

Les espaces de production industrielle

L'industrie française est puissante : 71% du PIB et 80% des échanges extérieurs en 2006.

Quelques grands groupes symbolisent cette puissance : Areva, Bouygues, Total, Danone, Renault ...

Mais le poids du secteur secondaire diminue et les mutations du secteur industriel imposent une nouvelle occupation de l'espace.

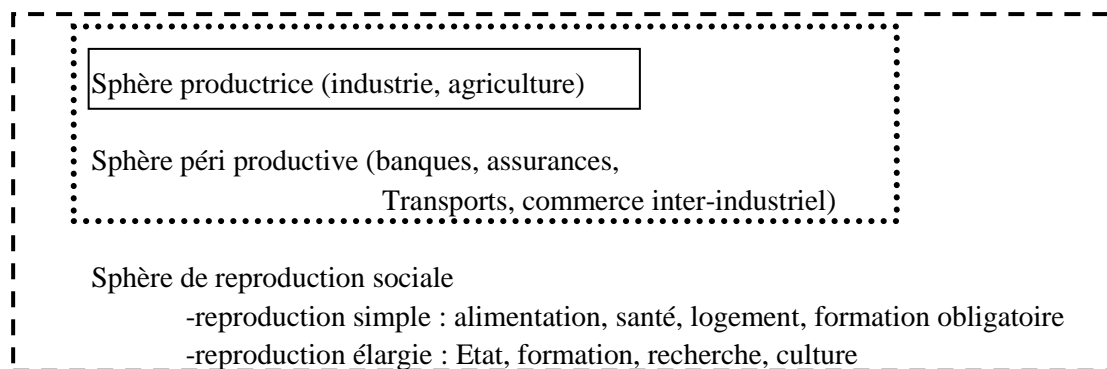
Il n'y a pas de déclin industriel mais un transfert des activités vers le tertiaire

I- Les mutations du système productif industriel

Les secteurs industriels les plus dynamiques : électronique, aéronautique, biotechnologie, aérospatiale.

Ces activités ne sont pas industrielles mais intègrent de plus en plus des activités de type tertiaire (transport, recherche, conception, gestion, publicité...).

Le **lien entre industrie et tertiaire devient très flou**, les géographes se demandent si on peut encore parler d'une « industrie ». Ils ont alors mis au point le concept de système productif avec un nouveau classement des activités économiques.



Les industries tradi nécessitaient une main d'œuvre peu spécialisée et peu coûteuse. Aujourd'hui, la **main d'œuvre est très qualifiée** car l'industrie est essentiellement tournée vers la haute technologie. Les localisations industrielles sont davantage urbaines.

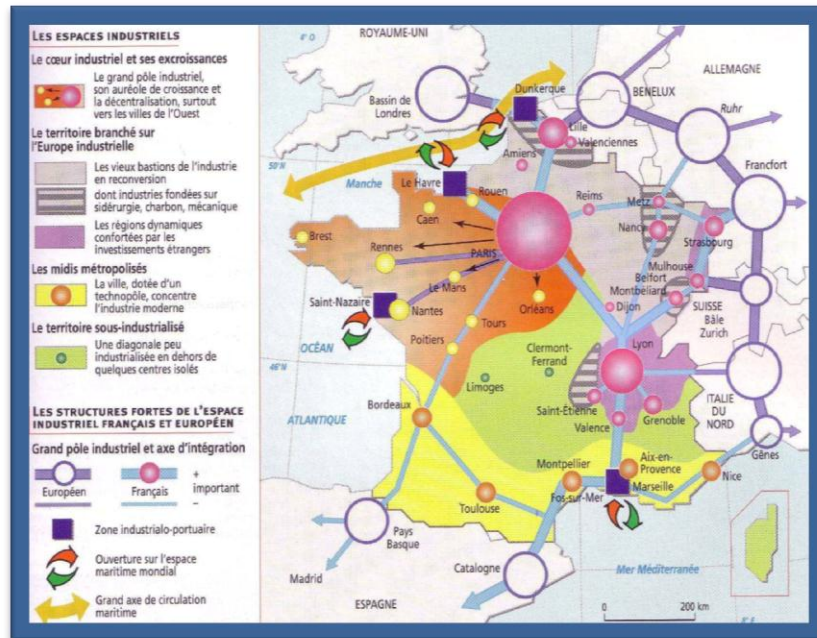
L'industrie est de plus en plus tournée vers l'extérieur : les localisations dépendent de réseaux d'échanges, de transports, de logiques européennes et internationales. L'ancrage national et local devient marginal.

II- Le redéploiement spatial des industries et ses facteurs

Le déclin industriel touche toutes les régions françaises mais est plus marqué dans les grandes régions de tradi industrielle.

De grandes oppositions tendent à disparaître : France industrielle du Nord et Est / France rurale du S-O ; région Ile-de-France/ provinces

Il y a un rééquilibrage industriel.



A) Dynamiques actuelles

✚ Nord Est

Le Nord Pas de Calais et la Lorraine se **dévitallisent** car l'industrie était essentiellement composée d'entreprises traditionnelles. Quelques activités résistent (sel, verre, sidérurgie) mais ces régions subissent de nombreuses fermetures de sites et un fort taux de chômage car la main d'œuvre n'était pas qualifiée. **Les friches industrielles** se multiplient. En 2004, la dernière mine est fermée en Lorraine.

Pour soutenir ces régions, l'Etat a favorisé une **politique de reconversion industrielle** : la région a été déclarée pôle de conversion. Ces aides spécifiques ont permis l'implantation d'usines automobiles, technopôles mais les résultats sont mitigés. Certains sites sont reconvertis en zone de loisirs. La réhabilitation des friches est difficile.

Le Nord et l'Est bénéficient d'un **effet frontière** dans le cadre de la construction européenne pouvant apparaître comme une perspective d'avenir.

✚ Ouest

Il a connu un essor de l'activité industrielle avec la **politique de décentralisation industrielle dans les années 60**. L'Etat voulait rejeter hors de Paris les activités industrielles pour faire de la capitale un centre de tertiaire supérieur.

✚ Littoralisation des activités industrielles

Elle est liée à la mondialisation de l'approvisionnement de ressources énergétiques et en matière première. Dans un contexte d'aménagement du territoire, l'Etat a financé **l'installation de grands complexes industriels littoraux dans les années 60**. (Dunkerque complexe sidérurgique, Havre pétroliers et raffineries, Fos sur mer sidérurgie chimie pétrole)

Ces ZIP ont rapidement connu des difficultés économiques et sont depuis les années 80 des pôles de reconversion.

B) Le déséquilibre de l'espace industriel français

On retrouve de puissantes régions industrielles : Ile de France, Lyon et sa région, Alsace, Alpes du Nord

Ce sont des régions urbanisées qui concentrent les capitaux, la main d'œuvre qualifiée, qui sont bien reliées au territoire français et au reste de l'Europe.

Paris : abrite surtout les activités de service aux entreprises (périproductive), de nombreux sièges sociaux. Il est à proximité des centres de décision politique et financier, avec une importante main d'œuvre à disposition. Il est relié aux réseaux de communication internationaux.

Lyon : solide réseau d'entreprises de taille moyenne avec une ouverture sur l'Europe et un réseau urbain dense. Dans cette région, la tradition industrielle est ancienne (charbon à St Etienne, acier au Creusot). Ce développement industriel se poursuit dans la vallée du Rhône devenant le « couloir de la chimie » avec la création de Rhône-Poulenc. Lyon est aujourd'hui un grand pôle de l'industrie chimique française (industries pharmaceutiques et mécaniques).

L'industrie est éclatée et non plus regroupée en grandes régions industrielles. Les sites industriels se multiplient dans les périphéries des villes car ils bénéficient d'une meilleure accessibilité.

Les districts industriels sont des systèmes productifs locaux. C'est un tissu de petites et moyennes entreprises en milieu rural (le Chotterais, Oyonnax, Vimeu).

Ils ont été très performants jusque dans les années 80. Aujourd'hui, ils connaissent une forte désindustrialisation car de nombreuses marques ont délocalisé leur production due à la concurrence étrangère.

III- Les zones industrialo-portuaires de France

Une zone industrialo-portuaire est un espace côtier associant des fonctions industrielles et portuaires.

Elles sont situées sur les littoraux pour **bénéficier des importations de matières premières et de sources d'énergie**. Elles sont considérées comme des pôles de croissance qui sont les points d'ancrage de nouvelles formes de productions au niveau mondial.

Ces opérations ont été financées par les capitaux publics.

Les principales ZIP sont : Marseille-Fos-sur-Mer, Dunkerque, Le Havre, Saint Nazaire

Les principales caractéristiques des ZIP :

- **vastes espaces spécialisés autour de 3 activités principales : portuaire, industrielle, tertiaire.**
- espaces aménagés dans les années 60 pour tirer profit des façades maritimes dans le développement industriel de la France.
- espaces qui ont traversé des difficultés dans les années 80 suite aux chocs pétroliers et qui sont alors devenus des pôles de reconversion.
- **espaces, à l'image des polders, intégralement transformés par l'homme.**
- espaces dépendant des dessertes de l'arrière-pays.
- **espaces aux dimensions importantes** : au moins 2000 hectares, de 19 à 30 m de profondeur, voies d'accès multiples, grand débit vers l'arrière-pays.

Le Havre est le 2^{ème} port de France après Marseille. Il est le 5^{ème} port d'Europe.

Il occupe le 1^{er} rang pour les conteneurs et marchandises, 2^{ème} rang pour le pétrole.

IV- Etude de cas : le port du Havre

A) Une situation privilégiée

Comme les autres ZIP, le **port du Havre a été voulu et financé par l'Etat dans les années 60.**

Le port du Havre est situé sur l'une des voies maritimes les plus fréquentées du monde, au milieu de la Manche, au débouché de la Northern Range.

Elle s'étend sur 8000 hectares, essentiellement des polders (étendue artificielle) gagnés sur la baie de Seine par endiguement du fleuve. Elle s'organise autour du Grand Canal du Havre, long de 8 km et accessible par l'écluse François 1^{er}.

Le **dynamisme de l'arrière-pays continental** (hinterland) correspondant à la région parisienne est essentiel : raccordement avec l'A29 et l'A13, pont de Normandie, et voies ferrées.

Toutefois, les **relations avec l'hinterland ne sont pas toujours suffisamment dynamiques** et la concurrence des ports de la mer du Nord est vive (Anvers, Rotterdam, Hambourg).

Victime de la crise économique et industrielle, son espace n'est pas entièrement occupé (1500 hectares disponibles).

Les activités sont diversifiées :

- raffinage Total.
- pétrochimie Elf.
- chimie minérale.
- cimenterie Lafarge.
- entreprises mécaniques Renault.
- centre de groupage et dégroupage des marchandises.

B) Le transport par conteneurs

Un passé industriel

Le Havre est devenu une grande ville industrielle dès le 19^{ème}. Mais les activités traditionnelles comme la construction et la réparation de navires ont complètement disparu.

D'autres grandes entreprises subsistent encore dans la zone industrielle du marais d'estuaire.

L'extension du port jusqu'aux années 1995

Dans l'enthousiasme de l'expansion économique des Trente Glorieuses (trafic passe de 10 Mt en 1950 à 89 Mt en 1973) a lieu une véritable « **marche vers l'Est** », depuis les bassins du 19^{ème} vers le Port 2000.

Les **infrastructures s'adaptent aux composantes du trafic et du tonnage des bateaux**. En effet, plusieurs terminaux pour conteneurs sont aménagés pour accueillir les nouveaux navires porte-conteneurs.

Les aménagements concernent les bassins :

- extension du bassin de marée à l'abri de nouveaux endiguements, futur bassin René-Coty.
- réalisation du bassin intérieur sud-est, avec sa jonction au canal de Tancarville.
- mise en place d'une écluse maritime François 1^{er} accessibles aux navires minéraliers de 250 000 tonnes.
- ouverture d'un canal maritime, le Grand Canal du Havre, permettant une desserte dans la vaste plaine alluviale.

Les matières énergétiques, importées par des navires de plus en plus volumineux, ont conduit à la construction d'infrastructures adaptées. La compagnie industrielle maritime a construit un terminal spécialisé indépendant à 15 km du Nord du Havre, à Antifer.

Les équipements se modernisent : portiques à conteneurs, hangars, grues portuaires...

Un grand port pour le trafic conteneurs

Le début du 21^{ème} siècle voit s'ouvrir une nouvelle phase de développement avec :

- un important renouvellement du parc d'outillage : 18 portiques à conteneurs, 2 portiques à vrac, 2 grues portuaires sur pneus, 2 portiques ferroviaires mises en service entre 2000 et 2007.
- la **réalisation de Port 200 est entièrement dédiée aux conteneurs**. Il répond aux standards européens, déclaré « projet d'intérêt public majeur » par J Chirac en 1995. Port 2000 s'étend sur plus de 4 kilomètres. Il permet aux navires de passer sans écluse ni contrainte de marée.

Le Havre est alors le 1^{er} port français pour le trafic de conteneurs.

La **rapidité du transbordement et multimodalité sont essentiels** : lots de wagons ou de trains, terminal fluvial, routes permettent de drainer les flux de marchandises.

Port 2000 peut accueillir les plus grands porte-conteneurs.

En compensation des atteintes à l'environnement que produit le chantier, des mesures écologiques ont été prises : par exemple, création d'une plage de 4,5 ha pour les oiseaux de mer.

Il a pour enjeu de redynamiser l'économie et l'emploi dans une ville et une région en crise.

C) Risques et prévention

Le Havre essaie de s'engager dans la voie du développement durable. 46 millions d'euros ont été affectés au volet environnemental. Au travers d'une participation à la semaine du développement durable en 2007, les efforts de sensibilisation engagés par le port autonome en liaison avec des partenaires locaux ont été récompensés par le label Top 100 décerné par le ministère de l'Ecologie et du Développement durable.

Toutefois, la ZIP accueille des entreprises chimiques manipulant des matières dangereuses et polluantes dans le domaine du raffinage et de la pétrochimie. Ce sont des sites industriels à risque qui sont surveillés depuis 1982 par la **directive Seveso**, renforcée par Seveso II en 1999.

L'estuaire de la Seine est considéré comme l'un des espaces les plus exposés aux risques industriels en France. La surveillance est accrue autour des périmètres des 18 établissements à risque. Des zones sont définies autour de ces établissements : zones ELS, PEL, EI, BV. Elles ont été établies par le système d'information géographique OGRIMES qui estime la population concernée par ces zones.

Le CLIC (Comité Local d'Information et de Concertation) réfléchit aux voies pour réduire les risques, nuisances, pollutions.

Le plan de prévention des risques technologiques s'intéressent aux questions d'urbanisme.

