



L'ŒIL

L'Observatoire de l'Economie et des Institutions Locales

Siège Social : 15 rue Coste Vaisselle – 84330 Caromb

Tel : 04-90-37-14-04 / Cel : 06-89-79-15-54

Contacts : magali@talandier.com ou davezies@univ-paris12.fr

SARL - N° SIRET : 502 564 750 00011

Développement « productivo-résidentiel » et mobilités dans les territoires du Limousin.

La synthèse

Octobre 2008

Laurent Davezies, Magali Talandier, Michel Savy

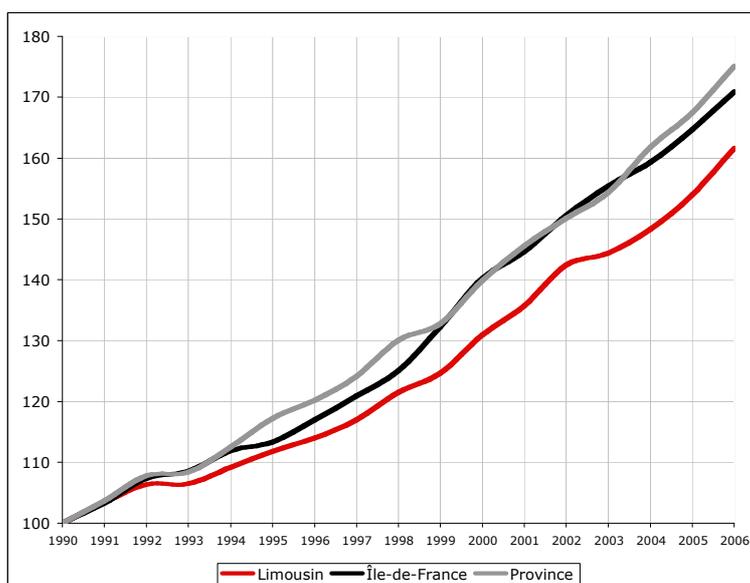
1- Le profil du Limousin : une région de plus en plus en retard ...

Le Limousin est, après la Corse, la région française la moins peuplée – 711 000 habitants en 1999 – et la moins dense : 42 habitants par km².

La littérature actuelle sur le développement territorial est sans appel : ce sont les territoires métropolitains, de grande taille, denses et fluides, qui sont les mieux équipés pour affronter la mondialisation. Les territoires « périphériques » sont voués au déclin. En dépit de sa position géographique centrale en France, le Limousin constitue un de ces territoires « périphériques ». Sa capitale, Limoges, n'est, en termes de peuplement, que la 36^{ème} aire urbaine française, ce qui la classe plutôt dans la catégorie des chefs-lieux de département que des capitales régionales.

Globalement, entre 1975 et 1999, la région perd près de 30 000 habitants.

**Graphe 1 : Evolutions comparées du PIB du Limousin, Ile de France et Province.
1990-2006 – En indice 100= PIB 1990**



Source : Insee

Les données de PIB rendent également compte d'un décrochage de la région sur le plan productif : en 2006, elle est la dernière des 22 régions françaises pour le PIB par emploi (indice 84 par rapport à moyenne française). Elle remonte à la 18^{ème} place pour le PIB/habitant, du fait de son taux d'actif supérieur à celui de régions comme le Languedoc-Roussillon ou le Nord-Pas-de-Calais. Cette remontée est une fausse bonne nouvelle, car elle tient largement au fait -inquiétant- que la part des moins de 20 ans dans la population y est particulièrement faible : avec 19% contre 25% en moyenne nationale, le Limousin est là encore bon dernier.

En termes de croissance, le Limousin se retrouve également dans le peloton de queue : entre 1990 et 2006, il est 17^{ème} pour la variation de son PIB. Comme le graphe 1 l'indique, tout cela se traduit par un décrochage progressif de la région.

En bref, un coup d'œil sur les « fondamentaux » rend compte d'une forte pénalisation structurelle de la région. Tout converge donc -la littérature théorique comme les observations- pour conclure, dès l'introduction de ce rapport, que l'avenir du Limousin est derrière lui.

... mais de grosses hirondelles

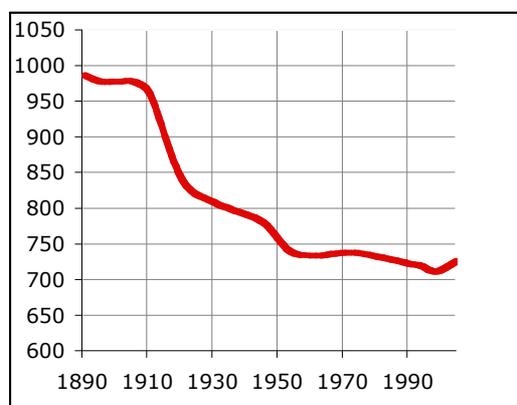
On sait qu'une hirondelle ne fait pas le printemps, mais on peut en voir voler plusieurs dans le ciel du Limousin, et certaines grosses comme des poulets...

Plusieurs phénomènes viennent ainsi tempérer, voire interroger, le pessimisme se dégageant d'un premier examen des « fondamentaux ». Certains sont récents, d'autres plus anciens :

Un retournement démographique ?

Dans le domaine démographique d'abord. La région avait perdu 12 000 habitants entre 1990 et 1999. Selon les estimations de l'Insee, elle en gagnerait 13 500 entre 1999 et 2006. Le recul démographique de longue période semble s'interrompre. On ne peut imaginer revenir au maximum de 1891, quand la région frôlait le million d'habitants, mais du moins la décrue paraît s'enrayer.

Graphe 2 : Evolution du peuplement du Limousin entre 1890 et 2006
(population en milliers d'habitants)



Source : Insee

Ce retournement démographique entre 1999 et 2006 est surtout le fait de la Haute-Vienne (+ 11 000 habitants), secondairement de la Corrèze (+ 4 700) et pas du tout de la Creuse, qui continue à perdre de la population (-2 100).

Un rajeunissement de la population ?

Autre fait marquant, alors que l'on sait que le Limousin se caractérise par un fort vieillissement de sa population (en 1999, 29,5% de sa population a plus de 60 ans, contre 21,3% en moyenne nationale), le récent regain démographique de la région serait pour l'essentiel le fait des populations entre 40 et 59 ans, c'est-à-dire d'adultes en âge de travailler. Les plus de 60 ans, dont le nombre en France augmente plus vite que celui de la population depuis 1999 (+ 780 000, soit +6,5%) reculent dans le Limousin (-1 200) ! En d'autres termes, le poids des plus de 60 recule significativement dans la région et revient à 27,9%.

Un solde migratoire durablement positif et en progression

Le déclin démographique qu'a connu le Limousin tenait, ces dernières années à un solde naturel négatif (sous natalité et surmortalité liées à l'âge de la population) que ne compensait pas un solde migratoire pourtant positif depuis 1982. On observe que ce solde migratoire a progressé entre les périodes intercensitaires 1982-1990 et 1990-1999, passant de 8 300 à 14 300. Et ces nouveaux arrivants ne sont pas que des retraités, qui ne représentent « que » 48% du solde migratoire 1990-1999 de la région.

Derrière la stagnation de l'emploi, sa transformation voire son regain...

Au regard des « fondamentaux » exposés plus haut, et notamment de sa faible productivité (PIB/emploi) on pourrait penser que le Limousin enregistre de graves difficultés dans le domaine de l'emploi. Difficultés, oui, mais plutôt modestes.

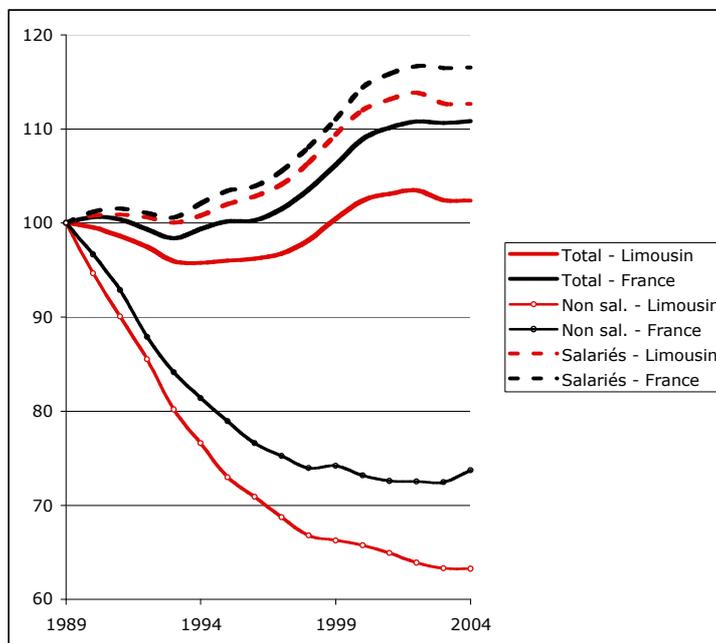
Certes la dynamique de l'emploi total du Limousin a connu une forte inflexion. Quand la France enregistre en quinze ans (1989-2004) une augmentation de l'ordre de 2,4 millions d'emplois (+11%), le Limousin n'enregistre que 6 700 emplois supplémentaires (+2,4%). Mais ce ralentissement, certes marqué, dissimule en fait une profonde transformation de l'emploi de la région : elle est très spécialisée dans l'emploi non-salarié (agriculteurs, artisans, commerçants,...) qui est celui qui a le plus souffert en France dans le passé récent : ils représentent 21% de l'emploi du Limousin en 1989... et 13% en 2004, contre, au niveau national, 13% en 1989 et 9% en 2004.

Sur spécialisée dans l'emploi non-salarié, la région enregistre une sur-réduction de son effectif : ils passent de 58 000 à 36 000 en 15 ans, soit une réduction de 37%. La France voit ces emplois reculer « seulement » de 27%... Il y a là un puissant effet d'ajustement de l'activité régionale, passant rapidement d'une structure « à la papa » à une autre, plus proche de la moyenne nationale et plus « moderne », caractérisée par la domination de l'emploi salarié. Cet ajustement est lourd en pertes d'emploi, on le voit. Dans la période intercensitaire 1990 et 1999, on peut détailler ces pertes : -11 600 agriculteurs, -3 000 artisans, -2 000 commerçants.

Et c'est du côté de la progression de l'emploi salarié, que le Limousin révèle un certain dynamisme : comme le montre le graphe 3, la progression de l'emploi salarié a été à peine moins rapide dans le Limousin qu'en France ! Les 12,7% de variation de l'emploi salarié sur

la période 1989-2004, au vu de la pénalisation de la région, ne sont pas déshonorants face aux 16,5% enregistrés au niveau national (et plus encore aux 6,7% de l'Ile de France).

Graph 3 : Evolution de l'emploi du Limousin entre 1989 et 2004
(emploi total, non salarié et salarié)



Source : Insee

Mieux encore, sur la période la plus récente, 2000-2006, et sur le seul emploi salarié privé, le Limousin enregistre une performance supérieure (+4,7%) à celle du pays (+4,5%) ! Toutes ces données d'emploi suggèrent un ajustement de l'activité du Limousin sur le modèle national, avec certes d'importantes pertes d'emplois de non-salariés, mais compensées par le dynamisme des créations nettes d'emplois salariés privés.

Un revenu des habitants qui se maintient mieux que leur croissance...

Le décrochage du PIB du Limousin observé plus haut, qui passe de 1,04% du PIB français en 1990 à 0,95% en 2005 est moins marqué pour le revenu disponible brut des ménages, qui passe dans le même temps de 1,23% à 1,16% du revenu des ménages français. L'écart entre la contribution du Limousin à la création de richesse nationale et sa part dans le revenu des ménages est important en 1990 : le Limousin a un revenu 15% supérieur à ce qu'il serait s'il n'était tiré que de son PIB. Il s'accroît encore et atteint 17% en 2005.

... et qui augmente actuellement plus rapidement que dans le reste du pays

Le volume de revenu (DGI) des ménages du Limousin a un peu moins augmenté que celui du reste du pays entre 1990 et 2000 (tableau 4). En revanche, il augmente plus rapidement depuis, entre 2000 et 2005 (du fait de la Corrèze et de la Creuse, où il augmente deux fois plus vite qu'en France, la Haute-Vienne étant au contraire pénalisée).

Tableau 4: Evolution du volume de revenu des ménages entre 1990 et 2004
(en euros constants)

	Δ1993-1995	Δ1995-2000	Δ 2000-2005
Limousin	2,7%	10,6%	4,7%
Corrèze	3,0%	11,2%	8,2%
Creuse	3,4%	8,9%	8,9%
Haute-Vienne	2,3%	10,6%	1,7%
Province	3,6%	13,3%	5,6%
Ile de France	-0,1%	11,4%	1,2%
France	2,7%	12,9%	4,5%

Source : DGI

Tous ces éléments posent les termes de ce qui apparaît comme une sorte d'énigme limousine : comment expliquer la présence de toutes ces « assez bonnes » nouvelles dans un contexte de déclassement structurel de la région ? Quels sont les moteurs inattendus du développement - sinon de la croissance- d'un territoire dont les caractéristiques semblent le vouer au déclin ? Quels sont ses nouveaux avantages comparatifs qui puissent expliquer ce récent regain ?

2- Les moteurs du développement du Limousin et de ses territoires

L'approche proposée ici vise à apporter des éléments de réponse aux questions que pose l'observation des tendances des « fondamentaux » du développement de la région. À une analyse classique s'intéressant aux *stocks* de facteurs de production, capital et travail, et à leur évolution, on préfère substituer une approche prenant en considération le fait que ce sont les *flux* qui fabriquent aujourd'hui l'économie de nos territoires : flux d'argent, de personnes et de biens.

L'analyse proposée, assise sur la théorie de la « base économique » met l'accent sur la formation du revenu sur les territoires et notamment sur celle qui dérive des mobilités des individus (quotidiennes, résidentielles, touristiques) et des marchandises. En bref, selon cette approche, le développement territorial dépend de deux facteurs : (i) le montant de revenu capté de l'extérieur (*la base économique*), (ii) la circulation monétaire interne au territoire et ses effets multiplicateurs de revenu et d'emploi (*le secteur domestique*). Le modèle¹ combine l'offre territoriale (qui fait « rentrer » les revenus) et la demande interne (qui fait « tourner » les revenus).

Si les mobilités permettent d'éclairer, comme on essaiera de le montrer, une part majeure des enjeux de formation du revenu dans la région et donc de son développement, d'un autre côté, les enjeux de la mobilité (personnes et biens) émergent aujourd'hui, à l'heure de la « grenellisation » des politiques et de la raréfaction du carburant, comme une question en tant que telle. Dit autrement, la question des mobilités, dans le Limousin, apparaît aussi bien dans le registre de ses ressources que dans celui des obstacles possibles à son développement. Le travail d'analyse présenté ici vise, au-delà de la réponse à l'énigme posée plus haut, à esquisser les éléments de la nouvelle grammaire de la relation développement économique-mobilités/transports – développement durable.

¹ On trouvera un exposé détaillant –pour des non économistes- ces mécanismes du développement territorial dans Davezies L. (2008) *La République et ses territoires – la circulation invisible des richesses*. Coll. La république des Idées – Le Seuil.

L'approche par la « base économique » consiste à évaluer les montants des différents types de revenus qui viennent, de l'extérieur, irriguer l'économie de la région.

Tableau 5: La base économique du Limousin – détail des flux de revenus entrant dans la région – 2005 (millions d'euros)

	Limousin	Limousin
Traitements et salaires de la base exportatrice	1 234	13,8%
BA	109	1,2%
BIC	43	0,5%
BNC	16	0,2%
RCM	71	0,8%
RF (pour moitié)	102	1,1%
TOTAL BASE PRODUCTIVE	1 574	17,6%
Salaires des migrants-alternants	158	1,8%
Retraites	2 745	30,7%
Dépenses touristiques totales	1 189	13,3%
Dépenses des touristes en hôtels et campings	235	2,6%
Dépenses des touristes en RS et location	515	5,8%
Dépenses des touristes chez famille et amis	439	4,9%
TOTAL BASE RESIDENTIELLE	4 092	45,7%
Base publique territoriale	320	3,6%
Base publique d'Etat	510	5,7%
Base publique hospitalière	350	3,9%
TOTAL BASE PUBLIQUE	1 180	13,2%
Allocations chômage, pré-retraites, AI, ASS etc. (assedic)	249	2,8%
IJ de maladie et de maternité ²	93	1,0%
RMI	40	0,4%
Minimum vieillesse et invalidité	40	0,4%
AAH	75	0,8%
Prestations familiales et allocations logements	408	4,6%
aides des dép - APA	93	1,0%
aides des dép - ASH	39	0,4%
aides des dép - ASE	32	0,4%
Consommation médicale et dentaire	287	3,2%
Consommation actes auxiliaires	68	0,8%
Consommation actes biologiques et prélèvements	56	0,6%
Consommation pharmacie	361	4,0%
Consommation d'autres biens médicaux	113	1,3%
Consommation d'activités hospitalières privées remboursées aux locaux	121	1,4%
Consommation d'activités hospitalières privées exportées	24	0,3%
TOTAL BASE SOCIALE	2 100	23,5%
dont base sociale	1 070	12,0%
dont base médicale	1 031	11,5%
BASE TOTALE	8 946	100,0%

Source : calculs de l'Oeil

Un premier examen, global, des moteurs du développement de la région permet de réaliser le faible poids de la production de biens et services « *tradable* »² dans la formation du revenu de ses habitants : de l'ordre de 18%. Le plus gros du revenu rentrant dans le territoire est constitué de pensions de retraites (31%), de prestations sociales (24%), de dépenses de touristes (13%) ou de salaires publics (13%). On commence à comprendre, dès ces premiers chiffres, qu'il n'y a pas d'énigme économique limousine : sa situation économique ne dépend que peu de la position compétitive de son système productif et beaucoup du nombre de ses retraités, de ses habitants (prestations sociales), de ses touristes, de ses fonctionnaires...

² La distinction anglo-saxonne entre biens *tradable* et *non tradable* est différente de celle entre biens marchands et non marchands. Elle permet de distinguer deux groupes d'activités selon qu'elles sont exportable ou pas de leur territoire de production.

Tableau 6: La base économique du Limousin comparée à celle de régions françaises choisies. 2005.

zone	Limousin	Ile de France	PACA	Languedoc-Roussillon	Auvergne	Bretagne
Traitements et salaires de la base exportatrice	13,8%	31,9%	12,8%	8,7%	15,1%	16,4%
BA	1,2%	0,1%	0,2%	0,3%	1,0%	1,2%
BIC	0,5%	0,2%	0,6%	0,5%	0,5%	0,5%
BNC	0,2%	1,4%	0,7%	0,4%	0,1%	0,2%
RCM	0,8%	1,3%	0,9%	0,8%	0,8%	0,9%
RF (pour moitié)	1,1%	1,3%	1,7%	1,4%	1,2%	1,2%
TOTAL BASE PRODUCTIVE	17,6%	36,2%	16,9%	12,2%	18,8%	20,4%
Salaires des migrants-alternants	1,8%	0,6%	1,4%	2,4%	2,2%	1,4%
Retraites	30,7%	19,6%	25,5%	26,0%	27,2%	27,1%
Dépenses touristiques totales	13,3%	9,7%	21,0%	23,5%	17,1%	16,6%
Dépenses des touristes en hôtels et campings	2,6%	5,0%	5,2%	5,9%	4,0%	3,6%
Dépenses des touristes en RS et location	5,8%	2,5%	8,5%	9,5%	7,1%	7,0%
Dépenses des touristes chez famille et amis	4,9%	2,1%	7,2%	8,1%	6,0%	6,0%
TOTAL BASE RESIDENTIELLE	45,7%	29,9%	47,8%	51,8%	46,5%	45,1%
Base publique territoriale	3,6%	3,7%	3,5%	3,4%	3,2%	3,2%
Base publique d'Etat	5,7%	6,6%	4,8%	4,8%	5,6%	5,6%
Base publique hospitalière	3,9%	2,6%	2,1%	2,1%	3,0%	2,9%
TOTAL BASE PUBLIQUE	13,2%	12,9%	10,3%	10,3%	11,9%	11,7%
Allocations chômage, pré-retraites, AI, ASS etc. (assedic)	2,8%	4,4%	3,4%	3,5%	2,9%	3,2%
IJ de maladie et de maternité	1,0%	1,2%	1,2%	1,0%	1,2%	1,3%
RMI	0,4%	0,6%	0,8%	1,0%	0,5%	0,4%
Minimum vieillesse et invalidité	0,4%	0,1%	0,3%	0,3%	0,3%	0,2%
AAH	0,8%	0,3%	0,6%	0,7%	0,7%	0,6%
Prestations familiales et allocations logements	4,6%	4,0%	4,7%	5,3%	4,6%	5,0%
aides des dép - APA	1,0%	0,4%	0,6%	0,8%	0,7%	0,7%
aides des dép - ASH	0,4%	0,2%	0,2%	0,3%	0,4%	0,3%
aides des dép - ASE	0,4%	0,5%	0,4%	0,4%	0,4%	0,4%
Consommation médicale et dentaire	3,2%	2,6%	3,5%	3,4%	3,1%	3,1%
Consommation actes auxiliaires	0,8%	0,5%	1,2%	1,1%	0,7%	0,7%
Consommation actes biologiques et prélèvements	0,6%	0,5%	0,7%	0,6%	0,6%	0,5%
Consommation pharmacie	4,0%	2,6%	3,6%	3,3%	3,4%	3,0%
Consommation d'autres biens médicaux	1,3%	1,0%	1,4%	1,4%	1,3%	1,3%
Consommation d'activités hospitalières privées remboursées aux locaux	0,4%	1,6%	2,2%	2,3%	1,9%	1,8%
Consommation d'activités hospitalières privées exportées	0,3%	0,6%	0,3%	0,3%	0,3%	0,2%
TOTAL BASE SOCIALE	23,5%	21,0%	24,9%	25,8%	22,9%	22,8%
dont base sociale	12,0%	11,6%	12,2%	13,3%	11,7%	12,1%
dont base médicale	11,5%	9,4%	12,8%	12,5%	11,2%	10,7%
TOTAL BASE	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Source : calculs de l'Oeil

Comme le montre le tableau 6, la structure des bases économiques du Limousin est assez typique d'une région « résidentielle », et différente de celle d'une région « productive ». La base productive de l'Ile de France (36%) est double de la sienne... mais pèse moins lourd que celles de régions très résidentielles comme le Languedoc-Roussillon ou PACA. Le poids très élevé des pensions de retraite est ce qui singularise le Limousin, y compris vis-à-vis des régions les plus résidentielles.

Les trois départements du Limousin contribuent de façon différente aux bases économiques de la région : comme le montre le tableau 7, ils contribuent pratiquement au prorata du poids de leur population à la base productive de la région (un peu plus pour la Corrèze et un peu moins pour la Creuse). Les activités salariées privées basiques sont plutôt concentrées dans la Haute-Vienne, alors que les activités basiques agricoles, d'artisans ou d'indépendants sont plutôt le fait de la Corrèze et de la Creuse. Les bases publiques sont elles aussi assez également réparties entre les trois départements, avec une surreprésentation de la fonction publique d'état et hospitalière dans la Haute-Vienne et plus d'emploi local en Corrèze.

La différenciation la plus forte porte sur l'économie résidentielle, nettement sous représentée dans la Haute-Vienne et très forte en Corrèze et en Creuse. En bref, si la Haute-Vienne est un peu plus productive (en termes d'activités basiques) que les deux autres départements, ils sont beaucoup plus résidentiels qu'elle. Nous tenons là un des éléments d'explication du fort ralentissement de la variation du volume de revenu de la Haute-Vienne entre 2000 et 2005 (tableau 4), alors que celui des deux autres départements boostent un revenu régional dont on a vu qu'il progressait plus rapidement ces dernières années que le revenu national.

Tableau 7: Les contributions respectives de ses départements aux bases du Limousin – variables physico-financières

BASE PRODUCTIVE: 1, 6 milliard d'euros	Corrèze	Creuse	Haute-Vienne	Limousin	Corrèze	Creuse	Haute-Vienne
Emplois Unedic Basiques (2005)	19 374	5 218	32 797	57 389	34%	9%	57%
Agriculteurs déclarant B.A net imposable	6 863	5 569	6 054	18 486	37%	30%	33%
Emplois ouvriers agricoles (RP99)	1 094	885	1 054	3 033	36%	29%	35%
nb de titulaires de BIC BASIQUE (2005)	1 349	685	1 126	3 160	43%	22%	36%
nb de titulaires de BNC BASIQUE (2005)	147	94	197	439	34%	22%	45%
Total emplois basiques privés	28 827	12 451	41 229	82 507	35%	15%	50%
BASE PUBLIQUE: 1,2 milliard d'euros							
Emplois fonction publique territoriale 2004	7 256	3 762	10 809	21 827	33%	17%	50%
Emplois fonction publique d'Etat 2004	7 408	4 135	12 801	24 344	30%	17%	53%
Emplois fonction publique hospitalière 2004	4 667	2 654	9 378	16 699	28%	16%	56%
TOTAL emploi public	19 331	10 551	32 988	62 870	31%	17%	52%
BASE RESIDENTIELLE: 4,1 milliards d'euros							
Nombre de retraités (2005)	75 373	43 494	103 977	222 844	34%	20%	47%
Nuitées touristiques (nbre)	7 865 000	4 741 000	4 755 000	17 361 000	45%	27%	27%
Nuitées touristiques (en h/années)	21 548	12 989	13 027	47 564	45%	27%	27%
Navetteurs	-	-	-	-	-	-	-
BASE SANITAIRE ET SOCIALE: 2,1 milliards d'euros							
chômeurs 2004 (estimation en nbre)	6 097	3 581	10 304	19 982	31%	18%	52%
RMistes allocataires (2005)	2 371	1 715	5 215	9 301	25%	18%	56%
ACTIVITÉS DOMESTIQUES							
Emplois Unedic Domestiques 2005	31 598	13 850	48 701	94 149	34%	15%	52%
nb de titulaires de BIC DOMESTIQUE (2005)	5 064	2 331	5 569	12 964	39%	18%	43%
nb de titulaires de BNC DOMESTIQUE (2005)	1 728	794	2 838	5 360	32%	15%	53%
Total emplois domestiques	38 390	16 976	57 108	112 473	34%	15%	51%
Population 1999	232 576	124 470	353 893	710 939	33%	18%	50%

Source : calculs de l'Oeil d'après Insee, Unedic, DGI, etc.

S'il fallait ramener les moteurs du développement de la région à quelques chiffres simples renvoyant à des variables humaines concrètes, on peut dire que ce sont, pour l'essentiel, 223 000 retraités, 63 000 fonctionnaires, 57 000 salariés privés, 47 000 hommes-années de touristes, 20 000 chômeurs, 18 000 agriculteurs, 9 000 Rmistes et 6 000 travailleurs indépendants. En bref, sur 445 000 titulaires de revenus basiques, seuls 82 000 sont impliqués dans les bases productives marchandes (18%). Et ces bases font vivre 112 500 actifs travaillant dans le secteur domestique de la région.

Une structure économique amortissant les chocs conjoncturels

Un tel tableau de ce qui fait l'économie du Limousin permet de comprendre pourquoi, comme on l'a vu dans le tableau 4, ses performances relatives de variation du revenu sont plutôt correctes dans les périodes de ralentissement de l'économie française et insuffisantes en période de croissance. Entre 1993 et 1995 et entre 2000 et 2005, périodes de ralentissement, le Limousin fait pareil ou mieux que la France. En revanche, durant les années 1995-2000, marquées par une forte croissance, il fait beaucoup moins bien. Ce type de comportement territorial n'est pas le propre du Limousin, mais se retrouve dans tous les territoires dont une part importante du revenu est inélastique à la conjoncture (surtout les retraites et les salaires publics). Ces revenus jouent le rôle d'amortisseur de choc. Dans les deux sens : ils atténuent et les périodes de récession et les périodes de croissance.

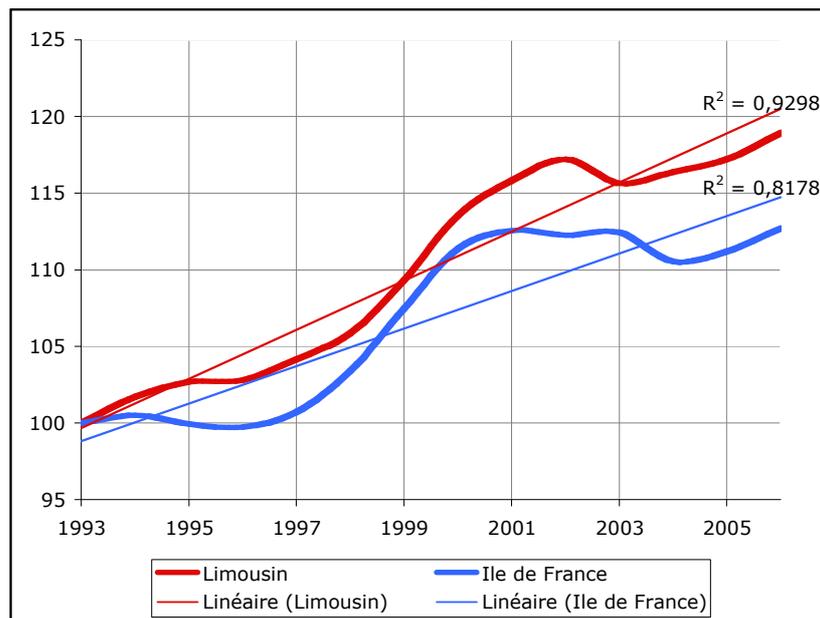
Cet effet se retrouve également du côté de l'emploi salarié privé : en période de récession, un territoire peu productif sera moins touché alors que, son revenu se maintenant mieux, sa consommation et l'emploi domestique qu'elle induit se maintiendront également. À l'inverse, une région plus productive sera pénalisée sur ces deux plans. Le graphe 8 illustre ce

phénomène et montre les évolutions respectives de l'emploi salarié privé du Limousin et de l'Ile de France sur la période 1993-2006.

On voit bien dans le graphe, et les coefficients de détermination calculés le mesurent, que le Limousin subit de moins fortes turbulences de son emploi salarié privé que l'Ile de France. Certes dans la période de croissance 1996-2000, l'Ile de France enregistre une croissance plus rapide de son emploi (12% contre 10% dans le Limousin), mais elle fait beaucoup moins bien durant la période difficile entre 1993 et 1996 (0% contre 3%) et celle de 2000 à 2006 (1% contre 5%).

Graphe 8: Accélérateur et amortisseur de conjoncture. Le cas du Limousin et de l'Ile de France. Emplois salariés privés 1993-2006.

(en indice : 100= emploi 1993)



Source : calculs d'après Unedic

La chance du Limousin, pourrait-t-on dire, c'est que depuis le début des années 1990, on a enregistré deux périodes de récession pour une période de croissance... d'où le maintien étonnant de la dynamique de son revenu. En bref, le Limousin est l'ami de la récession. En revanche, une période de forte croissance nationale accentuerait son déclassement.

Un mécanisme similaire d'amortisseur-accélérateur au sein de la région

Ce mécanisme de différenciation des évolutions conjoncturelles selon la nature du tissu productif des territoires se retrouve dans les territoires du Limousin. Comme le montre le tableau 9, on observe, de façon un peu inquiétante, que les aires urbaines de la région, à l'exception de celle de St-Junien, ont tendance à « profiter » des moments de ralentissement de la croissance nationale et à ne pas tirer de bénéfice de la phase de croissance (1995-2000).

Ce sont paradoxalement les territoires périphériques (« Reste ZE Tulle-Nord », « Reste ZE Tulle Sud », « Rural Ussel »,...) qui connaissent le mécanisme inverse, ce qui suggère leur plus grande connexion avec le marché.

Tableau 9: Accélérateur et amortisseur de conjoncture de l'évolution de l'emploi salarié privé. 1993-2006. Les territoires du Limousin

	Var 1993-1995	Var 1995-2000	Var 2000-2006	Poids dans l'emploi régional 1993	Poids dans l'emploi régional 1995	Poids dans l'emploi régional 2000	Poids dans l'emploi régional 2005
AU Limoges	3,0%	7,6%	4,5%	42,2%	42,4%	41,2%	41,1%
AU Brive	3,1%	11,2%	10,0%	17,0%	17,0%	17,1%	18,0%
AU Guéret	5,0%	9,4%	7,5%	4,1%	4,2%	4,2%	4,3%
AU Tulle	5,6%	9,0%	10,5%	4,2%	4,4%	4,3%	4,5%
AU Ussel	5,2%	7,7%	9,7%	2,3%	2,4%	2,3%	2,4%
AU St Junien	3,2%	33,3%	0,7%	2,6%	2,6%	3,1%	3,0%
Reste ZE Limoges	-1,1%	4,2%	-9,2%	3,6%	3,5%	3,3%	2,8%
Reste ZE Brive	4,5%	7,9%	5,7%	2,9%	3,0%	2,9%	2,9%
Reste ZE Guéret	1,7%	11,0%	9,9%	4,7%	4,7%	4,7%	4,9%
Reste ZE Tulle Nord	-1,7%	20,1%	6,3%	0,9%	0,9%	0,9%	1,0%
Reste ZE Tulle Sud	3,4%	15,5%	-0,7%	1,3%	1,4%	1,4%	1,3%
Rural Ussel Sud	-12,7%	19,2%	-11,7%	0,2%	0,1%	0,2%	0,1%
Rural Ussel Nord	-2,7%	0,7%	3,4%	2,2%	2,1%	1,9%	1,9%
Reste ZE Bellac	1,2%	22,7%	-6,2%	3,1%	3,1%	3,4%	3,0%
Couloir	0,3%	26,0%	9,9%	1,6%	1,6%	1,8%	1,9%
Reste ZE Aubusson	4,1%	5,1%	8,8%	3,3%	3,3%	3,1%	3,3%
Reste ZE Rochechouart	-2,9%	31,8%	-13,6%	2,6%	2,5%	3,0%	2,4%
Zone Rural	2,7%	21,3%	-9,4%	1,1%	1,1%	1,2%	1,1%
Limousin	2,7%	10,6%	4,7%				
Province	3,6%	13,3%	5,6%				
Ile de France	-0,1%	11,4%	1,2%				
France	2,7%	12,9%	4,5%				

Source : calculs d'après Unedic

Le système productif du Limousin

On l'a vu, l'économie du Limousin est moins dépendante que d'autres de son système productif. Le déclin relatif ou absolu de son agriculture puis de son industrie au fil du siècle, ce qui explique la perte d'un quart de sa population sur le siècle passé, n'est pas encore achevé. Et s'il y a actuellement un certain regain de sa population (et de son économie), c'est à d'autres facteurs que la région le doit.

On l'a déjà évoqué plus haut, le Limousin enregistre une forte réduction de ses activités non salariées : agriculteurs, artisans, commerçants : au total, ce sont 16 500 emplois qui disparaissent entre 1990 et 1999. Ces réductions se font, pour chacun de ces secteurs, à un rythme plus rapide qu'au niveau national. La prochaine publication des résultats du recensement permettra de mesurer la poursuite de cette tendance.

On peut, en attendant, cependant se demander si, en ce qui concerne l'agriculture, on n'est pas arrivé à un point bas de leur nombre : le recensement de 1999 en comptait 18 700 et la DGI, en 2005, compte 18 500 déclarants de bénéfice agricole. On ne peut se livrer au même type de comparaison 1999-2005 pour les activités artisanales et de commerce, faute d'information statistique détaillée.

Concernant les activités salariées privées, les données détaillées de l'Unedic permettent une analyse fine du tissu productif de la région. Le plus gros des effectifs se consacre à des activités tournées vers la demande locale : action sociale, commerce de détail, BTP, santé, restaurant, nettoyage... C'est de ce côté, celui de l'emploi domestique, que se trouvent les raisons de l'embellie de l'emploi salarié privé évoquée plus haut.

Les seules activités industrielles significatives restent la fabrication de matériel de distribution et commandes électriques, des industries agro-alimentaires, la fabrication d'articles en papier et carton et l'imprimerie (tableau 10). Mais, comme le montre le tableau 11, ce sont précisément ces activités industrielles qui sont dans les plus grosses destructrices d'emploi de la région entre 2000 et 2006.

Tableau 10: Les principaux secteurs de l'activité salariée privée du Limousin en 2006. (Naf 220)

Les 25 plus gros secteurs en 2006	nbre	part de l'emploi		
		local	régional	de Province
Action sociale	10 096	6,5%	6,7%	5,6%
Sélection et fourniture de personnel	8 311	5,4%	5,6%	4,7%
Commerce de détail en magasin non spécialisé	7 562	4,9%	4,6%	4,3%
Construction d'ouvrages de bâtiment ou de génie civil	6 926	4,5%	5,0%	4,2%
Autres commerces de détail en magasin spécialisé	6 754	4,4%	4,2%	4,2%
Activités pour la santé humaine	5 857	3,8%	3,9%	3,5%
Transports urbains et routiers	5 298	3,4%	4,2%	3,4%
Travaux de finition	4 692	3,0%	3,4%	2,4%
Fabrication de matériel de distribution et de commande électrique	3 613	2,3%	1,3%	0,4%
Travaux d'installation	3 500	2,3%	2,1%	2,2%
Restaurants	3 368	2,2%	1,8%	2,5%
Activités juridiques, comptables et de conseil de gestion	3 323	2,1%	2,1%	2,8%
Autres industries alimentaires	3 184	2,1%	3,0%	1,7%
Activités de nettoyage	3 131	2,0%	2,2%	2,2%
Commerce de gros d'équipements industriels	2 854	1,8%	1,4%	1,5%
Commerce de véhicules automobiles	2 642	1,7%	1,7%	1,4%
Sécurité sociale obligatoire	2 533	1,6%	0,9%	1,2%
Industrie des viandes	2 357	1,5%	1,7%	1,0%
Fabrication d'articles en papier ou en carton	2 309	1,5%	0,8%	0,4%
Intermédiation monétaire	2 261	1,5%	1,2%	1,4%
Commerce de gros de produits intermédiaires non agricoles	2 195	1,4%	1,8%	1,4%
Imprimerie	2 027	1,3%	0,4%	0,6%
Commerce de détail de produits pharmaceutiques et de parfumerie	1 997	1,3%	1,3%	1,0%
Services personnels	1 823	1,2%	1,2%	1,2%
Activités immobilières pour compte de tiers	1 806	1,2%	0,9%	1,2%
Total emploi Unedic 2006	154 584			

Source : Unedic

Tableau 11: Les secteurs de l'activité salariée privée du Limousin ayant détruit le plus d'emploi entre 2000 et 2006. (Naf 220)

Les 25 plus gros destructeurs d'emploi entre 2000 et 2006		Variation (en %)		
		local	régional	Province
Fabrication de produits céramiques	-1 075	-39%	-7%	-27%
Fabrication de machines d'usage général	- 731	-47%	21%	-2%
Fabrication de matériel de distribution et de commande électrique	- 722	-17%	-4%	-11%
Traitement des métaux ; mécanique générale	- 502	-24%	-36%	-11%
Fabrication d'appareils d'émission et de transmission	- 424	-52%	-44%	-51%
Construction de véhicules automobiles	- 385	-36%	-	-3%
Imprimerie	- 343	-14%	-13%	-18%
Industrie des viandes	- 339	-13%	-14%	-10%
Fabrication de meubles	- 289	-18%	-19%	-17%
Commerce de véhicules automobiles	- 251	-9%	-10%	-4%
Autres organisations associatives	- 248	-15%	-37%	-1%
Forge, emboutissage, estampage ; métallurgie des poudres	- 230	-27%	123%	-10%
Commerce de gros de biens de consommation non alimentaires	- 199	-14%	8%	0%
Fabrication de vêtements en textile	- 197	-21%	-76%	-49%
Commerce de gros de produits alimentaires	- 190	-14%	-20%	-3%
Autres industries alimentaires	- 189	-6%	-12%	2%
Fabrication de pâte à papier, de papier et de carton	- 172	-20%	-	-15%
Fabrication de chaussures	- 156	-30%	-100%	-59%
Fabrication de carrosseries et remorques	- 151	-63%	-80%	0%
Fabrication d'articles en papier ou en carton	- 144	-6%	-25%	-19%
Autres industries textiles	- 144	-42%	12%	-22%
Fabrication de peintures et vernis	- 131	-39%	-70%	-12%
Organisations économiques	- 127	-38%	-26%	-4%
Syndicats de salariés	- 126	-46%	-69%	-20%
Autres moyens d'hébergement de courte durée	- 123	-23%	-22%	7%

Source : Unedic

La fabrication de matériel de distribution et de commandes électriques, pour l'essentiel dans l'agglomération de Limoges, est le troisième (sur 220) secteur régional pour la perte d'emplois salariés (-722). Les industries alimentaires et de la viande sont dans la même situation, idem pour l'imprimerie. En bref, les plus gros secteurs d'emploi industriel de la région se situent dans des activités qui sont aussi dans les plus pénalisées (elles sont également, de façon générale, en France).

Finalement, si, comme on l'a vu, entre 2000 et 2006, les emplois salariés privés de la région progressent plus rapidement que la moyenne nationale, c'est largement du fait de la progression du revenu des ménages et des effets multiplicateurs d'emploi de leur consommation.

L'emploi public

L'emploi public constitue un autre mécanisme permettant de comprendre l'embellie actuelle de la région. Entre 1989 et 2004, le secteur public a représenté près de la moitié des créations nettes d'emplois salariés dans la région (tableau 12)... et entre 2000 et 2004, le mécanisme s'accroît : il se crée deux fois plus d'emplois publics que privés !

Tableau 12: Evolutions respectives de l'emploi salarié privé et public dans le Limousin. 1989-2004

Total emploi "public"						
	31/12/1989	31/12/2000	31/12/2004	Δ 1989-2000	Δ 2000-2004	Δ1989-2004
Corrèze	21 824	25 504	26 559	3 680	1 055	4 735
Creuse	12 988	14 304	14 720	1 316	416	1 732
Haute-Vienne	36 379	42 018	43 295	5 639	1 277	6 916
LIMOUSIN	71 191	81 826	84 574	10 635	2 748	13 383
France	5 288 989	6 264 346	6 436 417	975 357	172 071	1 147 428

Emploi salarié Total						
	31/12/1989	31/12/2000	31/12/2004	Δ1989-2000	Δ 2000-2004	Δ1989-2004
Corrèze	69 716	79 449	81 334	9 733	1 885	11 618
Creuse	31 126	34 709	35 419	3 583	710	4 293
Haute-Vienne	118 006	131 060	129 886	13 054	-1 174	11 880
LIMOUSIN	218 848	245 218	246 639	26 370	1 421	27 791
France	19 279 527	22 063 035	22 468 710	2 783 508	405 675	3 189 183

Part du public dans l'emploi salarié total						
	31/12/1989	31/12/2000	31/12/2004	Δ1989-2000	Δ2000-2004	Δ1989-2004
Corrèze	31%	32%	33%	38%	56%	41%
Creuse	42%	41%	42%	37%	59%	40%
Haute-Vienne	31%	32%	33%	43%	-109%	58%
LIMOUSIN	33%	33%	34%	40%	193%	48%
France	27%	28%	29%	35%	42%	36%

Source : Insee

Note : les données proviennent des estimations départementales de l'emploi de l'Insee. Le secteur public est ici défini comme la somme des secteurs « administration publique », « sanitaire et social » et « éducation ». Il s'agit donc plutôt d'emplois « publicoïdes », dans la mesure où certains d'entre eux peuvent, comme dans l'éducation ou le sanitaire/social, ressortir de l'emploi privé... mais généralement financé par des mécanismes publics.

Cette progression de l'emploi public n'est pas le fait de chacun de ses secteurs : Globalement, les emplois dans le domaine de l'éducation ont eu tendance à se réduire, après avoir légèrement progressé entre 1989 et 2000 (+ 255), leur nombre se réduit de 1 700 entre 2000 et 2004, soit une réduction de 9% . On ne peut pas ne pas faire le lien entre cette réduction et

celle du nombre de moins de 20 ans dans la région : il recule de 16 300 personnes entre 1990 et 1999, soit un recul de 11%...

Si l'éducation recule, les activités sanitaires et sociales progressent très fortement : + 9 300 sur 1989-2004, dont + 2 500 depuis 2000. Idem du côté des emplois d'administration publique, même si plus modestement : ils progressent de 5 500 unités entre 1989 et 2004, dont 1 900 depuis 2000.

Globalement (tableau 13), l'activité publique constitue un élément majeur de l'économie de la région. Le nombre des emplois publics du Limousin représente 42% de celui des emplois salariés privés en 2004... et 31% en moyenne nationale. Cette dépendance à l'emploi public varie selon les territoires : élevée dans l'aire urbaine de Limoges (43%), plus encore dans celle de Guéret (70%), elle est beaucoup plus modeste dans d'autres (28% et 25% pour les aires urbaines de Brive et St Junien). Cette forte dépendance aux emplois publics se retrouve également dans la plupart des territoires « périphériques », avec des pourcentages allant de 45% (« reste ZE Aubusson ») à 134% (« Rural Ussel Sud »).

Tableau 13: Emplois salariés publics et privés en 2004 dans les territoires du Limousin

	Nbre					
	Emplois fonction publique territoriale 2004	Emplois fonction publique d'Etat 2004	Emplois fonction publique hospitalière 2004	Fonction publique totale 2004	Emplois salariés privé 2004	en% de l'emploi salarié privé
AU Limoges	8 418	10 476	8 242	27 136	62 747	43%
AU Brive	2 696	2 579	2 106	7 380	26 195	28%
AU Guéret	1 572	1 961	1 091	4 624	6 575	70%
AU Tulle	1 808	2 012	1 267	5 087	6 911	74%
AU Ussel	299	473	557	1 328	3 558	37%
AU St Junien	397	438	360	1 195	4 814	25%
Reste ZE Limoges	699	717	396	1 812	4 666	39%
Reste ZE Brive	792	436	161	1 388	4 391	32%
Reste ZE Guéret	1 336	1 261	1 088	3 685	7 440	50%
Reste ZE Tulle Nord	331	483	103	916	1 455	63%
Reste ZE Tulle Sud	540	257	326	1 124	2 027	55%
Rural Ussel Sud	87	197	0	284	212	134%
Rural Ussel Nord	297	351	148	796	2 816	28%
Reste ZE Bellac	767	888	380	2 036	4 686	43%
Couloir	232	486	0	718	2 622	27%
Reste ZE Aubusson	823	908	474	2 205	4 955	45%
Reste ZE Rochechouart	430	220	0	650	3 451	19%
Zone Rural	306	200	0	506	1 768	29%
Limousin	21 827	24 344	16 699	62 870	151 289	42%
Province	1 430 607	1 724 774	865 265	4 020 646	11 406 910	35%
Ile de France	294 053	288 403	79 486	661 941	3 909 644	17%
France	1 724 659	2 013 177	944 751	4 682 587	15 316 554	31%

Source : Insee, Ministère de la Santé et Unedic

Globalement, le Limousin bénéficie d'une bonne couverture de sa population par les emplois publics. Comme le montre le tableau 14, il y a globalement 11% d'emplois publics par habitant de plus que dans la moyenne nationale. Cette performance ne tient pas aux emplois de fonctionnaires d'Etat (indice 100) mais aux emplois publics locaux (indice 104) et surtout aux emplois de la fonction publique hospitalière (indice 145).

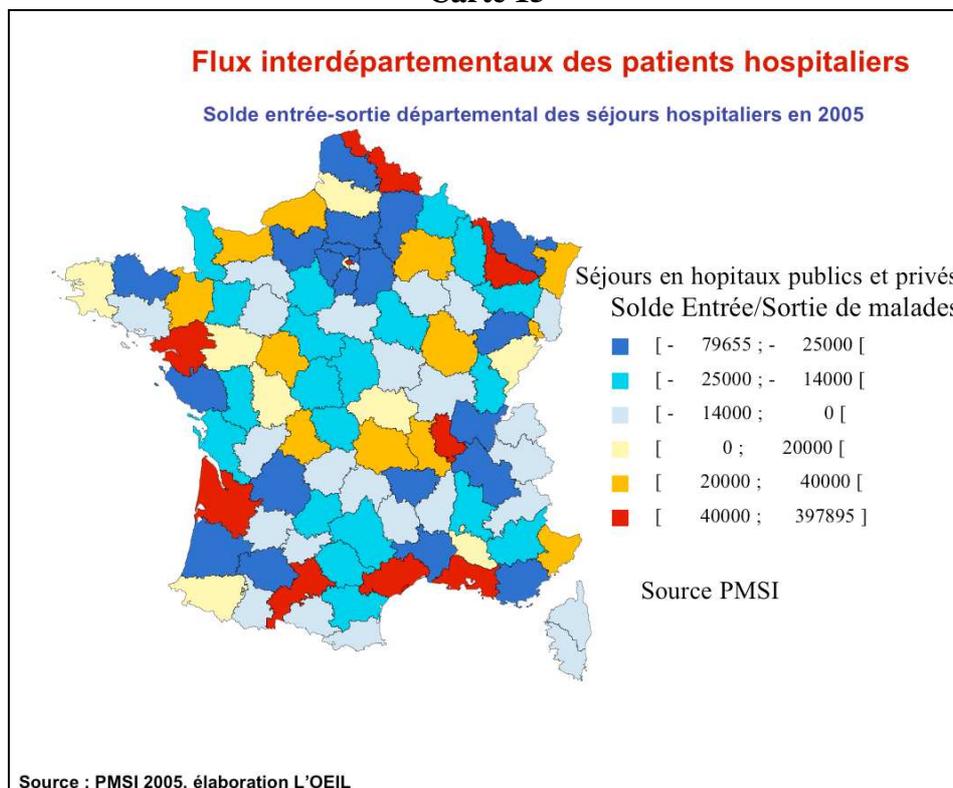
Comme le montrent les cartes 15 et 16, le Limousin n'est pourtant pas une place centrale hospitalière dont la zone de chalandise serait élargie comme on le constate dans les départements des grandes capitales régionales (Lille, Toulouse, Nantes,...). On peut penser, mais il serait intéressant de le vérifier précisément, que la forte couverture en emplois hospitaliers du Limousin tient à la fois à sa faible population (effet d'échelle), à la structure de sa population (âgée) et à ses fonctions d'accueil non hospitalier de personnes en longs séjours (maison de retraite, de repos,...).

Tableau 14: La couverture des territoires du Limousin par les emplois publics en 2004

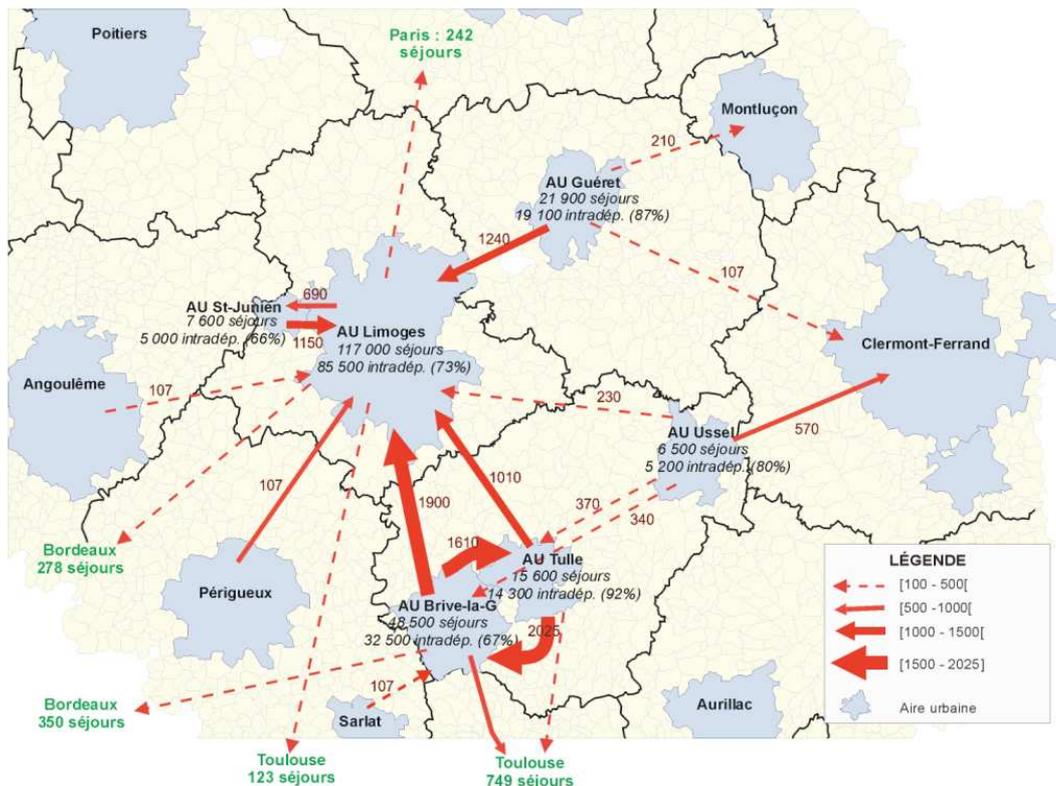
En indice de taux de couverture (Province = 100)					
	Emplois fonction publique territoriale 2004	Emplois fonction publique d'Etat 2004	Emplois fonction publique hospitalière 2004	Fonction publique totale 2004	
AU Limoges	115	123	206	137	
AU Brive	104	85	148	105	
AU Guéret	189	202	240	205	
AU Tulle	202	193	258	209	
AU Ussel	72	97	244	117	
AU St Junien	100	95	166	111	
Reste ZE Limoges	73	65	76	70	
Reste ZE Brive	79	37	29	51	
Reste ZE Guéret	80	65	120	82	
Reste ZE Tulle Nord	95	119	54	97	
Reste ZE Tulle Sud	97	39	107	74	
Rural Ussel Sud	77	151	0	93	
Rural Ussel Nord	71	72	65	70	
Reste ZE Bellac	69	68	62	67	
Couloir	77	139	0	88	
Reste ZE Aubusson	73	69	76	72	
Reste ZE Rochechouart	84	37	0	47	
Zone Rural	76	42	0	46	
Limousin	104	100	145	111	
Province	102	105	113	106	
Ile de France	91	77	45	76	
France	100	100	100	100	

Source : Insee et Ministère de la Santé

Carte 15



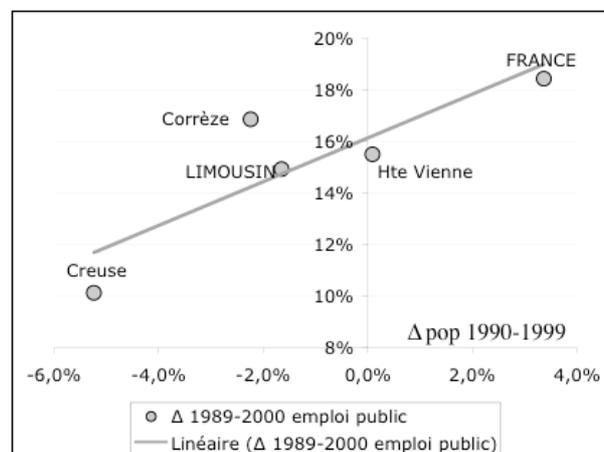
Carte 16 : Flux de patients dans les établissements de santé. 2006



Source : d'après PMSI 2006

De façon générale, donc, l'emploi de la région est fortement stimulé par l'emploi public en dépit du recul de son peuplement depuis des décennies. Le graphe 17 montre qu'il y a bien une relation, avant 2000, entre peuplement et emploi public, mais décalée : quand la population diminue, l'emploi public augmente quand même ! Entre 2000 et 2004, avec le regain démographique, la variation de l'emploi public du Limousin accélère encore et dépasse celle de la France. Toute la question est de savoir si ce type de mécanisme, observé sur plusieurs décennies passées, pourra se poursuivre à l'avenir... si tel était le cas, l'embellie actuelle aurait beaucoup du feu de paille...

Graphe 17 : Variation de la population (1990-1999) et de l'emploi public (1989-2000) dans le Limousin



Source : d'après Insee

L'économie résidentielle du Limousin

On l'a vu plus haut : 46% des revenus qui rentrent dans le Limousin proviennent d'agents non actifs dans la région : retraités, touristes et navetteurs employés ailleurs. Aussi important que soit ce ratio, il n'est pas exceptionnellement élevé. On est au niveau de la Bretagne ou de l'Auvergne. On l'a vu, des régions comme le Languedoc-Roussillon (52%) ou PACA (48%) font encore « mieux ». La singularité du Limousin (comme celle de l'Auvergne) tient plutôt au fait que, plutôt pénalisée sur le plan productif, comme on l'a vu, son économie résidentielle est à faible intensité. Les économies régionales les plus résidentielles sont marquées par un fort solde migratoire et une image surtout touristique : le Languedoc-Roussillon accueille autour de 60 000 nouveaux habitants par an. Le Limousin bénéficie certes, on l'a vu, d'un solde migratoire positif qui vient heureusement compenser sa faiblesse du côté de la natalité. Mais les ordres de grandeur sont plus modestes : son solde migratoire ne lui fournit que 1 600 nouveaux habitants par an entre 1990 et 1999.

On l'a vu plus haut dans le tableau des bases, le caractère « résidentiel » du Limousin provient surtout de la part des retraites dans sa base économique (31%), supérieure à ce que l'on observe dans les cinq autres régions de comparaison. Les dépenses touristiques (13% des bases) sont un élément de sa base économique plus faible qu'en PAC et Languedoc, bien sûr, mais aussi qu'en Auvergne ou en Bretagne. Les revenus générés par les navetteurs, qui jouent un rôle important dans les bases des petits territoires, on le verra, ne pèsent pas de façon significative dans les bases régionales (de l'ordre de 2% de la base du Limousin).

Une forte dépendance aux pensions de retraite

On l'a déjà dit, le Limousin connaît un fort vieillissement ... ou a connu, si, comme on l'a vu plus haut, l'on en croit les dernières données de population que l'Insee s'appête à publier. En 1999, le Limousin est la région de France dans laquelle les plus de 60 ans pèsent le plus lourd dans la population (29,4%), et de loin : la deuxième région, Poitou-Charentes est loin derrière, avec 25,8%. L'écart entre le Limousin et la moyenne nationale est de 8 points, de 13 pour la Creuse.

Tableau 18 : La structure par grandes tranches d'âge du Limousin

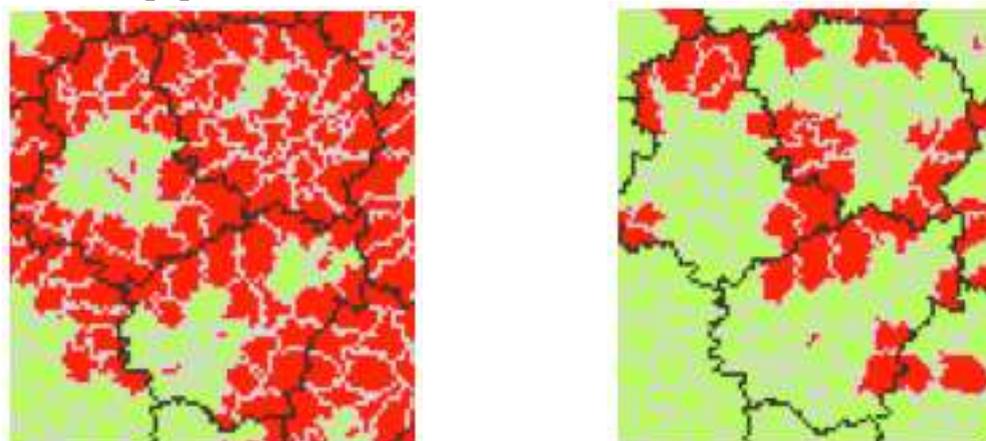
	part de la pop de moins de 19 ans 1999	part de la pop entre 20 et 59 ans 1999	part de la pop plus de 60 ans 1999
Creuse	18,3%	47,4%	34,4%
Corrèze	19,4%	50,0%	30,6%
Haute-Vienne	19,9%	53,2%	26,9%
Limousin	19,5%	51,1%	29,4%
Province	24,4%	53,2%	22,4%
Ile de France	25,2%	58,1%	16,6%
France	24,6%	54,1%	21,3%

Source : d'après Insee

De façon générale, les retraités ont constitué pour le Limousin une forte compensation des pertes d'actifs occupés liées au recul démographique : entre 1990 et 1999, pour une réduction de 5 000 actifs occupés, le Limousin enregistre une augmentation de 11 000 retraités.... Le solde est une augmentation de 6 000 titulaires de revenus de la région. On voit donc que derrière le déclin démographique, mesuré par la population, on assiste à un changement du

contenu de la population des territoires du Limousin. Les cartes 20 rendent compte de ce décalage : si la plupart des cantons de la région perdent de la population entre 1982 et 1999, ils ne sont qu'une vingtaine à voir reculer le nombre de leurs titulaires de revenus. Le tableau 21 montre que pratiquement partout dans la région, la variation du nombre de retraités constitue un adjuvant majeur pour ses économies locales.

Cartes 20 : les cantons du Limousin qui, entre 1982 et 1999, perdent :
de la population : **des titulaires de revenu :**



Source : d'après Insee

Tableau 21 : La contribution des retraités à la variation du nombre de titulaires de revenu dans les territoires du Limousin. 1990-1999

	¹ 90-99 pop active occupée	² 90-99 retraités	² retraités > ² actifs occupés
AU Limoges	1 667	5 035	Oui
AU Brive	896	3 424	Oui
AU Guéret	118	561	Oui
AU Tulle	-797	884	Oui
AU Ussel	-80	316	Oui
AU St Junien	-104	416	Oui
Reste ZE Limoges	-720	292	Oui
Reste ZE Brive	-73	222	Oui
Reste ZE Guéret	-1 729	193	Oui
Reste ZE Tulle Nord	-124	-148	Non
Reste ZE Tulle Sud	-152	-20	Oui
Rural Ussel Sud	4	-60	Non
Rural Ussel Nord	-264	-104	Oui
Reste ZE Bellac	-1 317	373	Oui
Couloir	-124	32	Oui
Reste ZE Aubusson	-1 132	-76	Oui
Reste ZE Rochechouar	-721	80	Oui
Zone Rural	-348	-332	Oui
Limousin	-5 000	11 088	Oui
Province	804 566	1 221 578	Oui
Ile de France	-24 218	191 733	Oui
France	780 348	1 413 311	Oui

Source : d'après Insee

Vu les données présentées plus haut, il n'est pas étonnant que les 2,7 milliards d'euros de retraites occupent un poids important dans les revenus des ménages de la région : 42% contre 32% en moyenne nationale. Pour autant, on ne note pas de croissance forte de la place des retraites dans le revenu régional. Au contraire, ce poids se réduit légèrement entre 1999 et

2004, passant de 42,6% à 41,7%. Il est vrai que (i) le « papy boom », le départ à la retraite des actifs nés durant le « baby boom » n'a pas vraiment commencé, ou commence tout juste aujourd'hui, (ii) on assiste, on l'a dit, et à un « rajeunissement » de la région dans les années 2 000 et à une augmentation du nombre d'actifs tirant leur revenu du travail.

Tableau 22 : Le poids des pensions de retraite dans le revenu des ménages. 1999-2004

	poids des retraites 1999	poids des retraites 2004	Part des retraites dans var revenu 1999-2004	² revenu des retraites 1999-2004	² revenu hors retraites 99-2004	² retraites > ² autres revenus
Corrèze	43,8%	43,3%	39,3%	10,2%	12,3%	NON
Creuse	48,8%	49,0%	51,2%	10,0%	9,1%	OUI
Haute-Vienne	39,9%	40,0%	40,7%	9,3%	9,1%	OUI
Limousin	42,6%	42,5%	41,7%	9,7%	10,1%	NON
Province	34,5%	34,4%	33,9%	13,1%	13,5%	NON
Île de France	22,7%	22,7%	21,7%	7,7%	8,1%	NON
France	31,5%	31,5%	31,8%	12,1%	11,9%	OUI

Source : d'après DGI

Même si le solde migratoire des retraités dans la région est assez modeste (encore qu'ils contribuent à la moitié du solde migratoire de la région), il représente quand même un apport de l'ordre de 6 800 retraités dans la région entre 1990 et 1999. Il s'agit d'une injection de revenu supplémentaire de l'ordre de 80 millions d'euros (c'est-à-dire à peine moins que les 100 millions d'euros des bénéficiaires agricoles du Limousin en 2005). Si 12 300 retraités sont venus s'installer dans la région, 5 500 l'ont quitté dans le même temps. Comme le montre le tableau 23, l'origine de ces retraités arrivant dans le Limousin est largement (55%) le fait de la région Ile de France.

Tableau 23 : Origines géographiques des retraités ayant migré dans le Limousin entre 1990 et 1999

Retraités entrants	12 339	100%
<u>en provenance de:</u>		
Ile de France	6 758	55%
Dordogne	400	3%
Allier	342	3%
Puy-de-Dôme	243	2%
Gironde	238	2%
Nord	230	2%
Indre	200	2%
Charente	188	2%
Charente-Maritime	175	1%
Bouches-du-Rhône	142	1%
Oise	133	1%
Haute-Garonne	129	1%
Rhône	125	1%
Lot	124	1%
Cantal	120	1%
Seine-Maritime	114	1%
Pas-de-Calais	109	1%
Alpes-Maritimes	108	1%
Indre-et-Loire	108	1%
Var	100	1%
Autres départements	2 253	18%

Source : Insee

Les dépenses de tourisme

On l'a vu, les dépenses de tourisme ne constituent pas un élément fort de l'économie résidentielle du Limousin. Avec 13% de ses bases économiques, on est loin des 23,5% du Languedoc-Roussillon ou des 21% de PACA. Pour autant, c'est 1,2 milliard d'euros qui est dépensé dans la région par des agents n'y résidant pas, c'est à dire pratiquement autant que les revenus perçus par les salariés du secteur basique productif de la région. Les 17 millions de nuitées touristiques dans le Limousin équivalent à une population, en hommes années, de l'ordre de 47 000 habitants (en gros l'équivalent de 6% de la population de la région). Pour avoir un ordre de grandeur, compte tenu du fait que les revenus des touristes sont en gros deux fois supérieurs à la moyenne de la population, les dépenses du tourisme en Limousin sont l'équivalent de la consommation d'une aire urbaine comme celle de Brive, dans laquelle les gens ne produiraient rien et ne feraient que consommer ! Pourtant, relativement aux autres régions françaises, le Limousin, en dépit de son attrait, a un tourisme encore très sous-développé, comparable au niveau que l'on trouve dans des régions comme le Nord-Pas-de-Calais...

Le plus gros des pratiques touristiques dans la région, avec 1 milliard d'euros de dépenses, se range dans le tourisme non marchand : résidences secondaires, locations, visites à famille et amis. Le tourisme marchand ne représente qu'une petite fraction des dépenses touristiques, avec de l'ordre de 235 millions d'euros.

Les résidences secondaires sont assez inégalement réparties entre les territoires du Limousin : elles ne représentent que 9% des logements de la Haute-Vienne en 1999, 16% en Corrèze et 21% dans la Creuse. Comme le montre le tableau 24, ce taux va de 5% dans l'aire urbaine de Limoges à 34% au sud d'Ussel ou 36 dans la zone « Zone rural ».

Tableau 24 : Le poids des résidences secondaires dans les logements des territoires du Limousin. 1990-1999

	² 1990-99 résidences secondaires	² 1990-99 résidences secondaires, en %	Rés. Second en % logements 1990	Rés. Second en % logements 1999	² 1990-99 en points
AU Limoges	-1 078	-14,9%	6,4%	4,9%	-1,5%
AU Brive	-77	-3,3%	6,0%	5,3%	-0,7%
AU Guéret	84	5,1%	11,4%	11,3%	0,0%
AU Tulle	-196	-14,2%	8,6%	7,2%	-1,4%
AU Ussel	27	3,0%	12,3%	12,1%	-0,2%
AU St Junien	-44	-13,1%	5,2%	4,3%	-0,9%
Reste ZE Limoges	46	1,9%	13,8%	13,8%	0,0%
Reste ZE Brive	537	15,8%	18,1%	19,5%	1,4%
Reste ZE Guéret	627	8,5%	20,3%	21,6%	1,3%
Reste ZE Tulle Nord	-101	-7,0%	20,6%	19,0%	-1,6%
Reste ZE Tulle Sud	411	11,9%	27,3%	29,3%	1,9%
Rural Ussel Sud	-62	-5,7%	37,5%	34,3%	-3,1%
Rural Ussel Nord	28	1,1%	27,4%	26,6%	-0,8%
Reste ZE Bellac	82	2,0%	17,6%	17,7%	0,1%
Couloir	185	15,5%	20,4%	22,1%	1,7%
Reste ZE Aubusson	392	6,4%	23,2%	24,4%	1,3%
Reste ZE Rochechouart	-68	-3,0%	20,3%	19,8%	-0,5%
Zone Rural	279	7,2%	33,8%	35,6%	1,7%
Limousin	1 072	2,0%	14,0%	13,5%	-0,5%
Province	126 602	4,8%	12,2%	11,6%	-0,6%
Ile de France	-38 800	-19,2%	4,2%	3,2%	-1,0%
France	87 802	3,1%	10,7%	10,1%	-0,6%

Source : Insee

Une façon d’approcher l’économie touristique des territoires consiste à mobiliser les données de « présence » que l’Insee a récemment fournies. La « présence » mesure la population ayant effectivement habité au cours de l’année sur un territoire : il s’agit des habitants, moins le nombre d’hommes années de leurs absences plus celui des touristes venus du reste de la France ou du monde. Dans le cas du Limousin dans son ensemble, sur l’année 2003, le rapport de la présence à la population recensée est de 104%. Cet excédent est l’équivalent de 31 000 personnes. Ce chiffre est évidemment différent des 47 000 hommes années de touristes, qui ne chiffre que les arrivées, c’est-à-dire le « tourisme brut » de la région. Les 31 000 présences supplémentaires rendent compte du « tourisme net » de la région, compte tenu de la « fuite » d’habitants du Limousin vers d’autres territoires touristiques.

On voit par exemple que l’aire urbaine de Limoges a un coefficient de présence inférieur à 100%, ce qui signifie que qu’il y a plus de départs touristiques d’habitants de Limoges qu’il n’y a d’arrivées de touristes (en hommes années). Globalement, la région est plutôt favorisée et plus encore ses territoires périphériques à l’Est et au centre la région : huit de ses territoires ont un coefficient de présence supérieur à 110%, et le sud d’Ussel arrive même à 121%.

Tableau 25 : Les coefficients de présence des territoires du Limousin

	Coefficient de présence 2003	Sur- ou sous-présence (par rapport à pop. 1999)	
AU Limoges	99%	-3 205	<p>Taux de présence</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ [95 ; 95 [■ [95 ; 100 [■ [100 ; 105 [■ [105 ; 110 [■ [110 ; 115 [■ [115 ; 147]
AU Brive	102%	1 661	
AU Guéret	103%	803	
AU Tulle	102%	755	
AU Ussel	105%	737	
AU St Junien	99%	-148	
Reste ZE Limoges	104%	1 366	
Reste ZE Brive	111%	3 745	
Reste ZE Guéret	110%	5 478	
Reste ZE Tulle Nord	111%	1 266	
Reste ZE Tulle Sud	116%	3 066	
Rural Ussel Sud	121%	803	
Rural Ussel Nord	116%	2 253	
Reste ZE Bellac	107%	2 476	
Couloir	112%	1 263	
Reste ZE Aubusson	112%	4 475	
Reste ZE Rochechouart	107%	1 300	
Zone Rural	119%	2 647	
Limousin	104%	30 742	

Source : Insee

De façon générale, en termes de présence (et derrière d’économie résidentielle), les écarts entre les trois départements sont significatifs : 105,4% pour la Corrèze, 107% pour la Creuse... et 98,5% pour la Haute-Vienne.

La base sanitaire et sociale

L’ensemble des 2,1 milliards de revenus liés à des prestations sociales, pèse lourd dans les bases économiques de la région : 23,5%. Pourtant ce n’est pas très différent de ce que l’on observe dans les autres régions : 21% en Ile de France, 25% en PACA, 26% en Languedoc-Roussillon, 23% en Auvergne et en Bretagne. En effet, ces dépenses sont largement proportionnelles à la population. Les versements plus discriminants, comme les minima sociaux, qui ciblent les populations les plus pauvres, ne pèsent que de l’ordre de 3% de l’ensemble de ces versements. Les remboursements de soins de santé, les allocations familiales ou logement ou les allocations de chômage, qui font l’essentiel de ces dépenses, sont assez peu différentes d’une région à l’autre. De plus, ces bases sanitaires et sociales, contrairement aux autres, sont peu sensibles à des stratégies locales ou régionales. Certes, les

minima sociaux permettent d'engranger 80 millions d'euros (pour la part non financée localement), mais qui souhaiterait augmenter une telle base dans sa région ?

La seule différenciation territoriale des bases sanitaires et sociales, on va le voir, concerne la répartition des dépenses sanitaires entre des territoires fins, du fait de la concentration géographique des professionnels de la santé (médecins, pharmaciens et autres praticiens).

2- Une forte spécialisation des modèles de développement des territoires du Limousin

On s'est livré à une estimation de la structure des bases pour chacun des 18 territoires d'étude de la région. Les résultats obtenus ne sont pas seulement une désagrégation des bases totales de la région mais aussi une « dé-consolidation » : en effet une part des flux de revenus basiques irriguant chacun des 18 territoires est liée à des échanges entre eux. Notamment, la part des navettes dans les bases « résidentielles », qui est négligeable pour l'économie globale du Limousin devient considérable pour un grand nombre de ses sous-territoires. Les revenus procurés par des actifs du Limousin travaillant hors de la région représentent 168 millions d'euros, au total, les flux de revenu des navetteurs des 18 zones y font rentrer près d'un milliard d'euros.

Le tableau 26 présente le détail des bases économiques calculées pour chacune de ces 18 zones. Le tableau 27 présente les mêmes données en pourcentage des bases totales.

La première observation porte sur l'importante diversité des bases économiques des territoires, qui différencie nettement la nature de leurs économies. Le tableau 27 montre, en dernière ligne, la dispersion des poids des différentes bases dans ces territoires. Par ordre décroissant, les bases les plus discriminantes sont (i) les salaires publics, (ii) les dépenses touristiques, (ii) les revenus des navetteurs, et seulement en quatrième position (iv), les revenus de l'activité productive basique. Les pensions de retraites, la plus grosse ressource de ces territoires sont les moins discriminantes.

Tableau 26 : Estimations des bases économiques des 18 territoires d'étude du Limousin. 2005 – millions d'euros.

Classement par ordre décroissant du volume des bases totales

zone	TOTAL BASE PRODUCTIVE	Salaires des migrants- alternants	Retraites	Dépenses touristiques	TOTAL BASE résidentielle	TOTAL BASE PUBLIQUE	base sociale	base médicale	TOTAL BASE
Limousin	1 574	158	2 745	1 189	4 092	1 180	1 070	1 031	8 946
AU Limoges	546	158	893	196	1 247	496	371	371	3 031
AU Brive	217	105	338	128	571	112	124	150	1 174
reste ZE Guéret	78	90	229	142	460	49	88	74	750
reste ZE Brive	58	96	139	92	327	19	52	39	495
reste ZE Aubusson	55	37	145	110	292	34	61	49	491
reste ZE Bellac	58	73	152	53	278	28	64	44	472
reste ZE Limoges	53	75	136	38	248	23	54	49	426
AU Tulle	39	59	123	48	229	64	39	49	422
AU Guéret	30	28	105	50	183	67	41	57	377
reste ZE Tulle Sud	24	38	82	79	199	15	28	23	290
reste ZE Rochechouart	33	45	73	25	143	4	29	16	225
ZONE RURAL	18	16	68	62	146	7	22	15	208
Rural Ussel Nord	17	28	54	51	133	8	22	20	201
AU St Junien	34	38	54	12	104	11	20	23	191
AU Ussel	29	20	46	24	90	19	19	22	180
reste ZE Tulle Nord	16	32	52	31	115	11	16	13	170
COULOIR	18	24	41	30	96	7	14	13	147
Rural Ussel Sud	3	9	16	20	45	5	6	5	63

Source : calculs de l'Oeil

**Tableau 27 : Estimations des bases économiques des 18 territoires d'étude du Limousin.
2005 – En % des bases totales**

Classement par ordre décroissant du volume des bases totales

zone	TOTAL BASE PRODUCTIVE	Salaires des migrants- alternants	Retraites	Dépenses touristiques	TOTAL BASE résidentielle	TOTAL BASE PUBLIQUE	base sociale	base médicale	TOTAL BASE
Limousin	18%	2%	31%	13%	46%	13%	12%	12%	100%
AU Limoges	18%	5%	29%	6%	41%	16%	12%	12%	100%
AU Brive	18%	9%	29%	11%	49%	10%	11%	13%	100%
reste ZE Guéret	10%	12%	31%	19%	61%	7%	12%	10%	100%
reste ZE Brive	12%	19%	28%	18%	66%	4%	10%	8%	100%
reste ZE Aubusson	11%	7%	30%	22%	59%	7%	12%	10%	100%
reste ZE Bellac	12%	15%	32%	11%	59%	6%	14%	9%	100%
reste ZE Limoges	12%	17%	32%	9%	58%	5%	13%	11%	100%
AU Tulle	9%	14%	29%	11%	54%	15%	9%	12%	100%
AU Guéret	8%	7%	28%	13%	48%	18%	11%	15%	100%
reste ZE Tulle Sud	8%	13%	28%	27%	69%	5%	10%	8%	100%
reste ZE Rochechouart	15%	20%	32%	11%	64%	2%	13%	7%	100%
ZONE RURAL	9%	8%	33%	30%	70%	3%	11%	7%	100%
Rural Ussel Nord	9%	14%	27%	25%	66%	4%	11%	10%	100%
AU St Junien	18%	20%	28%	6%	54%	6%	11%	12%	100%
AU Ussel	16%	11%	25%	13%	50%	11%	11%	12%	100%
reste ZE Tulle Nord	9%	19%	30%	18%	67%	6%	10%	7%	100%
COULOIR	12%	16%	28%	21%	65%	5%	9%	9%	100%
Rural Ussel Sud	4%	15%	25%	31%	71%	8%	9%	8%	100%
Moyenne des zones	12%	14%	29%	17%	60%	8%	11%	10%	100%
écart-type	0,33	0,35	0,08	0,46	0,14	0,60	0,12	0,23	0,00

Source : calculs de l'œil

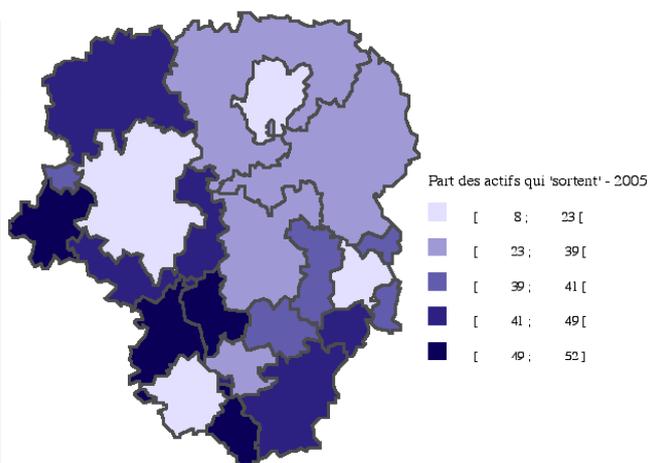
Avant de procéder à une analyse des effets territoriaux de la complémentarité des types de bases économiques, il convient de s'arrêter sur la question du rôle des navettes dans les économies de ces territoires.

Les revenus des navetteurs

Négligeables à l'échelle de la région, les navettes constituent en revanche un élément majeur de formation du revenu de la plupart des territoires du Limousin. Pour huit d'entre eux, les navetteurs apportent plus de 15% de la base économique. Pour cinq autres, c'est entre 10 et 15% de leurs bases. Le tableau 28 montre que de façon générale ce sont les territoires périphériques qui sont les grands gagnants à ce jeu et qu'à l'inverse, bien sûr, les territoires urbains constituant des pôles d'emploi sont les perdants. Les six aires urbaines du Limousin fournissent de l'emploi (et du revenu) à près de 10 000 actifs des territoires périphériques.

Tableau et carte 28 : Entrées et sorties des navetteurs en 2005

	Part des actifs qui sortent	Part des emplois occupés par entrants	Sortants - entrants
AU Limoges	8%	12%	-3 975
AU Brive	15%	22%	-2 529
AU Guéret	13%	32%	-2 446
AU Tulle	26%	38%	-1 998
AU Ussel	21%	23%	-166
AU St Junien	39%	48%	-868
Reste ZE Limoges	44%	29%	1 730
Reste ZE Brive	49%	31%	2 455
Reste ZE Guéret	35%	20%	2 193
Reste ZE Tulle Nord	51%	29%	849
Reste ZE Tulle Sud	43%	23%	1 059
Rural Ussel Sud	49%	18%	262
Rural Ussel Nord	41%	45%	-196
Reste ZE Bellac	41%	18%	2 221
Couloir	40%	38%	85
Reste ZE Aubusson	23%	11%	919
Reste ZE Rochechouart	52%	68%	-2 046
Zone Rural	29%	20%	271
Limousin	3%	4%	-2 180



Source : Insee/Dads

Tableau 29 : Les revenus des navettes comparés aux bases productives privées des territoires d'étude.

zone	(i)	(ii)	(i) + (ii)
	TOTAL BASE PRODUCTIVE	Salaires des migrants-alternants	
AU Limoges	18%	5%	23%
AU Brive	18%	9%	27%
reste ZE Guéret	10%	12%	22%
reste ZE Brive	12%	19%	31%
reste ZE Aubusson	11%	7%	19%
reste ZE Bellac	12%	15%	28%
reste ZE Limoges	12%	17%	30%
AU Tulle	9%	14%	23%
AU Guéret	8%	7%	15%
reste ZE Tulle Sud	8%	13%	21%
reste ZE Rochechouart	15%	20%	34%
ZONE RURAL	9%	8%	16%
Rural Ussel Nord	9%	14%	23%
AU St Junien	18%	20%	37%
AU Ussel	16%	11%	28%
reste ZE Tulle Nord	9%	19%	28%
COULOIR	12%	16%	28%
Rural Ussel Sud	4%	15%	20%
Moyenne des zones	12%	14%	25%
Ecart-type	0,33	0,35	24%

Source : calculs Œil

Le tableau 29 montre que pour 12 des 18 territoires d'étude, les revenus liés aux navettes sont plus importants que ce que leur apporte leur propre base productive privée ! Ce sont des territoires littéralement sous perfusion des revenus générés dans les villes de la région.

Un modèle de (re)développement assis sur la qualité résidentielle ?

La région Limousin est dotée de moteurs peu puissants, tant sur les plans démographiques, productifs que touristiques. Pourtant, la combinaison de ces différents moteurs permet à la région d'obtenir des résultats inattendus en termes de développement au regard de sa faible croissance. Un certain nombre d'études portant sur le bien-être ou calculant des IDH (indices de développement humain) ont montré que le Limousin avait une position relative bien meilleure que ce que suggère son PIB : l'étude de l'IAURIF³ sur les indices de santé sociale (dérivé de l'IDH du PNUD) montre que le Limousin, dont on a vu qu'il était 18^{ème} des régions françaises pour le PIB par habitant est 8^{ème} pour l'IDH (et 9^{ème} pour l'indice d'éducation de la population).

Il est probable que le Limousin tient là son principal avantage comparatif pour l'avenir : la qualité de la vie dans un environnement naturel de qualité et dans une région à faible indice de prix constitue, si elle est convenablement connectée aux grands réseaux de communication, un atout majeur pour la région. Dotée de puissants amortisseurs de déclin (les revenus inélastiques à la conjoncture que sont notamment les retraites et les salaires publics), pourvue également d'une armature de villes et de villages traditionnels (la région avait un quart de million d'habitants de plus il y a un siècle), elle peut constituer dans les années qui viennent, une base opérationnelle pour le nombre croissant de professionnels français et étrangers qui n'ont plus besoin de racines métropolitaines.

La montée en puissance des compagnies *low cost* depuis Limoges témoigne de cette tendance (voir plus bas l'analyse des transports liés au tourisme). Le nombre de résidences possédées par des étrangers (et notamment pas les Britanniques) reste faible dans le Limousin par rapport à ses régions voisines, mais est actuellement en forte progression. L'amélioration

³ http://www.iau-idf.fr/fileadmin/Etudes/etude_369/pdf_les_indices_synthetiques_du_PNUD_ia_48459.pdf

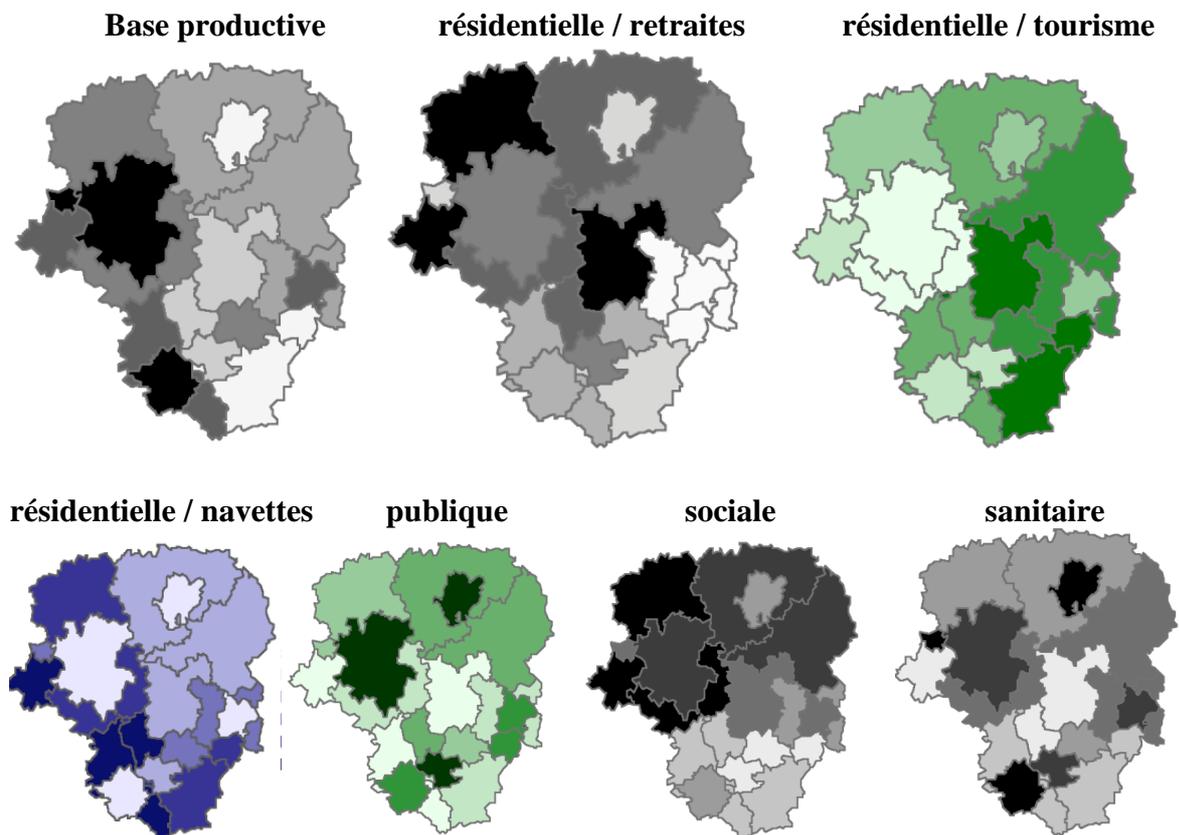
prochaine de la liaison ferrée à grande vitesse, et donc de la connexion de la région au reste de l'Europe de l'Ouest, va dans le même sens.

L'ensemble de ces tendances peut ainsi conduire à faire des atouts résidentiels de la région le principal levier de relance de son système productif. On l'a vu, le regain démographique (mais aussi du revenu et de l'emploi salarié privé) du début des années 2000 ne tient pas à l'arrivée de nouveaux retraités, mais au contraire de nouveaux actifs, avec un impact marqué sur le rajeunissement de la région.

Un modèle de développement favorable à la cohésion

On l'a vu (tableau 27), les 18 territoires du Limousin contribuent de façon très différenciée à sa base économique. Les territoires se spécialisent très différemment : les aires urbaines dans le productif et le public, l'Est dans le tourisme, le Nord dans le social, l'Ouest dans l'accueil de navetteurs...

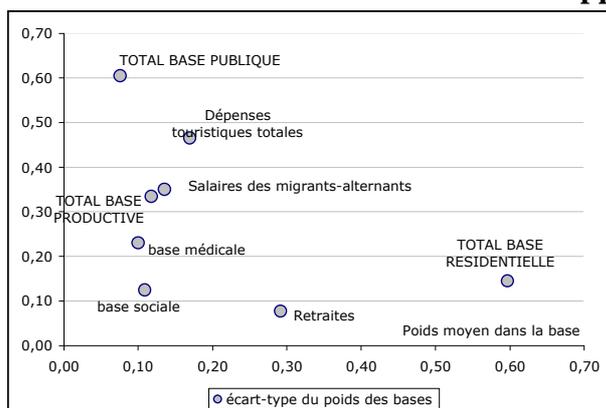
**Cartes 30 : Complémentarités et conjugaisons
des bases économiques des territoires du Limousin :**



Source : calculs de l'œil

Cette dispersion pourrait conduire à une perte de cohésion générale de la région. C'est pourtant au contraire que l'on assiste. Les différences de spécialisation constituent en fait de fortes complémentarités et ne fragmentent pas le développement territorial au sein de la région. Au contraire, c'est un puissant mécanisme de cohésion qui résulte de ces spécialisations.

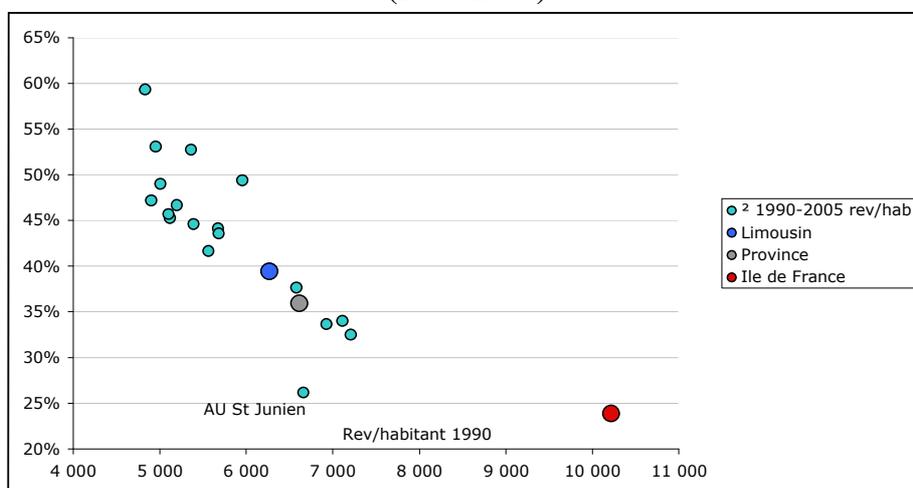
Tableau/graph 31 : La dispersion du poids des éléments des bases économiques des territoires du Limousin rapportée à leur poids moyen.



	Moyenne des zones	écart-type du poids des bases
TOTAL BASE RESIDENTIELLE	0,60	0,14
Retraites	0,29	0,08
Dépenses touristiques totales	0,17	0,46
Salaires des migrants-alternants	0,14	0,35
TOTAL BASE PRODUCTIVE	0,12	0,33
base sociale	0,11	0,12
base médicale	0,10	0,23
TOTAL BASE PUBLIQUE	0,08	0,60

Source : calculs de l'œil

Graph 32 : La forte convergence du revenu par habitant des territoires du Limousin (1990-2005)



Source : d'après DGI/Insee

Tableau 33 : La forte convergence du revenu par habitant des territoires du Limousin (1990-2005)

	En indice de rev/habitant. 100= rev/hab Province					
	Rev/hab 1990 (En indice. Province =100)	Rev/hab 1995 (En indice. Province =100)	Rev/hab 1998 (En indice. Province =100)	Rev/hab 2000 (En indice. Province =100)	Rev/hab 2005 (en indice. Province=100)	Variation (en points) du rev/hab 1990-2005
AU Limoges	109	109	108	106	106	-3
AU Brive	107	107	107	106	106	-2
AU Tulle	105	107	108	107	103	-2
AU St Junien	101	104	100	97	93	-7
AU Guéret	99	106	104	102	101	1
Limousin	95	97	97	96	97	2
AU Ussel	90	94	95	95	99	9
Couloir	86	88	91	91	91	5
Reste ZE Limoges	86	86	89	88	91	5
Reste ZE Tulle Nord	84	86	87	85	88	4
Zone Rural	81	83	85	85	87	5
Reste ZE Brive	81	85	86	87	91	10
Reste ZE Rochechouart	79	82	85	84	85	6
Rural Ussel Sud	77	81	82	81	83	5
Reste ZE Bellac	77	81	82	82	83	6
Reste ZE Guéret	76	80	82	82	83	7
Rural Ussel Nord	75	80	83	82	84	9
Reste ZE Aubusson	74	79	80	81	80	6
Reste ZE Tulle Sud	73	79	82	83	86	13
Province	100	100	100	100	100	0
Ile de France	154	147	147	151	141	-14
France	110	109	109	109	108	-3

Source : d'après DGI

Comme le montrent le graphe 32 et le tableau 33, la combinaison des bases conduit à une forte convergence du revenu des ménages des territoires. Il se dégage de ces chiffres que (i) le revenu par habitant du Limousin progresse plus rapidement que celui de la moyenne des Français (sans parler de celui des franciliens), (ii) que ce sont les territoires les plus pauvres en début de période qui enregistrent la plus forte progression, alors que (iii) le revenu par habitant des principales aires urbaines se rapproche de la moyenne régionale.

3- ... mais un modèle de développement gourmand en transports.

On l'a vu, ce sont les flux de revenu de toutes sortes, et pas seulement issus directement de la production, qui fabriquent l'économie du Limousin et de ses territoires. Ces flux ont, à l'analyse, un impact positif sur le développement de la région en dépit de sa pénalisation sur le plan productif. Une part importante de ces flux de revenu sont liés à des phénomènes de mobilité : mobilité résidentielle des retraités, mobilité domicile-travail, tourisme, ... mais aussi mobilité des marchandises. La question qui se pose à l'issue d'un examen du modèle de développement du Limousin est celle de sa durabilité du point de vue des transports.

Les voies de communication disponibles dans le Limousin sont le train, la route, l'aérien. Aucune voie navigable n'y est comptabilisée.

Avec plus de 375 000 passagers en 2006, l'aéroport de Limoges-Bellegarde arrive en 26^{ème} positions des aéroports de métropole (sur 87 aéroports), derrière Carcassonne et devant Metz-Nancy-Lorraine.

Les taux d'équipement de la région en kilomètres de route par habitant et par superficie sont supérieurs à la moyenne métropolitaine. Le taux d'équipement en kilomètres de lignes ferroviaires par habitant est entre deux et trois fois plus important que la moyenne métropolitaine. Comptabilisé non plus par rapport à la population, mais par rapport à la superficie des départements, la Haute-Vienne apparaît légèrement mieux équipée en réseaux ferroviaires que la moyenne française, la Corrèze à peine moins bien, la Creuse en revanche affiche un déficit de 30%.

Notons que ces indicateurs usuels ne prennent pas en compte la qualité des réseaux (rapidité, confort, fréquence...) et que les comparaisons, apparemment usuelles, en termes de kilomètres sans distinction qualitative semblent discutables.

L'usage massif de la route dans le Limousin

Chaque année, des milliards de kilomètres sont parcourus sur les routes de France, du fait des déplacements professionnels quotidiens ou occasionnels d'une journée ; du tourisme (déplacement accompagné d'une nuitée au moins hors du domicile) ; des déplacements personnels divers n'occasionnant pas de nuitée hors du domicile (consommation, excursion...) ; des flux de marchandises transitant par les routes. On peut dénombrer, pour les déplacements connus, 225 milliards de kilomètre parcourus.

Tableau 34 : Kilomètres générés sur les routes de France métropolitaine (2005/2006)

	Mds de Km	En % total connu
Domicile-Travail "quotidien"	83,0	36,9
Tourisme des résidents en France métropolitaine	104,0	46,2
<i>dont professionnel avec nuitée(s)</i>	4,0	1,8
<i>dont personnel avec nuitée(s)</i>	100,0	44,4
Marchandises	20,0	8,9
Autres		
<i>dont déplacements professionnels > 100 km sans nuitée</i>	9,5	4,2
<i>dont déplacements personnels > 100 km sans nuitée</i>	8,5	3,8
<i>dont déplacements personnels < 100 km sans nuitée</i>	N.D	N.D
<i>dont déplacements professionnels sans nuitée < 100 km hors domicile-travail</i>	N.D	N.D
<i>dont déplacements des non résidents</i>	N.D	N.D
Total estimable (hors N.D.)	225,0	100,0

Source : Dads 2005, Enquête SDT 2006, Enquête TRM 2006
Calculs et élaboration de L'ŒIL

Note : En rouge, statistiques « sub-nationales » existantes et analysées pour le Limousin

Un premier constat s'impose à la lecture de ce tableau : l'absence de résultats concernant certains déplacements (et non des moindres) :

- 1) Les déplacements personnels de courte distance (<100 km) n'occasionnant pas de nuitée... soit tous les déplacements réalisés au cours d'une journée, non liés à une activité professionnelle. Il n'existe aucune statistique sur les excursionnistes (« touristes » d'une journée) et l'inventaire communal qui pourrait servir de base pour l'estimation des flux engendrés par la consommation de biens et de services date d'il y a dix ans !
- 2) Le deuxième chiffre manquant concerne tous les déplacements professionnels de courte distance hors du cadre lieu de domicile / lieu de travail. C'est le cas, notamment, d'un médecin en visite, d'un artisan qui va s'approvisionner chez son fournisseur ou faire la tournée de ses chantiers, d'un agent immobilier etc. Une part importante des actifs apparaissent ainsi beaucoup plus dépendants de leur véhicule (et de son coût) que ne le laisse suggérer le calcul des distances lieu de domicile / lieu de travail. Ces travailleurs mobiles représenteraient 10% des emplois du secteur privé en 2005 et progressent plus rapidement que la moyenne (+16% entre 1999 et 2005 pour les emplois mobiles / + 7% pour l'ensemble des emplois du secteur privé)⁴. Dans le Limousin, ces emplois mobiles pèsent encore plus qu'en moyenne en France (13%) et progressent rapidement (+17%).
- 3) Les kilomètres parcourus sur les routes métropolitaines par les non résidents (touristes ou excursionnistes)⁵ sont également non disponibles.

Par ailleurs, les estimations du Meeddat – Setra indiquent qu'en 2006, la distance parcourue par l'ensemble des véhicules est de 191 milliards de kilomètres. Ce comptage n'est qu'une estimation partielle puisqu'il ne concerne que le réseau routier national (routes nationales, autoroutes concédées et autoroutes non concédées). Selon les comptes des transports 2006 établis par le SESP, la circulation sur le réseau routier national représente 40% de la

⁴ Sources : Unedic, Sirene, calculs et élaboration de L'ŒIL (cf. annexe 1 pour la liste des secteurs NAF retenus).

⁵ Le calcul de ces kilomètres devrait théoriquement être possible à partir des enquêtes dont dispose le ministère du Tourisme, mais ils n'ont jamais été publiés à notre connaissance à ce jour.

circulation totale (réseau routier national, routes départementales et locales). La distance parcourue par l'ensemble des véhicules en France s'élèverait donc en 2006 à 300 milliards de kilomètres sur l'ensemble du réseau routier. Si les estimations présentées dans le tableau sont exactes, l'ensemble des flux manquants représenterait donc 75 milliards de kilomètres par an !

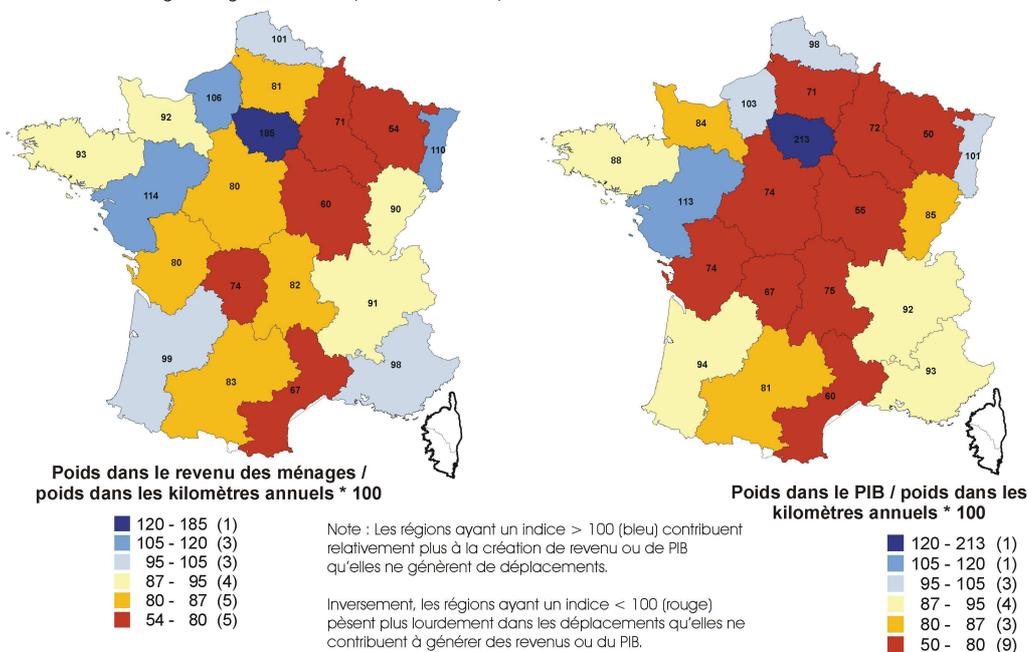
Le nombre des kilomètres parcourus par l'ensemble des véhicules en France sur le réseau national est connu à l'échelle des régions. Sa comparaison avec la capacité des régions à créer des revenus et du PIB est instructive (cartes 35 et 36).

On constate que la région Ile-de-France est particulièrement vertueuse puisqu'elle représente autour d'un quart des revenus et/ou du PIB national et n'enregistre que 13% des kilomètres parcourus par l'ensemble des véhicules en 2006. Le Limousin, en revanche, fait partie des régions particulièrement « transportivores » relativement à sa capacité à créer des revenus ou du PIB.

Cartes 35 et 36 : Les régions « transportivores » en 2006

Les régions "transportivores" en 2006 :

contribution des régions à générer des déplacements comparativement à leur contribution à créer des revenus et de la richesse



Source : MEEDDAT - SETRA, INSEE, DGI - élaboration de L'OEIL

Parmi les « grandeurs » estimables du tableau 34, on note le poids important du tourisme dans les déplacements sur route (46,2%), suivi des déplacements domicile-travail (36,9%), puis du transport de marchandises (8,9%). Notons, que le transport de marchandises mesuré ici ne concerne que les véhicules de plus de 3,5 tonnes. L'ensemble des flux de petits véhicules locaux n'est pas pris en compte. Or, l'ensemble de ces petits véhicules représente une part importante, non pas des volumes mais du trafic local, induisant pollution, nuisance, encombrement... Ainsi, on estime par exemple que le fret en ville équivaut à 30% du trafic urbain (tous véhicules confondus).

On peut approcher de façon détaillée les différentes familles de déplacements que connaît le Limousin⁶.

Les flux de marchandises routiers

La situation géographique, l'appareil productif et la taille de la région Limousin la rendent fortement dépendante de l'extérieur. Le Limousin apparaît comme une région « ouverte », fortement connectée aux autres régions métropolitaines.

Plus précisément, sa structure productive « incomplète » (sans compter le fait analysé plus haut que le Limousin a, relativement, plus de revenu et de consommation que de production) ne lui permet pas d'être autonome, ses importations sont nettement supérieures à la moyenne française (+54% de tonnes de marchandises importées par rapport à la moyenne des régions métropolitaines). L'économie du Limousin ne peut se comprendre et s'analyser qu'à travers ces liens, ces flux, ces mobilités extra-régionales. De plus, le rôle des transports de marchandises dans l'économie limousine est en forte expansion. Sur la période 1996/2006, c'est le Limousin qui enregistre les plus fortes progressions des flux de marchandises en France métropolitaine (+48% dans le Limousin pour +30% en France).

L'analyse par produit souligne l'existence d'une agriculture forte consommatrice d'intrants, qui s'exporte bien au-delà des frontières régionales. Le développement des exportations de produits manufacturés traduit un glissement de l'économie vers l'aval.

128 kg de marchandises par an et par habitant circulent dans le Limousin (import, export et intra-régional), soit 4% de plus qu'en moyenne en France. Cependant, les distances parcourues par ces marchandises sont moindres qu'en moyenne en France (88km/tonne dans le Limousin pour 96km/tonne en France). Seuls les biens agricoles s'exportent sur de plus longues distances. Finalement, si la région génère un plus fort taux de flux de marchandises que la moyenne française, elle échange principalement avec les régions limitrophes. Ces échanges « de voisinage » se font et s'accroissent selon un axe Est/Ouest plutôt que Nord/Sud.

Le rôle émetteur de la région Poitou-Charentes est repérable et soulève des questions sur l'évolution de l'appareil logistique du Limousin. Aujourd'hui la distribution semble s'organiser à partir de plates-formes situées en Poitou-Charentes. Face à la hausse des coûts de transports, la distribution pourrait évoluer vers une moindre concentration des sites logistiques (décentralisation ou diffusion de la distribution). Dans ce contexte, le secteur de la logistique n'est-il pas amené à se développer dans le Limousin ?

L'analyse départementale confirme les grandes tendances régionales mais les résultats sont moins contrastés. Plus précisément, les départements du Limousin semblent générer moins de flux de marchandises que ne le faisait apparaître l'analyse régionale. Cette apparente contradiction s'explique par le fait que le Limousin est une « petite » région, peu peuplée, constituée de trois départements peu complémentaires et peu connectés en termes d'échanges de marchandises. Le poids des flux interdépartementaux au sein de la région est faible, les départements du Limousin échangent plus avec les départements des autres régions qu'avec ces voisins du Limousin. Dans cette région, les questions de flux et de transports se posent bien plus à des échelles multirégionales ou interrégionales que dans d'autres régions françaises.

⁶ L'ensemble des tableaux et cartes étayant l'analyse sont présentés en annexe

Quelques complémentarités interdépartementales sont tout de même à souligner, notamment celle entre la Haute-Vienne et la Corrèze sur les produits manufacturés. La Haute-Vienne et la Corrèze échangent ce type de produits, mais au final les exportations de longue distance partent de la Haute-Vienne. Par ailleurs, dans ce département, la logistique des produits manufacturés est plus « moderne » (gestion externalisée) et plus valorisée (plus fort taux de produits palettisés). Ainsi, la Corrèze jouerait un rôle de sous-traitant de la Haute-Vienne dans ces secteurs productifs.

L'agriculture distingue également la Corrèze de la Haute-Vienne. Dans la Haute-Vienne, l'agriculture paraît plus « traditionnelle » avec une plus forte proportion de gestion des transports en compte propre. Les échanges agricoles de la Corrèze se font en revanche sur de plus longues distances, la part de la gestion pour compte d'autrui y est plus importante, tout comme le poids des produits palettisés. Il semble que l'agriculture corrézienne soit plus créatrice de valeur ajoutée que celle de la Haute-Vienne.

A la lecture de ces flux de marchandises, l'économie de la Creuse apparaît en tout point beaucoup moins « développée » et extrêmement dépendante –du moins dans le registre des biens pondéreux- (la seule exportation notable concerne les produits agricoles vers la Haute-Vienne).

Enfin, de façon générale, le poids du transport de matériaux de construction dans les flux intra-départementaux est considérable (72% en Haute-Vienne, 84% dans la Creuse, 53% en Corrèze). Les modes de transports de ces matériaux, leur fréquence... sont une véritable charge sur le réseau, sur l'environnement et mériteraient des analyses qualitatives complémentaires (gestion de ces transports, prospective des approvisionnements etc.).

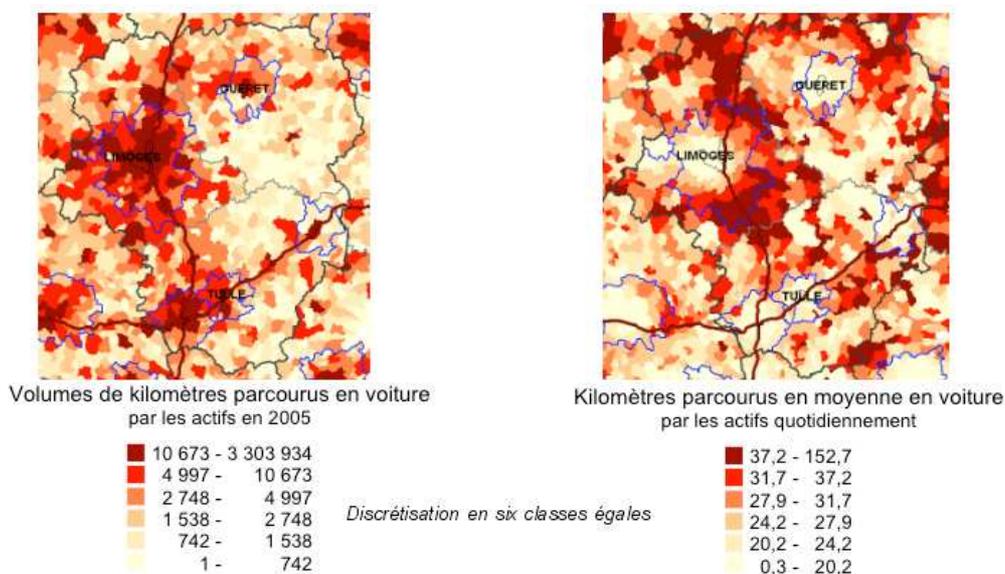
Sur les 20 milliards de kilomètres parcourus par les marchandises en France métropolitaine, le Limousin pèse naturellement peu (1,1% soit 220 millions de kilomètres). On a vu que les échanges se faisaient principalement avec les régions voisines (donc sur de courtes distances) mais portaient sur des volumes relativement importants par rapport à la population de la région. Finalement, l'économie Limousine apparaît plutôt « transportivore » en transport de marchandises. En effet, son poids dans les échanges de marchandises métropolitains (en distance ou tonnes/km mais aussi en volume) est plus important que son poids dans le PIB ou dans les revenus métropolitains. Dit autrement, le Limousin génère plus de flux de marchandises routiers qu'elle ne contribue à la création de richesse nationale (son poids dans les tonnes/km est, par exemple, 19% plus important que son poids dans le PIB français) ou bien encore à la création de revenus (écart de +9% entre sa part dans le tonnes/km et sa part dans les revenus des ménages).

Les navetteurs motorisés

Les déplacements quotidiens des actifs pour se rendre sur leur lieu de travail représentent une part importante des flux de personnes réalisés en voiture. En effet, plus des deux tiers des actifs (67%) se déplacent en voiture réalisant les trois quarts (76%) des kilomètres quotidiens parcourus par ces mêmes actifs.

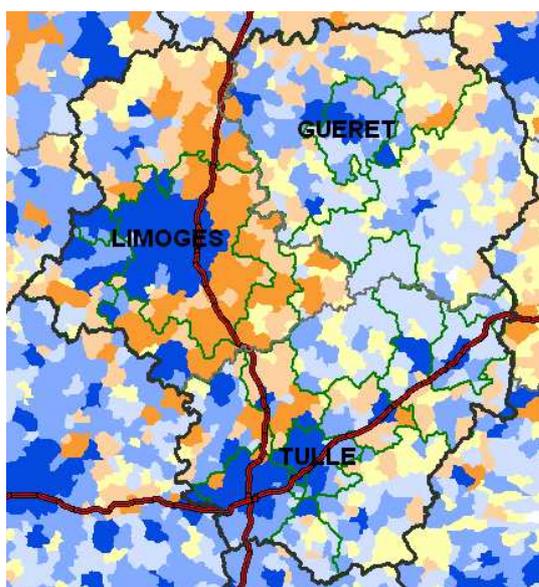
Le Limousin n'échappe pas à ce constat. Ainsi, ces flux d'actifs représentent en 2005, d'après nos premières estimations, 874 millions de kilomètres réalisés en voiture, soit 3,9 millions de km par jour ouvré. Dans la région, près de 80% des actifs se déplacent en voiture et parcourent 90% des kilomètres générés par les flux domicile/travail.

Carte 36 et 37 : Kilomètres et distance moyenne quotidienne parcourus par les actifs en voiture

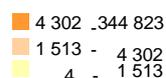


Source : Dads 2005, Insee 1999, élaboration de L'ŒIL

Carte 38 : Kilomètres quotidiens parcourus par les actifs en voiture selon la distance

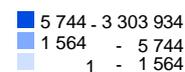


Volume de kilomètres quotidiens en voiture dans les communes où la distance moyenne parcourue est sup. à la moyenne nationale



Km quotidiens en voiture supérieurs à la moyenne effectués par	% salariés Limousin	% km effectués en voiture dans le Limousin	distance moy. / jour en voiture, en km	Coût* mensuel en carburant €
... peu de salariés	2,0	3,5	36	78
... un nb de salariés moy.	5,3	9,8	36	76
... bcp de salariés	9,6	17,9	35	74
TOTAL	17,0	31,2	35	75

Volumes de kilomètres quotidiens en voiture dans les communes où la distance moyenne parcourue est inf. à la moyenne nationale



Km quotidiens en voiture inférieurs à la moyenne effectués par	% salariés Limousin	% km effectués en voiture dans le Limousin	distance moy. / jour en voiture, en km	Coût* mensuel en carburant €
... peu de salariés	4,2	4,1	21	44
... un nb de salariés moy.	11,0	12,8	22	48
... bcp de salariés	67,8	51,8	15	32
TOTAL	83,0	68,7	16	35

Découpage territorial de l'étude

* 227 jours de travail par an ; 7,5L/100km ; 1,5 €/L

Source : Dads 2005, Insee 1999, élaboration de L'ŒIL

La distance moyenne (aller-retour) parcourue en voiture par les actifs est de 22 km en France. Globalement, ces distances sont plus courtes en Haute-Vienne et Corrèze (19 km), légèrement supérieure dans la Creuse (22,5 km). Mais, ces moyennes masquent de profondes disparités d'une commune à l'autre.

La carte 36 repère les densités d'actifs et donc de population (pôles urbains et périphérie, axes routiers). La carte 37, en repérant les écarts de distances parcourues par les actifs, souligne les effets de la périurbanisation s'étendant du Nord-Est au Sud-Est de Limoges ; la diffusion plus parsemée en périphérie de Guéret ainsi qu'entre Tulle et Ussel. Les actifs résidant dans les communes-centres ou pôles urbains parcourent logiquement de plus faibles distances en voiture pour se rendre à leur travail. C'est aussi le cas des actifs résidant dans les espaces ruraux les plus isolés du Limousin. Ainsi, au-delà d'un certain seuil, la distance pour accéder aux emplois « urbains » paraît trop importante pour la parcourir quotidiennement. Ce premier résultat va à l'encontre de certains discours alarmistes concernant le renouveau de ces espaces ruraux isolés, mais confirme l'essor d'une économie « résidentielle » locale et d'une forte implantation de travailleurs indépendants dans ces espaces ruraux isolés.

Les cartes 36 et 37 amènent à formuler la question de ces déplacements en termes de volume et de distance. On y voit, en effet, se profiler plusieurs types de territoires :

- les territoires où la densité des flux est importante mais finalement ces flux sont de courtes distances ;
- les territoires où la densité des flux est faible ;
- les territoires où les flux sont nombreux et de « longues » distances. Ces derniers constituent, en quelque sorte, une priorité pour l'action publique afin de réduire les nuisances économiques et environnementales dues à ces déplacements en voiture.

La carte 38 repère en bleu les communes où les déplacements s'effectuent sur des distances plus courtes qu'en moyenne en France. En bleu foncé, apparaissent les communes où ces déplacements (et donc les actifs) sont très nombreux. Il s'agit des pôles principaux de la région (Limoges, Brive, Tulle, Guéret). Ces actifs représentent 67,8% des salariés de la région et 51,8% des kilomètres effectués en voiture. La distance quotidienne moyenne qu'ils parcourent est de 15 km, le budget mensuel consacré à ces déplacements atteint 32 €.

En bleu clair, apparaissent les territoires peu denses et enclavés.

Les trames orangées concernent les communes dans lesquelles les distances parcourues par les actifs sont supérieures à la moyenne nationale. En orange foncé et orangé modéré, on isole les communes dans lesquelles ces déplacements (et donc ces actifs) sont très nombreux. Globalement, les actifs résidant dans ces communes représentent 17% des salariés du Limousin et 31,2% des kilomètres. La distance parcourue est de 35 km par jour, le budget mensuel consacré à ces déplacements atteint 75 €, soit 2,3 fois plus important que celui des actifs résidant à proximité des pôles d'emplois.

L'urgence d'agir dans un contexte de hausse des coûts du pétrole serait d'autant plus importante dans ces communes que les actifs concernés appartiennent aux CSP employés, ouvriers ou bien encore aux salaires les plus faibles (1^{er} quartile). De plus, des actions semblent d'autant plus possibles que ces déplacements d'actifs sont centralisés vers les mêmes pôles. Ainsi, 71% de ces actifs « pénalisés » travaillent dans les quatre aires urbaines de la région (43,5% pour la seule aire urbaine de Limoges ou encore 34,6% vers la seule commune de Limoges). Les réductions du trafic peuvent être rapides. Quelques calculs illustrent ce propos. Par exemple, la mise en place d'un covoiturage vers les deux principaux pôles d'emplois de la région (Limoges et Brive) réduirait le trafic de 50% au départ de ces communes (et pour ces actifs) « pénalisées ».

Les déplacements touristiques

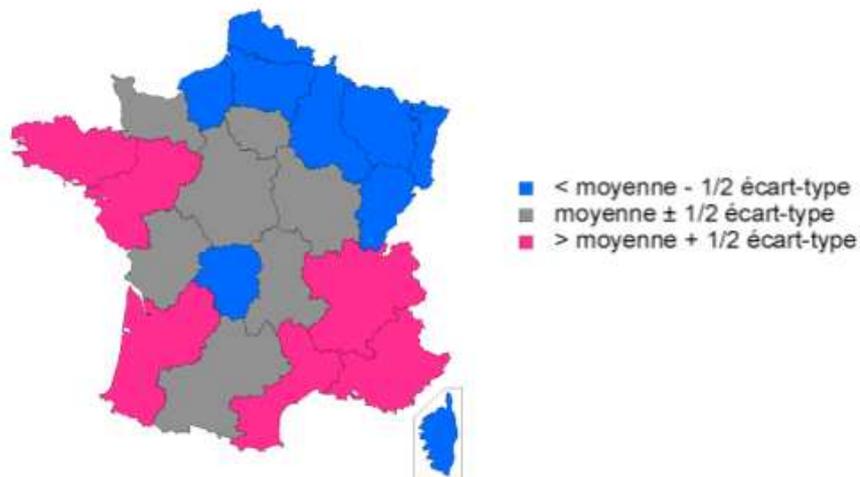
Le premier constat qui s'impose en matière de tourisme dans le Limousin concerne sa faible attractivité alors même que la région possède des atouts paysagers indéniables.

La carte 39 est particulièrement explicite. Le Limousin y apparaît comme un îlot, une exception dans une France du Sud et de l'Ouest particulièrement touristique. La destination Limousin enregistre un taux de nuitées par an et par touriste français aussi faible que celui des régions du Nord et de l'Est de la France particulièrement déficitaires en la matière en raison, notamment, de leur climat. Les caractéristiques géographiques et paysagères ne peuvent expliquer un tel déficit dans le Limousin. Cette carte semble plutôt révéler et mesurer le coût de l'enclavement de la région.

Le tourisme en Limousin est d'abord le fait des habitants de la région suivis des franciliens (en particulier Paris, Hauts-de-Seine, Val-de-Marne et Essonne), puis des départements limitrophes comme l'Allier, le Puy-de-Dôme ou plus éloignés (Gironde). Son recrutement s'étend donc relativement « loin », mais reste très modéré en nombre de nuitées.

A l'instar de autres régions situées dans un axe Ouest-Est au centre de la France, les résidents du Limousin effectuent des distances plutôt plus courtes que les autres Français pour se rendre sur leur lieu de vacances.

Carte 39 : Attractivité des régions : nombre de nuitées par an par région de destination (touristes français)



Source : ministère du Tourisme, enquête SDT – calculs et élaboration de L'ŒIL.

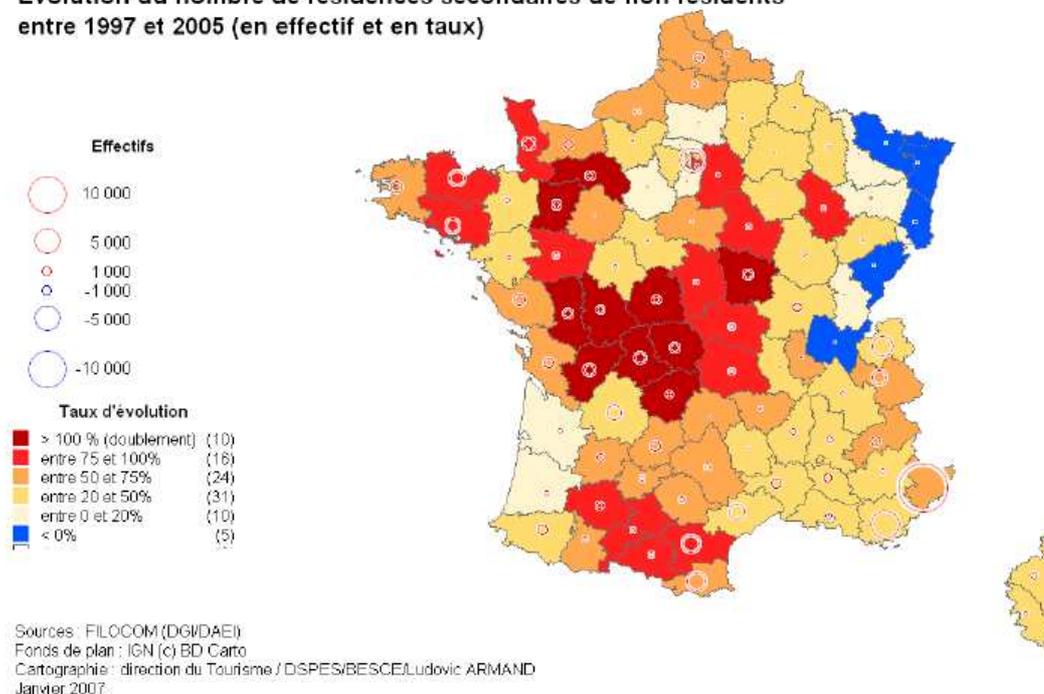
Note : les données pour la Corse sont non exploitables.

Finalement, le tourisme dans la région coûte relativement moins en dépenses énergétiques, pollution, trafic que ce qu'il ne rapporte au pays en termes de dépenses (carte 40). C'est également le cas d'autres régions « rurales » comme l'auvergne. En revanche, la région Nord-Pas-de-Calais forte pourvoyeuse de touristes de longues distances « relativement » peu dépensiers enregistre un taux particulièrement défavorable. L'Alsace se trouve pénalisée du fait des kilomètres qu'elle génère en émission tout comme en réception de touristes. À l'inverse, les résidents des Pays-de-la-Loire partent en vacances près de chez eux, la région attire certes des touristes de toute la France mais qui y réalisent des dépenses importantes... le

d'une connexion rapide avec la région Ile-de-France, qui plus est écologiquement avantageuse.

Carte 41 : Les résidences secondaires dont le propriétaire ne réside pas en France - 2005

Evolution du nombre de résidences secondaires de non résidents entre 1997 et 2005 (en effectif et en taux)



Note : Étude réalisée par Ludovic Armand et Séverine Francastel ; direction du Tourisme (DPSES) et (BESCE).
Novembre 2007

Résumé et conclusions

Le Limousin est un territoire pénalisé sur le plan économique : peu peuplé et peu dense à l'heure du triomphe des métropoles, doté d'une capitale régionale, Limoges, qui est la 36^{ème} aire urbaine française, en déprise démographique avec une réduction continue de sa population au cours du siècle (qui le fait passer d'un million d'habitants à 710 000 habitants), un recul continu de sa contribution au PIB national, un décrochage de sa productivité (PIB/emploi) et un vieillissement record de sa population.

Pourtant, en termes de développement, le Limousin ne connaît pas les pénalisations que l'on pourrait attendre de cette mauvaise orientation de ses « fondamentaux » : le revenu de ses habitants se maintient mieux que son PIB, et même, depuis les années 1990, son revenu moyen par habitant a progressé plus rapidement que la moyenne nationale. Depuis les années 2000, on observe dans plusieurs domaines un certain regain de la région : elle renoue, pour la première fois depuis des décennies, avec une certaine croissance démographique, sa population rajeunit (réduction de la part des plus de 60 ans) dans un contexte de vieillissement national, l'emploi salarié privé progresse plus rapidement qu'en moyenne en France, idem pour le volume de revenu distribué aux ménages (et pour le revenu par habitant, on l'a dit).

Comment expliquer une telle cohabitation entre une apparente disqualification structurelle et ces éléments d'amortissement voire de rebond ?

L'approche par la formation des revenus entrant sur ses territoires (approche de la « base économique ») permet d'apporter des explications : le plus gros des moteurs du développement de la région dérivent de sources de revenu non directement liées à la production. La faiblesse des revenus tirés de la production marchande compétitive est largement compensée par les apports massifs de pensions de retraite, de salaires publics, de dépenses de tourisme et d'allocations sanitaires sociales. Ces revenus, pour l'essentiel inélastiques à la conjoncture, produisent des effets multiplicateurs d'emplois et de revenu dans la région (la consommation) qui contribuent ainsi à la progression du revenu et de l'emploi de la région. L'inélasticité de ces revenus, insensibles aux phases de récession comme de croissance, favorise les performances de la région dans une France qui, depuis plus de quinze ans a connu plus de phases de ralentissement économique que de croissance.

De façon plus détaillée, on observe que la variation des emplois publics a plus que compensé les pertes d'emplois continus de la région, notamment dans le domaine industriel et que la croissance du nombre de retraités a plus que compensé les pertes d'actifs occupés. L'activité touristique, encore insuffisamment développée permet cependant un apport significatif de revenus dans la région. De façon générale, si ce sont les qualités résidentielles de la région qui ont constitué hier son principal amortisseur de son déclin structurel, il semble qu'elles soient aujourd'hui le facteur fondant de ce qui semble un regain du Limousin.

De façon frappante, les différents territoires de la région contribuent de façon différenciée mais complémentaire à ces différentes sources de revenu qui sont à l'origine du maintien, voire de l'essor récent, de l'économie du Limousin. Le fait que les uns soient assis sur les revenus de retraites, les autres sur l'emploi public ou l'activité productive, d'autres sur le tourisme ne mène pas à la fragmentation territoriale que l'on pourrait craindre. Au contraire, on assiste à une forte convergence des revenus des habitants des territoires de la région.

Pour autant, la durabilité de ce « modèle » peut être interrogée. La progression des emplois publics, en France comme dans le Limousin, devrait atteindre, à court terme, ses limites. Idem pour les montants de retraites dont le poids dans le revenu national ne pourra que difficilement s'accroître dans les années à venir. Les réserves de croissance de la région se situent plutôt du côté de son profil touristique-résidentiel, qui reste aujourd'hui limité par le relatif enclavement de la région, d'abord pour les revenus et les emplois que procure le tourisme mais aussi et peut-être surtout comme facteur d'attraction pour les actifs français et européens et par là de reconversion industrielle. Si le niveau d'équipement en haut-débit de la région ne la disqualifie pas, c'est dans le secteur des transports rapides que se joueront à l'avenir ces enjeux d'attraction vis-à-vis des actifs mobiles et très qualifiés qui se multiplient actuellement en Europe.

L'autre aspect de la durabilité de la croissance de la région réside du côté des transports. Le limousin apparaît, en termes de kilomètres routiers parcourus au regard de son PIB, comme une des régions les plus « transportivores » de France.

Du point de vue des transports routiers de marchandise, le Limousin est dans les régions qui ont le plus de tonnes transportées sur ses routes. De plus il est champion des régions françaises pour la progression de ce tonnage. Pour autant, ces tonnages transportés le sont sur des distances plutôt plus courtes que dans les autres régions. La tendance actuelle est plutôt au renforcement des flux Est-Ouest que Nord-Sud.

Les navettes domicile-travail sont pour l'essentiel effectuées en voiture. En 2005, les actifs de la région ont ainsi parcouru 875 millions de kilomètres de route. En moyenne, les distances domicile-travail parcourues par ces actifs sont légèrement moins longues que la moyenne nationale. On note cependant une forte pénalisation d'une partie des actifs situés en « deuxième couronne », essentiellement autour de Limoges et de Tulle. Ils représentent 17% des salariés de la région et 31% des kilomètres de navettes parcourues. Avec une distance moyenne parcourue de 35 km (contre 22 en moyenne nationale), ils sont d'autant plus pénalisés qu'ils appartiennent à des catégories sociales modestes (et sont donc plus vulnérables à des hausses du coût du carburant). Ils constituent évidemment aussi la plus grosse atteinte à l'environnement et constituent, plus encore eux que les autres, une cible privilégiée pour des politiques de gestion des transports (co-voiturage, réservation de voies...) qui permettraient tout à la fois de soulager l'environnement et leur budget.

Le bilan-transport du tourisme du Limousin est plutôt positif comparé aux autres régions françaises: il coûte relativement moins en dépenses énergétiques, pollution, trafic que ce qu'il représente en termes de dépenses (du moins en ce qui concerne les touristes français, c'est à dire le plus gros des effectifs). Le fait que les principaux propriétaires de résidences secondaires soient les régionaux (courtes distances routières) et les franciliens (usage du train) contribue à ce bon bilan. La montée en puissance rapide des résidences des étrangers, surtout britanniques, est associée à l'essor du trafic aérien *low-cost* à Limoges. On peut penser qu'une meilleure connexion au réseau à grande vitesse européen pourrait à la fois stimuler le tourisme de la région tout en maîtrisant l'empreinte écologique.