir des années 1970 sont progressivement engagées de vastes opérations de réorganisation (création de la Courly, communauté urbaine de Lyon) et de modernisation (rues piétonnes, métro, tramway, reconquête des berges...). Elles se traduisent en particulier par la création d'un quartier des affaires à la Part-Dieu, autour de ce qui devient la gare TGV, la rénovation du quartier Gerland autour d'un technopole international de la santé au nord du port Herriot, du quartier du Tonkin, vers le parc de la Tête d'Or ou celui de Vaise (nouvelles technologies et services informatiques) au nord-ouest, transformation du vieux port Édouard Henriot en une plate-forme multimodale devenue le 1^{er} port intérieur français pour les conteneurs...

La très vaste aire d'influence d'une capitale régionale complète

La métropole déploie à partir de la ville-centre et de la CUL son aire d'influence directe sur un espace considérable. Elle est la seconde aire urbaine, après Paris, grâce à une emprise directe sur les monts du Lyonnais, le Beaujolais (Villefranche sur Saône), les Dombes (Bresse et Bourg-en-Bresse) et l'est lyonnais (Vienne, Bourgoin-Jallieu). Et son bassin d'emploi – qui se déploie sur plus de 400 communes, en s'étendant sur l'Ain, la Loire, l'Isère et bien sûr le Rhône – polarise 809 300 emplois et 43 % des créations régionales de ces dix dernières années. Une telle structure se traduit par la fondation d'une structure de concertation sur les questions d'aménagement et de développement, la RUL, qui associe les conseils généraux de l'Ain, de l'Isère, de la Loire et du Rhône, la Région et la communauté urbaine de Lyon (Courly). Enfin, afin de guider son extension et de rééquilibrer l'agglomération vers l'est le long de l'axe autoroutier Lyon-Chambéry-Grenoble fut créée en 1972 la ville nouvelle de l'Isle-d'Abeau dans sa couronne périurbaine. Elle se transforme en 2006 en une simple communauté d'agglomération, Porte de l'Isère, qui passe de 73 600 à 93 000 habitants entre 1990 et 2006.

Un système régional dense et cohérent

Malgré la nette primatie lyonnaise, la région bénéficie d'un atout exceptionnel à l'échelle nationale, contrairement à l'Île-de-France ou à Midi-Pyrénées écrasées par leurs métropoles respectives : un dense réseau de villes, puissant et bien hiérarchisé. Sa trame urbaine est composée de 39 pôles urbains concentrant 80 % de la population sur 10 % du territoire. Au total, 78 villes de plus de 10 000 habitants encadrent efficacement le territoire régional. Piloté par deux métropoles de plus de 300 000 habitants, Saint-Étienne et Grenoble, ce dispositif hiérarchique est complété

par trois grandes agglomérations de plus de 100 000 habitants (Valence, Chambéry, Annecy) et une vingtaine de villes moyennes.

La région stéphanoise : une reconversion difficile

Au cœur d'un département encore très industriel (38 % des emplois), l'agglomération stéphanoise doit son essor dès le début du XIX^e siècle à l'exploitation du charbon, favorisée par l'arrivée du chemin de fer dès 1832, qui attire sidérurgie, armurerie, mécanique et sous-traitance devenant des fleurons nationaux (La Manufacture...). Mais la fermeture des houillères (1992), la crise de la métallurgie, du textile et les restructurations de l'arsenal de GIAT Industrie l'obligent, depuis plus de 25 ans à une reconversion économique qui réduit d'un quart son emploi industriel depuis 1985. Ce processus se traduit directement dans le déclin démographique de la ville qui perd 22 000 habitants depuis 1990 (- 11 %) pour tomber à 177 500 habitants et de l'aire urbaine (- 7,5 %) qui tombe à 378 000 habitants (St-Chammond, Firminy, Chambon-Feugerolles...).

Si son déficit d'image et un paysage urbain encore de bien médiocre qualité nuisent à son attractivité, elle dispose cependant de réels atouts : une zone d'emplois de 188 000 postes, un puissant axe de transit par les vallées du Gier et de l'Ondaine qui servent d'axe de passage entre Lyon et la vallée du Rhône et le Massif central, un riche tissu de PME, un personnel ouvrier qualifié à 76 % et peu coûteux, le siège du groupe Casino et, enfin, un bon appareil universitaire (15 000 étudiants), scientifique et technique (École des Mines, École nationale d'ingénieurs de Saint-Étienne, Institut supérieur des techniques avancées...). Bénéficiant de la proximité et de l'influence lyonnaise, St-Étienne doit aussi remédier à la saturation des axes autoroutiers et ferroviaires.

Le sillon alpin : un système métropolitain en émergence ?

À l'est de la région, sur un axe intramontagnard de 150 km reliant Grenoble à Chambéry puis Annecy et Genève, est en train progressivement d'émerger un ensemble urbain particulièrement dynamique de deux millions d'habitants et 850 000 emplois du fait de la très forte croissance de cet espace et de son urbanisation de plus en plus dense. Ce que les conseils généraux concernés dénomment une « métropole européenne en émergence ». En fait, les quatre ensembles demeurent encore bien individualisés, comme en témoigne la faiblesse des synergies et des échanges internes à la zone au profit de liaisons externes.

Au nord, sur les bords du lac Léman s'est organisée une puissante aire métropolitaine lémanique transfrontalière de plus d'un million d'habitants regroupant autour de Genève, agglomération de 637 000 habitants dont un quart en France, les villes de Vevey-Monteux, Yverdon, Bellegarde, Thonon-Évian et Bonneville. Avec 60 000 actifs, les flux de travailleurs frontaliers explosent (+ 54 % entre 2003 et 2007) du fait des accords signés entre la Suisse et l'Union européenne. Originaires pour l'essentiel de l'Ain (pays de Gex, Nantua) et de Haute-Savoie (St-Julien, Thonon, Annecy), ils travaillent chaque jour dans les Cantons de Vaud et surtout de Genève (92 %). Au centre, Annecy comme Chambéry, ancienne capitale historique, sont d'importants carrefours, grâce à leur situation géographique et à la densité des réseaux, de grandes villes administratives, de services et de commerce et de grands pôles industriels bien diversifiés en forte croissance (1975-2001 : respectivement + 46 % et + 36 %).

Mais, c'est bien sûr, au sud, l'agglomération de Grenoble – ancienne capitale du Dauphiné occupant un important carrefour et ville de 158 700 hab. en 2006 – qui retient l'attention. Le dynamisme démographique de son aire urbaine (396 700 hab.) et économique (275 000 emplois) repose sur son exceptionnelle trajectoire fondée sur l'alliance entre les sciences (18 200 chercheurs) et l'industrie (50 000 sal.). Portée par une politique étatique volontariste d'implantation d'équipements scientifiques civils de niveaux mondiaux (1950 : LETI, Laboratoire d'électronique de technologie de l'information du CEA, début 1990 : Synchrotron), elle-même bien relayée par les acteurs locaux, la ville est devenue un pôle scientifique et technologique national et européen majeur avec douze grandes écoles, 220 laboratoires de recherche et 55 000 étudiants. S'appuyant sur ses activités traditionnelles préexistantes – mécanique, matériel électrique avec Merlin Gérin (20 sites, 6 000 emplois) – elle se renforce dans l'informatique et les composants électroniques, dont ST Microelectronics (ex-SGS Thomson) à Crolles. Aujourd'hui, le CEA, le CNRS, le LETI-CEA, le Synchrotron, l'INRIA ou l'INPG servent de locomotive à la recherche privée (Péchiney, Rank Xerox, France Télécom R&D, soit 40 % Rdev privée régionale) dans l'informatique, l'électronique ou la physique des matériaux. Cette logique technopolitaine s'accompagne d'un bon fonctionnement en réseaux et de nombreux transferts vers l'industrie et les services, grâce à la création de PME de haute technologie et des start-up soutenues par de nombreuses structures (pépinières d'entreprises, Zirst de Meylan, Polygone scientifique, Biopolis).

Chapitre 24

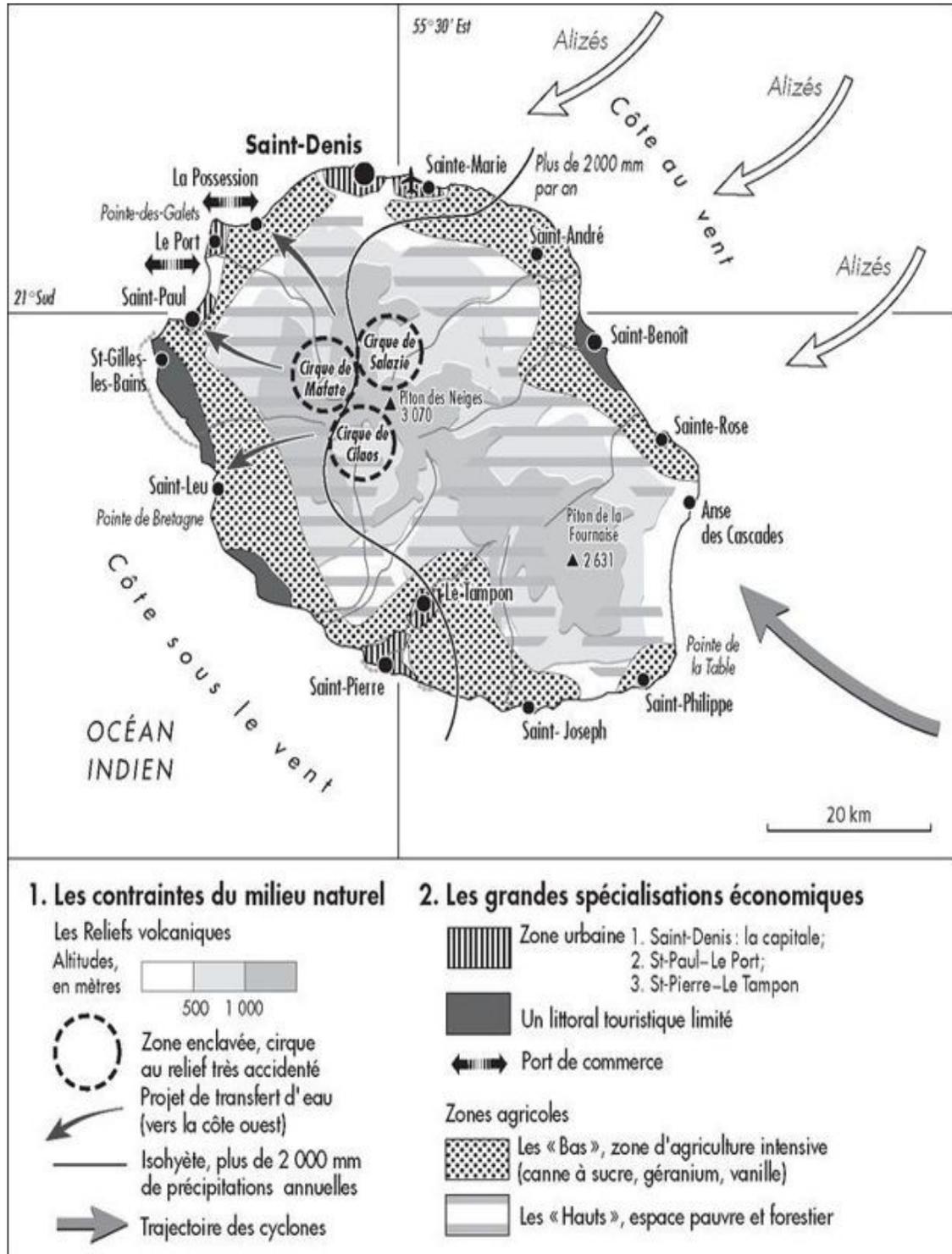
Outre-Mer

AUX 22 RÉGIONS DE LA FRANCE MÉTROPOLITAINE viennent s'ajouter quatre régions d'outre-mer mono-départementales : trois petites îles – La Réunion, la Martinique et la Guadeloupe – et un territoire grand comme le Portugal, la Guyane. Si, avec 91 849 km², 1,85 million d'habitants et 31,8 milliards d'euros de PIB, soit le poids de l'économie auvergnate, ces unités pèsent d'un faible poids par rapport à la métropole, leur importance symbolique, liée à la départementalisation de 1945, géostratégique, culturelle et linguistique (francophonie) demeure considérable. Elles permettent à la France de garder, grâce aussi à ses territoires d'outre-mer complétant ce dispositif, un statut de grande puissance présente territorialement sur tous les continents du globe.

Ultimes héritages d'un vaste empire colonial effondré au tournant des années 1960, ces régions souffrent de nombreux handicaps communs démographiques, sociaux, économiques et identitaires. Et ce malgré un traitement très favorable, en particulier fiscal et social, qui les tint longtemps à l'écart des grands bouleversements du monde dans le cadre de relations privilégiées, voire uniques, avec Paris parfois dénoncées par une partie des acteurs locaux comme néocoloniales. Mais la mondialisation d'un côté, la construction européenne de l'autre et, enfin, de forts blocages internes dont témoigne la grave et longue crise politique et sociale de 2008/2009 obligent aujourd'hui à repenser l'avenir. Trois enjeux majeurs doivent être posés : la promotion d'un nouveau mode de développement plus endogène, économiquement plus équilibré, socialement plus juste et politiquement plus autonome ; une ouverture nouvelle vers leurs espaces régionaux d'insertion, encore si timide ; et, enfin, la refonte profonde – encore à peine engagée – de la nature des liens multiformes tissés avec la métropole. Mais, face aux hésitations parisiennes et à l'ambiguïté d'une partie des élites politiques locales, plus autonomiste ou régionaliste que réellement indépendantiste, la tâche s'avère bien difficile. D'autant que les accusations récurrentes parfois portées contre Paris masquent mal les contradictions internes de sociétés bloquées et si inégales encore largement maintenue sous perfusion.

Des systèmes insulaires tropicaux hérités de l'histoire

À des milliers de kilomètres et à des heures d'avion de France, ces régions sont dispersées dans la zone intertropicale. Dans l'océan Indien, La Réunion, grâce à cinq dépendances (Tromelin, Glorieuse, Juan de Nova, Bassa de India et Europe), contrôle le Canal du



La Réunion

Mozambique. Au nord-est de l'Amérique du Sud amazonienne s'étend la Guyane alors que la Martinique et la Guadeloupe appartiennent à la guirlande insulaire des Antilles. À la contrainte de l'éloignement, qui oblige à d'importants surcoûts logistiques pénalisant les économies, répondent de fortes contraintes naturelles. Appartenant au vaste bouclier amazonien, la Guyane, au climat chaud (22 à 36° C) et très humide, est couverte à 82 % par une forêt équatoriale luxuriante – l'« enfer vert » –, encore largement impénétrable qui y explique l'installation d'un sinistre bagne (1852-1954) alors que les terres cultivables y sont peu étendues et menacées en permanence par le lessivage des sols.

Balayées régulièrement par des cyclones parfois dévastateurs, les trois îles sont les pointements de puissants appareils volcaniques encore actifs, parfois menacés par les séismes : la Soufrière à la Guadeloupe (1 345 m) ; la Montagne Pelée à la Martinique, (1 397 m) ; le Piton des Neiges (3 069 m), inactif, et surtout le Piton de la Fournaise (2 631 m) à La Réunion. En 1902, la destruction de Saint-Pierre à la Martinique entraîna 30 000 morts. Occupant de 50 à 80 % de l'espace et tombant dans la mer, ces montagnes expliquent l'étroitesse ou l'absence de la bande littorale, elle-même souvent ourlée de barrières coralliennes, l'importance des hautes terres menacées par l'érosion et les coulées de boues dues à de très fortes précipitations (Montagne Pelée : 10 m/an) et, enfin, la relative rareté des plages de sable (Réunion : 17,5 % du littoral) et des bons sites portuaires. Alors que le cycle saisonnier y est rythmé par le carême, saison chaude et sèche de décembre à mai, et l'hivernage, saison plus humide, de juin à novembre, accompagnée d'un risque cyclonique plus élevé, la direction des alizés explique une nette opposition des versants entre les côtes aux vents, très arrosées, et les côtes sous le vent, plus sèches et parfois même relativement arides (Martinique : 2 800 heures d'ensoleillement par an).

Tous ces territoires sont les héritages de la construction d'un vaste empire colonial outre-mer. Découvertes par Christophe Colomb, en 1493 pour la Guadeloupe et 1502 pour la Martinique, ces territoires passent sous souveraineté française entre 1635 (Antilles) et 1664 (Guyane) avant donc la Franche-Comté (1678) ou la Corse (1768). Après la rapide extermination des populations autochtones, ces îles sont transformées en « îles à sucre » avec le développement du système de plantations, piloté initialement parfois par de grandes sociétés (Compagnie des Indes orientales à La Réunion, Compagnie des îles d'Amérique à la Martinique). Fondé sur l'esclavage, ce système modèle l'organisation et la mise en valeur du territoire, les structures agricoles, économiques et urbaines, les mentalités, la société et la main-d'œuvre, en particulier avec l'arrivée massive d'esclaves africains dans le cadre du commerce triangulaire.

Ces brassages de population débouchent aujourd'hui sur une grande variété de métissages qui n'empêchent pas pour autant l'existence de subtiles hiérarchies entre les différentes composantes. En Guyane, face aux quelque 4 500 Amériindiens (Arawaks, Palikus, Galibis, Wayanas...) et 4 000 Noirs-marrons (Saramacas, Bonis, Djukas) dominent les Créoles (40 % population) devant les métropolitains (12 %), les 2 000 H'mongs arrivés en 1977 et les Chinois, Libanais, Brésiliens ou Surinamiens. En revanche, on distingue généralement à La Réunion six groupes différents : les Cafres d'origine africaine et malgache dominants, une population blanche ancienne (25 %) complétée par des métropolitains (5 %, les z'oreils), les Malabars (25 %), issus des « travailleurs engagés » entre 1948 et 1882 originaires des côtes indiennes orientales et, enfin, moins nombreux mais actifs, les Chinois cantonnais, les Zarabs indo-musulmans du Gujerat, les Comoriens et Mayottais.

Si la révolte haïtienne de Toussaint Louverture, la suppression officielle de l'esclavage en 1848 et de puissantes révoltes puis luttes sociales obligèrent à des transformations structurelles majeures, il faudra en fait attendre le vaste mouvement de décolonisation de l'après seconde guerre mondiale et la mise en place de la départementalisation de mars 1946 pour aboutir enfin à une égalité de droit et à un accès à une citoyenneté complète de l'ensemble des populations.

À l'heure actuelle, le système politique de chaque DOM se caractérise par un fort éparpillement entre de multiples partis concurrents, soit affiliés aux partis métropolitains, soit le plus souvent constitués sur des bases locales, avec parfois la présence – plus ou moins influente selon les DOM – de mouvements autonomistes, la très grande majorité de la population refusant l'indépendance et demeurant attachée à l'appartenance à la République. À cet émiettement répond une structure institutionnelle confuse puisque chaque DOM juxtapose deux échelons, eux aussi largement concurrents, le départemental et le régional, dont les élus – quelles que soient leurs tendances politiques – cultivent largement des logiques de réseaux clientélistes auprès des collectivités locales et des populations alors que les intercommunalités demeurent faibles. Le plus bel exemple en fut le système mis en place par M^{me} Lucette Michaux-Chevry, ancienne ministre, sénatrice UMP et présidente du conseil régional, qui domina la Guadeloupe pendant vingt ans. Pour des raisons géopolitiques complexes, la réforme institutionnelle qui prévoyait la création d'une collectivité territoriale unique pour chaque île des Antilles a été rejetée par référendum en décembre 2003. À l'opposé, les deux petites îles de St-Barthélemy et St-Martin, rattachées jusqu'ici à la Guadeloupe, en ont profité pour accepter de devenir des collectivités d'outre-mer à part entière, ce statut sur mesure leurs permettant de préserver les avantages fiscaux hérités de l'histoire (pas d'impôts sur le revenu, pas de TVA ou de droits de douane, pas d'impôts indirects).

Transition démographique et fortes tensions sociales

Leurs dynamiques démographiques y sont encore largement influencées par la transition démographique, comme dans une grande partie des pays du Sud. Ces trente dernières années, la population y augmente de moitié. À l'exception notable du désert guyanais, on assiste à un renforcement d'autant plus sensibles des densités que les fortes moyennes masquent de grandes inégalités dans la répartition spatiale des populations. Ces profonds déséquilibres se structurent sur une triple opposition. Entre intérieurs et littoraux : à La Réunion, 80 % de la population est regroupée sur une bande à moins de 5 km du rivage et en Guyane, 90 % sur la bande côtière large de 10 à 20 km et longue de 320 km. Entre massifs volcaniques montagneux et basses terres. Entre villes et campagnes enfin car, malgré un sous-équipement partiel, les villes demeurent attractives, face à certaines zones rurales profondes en difficulté.

La dynamique démographique est portée pour l'essentiel par l'accroissement naturel et l'allongement de la durée de vie permise par de réels progrès sanitaires, médicaux et sociaux. Si les indices de fécondité, traditionnellement élevés, connaissent une chute conséquente et régulière depuis les années 1965-1970 (taux de fécondité en 1965 : 6,7 enfants par femmes à La Réunion ; 5,7 aux Antilles), en particulier en Martinique, ils demeurent encore supérieurs à la moyenne métropolitaine. Du fait des inerties démographiques, les taux de natalité demeurent élevés car les femmes en âge d'avoir des enfants sont nombreuses. Ce processus se traduit par la présence massive d'une population sensiblement plus jeune qu'en métropole, en particulier en Guyane.

La structure sociodémographique des quatre DOM

	Guadeloupe	Martinique	La Réunion	Guyane
Superficie km ²	1 705	1 128	2 512	86 504
Population 1982	327	326,7	515,7	73
Population 2009	453,7	401	793	209
Densité 2007	264,5	355,4	315,6	2,4
Croissance 1982-2009 vol. (milliers)	+ 124	+ 74,3	+ 277,3	+ 136
Croissance 1982-2009 (en %)	+ 38 %	+ 22,7 %	+ 53,7 %	+ 186 %
Taux croissance annuel % 1999-2006	+ 0,8	+ 0,7	+ 1,55	+ 3,78
Dont solde migratoire 1999-2006	- 0,23	- 0,07	+ 0,14	+ 1,03
Dont solde naturel 1999/ 2006	1,07	+ 0,73	+ 1,41	+ 2,75
% pop. 0-19 ans 2005	31,4	29,3	35,6	46,2
% population étrangère 2005	7,7	2,9	4,1	31,7
% population urbaine	98,5	92	98,3	82,9
Taux de fécondité 2007	2,2	1,9	2,45	4
Taux de natalité 2007 (p. 1 000)	16	13	18,4	37
Population active 2007 (milliers)	197	176	313	73
% augmentation pop. active 1990-2007	+ 11,3	+ 2,6	+ 28,7 %	+ 19
Taux de chômage 2007	22,7	21,2	24,2	20,6
Taux de chômage 15/24 ans 2 ^e tri 2007	55,3	46,7	49	41,3
Taux pauvreté ménages avant transferts sociaux en 2006	29,8	30,5	32,6	36,9
Taux pauvreté des ménages après transferts sociaux et impôts en 2006	19,3	19,7	13,5	21,9

Cette structure oblige encore à d'importants investissements dans l'éducation, d'autant que le niveau général de formation et de qualification – maintien de l'illétrisme dans une partie de la population la plus âgée – demeure encore assez bas, malgré de remarquables progrès, pénalisant le développement économique en

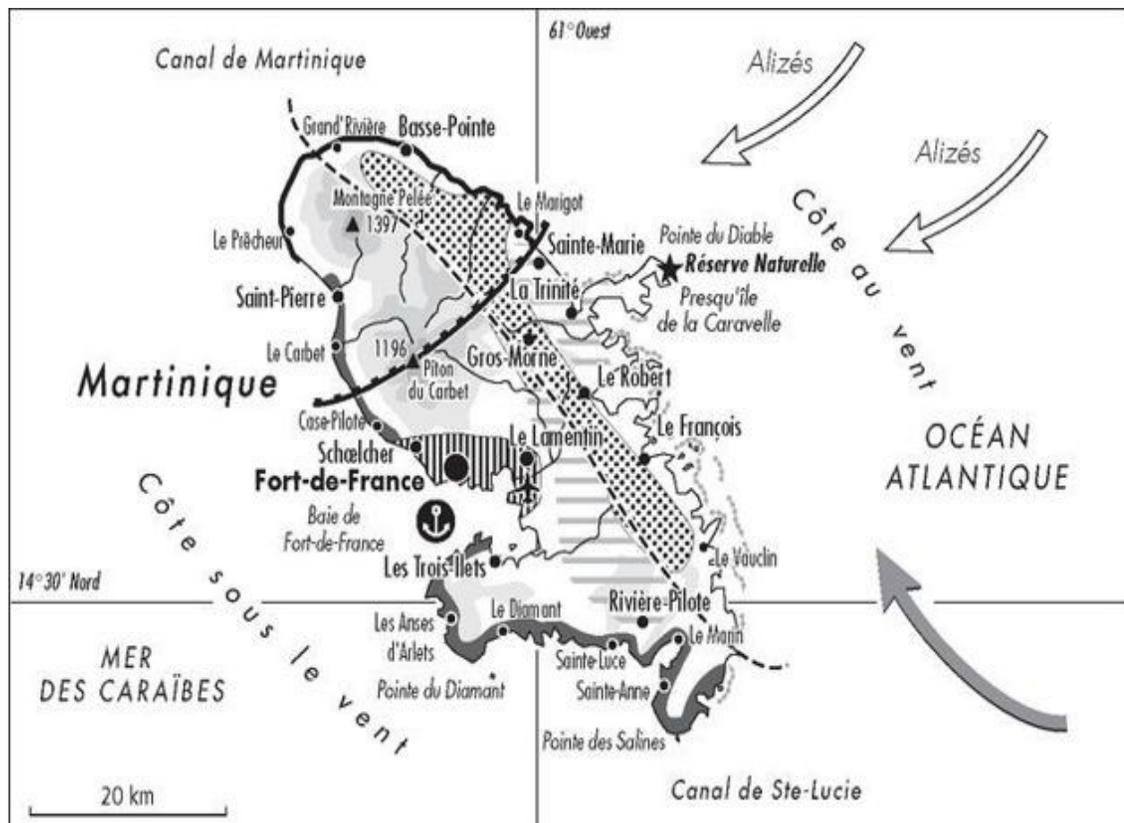
stérilisant la valorisation d'une partie des ressources humaines. Un autre point noir inquiétant réside dans la difficile entrée sur le marché du travail des jeunes du fait de créations d'emplois bien inférieures à l'augmentation de la population active potentielle. Cette situation se traduit par une profonde crise structurelle des marchés du travail, comme en témoignent le maintien d'un fort taux de chômage général (23 %), extrêmement élevé chez les jeunes (49 %).

Dans ce contexte déprimé, la migration vers les marchés du travail de la métropole, qui explose depuis les années 1970 en particulier aux Antilles, est souvent la seule alternative disponible comme en témoignent les soldes migratoires et les 350 000 domiens présents en métropole, soit 16 % du total. La majeure partie habitent en Île-de-France et sont de jeunes actifs (70 % ont moins de 35 ans) peu qualifiés, travaillant pour moitié dans la fonction publique et assimilée (hôpitaux, poste).

La montée de l'émigration domienne vers la métropole

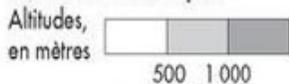
	1975	1982	1990	1999	2005	Diff. %
Total DOM	156 725	269 112	316 102	321 362	351 260	+ 124 %
Antilles/Guyane	121 740	193 388	223 748	226 777	246 960	+103 %
Réunion	34 985	75 724	92 354	94 485	104 300	+ 198 %

Mais, ces flux ne sont qu'une partie d'un mouvement de brassage démographique plus large. En effet, premièrement, plus de 150 000 personnes nées en métropole vivent dans les DOM. Aux jeunes de 2^e génération nés en France et revenant définitivement au pays répondent les flux des cadres administratifs, économiques, scienti-fiques



1. De fortes contraintes naturelles

Les Reliefs volcaniques



— Littoral à falaises

..... Côte à coraux et lagons

➔ Trajectoire des cyclones

⚓ **Un seul bon site portuaire**

2. Les grandes spécialisations économiques

La zone urbaine centrale (autour de Fort-de-France)

Zone touristique littorale

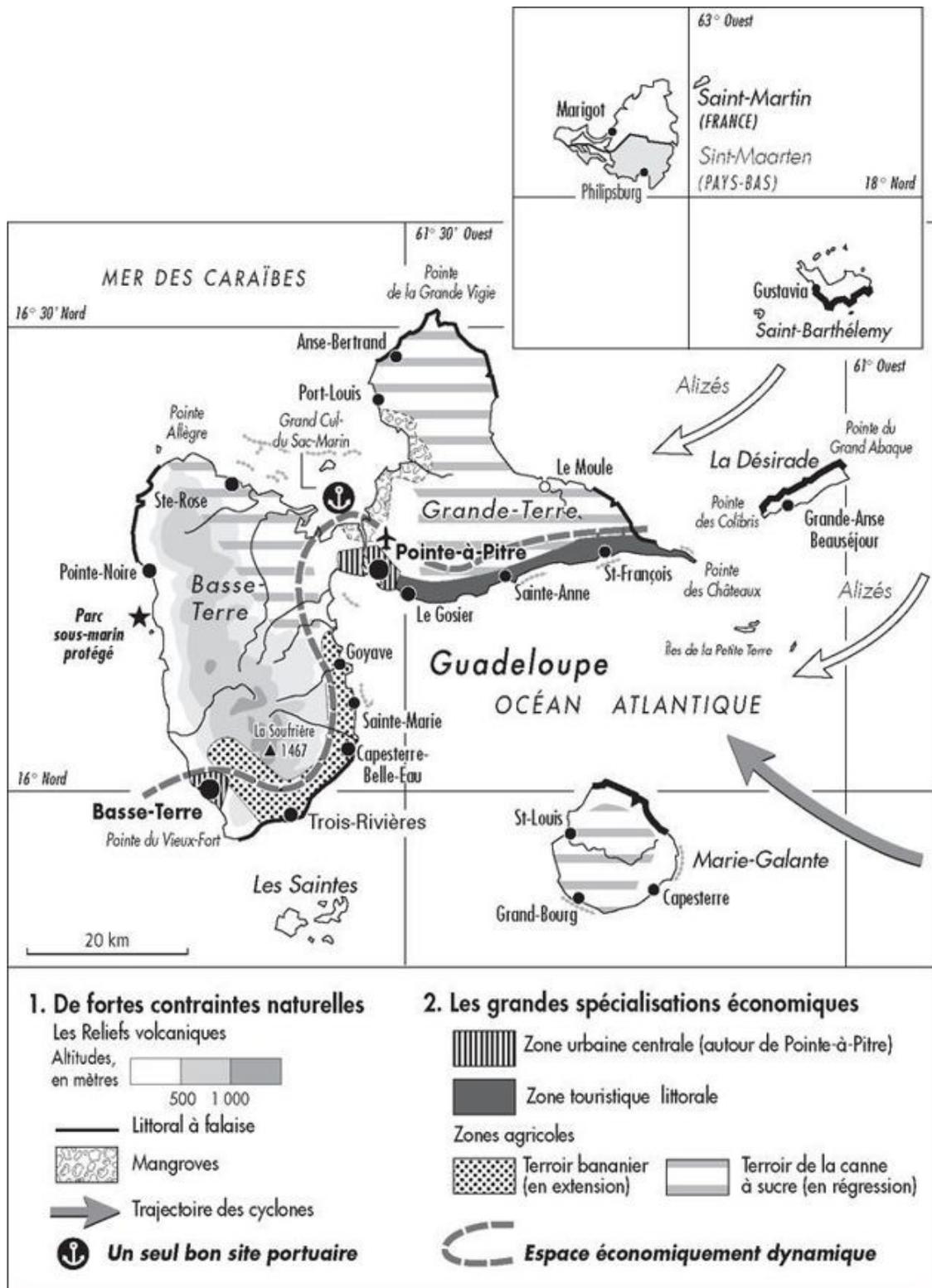
Zones agricoles

Terroir bananier (en extension) Terroir de la canne à sucre (en régression)

3. Des intégrations inégales

Espace périphérique en difficulté Un taux de chômage supérieur à 30 %

La Martinique



La Guadeloupe

(Kourou) et politiques métropolitains allant y travailler. Deuxièmement, certains DOM connaissent aussi une sensible augmentation de leur population étrangère.

Faibles aux Antilles, ces migrations sont historiquement importantes à La Réunion (Comoriens, Malgaches...) du fait de l'attrait qu'exerce l'île dans un environnement régional de misère ou instable. Quant à la Guyane, ce mouvement est plus récent. La population étrangère – officielle ou clandestine – peut y être évaluée à plus de 30 % de la population totale du fait de la porosité des frontières – surinamaïse au nord-est sur le Maroni, brésilienne au sud et à l'ouest – qui favorise la pénétration d'un nombre croissant de migrants brésiliens par les fleuves de la forêt amazonienne à la recherche de l'or et où les orpailleurs clandestins exercent leurs ravages.

Des économies fragiles et dépendantes dans un lien exclusif à la Métropole

Depuis une vingtaine d'années, les DOM connaissent une forte croissance économique. Leur PIB augmente de plus de moitié en passant de 17,9 à 27,3 milliards d'euros constants entre 1990 et 2007. Ceci se traduit par une hausse de 73,5 % du PIB par habitant. Si la montée des niveaux de vie moyens reste inférieure à la moyenne métropolitaine (65 % du PIB/habitant de la province), ils n'en sont pas moins beaucoup plus élevés que dans tous les pays les environnants. On assiste en particulier à un net recul de l'habitat précaire, qui tombe en Martinique de 32 % à 6 % entre 1982 et aujourd'hui, à la généralisation d'un bon niveau d'équipement (électrification, adduction d'eau) et à un boom de la consommation symbolisé par l'accès à l'automobile. Ces réels progrès ne doit pas masquer cependant de graves déséquilibres structurels.

Le dynamisme économique s'explique d'abord et avant tout par les massifs transferts financiers publics métropolitains qui maintiennent littéralement ces économies sous perfusion. À un point tel que l'on peut parler de « modèle de développement sous serre » comme en Guyane où ils représentent 900 millions d'euros, soit 37 % du PIB, en 2004 contre trois milliards à La Réunion. La fonction et les services publics jouent un rôle social majeur en représentant de 33 à 50,5 % des emplois totaux et de 43 à 50,4 % de la masse salariale. À celle-ci s'ajoutent l'importance de la protection sociale (santé, retraite) et des transferts sociaux qui réduisent sensiblement la pauvreté, les investissements d'infrastructures, les multiples aides (subventions agricoles...) et les fonds communautaires au titre des régions ultrapériphériques de l'Union européenne.

Pour comprendre cette situation, il faut revenir aux années 1990 durant lesquelles Paris a réalisé deux choix stratégiques. Premièrement, acheter la paix sociale à travers une explosion des transferts sociaux et des emplois aidés. En particulier, en acceptant un alignement des prestations outre-mer (Smic, RMI, allocations familiales, aides au logement...) sur le niveau métropolitain, qui a dopé le pouvoir d'achat des plus démunis. Ceci est d'autant plus important que, par exemple, 25 %

des ménages réunionnais bénéficiaient du RMI. Si cette décision sembla répondre à un souci de justice sociale, elle ne tient aucunement compte, en particulier pour le Smic, d'un niveau de productivité beaucoup plus faible qui disqualifia en partie les coûts de main-d'œuvre des DOM par rapport aux États voisins dans l'agriculture, la pêche ou le tourisme. Deuxièmement, afin d'attirer les investissements privés, Paris a aussi largement joué la carte de la défiscalisation en votant de multiples lois (loi Pons de 1986, loi Paul en 2001, loi Girardin de 2003...). Représentant des sommes considérables avec environ 3,3 milliards d'euros en 2009, elles bénéficient essentiellement aux catégories métropolitaines les plus aisées et aux étroits cercles dominant les économies locales, qui ont largement investi dans les secteurs peu ou non productifs. Elles se traduisent, par exemple, par un boom immobilier spectaculaire (Martinique : + 23 %,



La Guyane

Guyane : + 50 % en dix ans), bénéficiant cependant en partie aussi à une assez large partie de la population. Enfin, si le PIB par emploi, qui mesure l'efficacité

économique par actif, augmente de 65 % en vingt ans, son écart avec la moyenne métropolitaine demeure le même, témoignant des limites du processus de rattrapage.

Ce lien de dépendance quasi exclusif avec la métropole se retrouve dans la polarisation des flux. Dans les transports, 93 % des flux aériens de La Réunion sont ainsi à destination de la France (58 %), de l'île Maurice voisine (28 %) pour laquelle l'île sert d'escale de transit et, enfin, de Mayotte, sous souveraineté française. Les flux commerciaux, où la métropole pèse pour 80 ou 90 % des échanges, connaissent un déficit structurel des échanges (4 DOM : déficit de 8,5 milliards € en 2006) qui ne cesse des dernières années de se creuser du fait du boom de la consommation des ménages. Cette étroite dépendance extérieure est renforcée par la spécialisation des exportations sur quelques produits de base à faible valeur ajoutée (Antilles : 80 % pour le rhum, la canne, le sucre, le ciment, le pétrole raffiné et la farine ; Guyane : 90 % pour le bois, l'or et les crevettes). À l'inverse, l'ouverture économique vers la région d'implantation demeure insignifiante : la Guadeloupe ne réalise que 9 % de ses échanges avec la zone caraïbe et la Guyane seulement 4 % avec le Brésil et le Suriname. Même si depuis peu, les collectivités régionales affirment vouloir s'intégrer davantage à leurs zones géoéconomiques et géopolitiques, le chemin est long, comme l'indique l'exclusion de la Martinique et de la Guadeloupe de la Communauté des Caraïbes (Cricom).

L'entrée en crise des modèles rentiers monopolistiques

Les structures économiques, largement structurées par des monopoles rentiers, sont d'abord marquées par la faiblesse des activités productives et l'importance de l'économie informelle. En vingt ans, le secteur productif est responsable de seulement 7,5 % de la croissance économique générale contre 35,5 % pour les administrations publiques et 57 % pour les services privés.

Du fait de l'absence de segments manufacturés modernes et novateurs, la sous-industrialisation structurelle (15 % du PIB et de la population active) se caractérise par l'importance de l'agroalimentaire (30 à 54 %), qui renvoie aux orientations particulières d'agricultures agro-exportatrices, de la transformation de produits de base (raffineries, cimenteries) et d'un fragile tissu de micro-PME artisanales (boisson, ameublement, réparation mécanique, 15 % pop. active à La Réunion). Cette situation s'explique par des marchés morcelés et exigus, un certain sous-équipement (télécommunications, internet), une totale dépendance technique et technologique, un déficit de main-d'œuvre qualifiée et, surtout, les choix stratégiques des élites endogènes qui se désengagent de la sphère productive. En particulier, l'économie guyanaise est étroitement dépendante des cycles (pic de 1997, 2001, 2006 avec l'arrivée des Soyouz russes) de l'activité du centre spatial de

Kourou, ouvert en 1968, qui représente 17 % des emplois, 25 % du PIB et 75 % des échanges commerciaux. De même, le boom immobilier, largement spéculatif, explique le poids du bâtiment-travaux public qui réalise, par exemple, en Martinique 60 % de la FBCF (formation brute de capital fixe) de la dernière décennie.

Vingt-cinq ans de transformation des agricultures des DOM

	Réunion	Guadeloupe	Martinique	Guyane	4 DOM
SAU 1981 (ha.)	65 162	56 645	44 300	9 700	175 807
SAU 2005 (ha.)	46 787	43 709	28 188	23 478	142 162
Diff. En %	- 28 %	- 22,8 %	- 36 %	+ 142 %	- 19 %
Actifs agri. 1981	24 642	21 302	19 987	9 405	75 336
Actifs agri. 2005	10 498	8 552	8 347	9 600	36 997
Diff. En %	- 57,4 %	- 60 %	- 58 %	+ 2 %	- 51 %
Valeur prod. 1981 (millions \$)	147,42	116,37	122,03	116,37	502
Valeur prod. 2006 (millions \$)	355,68	243,22	229,6	106,61	935,11
Diff. En %	+ 141 %	+ 109 %	+ 88 %	8,3 %	+ 86 %

Ces faiblesses se retrouvent dans le dualisme des structures agricoles. Il oppose une agriculture vivrière traditionnelle, en grave recul comme en témoigne l'effondrement des actifs agricoles et le recul généralisé de la SAU, à une agriculture exportatrice spécialisée sur quelques produits tropicaux (canne à sucre/sucre/rhum, banane, ananas, parfums, vanille). Mais cette spécialisation a de plus en plus de mal à faire face à la mondialisation des marchés, en particulier

européens, sous la pression des transnationales américaines, qui produisent en Amérique centrale à des coûts beaucoup plus faibles. Car ces productions imposent soit une mécanisation très poussée, soit une main-d'œuvre très bon marché, deux conditions absentes dans les DOM. En particulier, la réforme de 2006 du système d'importation communautaire de la banane, avec la disparition des quotas d'importation des pays tiers en contrepartie de la mise en place de droits de douane (176 €/tonne), déstabilise une des principales filières (cf « guerre de la banane » avec les États-Unis). Face à ces impasses, une certaine diversification apparaît (cf le melon en Guadeloupe exporté à 70 %, volailles). Paradoxalement, malgré de bonnes potentialités, ces agricultures s'avèrent cependant incapables de nourrir les populations, d'où des importations massives à des coûts prohibitifs, sauf dans une moindre mesure à La Réunion grâce à une politique volontariste des collectivités territoriales et malgré un sensible essor en Guyane ces dernières années.

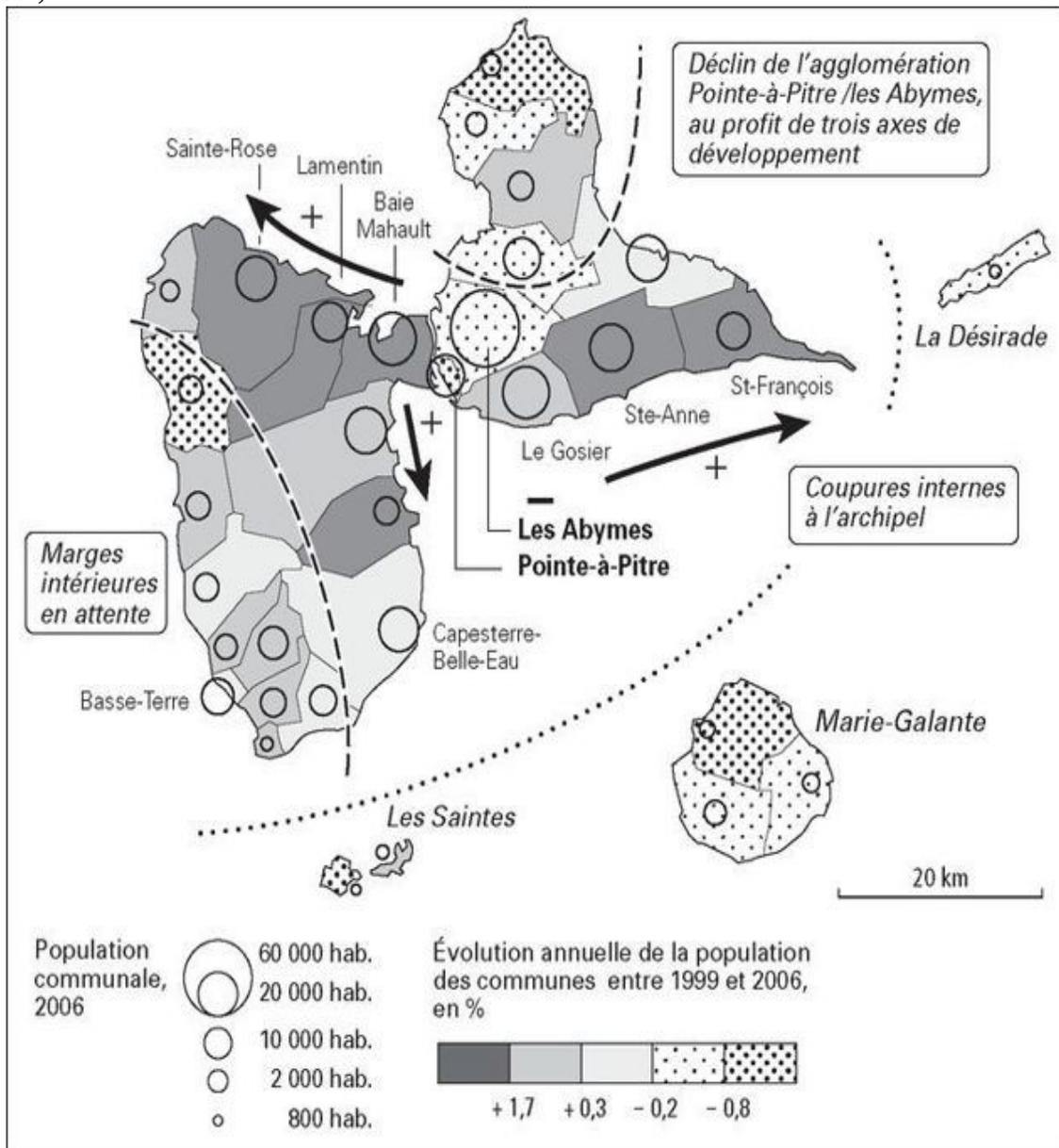
***L'évolution des secteurs agricoles traditionnels : l'exemple guadeloupéen
(hect, milliers d'Euros et %)***

	1981	1990	2005	Diff. 1981/2005
Banane				
Superficie (hect)	8 300	6 000	2 400	-5 900 / -71 %
Rendement (t/hect)	19,2	16,8	27	+7,8 / +40,5 %
Récolte (t)	159 200	100 633	64 800	-94 400 / -59 %
Prix export (/t)	282	478,7	430	+148 / +52,5 %
Aide aux producteurs (millions)	0	45,7	9,72	<i>Non significatif</i>
Canne à sucre				
Superficie (hect)	21 000	14 985	13 730	-7 270 / -34,6 %
Rendements (t/hect)	42,97	30,04	73	+30 / +70 %
Récolte	838 738	402 530	912 323	+73 585/ +9 %
Valeur production (millions)	18,9	19,15	51	+32 / +169 %
Prod. sucre (t)	59 446	25 823	72 830	+13 384 / +22,5 %

Face aux difficultés des activités productives, les services représentent entre 75 % et 80 % du PIB et des emplois. À la surreprésentation de la fonction publique, qui alimente en retour trop souvent des pratiques clientélistes ou népotiques de la part des élites politiques locales et régionales, répond le poids du commerce et du négoce. Car ces importations massives n'ont pas que des désavantages. D'une part, elles fournissent des taxes importantes – via l'« octroi de mer » – aux collectivités régionales. Surtout, d'autre part, le secteur de l'import-export est, avec l'hôtellerie et le tourisme, un des principaux secteurs d'investissement et d'enrichissement des bourgeoisies locales, à travers de nombreuses situations monopolistiques plus ou moins parasitaires (cf. importation et location/vente de voitures, pétrole et essence, grandes surfaces commerciales...). Ces monopoles rentiers contribuent largement,

avec l'insularité et l'éloignement, à un coût de la vie exorbitant. Celui-ci a longtemps justifié une sur-rémunération de 40 % par rapport à la métropole pour « cause de vie chère » dans la fonction publique avant que celle-ci ne se généralise à tous les secteurs modernes (banques, assurances...). Ce système a débouché ainsi sur un profond dualisme des marchés du travail, des rémunérations et des modèles de consommation entre inclus et exclus.

Ce sont les déséquilibres de ces structures démographiques, sociales et économiques, sur lesquels viennent se greffer des revendications identitaires et politiques,

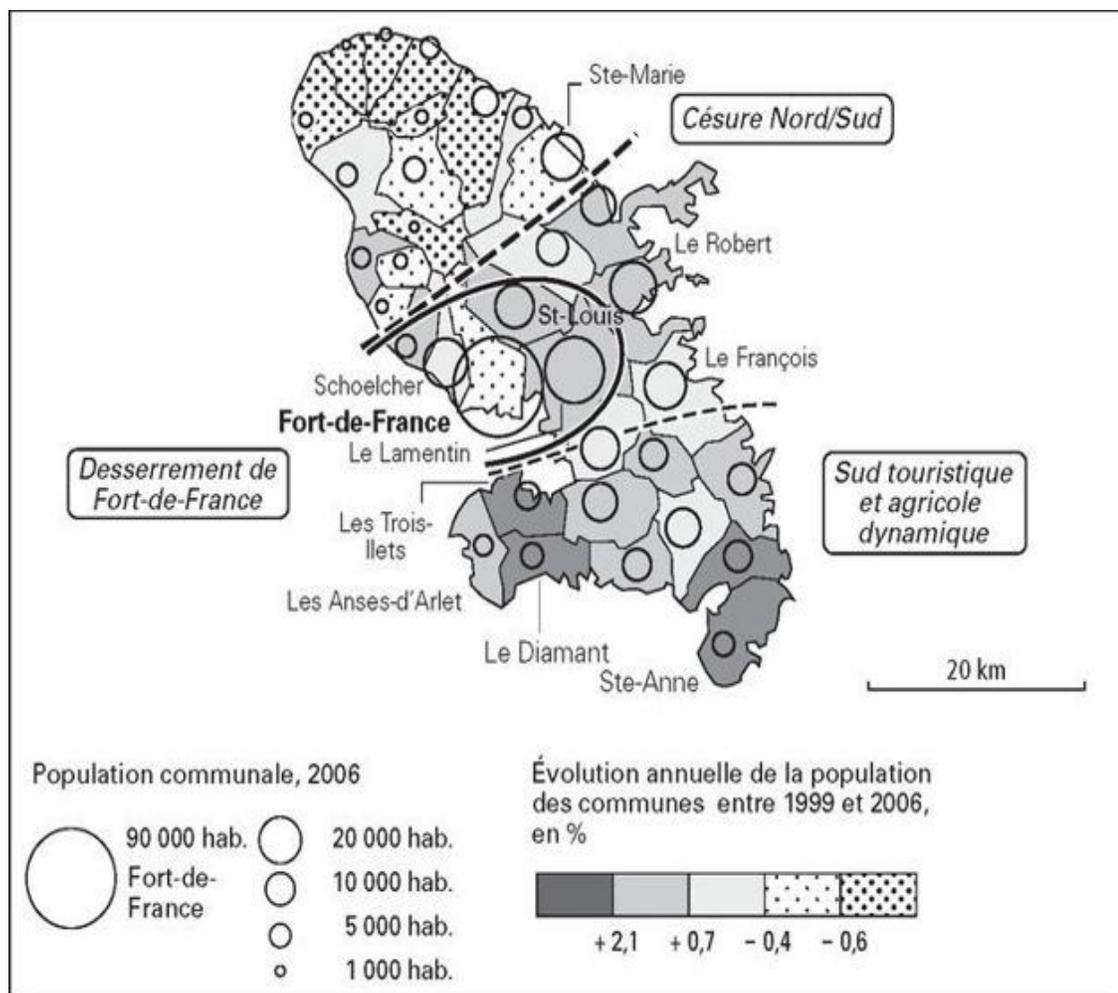


Les dynamiques démographiques :

qui expliquent en 2008/2009 le vaste mouvement de révolte contre la vie chère qui balaye les DOM et la revendication d'une hausse des aides et rémunérations. En particulier, les différents mouvements mettent aux Antilles l'accent sur la responsabilité des békés, créoles blancs héritiers des anciennes élites coloniales. Représentant 1 % de la population, ils contrôlèrent 50 % des terres et 90 % de l'agroalimentaire et surtout une grande partie des réseaux commerciaux (cf. Bernard Hayot à la Martinique, 119^e fortune française, dans la distribution ; Yves Hayot dans la banane et le BTP...).

De forts déséquilibres spatiaux

Ces modèles de développement extravertis participent de l'affirmation de forts déséquilibres spatiaux alors que se déploie un vaste processus de métropolisation. En Guyane, le duopôle Cayenne et Kourou polarise 73 % de la population sur 14 % du territoire – dont 58 % de la population et 75 % des emplois sur 6 % du territoire pour la seule « île de Cayenne » – alors que les 73 % de territoire restant, largement désert,



le renforcement des inégalités entre 1999 et 2006

ne portent que 11 % de la population. En Guadeloupe, si le ville-centre de Point-à-Pitre, en voie de taudification dans sa zone centrale, et Les Abymes perdent des habitants, sa vaste conurbation (le Gosier, Baie Mahualt, Lamentin) accueille 37 % de la population et surtout l'essentiel des activités économiques et de services modernes malgré la présence historique de la préfecture à St-Claude au sud-ouest. Enfin, à la Martinique, si la ville-centre de Fort de France perd elle aussi des habitants, son agglomération de 171 000 habitants (Schoelcher, St-Joseph, Le Lamentin) polarise sur moins d'un tiers du territoire 43 % de la population, 68 % des effectifs salariés et 72 % des rémunérations (services, port, aéroport, zones industrielles) alors que tout le nord de l'île est en déclin démographique et que le sud est dopé par le tourisme.

L'importance du tourisme dans les DOM

	Guadeloupe	Martinique	Réunion	3 DOM
Nb visiteurs	375 000	503 400	380 547	185 8000
Chambres	5 600	4 800	2 200	24730
Recettes 2007 touristiques millions	238,2	242,5	293	773,7
Toursimes hexagonaux	92 %	89 %	74 %	88 %

Pesant de 5 à 8 % du PNB, celui-ci est un des grands axes de développement des îles, malgré à La Réunion la « crise du chikungunya » de 2005. Mais, sa géographie est partout très polarisée sur les préfectures ou les plus belles plages. À La Réunion, six communes polarisent 92 % des emplois, en particulier la zone balnéaire sud-ouest. En Martinique, trois communes accueillent plus de la moitié du potentiel touristique (St-Luce, St-Anne et Trois Ilets), alors qu'en Guadeloupe, trois communes disposent des 3/4 de l'offre (St-Martin, Le Gosier, St-François).

Table des sigles

A	Autoroute
Afssa	Agence française pour la sécurité sanitaire des aliments
ANPE	Agence nationale pour l'emploi
AOC	Appellation d'origine contrôlée
BEP	Brevet d'enseignement professionnel
BRGM	Bureau de recherches géologiques et minières
BTP	Bâtiment, travaux publics
CAF	Caisse d'allocations familiales
CCI	Chambre de commerce et d'industrie
CEA	Commissariat à l'énergie atomique
CEE	Communauté économique européenne
Celib	Comité d'étude et de liaison des intérêts bretons
CHU(R)	Centre hospitalier universitaire (régional)
Cnes	Centre national d'études spatiales
Cnet	Centre national d'études des télécommunications
CNR	Compagnie nationale du Rhône
CNRS	Centre national de la recherche scientifique
Coder	Commission de développement économique régional
CPAM	Caisse primaire d'assurance-maladie
Critt	Centre régional d'innovation et de transfert de technologie
CPER	Contrat de projets État-région (2007-2013)
CUDL	Communauté urbaine de Lille
Datar	Délégation à l'aménagement du territoire et à l'action régionale
DGA	Direction générale des armements
DGAC	Direction générale de l'aviation civile
DOM	Département d'outre-mer
EARL	Exploitation agricole à responsabilité limitée
EDF	Électricité de France
ENA	École nationale d'administration
Feder	Fonds européen de développement économique régional
FNSEA	Fédération nationale des syndicats d'exploitants agricoles
Gaec	Groupement agricole d'exploitation en commun
Giat	Groupement des industries de l'armement terrestre
GR	Chemin de grande randonnée
HLM	Habitation à loyer modéré
IAA	Industrie agroalimentaire
Iaurif	Institut d'aménagement et d'urbanisme de la région Île-de-France

IDE	Investissements directs étrangers
IDF	Île-de-France
Ifen	Institut français de l'environnement
Ifremer	Institut français de recherche pour l'exploitation de la mer
IGN	Institut géographique national
IHT	Industrie de haute technologie
Inao	Institut national des appellations d'origine
Inra	Institut national de la recherche agronomique
Inria	Institut national de recherche en informatique et en automatique
Insee	Institut national de la statistique et des études économiques
Inserm	Institut national de la santé et de la recherche médicale
IUT	Institut universitaire de technologie
IVD	Indemnité viagère de départ (en agriculture)
JAC	Jeunesse agricole catholique
MIN	Marché d'intérêt national
MSA	Mutualité sociale agricole
Onera	Office national d'études et de recherches spatiales
PAC	Politique agricole commune
Paca	Provence-Alpes-Côte d'Azur
Peco	Pays d'Europe centrale et orientale
PIB	Produit intérieur brut
PME	Petites et moyennes entreprises
RATP	Régie autonome des transports parisiens
RBE	Revenu brut des exploitations
R-D ou R&D	Recherche-développement
RER	Réseau express régional (Île-de-France)
RMI	Revenu minimum d'insertion (« Rmiste »: titulaire du RMI)
SAU	Superficie agricole utilisée
Sdrif	Schéma directeur de la région Île-de-France
Smic	Salaires minimum interprofessionnel de croissance
SNCF	Société nationale des chemins de fer français
SNCM	Société nationale Corse Méditerranée
SRADT	schéma régional d'aménagement et de développement du territoire
STH	Surface toujours en herbe
TER	Train express régional
TGV	Train à grande vitesse
TVA	Taxe à la valeur ajoutée
UE	Union européenne
UHT	Ultra haute température
Unesco	Organisation des Nations unies pour l'éducation, la science et la culture
VAL	Véhicule automatique léger

VDQS

VPC

ZAC

ZIP

Vin délimité de qualité supérieure

Vente par correspondance

Zone d'aménagement concerté

Zone industrialo-portuaire

Bibliographie

Il s'agit des ouvrages généraux récents sur la France métropolitaine et les DOM.

On consultera aussi avec profit :

- les publications de la Datar, éditées par La Documentation française ;
- les numéros de la Documentation photographique (La Documentation française) concernant la métropole et la France d'outre-mer ;
- les revues de géographie nationales (Annales de géographie, Information géographique, Espace géographique, Bulletin de l'association de géographes français...) et régionales.

ADOUMIÉ V., dir., 2007, *Géographie de la France*, Paris, Hachette.

Atlas de France, Reclus-La Documentation française, 14 vol., 1995-2000.

BRAUN B., COLLIGNON F., 2008, *La France en fiches*, Paris, Bréal.

BOST F., CARROUÉ L. *et alii*, Images économiques du monde 2010 (publication annuelle).

CLEACH J.-Y., LE MORVAN J., STECK B., 2000, *La France*, Paris, Bréal.

DAMETTE F., SCHEIBLING J., 2003, *Le territoire français : permanences et mutations*, Paris, Hachette.

DATAR, 2003, *40 ans d'aménagement du territoire*, Paris, La Documentation française.

DOUMENGE J.-P., 2000, *L'outre-mer français*, Paris, Armand Colin.

DUMONT G.-F., 2004, *Les régions et la régionalisation en France*, Paris, Ellipses.

L'état de la France 2007-2008, 2007, Paris, La Découverte.

L'état des régions françaises 2004, 2004, Paris, La Découverte.

La France et ses régions, 2006, Insee.

FABRIÈS-VERFAILLIE M., STRAGIOTTI P), 2000, *La France des régions*, Paris, Bréal.

FRÉMONT A., 2001, *Portrait de la France, villes et régions*, Paris, Flammarion.

GAMBLIN A., dir., 2000, *La France dans ses régions*, 2 vol., SEDES.

GAMBLIN A., dir., *Images économiques du monde*, 3^e partie : « La France et ses régions », Paris, Armand Colin (publication annuelle).

GAY J.-CH., 2003, *L'outre-mer français : un espace singulier*, Paris, Belin.

GIBLIN B., 2005, *Nouvelle géopolitique des régions françaises*, Paris, Fayard.

GUILLAUME J., 2003, *La France dans l'Union européenne*, coll. Mémento, Paris, Belin.

GUILLY CH. NOYÉ CH., 2004, *Atlas des nouvelles fractures sociales en France*, Paris, Autrement.

HUGONIE G., 2003, *Les espaces « naturels » des Français : les complexes physiques locaux*, Nantes, Édition du Temps.

IFEN, 2002, *L'environnement en France*, Paris, La Découverte.

JEAN Y., VANIER M. *et alii*, 2009, *La France, aménager les territoires*, 2^e éd., Paris, Armand Colin.

LABRUNE G., 2005, *La géographie de la France*, Paris, Nathan.

LIMLOUZIN P., 2000, *La France et ses régions : inégalités et mutations*, Paris, Armand Colin.

NOIN D., 2006, *Le nouvel espace français*, Paris, Armand Colin.

NOIN D., 2005, *La population de la France*, Paris, Armand Colin.

NOIN D., 2004, *La France des régions*, coll. Synthèse, Paris, Armand Colin.

PIERCY Ph., 2005, *La France, le fait régional*, Paris, Hachette.

PITTE J.-R., 2001, *La France*, Paris, Nathan.

SMITS F., 2007, *Géographie de la France*, Paris, Hatier.

SMITS F., 2003, *La France, un territoire de l'Union européenne*, Paris, Hatier.

STECK B., STECK J.-F., 2002, *La France et ses régions en Europe et dans le monde*, Paris, Bréal.

STECK B., STECK J.-F., 2008, *La France*, Paris, Bréal.

VEYRET Y., *La France milieu physique et environnement*, Paris, Armand Colin.

WACKERMANN G. du., *La France. Aménager les territoires*, Paris, Ellipses.

De nombreux sites internet apportent des compléments d'information. On peut consulter deux types de sites. L'Insee, Eurostat, Service-public, de type informatif, offrent des statistiques sur le long terme. Les sites des conseils régionaux, des conseils généraux, des municipalités (taper le nom de l'espace choisi), des chambres de commerce et d'industrie, des chambres des métiers sont plus orientés vers la communication.