

Chapitre 1

Les effets géographiques du rôle de l'État

La géographie actuelle de la France, c'est-à-dire l'organisation de ses espaces, est la résultante provisoire de l'histoire de son territoire et de ses liens — à différentes échelles — avec l'espace mondial : aux tendances lourdes de très long terme se sont ajoutés les effets des profondes mutations techniques, politiques, géopolitiques, économiques, démographiques et sociétales liées aux phases industrielles et post-industrielles qui ont lieu depuis deux siècles. L'examen, même rapide, de l'histoire contemporaine de la géographie de la France est donc un préalable nécessaire.

1. La France, État-nation centralisé

L'État au centre

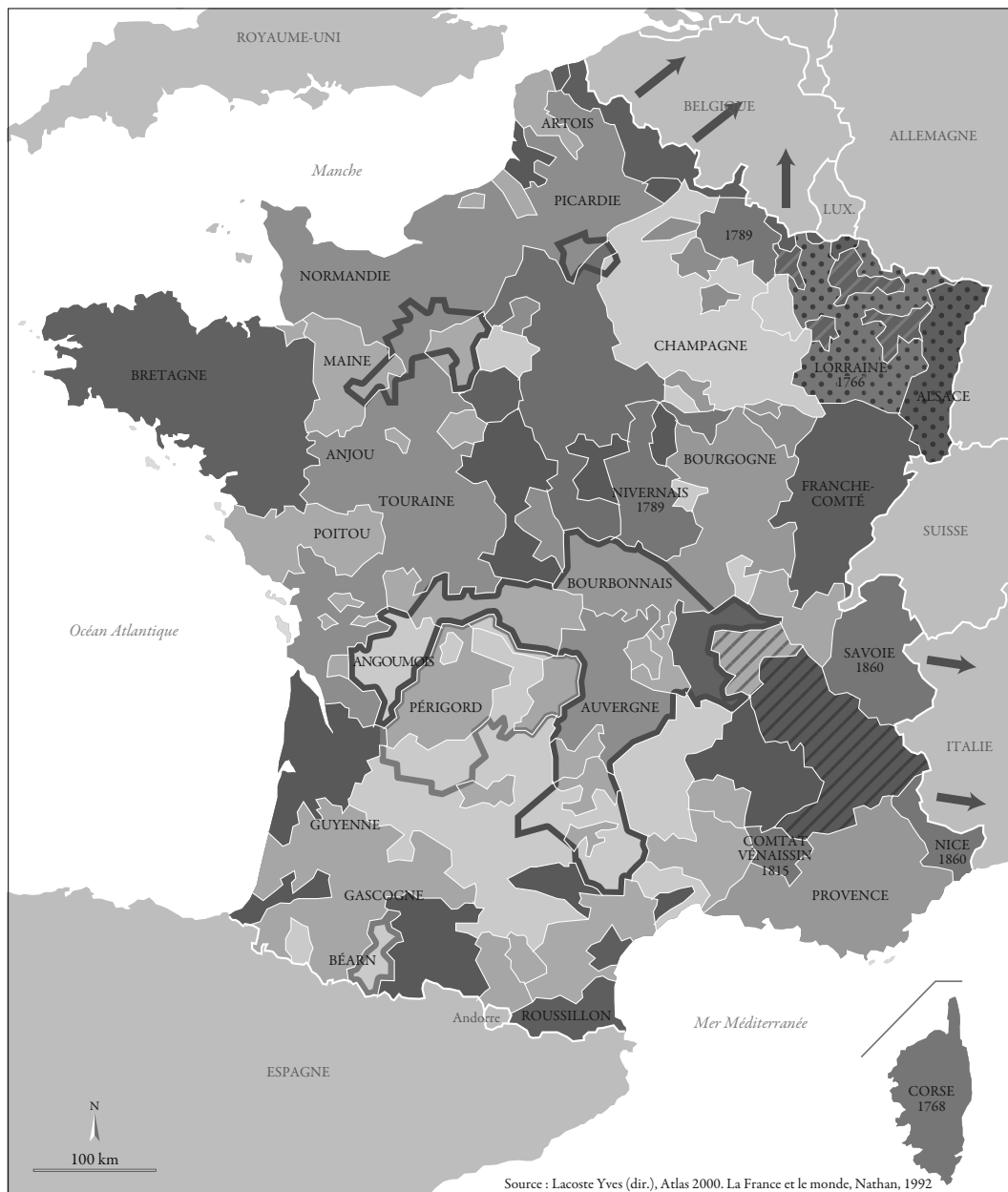
Le Royaume de France a commencé son extension géographique et son unification politique dès le X^e siècle et l'avènement des Capétiens. Les bases d'une nation moderne ont été jetées qui n'ont cessé de se préciser. Traditionnellement, l'État joue un rôle central en matière économique, sociale et spatiale. Au XIX^e siècle, l'aspiration au libéralisme, conséquence de l'avènement du capitalisme industriel, est plus de l'ordre du discours qu'inscrit dans la réalité : la construction de réseaux de communications modernes (des grands travaux de Napoléon I^{er} au plan Freycinet), l'industrialisation, la modernisation de Paris et l'aménagement rural (Second Empire) en sont des illustrations. L'État protège, à la fin du XIX^e siècle, l'agriculture de la concurrence extérieure par les tarifs douaniers (Méline). En 1914, il contrôle déjà des services publics (réseau téléphonique, chemins de fer de l'ouest) : cette tendance se renforcera avec le Front Populaire, puis avec la mise en place du « modèle économique et social français » au lendemain de la Seconde Guerre mondiale. À sa façon, la politique coloniale (cf. chapitre 5) participe de ce processus. L'État apparaît en charge du bien commun, comme l'ultime recours face aux difficultés économiques et sociales : c'est le contraire des modèles anglo-saxons.

Un pouvoir politique pyramidal et centrifuge

La France est, au moins depuis le XVII^e siècle, un État centralisé. Louis XIV exerce alors son pouvoir au moyen d'une trentaine d'intendants nommés dans les provinces. L'aristocratie n'administre ni ne gouverne celles-ci, à quelques exceptions près (notamment en Bretagne et dans le Languedoc). La création des départements en 1789 se réalise dans un souci d'égalité territoriale. Le Premier Empire les transforme, sous l'autorité des préfets, en outils de la centralisation administrative. Le régime napoléonien renforce durablement la concentration des pouvoirs dans la capitale. Moyennant quelques

aménagements, cet appareil administratif a pour l'essentiel survécu jusqu'à aujourd'hui, traversant restaurations monarchiques et Républiques successives. La création des régions à partir de 1955, la mise en place d'une politique progressive et incomplète de décentralisation à partir de 1982, n'ont pas remis en cause le modèle sur le fond. C'est l'administration qui, en France, assure la continuité de l'État, au contraire des États-Unis. La centralisation politique et administrative repose sur une tradition rarement remise en cause.

Document 1. La construction du territoire national depuis le XIII^e siècle



L'extension du domaine royal au Moyen Âge

La réassurance du roi de France (XII^e-XIV^e siècles)

- Domaine royal à l'avènement de Philippe Auguste en 1180
- Acquisitions de Philippe Auguste (1180-1223)
- Conquêtes et annexions sous les règnes de Louis VIII et de Louis IX (1223-1270)
- Achats, héritages et bénéfices de la politique matrimoniale sous les règnes de Philippe III, Philippe le Bel, Louis X, Philippe V et Charles IV (1270-1328)

La guerre de Cent Ans et ses suites (XIV^e-XV^e siècles)

- Acquisitions au détriment de l'Angleterre pendant la guerre de Cent Ans (1337-1453)
- ▨ Cas particulier du Dauphiné, acquis en 1349 sans rapport avec la guerre de Cent Ans
- Acquisitions sous le règne de Louis XI

L'époque moderne ou la recherche d'une cohérence territoriale

Vers une monarchie territoriale

- Acquisitions définitives sous le règne de François I^{er}
- Reprises en main par François I^{er}
- ▨ Acquisitions d'Henri II destinées à gêner les Habsbourg
- Acquisitions sous le règne d'Henri IV
- Reprises en main suite aux guerres de religion

Accroître le territoire vers l'Est : le règne de Louis XIV

- Acquisitions sous le règne de Louis XIV

La volonté d'inscrire le territoire dans ses frontières « naturelles » depuis le XVIII^e siècle

- Des acquisitions aux marges du territoire depuis le XVIII^e siècle
- ◼ Cas particulier de l'Alsace et de la Lorraine, devenues allemandes entre 1870 et 1914, puis entre 1940 et 1944
- ➔ Tentatives d'extensions territoriales pendant la période révolutionnaire et napoléonienne

Source : É. Janin, S. Rauline et T. Snégaroff, *Atlas de la France, Ellipses*, 2012.

Un frein ou un moteur ?

Ces tendances à très long terme montrent qu'en France, l'économie se conçoit d'abord en termes politiques. L'hégémonie parisienne en constitue le résultat géographique. En 1947, un haut fonctionnaire, Jean-François Gravier, en présente les caractères dans un livre célèbre, « Paris et le désert français », dont les thèses auront une grande influence sur les politiques d'aménagement du territoire de la IV^e puis des premières années de la V^e Républiques. L'idéologie qui inspire l'auteur est plutôt passiste : stigmatisant « le despotisme parisien », le fait que « la province paie pour Paris », il plaide pour un modèle spatial isotropique, sans doute utopique, pour un meilleur équilibre entre les régions (il propose d'en créer administrativement 18), et donc pour une « déconcentration » de la capitale. Cette vision d'un technocrate du régime de Vichy sera paradoxalement mise en œuvre par un État centralisateur et inspiré par le gaullisme. Les idées de Gravier ne seront que tardivement contestées. Aujourd'hui, beaucoup pensent que, sans ce poids démographique, économique, culturel et politique, Paris ne serait pas restée une ville « mondiale » de premier rang. En 1999, le géographe Guy Burgel voit, au contraire de la thèse de Gravier, en Paris l'« avenir de la France ».

Document 2. Une critique tardive des thèses de J.-F. Gravier

Par amour de l'autorité, on voulait appuyer l'État sur les campagnes en luttant contre les grandes villes trop modernes et trop riches. Par nationalisme, on ne voulait voir dans Paris qu'une capitale française trop grande et non une capitale européenne et une métropole mondiale ; un géographe anglais (*P.J. Taylor*) plus lucide a osé écrire « Les intérêts de l'agglomération londonienne ne coïncident pas avec ceux du reste de l'Angleterre. C'est bien pourquoi le Royaume-Uni n'est pas assez grand pour Londres ». De même, la France est trop petite pour Paris dont l'activité dépend moins de ce qui se passe dans une petite ville française qu'à Francfort, à Londres ou à Los Angeles.

Cette politique a produit un aménagement pervers qui a consisté, pendant un demi-siècle, à subventionner les campagnes d'où les habitants partaient et à négliger les banlieues où ils venaient s'installer.

Bernard Marchand, La haine de la ville : « Paris et le désert français » de Jean-François Gravier, L'Information géographique, n° 3, 2001.

2. La France, étrange puissance industrielle

Jules Ferry déclarait en 1884 : « la République sera la République des paysans ou ne sera pas ». La France est alors un pays atypique : c'est une puissance industrielle dont la population est majoritairement rurale et le restera jusqu'au début des années 1930.

Document 3. Hiérarchie des grandes puissances industrielles (1810-1910), d'après Paul Bairoch

Rang	1810	1860	1910
1	Royaume-Uni	Royaume-Uni	États-Unis
2	Belgique	Belgique	Royaume-Uni
3	États-Unis	États-Unis	Belgique
4	France	Suisse	Allemagne
5	Suisse	France	Suisse
6	Allemagne	Allemagne	France
7	Suède	Suède	Suède
8	Espagne	Espagne	Espagne
9	Italie	Italie	Italie
10	Russie	Russie	Russie

Une industrialisation à croissance lente

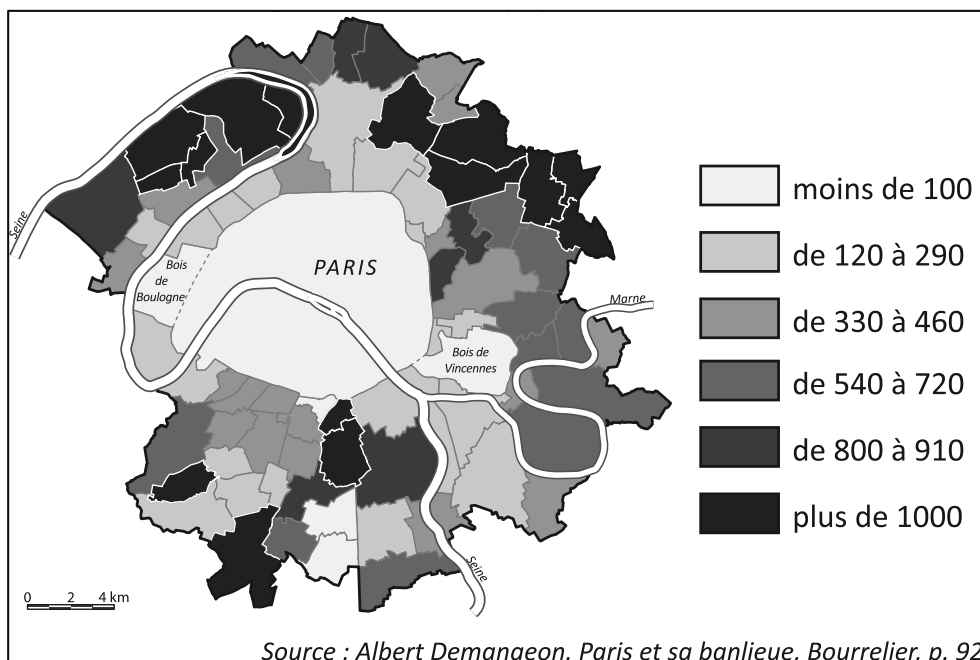
En 1789, la France est considérée comme la première puissance industrielle du monde. Elle a connu au XVIII^e siècle un important progrès de sa production manufacturière. Cet avantage est provisoire : la production britannique dépasse celle de la France dès le début du XIX^e siècle. En effet, selon Patrick Verley (*Nouvelle Histoire économique de la France contemporaine*, 2003), « elle (*la France*) n'était pas industrialisée ». L'historien François Caron écrit de son côté : « À la fin du XIX^e siècle, la France est un grand pays industriel faiblement industrialisé ». L'entrée de la France dans la révolution industrielle fut

progressive : elle ne connut pas de véritable décollage, au sens de Rostow (W.W. Rostow, *Les Étapes de la Croissance économique*, 1960). La grande industrie moderne, concentrée financièrement et géographiquement (cf. chapitre 4), coexiste longtemps avec une nuée de petites entreprises. Au contraire du Royaume-Uni puis des États-Unis, une main-d'œuvre souvent bon marché dissuade l'investissement : à la campagne, le revenu du travail industriel n'est souvent qu'un complément pour les ménages d'agriculteurs peu mobiles.

Industrie et centralité

Au XIX^e et dans la première moitié du XX^e siècle, Paris est — aussi — la capitale industrielle de la France. C'est là que naissent les nouvelles branches industrielles avant d'essaimer en province. Paris connaît ainsi une modernisation et un renouvellement permanents de ses activités et joue un rôle moteur essentiel dans le pays. La capitale, avec quelques grandes villes de province, concentre les grandes entreprises. De 1896 à 1931, l'industrie métallurgique passe de 120 000 à 450 000 personnes employées dans la région parisienne (+270 %), de 40 000 à 100 000 dans le Nord (+150 %). Dans le reste du pays, l'accroissement n'est que de +120 %. Durant la même période, la population active industrielle augmente de 63 % dans la région capitale contre à peine 18 % en province.

Document 4. Augmentation de la population dans la banlieue parisienne (1876-1936) – en %

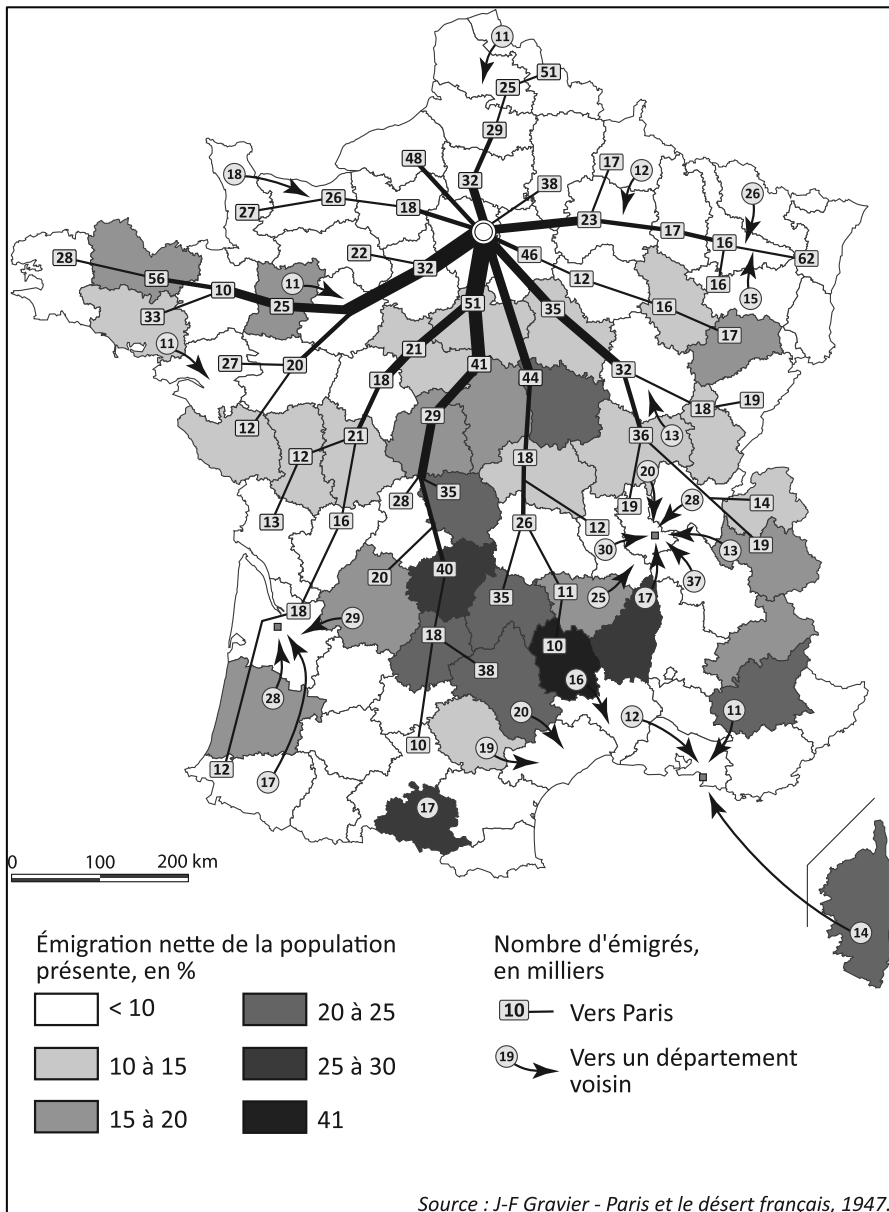


Industrie et urbanisation

Contrairement également au Royaume-Uni et aux jeunes États-Unis, La France possède peu de villes véritablement industrielles, comme Decazeville, Le Creusot ou

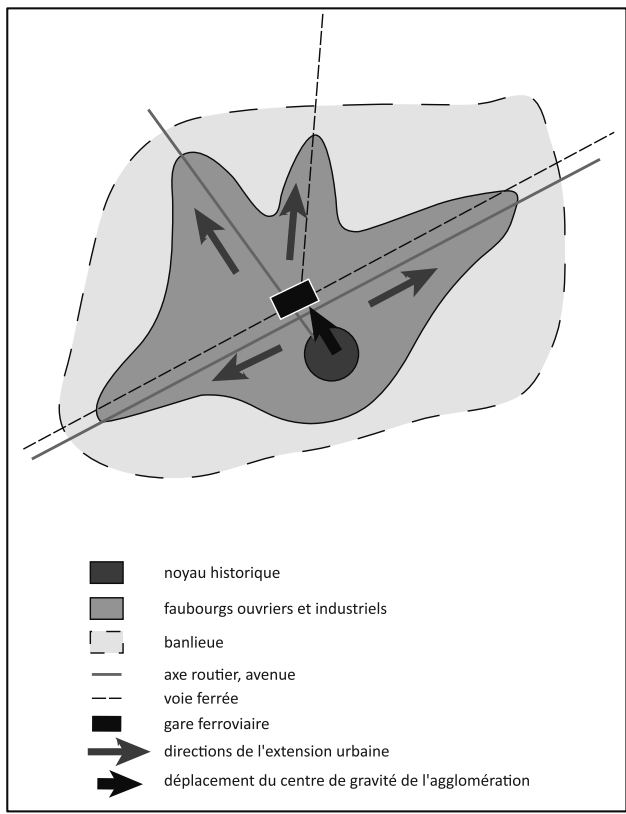
Valenciennes, dont l'existence est liée à la présence de ressources minières. L'industrie est le plus souvent une composante supplémentaire des activités des grandes agglomérations. À partir de la fin du XIX^e siècle, elle joue un rôle majeur dans l'attraction exercée par Paris et, à un degré moindre, Lyon, sur les provinciaux. Des salaires nettement plus élevés en constituent un facteur déterminant. Entre 1800 et 1910, l'augmentation de la population de Lyon, Toulouse, Bordeaux ou Marseille est comprise entre 200 et 300 %.

Document 5. L'attraction exercée par la capitale sur les provinciaux à la Belle Époque



À grande échelle, on voit apparaître de nouveaux quartiers : à la « ville fossile (c'est-à-dire les quartiers historiques) se juxtapose la « ville outil » (Burgel), celle des faubourgs associant habitat ouvrier et espaces industriels, s'étendant en doigts de gant le long des axes de circulation, à partir du quartier de la gare qui structure souvent l'ensemble.

Document 6. Révolution industrielle et dynamiques de l'espace urbain : un modèle



Document 7. Les dix plus grandes entreprises françaises en 1881

Société	Capitaux propres (en millions de francs)	Branche
Chemin de Fer du PLM	400	Transport
Chemin de Fer Paris-Orléans	300	Transport
Chemins de fer de l'Est	292	Transport
Chemins de Fer du Nord	210	Transport
Chemins de Fer de l'Ouest	150	Transport
Mines d'Anzin	135	Charbonnages
Chemins de Fer du Midi	125	Transport
Messageries Maritimes	96	Transport
Compagnie Parisienne du Gaz	84	Chimie
Compagnie de Saint-Gobain	80	Verre et Chimie

Source : J-A Lesourd et C. Gérard, *La Nouvelle Histoire économique, Paris, A. Colin, 1976*

3. Le chemin de fer, outil de polarisation du territoire par sa capitale

En 1850, il existe au total 35 000 km de voies ferrées dans le monde. En 1910, la France en compte 51 300 km (pour 1 million dans le monde) : jamais son réseau ne sera plus étendu. Cet essor spectaculaire repose sur des investissements considérables, ayant fluctué avec la conjoncture. C'est, en France comme dans les autres pays ayant connu l'industrialisation au XIX^e siècle, un formidable moyen de modernisation. Certains spécialistes font du début de la construction du réseau ferroviaire le point de départ de la révolution industrielle en France. Elle illustre aussi la présence stratégique de l'État dans l'économie.

Un financement original

L'importance des capitaux à investir conduit les compagnies de chemin de fer à adopter la forme juridique de sociétés anonymes. Mais les actionnaires changent avec le temps. Au milieu du XIX^e siècle, 60 % du capital investi en France dans ce domaine est d'origine britannique. Les obligations émises passent alors dans le public pour de bons placements. Les banques françaises (Crédit Mobilier, Rothschild) voient leur poids s'accroître. Par la création de banques mixtes, elles se lancent aussi dans le financement de la construction de réseaux dans d'autres pays européens (Italie, Autriche, Suisse, Espagne, Russie), suivant l'exemple du Royaume-Uni. Au total, l'investissement ferroviaire se fait facilement pour suivre, accompagner puis favoriser les révolutions industrielles. La construction de réseaux ferroviaires à l'étranger, comme dans les colonies, est un instrument de l'influence géopolitique de la France.

Une structure spécifique

La puissance de l'administration est mise en évidence par le rôle que s'attribue l'État. Le fonctionnement du chemin de fer repose sur le principe de la demi-concession. L'État décide du tracé du réseau : il sera en étoile à partir de Paris, selon le projet dû à l'ingénieur Legrand (dès 1832). L'État exproprie et rachète les terrains nécessaires, construit l'infrastructure (rails, gares, ponts, tunnels), tandis que les sociétés privées possèdent et exploitent le matériel roulant sur la partie géographique du réseau qui leur est concédée pour 99 ans. L'État s'engage encore rarement comme opérateur direct : rachat momentané de la Cie Paris-Lyon en 1847, nationalisation de la Cie des Chemins de Fer de l'Ouest en 1908. Mais il impose rapidement des fusions face au trop grand nombre d'opérateurs. Bref, aux pouvoirs publics la maîtrise du réseau, à l'initiative privée sa gestion provisoire. En 1937, le Front Populaire nationalise les compagnies privées pour fonder la SNCF : le rail devient plus que jamais un service public.

Le réseau : une affaire d'État

La structure radiale du réseau ferroviaire est un choix politique clair, fondé sur une conception républicaine de l'égalité spatiale : l'accès au chemin de fer ne doit laisser de côté aucune région de France. La seule contrainte est d'ordre technique : le rail ne