**L'Île-de-France :**

**Une Région Capitale en Mutation**

Sommaire

Introduction

I- Les principaux secteurs économiques ayant évolué en Ile-de-France.

II- Les répercussions de ces mutations sur l'économie francilienne.

III- L'impact de ces changements sur les relations avec l'Europe.

Conclusion

**Introduction**

L'Île-de-France est une région primordiale en France, notamment par la position de Paris. C'est une raison pour la nommer région capitale. Mais pas uniquement, en effet, l'Ile-de-France occupe une place importante également en Europe, notamment par son appartenance à l'Union Européenne. La région a subi de nombreuses mutations.

Cela s'explique par notre mode de vie actuel, qui nous oblige à constamment évoluer. Par exemple, à l'inverse de Londres, Paris intra-muros n'a pas agrandi ses limites depuis 1860. Par conséquent il existe un décalage entre la ville de Paris, la région Ile-de-France, et la réalité géographique et humaine de la métropole « Grand Paris ».

C'est la raison pour laquelle nous pouvons nous poser la question suivante : Pourquoi l’Ile-de-France a-t-elle dû muter pour ne pas se retrouver en marge de l’Europe ?

**I- Les principaux secteurs économiques ayant évolué en Ile-de-France.**

A) Le secteur de l'industrie

La diversité du tissu économique de l’Ile de France est une caractéristique incontestable de la région, puisqu'il couvre un large spectre, depuis des secteurs particulièrement innovants tels que les biotechnologies, les nanotechnologies, les services "wireless" ou l'animation graphique 3D ... jusqu'à des activités industrielles traditionnelles tels que l'aéronautique ou encore l'automobile.

Avec la mondialisation, les débouchés des entreprises industrielles françaises ont augmenté, mais en contrepartie, celles-ci ont vu la concurrence s’accroître sur le marché mondial, notamment des pays émergents qui font concurrence au niveau de la compétitivité des prix à l’exportation et sur le marché intérieur.

On constate une importante baisse comptable de l’industrie dans le calcul de la valeur ajoutée en France depuis trente ans, amplifiant l’impression de désindustrialisation, ce qui s’explique par deux phénomènes majeurs que sont l’externalisation et l’intérim. Et l’effet observé est le même : de nombreux services, auparavant regroupés dans une même entreprise, et considérés comme constituant de la valeur ajoutée industrielle, ont été sous-traités à des entreprises de services.

Les emplois ainsi externalisés ont régulièrement progressé. En effet, ils représentaient 25 % de l’emploi industriel en 2007 contre 9 % en 1980. Depuis 10 ans, l’industrie parisienne a perdu près de 31 % de ses effectifs contre 22 % dans toute l’Ile-de-France.

L’agriculture est un secteur qui est également en déclin dans la région parisienne. Bien que l'Île-de-France soit une région majoritairement rurale : sur ses 12 070 km2, 48 % sont consacrés à l'agriculture (une région les plus productives de France), la progression de l'urbanisation continue, année après année, à se développer sur la surface agricole. La région est ainsi passée de 6.2 millions d’hectares à 6 millions d’ha en cinquante ans face à l'étalement urbain et aux développements des infrastructures. À ce rythme-là, il est possible, selon certains experts que la France, en 2050, soit dans l’obligation d’importer massivement ses denrées agricoles.

B) L'évolution des transports

De plus en plus de franciliens migrent dans les banlieues de l’Ile de France. Cette mutation de la société a plusieurs facteurs décisifs, notamment le prix de l’immobilier et la qualité de vie recherchée. En effet, les classes moyennes montantes (diplômés) remplacent les classes moyennes descendantes (non diplômés) dans les quartiers populaires, d’une part pour les prix de l’immobilier qui sont moins élevés, mais surtout pour la qualité de vie offerte grâce à l’accessibilité des transports.

L’utilisation des transports en commun est en augmentation depuis le début des années 2000. Cependant, la marche s’est également développée, ce qui est encouragé par la région Ile de France notamment par l’essor des zones de rencontre limitées à 30 km/h en ville. Ceci permet une meilleure cohabitation entre les piétons, les automobilistes et les cyclistes.

En effet, ces derniers sont également de plus en plus nombreux grâce à l’apparition des systèmes de vélos en libre-service et l’instauration de nombreuses pistes cyclables. C’est un mode de déplacement qui se généralise, au point que certaines communes ont installé des consignes sécurisées pour les vélos dans leurs gares, permettant ainsi aux usagers de rejoindre les transports en commun à vélo et donc les inciter à ne pas utiliser leur voiture.

Le développement durable est un point important pour l’ensemble de l’Europe**.** En Ile de France, cela se traduit, entre autre, par la nécessité d’utiliser les transports en commun pour les franciliens ainsi que d'autre moyens pour le transport de marchandises alternatives.

C’est la raison pour laquelle la région met en place des projets pour favoriser les déplacements et ainsi résoudre les dysfonctionnements que peuvent causer l'utilisation excessive des voitures. Ces actions ont pour objectif à long terme de mieux desservir l’ensemble des territoires.

Cela passe à la fois sur l’offre, la rénovation du matériel, la qualité de service ou le désenclavement des quartiers pour répondre aux attentes des usagers. C’est l’une des raisons de la création du projet du Grand Paris Express, dont les travaux viennent d’être lancés avec le prolongement de la ligne 14 du métro pour rallier Saint-Ouen et ainsi permettre de désengorger la ligne 13. Les transports en commun franciliens sont donc appelés à changer au cours des cinq prochaines années pour améliorer le quotidien des utilisateurs.

Si le trafic routier a connu une forte augmentation durant les années 1980, sa progression n’a pas été linéaire et a tendance à ralentir depuis 1992, surtout dans les zones agglomérées. Les déplacements routiers demeurent mais tendent à se modifier. En effet, le boulevard périphérique voit sa fréquentation stagner voire diminuer, tandis que les axes de rocade voient leur trafic augmenter, provoquant des ralentissements chroniques. Cette évolution est en rapport avec le développement des emplois, commerces et services en banlieue, qui tendent à diminuer dans Paris intra-muros, et avec les transports en commun demeurent peu compétitifs pour les déplacements en rocade.

C) L'activité touristique en Ile-de-France

En 2012, la fréquentation de la plupart des principaux musées et monuments franciliens ont augmenté par rapport à 2011. L’augmentation du nom de visiteurs a été plus importante au musée du Louvre (+12,5 %), et au domaine de Versailles (+ 7,9 %). Le Centre Pompidou, le musée d’Orsay ou encore Disneyland Paris se classent juste après.

Le nombre de nuitées européennes qui représentent 57,6 % de la fréquentation touristique internationale est en léger baisse et peine à retrouver son niveau d’avant crise. Ce phénomène s’explique notamment par la chute de la fréquentation de la clientèle espagnole (- 16,9 %) et italienne (- 5,5 %) tandis que les deux premières clientèles européennes en progression sont les Britanniques (+ 7 %) et les Allemands (+ 4,1 %).

Au cours de ces cinq dernières années, ce sont surtout les touristes originaires du Proche et Moyen-Orient (+ 54,6 %) et de Chine (+ 38,7 %) qui ont fortement progressé. De plus, en 2012, les autres clientèles hors européennes qui sont également en progression sont les Américains (+ 12,8 %), et les Japonais (+ 6,4 %).

En effet, la clientèle étrangère représente plus de la moitié des nuitées à Paris et en Seine-et-Marne.



Répartitions de la clientèle de l'Ile-de-France par continent d'origine (2011)

**II- Les répercussions de ces mutations sur l'économie francilienne.**

A) Les changements de l'économie industrielle

La politique de l’Etat à l’égard de la région Ile de France a évolué au cours des dix dernières années. Alors que la politique traditionnelle d’aménagement du territoire tendait à opposer Paris et le « désert français », les nouveaux défis de la globalisation et de la concurrence internationale font qu’il est maintenant considéré, que la croissance de Paris ne peut être que bénéfique à l’ensemble du pays.

La métropole parisienne est en concurrence avec d’autres métropoles internationales et constitue un moteur d’entraînement pour les autres régions françaises. C’est dans ce contexte qu’un vaste programme de revitalisation du quartier de la Défense a été décidé, pour donner un nouveau souffle aux espaces publics aujourd’hui inadaptés, vieillis et parfois obsolètes.

L’Ile-de-France est la première région importatrice de France (27 % des importations nationales) et exportatrice de biens (18,3 % des exportations françaises). Plus de la moitié des importations régionales proviennent des pays de l’Union européenne dont l’Allemagne est le principal fournisseur de la région.

Les produits des pays émergents d’Asie représentent 16,2 % sur les marchés régionaux. De plus, 50 % des exportations franciliennes sont destinées aux pays de l’Union européenne. Les principaux clients européens sont l’Allemagne, l’Italie et le Royaume-Uni. Cependant, le montant des exportations est nettement plus faible que celui des importations. Ce déséquilibre s’explique, en grande partie, par la fonction de redistribution qu’assure la région francilienne sur le territoire métropolitain.

La région Ile-de-France regroupe, hors Paris, sept départements. La quasi-totalité des terres agricoles se situe dans les quatre départements dits de la grande couronne : Seine-et-Marne (59 % de la SAU (surface agricole utile) régionale), Yvelines (15,6 %), Essonne (15,1 %) et Val-d’Oise (10,2 %) soit environ 6 millions d’ha. S’agissant des secteurs économiques, le tertiaire contribue à hauteur de 85 % du PIB régional, contre 76 % en province. Le secteur industriel représente 13 %, l’agriculture et l’agroalimentaire seulement 3 %.

Cette différence de structure s’explique par la présence très importante dans la région des services aux entreprises, des activités financières et immobilières ainsi que les services aux particuliers.

B) L'adaptation des transports

Tous les [modes de transport](http://fr.wikipedia.org/wiki/Mode_de_transport) sont représentés en [Île-de-France](http://fr.wikipedia.org/wiki/Île-de-France), hormis le [transport maritime](http://fr.wikipedia.org/wiki/Transport_maritime) (il existe cependant quelques ports fluviaux en proche banlieue parisienne). Malgré sa position un peu en marge de la [banane bleue](http://fr.wikipedia.org/wiki/Banane_bleue) européenne, l'Île-de-France, et en particulier l’agglomération parisienne, dispose de plusieurs atouts qui contribuent à en faire un pôle essentiel des transports européens.

Tout d'abord il y a le poids économique de la région, sa position sur des axes de circulation importants entre nord et sud de l'Union Européenne, la qualité du réseau existant (en particulier du réseau [TGV](http://fr.wikipedia.org/wiki/TGV) qui la connecte à cinq pays européens), ainsi que la ville de Paris, premier centre [touristique](http://fr.wikipedia.org/wiki/Tourisme) et première ville mondiale pour les congrès…

En Île de France, les trajets domicile-travail réalisés en voiture sont très fréquents surtout ceux de banlieue à banlieue, celles-ci n’étant pas toutes faciles d’accès via les transports en commun. Avec la hausse du prix du carburant, le covoiturage fait de plus en plus d'adeptes. En effet, on compte aujourd’hui environ 350 000 personnes utilisant le covoiturage, ce qui fait une alternative aux transports en commun.

Certains campus franciliens encouragent d’ailleurs leurs étudiants à partager leur véhicule, tout comme les organisateurs de certains grands événements publics tels que le marathon de Paris. L’impact pourrait se révéler non négligeable à terme, car environ 80% du bilan carbone de ces manifestations provient des déplacements. Et les perspectives sont grandes. Si l’on en croit certains experts, la mise en commun de la voiture aura remplacé sa possession à l’horizon 2040.

C) Le tourisme dans l'économie régionale

En Ile-de-France, comme au niveau national, la fréquentation touristique est plutôt stable. Toutefois, le nombre de nuitées hôtelières qui s'élève environ à 68,3 millions en 2012 dépasse la fréquentation de l’année précédente qui était de 68,1 millions. Le taux d’occupation moyen baisse légèrement par rapport à 2011. Avec près de 1,5 million de nuitées, la fréquentation des campings progresse de 10,3 % en Ile-de-France alors qu’elle baisse de 1,0 % en France métropolitaine.

Les entreprises dont l’activité́ principale est liée au tourisme emploient plus de 500 000 personnes, ce qui représente 9,5 % du total des effectifs salariés de la région Île-de-France. Les premiers départements générateurs d’emplois touristiques sont Paris (47,0 %), le Val-d’Oise (9,8 %) et les Hauts-de-Seine (9,1 %). Les principaux secteurs en matière d’emplois touristiques sont les transports (35,1 % du total), la restauration (31,4 %), les activités culturelles et de loisirs (13,9 %) ainsi que l’hébergement (11,6 %).

Avec 32,7 millions de touristes ayant séjourné dans un hôtel en 2012, dont 42 % d’étrangers, l’Ile-de-France reste la première région touristique française loin devant les régions Provence-Alpes-Côte d’Azur et Rhône-Alpes (respectivement 10,5 millions et 9,9 millions de touristes). En Ile-de-France comme pour l’ensemble de la France, l’offre en chambres d’hôtels de moins de 3 étoiles a diminué tandis que celle des établissements d’au moins 3 étoiles a progressé.

La réforme du classement hôtelier (loi du 22 juillet 2009) a amplifié cette montée en gamme de l’offre hôtelière qui répond à la demande de la clientèle. Ainsi, en Ile-de-France, la progression des nuitées, qu’elles soient françaises ou internationales, a été particulièrement soutenue dans les hôtels hauts de gamme (4 étoiles ou plus), mais aussi dans les hôtels 3 étoiles.

**III- L'impact de ces changements sur les relations avec l'Europe.**

A) L'industrie francilienne au niveau Européen

La région est parmi les premiers bassins d'emploi européens et est connue pour avoir une main d'œuvre hautement qualifiée.

Les services marchands sont surreprésentés dans la région, notamment les activités marchandes de conseil et d'assistance, les activités financières et immobilières, ainsi que celle de recherche-développement et les activités culturelles.

L'Ile-de-France est une région internationale qui compte autant d'entreprises étrangères que Londres. Elle est d'ailleurs le deuxième pôle d'implantation des 500 plus grandes entreprises du monde, après Tokyo.

La région est l'un des principaux moteurs de l'économie mondiale. En 2010 le PIB de l'Île-de-France était de 572,7 milliards d'euros, ce qui la place comme la plus importante région européenne. Bien que sa population n'en fasse que la 20e métropole mondiale, son PIB la place cinquième dans les grandes villes du monde après l'aire métropolitaine de Tokyo, le Grand New York, Los Angeles et Osaka.

L’Allemagne, qui est aujourd’hui une sorte de modèle en Europe, et si elle se porte si bien quant à ses exportations, c'est en partie parce qu'elle a délocalisé une part de sa production, tout en maintenant sur les sites nationaux les étapes à haute valeur ajoutée, choix que la France n’a pas fait jusqu’à maintenant.

L’Île de France est la première région économique française et l'une des premières au niveau européen. Etant fortement attractive, elle est la deuxième région en Europe et la première en France en matière d'accueil des investissements étrangers.

B) Les projets de mobilité dans la région

En ce qui concerne le transport des marchandises, près de la moitié ne quittent pas la région, les courtes distances étant quasi exclusivement assurées par la voie routière. Cependant, le rail est privilégié pour les plus longues distances.

La voie navigable étant très concentrée sur les échanges avec la Haute-Normandie, cela représente près de la moitié du tonnage transporté, en particulier les ports de Rouen et du Havre, assurant essentiellement le transport de matériaux de construction. La part du transport aérien se monte à 2,2 millions de tonnes, assuré à 88 % par les deux principaux aéroports parisiens. Les marchandises sont majoritairement échangées avec les États-Unis d'Amérique et le Sud-Est asiatique.

La région de l’Île de France a trois grandes priorités au niveau des transports :

Améliorer ceux existant en renforçant leur régularité et offrir de meilleures conditions aux usagers : modernisation des RER B, C et D, la mise en service du tramway T8 (Saint-Denis – Epinay – Villetaneuse), la rénovation de la station Châtelet, la prolongation de la ligne 14 jusqu’à Mairie de Saint-Ouen et la construction d’une nouvelle branche du tramway T4 Clichy-Montfermeil. La région Île de France souhaite également valoriser le transport ferré et fluvial en soutenant de nombreuses initiatives (modernisation des grandes plateformes logistiques, amélioration et modernisation des voies navigables, électrification de lignes ferroviaires, etc) dans le but de réduire la part du trafic routier. En effet, en 2006, 296 millions de tonnes de marchandises ont transité en Île-de-France, soit environ 12 % du tonnage total transporté en France.

Créer une nouvelle offre en desservant les territoires mal desservis ou adaptée aux nouveaux besoins : la construction de quatre nouvelles lignes de métro (une ligne 15 reliant Noisy-Champs, Champigny Centre, La Défense, Saint-Denis-Pleyel, Rosny-Bois-Perrier ; une ligne 16 allant de Noisy-Champs à Pleyel via Clichy-Montfermeil et Aulnay-sous-Bois ; une ligne 17 de Pleyel au Mesnil Amelot en passant par Le Bourget ; et une ligne 18 d'Orly au plateau de Saclay via Massy-Palaiseau, et qui sera prolongée à Versailles) est prévue dans le projet du Grand Paris Express, ainsi que le prolongement de la ligne 14 (desservira Saint-Denis-Pleyel et Orly) et de la ligne 11 (desservira Noisy-Champs en passant par Rosny-Bois-Perrier).

Mettre en place une tarification plus équitable pour avoir une solidarité régionale : cela passe notamment par la mise en place du passe Navigo à un tarif unique, ce qui marquera une égalité entre tous les usagers. Une première étape dans ce processus d’unification des tarifs a été franchie depuis le 1er septembre 2012 avec la mise en œuvre du dézonage le week-end et les jours fériés pour les porteurs des abonnements Navigo mensuels et annuels. La deuxième étape a eu lieu début 2013 avec la mise en œuvre du complément de parcours : accessible aux abonnés Navigo et Imagine'R sortant de leur périmètre en semaine, cette mesure permet de ne payer que le prix du voyage situé hors abonnement. Le dézonage du passe Navigo a ensuite été étendu à l'été.

C) Le tourisme à l'échelle Européenne

Avec un nouveau record des arrivées de touristes étrangers, la France conserve en 2012 sa première place mondiale.

Selon l’organisation mondiale du tourisme (OMT), les recettes du tourisme international ont atteint le chiffre record de 1 032 milliards de dollars, en progression de 4 % en valeur réelle, malgré les problèmes économiques de nombreux marchés émetteurs. En 2011, l’Europe est la région la plus dynamique, avec un nombre de séjours de touristes internationaux en hausse de 6 %

De ce fait, elle absorbe la plus grande part des recettes du tourisme international, soit 463 milliards de dollars. La France figure toujours au premier rang pour le nombre de séjours de touristes internationaux, et se classe troisième pour les recettes. Les États-Unis occupent le premier rang au titre des recettes et le deuxième rang pour les séjours.

Au rang Européen, la France est en deuxième position derrière l'Espagne mais les tendances pour les résultats de 2012 pourraient placer la France en deuxième position derrière les États-Unis.

**Conclusion**

L'Ile-de-France, depuis de nombreuses années, a subi une multitude de mutations touchant plusieurs secteurs surtout économiques. Ces mutations sont en lien avec les changements de mode de vie de la population et la mondialisation.

Au niveau du secteur industriel la région a subi une forte désindustrialisation, cependant, elle reste la première région industrielle française. L'agriculture, qui occupe 45 % du territoire régional, dont les deux tiers sont consacrés aux céréales, est l'une des plus productives de France.

En termes de structure économique, le secteur des services aux entreprises (conseil, assistance, finances, immobilier) occupe une place prépondérante, ainsi que le tourisme et le commerce. La part de l’industrie diminue, en termes d’emploi et de valeur ajoutée, mais la région y garde un potentiel significatif dans certains secteurs comme l’édition, l’automobile, l’aéronautique et la santé.

Avec une augmentation de la démographie francilienne, la région tenant compte du phénomène d'urbanisation, a décidé de financer de nombreux projets pour améliorer la qualité des transports en commun. Cela a aussi eu pour effet de développer l'interconnexion avec les autres pays Européens.

L'ile-de France a vu son activité touristique croitre depuis les années 1990. Restant la première destination internationale, elle est également en troisième position au niveau des revenus perçus par ce secteur.

On peut donc dire que l'Ile-de-France malgré de nombreuses mutations a su garder sa place au sein de l'Europe, d'une part avec le développement de ses industries et du secteur touristique, et d'autre part avec l'évolution de ses transports à la fois nationale et internationale.

**Sources :**

La Chambre de Commerce et de l'industrie (cci.fr)

L'insee (insee.fr)

La région Ile de France (idf.fr)

Le tourisme en Ile de France (tourismepro-paris-idf.com)

« Le Gand Paris » BFM