

Cours - « Hommes, territoires et mutation des espaces productifs » [CA v1.3]

Note : groupe deux chap. du progr. ; correspond aux chap. du **Livre 1re STMG p. 214-231 et 260-305**

Sommaire

Introduction.....	1
1. Une France toujours plus urbanisée et métropolisée.....	2
1.1. Une population majoritairement urbaine : concentration et étalement urbain.....	2
1.2. Une capitale puissante, située dans une région mondialisée	3
1.3. La métropolisation.....	3
2. Des mobilités croissantes	4
2.1. Des Français de plus en plus mobiles.....	4
2.2. Accroissement des flux, renforcement des axes principaux.....	5
3. Une mutation des espaces productifs	5
3.1. Le choix de privilégier les territoires les mieux intégrés à la mondialisation.....	5
3.2. Le choix de développer des territoires de l'innovation.....	6
Conclusion	7

Introduction

Dossier p, 224 et 226

L'urbanisation de la France va de pair, dans le cadre de la mondialisation actuelle, avec une métropolisation, c'est-à-dire la « concentration des fonctions de commandement des richesses et de la population dans les grandes villes ».

Quelles sont les formes de cette métropolisation ?

La France est de plus en plus urbanisée avec un territoire fortement métropolisé. Les nouvelles dynamiques urbaines ont renforcé la mobilité des Français sur leur territoire. Les territoires les plus intégrés à la mondialisation, les territoires de l'innovation, connaissent un développement productif.

1. Une France toujours plus urbanisée et métropolisée

1.1. Une population majoritairement urbaine : concentration et étalement urbain

Carte 2 p. 217, densité de peuplement

- **Une population d'urbains** : malgré une **urbanisation** (« processus d'augmentation de la population urbaine et de transformation d'un espace rural en un espace urbain ») et une industrialisation anciennes, la population urbaine française n'a dépassé la population rurale qu'en 1931 (Royaume-Uni : 1851 ; États-Unis d'Amérique : 1920). En 2007, 82 % des Français vivent dans une aire urbaine.
- **Les « Trente Glorieuses » (1945-1973), le temps de la concentration urbaine** : elle s'est accélérée avec la fin de l'**exode rural**. Ce dynamisme urbain s'est traduit par l'extension des **agglomérations** [« unité urbaine caractérisée par la continuité des constructions et abritant une population supérieure à 2 000 habitants. Elle comprend la ville-centre et ses banlieues »]. C'est le temps des **grands ensembles d'habitation** en béton armé.
- Depuis 1975, la **périurbanisation** : ce « processus d'étalement urbain au-delà des limites des agglomérations dans des communes rurales situées à leur périphérie » devient la forme majeure du processus d'urbanisation. La croissance des espaces agglomérés se ralentit, mais l'urbanisation se poursuit sous la forme desserrée du **mitage** urbain. Cet **étalement urbain** [« extension des zones urbaines à la périphérie des agglomérations »], permis par l'automobile, prend la forme du pavillon individuel. Depuis 1999, la croissance de la population a été plus forte dans les communes rurales (+ 1,1 % par an) que dans les communes situées dans les unités urbaines (+ 0,7 % par an). Ce dynamisme est à mettre en relation avec l'attrait pour « la vie à la campagne » et, surtout, la hausse du coût du foncier et de l'immobilier dans les pôles urbains. Les **« néo-ruraux »** (« personne originaire de la ville qui s'installe dans une commune rurale ») sont, en réalité, des urbains par leur mobilité, leur lieu de travail (ville) et leur mode de vie.
- Dans le cadre du **développement durable (« Grenelle de l'Environnement »** : ensemble des rencontres organisées en France en 2007 ayant abouti à un certain nombre de décisions en matière de développement durable - dont la réduction des émissions de gaz à effet de serre et la politique énergétique), cet étalement urbain est maintenant remis en question. Il provoque des déplacements de plus en plus longs, une artificialisation des surfaces, une pollution atmosphérique et un surcoût des infrastructures. La densification des territoires urbains et la réorganisation des transports au profit des transports en commun s'inscrivent dans ces préoccupations. Ces dernières décennies, les centres-villes sont valorisés et redeviennent attractifs.

- À l'échelle nationale, la population urbaine continue à se rassembler autour de Paris et de l'Île-de-France, des grandes **métropoles** (« aire urbaine concentrant des fonctions directionnelles et exerçant un pouvoir de commandement sur d'autres territoires, urbains ou ruraux, à l'échelle régionale »), le long de grands axes de communication, dans les **vallées des grands fleuves** et dans les **régions littorales**.

1.2. Une capitale puissante, située dans une région mondialisée

- L'internationalisation croissante et les mutations de l'économie française favorisent la métropolisation du territoire, d'abord au profit de la région-capitale (Paris et l'Île-de-France). Avec ~ 12 millions d'habitants, c'est l'aire urbaine qui contribue le plus à la croissance démographique nationale. Elle connaît un léger déficit migratoire (- 0,15 % par an) dû au départ de retraités, compensé par un solde naturel exceptionnel (+ 0,9 % par an) lié à la forte présence de jeunes ménages et de populations étrangères.
- Héritée d'une longue tradition centralisatrice, la concentration des fonctions d'État au sein de la capitale se double d'une domination économique croissante. La région parisienne accueille les activités dynamiques et mondialisées : sièges sociaux des Firmes Multinationales (FMN), services aux entreprises, finance, recherche-développement et conception. Reflet de ce rôle directionnel, elle accueille 45 % des cadres et produit 29 % du PIB. Première capitale européenne, avec Londres, dotée de fonctions internationales de premier plan (finance, culture, tourisme), elle constitue une interface privilégiée entre la France, l'Europe et le reste du monde. Les aéroports parisiens assurent 70 % du trafic aérien français et monopolisent l'essentiel des échanges internationaux.

1.3. La métropolisation

- Comparées à leurs homologues européennes, les **métropoles régionales** françaises sont plus petites en taille, dénuées de pouvoirs autonomes et dotées d'un rayonnement international limité. Sept grandes agglomérations dominent l'armature urbaine : Lyon, Aix-Marseille, Lille, Toulouse, Bordeaux, Nantes et Strasbourg. Quatre autres, aux fonctions incomplètes, sont considérées comme des quasi-métropoles (Grenoble, Montpellier, Rennes, Nice). Une douzaine de villes intermédiaires, plus petites en taille, organisent également leur zone. En matière de grands équipements, les métropoles ont connu un réel rattrapage. Soucieuses d'accroître leur rayonnement international, elles développent des projets urbains d'envergure, tel « [Euroméditerranée](#) » à Marseille.
- **Les difficultés des agglomérations moyennes et petites** : avec la départementalisation, les villes petites et moyennes ont longtemps maillé le territoire. Deux tiers des aires urbaines de 20 000 à 100 000

habitants perdent aujourd'hui des habitants. Leur évolution reflète l'inégal dynamisme régional. Excédentaires dans les régions en forte croissance (sud et ouest), elles sont très déficitaires au nord et à l'est. La proximité des grandes métropoles a un effet dynamisant. Plus spécialisées que les grandes villes, les villes petites et moyennes sont vulnérables : elles sont fragilisées par la fermeture des services publics (ex. : casernes, agences de la banque de France...). Beaucoup ont une forte spécialisation industrielle et pâttissent des délocalisations.

2. Des mobilités croissantes

2.1. Des Français de plus en plus mobiles

- Grâce aux transports à grande vitesse (ex. : LGV) et à l'émergence des nouvelles technologies de l'information et de la communication (**NTIC**), la mobilité est devenue un élément essentiel. Nos espaces de vie sont de plus en plus nombreux et spécialisés et la réduction des « **distances-temps** » nous permet de passer quotidiennement de notre domicile à notre lieu de travail, des espaces de loisirs aux commerces.
- À l'échelle locale, la **mobilité pendulaire** (« aller-retour quotidien effectué par une personne entre son domicile et son lieu de travail ») s'intensifie du fait de la périurbanisation. Les Français parcourent aujourd'hui 43 km par jour en moyenne, soit quatre fois plus qu'en 1960.
- **La mobilité reste importante entre les régions** : les déplacements temporaires sont surtout touristiques. Dans le cas de la mobilité résidentielle, les régions de l'Ouest et du Sud de la France sont aujourd'hui les plus attractives. La motivation principale reste la recherche d'un emploi. L'île-de-France, au solde migratoire globalement déficitaire, demeure attractive pour les jeunes adultes (1^{er} bassin national d'emploi).
- **La France est une terre d'immigration depuis la fin du 19e s. :** principalement pour des raisons économiques. Au début du 20e s., c'est l'immigration des Européens du Sud (ex. : Italie, Espagne...), puis des ex-colonies françaises à partir des années 1960 (ex. : Algérie, Maroc...). Les immigrés [Rappel sur immigré et étranger : un étranger né en France n'est pas un immigré alors qu'un immigré né à l'étranger peut acquérir la nationalité française] représentent 8,3 % de la population française et 60 % d'entre eux se sont installés en Île-de-France, en Rhône-Alpes et en Provence-Alpes-Côte d'Azur (PACA).
- **Des mobilités qui dépassent le cadre national :** la création de [l'espace Schengen](#) en 1997 a favorisé le déplacement des Français hors de leurs frontières. Les flux [volume des marchandises, personnes, capitaux et/ou informations en circulation] transfrontaliers reposent principalement sur des motivations professionnelles : 310 000 Français frontaliers travaillent aujourd'hui dans un pays voisin. Cela montre la puissance économique de l'Europe du Nord-Ouest (République Fédérale d'Allemagne, [Grand-Duché de Luxembourg](#) ou Confédération suisse

offrent des salaires plus élevés qu'en France).

2.2. Accroissement des flux, renforcement des axes principaux

- **Des flux en forte croissance** : depuis les années 1990, à cause de la mondialisation de l'économie et des contraintes du « juste à temps » (ou « flux tendus »), les **flux** de personnes et de marchandises ont explosé. La route assure 80 % des échanges de marchandises et 86 % des flux de personnes. La France, située au carrefour entre Europe du Nord et Europe du Sud, accueille de nombreux flux de transit. Pour les marchandises, les transports fluviaux (~ 4 %) et ferroviaires (~ 11 %) ont été pénalisés par la désindustrialisation relative de l'économie française. Les NTIC ont démultiplié la possibilité de communiquer : en France en 2010, il y a 64,4 millions de lignes mobiles (soit ~ 100 % de pénétration). Au premier trimestre 2011, le taux d'équipement des Français en téléphones ordinateurs (*smartphones*) est de ~ 31 %.
- **Une polarisation des flux sur les principaux axes** : [rappel : Polarisation : attraction qu'exerce un lieu sur un espace plus ou moins étendu] l'axe Lille-Paris-Lyon-Marseille (LPLM) est aujourd'hui régulièrement saturé. Pas un habitant ne doit se trouver à plus de 45 minutes d'un accès au réseau routier à 2 x 2 voies » : cette affirmation a guidé l'aménagement français jusqu'à la fin du 20^e s.
- **Vers des « transports propres » ?** : l'étalement urbain et les contraintes énergétiques engagent à reconsidérer l'impact environnemental des transports. L'Union européenne comme l'État français développent donc maintenant des transports « propres » selon une logique de développement durable. Cela passe par la promotion du TGV sur les moyennes-longues distances en remplacement de l'avion (ex. : liaisons Paris-Bruxelles et Bruxelles-Cologne-Amsterdam-Londres) ; et par le développement de la voie d'eau. La réduction des gaz à effet de serre est également encouragée par certaines municipalités : vélos en libre-service (ex. : Velib à Paris ; Lyon, Toulouse...) ; développement de l'intermodalité bus-tram à Strasbourg.

3. Une mutation des espaces productifs

3.1. Le choix de privilégier les territoires les mieux intégrés à la mondialisation

- **Un territoire attractif** : la France est un territoire globalement attractif pour les investisseurs internationaux. Du fait d'abord de sa situation géographique privilégiée au cœur du marché européen et de la zone euro, de son excellente connexion aux réseaux mondialisés (ex. : les aéroports de Paris, 2^{ème} rang en Europe après Londres), mais aussi de sa qualité de vie, du niveau de formation de sa population et de la qualité de ses infrastructures et de ses services publics. Elle attire ainsi beaucoup d'entreprises et d'Investissements directs étrangers (IDE de € 25,6 milliards en 2010).

- **La métropolisation** : on assiste à la **concentration d'importants espaces productifs** dans les métropoles (« ville mère » c'est-à-dire agglomérations principales) où sont localisées les activités du tertiaire supérieur (métiers de service à haut niveau de qualification et fonctions de commandement – par ex. finance ou recherche : 1/3 des emplois à Paris ; la région parisienne concentre plus de 50 % de la recherche et développement française ou R&D) et les services rares (ex. : hôpitaux). À l'inverse, des industries traditionnelles quittent les villes au foncier trop cher qui connaissent de fait une **forte tertiarisation** de leur système productif.
- **La littoralisation** : les littoraux attirent également les activités. Cette littoralisation s'accompagne également d'un phénomène de métropolisation : ce sont les **grandes villes portuaires** qui sont les plus attractives du fait de leur **intégration à l'économie-monde** (ce sont des interfaces entre la France et le reste du monde). Plusieurs types d'activités se développent dans les villes littorales. Lorsque les autorités y ont fait des efforts d'aménagement et de desserte, on voit se constituer de **vastes zones industrialo-portuaires** (ZIP) : les industries s'installent directement dans la zone portuaire où arrivent les matières premières dont elles ont besoin. Les grands ports étant des plate formes multimodales permettant le transfert des flux d'un mode de transport à une autre, ces industries peuvent facilement exporter leur production (Marseille-Fos, Dunkerque, Saint-Nazaire, le Havre ont de telles ZIP). Mais les grandes villes littorales attirent aussi d'autres activités : le tertiaire supérieur, le tourisme (attractivité des zones ensoleillées et en bord de mer : héliotropisme et thalassotropisme), etc.

3.2. Le choix de développer des territoires de l'innovation

- « **L'économie de la connaissance** » : le développement des activités de **recherche et développement** (R&D) est devenu un objectif majeur pour la France et l'Union européenne. En effet, l' Union européenne a un double problème : la concurrence des pays émergents (ex. : BRICS) et un retard dans l'investissement dans l'innovation par rapport aux États-Unis (favorisés par la fuite des cerveaux ou *brain drain* et le capital risque) et au Japon (ex. : 60 % de la robotique mondiale). L'Union européenne ne peut pas concurrencer la main d'œuvre à bas salaire des pays émergents (ex. : en République populaire de Chine, à Shanghai la capitale économique, le salaire minimum, malgré une forte hausse, est seulement de € 129/mois en 2010) : elle ne peut donc compter que sur le développement de services et d'industries de pointe à haute valeur ajoutée. C'est l'objectif qu'elle s'est fixée dans la « stratégie de Lisbonne » en 2000 puis dans la « **stratégie Europe 2020** » (signée par les États en 2010).
- Les espaces accessibles, attractifs en termes de financement, possédant les services nécessaires à des activités spécifiques et une main d'œuvre très qualifiée sont donc très recherchés par les entreprises. C'est ainsi que se sont développés en France des **technopôles** (ex. : Plateau de Saclay) sur le modèle de la Silicon Valley (Californie) avec des **effets**

de synergie permis par la **proximité de centres universitaires réputés, de laboratoires de recherche et d'industries de pointes.**

Ces espaces regroupent les fonctions du tertiaire supérieur : la conception, le processus de fabrication, le financement d'un produit. La production en elle-même peut cependant être répartie sur d'autres sites en France (sous-traitance) ou à l'étranger (délocalisation,) du fait de la division internationale du travail.

- L'État et les collectivités territoriales encouragent ce type de regroupement et ont cherché à attirer les entreprises en créant **71 pôles de compétitivité** (politique d'État datant de 2006). L'objectif est d'**améliorer la compétitivité spatiale** et d'éviter la désertification en créant des **territoires de l'innovation** : d'échelles variables (du quartier à la région), ils concentrent des activités de secteurs variés (exemple : la [Cosmetic Valley](#) en Beauce autour de [Chartres](#) depuis 1994). Pour désigner ce processus qui vise à développer les interactions entre l'échelle locale et l'échelle mondiale, certains utilisent un « mot valise » : la **glocalisation** (fusion entre les mots « local » et « global»). Dans le même esprit, les autorités cherchent à développer des **espaces de coopération transfrontalière**, afin de développer localement le marché de l'emploi ou d'investir à plusieurs dans des infrastructures coûteuses : ce sont les euro-régions.
- La **territorialisation des activités économiques** : globalement on assiste à une concentration d'activités d'un même secteur économique sur certains territoires : c'est une **territorialisation des activités économiques françaises**. Si l'on prend en compte les mutations et reconversions de certains espaces industriels anciens (ex. : Nord-Pas-de-Calais minier, Lorraine sidérurgique), on obtient une carte de France des espaces productifs les plus dynamiques, qui est largement superposable à celle des espaces français les mieux connectés aux réseaux de la mondialisation :
 - développement important de l'Île-de-France
 - développement d'une bonne partie de l'Ouest (ex. : Bretagne), du Sud de la France favorisé par l'héliotropisme (ex. : [Sophia-Antipolis](#), plus célèbre technopôle française), de la vallée du Rhône (axe PLM) et de Grenoble, des régions frontalières (ex. : Alsace, frontières suisses et luxembourgeoises).
 - Au centre, des espaces plus marginalisés où les collectivités tentent de développer des pôles de compétitivité (ex. : Clermont-Ferrand).
 - Les territoires d'outremer sont également des espaces marginalisés et des enjeux pour les politiques de développement.

Conclusion

Les espaces urbains, attractifs, connaissent donc d'importantes mutations. Leur croissance prend la forme de l'étalement des résidences et des activités, provoquant une explosion des mobilités. De vastes régions urbaines, polycentriques, intégrant des villes petites et moyennes et des communes rurales émergent. Les déplacements automobiles qui découlent de cette

nouvelle forme d'organisation posent le problème de sa durabilité. L'opposition ville/campagne perd de sa pertinence. Avec des espaces ruraux aussi bien connectés et pratiqués par les urbains, les frontières de la ville deviennent difficiles à fixer. L'enjeu pour la France urbaine se concentre alors sur l'équilibre des espaces intra-urbains aussi bien que sur l'harmonisation nécessaire des services et des activités productives dans les nouveaux territoires de la périurbanisation.

Les politiques d'aménagement du territoire ont eu pour objectif de mieux réguler les flux sur notre territoire en constituant un dense réseau de transport. En 2012, l'enjeu est désormais situé à l'échelle européenne puisque la France doit s'efforcer de rester un carrefour européen. Les plus récents projets communs de réseaux rapides semblent aller dans ce sens.