



**HAL**  
open science

# PALMARÈS ÉCONOMIQUE DES RÉGIONS DE L'UNION EUROPÉENNE

Gérard-François Dumont

► **To cite this version:**

Gérard-François Dumont. PALMARÈS ÉCONOMIQUE DES RÉGIONS DE L'UNION EUROPÉENNE . Les Échos L'Atlas des régions, 2002, 3, pp.74-80. halshs-01527571

**HAL Id: halshs-01527571**

**<https://shs.hal.science/halshs-01527571>**

Submitted on 24 May 2017

**HAL** is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

## Palmarès économique des régions de l'Union européenne

### Un écart de PIB/hab de un à six

**Londres Centre, Luxembourg et Hambourg arrivent en tête, tandis que l'Île-de-France, seule région française à figurer parmi les vingt-cinq premières, ne se situe qu'en huitième position.**

À la diversité de ses quinze pays, l'Union européenne ajoute celle de ses régions, dont le niveau économique est extrêmement contrasté. D'où l'intérêt de les comparer en considérant leur niveau de création de richesses.

#### La typologie des vingt-cinq gagnantes

Selon le critère retenu du produit intérieur brut par habitant (lire encadré page 77), les mieux placées en 2000 (voir tableau page 75) des 204 régions de l'Union européenne définies par le concept de NUTS 2 (lire encadré ci-contre), ont plusieurs caractéristiques communes. D'abord, elles disposent d'une économie souvent issue d'un long héritage historique, car la plupart d'entre elles étaient importantes même avant la révolution industrielle. Celle-ci a permis à plusieurs d'entre elles de se développer en raison de leur proximité avec les sources d'énergie. D'autres, en arrière plan aux temps forts de l'économie industrielle, ont su marquer leur place dans l'économie de l'information de plus en plus globalisée qui caractérise désormais l'époque contemporaine. La bonne place de plusieurs régions tient à une croissance remarquable de leur PIB par habitant dans les années 1990. Durant cette période, il a moins progressé que la

moyenne européenne dans les régions françaises, mais il a connu une progression maximum, supérieure à 9% de la moyenne européenne, dans plusieurs régions que l'on retrouve justement parmi les vingt-cinq premières : Luxembourg, Irlande, Berkshire-Buckinghamshire-Oxfordshire à l'ouest de Londres, Hollande septentrionale et Utrecht aux Pays-Bas, Hambourg, Haute Bavière, Karlsruhe et Darmstadt en Allemagne.

D'autres régions ont certes enregistré dans les années 1990 une progression semblable, mais, compte tenu de leur moindre niveau de départ, ne se retrouvent pas

parmi les vingt-cinq premières : il s'agit, par exemple, des régions Surrey, East et West Sussex (au sud de Londres), Flandre occidentale (ports de Zeebrugge et d'Ostende), Anvers, Limbourg, Brabant flamand (qui entoure la région de Bruxelles), Luxembourg belge (limitrophe du Grand Duché) en Belgique, Frise, Limbourg néerlandais (Maastricht), Brabant septentrional (Eindhoven) aux Pays-Bas, Weser-Ems (grand port de Wilhelmshaven) en Basse-Saxe, Styrie (Graz) en Autriche, Frioule-Vénétie julienne (limitrophe de l'Autriche et de la Slovénie) en Italie, Catalogne, Castille et Leon en Espagne, Algarve au Portugal, enfin Crète et Attique en Grèce.

Deuxième enseignement : la géographie des vingt-cinq premières ne recouvre pas la fameuse « banane bleue », cette dorsale européenne allant de Londres à Milan, via le Rhin,

et qui profiterait de toutes les fées économiques. Certes, plusieurs régions situées sur cette dorsale se placent dans les premières, comme Londres Centre, Anvers, Utrecht, Hollande septentrionale, Luxembourg, Darmstadt ou Karlsruhe. Mais aucune continuité territoriale ne correspond à la dorsale, et diverses régions, situées hors de cette dorsale, se trouvent bien placées. C'est évidemment le cas de l'Île-de-France, mais aussi de l'Irlande, de Stockholm, d'Uusima (Helsinki), des îles d'Åland, de Vienne, de Hambourg ou de Brême. En revanche, la géographie des gagnantes n'est pas totalement dispersée puisqu'aucune des vingt-cinq premières ne se situe au nord d'Helsinki, au sud de la Lombardie ou à l'ouest de l'Île-de-France.

#### Les vingt-cinq régions gagnantes peuvent se ranger en six catégories

● La première catégorie englobe huit régions comprenant une capitale économique et politique nationale : Londres Centre pour le Royaume-Uni, Bruxelles pour la Belgique, Vienne pour l'Autriche, Île-de-France avec Paris pour la France, Stockholm pour la Suède, Uusima avec Helsinki pour la Finlande, Irlande avec Dublin, et Luxembourg. Ces capitales disposent chacune du premier aéroport national, souvent bien placé dans le classement des aéroports européens par le nombre de passagers (lire pages 27 à 29). En second lieu, les capitales nationales sont, comme Paris et Londres, les agglomérations européennes les plus peuplées,

#### Les régions NUTS 2 de l'Union européenne

Pour connaître la réalité régionale de l'Europe, les statistiques européennes ont défini trois nomenclatures des unités territoriales statistiques (NUTS) correspondant à trois niveaux géographiques. Par exemple, pour la France, le niveau NUTS 1 correspond à des unités territoriales additionnant un nombre entier de régions ; le niveau NUTS 2 correspond aux régions françaises, et le niveau NUTS 3 aux départements. La plupart des statistiques européennes sont présentées au niveau NUTS 2, soit les provinces en Belgique, les communautés autonomes en Espagne, les régions en Italie, les Länder en Autriche. En revanche, ce niveau NUTS 2 présente en Allemagne certaines unités territoriales d'une dimension géographique inférieure à celle des Länder. Notons également que ce découpage territorial ne permet pas de prendre en compte la principale région économique néerlandaise, la Randstad Holland, conurbation qui n'est pas une entité administrative. Les statistiques traitées dans cet article, qui ne prennent pas en compte les quatre départements d'outre-mer, portent sur 204 unités territoriales NUTS 2 que, pour simplifier, nous appelons dans ce texte « région », même si ce terme ne vaut juridiquement que pour certains pays.

**Les atouts pour gagner :** la proximité d'une capitale économique, une situation sur un axe d'échanges, la richesse du sous-sol.

### Les 25 premières régions de l'Union européenne par le PIB par habitant en 2000

RÉGION <sup>1</sup>	PAYS	PIB/HAB <sup>2</sup>
Londres Centre	Royaume-Uni	52 046
Luxembourg	Luxembourg	39 021
Hambourg	Allemagne	38 630
Bruxelles	Belgique	36 865
Haute Bavière	Allemagne	34 271
Vienne	Autriche	34 172
Darmstadt	Allemagne	32 856
Île-de-France	France	32 590
Stockholm	Suède	31 548
Uusimaa	Finlande	31 467
Utrecht	Pays-Bas	30 851
Anvers	Belgique	30 252
Brême	Allemagne	30 186
Trentin-Haut Adige	Italie	28 711
Berkshire-Buckinghamshire-Oxfordshire	Royaume-Uni	28 696
Karlsruhe	Allemagne	28 583
Lombardie	Italie	28 381
Hollande septentrionale	Pays-Bas	28 174
Aland	Finlande	27 645
Val d'Aoste	Italie	27 632
Émilie-Romagne	Italie	27 469
Stuttgart	Allemagne	27 231
Groningen	Pays-Bas	27 054
Irlande	Irlande	27 002
Salzbourg	Autriche	26 848

1. Parmi les 204 régions NUTS 2 de l'Union européenne.

2. En euros, sur la base de la parité de pouvoir d'achat en 1998.

### Les 25 dernières régions de l'Union européenne par le PIB par habitant en 2000

RÉGION <sup>1</sup>	PAYS	PIB/HAB <sup>2</sup>
Castille-La Manche	Espagne	14 178
Portugal Centre	Portugal	14 165
Cornouaille-îles de Scilly	Royaume-Uni	14 112
Portugal Nord	Portugal	14 065
Galice	Espagne	14 018
Les Pouilles	Italie	13 895
Magdebourg	Allemagne	13 780
Ceuta et Melilla	Espagne	13 760
Crète	Grèce	13 713
Sicile	Italie	13 681
Égée Nord	Grèce	13 611
Campanie	Italie	13 351
Macedonia Ouest	Grèce	13 310
Dessau	Allemagne	13 271
Andalousie	Espagne	12 682
Calabre	Italie	12 678
Thessalie	Grèce	12 518
Macedonia Est	Grèce	12 440
Îles éoliennes	Grèce	12 194
Madère	Portugal	12 048
Grèce Ouest	Grèce	11 784
Péloponnèse	Grèce	11 339
Açores	Portugal	11 271
Estrémadure	Espagne	11 092
Épire	Grèce	8 870

1. Parmi les 204 régions NUTS 2 de l'Union européenne.

2. En euros, sur la base de la parité de pouvoir d'achat en 1998.

ou, lorsque leur peuplement est modeste, représentent un poids démographique relatif important dans leur pays.

● Trois régions, dans une deuxième catégorie, n'abritent pas de capitale politique, mais profitent de leur caractère limitrophe avec les moteurs politiques et économiques de leur pays. C'est le cas d'Utrecht, la plus petite des douze provinces des Pays-Bas et le principal carrefour ferroviaire de ce pays. Faisant partie de la conurbation de Randstad Holland, Utrecht bénéficie également de l'aéroport international de Schiphol. La situation est comparable pour la Hollande septentrionale (Amsterdam). Au Royaume-Uni, la région anglaise Berkshire-Buckinghamshire-Oxfordshire présente une situation semblable. Le comté de Berkshire, à l'ouest de Londres, est un cor-

ridor de développement avec des technologies de pointe et des activités tertiaires autour de l'autoroute M4. Le sud du comté de Buckinghamshire profite du rayonnement de Londres. Le comté d'Oxfordshire, quant à lui, abrite la principale ville universitaire anglaise : Oxford.

● La troisième catégorie concerne des régions à forte création de richesses et qui peuvent être considérées comme les capitales économiques de leur pays. Ainsi la Lombardie dispose, avec Milan, de l'agglomération la plus peuplée d'Italie – elle est plus peuplée que Rome – et de la première ville d'Italie en termes économiques. L'aéroport de Milan se classe 17<sup>e</sup> en Europe pour le nombre de passagers et n'est dépassé en Italie que par Rome, en raison du rôle touristique et politique de la ville éternelle. En

Belgique, en dépit de l'importance de Bruxelles, la région d'Anvers peut être considérée comme une capitale économique puisqu'elle constitue le premier centre industriel de Belgique et le deuxième port d'Europe, obligé désormais de s'agrandir sur la rive gauche de l'Escaut puisqu'il s'est déjà étendu sur tous les terrains de la rive droite jusqu'à la frontière avec les Pays-Bas.

● Pour d'autres régions, leur place parmi les vingt-cinq premières s'explique notamment par le caractère fédéral de leur pays, qui a facilité une diversité géographique du développement économique et urbain. La logique de cette quatrième catégorie est justifiée *a contrario* par la situation de trois pays assez centralisés. La France et la Suède ne placent que leur région capitale parmi les vingt-cinq premières, et le Royaume-Uni

en place une seconde, mais il s'agit d'une région sous influence de la capitale. En revanche, l'Allemagne compte six régions parmi les vingt-cinq gagnantes. Hambourg, troisième région économique européenne, ne dispose que du 22<sup>e</sup> aéroport européen, mais est le troisième port européen pour le nombre de tonnes de marchandises transportées, après Rotterdam et Anvers. Une autre ville ayant le statut de Land, Brême, dispose d'un important trafic maritime, le troisième d'Allemagne après Hambourg et Wilhelmshaven en Basse-Saxe. La Haute-Bavière, avec Munich, compte le neuvième aéroport européen. L'Allemagne rhénane est présente avec trois régions : Darmstadt, partie du Land de Hesse qui a pour principale ville Wiesbaden, et Stuttgart et Karlsruhe, qui se trou- ➔

→ vent dans le Land du Bade-Wurtemberg. Dans cette catégorie des régions gagnantes appartenant à un pays fédéral se trouve également Salzbourg, région d'un autre État de langue germanique, l'Autriche, se situant à proximité d'une des régions allemandes les plus dynamiques, la Bavière.

● Ensuite, une cinquième catégorie, bien que les régions qu'elle regroupe soient assez excentrées par rapport aux capitales politiques nationales, sait profiter de son atout géographique et/ou de son originalité. Trouvant en elles-mêmes des moyens de développement, ces régions savent transcender le faible intérêt que leur porte leur capitale politique nationale et les lieux européens de décision pour générer de la croissance endogène. En Italie, le Trentin-Haut Adige, région italienne plurilingue, profite de son rôle de liaison transalpine entre l'Italie et l'Autriche par le col du Brenner. Le Val d'Aoste, région également autonome, grande comme les deux tiers d'un département français et comptant 120 000 habitants, assure sa promotion par la valorisation de ses produits agricoles, l'accueil touristique, et son rôle de carrefour de communication transalpin reliant l'Italie à la France par le tunnel du Mont-Blanc, et à la Suisse par les cols du Grand et du Petit Saint-Bernard. L'Émilie-Romagne, avec Bologne, se trouve sur un axe commercial autoroutier et ferroviaire entre l'Italie septentrionale et le reste de la Botte, et a su valoriser des districts

### Les NUTS 2 au sein de l'Union européenne

PAYS	NOMBRE DE RÉGIONS NUTS 2	PART EUROPÉENNE (en %)
Allemagne	38	18,6
Autriche	9	4,4
Belgique	11	5,4
Danemark	1	0,5
Espagne	18	8,8
Finlande	6	2,9
France	22	10,8
Grèce	13	6,4
Irlande	1	0,5
Italie	20	9,8
Luxembourg	1	0,5
Pays-Bas	12	5,9
Portugal	7	3,4
Royaume-Uni	37	18,1
Suède	8	3,9
<b>Total</b>	<b>204</b>	<b>100,0</b>

(Source : Eimstein)

industriels. En Finlande, la région des îles d'Åland, qui parle le suédois, ne compte que 25 000 habitants et constitue la plus petite province finlandaise (1 527 km<sup>2</sup>, un petit tiers d'un département français). Mais elle offre un nœud de communication maritime entre la Finlande et la Suède.

● Une dernière des vingt-cinq gagnantes, la région de Groningen aux Pays-Bas, assez excentrée, est seule dans sa catégorie, caractérisée par une réussite économique provenant d'une rente : l'exploitation d'importantes ressources en gaz naturel.

#### La géographie des vingt-cinq dernières

Les vingt-cinq régions gagnantes mettent donc en évidence la diversité des logiques permettant le dynamisme économique. Néanmoins, la situation de chaque région dans les réseaux de transports (de personnes, de produits semi-finis ou finis, de matières premières, autoroutes de l'information) est à chaque fois un élément pertinent.

La géographie des vingt-cinq dernières régions européennes selon le produit intérieur brut par habitant

contraste avec les vingt-cinq premières. En effet, vingt-trois sur vingt-cinq (voir tableau page 75) appartiennent à des pays de l'Europe méridionale (Portugal, Espagne, Italie et Grèce), équipées de faibles infrastructures. Ces régions sont souvent privées d'échanges intenses, soit en raison de l'éloignement (leur caractère de « Finistère » pour deux d'entre elles), soit parce que les pays proches, qui pourraient le plus aisément échanger avec elles, se trouvent à un faible niveau de développement. En outre, ces régions héritent souvent une histoire économique contemporaine modeste, dans la mesure où elles se sont trouvées éloignées des sources d'énergie mises en valeur lors de la révolution industrielle. Enfin, pour nombre d'entre elles, une situation politique antérieure ou de guerre civile a limité l'innovation économique. Se distinguent des régions îliennes ou de nature quasiment îlienne, au nombre de sept. Il s'agit de Madère et des Açores pour le Portugal, et des régions Egée Nord, îles éoliennes et Crète pour la Grèce. Quant à Ceuta et Melilla, villes espagnoles enclavées dans le Maroc, elles ont en fait un caractère îlien. De même, la région Cornouailles-Scilly, à l'extrémité sud-ouest de l'Angleterre, se place 182<sup>e</sup> sur 204 et constitue le plus enclavé des trois « Finistères » européens. Dans l'est de l'Union européenne, deux régions de l'ex-République démocratique allemande, Magdebourg et Dessau, se placent aux 186<sup>e</sup> et 193<sup>e</sup> places. Le Magdebourg, dans le Land de Saxe-Anhalt, bien que doté d'un important réseau de communications ferroviaires et autoroutières, reste prisonnier de l'héritage communiste. Il en est de même pour Dessau, dans le même Land, dont les industries chimiques et de mécanique lourde, qui comptaient avant-guerre le célèbre constructeur d'avions Junker, ont largement décliné en raison de leur caractère obsolète. Plus récemment, l'été 2002, cette région a souffert de la rupture de digues de l'Elbe, aggravée en raison d'un entretien insuffisant.

Dans les pays méridionaux, le Portugal compte deux régions parmi les vingt-cinq dernières, le Portugal Centre (181<sup>e</sup>), malgré la renommée de l'université de Coimbra, et le Portugal Nord (183<sup>e</sup>), avec Porto. Néanmoins, ces deux régions ont connu une croissance supérieure de neuf points à la moyenne européenne dans les années 1990.

En Espagne, quatre régions sont concernées : Castille-La Manche, la Galice, l'Andalousie et l'Estrémadure. La Galice est un autre « Finistère », même si elle bénéficie de l'important port de La Corogne et du tourisme religieux avec

## Le produit intérieur brut par habitant

Saint-Jacques de Compostelle. Mais son déficit des naissances sur les décès est le plus élevé des dix-sept communautés autonomes espagnoles. L'Estrémadure, située à l'extrême sud-ouest de l'Union européenne, a également un taux d'accroissement démographique négatif. La densité de population y atteint à peine 26 habitants/km<sup>2</sup>, et seules sept des 382 municipalités que compte cette communauté autonome dépassent les 25 000 habitants. La Castille-La Manche voisine est une région peu attirante, en comparaison de la région capitale (Madrid) et des régions du littoral oriental (Catalogne, Communauté de Valence).

### Des doutes concernant la Campanie

Les quatre des vingt régions italiennes classées parmi les vingt-cinq dernières européennes sont toutes dans le Mezzogiorno : les Pouilles (185<sup>e</sup>), la Sicile (189<sup>e</sup>), la Campanie (191<sup>e</sup>) et la Calabre (195<sup>e</sup>). Même si l'agriculture est assez florissante dans les Pouilles, bien que cette région ait un temps été considérée comme la « locomotive » du Mezzogiorno, ses succès de développement industriel sont le plus souvent exogènes et les possibilités d'échanges économiques réciproques avec des pays étrangers voisins sont limitées par l'existence de pays peu développés comme l'Albanie. Les Pouilles sont d'ailleurs aujourd'hui surtout citées en raison de leur rôle de porte d'entrée de l'immigration clandestine, via le port de Bari, ce qui n'est guère propice à une image de

**Le produit intérieur brut (PIB) est un agrégat économique dont l'objet est de mesurer le résultat de l'activité de l'ensemble d'une économie. Il mesure la production, c'est-à-dire la richesse produite à l'intérieur d'une région ou d'un pays. Il additionne la somme des valeurs ajoutées – calculées hors taxe –, les taxes à la valeur ajoutée qui grèvent les produits, et les droits de douanes éventuels sur les produits importés.**

**Le PIB par habitant est le rapport du PIB de la région ou du pays considéré sur le nombre d'habitants. C'est l'indicateur le plus important concernant l'activité économique d'un territoire. La différence entre le lieu de domicile des travailleurs et leur lieu d'emploi a des effets sur le PIB par habitant. Par exemple, celui de l'Île-de-France inclut les valeurs ajoutées créées sur ce territoire, y compris celles dues à des travailleurs dont le domicile se situe dans des cantons limitrophes de l'Île-de-France. Ceci explique partiellement l'important écart de PIB par habitant entre l'Île-de-France et les autres régions françaises.**

marque positive. Concernant la Sicile, il faut bien évoquer le rôle négatif de la mafia comme handicap au développement. Le rang de la Campanie continue d'interroger. Certes cette région, dont l'industrie a été affaiblie lors de la réalisation de l'unité italienne, semble ne trouver son développement que grâce aux financements venus d'ailleurs. Mais on peut s'interroger sur la part de l'économie comptabilisée dans les chiffres officiels lorsqu'on sait que certaines années, la production de chaussures de Naples était officiellement égale à zéro... La Calabre, région très montagneuse située à l'extrême sud de la botte italienne, malgré quelques îlots de prospérité comme le port de Gioia Tauro, relancé en 1994 et devenu très important pour le nombre de conteneurs en transit, enregistre un produit intérieur brut par habitant stagnant à 61 % de la moyenne communautaire et à 48 % des régions italiennes du Centre-Nord. La présence du crime

organisé y reste un frein au développement économique et social. D'ailleurs, cette région s'est engagée, avec d'autres du Mezzogiorno, à développer un plan de lutte contre la mafia (le programme multirégional Sicurezza) qui s'attache à améliorer les systèmes de sécurité, à sensibiliser les habitants au respect des lois et à restaurer la confiance des citoyens dans leurs institutions.

Outre les trois espaces îliens déjà cités, la Grèce compte six autres régions parmi les vingt-cinq dernières : la Macédoine de l'Ouest et la Macédoine de l'Est, la Thessalie, l'Épire, la Grèce de l'Ouest et le Péloponnèse. Ces régions sont limitrophes de pays (Albanie, Macédoine et Bulgarie) dont le niveau de développement, et donc la capacité de commercer, demeurent limités, notamment en raison de leur histoire politique. La région européenne créant le moins de richesse par habitant, l'Épire, frontalière de l'Albanie, compte un PIB par habi-

tant six fois moins élevé que la région la plus riche (Londres Centre).

Ainsi s'opposent, pour l'essentiel, des régions gagnantes plutôt centrales au sein de l'Union européenne, et des régions perdantes, presque toutes méridionales.

### La situation insatisfaisante des régions françaises

La situation des régions de France métropolitaine (voir tableau et carte page 78) présente deux caractéristiques : l'absence de logique géographique explicative des différences de classement des vingt-deux régions (et donc un nouveau démenti de la notion de « banane bleue ») et une certaine homogénéité de niveau économique. Certes, un premier regard sur l'Hexagone apparaît positif, puisqu'aucune région ne s'inscrit dans les vingt-cinq dernières régions européennes, mais le classement ne prend pas en compte les régions françaises d'outre-mer (Guadeloupe, Guyane, Martinique, Réunion). En fait, la situation de l'Hexagone n'est guère satisfaisante puisque la région française la mieux placée, l'Île-de-France, ne se situe qu'à la huitième place et compte un produit intérieur brut par habitant à 63 % de Londres Centre. La position relative de l'Île-de-France s'est détériorée pendant les années 1990 surtout en raison d'une croissance de l'emploi inférieure à celle des régions les mieux placées. Un autre handicap relatif de l'Île-de-France, qui vaut également pour les autres régions françaises, est un niveau de

## La France pâtit de taux d'activité et d'emploi relativement faibles.

→ chômage élevé parmi la population jeune, qui pose notamment la question de l'adéquation entre la qualification des demandeurs d'emploi et les besoins des entreprises.

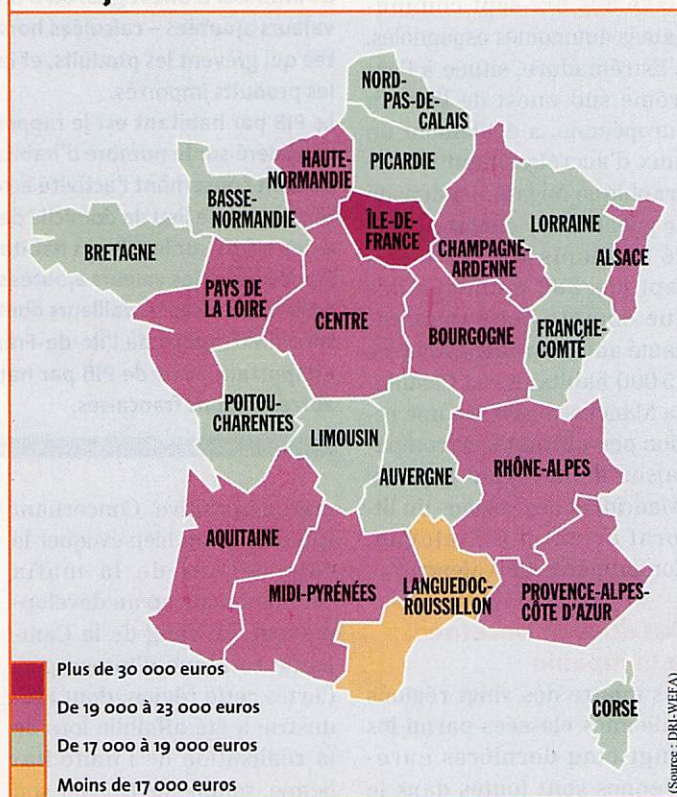
### Un découpage peu équitable

Si le rang insatisfaisant de l'Île-de-France n'est pas contestable, le niveau d'écart avec la région première doit être considéré avec une certaine prudence, car la comparaison est discutable pour des raisons géographiques. Le découpage NUTS 2 compte en effet d'un côté une région Île-de-France de 12 012 km<sup>2</sup> et, de l'autre côté du Channel, une région Londres Centre de 320 km<sup>2</sup> ! Si le découpage comparait Londres Centre avec l'équivalent francilien, soit Paris (105 km<sup>2</sup>) et une partie de la petite couronne pour aller jusqu'à 320 km<sup>2</sup>, on s'apercevrait que le produit national brut par habitant de cet espace serait sans doute nettement plus élevé que le produit moyen de l'Île-de-France, compte tenu de la concentration des activités économiques dans la partie centrale de la région capitale. En dépit de cette réserve, la France demeure dans une position modeste sous l'effet de taux d'activité et d'emploi relativement faibles dans l'Union européenne, alors que le PIB par habitant dépend notamment de la proportion de la population exerçant des activités professionnelles. Après sa principale région en huitième place, il faut attendre la 53<sup>e</sup> place pour trouver la deuxième région française, l'Alsace, qui bénéficie

du taux d'emploi le plus élevé de l'Hexagone et de forces spécifiques : une vieille tradition d'ouverture de l'agriculture sur le commerce et l'industrie, des industries variées, sa puissance bancaire, etc. Au total, seulement quatre régions françaises (Rhône-Alpes et Champagne-Ardenne en plus de l'Île-de-France et de l'Alsace) se trouvent dans la première moitié du classement des 204 régions de l'Union européenne. Rhône-Alpes dispose, avec Lyon Saint-Exupéry, du troisième aéroport français en nombre de passagers et Lyon est la métropole régionale française la mieux desservie en TGV. Cette importante région industrielle et tertiaire voit son dynamisme économique valorisé par plusieurs activités spécialisées : la chimie, le décolletage dans la vallée de l'Arve, la plasturgie dans la vallée d'Oyonnax, le tourisme de montagne. La région Champagne-Ardenne, malgré les difficultés de l'industrie, conserve une agriculture puissante, avec son vin de notoriété mondiale, et devrait devenir un pôle logistique européen de fret à Vatry.

La troisième remarque, à propos de ce palmarès européen, concerne les régions françaises qui se situent dans la banane bleue ou en sont très proches. Surprise : cette position géographique ne les empêche pas d'être profondément dissemblables. Ainsi le Nord-Pas-de-Calais, qui peut se flatter d'être à la fois dans la banane bleue et proche du Benelux, n'est que 145<sup>e</sup> en Europe, loin der- →

## PIB par habitant des régions françaises en 2000



## PIB par habitant des régions françaises en 2000

RANG UNION EUROPÉENNE	RANG FRANCE	RÉGION	PIB/HAB *
53	2	Alsace	22 434
113	6	Aquitaine	19 566
137	16	Auvergne	17 846
116	8	Bourgogne	19 380
136	15	Bretagne	18 100
117	9	Centre	19 365
99	4	Champagne-Ardenne	20 062
148	21	Corse	17 121
128	12	Franche-Comté	18 934
8	1	Île-de-France	32 590
156	22	Languedoc-Roussillon	16 553
141	18	Limousin	17 587
135	14	Lorraine	18 251
118	10	Midi-Pyrénées	19 316
145	20	Nord-Pas-de-Calais	17 404
132	13	Basse-Normandie	18 581
103	5	Haute-Normandie	19 886
120	11	Pays de la Loire	19 257
139	17	Picardie	17 818
143	19	Poitou-Charentes	17 533
115	7	Provence-Alpes-Côte d'Azur	19 483
62	3	Rhône-Alpes	21 624

\* En euros, sur la base de la parité de pouvoir d'achat en 1998.

(Source : DRI-WEFA)

**L'Irlande,** forte d'un taux d'emploi élevé et d'un taux de chômage très bas, poursuivrait une progression spectaculaire.

→ rière Anvers malgré une position géographique meilleure au centre d'un quadrilatère Paris-Londres-Amsterdam-Cologne et avec la plus grande proximité (en kilomètres, en temps et donc en espace-temps) du Royaume-Uni et des régions européennes continentales. De même, la Lorraine, au bord de la dorsale européenne, est 135<sup>e</sup>. En revanche, des régions françaises éloignées de la banane bleue se trouvent relativement mieux classées que les deux précédemment citées : l'Aquitaine se classe 113<sup>e</sup> et Provence-Alpes-Côte d'Azur 115<sup>e</sup>.

### Un faible écart de 1 à moins de 2

Le faible écart de PIB/habitant entre des groupes de régions dont les différences ne se justifient guère par des logiques géographiques est la quatrième caractéristique de la situation française. Entre Champagne-Ardenne (quatrième en France) et les Pays de la Loire (onzième), huit régions se tiennent dans une fourchette de 4 %, dans le même peloton entre les 99<sup>e</sup> et 120<sup>e</sup> rangs en Europe. En haut de la fourchette, tout se passe comme si Champagne-Ardenne et l'Aquitaine profitaient respectivement de la rente que représentent les vins de Champagne et de Bordeaux. En outre, Bordeaux dispose du sixième port français et du septième aéroport français de passagers. La Haute-Normandie (cinquième en France), avec la Basse-Seine, demeure à la fois l'ouverture maritime de la région capitale (Le Havre est le

deuxième port français pour le transport de marchandises et Rouen le cinquième) et son grand axe industriel. La septième place en France de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur s'explique par la présence des deuxième (Nice) et quatrième (Marseille) aéroports français par le nombre de passagers, tandis que Marseille demeure le premier port français de marchandises et le cinquième port de voyageurs. La Bourgogne (huitième en France), région disposant d'un réseau autoroutier remarquable, bénéficie également d'une rente due au vin éponyme. Le Centre (neuvième en France) s'inscrit partiellement, grâce à sa partie septentrionale, dans les effets d'entraînement économique de la région capitale. Midi-Pyrénées (dixième en France) dispose à Toulouse du cinquième aéroport français. Enfin, les Pays de la Loire ont le quatrième port de marchandises avec Nantes. Dans le peloton suivant, dix autres régions se placent dans une fourchette de PIB/habitant plus large que la précédente, mais néanmoins étroite (10%) et entre la 128<sup>e</sup> place européenne (Franche-Comté) et la 148<sup>e</sup> (Corse). Enfin, le Languedoc-Roussillon se trouve à la dernière place française et à la 156<sup>e</sup> place européenne, avec un PIB par habitant égal à 51 % seulement de celui de l'Île-de-France, et à 73 % de celui de l'Alsace. Il est vrai que son taux de chômage, le plus élevé des régions françaises métropolitaines, dépasse 18% alors qu'à l'opposé, celui de l'Alsace est inférieur à 9%.

### La projection des régions européennes

L'analyse du classement de la richesse produite en 2000 par les régions européennes appelle finalement deux précisions. La première porte sur le montant du PIB par habitant issu des travaux statistiques. En effet, il est plus raisonnable de considérer les produits intérieurs bruts par habitant comme des ordres de grandeur, et non comme des données parfaitement fiables. La seconde résulte de l'incontestable mise en évidence de certaines logiques. Parmi ces dernières, même si elle n'est pas systématique, une certaine corrélation apparaît entre le classement au palmarès économique et le niveau des infrastructures, et tout particulièrement en termes d'aéroports. Dans le calcul d'une projection régionale de richesse pour 2010, il n'est donc pas illogique de prendre en compte la question des aéroports parmi les cinq critères (voir encadré page 80) permettant une estimation à terme du PIB par habitants des régions de l'Union européenne.

Cette projection, qu'il ne faut pas assimiler à une prévision, propose, selon la méthode retenue, ce que pourrait être la situation économique des régions européennes en 2010. La projection escompte une stabilité dans les quatre premières places, soit, dans l'ordre, Londres Centre, Luxembourg, Hambourg et Bruxelles. En particulier, le savoir-faire et le réseau commercial de Londres et la position originale du Luxembourg en matière bancaire et

financière n'ont pas de raison de régresser. Au contraire, ces deux places pourraient profiter de nouvelles opportunités avec l'élargissement de l'Union européenne, et Londres de l'adoption éventuelle de l'euro par l'économie britannique.

La position géographique de Hambourg se voit renforcée avec le développement des échanges permis par l'ouverture des économies baltes et polonaise, et leur commerce avec des territoires situés à l'ouest de Hambourg, cette ville devenant en quelque sorte le port ouvrant la Baltique entière sur la mer du Nord puis la Manche. En outre, la région de Hambourg reste attirante pour les jeunes les plus ambitieux et les plus qualifiés d'Allemagne de l'Est, qui s'impatientent de l'insuffisance du décollage des Länder de l'Est. Concernant la région de Bruxelles, l'évolution de l'Europe vers davantage de fédéralisme, même si le terme n'est pas prononcé, et l'adhésion de nouveaux pays de l'Europe orientale et méridionale ne peut que renforcer son poids politique en Europe et, en conséquence, accroître son rôle de point névralgique de nombreux réseaux économiques dont la présence à Bruxelles s'avère nécessaire. Le changement le plus important du classement 2010 apparaît à la cinquième place, avec l'Irlande, qui gagnerait dix-neuf rangs et reléguerait en conséquence la Haute-Bavière à la sixième place. Ainsi l'Irlande, forte d'un taux d'emploi élevé, d'un taux de chômage très bas et de réglementations encourageant →

**Au classement 2010,** en France, seul le Nord-Pas-de-Calais enregistrerait une progression significative.

## Projection 2010 : Pourquoi ? Comment ?

Afin d'éclairer le futur, des institutions ou des sociétés spécialisées présentent périodiquement les tendances économiques à venir concernant les pays de la planète. Il est vite apparu que de telles projections, pour un pays de la taille des États-Unis, par exemple, avaient une signification limitée en raison de ses diversités géographiques. Avec la réalisation du marché unique au sein de l'Union européenne, la question se pose aujourd'hui dans les mêmes termes. D'où l'intérêt de considérer les résultats économiques européens par région et de réaliser une projection régionale. DRI-WEFA, pour établir cette projection, retient quatre données fondamentales.

- **L'ÉVOLUTION DÉMOGRAPHIQUE ESCOMPTÉE**, c'est-à-dire le mouvement naturel et le mouvement migratoire. Les projections de population sont celles des sources officielles Eurostat, ajustées par la migration. Celles-ci sont modélisées sur la base des opportunités relatives de travail (mesurées par le taux d'emploi). Cependant, cet ajustement est limité de telle façon que les projections de population prises en compte soient à 0,5% de la projection de base. Cette limite est fixée pour refléter les contraintes qui tendent à restreindre ou à diminuer les flux migratoires.

- **L'EMPLOI ESCOMPTÉ** (emplois existants dans la région), c'est-à-dire la population en âge de travailler multipliée par le taux d'emploi. Pour calculer le taux d'emploi projeté, le modèle régional utilise le taux d'emploi au niveau NUTS 2 en 1999, pondéré par rapport au niveau moyen de l'Union européenne. Cinq facteurs à long terme sont retenus comme pertinents pour projeter les taux d'emploi régionaux :

- Le taux d'emploi au lieu de travail compte les personnes qui ont un travail dans la région, qu'elles y habitent ou non.
- La structure industrielle : une structure favorable est caractérisée par une concentration d'industries à haute croissance.
- La proximité des aéroports, considérée comme un indicateur d'infrastructure. En effet, les aéroports sont souvent cités comme d'importants déterminants pour les décisions d'investissement. Le temps moyen à l'aéroport le plus proche est calculé. La taille de cet aéroport (mesurée par le nombre de passagers) est également prise en compte.
- Les qualifications. Classant les qualifications en trois niveaux, le modèle calcule un niveau de qualification pour chaque région. Cette mesure de la qualité du capital humain repose sur l'idée que les travailleurs les plus qualifiés trouvent plus facilement à s'employer.
- La situation face à l'objectif 1 (régions en retard de développement) de la politique régionale de l'Union européenne. Le classement d'un territoire dans l'objectif 1 signifie une pauvre performance économique de départ, mais des financements pour favoriser le développement.

- **LA VALEUR AJOUTÉE PAR SECTEUR**, c'est-à-dire l'emploi multiplié par la productivité.

- **LE PRODUIT INTÉRIEUR BRUT**, soit la somme des valeurs ajoutées par secteur plus un ajustement statistique. La modélisation finale produit un coefficient agrégé pour chacune des variables explicatives, fondé sur l'analyse de la relation entre les valeurs régionales respectives et celles de la moyenne européenne.

les investissements étrangers, continuerait sa progression de façon spectaculaire puisque le PIB par habitant y deviendrait supérieur de 6% à celui de l'Île-de-France, en régression de deux places. En outre, il convient de préciser que l'Irlande bénéficie de fonds européens pour les régions en retard de développement pour la moitié de son territoire. Parmi les autres changements à retenir dans les vingt-cinq

premières places, les effets de l'intégration baltique (et européenne) permettraient à la région Uusimaa (Helsinki) de gagner trois places et à l'archipel d'Aland six places. En outre, entreraient parmi les vingt-cinq premières la communauté autonome de Madrid, grâce à un gain de treize places, et la Vénétie (+ sept places), au détriment de Stuttgart et de Salzburg, reculant de quatre et trois places.

### La projection des régions françaises

La projection à 2010 n'apparaît guère bénéficière à la France. La seule région à gagner un nombre significatif de places, le Nord-Pas-de-Calais (+ 29 places), part en réalité d'un fort mauvais classement (145<sup>e</sup> en 2000). Le gain de places projeté pour dix régions françaises serait modeste, entre quatorze pour l'Aquitaine et quatre pour l'Alsace.

La Bretagne stagnerait en ne gagnant que deux places, ce qui correspond au risque d'erreur de ce genre de projection, de même que pour le Languedoc-Roussillon, la Lorraine et l'Île-de-France en perdant deux places. Les sept autres régions perdantes reculeraient de quatre places pour le Limousin jusqu'à dix-sept places pour Rhône-Alpes.

### Le réel à venir et le projeté

Ces résultats peuvent paraître discutables. Néanmoins, ils s'inscrivent dans des logiques qui pourraient se concrétiser. L'espace européen, en effet, en ce début de XXI<sup>e</sup> siècle, comporte de profondes différences économiques, qui résultent notamment du contexte politique, historique et géographique des territoires. Il se transforme en permanence sous l'effet des évolutions politiques, des choix économiques, des politiques de l'emploi comme des politiques territoriales. Ces transformations s'inscrivent dans des processus diversifiés, créant entre les régions des situations de hiérarchie, de complémentarité ou de concurrence, et souvent, les trois à la fois. Le palmarès économique des régions de l'Union européenne mesure comment s'ordonne l'espace européen autour des équipements existants, des projets et des rapports de force des groupes politiques, économiques et sociaux qui en sont les acteurs. La projection pour 2010 se présente comme un élément qui permettra d'analyser et de comprendre les éventuels écarts entre le réel à venir et le projeté. ●

Gérard-François Dumont