

Le Territoire français. Permanences et mutations.

DAMETTE (F.), SCHEIBLING (J.)

Axes conformes et relations contraires.

Les Capétiens fixent la capitale, Paris, qui devient au fil des siècles le centre unificateur du royaume. Paris n'est pas la seule ville du monde à avoir unifié un territoire : Berlin l'a fait pour la Prusse, mais avec quelques siècles de décalage. Dans le cas français les territoires se sont constitués dans la centralisation monarchique et parisienne : la territorialité française est par excellence une territorialité polarisée.

La 1^{ère} caractéristique d'un lieu en France est son rapport à Paris. Le principal trait d'un axe relationnel en France et son orientation en direction -ou non- de Paris. Sur cette base on peut distinguer des espaces à organisation conforme et des espaces à organisation contraire. C'est une spécificité française. L'organisation de l'espace est « conforme » lorsqu'il y a concordance entre ses axes propres (généralement les vallées, lignes de concentration privilégiée des communications, du peuplement et de l'urbanisation) et la relation parisienne.

En considérant que le pôle parisien est considéré par le couple Paris-Orléans, les bassins de la Seine et de la Loire sont des espaces conformes. Quelques nuances :

- les fonds de bassin de la Loire et de la Vienne, enclavés
- la partie orientale du bassin de la Seine, où le drainage affecte une direction sud-nord.

La Meuse, la Moselle et le fossé alsacien ont une direction sud-nord, perpendiculaire aux axes parisiens : c'est un espace d'organisation contraire. Les carrefours entre axes structurants et transversales parisiennes est-ouest constituent les points privilégiés (Strasbourg, Nancy-Metz, Mulhouse). Particularité de ce bassin rhénan : les grands axes de peuplement sud-nord correspondent à des axes de communication à l'échelle européenne.

Le bassin du Rhône, puissamment unifié par le Rhône et par le carrefour lyonnais, prend une direction sud-nord, mais qui est ici conforme, à la fois à la centralité parisienne, et aux relations européennes. Ces liaisons Paris-Méditerranée et Allemagne-Espagne sont retranscrites dans le tracé du réseau autoroutier.

Le bassin de la Garonne présente une disposition diamétralement opposée. Les grands axes de communication parisiens et européens sont de direction nord-sud et recourent transversalement la trame régionale. D'autant plus que les franchissements de la barrière pyrénéenne s'effectuent pour l'essentiel aux 2 extrémités littorales. La vallée de la Garonne, prolongée par le seuil du Lauragais, est un axe relationnel interrégional assez modeste ; le « canal des deux-mers » n'a pas engendré d'intenses relations Atlantique – Méditerranée.

L'articulation des espaces.

Sur ces 4 grands systèmes, les 2 principaux ont donc une articulation conforme (Seine-Loire et Rhône) et le deux autres une organisation contraire (Rhin et Garonne), mais avec des contenus différents, cf. les lignes de forces de force à l'est qui correspondent aux lignes de force européennes.

La véritable charnière du territoire fr. est la liaison entre les 2 espaces conformes. Du plateau de Langres aux monts du Lyonnais, un système s'est mis en place au cours des siècles pour assurer la liaison entre Paris et Lyon (du Rhône à la Loire, de la Saône à la Loire, de la Saône à la Seine). On dénombre 3 canaux, 4 voies ferrées, 3 autoroutes, 1 TGV, + les liaisons hertziennes et aériennes.

Entre les bassins de la Seine et du Rhin la situation est différente : il n'y a pas conformité entre polarisation parisienne et insertion européenne. L'axe historique majeur (le canal de la Marne au Rhin, la voie ferrée Paris-Strasbourg, la N4) est ancien, tandis que les 2 axes Paris-Metz et Paris-Belfort sont secondaires, tout en assurant des relations internationales. L'axe Paris-Strasbourg est purement national et ne se prolonge pas vers l'est. Pour aller en Allemagne, 2 axes :

- par le Nord, vers Liège et Aix-La-Chapelle
- via Metz, qui ouvre vers la Sarre et le Palatinat.

La liaison fluviale Rhin-Rhône est de la même façon incertaine ; sa réalisation est repoussée de gouvernement en gouvernement. Lorsque l'on mesure l'intensité des trafics des axes rhodanien et rhénan son intérêt semble évident. Il l'est moins lorsque l'on sait que la navigation fluviale ne cesse de diminuer côté français.

Le pôle français à l'est est Strasbourg, mais son statut européen relève + de la symbolique historique que de la réalité géographique. Sa vocation européenne réside + dans l'axe Cologne-Bâle-Lyon que dans un hypothétique Paris-Berlin.

A l'ouest la Bretagne est en position péninsulaire. Elle regarde vers le large sans que son rôle atlantique ait jamais prévalu, et son ancrage continental manque de fermeté. La seule liaison possible est tournée vers Paris mais reste distendue. C'est un espace contraire.

De même, l'insularité de la Corse la place dans une situation contraire.

La Garonne, on l'a vu, constitue un espace doublement contraire : les axes parisiens sont aussi les axes européens. L'articulation du bassin se concentre sur 2 « sorties », le seuil du Poitou et le seuil du Lauragais. D'où 2 axes,

- Paris - Bordeaux - Bayonne - Espagne à l'ouest
- Toulouse - Narbonne - littoral languedocien, qui rejoint la liaison Catalogne – vallée du Rhône.

Le résultat est le statut paradoxal de Toulouse, l'un des + beaux carrefours régionaux de France, mais aussi la métropole la moins intégrée aux grands axes de communication d'intérêt européen.

Au total, la France se distingue par la forte intégration des 2 espaces conformes, selon un axe Paris – Lyon – Marseille, et en particulier par l'existence d'un complexe relationnel Paris (capitale de la Francie) et Lyon (capitale des Gaules puis de l'axe rhodanien). A l'inverse, les territoires de l'est et du sud-ouest se définissent à la fois par leur organisation contraire et la faiblesse de leur articulation nationale pour le 1^{er} / nationale et européenne pour le second.

* * * * *

3. Qu'advient-il de l'espace rural ?

Avec les mutations du monde rural, l'espace rural se transforme en espace agricole. D'espace social, il est devenu un espace économique. La « fin des terroirs » est consommée à des degrés divers selon les régions. Les paysans sont devenus minoritaires dans les campagnes. L'espace rural, façonné depuis des siècles par la société paysanne, est-il en train de disparaître ? Quel mode de gestion territoriale peut se substituer à la paysannerie ?

La ruralité existe.

Désertification discours et réalité.

La dissolution de la société paysanne a commencé il y a + d'un siècle, mais qui n'a d'abord atteint que des zones marginales, en proie à un intense exode rural et au vieillissement de la population. Depuis 30 ans cette décomposition a atteint à des degrés divers l'ens. du monde paysan. La société paysanne ne subsiste qu'à l'état résiduel. Le phénomène ne se réduit d'ailleurs pas à celui qu'on nomme désertification, qui ne concerne que l'espace rural profond.

Dans les années 60, la vision l'emporte chez les sociologues et les géographes, qui voient la fin des paysans et de la société paysanne avec la propagation de la désertification (H. MENDRAS, 1964).

Depuis, le thème de la désertification est toujours largement utilisé, mais l'accent est mis sur la grande variété des situations. (J. RENARD, 1984). Aspects contradictoires des évolutions en cours.

- la régression démographique se poursuit dans le rural profond
- la progression rapide de la périurbanisation réduit les poches de « désertification ».

Ainsi, la pop. concernée par le rural profond représente 3% de la pop française, mais occupe 20% de la superficie du territoire.

La société paysanne est en voie de disparition, mais les formes paysagères qui en ont constitué le cadre ne subissent pas pour autant une destruction rapide. Le territoire rural est bien mieux entretenu auj. qu'il y a 30 ans (friches - visibles, ruines - nombreuses). Les paysages ruraux, comme forme d'organisation de l'espace, perdurent au-delà de la disparition des cond. éco. et soc. qui en ont été à l'origine.

Il reste ainsi toujours quelque chose qui permet de reconnaître le squelette de l'ancienne organisation rurale : habitat groupé ou dispersé, dimension des fermes, paysage arboré, lacs des chemins ruraux, restanques méditerranéennes... paysage modifié, mais pas complètement englouti.

Le rural profond pose cependant un problème de gestion / d'utilisation du territoire. Va-t-il être réinvesti par de nouvelles formes d'emprise périurbaine ? Les pouvoirs publics s'en préoccupent : la loi du 4 fév. 1994 sur l'aménagement du territoire crée un fonds destiné à l'entretien, à la réhabilitation et à la protection de l'espace rural.

DONC l'espace de la paysannerie a été complètement bouleversé, mais l'espace rural est bien vivant car une société rurale s'y maintient et même s'y développe.

La « renaissance rurale » (ouvrage de B. KAYSER, 1990).

Il insiste ainsi sur les formes de revitalisation de la société rurale. Les agriculteurs sont devenus minoritaires, mais des formes renouvelées de ruralité se maintiennent ; elles sont le fait de la population non-agricole et des résidents secondaires + que des agriculteurs.

Selon KAYSER, la ruralité est « une forme de rapport de la société à l'espace ». Elle n'est pas le fait de la société rurale, mais d'une multitude de collectivités locales. La recomposition de la société villageoise n'a plus comme seule base économique l'agriculture (qui a parfois même disparu), mais des activités multiformes, industrielles, artisanales, touristiques, de services. La « localité retrouvée et redécouverte » est le lieu où naissent les initiatives de développement rural. Des acteurs et des groupes sociaux entendent prendre en charge la gestion de l'espace et de l'environnement.

C'est là qu'il faut chercher une des raisons de la montée en puissance des mouvements écologiques dans les 70. Cette idéologie est apparue au moment où disparaissaient les équilibres traditionnels entretenus par la paysannerie. Elle fonctionne comme une idéologie urbaine qui idéalise et mythifie l'espace rural comme espace naturel, et qui exploite la nostalgie à l'égard d'une société rurale qui n'existe plus que dans des formes résiduelles. Elle contribue ainsi à donner des réf. aux ruraux, agriculteurs ou non, qui entendent assumer l'héritage de cette culture.

Ex. : en Corse, dans certains villages où il n'existe plus d'agriculteurs, des associations de villageois ont entrepris de débroussailler eux-mêmes la maquis autour des villages pour lutter contre le feu.

Cet ex. exprime une tendance générale. Le rôle des collectivités locales s'accroît depuis les lois de 1982-1983. L'intercommunalité permet une gestion renouvelée des équipements / services entre populations Les élus locaux s'appuient sur le relais d'associations qui se multiplient.

La société rurale se transforme donc, et avec elle l'espace rural. Peut-on dire qu'il est dominé par la ville ?

La citadinisation de l'espace rural.

La mutation de l'agriculture fr. ne peut pas être isolée des autres mutations de la société. Elle en est l'une des dimensions essentielles. Dans le dernier demi-siècle, l'urbanisation a connu une phase d'exp. sans précédent. Le mode de vie urbain s'est imposé partout, même dans le rural profond. Citadinisation de l'espace rural, qui se manifeste de différentes manières, à des échelles différentes.

La périurbanisation.

Les villes s'étalent et digèrent l'espace rural environnant.

- Jusque dans les 70, la généralisation des banlieues n'affecte qu'un espace limité. L'espace urbanisé ne progresse que de 100 000 ha par an.
- Depuis le desserrement des villes s'accélère. Les lotissement ou maisons individuelles s'étalent de + en + loin, d'où le néologisme « rurbanisation » (décié).

Il se produit parfois un accroissement des pop. dans les communes situées à 20 ou 30km d'une ville. L'espace rural soumis à l'influence urbaine s'élargit : l'ensemble des communes rurales, qui perdaient des habitants depuis 1,5 siècle, connaît depuis 1975 un renversement de tendance. Ces « néoruraux » travaillent en réalité à la ville, et leur choix d'habitat dans un environnement rural se comprend avec 2 facteurs convergents :

- l'utilisation de l'automobile
- le moindre du coût du logement
- ...et pour certains la « qualité de vie », dans ce *no man's land* entre ville et campagne.

Concernant l'extensions de ces mouvements de périurbanisation :

- on retrouve la « diagonale du vide », qui est aussi celle de la dépopulation
- l'arc nord-est est en position de faiblesse (stagnation de la pop).
- apparition des départements comme cadres limitant l'étalement urbain (Ouest, Sud-Ouest, Lorrain, Alsace, Bourgogne, Franche-Comté)
- ce phénomène disparaît dans les grandes régions urbaines : Paris, Lyon, côte d'Azur.

Les villes moyennes semblent organiser l'espace départemental en laissant à leur périphérie une auréole de dépopulation. En réalité, ceci prouve l'efficacité du cadre départemental dans les régions qui n'ont pas connu une métropolisation intense. Le chef-lieu, fixé en 1790 au centre du département, agit comme un centre d'attraction de l'exode rural, et comme centre de polarisation urbaine, cf. Rennes, Mans, Caen, Angers, Le Mans.

La conquête de l'espace rural par le tourisme.

Les rapports traditionnels villes / campagnes = longtemps une appropriation des terres par les citadins, cf. du XVII au XIX autour de Paris et des villes du midi aquitain et languedocien. C'était un processus de captation de la rente foncière par les bourgeoisies urbaines.

Auj, le phénomène s'est modifié : la rente foncière n'intéresse plus les possesseurs de capitaux, vu son faible rendement. Mais le mode de vie urbain a engendré des besoins nouveaux, qui se traduisent aussi par des formes d'appropriation, cf. le dév. des résidences secondaires : les citadins achètent un habitat rural abandonné par les exploitants.

- D'où un changement de contenu et de fonction de l'architecture rurale : le cadre bâti reste le même, mais son usage est autre, puisqu'il est transformé en maisons de vacances ou de retraite par les utilisateurs.
- Mieux, la rés. secondaire devient un moyen de préservation du paysage, car elle contribue à la conservation de bâtiments qui tomberaient en ruine s'ils étaient abandonnés.

Recensement 1990 : 3m de rés. secondaires, dont 1m dans les communes littorales et 1m dans les régions de montagne. La localisation obéit ainsi à une spécialisation des anciens espaces ruraux en fonction des modes de consommation touristiques les + prisés par les citadins (littoral et haute montagne).

Mais l'utilisation des espaces touristiques ne recouvre que partiellement l'espace rural antérieur :

- littoral médit. presque vide avant la vague déferlante du tourisme
- les stations construites n'utilisent le + souvent que l'étage de la haute montagne / alpages.

Ainsi les résidences se concentrent sur la frange littorale et l'immédiat arrière-pays.

Sur le reste du territoire (tourisme « vert », qui est une spécificité fr.), diffusion des résidences secondaires relativement homogène. Mais les grandes aires de diffusion se situent autour des grandes agglos. Cf. autour de Paris dans les directions bien desservies par le réseau autoroutier : Normandie, Orléanais, Val-de-Loire, Haute-Bourgogne

Les logiques spatiales des touristes et des agriculteurs ne sont pas les mêmes. Parfois, heurts (Languedoc, Corse).

L'extension du tourisme entraîne la hausse du prix des terres agr. dans les régions périurbaines et dans les régions touristiques. Ceci rend nécessaire l'établissement de règles d'urbanisme. C'est le but de la Loi d'Orientation Foncière (LOF) de 1969, qui oblige les communes rurales à établir un POS qui indique les zones à protéger et les zones susceptibles d'être loties. Le POS est remplacé par la Plan Local d'Urbanisme) en 2001.

Les parcs naturels nationaux ou régionaux procèdent de la même volonté de délimiter des zones + ou – délaissées par le monde rural à cause de contraintes naturelles trop fortes.

CONCLUSION

Au total, emprise grandissante de la ville sur l'espace rural, qui change de nature en fonction de la rapidité des évolutions économiques. C'est une mutation territoriale d'envergure provoquée par des logiques économiques qui dépassent le cadre national.

La question de la désertification est un faux problème : le « désert » est en voie de résorption. La pop des néoruraux, amalgamée à l'ancienne pop. rurale, fait de l'espace rural son lieu de résidence et son lieu d'activité en assumant les héritages. Une société rurale se constitue, qui n'est plus une société paysanne et qui modèle l'espace à son image.

LE TERRITOIRE FRANCAIS, PERMANENCES ET MUTATIONS

F. DAMETTE, J. SCHEIBLING, 2003

4. MUTATIONS DU SYSTEME PRODUCTIF.

Jusqu'en 1950, le territoire s'organise autour d'un clivage net, celui qui sépare la France industrielle du N-E de la France rurale du S-O. La ligne Le Havre-Marseille traduit une inégalité de développement industriel et urbain hérité d'une révolution industrielle lente.

Mais depuis 40 ans, la France connaît 2 épisodes bouleversant l'appareil productif et son organisation spatiale : une phase de croissance rapide, puis une phase de crise prolongée, qui nous amène à parler aujourd'hui de « société post-industrielle », notion contestable induisant l'idée que l'industrie n'est plus un des fondements de la société. En réalité, la production a changé de nature, tout comme ses rapports à la société, mais conserve un rôle fondamental dans l'organisation du territoire. Ainsi, l'organisation spatiale de l'industrie a connu une telle mutation que son insertion dans l'économie, dans la société et l'espace n'a plus grand-chose à voir avec ce qu'elle était il y a 50 ans.

PEUT-ON ENCORE PARLER D'UNE INDUSTRIE FRANCAISE ?

La France est au 4^{ème} rang des puissances industrielles, derrière les E.-U., le Japon et l'Allemagne, talonnée par l'Italie et le Royaume-Uni. Depuis 20 ans elle se modernise rapidement, tant dans son mode d'organisation que dans son mode d'insertion internationale : d'un côté l'industrie se tertiarise, de l'autre elle participe pleinement au processus de mondialisation, si bien qu'on peut s'interroger sur la pertinence des notions d'« industrie », et d'industrie « nationale ».

La notion d'industrie perd de sa netteté.

Certes, l'industrie joue encore un rôle essentiel dans l'économie (1/3 du PIB, 22% de la population active). Mais cette contribution à la richesse nationale va en diminuant.

D'autre part il convient de remettre en cause la distinction établie par Colin CLARKE en 1942 entre secteurs primaire, secondaire et tertiaire. L'industrie se tertiarise, et seules quelques PME restent des unités de production au caractère bien affirmé. Dans les grands groupes industriels, la production n'est plus qu'un des volets d'activités déployés à l'échelle d'un marché mondial. Le secondaire et le tertiaire ont fusionné.

Une industrie nationale ?

L'industrie française s'est développée à partir du marché national, impulsé par des ressources et des capitaux français et une Etat intervenant massivement pour modéliser l'espace industriel.

En quelques décennies elle s'est ouverte sur l'Europe puis le monde. Elle cherche désormais à s'adapter à la mondialisation, ce qui remet en question quelques unes de ses spécificités (rapports avec l'Etat...). L'internationalisation de l'industrie se poursuit à un rythme rapide.

→ L'industrie dans l'euro-mondialisation.

Le marché national, bien qu'il joue encore un rôle non négligeable, n'est plus le moteur de l'industrie : la conjoncture est commandée par le marché européen. Plus les entreprises industrielles françaises sont dynamiques, plus leur chiffre d'affaire se réalise à l'extérieur (exportation de produits // création d'établissements à l'étranger).

Depuis 20 ans, la France est exportatrice de capitaux (IDE) vers le reste du monde, d'abord les grands pays industrialisés. Réciproquement, la France est à la 4^{ème} place pour l'attraction des capitaux derrière les E.-U., le Royaume Uni, la Chine. Les investisseurs sont attirés par l'efficacité des infrastructures de transports et de communication, la qualification de la MO et la qualité de la recherche. Ces décisions d'investissements étrangers fonctionnent en France selon 3 logiques :

- logique de branche. Par ex., un groupe agro-alimentaire privilégie la facilité d'approvisionnement en produits agricoles. Ainsi le Nord, l'Ouest, le Bassin parisien, l'Alsace sont attractifs dans ce secteur.
- logique de proximité : les capitaux industriels allemands par ex. préfèrent les régions limitrophes de l'Est.
- logique de MO : les capitaux coréens et japonais préfèrent s'installer dans les zones franches.

L'industrie française est fortement internationalisée, plus les grands groupes que les PME. L'internationalisation s'opère surtout par la constitution de grands groupes industriels et financiers internationaux : Airbus ; Usinor, 3^e groupe sidérurgique mondial (associé avec la firme Belge Cockerill) ; E.A.D.S., 4^e groupe d'aéronautique militaire (Matra Aérospatiale et Daimler Chrysler Aérospatiale) ; le groupe chimique Aventis (Rhône-Poulenc et l'allemand Hoechst)...

Le + souvent la logique de mondialisation l'emporte sur celle de l'Europe : Renault-Nissan, L'Oréal... : les logiques nationales sont dépassées dans la gestion des grandes entreprises. Avec les contraintes extérieures (OMC, construction européenne), la marge de manœuvre de l'Etat pour conserver une politique économique originale s'amenuise.

→ La fin de l'interventionnisme.

Ca a été un des traits spécifiques de l'industrie française, qui s'affirme dans l'immédiat après-guerre. Avec la crise du dernier ¼ de siècle il n'y a plus de politique industrielle visant le long terme, seulement des politiques sectorielles pour pallier les branches durement touchées (textile, sidérurgie). A la fin des 70 commence le débat entre la droite et la gauche au sujet du rôle de l'Etat et des nationalisations. Mais après l'échec de la politique de Mitterrand (1981), et depuis 1986, les privatisations se sont amplifiées, d'autant + que le marché unique européen interdit à la France de poursuivre une politique d'aide aux entreprises.

L'ESPACE INDUSTRIEL ET SES HERITAGES.

La stratégie gaullienne.

La France a connu 2 épisodes successifs qui ont bouleversé l'appareil productif mis en place au cours d'une révolution industrielle lente par rapport à celle des autres pays européens :

- celui des années de forte croissance de la production industrielle, accompagnée d'une restructuration, d'une diversification et d'une redistribution géographique de l'industrie.
- celui de la crise depuis 20 ans : régression de l'emploi industriel, remises en question brutales des branches industrielles, d'abord la sidérurgie, le textile, les constructions navales, la machine-outil, les constructions mécaniques, et enfin l'automobile, les constructions électriques et même l'informatique.

La faiblesse de son industrie fait de la France un des pays industriels les + touchés par le chômage. Si les politiques de « relance » (1975 et 1981) entraînent une dégradation de la balance commerciale (hausse de l'import), c'est parce que la structure industrielle ne peut répondre à l'accroissement de la consommation.

Dans la phase de croissance les restructurations se caractérisent par la confrontation avec les autres pays européens : la stratégie gaullienne accepte la supériorité allemande pour l'industrie de base et les biens d'équipement / joue la concurrence dans l'industrie de consommation, et développe les industries de haute technologie (nucléaire, aéronautique, aérospatiale et électronique) pour assurer sa prééminence militaire. Ainsi :

- industrie de base : développement des zones industrialo-portuaires (ZIP) de Dunkerque, Fos-sur-Mer et Le Havre.
- industries de consommation (EGP, appareils ménagers, automobiles) : on spéculait sur la faiblesse du franc par rapport au mark et sur les coûts de main d'œuvre.
- industries de pointe : les choix aboutissent à la création d'un complexe militaro-industriel. Les retombées des investissements publics permettent ensuite l'essor de l'aéronautique (réussites

d'Airbus et Ariane). Concernant le nucléaire, la maîtrise du nucléaire militaire a rendu possible l'application du plan de construction des centrales nucléaires après le choc de 1975.

Mais ces choix faits en fonction d'une logique de croissance sont pris à contre-pied par les logiques de crise. La mondialisation de la production et des échanges et la saturation des pays solvables entraînent de nouvelles formes de concurrences. L'industrie française, en phase d'ajustement, était mal placée pour affronter les nouvelles données, d'où un ébranlement + violent que dans d'autres pays industriels.

Le taylorisme et le phénomène d'« évitement ».

→ L'organisation taylorienne.

L'industrie étant calée sur le marché du travail protégé, l'organisation du travail est longtemps restée à l'écart du fordisme et du taylorisme. Certes, dès l'Entre-deux-guerres la grande industrie parisienne adopte le travail à la chaîne (Citroën Quai de Javel, Renault Quai de Boulogne). Mais la véritable expansion du taylorisme date de la phase d'intense développement de l'industriel (années 50 et 60), dans l'automobile, l'EGP, les appareils ménagers. La diffusion massive de l'automobile, des appareils ménagers, de la TV et de la hi-fi est contemporaine d'une augmentation du niveau de vie.

Or les nouvelles implantations industrielles, rendues nécessaires par l'accroissement du marché, ne sont plus liées aux approvisionnements en produits de base ou au marché urbain (avec la dégruée des coûts de transport). Meilleure localisation =

- proximité d'un nœud autoroutier et d'une voie ferrée
- périphérie d'une ville grande ou moyenne pour assurer la main d'œuvre
- bassin d'emploi rural

Ainsi l'implantation de Citroën à Rennes ou de Renault le long de la Seine est symbolique de cette recherche des moindres coûts de production par l'emploi d'une main-d'œuvre (MO) masculine peu qualifiée. La MO féminine est employée dans les mêmes régions (Bretagne, Normandie, par les firmes spécialisées dans les appareils ménagers ou l'électronique, cf. Philips, SEB, Moulinex).

Les travailleurs immigrés constituent le 3^e réservoir de MO non qualifiée, fortement concentrée dans les villes industrielles de la moitié Est de la France. Citroën à Aulnay-sous-Bois emploie 90% d'OS immigrés.

L'augmentation des OS jusqu'au milieu des 60 est une conséquence du taylorisme. Les emplois industriels se divisent en 3 tiers :

- un tiers de MO non-qualifiée
- un tiers d'ouvriers qualifiés
- un tiers d'agents de maîtrise, techniciens, cadres et ingénieurs.

Avec la crise, la modernisation par la robotisation atteint en 1^{er} lieu la MO non qualifiée, qui décroît en même temps qu'augmentent les cadres, ingénieurs et techniciens, cf. dans l'automobile.

Ainsi la qualification progresse par la disparition des emplois non qualifiés et le gonflement des plus qualifiés, sans exagérer l'ampleur du mouvement : en 1995, 4 millions d'emplois non qualifiés soit 1/4 de la population active.

→ Le phénomène d'« évitement ».

Il est lié à la réorganisation taylorienne de la production, qui rend possible la dissémination territoriale des usines spécialisées (sous-traitance, etc.) et des usines de montage. La fonction de fabrication est réservée aux lieux de mobilisation d'une MO non qualifiée (Ouest, Normandie, bassins miniers et sidérurgiques). Inversement, les fonctions « nobles » (conception, administration-gestion et fonctions commerciales) se polarisent sur la capitale.

Sur le plan territorial, ces évolutions se manifestent par des formes de désarticulation, de sélection et de ségrégation de l'espace industriel. Ainsi les régions « industrielles » (i.e. où sont présentes des industries de base depuis plus d'un siècle) entrent dans un déclin de longue durée, par rapport aux régions d'industries tayloriennes (l'Ouest) qui se localisent là où le marché de l'emploi est vacant. Les industries *technologiques*, elles, s'implantent là où il n'y a pas de tissu industriel préalable.

Cette logique de l'évitement est une spécificité française, et s'opère négativement en fonction des industries « traditionnelles », installées dans le 1/4 N-E du pays.

→ « Délocalisation », déploiement, redéploiement.

Ainsi, avant la crise, les mutations de l'appareil productif entraînent des modifications dans les localisations des établissements industriels. La littoralisation des industries sidérurgiques et de la chimie de base s'opère au moment où les régions sidérurgiques de Lorraine et du Nord connaissent des restructurations et fermetures d'usines.

Le centre de gravité industriel du territoire glisse lentement vers l'ouest au fur et à mesure que la « désindustrialisation » gagne le Bassin parisien et le N-E. Maurice LE LANNOU parle de « déménagement de territoire ». Le terme de « délocalisation » est contesté car il ne s'agit pas d'un simple déplacement d'établissements industriels, mais d'un phénomène bien + vaste, touchant aux structures financières et à l'organisation de la production.

Avec la crise le mouvement s'amplifie, avec l'aggravation de la situation de la sidérurgie, des constructions navales, du textile. La France tente d'y faire face en poursuivant le processus de restructuration et de concentration financière auprès des grands groupes nationaux. Après le déploiement sur l'ensemble du territoire via le taylorisme, se déroule un redéploiement, dans le cadre de la division internationale du travail (recherche de gisements de MO intéressants, cf. S-E asiatique).

Réciproquement, les firmes étrangères s'ouvrent sur le marché européen, par l'implantation directe de relais commerciaux dans le Bassin parisien // de la fabrication dans les provinces.

Crise ou mutation ?

Depuis 25 ans la France connaît une crise industrielle de longue durée (déclin de l'emploi économique, diminution du poids économique du secteur, difficultés de branches entières). Elle précipite des régions entières dans des crises durables : chômage, déclin démographique, crises sociales.

Pourtant la valeur ajoutée de la production n'a cessé de croître. La productivité a triplé en 25 ans. La proportion d'ingénieurs, cadres et techniciens augmente. En fait les anciennes structures ont subi une crise, mais parallèlement une nouvelle industrie émerge dans un contexte de révolution informationnelle et de mondialisation. Elle bouleverse les activités et les modes d'organisation sociale.

→ Baisse des effectifs et montée des qualifications.

Fin des 1970, industrie	=	8,2 millions emplois totaux	39% population active.
2000, industrie totale	=	5,5 millions	22%, PME et artisanat compris.

La production ne cesse de monter : baisse de l'emploi, mais hausse de la productivité. Les plans sociaux et la diminution des emplois industriels va de pair avec la conjoncture incertaine (entre 1997 et 2001, la reprise économique voit l'industrie regagner des emplois).

La hausse de la productivité s'accompagne d'une montée en qualification. La proportion des ouvriers, surtout les non qualifiés, recule (2,6 millions d'ONQ en 1975, 1,2 aujourd'hui). Le niveau de qualification exigé à l'embauche augmente mais le salaire ne suite pas toujours.

La désindustrialisation affecte toutes les régions industrielles de l'arc N-E (NPDC, Lorraine, Picardie, Franche-Comté). L'Ouest et le S-O résistent mieux ; la Bretagne a connu une légère progression de l'emploi.

→ Paysages industriels.

Les anciens paysages industriels ont disparu : cheminées rasées, friches industrielles transformées en espaces verts ou de loisirs. Le temps n'est plus aux grandes usines intégrées même s'il subsiste de grandes unités de production (Rennes pour l'auto, Toulouse pour l'aéronautique). L'architecture industrielle recherche le design. (cf. usine 57 *métal* de Renault à Boulogne, précurseurs il y a 25 ans).

Jusqu'en 1970, le paysage industriel est urbain ou périurbain pour sa proximité avec l'habitat. Le développement des transports modifie cette donne.

→ La fin de la classe ouvrière ?

La conscience collective d'appartenir à la classe ouvrière est réelle. Chez les mineurs et les sidérurgistes on est ouvrier de père en fils. La concentration en un seul lieu de l'usine et des travailleurs créé un milieu de travail et de solidarité active, cultivée par les syndicats. Ce regroupement se retrouve dans la banlieue rouge qui existe dans toutes les grandes villes. C'est une spécificité française.

L'arrivée des immigrés et des femmes sur le marché du travail amorce un processus de désintégration, avec une ségrégation interne de la classe ouvrière : une division sexiste et raciste s'insinue dans les entreprises ; on leur réserve les emplois les + pénibles, les – qualifiés, les – payés. Les cités deviennent le lieu d'habitation des immigrés tandis que les populations mieux payées cherchent un autre type d'habitat.

Avec la crise ce phénomène s'accroît et la fin des années 70 met en évidence la dégradation des banlieues HLM, tandis que s'éloigne pour ces pop. l'espoir d'une intégration sociale ou d'un retour au pays.

Les formes de travail industriel se sont profondément modifiées. Le travail manuel, détrôné par la robotisation, est cantonné à certains secteurs précis (manutention) tandis que se développe le travail intérimaire. On peut parler de la fin de la classe ouvrière : être ouvrier n'est plus « honorable », car cela équivaut à une absence de qualification, et expose au chômage.

Les villes industrielles enfin le sont de moins en moins, celles qui le restent sont de petites ou moyennes villes où subsiste un établissement indus. important ou une spécialité (Arques, Saint-Omer, Sochaux, Cholet...).

Les nouveaux espaces industriels.

→ Métropolisation.

La concentration des activités de haute technologie dans les + grandes villes est à la base de ce processus caractéristique de ces 20 dernières années. Car ce qui compte aujourd'hui c'est la quantité de MO hautement qualifiée. Et le fonctionnement en réseau de l'industrie favorise ces nœuds que forment les métropoles.

Le processus de métropolisation a d'abord servi **Paris**, seule ville de rang mondial française. La phase de « décentralisation » a été la phase de métropolisation car la ville s'est « désouvrierisée » tout en concentrant les emplois de commandement, de recherche, de conception et gestion. Ainsi Paris, pôle des activités de haute technologie et centre des fonctions périproductives (banques, assurances, sièges sociaux), est devenu la capitale d'un nouveau système productif, un des pôles de la mondialisation en Europe.

Lyon, loin derrière, est la mieux placée pour jouer son rôle de métropole industrielle de taille européenne : réseau urbain régional cohérent, appareil productif complet, carrefour national et international relié aux réseaux de transports modernes. Les autres métropoles régionales de la périphérie jouent un rôle analogue, à l'échelle de leur région, sans avoir la même base industrielle.

→ Districts industriels ou systèmes productifs locaux.

La mondialisation n'aboutit pas à une déterritorialisation de l'industrie : l'ancrage d'une industrie dans un territoire reste une réalité. Pierre VELTZ : le monde (...) ne sera jamais un pur espace de flux, où les lieux auraient perdu toute signification. Le territoire résiste ».

En France on trouve peu de districts industriels (ensembles microrégionaux connaissant une prolifération de petites unités de production créant une synergie locale et une dynamique territoriale). Ex. la plasturgie d'Oyonnax, la coutellerie de Thiers. La DATAR s'en inspire pour promouvoir ses « nouveaux territoires » où les initiatives locales, publiques, privées, associatives, sont incitées à élaborer des projets.

Le Choletais est considéré comme le prototype du district indus. à la française, avec une tradition proto-industrielle du textile. Puis la chaussure remplace le mouchoir. Des reconversions ont lieu, et l'agroalimentaire, l'ameublement, la mécanique, la construction électrique et électronique s'organisent en « grappes de PME ». Mais la spécialité originelle demeure. Un lycée de la mode s'est implanté. Le bassin d'emploi de Cholet groupe ainsi 30 000 emplois. Ce « système territorial » qui lie l'industrie à l'économie / à la société locale permet d'estomper les crises sectorielles. Carte p. 104.

Au total, malgré de belles réussites, les systèmes industriels locaux ne sont souvent que des agglomérats fortuits de PME qui ont peu de relations entre elles.

→ Les technopôles.

Le + vaste se situe au S-O de l'agglomération parisienne, s'étend de La Défense à Créteil. Le cœur du dispositif est constitué de la plate-forme de Vélizy-Villacoublay-Orsay où se concentrent des universités scientifiques, des grandes écoles (Polytechnique), des centres de recherche et une multitude de laboratoires. Le moteur de son développement est la liaison étroite entre le civil et le militaire. L'Etat joue un rôle certain dans son développement (création de la cité scientifique de Paris-Sud) mais n'a pas planifié la concentration des fonctions de conception, à la différence des technopôles de Meylan et de Sophia-Antipolis.

Le technopôle de Meylan vise à tirer profit des activités de haute technologie de l'agglomération grenobloise, de ses laboratoires, unités de recherche et de production industrielle. Cette zone d'innovation et de recherche scientifique et technologique (ZIRST), construite à proximité du campus universitaire, permet la création de milliers d'emplois de haute qualification.

Sophia-Antipolis est aussi le fruit de la planification étatique. Il s'agissait de jouer de « l'effet Sud » pour attirer sur la Côte d'Azur des entreprises de haute technologie. Le parc d'activités attire nombre d'unités de recherche, de gestion et de production, créant 20 000 emplois.

La réussite de ces technopôles pousse les grandes villes universitaires à tenter de copier le modèle : on compte aujourd'hui 60 technopôles en fonction ou en projet, qui s'appuient sur les spécialités des universités scientifiques et comportent une gamme diversifiée d'activités : électronique, informatique, biotechnologies, étude des matériaux composites, télécommunications... On peut n'y voir qu'un substitut aux anciennes zones industrielles. En réalité ils participent à l'émergence de « nouveaux espaces industriels », qui dans leur production, leur localisation ou leur architecture, ne peuvent plus se concevoir de la même façon qu'il y a 30 ans.

Les technopoles (au féminin) caractérisent les villes spécialisées dans les hautes technologies. En dehors de **Paris Sud**, on en compte 2 en France, **Grenoble** et **Toulouse**. Cette dernière, qui compte 3 technopôles (chimie, aérospatiale, aéronautique) est un bel exemple de métropole technopolitaine.

En définitive, les métropoles, les districts industriels et les technopôles ont des traits communs. Ce sont de nouvelles formes d'organisation de l'espace adaptées à la montée en puissance des hautes technologies. La caractéristique essentielle est la recherche de synergies

- entre les entreprises de même spécialité dans le cas des districts industriels
- entre des activités différentes mais complémentaires
- entre de grandes entreprises et des PME
- entre le public et le privé
- entre l'industrie et l'université

Ces espaces préfigurent d'autres évolutions spatiales à venir.

L'AUTOMOBILE : UN PRODUIT INDUSTRIEL, INSTRUMENT D'UN MODE DE VIE.

On compte 26 millions de véhicules aujourd'hui. L'automobile pose des problèmes d'aménagement, de pollution, d'encombrement ; elle tue. Pourtant la demande ne cesse de croître ; une mauvaise conjoncture ne fait qu'affaiblir momentanément le marché. En crise au début des 80, le secteur s'est restructuré et modernisé rapidement.

Elle imprime son empreinte au territoire, avec des intensités et des formes variables. Elle témoigne d'un changement dans le mode de vie urbain. Enfin elle matérialise, peut-on dire, l'emprise de la ville sur le territoire.

L'emprise de l'automobile.

La voiture joue un rôle éco. majeur depuis la dernière guerre, par l'industrie, les services et les infrastructures qu'elle exige.

→ Une industrie à géométrie variable.

La France est le 4^{ème} constructeur mondial ; son industrie est tournée vers le marché extérieur (60% de la production). C'est l'industrie fordiste par excellence, mais aussi typiquement taylorienne. Dans l'Entre-deux-guerres elle se situe dans les grandes villes (Paris concentre alors les ¾ de la production). Peugeot à Sochaux-Montbéliard reste une exception.

La carte actuelle est différente : Paris concentre seulement ¼ de la production (1975, fermeture de Citroën au Quai de Javel, 1992 de Renault à Boulogne-Billancourt). La restructuration s'est effectuée sous l'égide des 2 firmes qui contrôlent la production, Renault, régie nationale depuis 1945, maintenant privatisée, et PSA.

La décentralisation se fait en 2 temps :

- **déploiement vers l'Ouest** (MO rurale abondante) : Citroën à Rennes-La Janais ; Renault au Mans, à Caen, le long de la Seine.
- **tentatives de reconversion des bassins miniers et sidérurgiques** sous incitation des pouvoirs publics : Renault en Lorraine. Citroën s'installe dans la banlieue nord (Aulnay) dans une même logique taylorienne : la recherche d'une MO non qualifiée.

La crise des 1980 est celle du taylorisme, avec la baisse des OS (½ en 20 ans) devant la robotisation tandis que le niveau de qualification s'élève rapidement. Entre 1984 et 2000 le pourcentage des ingénieurs et cadres a + que doublé.

Mais la fabrication reste provinciale, tandis que la capitale conserve la conception. DONC la carte de l'automobile révèle une localisation exclusive dans la ½ Nord de la France, avec une opposition Paris/province.

→ L'emprise de la filière.

En amont, larges secteurs industriels : sidérurgie, métallurgie des non-ferreux, plastiques, constructions électriques et électroniques, textile, chimie, caoutchouc (Michelin a une progression étroitement liée à celle de l'automobile ; l'histoire de Clermont-Ferrand au XX^{ème} est associée à la famille Michelin).

Cependant, la localisation des industries qui fournissent l'industrie automobile en produits intermédiaires ne suit pas la logique de ce secteur : la liaison entre fournisseurs et constructeurs nécessite simplement un système de transport fiable.

Concernant la sous-traitance des équipementiers travaillant en commande directe des firmes, on observe 2 localisations :

- sous-traitance régionale autour des grandes usines de montage (ex. l'Ouest pour Citroën)
- déploiement à l'échelle internationale.

En aval de la production, l'automobile sollicite de nombreux services, rendu par 70 000 entreprises (350 000 employés). Ex. les stations-service. La localisation de ces services aval est différente de l'industrie : elle est commerciale, donc obéit à la recherche de la clientèle, donc essentiellement urbaine.

→ L'emprise des infrastructures.

La carte routière française traduit l'adaptation du vieux réseau centré sur Paris aux transports automobiles. En effet la France possède le + long et le + dense réseau routier d'Europe, et le + fortement hiérarchisé par sa convergence sur la capitale.

Très en retard, au début des années 60, dans la construction des autoroutes par rapport à l'Allemagne et l'Italie, la France a résorbé ce phénomène (12 000 km d'autoroutes aujourd'hui) en concédant à des sociétés privées la construction et la gestion des autoroutes, c'est pourquoi elles sont payantes.

Désormais, Paris est relié aux grandes villes de province, et le réseau national établit une continuité avec ceux des pays voisins. Mais la trame autoroutière n'est pas exempte de trous (Massif Central malgré la construction de l'axe Lyon Bordeaux). Par contre des régions sont très bien dotées : NPDC, Rhône-Alpes, façade méditerranéenne.

DONC, inégalités régionales. Car la construction des autoroutes n'a pas anticipé les besoins ; c'est l'urgence des besoins qui a dicté les priorités.

L'autoroute s'est densifiée dans les aires métropolitaines, mais implique des contraintes de site, des nuisances et des coupures dans le tissu urbain comme dans l'environnement. Certes, les effets d'induction d'activités sont loin d'être négligeables, mais l'autoroute n'a pas le même pouvoir de développement que le train au XIX^e.

En définitive, l'espace rural participe passivement à la diffusion de la voiture tandis que l'espace urbain est le lieu majeur de la mutation provoquée par l'irruption de la « civilisation de l'automobile ».

L'instrument d'un mode de vie urbain.

L'utilisation croissante d'espaces par les usagers de la voiture traduit une mutation et une homogénéisation du mode de vie, dont le modèle est urbain.

Parc automobile français = 560 véhicules pour 1000 habitants (+ que l'Allemagne). La route l'emporte de très loin sur le rail pour le transport des marchandises comme des personnes (85% des déplacements touristiques en voiture). L'automobile joue un rôle décisif dans la sphère du travail comme des loisirs.

→ L'automobile est un instrument de travail et de production.

Les grandes agglomérations ont intégré l'automobile dans leur urbanisme et dans leur fonctionnement. Dans l'Entre-deux-guerres, les transports en commun (bus, train, tramway) sont les instruments primordiaux de mise en forme des banlieues. Désormais l'automobile est l'instrument d'un nouveau mode d'urbanisation (par le remplissage des espaces laissés libres entre les noyaux de la banlieue pavillonnaire).

Mais elle ne s'est pas entièrement substituée aux transports en commun : métro, RER, SNCF, tramway et bus font voyager 10 millions de personnes par jour. En réalité, les deux systèmes sont engorgés et toute répercussion entraîne des répercussions sur tout le dispositif, par ex. une grève de métro provoque des embouteillages.

Les grandes villes veulent adapter le réseau de transport à l'étalement de l'urbanisation, et se dotent de métros ou de tramways, tandis que les centres-villes posent des problèmes particuliers du fait des contraintes historiques (trame médiévale, sauvegarde des monuments historiques).

→ L'automobile et l'exurbanisation.

La prolifération des automobiles a amené dans les années 70 une urbanisation à l'américaine, la périurbanisation, tandis que la maison individuelle est devenue un idéal d'habitat. Le paysage périurbain, qui s'homogénéise, associe les lotissements de maisons individuelles branchées sur les grandes voies routières, et les aménagements commerciaux tentaculaires.

Les villes nouvelles et technopoles constituent la preuve du rôle prédominant accordé à l'automobile dans l'organisation de l'espace (cf. les parcs technologiques localisés loin de l'agglomération // la ville nouvelle de Marne-la-Vallée). L'automobile est bien devenue l'instrument de l'extension des villes.

→ L'automobile et les loisirs.

Plus de 60% des Français prennent des vacances, les 4/5 se déplacent en voiture. Ils sont rejoints par 75 millions d'étrangers par an (France, 1^{ère} puissance touristique du monde). La carte de l'automobile estivale se confond avec la carte du tourisme. Les régions les + affectées sont la Côte d'Azur, les Alpes, la Bretagne et le Languedoc.

Le marché de l'automobile est à peu près saturé en France, mais la circulation s'accroît encore, en particulier dans les grandes agglomérations (Ile-de-France), cause de pollutions diverses.

→ Les dangers de l'automobile.

Il est paradoxal de voir que tout est fait pour encourager la consommation de l'automobile (parce qu'elle représente un secteur économique lourd aux effets induits considérables) mais les logiques auxquelles conduit l'utilisation intense de la voiture risquent d'avoir des conséquences graves à long terme, pas seulement pour l'environnement. Dans le domaine des transports de marchandises la politique des transports a favorisé la route, si bien que le rail représente seulement 10% du trafic total. Le ferroutage suppose une réalité politique et un changement des habitudes.

Est-on parvenu à la fin du modèle automobile ? Paris est le département où le nombre de voitures par habitant est le plus faible. La municipalité a pris des mesures pour favoriser les transports en commun. Ceci préfigure peut-être un renversement de la tendance. Les mesures draconiennes prises par le ministère de l'Intérieur pour renforcer les contrôles (alcoolémie, vitesse) contrastent avec le laisser-aller des décennies antérieures.

LES ENJEUX TERRITORIAUX.

En 25 ans, la nature de l'industrie a été profondément modifiée ainsi que son organisation spatiale. Le bouleversement ne se mesure pas essentiellement en termes de délocalisations, mêmes si elles ne doivent pas être sous-estimées. **C'est plus un nouveau type d'industrialisation qui émerge.** Mais malgré l'effondrement des anciennes bases industrielles, la tradition industrielle marque encore profondément l'espace économique et social des régions concernées.

Les crises sectorielles ont leur traduction régionale (Lorraine, Nord). Mais le territoire n'est pas seulement un réceptacle des crises indus. Il est aussi une composante essentielle de l'organisation de l'appareil productif. 3 faits majeurs :

→ La place de l'Ile-de-France dans le dispositif territorial.

L'intégration fonctionnelle exigée par le nouveau système productif et qui se caractérise par le rapprochement entre les fonctions de conception, de production et de distribution, se heurte à la polarisation de la région IdF : comment éviter la confiscation des secteurs et fonctions « nobles » par la capitale ?

Un rapprochement a lieu entre la conception, la direction et le commerce, mais la césure avec les fonctions de fabrication s'accroît. Et l'évitement sectoriel réduit les possibilités d'apports technologiques d'une branche à l'autre.

Mais le Midi voit l'émergence de pôles industriels d'un type nouveau. Associés à l'existence de technopôles, ils sont liés à des décisions et des financements de l'Etat.

- Toulouse : association entre électronique et aéronautique
- Grenoble : entre organismes publics de recherche (CEA) et groupes industriels locaux.
- Rennes : essor comparé aux technopôles du Midi.

→ Sélection et ségrégation du territoire.

La grande phase d'essor économique a provoqué des mutations qualitatives et quantitatives :

- production multipliée par 5
- contexte d'internationalisation des marchés et des processus productifs
- cadre d'une déréglementation internationale.

Le risque d'une accentuation des déséquilibres est à la mesure de renforcement de la concurrence internationale.

L'industrie a été le moteur des transformations qui ont provoqué un remodelage de l'espace français et une recomposition de la société. Son évolution a été marquée par une nette tendance à la sélection et à la ségrégation :

- **sélection** lors de la phase de croissance avec les choix technologiques de la période gaullienne, la recherche de MO, le choix des créneaux libres sur le marché international.
- **ségrégation** avec la spécialisation des espaces selon les fonctions et selon la structure sociale. La politique de « décentralisation industrielle » sert de couverture à la redistribution des fonctions entre Paris et le reste du territoire : la capitale voit ses fonctions se renforcer.

Les faiblesses de l'appareil productif français sont connues : absence de structuration en filière, faiblesse des industries d'équipement, spécialisation sur des créneaux fragiles (armement). Ces faiblesses donnent des traits à l'espace industriel.

- la France comporte peu de grands centres industriels-urbains intégrés (cf. Stuttgart, Munich, Milan ou les métropoles japonaises).
- **divorce entre l'urbain et l'industriel en France : on théorise la nature « tertiaire » des villes.**

→ La recomposition du territoire.

L'industrie reste un facteur important du rapport de la société à son territoire. Il se produit d'une façon générale une recomposition du système territorial, i.e. des rapports de la société au territoire.

L'internationalisation en cours tend à privilégier les 2 échelles extrêmes :

- le niveau mondial : les firmes déploient des stratégies économiques et financières internationales.
- le niveau local : les échelons locaux sont traités comme des unités concurrentielles.

Les échelons intermédiaires, le régional et le national, s'insèrent dans ce jeu :

- la capitale est une place mondiale, relais des stratégies des firmes et place financière majeure
- les métropoles régionales cherchent l'appui de l'Etat et de leur région dans la concurrence européenne.

Cette logique conduit à rechercher une organisation du territoire en réseaux, qui réintroduisent une cohérence entre les unités de base éclatées face aux multinationales.

Pour recréer une cohérence industrielle dans le cadre de l'insertion internationale, il faut revaloriser l'échelon national et régional.

- il faut un dispositif technologique capable de maîtriser des noyaux durs stratégiques
- il faut revaloriser les formations professionnelles, mésestimées en France.

Il convient de repenser l'ensemble industriel Bassin parisien - Ouest autrement que dans un rapport « fonctions nobles » / « fonctions ignobles » ; de mettre un terme au déclin des industries restantes du ¼ N-E ; d'articuler entre eux les différents technopôles de l'arc atlantique.

→ L'insertion de la France en Europe.

Les taux de chômage français sont parmi les + élevés d'Europe, elle-même aire de fort chômage par rapport aux autres ensembles régionaux développés. On met en avant la lourdeur des charges pesant sur les entreprises en France ; ces taux tiennent plutôt à **l'incapacité de l'industrie française à créer des emplois inducteurs de travail dans le reste de l'économie.**

Entre 1982 et 2000 le secteur de la production matérielle (IAA compris) a perdu 2 millions d'emplois, et le périproductif n'en a créé que 850 000. Seul le Royaume Uni a connu une telle hémorragie.

En 2006 le nombre de créations d'entreprises a augmenté de 3,7%, mais la création d'entreprises industrielles a chuté de 2% (INSEE).

5. VILLES ET ARMATURE URBAINE : LE DISPOSITIF RELATIONNEL REGIONAL

L'armature urbaine de la Fr. est le produit d'un « temps long » de l'histoire. Le dispositif urbain et la hiérarchie des villes ne se modifie que très lentement, même lorsque des événements + brutaux se produisent (révolution ind., intense urbanisation des 30 dernières années).

L'histoire tisse entre les villes des faisceaux relationnels d'une grande diversité, dessinant ainsi des figures régionales.

Il s'agit ici d'une étude des systèmes urbains, i.e. d'1 étude des différentes formes de relations qui peuvent exister entre les villes, comment elles constituent ou non des réseaux urbains susceptibles de définir des espaces régionaux. Ces rapports s'étudient en termes de hiérarchie, de complémentarité et de concurrence.

1. Définitions.

La notion d'*aire urbaine* est adoptée par l'INSEE en 1996. Elle est composée d'un pôle urbain et d'une couronne de communes périurbaines, dont 40% des actifs travaillent à la ville. Elles rassemblent 45m d'hab. en 1999

La notion de *région urbaine* est de Damette et Scheibling ; elle associe des aires urbaines voisines et associées : Lyon/Saint-Étienne ; Rouen/Le Havre ; Nantes/Saint-Nazaire ; Marseille/Étang de Berre ; Valenciennes/Douai/Lens/Béthune ; Nice/Cannes/Grasse/Antibes.

La région urbaine de Paris déborde de la R.I.F et compte 11m d'hab. Puis viennent 10 régions urbaines millionnaires. En dessous de Strasbourg et ses 890 000 hab., forte coupure. La suivante est Grenoble (540 000), puis Rennes et Toulon. En dessous, la notion ne peut plus s'appliquer.

2. Têtes de réseau et réseaux urbains.

Les villes occupent des positions différentes au sein du système urbain. Ces différences peuvent être analysées en termes de contenus fonctionnels et de niveaux hiérarchiques, que l'on mesure par différents critères, ici le niveau d'encadrement (proportion de cadres pour chaque unité urbaine) et le niveau relationnel (trafic téléphonique).

- L'encadrement l'emporte à Paris, qui pèse 52% du total des villes de + de 20 000 hab pour l'encadrement contre 42% en matière relationnelle. On retrouve cet écart à Grenoble ou à Clermont, i.e. dans les villes où les technologies modernes regroupent de forts contingents d'ingénieurs-cadres.

- La part relationnelle l'emporte à Lille, Marseille ou Bordeaux, i.e. métropoles régionales de haut niveau mais en état de relative carence en matière d'activités de haute qualification.

- A Nice et Toulon, le poids relationnel est le double du poids d'encadrement : surconsommation téléphonique liée au tourisme et absence d'activités qualifiantes.

- Situation d'équilibre à Toulouse, Strasbourg ou Nantes. Parité parfaite à Lyon.

On remarque ici le poids de paris : entre paris et la 1^{ère} ville de province, le poids est de 11 à 1 pour l'encadrement, de 9 à 1 pour l'activité relationnelle.

Après Paris, 7 agglomérations ou régions urbaines se détachent pour l'encadrement, dont 3 en position littorale (Marseille, Bordeaux, Nantes), 2 en position frontalière (Lille, Strasbourg), 2 à l'intérieur (Lyon, Toulouse). On retrouve, Nancy mis à part, les 8 métropoles d'équilibre définies en 1963 par la DATAR.

Suivent 11 villes de 2^{ème} rang : Nice, Grenoble, Montpellier, Nancy, Rennes, Rouen, Orléans, Clermont, Dijon, Tours, Saint-Étienne. Ce sont des villes à orientation d'Etat + ou - accentuée. Elles sont pour la plupart des capitales de région, mais leur rôle les place même en position intermédiaire entre région administrative et grande région de gabarit géographique.

Une 3^{ème} cat. compte 20 unités urbaines, dont 6 sont des capitales de régions administratives, Reims, Caen, Limoges, Besançon, Amiens, Poitiers. Ces 39 villes ou régions urbaines représentent le niveau sup. de l'armature urbaine, organisé autour de Paris et des 7 métropoles.

3. Le dispositif relationnel régional.

Le système relationnel est organisé à 2 niveaux :

- le niveau national est entièrement polarisé par Paris
- le niveau régional est structuré autour des métropoles, dont Paris.

A l'échelle nationale, la capitale entretient des échanges significatifs avec toutes les villes qui jouent un rôle dans l'armature urbaine. Toutes les métropoles de province ont une connexion assez forte avec Paris. Lyon arrive en tête du tableau. Mais dissymétrie entre :

* France du sud et de l'ouest, bien reliée à Paris

* France de l'est et du nord, où seules les + grandes villes ont une connexion forte avec Paris.

Le Bassin Parisien

Cette dissymétrie renaît dans le BP : faiblesse relationnelle du nord et de l'est / intensité des connexions au sud et à l'ouest. Ceci à la fois dans le rapport à Paris et dans les relations internes à la région. La domination parisienne n'empêche pas l'existence de sous-systèmes régionaux.

Le réseau le + fortement constitué est celui de la Normandie.

- Rouen est une capitale aux fonctions diversifiées, relayée par Caen, ville d'Etat.
- Le Havre et Cherbourg, les 2 ports de haute mer, sont également intégrés à l'espace normand.

Rouen est complétée par Le Havre, relayée par Dieppe et Evreux. En Basse Normandie Caen est relayée par Saint-Lô et Cherbourg. Alençon est un peu à l'écart du système : sa liaison majeure est avec Le Mans.

Le système est à la fois clairement hiérarchisé autour de Rouen et fortement maillé ; des villes différentes comme Le Havre, Cherbourg, Alençon ou Evreux sont reliées à Rouen et à Caen. Il existe aussi une relation directe avec Lille.

Cœur du système normand = trio Rouen Caen Le Havre, qui constitue un double couple :

- Rouen – Le Havre comme classique de la géographie portuaire, le fond d'estuaire et son complément sur le large, et entre les 2 une vaste zone industrialo-portuaire. L'ensemble forme une région urbaine d'un million d'habitants.

- Rouen – Caen, 2 villes aux profils fonctionnels contrastés. Rouen comme ville plurifonctionnelle équilibrée // Caen comme ville d'Etat spécialisée.

C'est un ensemble éco. de 1^{er} plan, mais handicapé par les faiblesses de son profil industriel : la Normandie est cantonnée dans les industries lourdes et dans les ind. de MO, qui s'y sont déployées avec la décentralisation ind. des années 60 (automobile et électroménager surtout, d'où les difficultés avec la faillite de Moulinex). Dans les 2 cas, le travail normand est limité aux fonctions d'exécution, alors que les activités haut de gamme seraient nécessaires à son développement.

2è réseau, la Loire moyenne.

Quadrilatère Orléans, Tours, Châteauroux, Bourges. Pas de hiérarchie apparente entre les villes du système ligérien, mais un maillage associatif avec des relations équilibrées qui se croisent dans toutes les directions. Tout ceci est lié à la proximité parisienne. Toutes les unités urbaines sont en rapport avec la capitale.

Triangle de base = Orléans Tours Bourges. Equilibre fonctionnel remarquable de ces villes.

- Orléans constitue la tête de pont de Paris sur la Loire. Elle bénéficie d'une forme particulière de décentralisation qui la dote d'un profil fonctionnel digne d'une métropole.
- Tours occupe une position complémentaire de plaque tournante entre le BP, l'ouest et le sud-ouest.

Entre le système normand et le système ligérien, Le Mans est une ville d'interface entre BP et Ouest (Basse Loire surtout).

A l'est du bassin parisien, la seule ville importante est Reims. C'est une tête de réseau dont l'ère d'influence ne coïncide pas avec le découpage des régions administratives. La Haute Marne est en effet un espace faible, partagé entre Reims Nancy Dijon, alors que l'Aisne, bien que département picard, est + orienté vers Reims.

On ne peut pas considérer Troyes comme un relais de Reims, alors qu'intervient ici Dijon, qui pose le problème de la Bourgogne, espace intermédiaire.

Reims a pour particularité d'avoir des relations significatives avec Lille et Nancy, ce qui témoigne d'un certain rôle de connexion entre Paris, le nord et l'est de la France.

Amiens est le parent pauvre du BP : des 22 régions, la Picardie est certainement la + artificielle, la seule que l'on ne retrouve pas dans la composition de l'armature urbaine. Facteurs à la fois internes et externes. En effet la Picardie, comme la Normandie, est privée de fonctions productives abstraites. Amiens reste cantonnée à son rôle de ville d'Etat. Recul de l'emploi dans les fonctions d'exécution.

La Picardie a longtemps bénéficié de sa position intermédiaire entre Nord et Paris, mais a régressé. Auj., Amiens est à l'écart des moyens de transport modernes : choix de tracés directs pour le TGV et pour l'autoroute, qui a porté un coup sévère à la capitale picarde. On en a la preuve *a contrario* avec le dév. de Reims.

Dernière carac. du BP : l'absence de connexion entre les sous-systèmes qui le composent, ce qui n'est pas surprenant, puisque toutes les relations d'importance passent par la capitale. Cependant

l'influence parisienne ne nivelle pas la région, bien au contraire. Diversité remarquable des systèmes urbains autour de Paris, aussi bien dans leur structure que dans leur dynamique.

Le Nord-Pas-de-Calais.

On peut à peine y parler de réseau urbain, tant le système est rudimentaire : la métropole d'un côté, le reste de l'autre. Lille monopolise les relations avec Paris, et focalise tous les échanges à l'intérieur de la région. Toutes les villes sont connectées à la capitale régionale, mais à un niveau assez faible, surtout pour l'ex-bassin minier, ce qui traduit l'atonie de la vie éco. de la zone.

Le dispositif relationnel forme un éventail presque parfait autour de Lille. Ceci distingue la structure fonctionnelle du système : Lille est une métropole complète alors que les unités urbaines de la région sont à dominante d'exécution industrielle, à l'exception d'Arras, ville d'Etat et centre commercial de l'Artois.

A l'est, Valenciennes est un peu + qu'une ville ind. ; ses relations avec Cambrai et Maubeuge en font une esquisse de centre sous-régional. A l'ouest, tétrapole littorale Dunkerque – Calais – Saint-Omer – Boulogne. Le tunnel valorise Calais, centre de gravité du système. Le système urbain a-t-il vocation à former un véritable réseau hiérarchisé, bien relié à Paris et à l'Europe du N-O ?

Le bassin ex-minier ne constitue plus qu'une réserve de MO et une zone de retraite pour les anciens mineurs logés par les Houillères. Le seul pôle d'emploi est celui de l'agglomération de Lille, à un moindre degré d'Arras. la partie centrale (Douai, Lens) a-t-elle vocation à devenir une sorte de grande banlieue lilloise ?

Lille a une autre singularité : elle entretient un faisceau de relations extra-régionales, avec Rouen, Amiens et Reims. Cela lui confère un statut métropolitain qui touche toute la partie septentrionale du BP. Atout pour la région = liens à nouer de l'autre côté de la frontière.

L'Est.

Elle est structurée autour d'une métropole, Strasbourg, associée à un relais de 1^{er} plan, Nancy, et à 2 relais de second rang, Mulhouse et Metz. Originalités : forte identité des 2 sous régions, Alsace et Lorraine et intensité des échanges. Epinal et Colmar, à un niveau + modeste, complètent le dispositif. En Alsace, distinction nette entre Haute (Strasbourg) et Basse Alsace (Colmar et Mulhouse). La frontière de 1870 est la cicatrice la + vive du territoire français : Alsace-Moselle = *Reichsland*.

L'Ouest.

Comme à l'Est, Nantes, la métropole rég., de gabarit assez modeste, est excentrée, et avec des villes-relais dotées d'une aire d'influence directe + importante que celle de la métropole.

2 villes jouent un rôle régional, Nantes et Rennes, suivies de 2 autres villes, de gabarit + départemental, Angers et Brest. Nantes est une métropole rég. avec un profil économique large à dominante de productif abstrait / Rennes est un modèle de ville d'Etat. La zone d'influence de Nantes est limitée aux dpt de la Loire-Atlantique et de la Vendée, alors que Rennes apparaît comme la capitale de toute la presqu'île bretonne. Le rôle de Brest est limité au Finistère, en association avec Quimper. Nantes déploie un vaste système relationnel avec La Rochelle, Tours, Le Mans, Laval.

Donc, le couple Nantes / Rennes présente un profil particulier, avec une métropole régionale modeste et un relais sous-régional fort. On pourrait s'attendre à une relation de complémentarité

entre ces 2 villes, mais la relation directe entre elles est assez médiocre. Rennes est + connecté à Paris, ce qui n'est pas surprenant pour une ville d'Etat.

Angers occupe une place à part : elle appartient à la famille ligérienne. Elle appartient au système urbain de l'ouest mais sa relation avec Nantes est faible.

La faible intégration du triangle de base Nantes-Rennes-Angers constitue la principale carence du système urbain de l'ouest. Mais Nantes représente un noyau métropolitain de qualité, doté d'un potentiel de dév.

L'analyse de l'Est et de l'ouest met en évidence une caractéristique importante du système urbain fr. : les échanges sont en général + importants entre villes de la même famille qu'entre villes de profil différent. L'inverse serait + logique, des relations entre villes complémentaires. mais ces complémentarités sont virtuelles puisque cette fonction sup. qu'est la mise en relation entre activités éco, services publics et Etat est une spécialité voire un monopole parisien.

Le Sud-Ouest.

La situation originale du Sud-ouest ne tient pas seulement à son unité physique et culturelle, mais à l'armature urbaine elle-même. **Bordeaux** et **Toulouse** constituent un couple pas seulement uni par les liens de la Garonne. Une zone de recouvrement entre les 2 aires d'influence se forme avec **Limoges**, **Pau** et **Tarbes**, **Agen**. Ce recouvrement prend une place particulière sur le rebord pyrénéen. Les Hautes-Pyrénées et les Pyrénées-Atlantiques constituent un espace doté de liens historiques et économiques comparables avec les 2 métropoles.

Entre les 2 métropoles, il y a un niveau de relation exceptionnel, qui ne se retrouve nulle part ailleurs en France C'est le seul endroit où l'on peut parler d'une complémentarité entre 2 métropoles. Les profils fonctionnels s'y prêtent :

- Bordeaux est une métropole économique avec un profil large
- Toulouse est une ville mixte, associant les fonctions d'Etat avec les industries modernes. Ces industries, notamment l'aérospatiale, sont liées à l'Etat, mais leur présence confère à la ville un statut original : Toulouse, avec Grenoble, est la seule ville de province fortement marquée par la haute technologie. Celle-ci est également présente à Bordeaux, mais à un niveau + modeste, et avec une connotation + militaire.

On peut parler d'un axe Bordeaux-Toulouse.

La zone méditerranéenne.

C'est un ensemble littoral : toutes les villes sont soit des ports, soit des cités proches de la mer. Six sous-régions, à base historique :

- le Comté de Nice (auj. côte d'Azur)
- la Provence littorale
- le bassin de la Durance
- le Comtat Venaissin
- le Languedoc-Roussillon
- la Corse.

La région urbaine de **Marseille-Berre** correspond à peu près au dpt des Bouches-du-Rhône. Dépasse 1,3m hab. C'est pourtant un ens. en difficulté, la ville-centre subissant un repli de ses activités portuaires et une concurrence de sa propre périphérie. A l'int. de l'agglomération, **Aix-en-Provence** a tjr accaparé le niveau sup. des fonctions d'Etat. **La Côte d'Azur** = 850 000 hab, avec

un contenu différent, centré sur le tourisme et la retraite. **Toulon** apparaît comme un isolat touristico-militaire dont le rôle dans l'armature urbaine est négligeable, sans rapport avec son poids démographique. **Montpellier** est une capitale sous-régionale importante, ville d'Etat hyperspécialisée, dont les fonctions dépassent parfois le cadre régional. A **Nîmes**, la dominante des fonctions d'Etat est – exclusive qu'à Montpellier. **Béziers** est limitée à la fonction de centre de services microrégional et touristique. C'est **Avignon** qui présente le profil le + riche et l'éventail fonctionnel le + large, la dominante d'Etat étant très limitée.

En dehors de Marseille, véritable métropole éco, les dominantes méditerranéennes sont de loin l'Etat civil et militaire et le tourisme. L'absence de l'industrie et la faiblesse du *périproductif* donnent un système urbain fondé sur la *reproduction simple*, et à Nîmes et Montpellier sur la *reproduction élargie*.

Y a-t-il un réseau urbain méditerranéen ?

Plutôt non. On ne retrouve ni maillage régional, ni polarisation métropolitaine, qui permettraient de définir un réseau. Montpellier et Nice sont bien reliées à Marseille mais + avec Paris. Tourisme et fonctions d'Etat renforcent le lien parisien, mais ce n'est pas la seule raison, puisqu'il y a 30 ans Nice échangeait déjà + avec Paris qu'avec Marseille. L'influence de Marseille est court-circuitée par celle de Paris, sauf en Corse.

Cette situation urbaine en zone méditerranéenne est bien différente de ce que l'on rencontre ailleurs en France. Marseille est une grande métropole régionale, mais pas une tête de réseau.

Dernière originalité : l'importance de Lyon dans ce système urbain méditerranéen. Sans négliger les facteurs d'unité le long du littoral méd., on a le sentiment que ce sont les relations avec l'intérieur qui sont déterminantes, avec Paris ou Lyon.

L'ensemble lyonnais.

Il couvre la région Rhône-Alpes et l'Auvergne, mais aussi une bonne partie de la Bourgogne et de la Franche-Comté. Lyon est une grande ville de statut international. Son profil fonctionnel est celui d'une métropole éco., où toutes les activités sont fortement représentées à tous les niveaux. C'est la seule ville de province à être connectée avec toute la France, particulièrement la moitié est, de Montpellier à Strasbourg. Enfin c'est la métropole la + fortement reliée à Paris.

Lyon, capitale régionale, métropole nationale.

Spécificité : articulation entre aire métropolitaine elle-même et ensemble régional qu'elle dirige. Réseau urbain bien maillé et hiérarchisé, avec une tête de réseau et des relais aux différents niveaux. Cf. **Grenoble** : profil mixte, ville d'Etat et ville ind. de haute technologie. Elle partage avec Lyon la fonction de capitale des Alpes du Nord, qui est elle-même une région originale, associant tourisme et industrie. 2 villes importantes, **Annecy** et **Chambéry**, qui forment un véritable couple urbain, se partageant la desserte des 2 Savoies.

Valence et les 2 départements de la Drôme et de l'Ardèche appartiennent à la zone d'influence directe de Lyon.

A l'ouest de Lyon, les 2 dpt de la Loire et de la Haute Loire se rattachent de même à la métropole. **Saint-Étienne** pose un problème : elle fait partie de la grande région urbaine de Lyon mais son rôle dans l'armature urbaine est très limité, les échanges avec Lyon sont dérisoires. C'est une agglomération dotée d'un profil riche, où la dominante d'exécution ind. est modérée.

Au-delà de cette zone + ou – connectée à Lyon, 2 régions où la situation est différente : en Auvergne comme en Franche-Comté il n’y a pas de maillage intégré comparable à ce que l’on trouve entre les Alpes et Lyon, mais une disposition de relais simples, avec **Clermont**, **Dijon**, et **Besançon**. Ces 3 villes sont des capitales sous-régionales, avec des zones d’influence nettement délimitées. Elles entretiennent une relation significative avec Lyon, même si cette relation vient assez loin derrière Paris. Cette vaste zone d’influence élargie de Lyon n’a pas d’équivalent au sud, où le contact s’effectue directement avec la zone de Marseille. Ces 3 villes sont à dominante d’Etat, surtout Besançon. les 2 autres sont des villes mixtes, où les fonctions économiques jouent un rôle important (caoutchouc à Clermont, commerce à Dijon).

Le modèle économique lyonnais.

L’armature urbaine du Centre-Est a donc une texture particulière :

- les villes d’Etat spécialisées sont rares, et d’importance limitée (Chambéry et Besançon). Rien d’équivalent à Rennes ou Montpellier. Les principaux relais sont des villes mixtes, où l’Etat est toujours associé à une activité éco importante (industrielle).
- c’est un ensemble où l’industrie joue un rôle très important à tous les niveaux de l’armature et dans toutes les branches (chimie, métallurgie, textile, électromécanique, électronique). Le réseau de petites et moyennes villes, à forte tradition ind., constitue la base de cette armature urbaine.

Le cas de Lyon est unique par sa qualité et son ampleur.

- On peut parler d’un modèle métropolitain lyonnais, par opposition au modèle parisien. Lyon n’a pas subi comme Paris le processus d’épuration fonctionnelle visant à évincer l’exécution industrielle et a pu maintenir un pluralisme fonctionnel qui représente un atout dans le nouveau contexte éco.
- C’est aussi un modèle de capitale régionale, animant un réseau complexe et diversifié, de la frontière it. au cœur du Massif Central, de la Bourgogne au Comtat Venaissin. La mise en place des TGV transalpins pourrait reconstituer la stature internat. D’une cité qui a toujours eu vocation à tenir une position charnière entre Europe du N et Europe du S.

Conclusion : France du Nord et France du Sud.

Concernant le dispositif de l’armature urbaine, on peut distinguer France du Nord et France du Sud.

→ **Au Nord**, le système est centré sur Paris, avec une série de couronnes concentriques

- les villes proches qui évoluent vers un statut de proche banlieue, par élargissement du bassin de MO parisien : Château-Thierry, Compiègne, Creil, Vernon, Evreux, Dreux, Chartres, Montargis, Sens.
- les capitales rég. proches de Paris : Rouen, Orléans, Reims, Amiens.
- une couronne externe, développée à l’Est et au Sud : Caen, Alençon, Le Mans, Tours, Bourges, Nevers.

Au-delà, 3 régions distinctes, avec chacune leur métropole, mais où Paris est bien représentée (par les villes d’Etat) : l’Ouest, le Nord et l’Est. Le contact entre le BP et ces 3 ensembles s’effectue de façon spécifique à chaque fois :

- à l’ouest, contact par continuité. Le système prolonge celui de Paris. Le Mans comme ville-charnière.
- au nord, contact par recouvrement. Les 2 ensembles sont distincts, mais l’influence de Lille déborde sur le nord du BP.

- à l'est, large coupure qui sépare l'ensemble parisien des régions frontalières. Seule passerelle = liaison Reims-Nancy.

→ **La France du Sud a un dispositif inverse.** Le Massif Central fait séparation entre système garonnais et système rhodanien :

- le grand sud-ouest s'étend des Charentes à Perpignan, organisé autour de ses 2 métropoles complémentaires et associées.
- le grand sud-est regroupe les ensembles lyonnais et marseillais, associés par le rôle dirigeant de Lyon.

→ **Régions intermédiaires**

- entre ces 2 Sud, Le Languedoc se présente comme une région intermédiaire, ouverte des 2 côtés, et sur l'Espagne

Et entre les 2 moitiés nord et sud de la France :

- Le Poitou. Poitiers, en liaison avec Tours, occupe une position symétrique, entre France de l'ouest, BP et Sud-Ouest.
- La Bourgogne. Dijon, associée à Besançon, est en position de charnière entre le BP, la France de l'Est et l'axe Saône-Rhône.
- Limoges et Clermont ont également une situation intermédiaire : elles appartiennent à la France méridionale, mais sont connectées prioritairement à Paris. Elles sont des avancées du système parisien et des annexes des systèmes du midi. Elles sont aussi en position de quasi cul-de-sac, bloquées par le massif Central (alors que Dijon et Poitiers sont en situation de seuil).

Logique territoriale hexagonale et intégration européenne.

Donc, remarquable continuité du système urbain français à travers les siècles. L'industrialisation elle-même n'a pas transformé profondément le vieux dispositif. D'où une véritable « logique territoriale française ».

La profondeur des racines historiques n'est pas une garantie d'efficacité. L'armature à la française, centrée sur la capitale et forgée en fonction d'elle, est cohérente avec une France hexagonale. Ce n'est plus le cas auj. : cette structure n'est-elle pas en porte-à-faux avec les réalités contemporaines ? La relative faiblesse des métropoles concernant les fonctions sup. n'est pas un atout en économie ouverte. Paradoxe français : ces 30 dernières années, ouverture éco. rapide tout en poursuivant des pratiques territoriales issues des périodes passées.

Dans quel sens l'ouverture des frontières modifiera-t-elle le fonctionnement des réseaux urbains ? Vont-ils se recomposer via une intégration des zones frontalières ? Le débat sur les « arcs » atlantique et méditerranéen indique ces incertitudes.

Ex. : la liaison de la façade méd. via Barcelone et Gênes se renforcera-t-elle au point de constituer un ensemble unique ? Pour le moment, les liaisons de l'Espagne avec le Languedoc sont + des relations de transit des flux vers l'Eur. du Nord que des liaisons organiques interrégionales. Celles de Gênes sont + tournées vers l'Europe rhénane. « L'autoroute des technopôles » n'est pas une réalité géographique.

L'organisation, dans le cadre de l'UE, de relations transfrontalières, cf. au nord-est, n'a pas modifié en profondeur les espaces concernés, encore plongés dans des crises ind. de longue durée.

La question fondamentale est de savoir comment l'articulation du système urbain à l'Europe pourra se réaliser.

* * *

Chapitre 6 : Nouveaux territoires urbains

Aujourd'hui, population urbaine et périurbaine = 90% de la population totale. En un demi-siècle, la France a connu une explosion urbaine qui lui a permis de rattraper son retard par rapport aux autres pays industriels européens (la population urbaine de la France a doublé, passant de 25 millions en 1954 à 50 millions au début du XXI^e siècle). Le modèle de croissance de Paris s'est imposé, avec des décalages et des variantes, à l'ensemble du territoire.

I – LE CAS PARISIEN

Croissance comparée Paris/province

En 2 siècles, la population parisienne a augmenté 2 fois plus vite que celle des grandes villes de province. L'évolution globale a maintenu les hiérarchies anciennes mais en accentuant considérablement les écarts. Cependant, au cours du dernier demi-siècle, la croissance des villes de province s'est nettement accélérée, tandis que la croissance parisienne a eu tendance à ralentir (ce ralentissement est passé inaperçu, car il portait sur des populations beaucoup plus nombreuses que dans les villes de province). En fait, le changement le plus important concernant Paris n'est pas d'ordre quantitatif mais qualitatif, il concerne les **fonctions métropolitaines** de la capitale.

Les étapes de la croissance parisienne

- A la fin de l'Ancien Régime, Paris compte ½ million d'habitants (dans tout l'Occident, seule la ville de Londres se situe à un niveau comparable).
- Au cours de la 1^e moitié du XIX^e siècle, croissance très rapide (+ 1,8% par an) ; la population double à l'intérieur de l'enceinte de Thiers (1842), tandis qu'à l'extérieur, une nouvelle banlieue commence à se développer. Sous la Monarchie de Juillet, le préfet Rambuteau tente de désengorger le quartier des Halles.
- La croissance parisienne s'accélère encore sous le Second Empire (rythme moyen de 2,8% par an). A la fin du Second Empire, la ville-centre a atteint les 2 millions d'habitants, et l'agglomération 2,5 millions. Le remplissage de l'espace intra-muros entraîne un changement dans la définition administrative de la ville : en 1860, passage de 12 à 20 arrondissements. Dans une capitale menacée d'asphyxie, les activités bancaires et financières se développent et ont besoin des espaces de qualité en zone centrale. L'arrivée du chemin de fer marque une étape majeure dans la modernisation de la ville, mais ce sont surtout les **grands travaux haussmanniens** qui font entrer Paris dans la modernité. Le Second Empire voulait faire de Paris une capitale modèle : c'est ainsi qu'en 20 ans, Paris devient la métropole du capitalisme triomphant. Mais l'haussmannisation aboutit à une forte ségrégation spatiale est/ouest : à l'ouest, les activités financières et commerciales, le pouvoir politique et les quartiers bourgeois // à l'est, le petit peuple, les vieux quartiers dégradés et les activités « vulgaires ». Les nouvelles halles de Baltard, qui donnent sur le quartier des affaires à l'ouest, sont le pendant bourgeois des anciennes Halles, qui donnent sur les quartiers populaires.

- Les artisans, chassés du centre par l'haussmannisation, se reportent sur la banlieue proche. Malgré la coupure de l'enceinte, les faubourgs parisiens débordent sur l'espace extra-muros (ex : la Villette se prolonge vers Aubervilliers et Pantin). Le maraîchage cède la place à l'artisanat et à la petite industrie dès la fin du siècle. Suite à la Commune de Paris (1871), la capitale est « décommunalisée » ; elle est gérée directement par le pouvoir central. La banlieue, au contraire, relève du régime général (elle est représentée par le Conseil général de la Seine). A la fin du XIXe siècle, l'Etat opte pour l'aménagement d'un **métropolitain** : il s'agit d'un choix avant tout politique, qui vise à maintenir la population et les activités dans l'espace central (contrôlé par l'Etat) et à freiner la croissance des banlieues ouvrières à risque. A la Belle Epoque, la zone centrale atteint les 3 millions d'hab.

La grande industrie parisienne

Lorsque se déclenche la 1^e Guerre Mondiale, la France doit faire face à une guerre industrielle à laquelle elle n'était pas préparée. Dans un contexte de pénurie de main d'œuvre, il faut, en urgence, ouvrir des usines et recruter des centaines de milliers d'ouvriers. Or, Paris est le seul marché de main d'œuvre capable de répondre à une telle demande. C'est ainsi qu'en 4 ans, Paris, qui était la capitale des affaires, du commerce et des industries de luxe, se transforme en capitale industrielle et se couvre d'usines (armement, véhicules de guerre...). Après 1918, cette nouvelle industrie parisienne se reconvertit rapidement à la production civile (automobiles, avions, appareils électriques...). Désormais, l'ouvrier d'industrie cesse d'être une figure exclusivement provinciale. Mais l'ouvrier parisien est syndiqué et politisé ; l'image du Paris révolutionnaire s'en trouve alors ravivée.

Vivre et travailler à Paris : la « ségrégation associée »

- La poussée industrielle de la 1^e Guerre Mondiale s'effectue dans Paris même (cf. Citroën sur les terrains militaires du quai Javel, et Renault au quartier Billancourt). La population ouvrière s'entasse dans les taudis des quartiers populaires parisiens. Au sortir de la guerre, la pénurie de logements est dramatique. Mais il faut attendre la **loi Loucheur** (1928) pour qu'une solution soit apportée : en accordant des prêts à faible taux d'intérêt aux salariés, on leur permet d'acquérir un lopin de terre en banlieue et d'y construire un petit pavillon. La banlieue s'étale donc de plus en plus, sous forme de lotissements pavillonnaires centrés autour des gares. Le but de la mesure était d'enraciner dans la terre les ouvriers (qui sont souvent d'anciens ruraux) et, ainsi, de préserver les banlieues de la contagion révolutionnaire. Mais c'est le résultat inverse qui se produit : les lotissements populaires de la banlieue proche deviennent un terrain de prédilection pour l'implantation du PCF (« banlieues rouges »).
- A la veille de la 2^e G. M., la ségrégation sociale à Paris est particulièrement forte ; les « beaux quartiers » ne couvrent que le quart ouest de la ville intra-muros, et la banlieue résidentielle prolonge les beaux quartiers le long des axes historiques Paris-Versailles et Paris-Saint-Germain-en-Laye, tandis qu'à l'est s'étalent les banlieues ouvrières et industrielles, organisées autour des usines et des gares. Cependant, le peuple occupe encore le centre historique de la ville. Paris est donc à la fois le siège du pouvoir et des classes dominantes, et le lieu de la contestation du pouvoir. En dépit des tensions sociales, la ségrégation est une ségrégation « associée » : les différents secteurs de l'agglomération sont connectés entre eux

par le rail et débouchent tous sur le centre, ce qui permet l'émergence d'une véritable culture populaire parisienne, incarnée par des noms prestigieux (Piaf, Montant, Prévert, Carné, Léger, Picasso, Kosma, Doisneau, Cendrars...).

Le basculement de l'espace parisien : la « ségrégation dissociée »

Les politiques d'aménagement

Au sortir de la 2^e G.M., Paris connaît une nouvelle grave crise du logement, mais cette fois la législation HLM permet d'y faire face plus efficacement. Dès les années 1950 s'affirme l'idée qu'il faut ralentir l'extension de l'agglomération parisienne et qu'il faut limiter la place de l'industrie à Paris en décentralisant les activités industrielles. Les premiers textes réglementaires sur ce thème datent de 1954, mais c'est la Ve République qui va donner l'impulsion majeure avec le 1^{er} Schéma directeur d'aménagement et d'urbanisation de la région parisienne (**SDAU**), mis en œuvre par le préfet Delouvrier :

- implantation des villes nouvelles sur les plateaux agricoles à 30 km de Paris
- création d'un centre d'affaires de dimension européenne à La Défense
- mise en place du RER et développement du réseau autoroutier.

Le bilan de cette politique est mitigé. Les villes nouvelles existent, le RER fonctionne, La Défense s'est développée au-delà des prévisions et a attiré les tours de bureaux, évitant ainsi à Paris d'être défiguré par la multiplication des buildings. Entre 1965 et 1990 l'agglomération a gagné 1,5 million d'habitants, mais Paris intra-muros a perdu plus de 600.000 hab. La superficie de l'agglomération est passée de 1 450 à 2 380 km² mais sa densité moyenne a baissé (passant de 5 000 à 3 900 hab./km²), car l'occupation du sol est moins intense en périphérie. Le développement des bureaux et la réhabilitation des quartiers centraux vétustes ont entraîné une hausse des valeurs foncières : compte tenu du manque de logement social, les foyers à revenu modeste doivent migrer vers la banlieue. Le développement de l'automobile a permis le peuplement des interstices situés entre les premiers îlots urbanisés. La population de la banlieue est passée de 3,5 à 7 millions d'habitants depuis 1965. Ces évolutions n'ont toutefois pas supprimé la vieille opposition est/ouest.

Les changements fonctionnels

- Le changement le plus spectaculaire concerne la zone sud-ouest : cette zone, qui va de La Défense et du sud des Hauts-de-Seine jusqu'à l'ouest de l'Essonne, accueille les activités de haut niveau qui ont entraîné la croissance de Paris au cours des années 1960 et 1970 (gestion, conception, marketing, c'est-à-dire les « fonctions abstraites »). Toutes les industries modernes ont créé des centres d'études et de recherche, employant des dizaines de milliers d'ingénieurs. Les facteurs de localisation de ces activités sont d'ordre social : pour les ingénieurs et les cadres supérieurs, il fallait une implantation proche de leur zone de résidence favorite, en contact avec l'hypercentre. Il était donc exclu d'installer ces activités dans les banlieues de tradition industrielle ⇒ **logique d'évitement**. Saint-Cloud, Rueil-Malmaison, Vélizy, Saclay, la ville nouvelle de Saint-Quentin-en-Yvelines, Orly, Palaiseau deviennent des hauts lieux de la science et de la technologie. Ainsi, la banlieue résidentielle aisée est devenue un espace d'activités haut de gamme. Les activités militaires occupent une place prépondérante dans ce secteur.
- L'ancienne banlieue ouvrière et industrielle, à l'est, a connu une évolution inverse : les usines ont peu à peu fermé et ont laissé place à de grandes **cités HLM** (qui avaient été précédées par les **cités-jardins**), ex : Montreuil, Nanterre,

Montrouge, Clichy... La fonction principale de ces banlieues est désormais l'habitat. Les activités de transport et logistique, organisées autour des pôles de Roissy (au nord) et Orly-Rungis (au sud), n'ont que partiellement compensé les pertes d'emplois industriels. Les communes se sont appauvries (baisse des ressources de la taxe professionnelle) et la population doit chercher du travail dans le secteur ouest de l'agglomération parisienne.

- Seule la zone nord-ouest assure encore des fonctions de fabrication (de Flins à Aulnay-sous-Bois). Ce secteur, à l'image de la ville nouvelle de Cergy-Pontoise, garde un caractère plurifonctionnel.

L'ancienne « ségrégation associée » a donc été remplacée par une « ségrégation dissociée ». L'emploi se développe de façon préférentielle dans les secteurs les plus chics et les plus chers. Les populations les plus fragiles sont refoulées dans la banlieue est, loin des zones d'emplois. Cela entraîne deux problèmes majeurs :

- 1) un problème social : les cités HLM cumulent tous les handicaps (appauvrissement, exclusion, tensions sociales fortes, dégradation du cadre de vie...)
- 2) un problème de transports : la ligne A du RER (reliant l'est à l'ouest de l'agglomération) est saturée depuis des années, il a fallu prolonger la ligne 1 du métro jusqu'à La Défense. Mais le problème n'est pas résolu. L'instauration d'un péage urbain est de plus en plus considérée comme une solution inévitable, mais elle risque d'aggraver le processus ségrégatif et de durcir les tensions sociales.

⇒ Ces dysfonctionnements montrent que le mode de développement inauguré par le schéma de 1965 a atteint ses limites.

II – LES VILLES DE PROVINCE

La croissance urbaine de la province

- *Avant 1950.* Croissance limitée des villes de province. Dans les grandes villes bourgeoises, le vieux centre a été aéré dès le XVIIIe siècle et remodelé par la construction d'une « grand'place » (cf. place Bellecour à Lyon, place du Capitole à Toulouse, place Stanislas à Nancy, place des Quinconces à Bordeaux). L'arrivée du chemin de fer au milieu du XIXe siècle est un bouleversement majeur : suppression des anciens remparts, aménagement de voies plus larges, apparition d'un quartier de la gare avec banques, commerces et maisons bourgeoises (symbole de la modernité urbaine). Une longue avenue relie la gare à la vieille ville. Au-delà de la voie ferrée s'étendent les zones réservées à l'industrie, à l'habitat populaire et aux marchés. Les villes portuaires sont restées organisées en fonction du port, même avec l'arrivée du rail. Sous le Second Empire, l'urbanisme haussmannien déteint sur les villes les plus riches (Lyon, Rouen, Montpellier, mais aussi Marseille, qui connaît un intense développement avec le percement du canal de Suez).

Jusqu'aux années 1950, la croissance des villes de province reste modérée. La croissance urbaine est surtout le fait des villes industrielles (cités minières et sidérurgiques). Cette faible croissance s'explique par la faible diffusion de l'industrialisation en province : la grande industrie est restée essentiellement parisienne (rares étaient les villes capables d'offrir un réservoir de main d'œuvre suffisant pour faire tourner des usines de plus de 10.000 ouvriers). La seule grande ville à suivre le modèle parisien est Lyon, où s'organisent plusieurs grands groupes de l'industrie chimique (cf. Rhône-Poulenc).

- *La croissance dans la 2^e moitié du XX^e siècle.* A partir des années 1950 les villes françaises connaissent une croissance accélérée, absorbant plus de 20 millions d'habitants (processus de « citadinisation » de la population). Toutefois, les rythmes sont très différents d'une ville à l'autre. Les villes industrielles du Nord et de Lorraine poursuivent leur progression jusqu'aux années 1960 avant d'entrer en déclin, tandis que les villes d'industrialisation récente (Toulouse, Grenoble, Pau, Caen...) entrent dans une phase de croissance rapide et continue. Quelques axes de forte croissance urbaine apparaissent : la vallée du Rhône, l'axe Bayonne-Pau-Tarbes, l'axe garonnais (de Bordeaux à Toulouse) et l'axe des villes méditerranéennes (accueil des rapatriés d'Afrique du Nord, développement touristique). Les villes du Bassin Parisien et de l'Ouest connaissent un développement particulièrement important lié aux décentralisations industrielles. Mais après 1975, les rythmes changent ; quelques centres isolés voient leur bilan basculer dans le négatif (Marseille, Tarbes, Béziers, villes industrielles en crise comme Saint-Étienne et Clermont-Ferrand...) ; à l'inverse, quelques centres isolés, situés dans des régions de faible croissance urbaine, se démarquent par un solde positif (cf. Metz et Dijon).

L'urbanisme en question

Les collectivités locales manquaient d'expérience et de moyens pour faire face à une croissance aussi soudaine : il a fallu repenser complètement l'urbanisme.

- Les conceptions urbanistiques de la **Charte d'Athènes** (1943) se diffusent rapidement. Volonté de délimiter spatialement les différentes fonctions de la ville (= « **zoning** » fonctionnel, déjà pratiqué dans les pays anglo-saxons) et de densifier l'occupation des banlieues. Le principe du zoning aboutit à la formation de zones d'habitat, de zones commerciales et de zones industrielles en dehors de la ville-centre. La charte d'Athènes propose aussi de rompre avec la rue au profit des tours d'immeubles entourées d'espaces verts.
- Dès 1958, les **PUD** (Plans d'urbanisme directeurs) donnent la possibilité aux villes de définir les zones à urbaniser en priorité (= les **ZUP**). Les PUD devaient permettre de répondre, dans l'urgence, à la très forte demande en logements. Afin de limiter le plus possible les coûts, les « grands ensembles » sont construits sur des terrains non urbanisés vendus au prix agricole. Ces cités ont permis à des millions de mal logés d'accéder à un habitat moderne (avec eau chaude, salle de bain et chauffage central), mais elles ont rapidement connu un processus de péjoration tel que, dès la fin des années 1960, leur image est devenue très négative. De plus elles sont isolées de la ville-centre par de multiples coupures physiques (lignes ferroviaires, voies fluviales, rocade autoroutières...), ex : à Lyon, le périphérique laisse à l'écart la banlieue populaire de Vaulx-en-Velin. Les habitants qui ont des revenus suffisants quittent les cités HLM pour s'installer en périphérie dans des pavillons individuels (périurbanisation) : par conséquent, seuls restent les plus défavorisés. Les coupures physiques deviennent des coupures sociales.
- Phénomène très net d'uniformisation urbaine sur l'ensemble du territoire : toutes les banlieues de grandes villes se ressemblent (cités HLM en barres des années 1960 ; cités des années 1970 expérimentant des formes plus curvilignes ; campus universitaires ; vastes zones commerciales à la sortie des villes où l'on retrouve

partout les mêmes enseignes...). Seuls les centres conservent leur singularité, malgré les remodelages successifs. Avec la crise industrielle, les ZI ont été transformées en zones d'activités destinées à accueillir entrepôts, hypermarchés et magasins d'exposition. La périurbanisation et la multiplication des ZAC ont fait exploser la circulation automobile, d'où les problèmes de saturation des axes routiers (transports en commun insuffisants ; certaines villes ont récemment mis en place de nouveaux réseaux de transports urbains sur rail, cf. métro à Lyon et à Marseille, tramway à Nantes, à Rouen, à Strasbourg et à Montpellier, VAL à Lille...).

III – PROBLÈMES URBAINS OU PROBLÈMES SOCIAUX ?

Le problème des grands ensembles et des « banlieues sensibles »

Même si les grands ensembles ont été dénoncés dès la fin des années 1960, le problème a pris une ampleur particulière après 1975, avec le développement du chômage de masse. Aujourd'hui les taux de chômage des grandes cités populaires dépassent les 25% et peuvent atteindre 50% chez les 20-30 ans. Concentration des problèmes sociaux dans les mêmes quartiers (chômage, échec scolaire, économie souterraine et délinquance). Les problèmes d'intégration ne concernent pas seulement les populations immigrées. Quelques cités sont devenues emblématiques du problème des « banlieues sensibles » : les Minguettes à Vénissieux, Vaulx-en-Verin, Les Mureaux, la Cité des Quatre-Mille à la Courneuve, les quartiers de la banlieue nord de Marseille... On a parfois parlé de « ghettos », toutefois le terme est inapproprié car il n'y a pas en France de ghettos comparables à ceux des villes américaines (les systèmes de solidarité publique maintiennent un minimum de cohésion sociale).

Eléments pour un diagnostic

La crise urbaine ne se limite pas aux quartiers malades : c'est la ville elle-même qui devient le bouc émissaire de tous les dysfonctionnements sociaux. La création d'un ministère de la Ville (1990) est révélatrice du mode de traitement des problèmes urbains. En réalité, l'urbanisation de la France n'a rien de dramatique en soi, mais elle est confrontée à un certain nombre de problèmes sérieux :

- *l'absence de maîtrise publique du marché foncier urbain*
- *l'abandon des outils de contrôle du développement urbain* (en Île-de-France, la procédure d'agrément à la construction de bureaux a été abandonnée en 1984 ; depuis, les grands organismes bancaires et financiers ont investi massivement dans l'immobilier de bureaux, et près de 4 millions de m² de bureaux vides se sont accumulés au sein de l'agglomération)
- *la carence institutionnelle* (les agglomérations sont éclatées en plusieurs communes, mais elles manquent d'instances politiques capables de les représenter à leur échelle géographique réelle)
- *l'insuffisante prise en compte des transports publics* (beaucoup de progrès ont été effectués pour développer les transports en commun mais le retard est encore considérable).

7. *Migrations et géographie du travail.*

Comment s'organisent les déplacements de population, quelles sont les directions privilégiées choisies, quels en sont les facteurs ? C'est dans la distribution de l'emploi qu'il faut chercher les explications fondamentales. De nombreux éléments nuancent les situations : les soldes migratoires (différence entre flux de sorties et les flux d'entrées), la mise au travail des femmes, le chômage, le poids de l'immigration, le rôle de la formation.

1. Rappels démographiques.

De la société rurale à la société urbaine.

La répartition de la pop. française résulte de 2 séries de facteurs :

- deux millénaires de l'organisation de l'espace par une société rurale
- mobilité accélérée depuis 2 siècles par l'exode rural et l'urbanisation.

La pop. était répartie de façon relativement homogène avant la 1^{ère} R. I.

La croissance démographique, dès le XVIII^e, entraîne une pression démographique accrue sur les campagnes déstabilisées par la « révolution agricole » (intensification, spécialisation et ouverture des marchés).

La R. I. crée une autre forme de travail : l'exode rural est un processus de transfert du travail agricole vers le travail industriel urbain. D'où une répulsivité des campagnes, où le travail diminue // une attractivité des villes.

Ce passage de la société fr. d'un type agraire à un type urbain est tardif en France, il est postérieur à la Seconde Guerre. En effet de 1850 à 1950 l'exode rural ne fait qu'éponger le surpeuplement rural issu de la croissance démographique.

La phase récente (1950) représente une rupture par rapport aux équilibres de la période antérieure : forte croissance démographique (*baby boom*), ampleur de la mutation de la société par l'urbanisation.

En 1950, la dualité de la société est patente entre la société rurale et la société urbaine. Relations intenses entre les 2 : rapports éco. complémentaires, rapports conflictuels (mémoire des disettes urbaines, comportements pol. différents), rapports de mépris réciproques, idéalisation dans un sens ou dans l'autre.

La pop. est désormais concentrée sur des espaces restreints. La fameuse « diagonale du vide » prend en écharpe le territoire des Ardennes aux Pyrénées. A l'inverse les fortes densités se localisent essentiellement le long des grands axes fluviaux, sur les littoraux, dans les zones de piémont, dans les anciennes régions industrielles (NPDC, Alsace, Lorraine), autour des principales villes. 1/10^{ème} de la pop occupe 60% du territoire ; 40% de la pop se regroupe sur 10% du territoire.

Le territoire garde cependant encore des traces de l'ancienne société rurale, cf. les densités fortes en Bretagne, Normandie, Picardie, Poitou.

Donc, double phénomène de dépopulation rurale et d'urbanisation. Le mouvement de transfert que représente l'exode rural constitue le passage d'un mode de production à dominante agricole à un mode de production industriel et urbain. Ainsi entre 1954 et 2000 la proportion des salariés dans la pop. active est passée de 65 à 91%, soit 10 millions en +.

Donc, les migrations ont comme moteur essentiel le travail, bouleversé par la mutation de l'organisation de la production. Les bouleversements récents amplifient le phénomène.

Le travail est encore le moteur des migrations.

Depuis ½ siècle, la pop. est devenue très mobile. On repère des constantes dans les flux des migrations qui lient les régions entre elles : quelques régions attirent / d'autres repoussent. Il convient de rejeter le vocabulaire d'héliotropisme etc. car :

- il met l'accent + sur l'attraction que sur la répulsion
- il tend à faire de la « qualité de vie » par les loisirs le facteur essentiel des déplacements.

Or le changement de résidence est rarement dû à la recherche du plaisir, mais très souvent aux nécessités de la vie professionnelle. D'où des corrélations entre migrations et marché du travail.

Le marché du travail établit un rapport entre offre d'emploi et demande. Du début du siècle aux années 60, la pop. active reste constante (env. 20 millions). Depuis 30 ans elle augmente rapidement, et atteint 26,6 millions en 2000. Facteurs :

- la vague démographique d'après-guerre comme facteur principal
- l'entrée massive des femmes (4 millions) dans la pop. active.

Facteurs en sens inverse : la durée de vie active raccourcie aux 2 bouts.

Normalement la pop. active se renouvelle par l'arrivée des classes jeunes en même temps que les actifs âgés libèrent leur poste. Mais depuis 1970 la pop. active augmente en même temps que l'offre d'emploi stagne ou diminue. Ceci se traduit par le chômage.

Quel est le rôle des migrations dans cette régulation du marché du travail ?

2. Travail et migrations.

Potentiel démographique et potentiel d'emplois.

Potentiel démographique = capacité d'une pop. quelconque à se reproduire sans tenir compte des rapports migratoires. On distingue des régions à potentiel positif (accroissement nat. positif) et des régions à potentiel négatif.

- Dans le 1^{er} cas, les jeunes arrivant sur le marché du travail sont de + en + nombreux et la pop. active augmente
- Dans le second, c'est l'inverse.

Jusqu'en 1968, nette opposition entre France à fort potentiel démographique (France du Nord) et France à potentiel dém. négatif (France du Sud). A partir de cette date les effets des migrations intérieures et ext. se font sentir sur les taux de natalité. Ainsi PACA est la 1^{ère} région à retrouver un accroissement naturel positif.

Pourtant en 2000 la structure globale opposant France du Nord à France du Sud-Ouest subsiste. Donc les besoins en emplois pour répondre à l'arrivée des jeunes sur le marché du travail est proportionnellement + élevés au Nord qu'au Sud.

Typologie régionale en phase de croissance (1962-1968, apogée de la croissance).

1,8 million d'emplois créés dans l'industrie et le tertiaire / 950 000 suppressions (agriculture et mines), soit 900 000 créations net. Certaines régions ind. connaissent encore une forte croissance, d'autres sont en stagnation, mais les fortes croissances caractérisent surtout RIF, PACA, L-R et Centre. Les régions de croissance faible sont celles de l'Ouest à forte pop. rurale qui subissent un recul de l'emploi agricole. Typologie régionale :

- le type limousin : potentiel démographique négatif / potentiel d'emploi négatif. i.e. maigres créations d'emplois, mais la pop. active diminue avec le vieillissement et la dépopulation rurale. Corse dans ce cas, mais en aggravé.
- le type breton : potentiel démographique élevé / potentiel de l'emploi négatif. Conséquences de ce déséquilibre = chômage ou départ de la pop. active.
- le type Nord ou Lorraine : potentiel démographique positif / potentiel d'emploi stagnant. Mêmes conséquences. Entrée dans la crise ind.
- le type Ile-de-France : potentiel démographique stable / bilan de l'emploi positif (baisse de l'emploi ind. mais créations tertiaires)
- type Rhône-Alpes : éventail des activités très large (ind. + tertiaire). Bilan de l'emploi positif et appel à la MO.
- type Méditerranée : potentiel démographique négatif / potentiel d'emploi très positif (créations tertiaires dues au tourisme et rapatriés d'Algérie).
- SO aquitain : situation variée.

Dès lors est expliqué le mécanisme des migrations ; IDF, Centre, PACA, Rhône-Alpes et L-R attirent et organisent les flux migratoires, Bretagne, NPDC, Lorraine dirigent leurs flux vers les régions attractives. La région parisienne, plaque tournante de ce système de migration, joue le rôle d'une pompe aspirante et refulante.

Typologie en phase de crise (1975-1990).

Mêmes phénomènes, avec des inflexions. Car accroissement de la pop. active, mais pénurie d'emplois marquée.

- NPDC : très forte régression de l'emploi ind., mais le faible niveau de qualification fait obstacle à une émigration massive. Solde migratoire négatif. Crise.
- Ouest : création d'emplois provenant de la « décentralisation ind. ». Le potentiel d'emplois devient positif. Solde migratoire de + en + positif.
- RIF : renversement de tendance : le potentiel d'emplois stagne (la diminution des emplois ind. n'étant pas compensée par les créations dans le tertiaire). Et le solde migratoire devient négatif en 1972 : l'attraction ne s'exerce plus que sur les jeunes actifs.
- Certaines régions cessent d'être attractives : Rhône-Alpes, PACA, L-R, Centre.
- Le Limousin stagne.
- La Corse redevient attractive.

DONC depuis 40 ans voire un siècle, le mouvement migratoire est commandé par le travail, au gré des changements de localisation.

Corrélation travail / migrations.

Opposition bien connue entre France répulsive et France attractive.

- d'un côté l'arc nord-est et ses marges qui mordent sur l'est du BP, Haute-Normandie.
- de l'autre, ensemble sud-est (Rhône-Alpes, PACA, L-R). Certes, l'héliotropisme peut avoir un certain rôle pour l'implantation d'activités.

Migrations et chômage.

Y a-t-il un rapport entre ces 2 phénomènes ? Les régions attractives devraient avoir les + faibles taux de chômage et inversement. Ce n'est pas le cas, mais il y a un lien cependant.

Depuis 20 ans la structure de la carte du chômage a peu varié. La carte se noircit de 1968 à 1997, car les taux n'ont cessé d'augmenter. Elle s'éclaircit juste de 1997 à 2001 avant de se renoircir.

- zones de fort chômage (2) : Nord et Méditerranée.
- zones de chômage atténué : RIF, Bretagne et Poitou-Charentes, départements frontaliers de l'All et de la Suisse de la Lorraine à la Savoie, Massif Central.

Dans le Nord-Est, l'émigration vers d'autres régions est insuffisante pour abaisser le taux de chômage. Dans les régions attractives, l'arrivée de migrants s'ajoute au stock de chômage sur place, ce qui augmente les taux.

Pourquoi des régions restent attractives (Méditerranée) malgré des taux de chômage élevés ? Idée que le marché du travail y reste fluide, et donc constitue un espoir d'insertion, pour 2 raisons :

- l'accroissement démographique
- le tourisme saisonnier.

La façade atlantique présente une situation comparable, mais sous une forme atténuée.

Cas des régions frontalières : la faiblesse des taux de chômage est à lier au phénomène des travailleurs frontaliers (200 000 personnes quotidiennement vers la Belgique, le Lux., l'All., la Suisse. Ce flux augmente depuis 10 ans.

La répartition du chômage est donc bien à corrélérer avec les migrations aussi.

La formation comme facteur de régulation.

Dans cette question de la mobilité de la pop. liée au travail, le niveau de formation intervient, pour la 1^{ère} embauche comme pour les mutations ultérieures.

L'opposition France du Sud (formations longues et générales) et France du Nord (formations techniques courtes) est bien connue.

La France des bacheliers, celle de l'ens. sup., montre une RIF privilégiée par ses taux de réussite, isolée dans un ensemble Nord sous-formé, allant du Poitou-Charentes à la Lorraine La France du Sud est au contraire bien placée, avec en pointe les académies du sud-est. La carte des formations techniques courtes (BEP, DUT, bacs pros) est l'inverse.

Depuis quelques années les régions NPDC et Lorraine amorcent un rattrapage en s'orientant vers des formations générales longues comme garantes d'une meilleure entrée dans la vie active.

Car le principal frein à la mobilité est l'impossibilité de trouver ailleurs un emploi, avec un faible niveau de qualification.

La formation permet de rendre compte de la place qu'occupe la RIF dans le fonctionnement du système migratoire :

- elle forme aux hautes qualifications // elle attire les jeunes actifs de haut niveau (créations d'emploi, promotions, fluidité du marché du travail). Paris se nourrit en pompant un flux d'actifs de la province, ce qui lui donne le moyen de la dominer.

- Et parallèlement elle use d'une MO peu qualifiée dans les emplois administratifs banals (poste, hôpitaux...). Pour ce faire, appel à une MO venant de province, des DOM-TOM, de l'immigration. Cette force de travail s'use rapidement et quitte dès que possible l'Ile de France

La région capitale continue donc de jouer un rôle de pompe aspirante et refoulante en aspirant les jeunes actifs et en refoulant les personnes âgées.

3. Immigration et travail féminin.

Géographie de l'immigration.

Les immigrés entrent pour une part importante dans la pop. active française ; leur répartition ne se fait pas de façon aléatoire.

Dans l'entre-deux-guerres la France accueille déjà beaucoup d'étrangers (crise démographique et pénurie de MO). Depuis la dernière guerre, la courbe de l'immigration suit l'évolution du marché du travail : 1999 : 4,3m d'immigrés, dont 1/3 de naturalisés. Soit 7,4% de la pop. Cette part est stable depuis 1975. La grande période d'arrivée est celle des années 60. Elle coïncide avec la phase de forte croissance et d'intenses créations d'emplois.

L'explication de ces arrivées se trouve dans l'emploi. Les créations d'emplois susceptibles d'être occupées par des immigrés provenaient de l'industrie, qui développait des emplois peu qualifiés. Mines, automobile, bâtiment et travaux publics, activités urbaines dévalorisées se sont spécialisés dans ce type d'embauche. Les travaux pénibles et moins rémunérés sont laissés aux étrangers, tandis qu'une partie des ouvriers fr. accédait aux postes de contremaîtres et d'agents de maîtrise. Les employeurs, comme les salariés, y trouvaient leur compte.

La répartition de la pop. étrangère découle de cette division sociale du travail. Les régions rurales peu industrialisées n'ont pas attiré beaucoup d'immigrés, car les industries y trouvaient sur place un réservoir d'ouvriers non qualifiés. Cf. l'ouest et le Sud-Ouest (En Bretagne, les immigrés = 1,1% de la pop.).

Les régions industrielles et minières / les régions de forte croissance démographique et d'urbanisation sont celles où leur implantation est la + forte. La RIF accueille ainsi 60% du flux entre 1962 et 2000 (part des immigrés sur pop. totale = 12%, c'est le record). Puis viennent Corse, Lorraine, Rhône-Alpes, PACA et L-R. La ligne opposant France de l'Est / France de l'Ouest ressurgit ainsi.

Le tri social entraîne des conséquences multiples.

- La division du travail se prolonge dans le logement. Tendance au regroupement des migrants + homogénéisation sociale par rejet. Voir comment les « grands ensembles », où se cumulent tous les phénomènes de crise, peuvent évoluer en ghettos.

- la concurrence de la MO, avec la hausse du chômage, alimente les courants xénophobes. la carte électorale du FN établit ainsi un rapport direct entre présence des migrants et scores obtenus. Et les replis communautaires sont confortés par le blocage des processus d'intégration par le travail.

Géographie du travail féminin.

Il y a des éléments de comparaison entre pop. active féminine et pop. active étrangère.

Depuis 20 ans, l'accroissement de la pop. active est due surtout à la montée du taux d'activité féminine. Depuis 1968, sur 5 millions d'actifs supplémentaires, 4,5 sont des femmes. Cette salarisation est une conséquence du mouvement de libération, car elle est un instrument d'émancipation.

Les taux d'activité féminine varient d'une région à l'autre. La RIF tient la tête, puis Rhône-Alpes. Les régions métropolitaines qui ont concentré les emplois « tertiaires » sont logiquement celles d'une féminisation intense de la pop. active.

Les régions du nord-est (NPDC, Lorraine) sont en retard, comme le midi méditerranéen. Les régions ind. connaissent donc un retard dans la création d'emplois tertiaires. Or dans la culture ouvrière, la femme reste au foyer. Ces freins ont tendance à disparaître.

Le sous-emploi féminin est une réalité. Il existe un réservoir de MO féminine, dont la répartition géographique est logiquement inversement proportionnelle au taux d'activité. En termes de croissance de l'emploi féminin, les régions du midi (L-R, PACA, Aquitaine, Midi-Pyrénées) enregistrent les + forts taux, alors que les régions de l'arc nord-est sont dans une situation critique.

Dans quels emplois les femmes se dirigent-elles ? La mise au travail des femmes s'effectue dans les emplois peu qualifiés essentiellement. La seule région où les femmes occupent une place significative dans l'encadrement est la RIF. Là seulement il arrive aux femmes de commander des hommes.

La géographie de l'immigration et celle de l'emploi féminin déqualifié sont dans une large mesure complémentaire. Là où les femmes sont les + nombreuses proportionnellement, les immigrés sont faiblement représentés et réciproquement. C'est la preuve que leurs emplois sont comparables : il s'agissait d'emplois industriels d'OS.

- la France de l'Ouest utilise le travail féminin (industries tayloriennes) et les hommes issus du rural (automobile)
- la France de l'Est fait appel à une MO immigrée masculine.

Conclusion : différences, disparités et déséquilibres.

La redistribution des activités, donc du travail, est la principale cause de la mobilité des personnes. Les migrations liées au travail sont des symptômes de l'état du territoire, qui témoignent de disparités et de déséquilibres.

A l'échelle nationale, ce cumul de disparités, structurel, est significatif de déséquilibres affectant l'ensemble du territoire. Ils relèvent d'une politique d'aménagement.

A l'échelle régionale, les déséquilibres équivalent à des dysfonctionnements internes, complexes, qui ne peuvent être résolus sans une remise en cause des structures régionales. Les migrations de population sont normales et nécessaires entre les régions, mais lorsque les soldes sont constamment négatifs sur une longue période, ils permettent de diagnostiquer un déséquilibre important que la région n'a pas les moyens de résoudre, et qui relève donc d'une action nationale de rééquilibrage, donc d'une politique d'aménagement du territoire.

* * * * *

8. BILAN DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE.

A. DÉFINITIONS.

1. Définition et origines de l'aménagement du territoire.

N'existe que depuis la 4^e rép : en 1950, le ministre de la reconstruction, Claudius-Petit crée un ministère de l'aménagement du territoire.

L'expression date de là ; mais les faits ont précédé les mots.

L'aménagement du territoire englobe **toutes les politiques sectorielles touchant au territoire** (transports, décentralisation industrielle et tertiaire, transfert des services publics de Paris vers la province, de l'action régionale, de la fiscalité locale, de l'environnement, de la lutte contre la désertification rurale, de la politique sociale, de la ville...)

Donc concernerait tous les aspects de la politique de l'Etat (tout quasiment est territorial).

Géographie volontaire et active : nouveauté.

Historiquement : deux logiques à l'aménagement du territoire :

1. Par la logique dynastique et militaire qu'a mûrie progressivement une perception globale de l'espace relevant de l'autorité du souverain.

Moyens pour assurer la défense du territoire en termes militaires et économiques.

Surtout sous Louis XIV et Louis XV.

Mais François 1^{er} avait déjà créé le port du Havre au début du 16^e.

Fondations et fortifications de la Rochelle, Sète, Brest, Cherbourg, Dunkerque, Toulon, Villefranche sur Mer par Vauban et Colbert : mise sur pied de la Royale.

Défense qui est aussi terrestre avec la « ceinture de fer » sur le nord-est.

Idem : reboisement (pour le bois de la flotte).

2. Le pouvoir politique tend par nature à élaborer une vision du territoire dont il a la charge qui s'accompagne d'une **politique pour le gérer, le soumettre et l'intégrer.**

Continuité entre la monarchie et la Rép.

Objectif : assurer l'homogénéisation et l'unification du territoire.

Mais les efforts portent sur les mêmes domaines que la monarchie : **stratégiques et défensifs.**

EX. localisation des arsenaux dans la France de l'ouest et du centre.

EX. lignes de fortification sur les frontières de l'est.

EX. infrastructures de transport commandées par les impératifs du dispositif militaire.

EX. boisement et reboisement à des fins économiques et stratégiques.

EX. choix de Toulouse dans l'entre deux guerres comme centre de production chimique (office national de l'azote) et comme centre de production aéronautique militaire.

Donc, depuis toujours, la gestion du territoire est un droit régalien.

2. Les origines de la Datar.

D'un côté **aménagement** (action de l'Etat intervenant dans tout le territoire), de l'autre **action régionale** (action à conduire dans les régions).

Or, en 1963, les régions n'existent pas au sens de collectivités territoriales.

Responsabilité exclusive incombe au pouvoir central.

Nombreux blocages à l'affirmation de l'autonomie des régions, outre le jacobinisme :

- les nostalgiques de l'AR opposent au 19^e les départements aux anciennes provinces (le « régionalisme » : contre le départementaliste des jacobins).
- dans l'entre deux guerres : récupérée par l'extrême droite.
- régime de Vichy à l'origine de la première tentative de régionalisation (cadre d'organisation militaire et policier).

Guerre : point de départ de la réflexion sur l'aménagement.

1943 : une commission d'étude auprès de la **Direction à l'Urbanisme** est créée (hauts fonctionnaires, universitaires, géographes) pour réfléchir sur les moyens de décongestionner les industries parisiennes.

A l'origine du livre de Gravier (1947) : déséquilibre Paris province et est / ouest ; propose de mettre l'accent sur le développement régional.

Notion d'aménagement toujours assortie de celle de planification.

Or le contexte en F : **libéralisme économique tempéré par un interventionnisme d'Etat.**

3. La mise en place de la Datar.

Sous la 4^e République, tous les éléments de la pol d'aménagement sont déjà en place (objectifs, moyens, structures, priorités).

La 5^e apporte la cohérence de tous les pans de l'action gouvernementale visant à l'aménagement.

-dès **1955** : découpage administratif des régions sur la base du regroupement des départements ; ne bouge plus (sauf la Corse rattachée en 1972 à PACA).

-**1968** : à la demande de la Datar, l'INSEE procède à un découpage en ZEAT (zones d'étude à l'aménagement du territoire).

-**1948** : suite aux grandes grèves : mise en place d'un « super-préfet » aux fonctions initialement répressives avant de jouer un rôle de médiation de l'action concertée de l'Etat dans les régions : les IGAME (inspecteurs généraux de l'administration en mission extraordinaire).

-suite à la guerre, le ministère de la Reconstruction avait déjà inauguré les grandes politiques d'am en vue de moderniser le système portuaire français et de préparer son ouverture au marché mondial des matières premières.

Cf. décision de construire la ZIP de Dunkerque en 1953, dont les travaux commencent en 1957.

-de **1958 à 1964**, la pol d'am du terr devient **globale** ; elle intègre la **totalité des politiques sectorielles menées par chacun des ministères : coordination interministérielle avec une vision d'ensemble et des répercussions à en attendre au plan territorial.**

La datar est l'organisme chargé non de coordonner seulement une addition de politiques sectorielles, mais bien de dégager une **politique territoriale d'ensemble.**

En fonction des gouvernements :

-soit accent mis sur la politique territoriale, soit sur l'aspect technique.

-soit déconcentration, soit décentralisation.

Déconcentration : pratique qui consiste à appliquer la politique du pouvoir central dans toutes les portions du territoire définies sur les plans administratifs, culturels, politiques et économiques (préfet : agent par excellence).

Décentralisation : transfert de pouvoirs du centre vers les échelons infra nationaux du SU : moteur de l'action n'est pas le pouvoir central mais le SU au niveau local (maire, conseil général, conseil régional sont des instances de décentralisation).

De là deux critères d'appréciation simples de l'am selon la réponse donnée aux deux questions suivantes :

1. quel est le degré de décentralisation ?
2. à quelle autorité ministérielle est rattachée la Datar ?

1. Jusqu'aux lois Defferre : am du territoire : pol définie et mise en œuvre par le pouvoir central.

Mais la question de la décentralisation s'est posée très tôt à travers celle de la nature du conseil régional.

Préparation du terrain entre 1964 et 1982 :

-les préfets assistés dans les régions par les **CODER**, commission du développement économique régional (constituée de membres désignés soit directement par le pouvoir central, soit par les élus de la région, soit par les organisations patronales et ouvrières au rôle purement consultatif).

-**1972** : création d'un conseil régional formé d'élus au second et troisième degré.

-**lois de 1982-1983** : la région devient une collectivité territoriale à part entière, fondée sur l'exercice du SU direct.

2. Rattachement aux ministères :

-1964-1972 : durant l'ère gaullienne : premier ministre.

-1972-1981 : tantôt un ministère à part, tantôt rattaché à un ministère « technique » : équipement, transport, intérieur.

-1981-1986 : on renoue avec l'association au Plan.

-1988-1991 : rattachée au ministère de l'industrie, du commerce et du commerce extérieur.

-1991-1993 : premier ministre.

-1993-1997 : ministre délégué rattaché au ministère de l'intérieur chargé de l'environnement.

-1997-2002 : associé à l'environnement.

-depuis 2002 : lié à la réforme de l'Etat.

Donc : ces oscillations sont significatives du rôle que l'on entend faire jouer à l'am, de la conception du territoire qui est à l'œuvre et des moyens dont on dispose.

4. Limites : tout ce qui appartient au territoire n'incombe pas à la Datar.

Objectifs initiaux : dans le contexte de forte croissance et d'ouverture au marché de l'après guerre : créer les conditions d'un dév harmonieux et de rééquilibrage du territoire.

Volontarisme déjà à l'œuvre.

Le pb. : savoir si l'am doit **accompagner** ou **contrecarrer les logiques du marché.**

Entrée dans la concurrence internationale impliquait de moderniser les structures agricoles et de nouvelles formes d'insertion des industries de base dans le marché global des matières premières.

-Loi d'orientation de l'agriculture (1959-1961) : accélérer l'évolution des exploitations françaises pour les rendre plus compétitives.

Rôle de la datar : accompagner, par des plans d'aménagement rural, les évolutions trop rapides qui affectaient les zones du rural profond en tentant de pousser au remodelage des exploitations.

-Industrie de base : ZIP ; mise en cause des bases régionales de la sidérurgie, construites sur des ressources nationales dans un contexte protectionniste.

Dans ces deux domaines, pas de réelle politique de la datar en tant que telle.

EX. financement de la ZIP par les ministères ; on lui a délégué la coordination entre la ZIP, le port autonome et les sociétés sidérurgiques ; son rôle a été au mieux technique et médiatique (la justifier).

Il y aurait eu politique d'am si elle s'était chargée de la reconversion des régions du Nord et de la Lorraine.

Cf. les différents plans de reconstruction de la sidérurgie de 1961 à 1990, sans résultat autre que le démantèlement progressif de la mono-activité régionale.

B. LE BILAN DES PREMIÈRES DÉCENNIES.

Dès 1963, le rééquilibrage du territoire apparaît comme l'objectif essentiel de la Datar sous deux formes essentielles : la **décentralisation industrielle** et la **création des métropoles d'équilibre**.

Une des premières orientations qui a toujours été maintenue :

- résoudre le déséquilibre Paris-province.**
- rééquilibrer l'armature urbaine.**

1. Décentralisation industrielle.

Depuis la fin du siècle dernier, la grande industrie (**automobile, construction mécanique et électronique**) : facteur essentiel de la croissance de Paris et des grandes métropoles.

But : si l'on veut freiner la croissance parisienne, il faut arrêter la concentration industrielle qui en est la cause et reporter la part d'emplois destinés à la capitale.

Moyen : en agissant par **voie administrative** pour empêcher les nouveaux établissements de s'installer en région parisienne et pour inciter les entreprises parisiennes à transférer en province leurs unités de production.

Arsenal de moyens législatifs, administratifs et financiers :

-institution d'un **système fiscal** pour décourager les nouvelles implantations en région parisienne : **l'agrément-redevance** (autorisation du District parisien créé en 1965 ; entreprises parisiennes frappées d'une fiscalité spécifique : redevance destinée à les inciter au départ).

-mesures **incitatives** en fonction du principe simple : plus la zone manquait d'industries, plus les aides étaient élevées en fonction de 5 zones.

Le système a connu bcp de retouches mais la **carte des aides** et restée **approximativement la même** (les aides européennes substituées à celles de l'état).

Bilan trente ans plus tard :

En apparence, la décentralisation a été efficace :

- région parisienne entre 1970 et 1985 a perdu 500000 emplois industriels.**
- 600000 en province en plus.**

En fait, rien ne prouve le transfert des activités de Paris vers la province.

EX. Citroën : Rennes et Caen.

EX. Renault : Mans, et le long de la vallée de la Seine en aval de Paris (Cléon, Sandouville, Flins ; Douvrain La Bassée dans le Nord).

En fait, pour prouver l'efficacité, il faudrait que les aides coïncident avec la carte de créations d'emplois, or ce n'est pas le cas.

Il y a coïncidence partielle en Bretagne mais pas pour le Massif Central et le Sud Ouest ou la Corse.

Le **Bassin parisien**, qui se trouvait dans une **zone neutre**, a été le lieu principal des créations d'emplois.

Cause des nouvelles localisations dans le BP et la Bretagne : mouvement d'extension du taylorisme au cours des années 50 et 60, aux modifications en région parisienne et à la segmentation des filières qui permettaient la reconcentration des activités de haut de gamme dans la capitale et la diffusion de la fabrication dans l'ouest pour utiliser une main d'œuvre bon marché.

Facteur essentiel : la main d'œuvre en termes quantitatifs et qualitatifs (ambiance sociale dans le Nord et la Lorraine).

L'industrie jusque dans les années 50 a été urbanisante (cf. Montbéliard et Clermont Ferrand).

La décentralisation a exploité les possibilités offertes par les bassins d'emplois qu'organisaient les villes (dans les grandes villes de 100 ou 200000 habitants, pour les plus grosses unités de l'automobile

et dans les villes moyennes et les petites villes pour les petites unités d'appareil ménager et de constructions électriques).

Donc : conjonction entre une politique affichée de décentralisation et la vaste restructuration de l'industrie qui s'opérait au même moment.

Autre preuve : les **investissements étrangers**, même implantation que français.

Donc, le résultat a été celui des **logiques économiques et non politiques** de la Datar.

Dans la période de crise, le mécanisme de la « décentralisation » qui est en réalité celui d'un **redéploiement** de l'industrie dans le cadre national, a changé.

La mutation de l'industrie parisienne s'est poursuivie pendant que la hiérarchie fonctionnelle s'accroissait en faveur de la capitale.

En revanche les créations industrielles provinciales diminuaient d'ampleur.

Le redéploiement de l'industrie prenait alors une dimension **internationale** qui fait que la Datar n'était plus en mesure d'influer sur les localisations puisque les disparitions d'emplois l'emportaient partout ou presque sur les créations d'emplois.

La crise a donc mis un terme à la notion de décentralisation industrielle.

Une des dernières mesures : **1984 : pôles et zones de conversion : 15 sites retenus** parmi lesquels : ports spécialisés dans les **chantiers navals** (Saint Nazaire, La Ciotat-La Seyne, Dunkerque) et les **anciens bassins miniers et sidérurgiques** (bassin de la Sambre, Valenciennois, vallée de la Meuse, Pays Haut Lorrain, Nancy, Montluçon, Saint Etienne, Decazeville, Carmaux).

2. Armature urbaine et métropoles d'équilibre.

Politique des **métropoles d'équilibre** inaugurée en 1964.

Idem que pour l'industrie : décongestionner Paris en aidant au développement des 8 villes provinciales les mieux placées sur l'échiquier urbain.

Nancy-Metz, Strasbourg, Lille-Roubaix-Tourcoing, Lyon-Grenoble-Saint Etienne, Marseille, Toulouse, Bordeaux, Nantes.

PADOG (plan d'aménagement et d'organisation de la région parisienne) prévoyait le **développement des villes dans un rayon de 100 à 200 km de Paris.**

Dès **1965**, à l'occasion de l'élaboration de la **SDAU** (schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme) de la région parisienne, la perspective gaullienne remettait en cause la PADOG en visant à donner à Paris le statut de grande capitale européenne.

Deux objectifs contradictoires : résultat fut la **reconcentration des fonctions métropolitaines sur la capitale.**

Politique en faveur des métropoles d'équilibre : **échec** :

-pas d'investissements publics suffisants.

-si elles se sont développées, elles ne le doivent pas aux mesures gouvernementales mais au dynamisme de leur région ou aux effets des logiques économiques (Lyon, Toulouse ; ou inverse pour Lille et Nancy).

-quelques services ou administrations déconcentrés (Affaires culturelles à Aix, Affaires sociales à Rennes, ENM à Bordeaux, ENS à Lyon) ; 1992 : ENA à Strasbourg.

-à l'inverse, les logiques territoriales qui ont conduit au captage par la capitale des fonctions métropolitaines doivent peu aux politiques volontaristes mais plus aux mouvements économiques de fond : concentration à Paris des **sièges sociaux** des grands groupes industriels et financiers, publics ou privés, français ou étrangers est due non à une politique mais aux **logiques de gestion des firmes** qui cherchent des avantages de proximité dans la localisation parisienne.

Politique des métropoles d'é rapidement abandonnée au profit de la **politique des villes moyennes (1970) et des petites villes et des « pays » (1975)** parce que les recensements de 1968 et 1975 montraient que les grandes villes voyaient leur population augmenter moins rapidement que les villes plus petites.

La croissance urbaine s'est propagée de haut en bas de la hiérarchie urbaine.

Les métropoles d'é, dans le cadre des **OREAM** (organisation d'étude et d'aménagement des aires métropolitaines) ont dû élaborer des SDAU de façon à prévoir le contenu et les formes du développement de l'agglomération.

PB. par rapport aux prévisions : la crise.

L'aménagement urbain suppose une certaine maîtrise de l'espace urbain.

Pris entre des logiques d'essor urbain non maîtrisables puisque dépendantes des dynamiques démographiques et économiques, et des logiques de spéculation foncière qui atteignaient les centres villes, les pouvoirs locaux ne pouvaient jouer que la carte des **parties non bâties, ou des zones à rénover et à réhabiliter** : la **loi d'orientation foncière (1967)** a accordé un **droit de préemption** aux municipalités sur les terrains destinés à des opérations d'urbanisme ; obligation aux villes de faire un schéma d'aménagement ; les **SDAU** s'inscrivent dans la logique de **zoning** d'alors.

La datar encourage même ma création de zones industrielles dans les collectivités locales, aidée en cela par la caisse de dépôts, souvent bien reliées au système de transports, souvent restées vides.

Les **villes nouvelles** appartiennent à cette logique : mode anglo-saxonne des années 60.

Elles devaient capter l'essentiel de la croissance parisienne ; conçues comme un moyen de **restructurer la banlieue** en constituant des villes à part entière avec équipements, centre commercial, zones d'activité fournissant des emplois, et RER.

Plan revu à la baisse en **1969** ; au lieu de 9, que **5**, mais **jamais de mise en cause du principe**.

Elles remplissent leur rôle de structuration de la banlieue en captant l'essentiel de l'accroissement de la banlieue et en devenant progressivement des pôles d'emplois.

Echec en province.

EX. Parfois, de simples ZUP ont été abusivement qualifiées de villes nouv, comme à Grenoble ou au Mirail à Toulouse.

EX. A Lille, autour de la nouvelle université : Ascq-Annapes.

EX. La Datar a pris à son compte celle de Vaudreuil près de Rouen (abandonnée en 1991), celle de l'Isle d'Abeau près de Lyon (à 30 km, échec, car la plaine de l'Ain qui devait fournir des emplois aux nouveaux citadins est restée presque vide ; d'où les espoirs qui reposent sur l'aménagement des équipements à l'est), celle de Fos n'a jamais vu le jour.

Donc, les villes nouvelles posent la question du volontariat dans l'aménagement du territoire.

Pour moderniser et adapter l'espace urbain, **soit on fait du neuf, soit on tient compte des structures existantes**.

Mentalités ont changé : jusqu'à la fin des années 60, on rénoverait le tissu urbain en le détruisant et en construisant du neuf.

Depuis : **réhabilitation** (cf. Mériadeck et la Part Dieu : impensables aujourd'hui).

3. Les grandes opérations littorales.

ZIP et tourisme.

Toutes deux correspondent à une tentative d'adaptation du littoral aux nouvelles conditions du trafic maritime et à l'accueil des flux croissants de touristes.

a. ZIP.

→ Dunkerque (1953).

Opération à tiroir qui devait commencer par l'extension du vieux port de Freycinet et qui devait se poursuivre jusqu'à Calais (tendance au gigantisme maritime).

But : rechercher une façade maritime bien située pour un approvisionnement en matières premières aux meilleurs coûts, construire des complexes industriels fondés sur ces approvisionnements et être bien placés pour l'exportation des produits : **course à la littoralisation de l'industrie** lancée par les japonais, deux filières privilégiées : **sidérurgie et pétrole**.

-première tranche de la ZIP : immense bassin à flot avec des quais minéraliers et pétroliers, flanqué au sud par un complexe sidérurgique intégré avec sa cokerie, cimenterie, hauts fourneaux, aciérie, laminoirs et plate forme pétrolière (commencent en 1963).

-creusement de l'avant port ouest, de 23 m de profondeur, ouvert aux super tankers de 300000 tonnes et qui est devenu le port à conteneur et le port rapide de D, branché sur le système de transport moderne le reliant à l'arrière pays par l'autoroute Lille-D et la mise au gabarit du canal D-Valenciennes.

-programme initial prévoyait l'extension du port pétrolier en direction de Gravelines, à l'embouchure de l'Aa.

Toutes ces infrastructures financées par des capitaux publics qui offraient des possibilités de valorisation aux capitaux privés (Usinor).

Mais : crise pétrolière de 1973 : modifications.

Plan électronucléaire de 1975 : puissante centrale de Gravelines (qui fournit l'électricité à l'ensemble de la région) du Nord Pas de Calais ; d'où l'implantation de **la plus grande usine d'aluminium**.

Echec de la ZIP, classée comme **pôle de reconversion**, en raison de la crise : réduction rapide des effectifs et baisse de la conso pétrolière ; d'autre part : urbanisation sous forme de ZUP placée entre deux zones industrielles (crise urbaine).

D devait être le poumon du Nord, le moyen de son ouverture sur l'Europe.

En fait : s'est fait contre la région avec la fermeture du bassin minier et la disqualification du Valenciennois.

De plus : a profité à Zeebrugge et Rotterdam qui détournent une partie du trafic de la F du Nord Est.

Certes, un potentiel remarquable mais mal inséré dans l'appareil productif régional et qui n'a pas aidé à la reconversion économique de la région.

→ Le Havre.

Bénéficiait de l'intégration poussée du port avec son arrière pays (**importateur de la première région industrielle de F, la Basse Seine** qu'il fournissait en matières premières et en produits intermédiaires ; **exportateur** de céréales et de la production industrielle du BP).

Extension du port et construction de la **ZI dans l'estuaire de la Seine entre le canal de Tancarville et le chenal maritime** ne faisait qu'entériner les avantages de cette situation.

Spécialisation **pétrolière** a fait de la Basse Seine la principale base nationale de production **chimique**.

Construction de **l'avant port pétrolier d'Antifer** complète le dispositif ; mais **surdimensionnement** conçu en période de croissance : chômage par réduction des effectifs.

→ Fos : devenue le symbole des échecs de l'aménagement du territoire.

Demande par le port autonome de Marseille en **1963**, qui convergait avec la stratégie méditerranéenne de De Gaulle : ouverture sur l'Afrique et le Moyen Orient.

Double vocation : **pétrolière et sidérurgique**, pour permettre également de donner une ouverture au Gd Delta et de participer à l'industrialisation de la côte méditerranéenne.

Décision date d'avril **1968**, au moment de l'apogée de la croissance.

A la fois intervention de capitaux publics et privés : Usinor-Sidelor, qui créent la société Solmer.

Au moment du début du premier haut fourneau, capable de fournir 3 millions de tonnes : retournement de la conjoncture.

Réalisation du projet arrêté : usine d'aciers spéciaux de la darse 1 fermée en 1988.

Echec : on espérait au moins 30000 emplois industriels : que 9000 ; la greffe n'a pas pris.

Illustration des risques de l'am fondé uniquement sur des considérations conjoncturelles, techniques ou économiques.

b. Les opérations touristiques.

→ **Côte du Languedoc** pour en faire la seconde zone après la Côte d'Az.

Décision de 1963, dans une période de rapide croissance du tourisme, pour en faire une Californie française (150 km de sable fin).

Espace littoral constitué en ZAD (zone d'am différé), ce qui permettait la mainmise de l'Etat sur les terrains ; démoustication et routes.

7 pôles : Carnon, Grande Motte, Cap d'Agde, Gruissan, Leucate, Barcarès, Saint Cyprien ; confiée à des architectes différents pour éviter la monotonie.

Rôle prééminent de l'Etat et du secteur privé qui laissait peu de place aux collectivités.

250000 lits.

Augmentation du flux touristique d'année en année, nourri par les classes moyennes.

En termes d'emplois effectifs et induits : grandes retombées sur le littoral et l'arrière pays ; augmentation des prix du terrain et des résidences secondaires.

→ Côte landaise.

Plus modeste, décidée en 1967 ; souci de l'environnement ; pas les mêmes moyens.

→ Corse.

SOMIVAC, créée en 1957 : mise en valeur de la plaine orientale ; quelques villages de vacances.

Maladresses commises, dérogations obtenues par complaisance (îles Lavesi) : mécontentement.

A partir de 1975 et les tensions nées des incidents d'Aleria : les mouv nationalistes ont refusé toute « baléarisation » de l'île.

1984 : suppression de la SOMIVAC.

C. LA FIN DE LA GRANDE ÉPOQUE.

Lancement du programme électronucléaire marque la fin de la période des grandes opérations (Giscard).

Réorientation des objectifs et des missions de l'am au début des années 80.

1. Du productivisme à l'écologie, du « territoire » aux « territoires ».

Conception plus **environnementaliste** : lors de la **conf de Vichy en 1979** : dans le cadre d'une redéfinition des objectifs de la DATAR : jouer l'atout de la F, « **jardin de l'E** ».

Pour contrebalancer les effets de la PAC : am rural, environnement, littoral et montagne.

L'aménagement rural.

-Visait au départ les régions en difficulté dont les structures agraires étaient particulièrement inadaptées aux nouvelles conditions du marché commun agricole : **aides distribuées aux « zones de rénovation rurale »** pour compenser les handicaps naturels et économiques.

-Puis : conception plus globale : rechercher les équilibres du milieu par une coordination des aides à l'ensemble des activités rurales, y compris non agricoles.

L'am rural est devenu synonyme de protection de l'environnement et de la nature.

La Datar passe du soutien au productivisme à l'écologie

PAR (plans d'am ruraux) ou les **contrats de pays** (1975) ont eu cette fonction de même que le **Fonds interministériel de dév et d'am rural** (1979) destiné à favoriser l'installation des jeunes agriculteurs, valorisation de la forêt et création d'emplois dans l'artisanat et les PME, essor du tourisme rural.

Encouragement aux régions de créer des parcs naturels régionaux, politique de montagne et création du **Conservatoire du Littoral en 1975** répondait à cette double préoccupation : **protection du cadre naturel et rural et utilisation touristique conjointe.**

EX. conservatoire du littoral : Etat devenu acquéreur de 40000 ha et de 700 km de côtes.

Loi Montagne (1985) et Littoral (1986) ont fixé le cadre juridique national des actions d'am dans les zones concernées.

Décentralisation et am.

Parallèlement aux lois Defferre, en **1984** : **plan Etat / Région** avec engagement réciproque pour le financement des projets.

Mais en fait, de plus en plus d'autonomie de la région :

-pour les transports : TER, routes d'intérêt régional.

-pour la formation : construction de nouvelles universités et de formation prof, à charge pour l'Etat d'en financer le fonctionnement.

Cf. **Plan Université 2000 en 1992** : produit d'une négociation entre l'Etat et la région qui ont finalement supporté 60% du financement ; complété en 1996 par les Schémas régionaux de l'enseignement supérieur et de la recherche.

Cf. De même, en **1994** : **grand contrat interrégional pour le Gd BP**. Reprise de l'idée d'PADOG : « réseau métropolitain maillé » qui lie l'essor de la métropole parisienne à celui des villes de son bassin, associées en réseau (Le Havre-Caen-Rouen ; Orléans-Blois-Tours ; Reims-Châlons sur Marne-Troyes).

La LOADT de 1995 : vers le local et l'environnement.

Décentralisation, du fait de la multiplication des acteurs : augmente les conflits.

Am du ter, au gré des gouv, est devenu l'enjeu symbolique des conceptions de la nation et du dév.

1993 : Pasqua tente de relancer une grande pol d'am.

1994 : **loi d'orientation pour l'am et le dév du ter.**

Diagnostic pessimiste qui porte sur le danger de dislocation du territoire par la désertification du rural, le déclin des anciennes zones industrielles et la poursuite de la domination de la capitale.

Mesures :

-obligation faite aux régions de faire des schémas régionaux d'am.

-environnement.

-référence explicite au pays comme cadre d'élabo des projets.

Donc : ambition couvre désormais toutes les échelles, du local à l'E en passant par le régional et le national.

Local en sort valorisé contre le national.

1996 : **pacte de relance pour la ville qui crée les zones franches urbaines.**

La LOADDT de 1999 et le dév durable.

Voynet (écolo) : pour la première fois, fait partie de l'am : **le dév durable** : axe fort de son programme en liaison avec le ministère de l'Intérieur de Chevènement.

Nouvelle loi de 1999, complétée par les lois sur l'intercommunalité et création des comm d'agglo.

Rôle majeur donné aux territoires locaux.

« **Territoires de projet** » : **agglo** (qui doivent élaborer des projets prospectifs globaux pour le dév urbain dans la cadre intercommunal), **pays** (doivent rassembler les élus, les acteurs socioprof et associatifs dans un périmètre intercommunal réduit pour parvenir à un projet de dév durable et à une charte validée par un contrat avec l'état et la région : 300 projets sont engagés mais en 2003, seulement

10 ont abouti) et **systèmes productifs locaux** (qui se caractérisent par la concentration en grappes de PMI, spécialisées dans une production ind trad ou novatrice : une centaine labellisée).

D. DU LOCAL À L'EUROPE.

1. Aides européennes et FEDER.

Créé en 1975 : transfert au niveau européen l'octroi des aides aux régions en retard ou en difficulté.

La décentralisation a donné aux régions la possibilité de négocier directement avec l'E l'obtention de crédits pour la réalisation des projets d'am.

Initialement le FEDER, financé par les dotations de chaque pays, est un organisme d'aides aux régions en difficulté ; système du « juste retour » ; donc : n'a qu'un rôle de **réorientation et de redistribution.**

Tendance à la **régionalisation** renforcée dans la réforme de **1988** qui supprime le juste retour et distribue en fonction des objectifs définis à la commission : objectifs 1 : zones dont le PIB par hab est inférieur à 75% ; objectif 2 : reconversion des régions industrielles en déclin.

Interreg : Commission dégage des fonds pour favoriser l'adaptation des **régions frontalières** à la suppression des frontières.

Fonds de cohésion attribué aux états dont le PIB inf à 90%.

PB. Elargissement de UE : réorientation des aides vers l'est au détriment des anciennes régions aidées par UE.

2. Une pol européenne d'am du terr ?

Renforcement de la dimension territoriale de la politique europ depuis 1988.

PB. fallait il une simple addition de schémas nationaux ou un schéma supranational ?

1991 : résultat : **Europe 200**, actualisée en **1994** dans celui **Europe 2000+**

Influence de la conception fr. : conception de l'E de Brunet (70') : « centre des capitales » correspond à une banane bleue étendue à Paris et Berlin ; « diagonale continentale » ou « aride ».

Schéma de dév de l'espace communautaire (SDEC) issu des réflexions depuis **1995** : différent.

La conception concentrique opposant centre et périphérie est abandonnée au profit d'une conception polycentrique d'une E articulée sur plusieurs centres de gravité.

Plus question d'une politique globale d'am du ter mais seulement d'une **orientation concertée pour coordonner au plan territorial les différentes pol sectorielles.**

3. Prospective territoriale et volontarisme.

Prospective : préoccupation permanente de la Datar.

1971 : projet : « **scénario de l'inacceptable** ».

1993-1994 : menace pèse encore.

En fait aujourd'hui :

-recul de la désertification par la diffusion des formes diverses de l'urbanisation.

-régions industrielles ne se sont pas effondrées.

-certes des inégalités mais moins pires que prévu (grâce à la solidarité nationale).

-pas d'aggravation de la situation de Paris : attractivité reportée sur le pourtour de l'île de France.

Question : résultats liés à la sagacité de la Datar ou aux évolutions de l'éco et de la soc fr ?

Plutôt la seconde.

Prospectives permettent de réfléchir sur le long terme mais ne suffisent pas à dégager des orientations politiques.

Dans la dernière décennie, relancée : JP Duport et JL Guigou : programme « **prospectives et territoires** » a porté sur les effets de la métropolisation et sur la façon dont la mondialisation se répercute sur le local.

Programme « **Territoires 2002** » : importance des **services collectifs** dans l'am et sur les règles à promouvoir pour parvenir à l'équité des accès.

Et recherches dans le domaine du dév de l'espace communautaire.

CONCLUSION : Logiques territoriales et volontarisme pol.

Dans les 20 premières années, elle a joué son rôle de **coordination** des orientations politiques globales ; moins pour les mettre réellement en œuvre que pour fournir le discours pour les **justifier**.

Elle est alors apparue comme un organe technocratique de justification de la pol territoriale centraliste.

Les lois de décentralisation ont changé la donne : elle intervient dans le **dialogue** et la **concertation** nécessaires entre l'Etat, collectivités territoriales et citoyens dans la **déf des équilibres territoriaux**.

De façon générale, pose la question des **rappports entre des logiques territoriales et le volontarisme pol.**

L'expérience montre que le volontarisme n'est efficace que lorsqu'il va dans le sens du courant.

L'impulsion donnée par l'Etat peut freiner ou accélérer l'évolution spontanée mais ne pourra jamais créer le mouv lui-même.

Donc : l'am du ter est condamné à travailler à la marge.

Ce qui n'entame en rien la légitimité de la Datar en tant qu'organisme d'Etat chargé de la mise en forme de la politique territoriale.

Responsabilité de l'Etat est de dégager les moyens nécessaires à l'ambition de sa politique.

Le tort consiste à imputer à la Datar ce qu'elle n'est pas en mesure de fournir et de lui faire porter les charges qui ne sont pas les siennes.