

1) PLAN :

ÉCONOMIE.....	1
<i>Agriculture</i>	2
<i>Ressources minières et énergétiques</i>	3
<i>Industrie</i>	5
<i>Moyens de communication</i>	6
<i>Échanges internationaux</i>	8
<i>Tourisme</i>	9
<i>La restructuration de l'espace français</i>	10

III. Économie

Si par la population et la superficie la France n'est dans le monde qu'un État de taille moyenne, elle n'en demeure pas moins l'une des cinq premières puissances économiques. La France bénéficie d'abord d'une situation maritime exceptionnelle, atlantique et méditerranéenne, tout en étant limitrophe de l'Allemagne réunifiée. Elle possède les deux isthmes européens les plus courts, avec le seuil du Lauragais (ou de Naurouze), qui relie la Méditerranée à l'Atlantique, et celui de Bourgogne entre Méditerranée et mer du Nord. Le renouveau des transports continentaux (autoroutes et TGV) fait donc de la France le passage obligé entre la péninsule Ibérique et le reste de l'Europe, entre le monde méditerranéen, surtout l'Italie, et la Grande-Bretagne. C'est l'un des pays les plus homogènes tant du point de vue géographique que culturel. Certes, du Finistère à la Côte d'Azur ou de la Flandre au Pays basque, les paysages et les moeurs sont différents, la diversité est grande, mais les contrastes régionaux ne sont que rarement extrêmes. La France est, en effet, un vieux pays dont l'unité s'est précocement faite autour de Paris et du Bassin parisien, et cela jusqu'aux hautes montagnes périphériques (Alpes et Pyrénées). Au nord et à l'est, si toutefois on excepte l'Alsace, la frontière, qui n'est pas naturelle, résulte des vicissitudes d'une longue histoire. Très tôt, le pouvoir centralisateur de la monarchie, puis celui de la république, a doté le pays d'excellents réseaux de circulation rayonnant autour de sa

capitale : routes royales, chemins de fer et lignes aériennes ont fortement contribué à forger cette unité, tout comme l'organisation administrative en départements, le service militaire et l'école primaire, service public laïc gratuit et obligatoire. Depuis les années 1980, les gouvernements successifs se sont engagés dans une double politique de régionalisation et de décentralisation qui a quelque peu atténué cette centralisation séculaire.

Agriculture

Grande puissance agricole, la France a connu une profonde mutation de cette activité depuis son intégration dans l'Europe communautaire européenne. La valeur de la production agricole fait de ce secteur l'un des fleurons du pays. C'est aussi l'un des piliers de ses exportations. La paysannerie n'en subit pas moins une grave crise d'adaptation. Deux mondes agricoles aux intérêts divergents coexistent aujourd'hui : celui des petits et moyens exploitants, de moins en moins nombreux et en moyenne plus âgés, qui forment le gros bataillon des «victimes » du Marché commun agricole, et celui des grands exploitants, qui pratiquent une agriculture spécialisée et fortement mécanisée. La population active agricole se réduit à moins de 2 millions de personnes, à temps complet ou partiel, tandis que les exploitations rentables ont sensiblement diminué. Depuis un quart de siècle, les progrès techniques et les nouvelles conceptions du rendement agricole et de l'élevage - avec une forte utilisation des engrais et la sélection scientifique du bétail - ont favorisé l'«agrobusiness », ensemble des activités agricoles en étroite relation avec les industries alimentaires, elles -mêmes vouées aux exportations. Les biotechnologies et le génie génétique accompagnent les productions. Une nouvelle géographie se dessine à partir de cette révolution agricole. Depuis 1951, l'État a pratiqué une politique de grands aménagements régionaux, et notamment pour

la basse plaine du Rhône, le Languedoc, les coteaux de Gascogne et la plaine d'Aléria. Les céréales sont devenues une importante richesse d'exportation. Les plaines et plateaux du Bassin parisien (Beauce, Gâtinais, Brie, Valois, Soissonnais, Picardie, Champagne sèche) sont propices à une agriculture associant les céréales aux plantes industrielles, ou produisant des aliments pour le bétail ; la main-d'oeuvre y est réduite à un employé pour 70 à 80 ha. Les exploitations, le plus souvent placées en fermage, sont liées aux grands groupes agroalimentaires, comme en témoignent les paysages de silos coopératifs et d'usines agroalimentaires (sucreries, distilleries, féculeries).

Autre branche florissante, les cultures légumières et fruitières sont concentrées dans les grandes vallées à terrasses alluviales : val de Loire, vallée de la Garonne, coteaux de Gascogne, plaines du bas Rhône et de la basse Durance, du Roussillon. Elles s'étalent aussi le long de la frange littorale qui va de la Vendée au Cotentin en passant par la Bretagne. Exigeant un important labour (40 personnes en moyenne sur 10 ha de primeurs), il s'agit de cultures intensives en petites et moyennes propriétés. Les régions de prairies permanentes et de cultures herbacées, dont beaucoup sont en déclin, connaissent une faible productivité, si bien que certaines sont en voie de dépeuplement : en général tous les massifs anciens et les zones de basses plaines et de marais, où on compte jusqu'à 60 % de prairies permanentes et de friches (Bocage normand, Perche, Bretagne intérieure, Limousin, Auvergne, Jura, Alpes du Nord). En revanche, les pays d'embouche restent florissants, surtout lorsqu'ils concernent des élevages spéculatifs (Bourgogne, Morvan, Basse-Normandie, Jura occidental) placés en étroite liaison avec des abattoirs industriels.

Ressources minières et énergétiques

Les ressources minières françaises sont théoriquement très variées, le pays bénéficiant

à la fois de la présence du socle ancien précambrien, des massifs hercyniens, des chaînes alpines et des bassins sédimentaires. Cette configuration explique la précocité de l'extraction du fer en Normandie, en Champagne et dans le Massif central, du cuivre et du plomb argentifère dans les massifs hercyniens, de la bauxite en basse Provence calcaire (Brignoles et Saint-Maximin). Mais ces productions se sont effondrées avec la concurrence des minerais d'outre-mer, moins onéreux et plus riches. Les mines provençales de bauxite sont presque toutes fermées. Comme celles de fer, les ressources en charbon s'épuisent. Les mines de houille sont fermées dans le Nord-Pas-de-Calais et dans les bassins du Massif central ; seule la Lorraine, à proximité de la Sarre, a encore une production importante (6,3 millions de tonnes en 1994), grâce à des veines régulières et épaisses, où les réserves sont estimées à 300 millions de tonnes. Ces gisements, comme ceux de Gardanne en Provence, sont valorisés par les centrales thermiques. Les massifs anciens recèlent d'importantes ressources en uranium ; les plus riches gisements de minerais de l'Union européenne sont situés dans le Limousin, le Morvan, les Bois-Noirs, la Vendée et le rebord cévenol. Toutefois, la production nationale, bien qu'importante (1 270 t), ne couvre pas les besoins. Le cours de l'uranium est par ailleurs descendu si bas que la Cogema a dû fermer plusieurs usines. L'uranium enrichi est produit dans la vallée du Rhône (Eurodif à Pierrelatte, dans la Drôme). La France stocke les combustibles irradiés de nombreux pays à La Hague (dans le nord-ouest de la presqu'île du Cotentin), la plus importante usine de retraitement au monde.

La France dispose de multiples centrales thermiques au charbon (le long des rivières) et au fioul (près des ports et des estuaires). Les centrales traitant l'uranium enrichi produisent les trois quarts de l'électricité française. L'équipement hydraulique est aussi très complet, avec quatre types d'hydrocentrales : de lac, d'éclusée, de pompage et au fil de l'eau ; il convient d'y ajouter l'usine marémotrice de la Rance. Les équipements hydroélectriques sont particulièrement denses dans les Alpes de Savoie et les Hautes-

Pyénées, régions dont les imposantes vallées ont connu une forte glaciation au Quaternaire.

Industrie

Cinquième puissance industrielle du monde, la France ne s'est pas encore remise d'une longue crise de ses industries lourdes et manufacturières. Bien que dominées par les services, les bureaux d'études, les sociétés d'ingénierie et le « tertiaire technologique », les nouvelles formes d'industries, très diversifiées, sont performantes dans les domaines où les structures se sont adaptées aux contraintes du marché (aérospatiale, télécommunications, micro-informatique), souvent en association avec des partenaires européens. Employant près de 26,9 % des actifs, l'activité industrielle représente plus de 30 % du PIB et près des quatre cinquièmes des exportations. Élément majeur de la richesse nationale, elle ne fournit plus cependant l'essentiel des emplois. Les petites et moyennes industries (PMI), qui s'adaptent plus facilement aux fluctuations des marchés, sont parfois aussi performantes, sinon plus, que les grands groupes français ou étrangers. Les entreprises françaises ont cherché à se décentraliser en réseaux flexibles et en petites et moyennes unités. Les industries extractives et celles de biens intermédiaires ont particulièrement souffert de la crise pétrolière et de la concurrence des pays de l'Asie orientale, voire de certaines régions du tiers-monde. Victimes de surcapacités et d'excédents de main-d'oeuvre non qualifiée, elles ont dû procéder à des licenciements massifs de leurs ouvriers, tandis qu'elles renforçaient leurs effectifs en cadres, ingénieurs et techniciens. Parallèlement s'effectuait l'automatisation de la production avec l'électronique, l'informatique et la télématique. Des régions entières ont été sinistrées : Nord, Lorraine, bassins industriels du Creusot, de Saint-Étienne et

d'Als, région lyonnaise pour la chimie. Les industries de biens de consommation - textiles de basse qualité, cuir et chaussures, ameublement, électroménager, jouets, joaillerie - ont aussi connu une forte hémorragie. Elles se sont tournées vers des productions de qualité ou de renommée internationale : agroalimentaire (plats cuisinés notamment et conserves), haute couture et prêt-à-porter, parfums et cosmétiques, joaillerie d'art, produits pharmaceutiques. Les industries de biens d'équipement ont subi la forte concurrence des pays de l'Asie orientale (Japon, Corée du Sud, Taiwan). La construction navale survit difficilement, de même que le machinisme agricole, les secteurs des machines-outils et des biens d'équipement ménager. Certains secteurs restent pourtant dynamiques et compétitifs à l'échelle mondiale : grosse chaudronnerie, équipement nucléaire, matériel ferroviaire (métro et TGV), pneumatique (Michelin), automobile (Renault, Peugeot-Citroën) et surtout les cinq grandes industries de pointe que sont l'aérospatiale (Airbus Industrie est devenu le deuxième constructeur mondial d'avions après Boeing), l'électronique professionnelle (Bull et ses grands concurrents), l'armement (Dassault), l'électronucléaire et les télécommunications.

Moyens de communication

Les moyens de transport sont liés à un maillage européen qui tend à faire éclater le système hexagonal. Le renouveau ferroviaire s'est manifesté avec éclat par la création des TGV (trains à grande vitesse) Sud-est et Atlantique, en attendant le TGV européen à trois branches (qui relie Paris à Londres et, ultérieurement, Cologne et Amsterdam). D'autres projets européens sont à l'étude, comme un TGV transalpin et un TGV Paris-Barcelone via Montpellier. Un réseau européen de TGV est esquissé sur l'Europe occidentale, où sont déjà installés 30 000 Km de voies à grande vitesse. En amont, les retombées économiques constituent une substantielle source de revenus : la France se place en tête pour la construction des trains rapides. La SNCF, qui a

concentré son trafic sur les lignes considérées comme rentables, presque toutes électrifiées, a supprimé de nombreuses dessertes secondaires, notamment celles à voie unique, contribuant ainsi à accélérer l'exode rural vers les villes bien desservies. La société nationale - la première d'Europe pour les transports - a racheté des entreprises de transport routier et dispose de filiales ainsi que d'un service de messageries (Sernam).

Les transports routiers jouent un rôle prépondérant pour les marchandises (55 % du fret en 1990, contre 40 % en 1960). Depuis 1970, le programme autoroutier a permis la mise en service de 7 000 km de routes à péage, par où transite maintenant l'essentiel du trafic. Certaines, comme l'A 1, l'A 6 et l'A 7, sont devenues des voies européennes très fréquentées.

Le transport aérien a lui aussi fait l'objet d'une importante promotion. L'aviation marchande française est essentiellement représentée par la compagnie nationale Air France (qui a absorbé Air Inter et UTA) et par TAT, qui assure seulement des transports interrégionaux et entre les métropoles européennes. Les réseaux de communication ont été remarquablement développés grâce notamment au Minitel et à la télématique, bien que de nombreux groupes d'affaires possèdent leurs propres systèmes. Des téléports reliés aux satellites lancés par Arianespace à Kourou (Guyane) facilitent les relations intercontinentales. Plusieurs grands téléports ou zones de communications avancées ont été installés à Paris, Roubaix, Metz et Poitiers (Futuroscope). Le centre de télécommunications de Pleumeur-Bodou, près de Lannion (Côtes-d'Armor), est spécialisé dans les relations audiovisuelles transatlantiques.

Échanges internationaux

Isthme occidental de l'Europe, la France joue un rôle capital dans les échanges entre l'Europe méditerranéenne et l'Europe nordique. Présente dans de nombreuses régions du monde, notamment en Afrique et en Amérique, elle tire avantage de la zone franc en Afrique occidentale, même si le marché africain s'est ouvert à l'Europe communautaire. La connexion télématique et satellitaire conduit à déterritorialiser l'espace de l'entreprise, et, par voie de conséquence, la France dispose de nombreux réseaux d'échanges internationaux. Les grands groupes industriels possèdent des usines de montage en Amérique, en Afrique et en Asie du Sud-est, tandis que des multinationales européennes, américaines et japonaises, mais également coréennes, ont implanté des réseaux commerciaux et des manufactures en France. Les échanges financiers et de marchandises sont particulièrement développés à proximité des villes et des États dont la fiscalité est attractive (Genève, Bâle, Monaco), ainsi qu'avec le Benelux, l'Allemagne et la Grande-Bretagne. La France est un grand exportateur de produits agricoles - céréales, vins et alcools, fromages, beurre -, d'avions (Airbus), de matériel ferroviaire (TGV, métro) et d'automobiles : les groupes Renault et PSA (Peugeot-Citroën) disposent de chaînes de montage dans de nombreux pays, y compris dans les anciens pays socialistes de l'Est.

Les transferts de technologie et le montage d'usines «clés en main» sont des formes d'échanges qui contribuent fortement à l'équilibre de la balance commerciale française. Ils fournissent des marchés sûrs aux entreprises, en particulier dans les pays pétroliers (Proche-Orient, Maghreb, Amérique du Sud). Les sociétés de commerce international, la plupart issues de la colonisation, sont originaires des ports de Marseille, de Bordeaux et de Nantes. Elles sont actives notamment aux Antilles, au Brésil, au Venezuela, en Colombie et dans la région du golfe Persique ; les plus importantes sont solidement implantées au Sénégal, en Côte-d'Ivoire, au Cameroun et au Gabon.

Certaines sont spécialisées dans le troc avec les anciens pays socialistes. Les sociétés pétrolières Total et Elf ont passé des accords de réorganisation de raffineries et d'usines pétrochimiques dans l'ex-RDA et en Russie. Des chaînes de montage Renault s'implantent en Europe centrale.

Tourisme

La France est le premier pays touristique au monde (70 millions de visiteurs en 1998), devant les États-Unis. C'est ce que montrent les grands indicateurs que sont le nombre total brut de touristes par rapport à la population (plus d'un touriste étranger par habitant et par an), le nombre de nuitées, le chiffre d'affaires, l'apport en devises. La balance extérieure du tourisme français est très largement excédentaire. La variété des paysages, la longueur des côtes, le nombre et la diversité des monuments, sans oublier le prestige de la cuisine française expliquent l'engouement ancien des visiteurs. Ces derniers viennent aussi bien en été qu'en hiver, sur les bords de mer et en montagne, pour affaires et agrément culturel, attirés par le succès populaire des sites et le raffinement de certaines places (Deauville, Biarritz, Cannes, Megève). Aux voisins européens (principalement Britanniques et Allemands) s'ajoutent, toujours plus nombreux, Américains et Japonais. Les touristes espagnols et italiens ont choisi plus récemment cette destination. Pour eux, comme pour la plupart des Européens, la France et son réseau routier sont le lieu de passage obligé entre l'Europe du Nord et celle du Sud.

Mais ce tourisme se concentre sur quelques régions : en premier lieu à Paris - première ville mondiale pour le nombre de congrès internationaux - et ses environs, devant la Côte d'Azur et la région méditerranéenne. C'est en Île-de-France que se

situent les lieux les plus fréquentés : la tour Eiffel, Beaubourg (7,9 millions de visiteurs en 1993, 5,8 millions en 1996 et 4,4 millions en 1997 en raison d'une fermeture pour cause de travaux entrepris dès septembre), le château de Versailles et Disneyland Paris à Marne-la-Vallée (12,6 millions de visiteurs en 1997 contre 8,8 millions en 1994).

La restructuration de l'espace français

Face à la crise économique et au chômage, qui entraînent de profondes mutations, les diverses régions françaises vivent des situations très inégales : Paris, Lyon, Grenoble, Montpellier, Toulouse, la Côte d'Azur et l'Alsace, par exemple, ont sans doute plus d'atouts que le Massif central ou le Nord. Mais la Bretagne, qui est certes excentrée, n'est pas pour autant répulsive. Les espaces périphériques du Sud et de l'Est tirent profit du développement des communications et de l'ouverture des frontières, tandis que les pôles régionaux bénéficient de leur situation au coeur des grands réseaux de circulation. Avec l'unification européenne, des espaces périphériques peuvent devenir centraux, comme la Lorraine ou la côte de la mer du Nord grâce au tunnel sous la Manche. Il est bien difficile de prévoir si la polarisation autour de Paris va s'atténuer ou se renforcer. Une meilleure circulation et diffusion des flux peut aussi bien accentuer ce phénomène que favoriser la décentralisation et diminuer les inégalités spatiales. L'État et les collectivités territoriales doivent accorder une importance particulière aux mesures d'accompagnement - notamment celles visant à pallier la désertification des régions rurales -, tant sur les plans politique et financier qu'en matière d'aménagement du territoire.

