

Première partie

# **Crise et renouveau économique : lecture sectorielle, lecture territoriale**

La mise en concurrence des territoires qui accompagne le processus de mondialisation de l'économie a profondément bouleversé le paysage industriel français et la géographie de la production. En effet, certaines régions ont vu partir vers l'étranger nombre de leurs activités traditionnelles, tandis que d'autres filières sont aujourd'hui en sérieux déclin (textile, habillement, cuir, jouet, électroménager, équipements automobiles, par exemple). Ce qu'il convient d'appeler la « désindustrialisation », entendue comme la réduction du nombre d'emplois dans le secteur industriel d'un pays, témoigne des défis multiples qui se posent aujourd'hui pour de nombreux territoires dans un contexte d'hyper concurrence à l'échelle mondiale. Ce phénomène revêt une dimension spatiale parfois spectaculaire qui entraîne des fermetures et des changements de localisation répondant à des critères de coûts et de compétitivité. Le contexte économique mondial et les facteurs d'accélération justifient que l'on analyse cette question dans le cas français. L'intérêt que suscite désormais la désindustrialisation notamment d'un point de vue politique l'a élevée au rang de priorité majeure. Ainsi l'ouvrage *Le retour de la France* d'Arnaud Montebourg fournit une illustration médiatique. S'intéresser à ce phénomène d'un point de vue géographique revient à réfléchir au rôle spécifique des territoires qui le subissent (les conséquences spatiales et économiques sont importantes, notamment sur le dynamisme des régions françaises). Quels sont les impacts de la désindustrialisation sur le tissu économique français, les secteurs d'activités et les bassins d'emplois ? Les territoires sont-ils acteurs ou spectateurs de la lutte contre la désindustrialisation ? Sur quels leviers peut-on agir pour créer une dynamique de réindustrialisation ? Un renouveau industriel est-il possible ?

## I Le territoire français à l'épreuve de la désindustrialisation

### I.1. La désindustrialisation des activités productives : un mouvement ancien qui s'est accéléré à la faveur de la crise de 2007-2008

Même s'il n'y a pas de définition consensuelle, la désindustrialisation peut s'expliquer comme le recul de la part de l'industrie dans l'emploi total. Ce processus, apparu en France au début des années 1970, est alors considéré comme une évolution « naturelle » de l'économie des sociétés « post-industrielles », une étape logique et chronologique de leur développement. On parle alors plus volontiers de « transformation » du processus productif ou de « mutations » industrielles (DATAR). L'idée est que la diminution du nombre d'emplois industriels est liée aux progrès techniques et à la hausse de productivité du travail et que les pertes d'emplois enregistrées dans les secteurs « fragiles » où la désindustrialisation est très fréquente (tels que le textile, l'habillement ou encore les équipements ménagers) pourront être compensées par des créations d'emplois dans des secteurs plus à l'abri. Il s'agit alors pour les pouvoirs publics d'accompagner cette nouvelle étape par le biais, par exemple, d'aides à la reconversion des vieilles régions industrialisées, en encourageant l'implantation d'activités ayant un plus fort contenu en valeur ajoutée. Ce n'est qu'à partir des années 1980-1990 que le problème commence réellement à se poser lorsque la pression concurrentielle accrue des pays à bas salaires puis des pays émergents se fait sentir. Le phénomène est aujourd'hui bien plus anxiogène et l'on parle désormais de « *perte de substance économique* » se demandant même si « *la France aura [...] encore des usines dans 10 ans* » (Fontagné et Lorenzi, 2005).

### I.2. Que reste-t-il du secteur industriel en France ?

Trois grands indicateurs peuvent témoigner de ce processus de désindustrialisation.

Le premier indicateur est le recul de l'emploi industriel. Entre 1980 et 2016, 2,6 millions d'emplois industriels ont été détruits en France passant de 5,3 à 2,7 millions de salariés soit 70 000 pertes d'emplois en moyenne chaque année, représentant 48 % des effectifs (INSEE).

Le deuxième indicateur est le recul de la contribution de l'industrie au PIB. La part de l'industrie dans le PIB en valeur est passée de 32 % en 1980 à 16 % en 2000 pour s'établir à 10 % en 2017. En Allemagne cette part est de 20,3 %. Le nombre d'entreprises industrielles est également en baisse passant de plus de 315 000 en 2000 à 235 000 en 2016 (INSEE).

Le dernier indicateur à prendre en compte est l'augmentation du poids du secteur des services marchands. Entre 1980 et 2014, plus de 10 millions d'emplois liés aux services marchands ont été créés en France. Le nombre de salariés est passé de 8 à 18,7 millions, soit une augmentation de 295 000 postes par an et une croissance de 133 % des effectifs.

Plusieurs éléments peuvent expliquer les baisses d'effectifs industriels. Le premier facteur concerne les évolutions technologiques et les gains de productivité. Selon une étude de la Direction Générale du Trésor et de la Politique Économique (DGTPE), la hausse de productivité expliquerait la suppression de 30 % des emplois industriels français sur la période 1980-2007 (Demmou, 2010). Pour autant, l'évolution de l'emploi industriel ne conditionne pas nécessairement la création de richesses dans le PIB et ne renseigne pas sur l'imbrication de plus en plus forte des activités secondaires et tertiaires. En effet, les dénominations d'activités industrielles et de services tendent à s'entrecroiser. L'externalisation et le recours à la sous-traitance ont transformé certains métiers industriels en services. Une partie des activités externalisées des entreprises, comme la recherche et le développement (R&D) ou le marketing, est désormais comptabilisée en tant que fonction tertiaire, même si la maison mère a une activité de production manufacturière. La part des emplois intérimaires est également à prendre en compte. Souvent enregistrées statistiquement comme relevant du tertiaire, ces activités appartiennent le plus souvent au secteur secondaire. Les limites entre les secteurs sont donc de plus en plus difficiles à établir. L'industrie s'inscrit désormais dans un système productif global. D'autres facteurs sont également à l'origine de la destruction des emplois industriels en France et ont fait l'objet de nombreuses analyses : un secteur manufacturier plutôt spécialisé dans le moyen de gamme, beaucoup de microentreprises et très peu d'entreprises de taille intermédiaire à vocation internationale, le manque de compétitivité, l'insuffisance de l'investissement dans la R&D et dans l'innovation, un marché domestique saturé et un marché européen en berne, l'environnement financier, fiscal, institutionnel, social, le marché communautaire et les règles de non-distorsion. Enfin, le développement des échanges internationaux, la montée en puissance des pays émergents mais aussi la concurrence intra-européenne en particulier la puissance industrielle de l'Allemagne, l'augmentation et la généralisation des transferts d'activités vers d'autres sites sont des éléments fondamentaux dans le long mouvement de repli des effectifs industriels que connaît la France.

### **I.3. Une industrie emblématique de l'effondrement des effectifs industriels français : l'automobile**

L'industrie automobile, à forte intensité capitalistique et fortement exportatrice, est motrice et essentielle par ses effets d'entraînement sur le reste de l'économie. Or, la production automobile française réalisée exclusivement dans l'Hexagone est en diminution depuis plusieurs années.

En 2017, 93 millions de véhicules ont été produits selon l'Organisation Internationale des Constructeurs Automobiles (OICA). Toutefois, les résultats par pays demeurent très contrastés. Ainsi, entre 2000 et 2012, l'augmentation de la production automobile a été très forte dans certains pays (Chine + 834 %, Inde + 417 %, Thaïlande + 490 %) contrastant avec une baisse de production dans la plupart des pays ouest-européens (France - 41 %, Espagne - 34,7 %, Italie - 61 %). Schématiquement, on constate que la plupart des pays émergents ont vu leur production augmenter tandis que les pays anciennement industrialisés subissent des baisses de production. À l'échelle des constructeurs européens, seul Volkswagen réussit à se positionner dans le trio de tête mondial, bénéficiant d'un portefeuille de marques diversifiées permettant des économies d'envergure, d'une politique de montée en gamme et d'une internationalisation réussie.

La géographie de la production automobile mondiale s'est donc largement transformée. En 2017, la France n'était plus que le onzième producteur mondial et troisième producteur européen en nombre de véhicules assemblés sur le sol national (après l'Allemagne et l'Espagne) alors qu'elle se plaçait au quatrième rang mondial et second rang européen en 2000.

Pays	Production VP	Production VU	Total	Évolution 2015-2016 (%)
Europe	17 292	2 843	20 135	+ 5,8
Europe occidentale	13 953	2 171	16 124	+ 6,0
Europe centrale et orientale	3 320	669	3 990	+ 4,7
Amérique	11 748	13 804	25 552	- 0,5
ALENA	8 600	12 898	21 497	+ 1,5
États-Unis	6 873	10 993	17 866	+ 0,1
Amérique centrale et du Sud	3 148	907	4 055	- 10,2
Asie-Océanie	39 441	7 416	46 856	+ 7,9
Chine	24 377	3 651	28 028	+ 13,7
Corée du Sud	1 534	289	1 823	- 0,6
Japon	4 146	824	4 970	- 1,5
ASEAN	2 081	1 091	3 172	+ 2,0
Autres Asie-Océanie	7 303	1 560	8 863	+ 1,3
Afrique	978	336	1 314	- 16,7
Monde	69 458	24 399	93 857	+ 4,6

VP : véhicules particuliers ; VU : véhicules utilitaires

**Tableau 1. Construction automobile mondiale en 2016  
(nombre de véhicules produits en milliers, % des variations en volume)**

► Source : Organisation Internationale des Constructeurs Automobiles

Même si les résultats récents sont encourageants (plus de 2 millions de véhicules ont été produits en France en 2017), ils ne sauraient faire oublier les difficultés qui touchent les territoires français de l'automobile. En 2016, le secteur comptait dans son ensemble près de 216 000 salariés, dont 9 % dans la construction de véhicules automobiles et 36 % dans la fabrication d'équipements automobiles, le reste étant réparti dans les activités de fabrication de carrosseries et de remorques, contre 321 000 salariés en 2000 (INSEE). Cette baisse d'effectifs se poursuit aujourd'hui dans la plupart des régions françaises de l'automobile telles que l'Île-de-France, première région française en termes d'effectifs automobiles (dont 87 % liés à la construction), les Hauts-de-France (6 postes de travail salarié sur 10 dans la construction automobile) et la Bourgogne-Franche-Comté (6 postes de travail salarié sur 10 dans la construction automobile). En région Auvergne-Rhône-Alpes, la construction automobile est moins présente que la fabrication d'équipements automobiles. La région Grand Est, spécialisée dans la fabrication d'équipements automobiles, témoigne des difficultés qui touchent aujourd'hui de nombreuses entreprises. En effet, la rivalité des pays à bas coûts pose de gros problèmes aux entreprises régionales qui, pour une

grande majorité, emploient moins de 100 salariés. À titre d'exemple, en 2010, l'entreprise Delphi, spécialisée dans les systèmes de climatisation pour automobile, a procédé à une délocalisation partielle de la production de son site français de Donchery (Ardennes) au profit d'une usine située en Pologne.

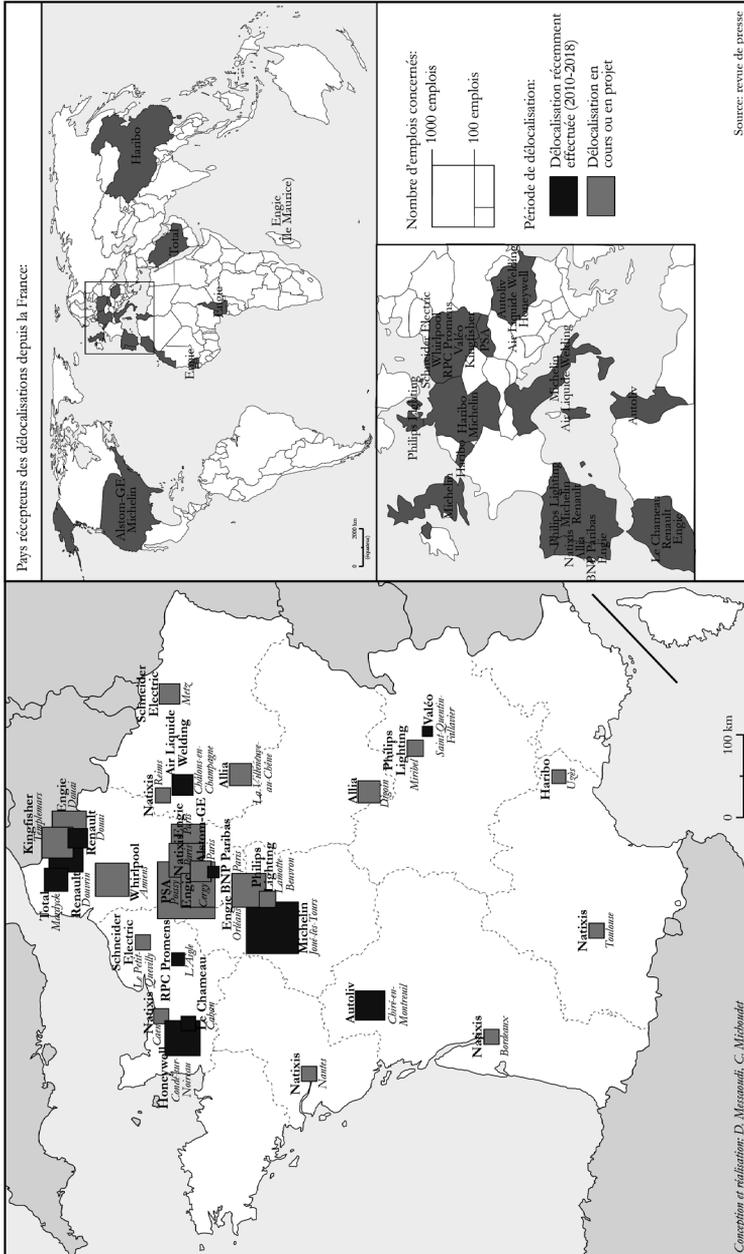
Les inquiétudes pèsent désormais sur la pérennité de plusieurs sites français. L'ouverture et la mise en concurrence des territoires ont donc bouleversé le paysage automobile français. Or, le devenir de cette industrie est un enjeu majeur pour les territoires à toutes les échelles.

Dès lors, plusieurs questions se posent: la situation de l'industrie automobile française est-elle représentative des difficultés contemporaines qui touchent l'ensemble du système productif? Une réindustrialisation partielle du territoire est-elle envisageable? Quels leviers peut-on actionner pour créer une dynamique de redéploiement industriel?

## **II La réindustrialisation du territoire français est-elle possible et à quelles conditions ?**

### **II.1. Les délocalisations : un phénomène irréversible ?**

Dans le débat sur la désindustrialisation, les délocalisations d'activités occupent une place majeure. À partir des années 1970, les firmes originaires des pays industrialisés partent à la recherche d'une plus grande « rationalisation de production » et veulent tirer parti des avantages concurrentiels en se localisant de manière optimale, qu'il s'agisse de coûts ou de compétences. La conséquence a été une mise en concurrence des territoires à toutes les échelles. Une délocalisation est définie communément comme un transfert géographique d'une activité sous la forme d'un déplacement total ou partiel (depuis le transfert complet de l'outil de production, en l'occurrence les machines, jusqu'à la simple étape d'un *process* industriel) avec importation en retour de la production, entraînant la fermeture totale ou partielle de l'unité originelle, ou l'abandon en interne d'une activité particulière.



Carte 1. La géographie médiatique des délocalisations d'activité en France entre 2010 et 2018