

L'industrie en France, XVIIe-XXIe siècle

Histoire, Histoire des techniques, Historiographie



A propos

Ce webmédia propose une vision d'ensemble de la « Révolution industrielle » ou de « l'industrialisation » de la France, resituée dans un cadre européen et mondial, en analysant les spécificités de la « voie française ».

Il se structure autour de quatre grandes leçons :

- [« L'industrie avant l'industrialisation »](#),
- [« La première industrialisation, vers 1780-vers 1880 »](#),
- [« La deuxième industrialisation, vers 1880-1945 »](#),
- [« Les mutations industrielles depuis 1945 à nos jours »](#).

Ces 4 leçons seront complétées chacune par une [série de documents vidéo](#) (composés d'images d'archives et d'animations 2D et 3D) venant éclairer ou préciser un point particulier abordé dans les leçons portant sur des éléments significatifs permettant de décrire les processus historiques et techniques de l'industrie.

Objectifs et usages

Dans les leçons, l'objectif pédagogique premier est de donner à des étudiants non spécialistes (cycle licence) ou en train de le devenir (cycle master) une information originale et critique n'existant pas sous d'autres formes.

La rédaction sera guidée par un objectif de formation par la recherche et à la recherche. Les grandes leçons pourront ainsi avoir plusieurs niveaux de lecture en fonction des cycles d'enseignement. Pour les licences (en L1 et L2), l'ambition sera avant tout factuelle par la présentation des grands repères notionnels, temporels et spatiaux.

Les questions plus complexes, les aspects touchant à la théorisation et aux débats historiographiques seront d'abord destinés aux étudiants de L3 et de master.

Un projet de Jean-Michel Minovez (Février 2020)

Leçon 4

Les mutations industrielles depuis 1945 à nos jours

Sommaire

Introduction

1. Le temps de la reconstruction et de la modernisation de l'industrie française, 1944 – 1974 : l'apogée de l'industrie française ?

1.1 Les politiques économiques au temps de la modernisation

1.1.1 La pensée économique et les outils de la politique économique

1.1.2 Les nationalisations

1.1.3 La planification « à la française »

1.2 Les environnements du temps de la modernisation

1.2.1 La croissance

1.2.2 L'Amérique

1.2.3 L'Europe

1.3 Les dynamiques de la société française et des entreprises industrielles

1.3.1 La société industrielle entre consommation et conflictualité

1.3.2 L'adaptation inégale de l'appareil industriel

1.3.3 Une industrie peu respectueuse de l'environnement

2. La désindustrialisation de la France, milieu des années 70 / années 2010

2.1 Une trajectoire unique en Europe

2.2 Les faiblesses structurelles de l'industrie française en chiffres

2.3 Les politiques publiques : accompagner le déclin ou réindustrialiser ?

2.4 Les transformations des structures des entreprises

2.4.1 Les groupes : croissance et internationalisation

2.4.2 PME et ETI

2.5 Des trajectoires sectorielles contrastées

2.5.1 La situation difficile de l'industrie automobile

2.5.2 L'aéronautique : un secteur performant et exportateur

2.6 Les mutations sociales et territoriales

2.7 Réindustrialiser ?

Vidéos de la Leçon 4 :

Études et documents : La sidérurgie contemporaine, L'industrie automobile, L'aéronautique.

Leçon 4

Les mutations industrielles de 1945 à nos jours

par Jean-Claude Daumas et Philippe Mioche

Dans l'histoire de l'industrie française, la seconde moitié du XX^e siècle occupe une position singulière car elle fait se succéder deux périodes que tout oppose. De 1945 au milieu des années 1970, pendant ce qu'on a pris l'habitude d'appeler les Trente Glorieuses, la France connaît une période de croissance économique forte caractérisée par le plein emploi dont l'industrie est le moteur. Après le premier choc pétrolier qui marque un véritable point de bascule, la situation de l'industrie se dégrade continuellement au point que la France est aujourd'hui le pays le plus désindustrialisé d'Europe avec des conséquences catastrophiques pour l'emploi, la balance du commerce extérieur et le niveau de vie.



Dans un premier temps, on a cherché à dégager les ressorts de l'industrialisation intensive des Trente Glorieuses en montrant comment les dynamiques l'ont emporté sur les inerties et les blocages et en soulignant les contradictions et les limites du processus. Dans un second temps, afin d'expliquer comment la France a suivi une trajectoire unique en Europe, on s'est efforcé d'identifier les étapes et les ressorts du processus de désindustrialisation, avant de se demander si la réindustrialisation du pays est encore possible.

1. Le temps de la reconstruction et de la modernisation de l'industrie française, 1944-1974 : l'apogée de l'industrie française ?

Cette période est exceptionnelle dans l'histoire économique et sociale de la France, en particulier pour son histoire industrielle. Elle repose sur des innovations dans de nombreux domaines économiques, politiques et sociaux. Elle se traduit par une croissance économique forte et une longue période, environ 20 ans, de plein emploi ^[192].

Le premier effort national est de reconstruire ce qui a été détruit par les bombardements ou les combats. La production industrielle de 1944 représente un peu plus d'un tiers (38%) de celle d'avant-guerre^[193]. Ces destructions ont touchées les régions françaises de façon inégale : l'Ouest, l'Est et le Nord ne comptent plus de dégâts.

Certaines industries, comme les raffineries de pétrole, sont anéanties. De plus, l'absence de nouveaux investissements pendant la Seconde guerre a provoqué une profonde usure des installations. L'enjeu est alors de reconstruire en modernisant et non pas de reconstruire ce qui existait auparavant. Le redressement s'opère en une dizaine d'années et la croissance se maintient à un niveau inédit jusqu'en 1975.

Cette croissance repose largement sur l'activité industrielle du pays qui occupe 33% de la population active en 1949 et plus de 38% de celle-ci en 1969. L'industrie augmente en volume de richesses créées, en emplois productifs et connaît un progrès de sa productivité (production par homme/heure) de plus de 5% par an de 1949 à 1969^[194]. La production industrielle porte la croissance.

La leçon aborde successivement les trois aspects majeurs de ces transformations : le rôle de l'Etat (les politiques économiques), l'influence favorable des nouveaux environnements (l'ère de la consommation de masse, l'aide américaine, les débuts de la construction européenne) et enfin, les dynamiques de la société française et des entreprises industrielles.

🏠 Les ressorts de la croissance industrielle de la France

La période de la modernisation réunit celle de la reconstruction après la Seconde Guerre et ce que Jean Fourastié a baptisé les « Trente glorieuses »^[195]. Avec un certain déterminisme, il suggère une série d'enchaînements qui vont du progrès technique au bonheur humain. Mais il reconnaît aussi qu'il peut y avoir des « interférences » entre les étapes (sic)^[196].

La formule est commode, mais comporte des défauts. Sa chronologie est discutable car jusqu'au début des années cinquante les contemporains n'avaient pas clairement conscience que la croissance était là, l'idée de la modernisation de l'économie et de la société française s'est instillée progressivement. La formule connote une « exception française » alors que sous d'autres noms comme « le miracle allemand », la République fédérale ou l'Italie ont connu des modernisations aussi radicales.

La caractérisation des trente glorieuses a évolué. Elle était présentée positivement comme le résultat de l'ouverture des frontières. « L'accélération de la croissance française dans les années 1960 peut sans doute être largement interprétée comme une conséquence directe de l'ouverture des frontières : les années 1960 sont l'antithèse des années 1930 »^[197]. Puis cette période de croissance longue et forte a été considérée comme une anomalie de l'histoire avec J. Marseille^[198] et enfin, essentiellement un phénomène de rattrapage des retards de l'entre deux guerres avec E. Cohen^[199] ou Th. Picketty^[200].

Notes

[192] François Bloch-Lainé et Jean Bouvier, *La France restaurée, 1944-1954. Dialogue sur les choix d'une modernisation*, Paris, Fayard, 1986.

[193] Jean-François Eck, *Histoire de l'économie française de la crise de 1929 à l'Euro*, Paris, A. Colin, U, 2009, p. 29.

- [194] J.-J. Carré, P. Dubois et E. Malinvaud, *Abrégé de la croissance française*, Paris, éd. Le Seuil, coll. Points, 1984.
- [195] Jean Fourastié, *Les Trente Glorieuses, ou la révolution invisible de 1946 à 1975*, Paris, Fayard, 1979.
- [196] Régis Boulat, *Jean Fourastié, un expert en productivité et en modernisation*, Besançon, Presses Universitaires de Franche Comté, 2008.
- [197] F. Caron et J. Bouvier in Braudel (Fernand) et Labrousse (Ernest) (sous la direction de) *Histoire économique et sociale de la France*, Paris, PUF, tome 4, 1982, p. 1012.
- [198] Jacques Marseille, *Nouvelle histoire de la France*, Paris, Perrin, 1999.
- [199] Elie Cohen, *Le nouvel âge d'or du capitalisme, bulles, krachs et rebonds*, Paris, Fayard, 2005.
- [200] Thomas Piketty, *Le capital au XXI^e siècle*, Paris, Seuil, 2013.
Thomas Piketty, *Capital et idéologie*, Paris, Seuil, 2019.

1.1 Les politiques économiques au temps de la modernisation

Avant la Première Guerre mondiale, l'Etat en France n'avait pas vocation à intervenir dans la vie économique du pays et dans son industrie autrement que par les protections douanières.

Les taxes à l'entrée des produits importés dans le territoire national assuraient une partie essentielle des ressources de l'Etat et permettaient de protéger les productions nationales de la concurrence de ces produits éventuellement proposés à moindre prix par d'autres pays. Il existait par ailleurs des réglementations concernant notamment l'exploitation du sous-sol par les mines, les transports ferroviaires et d'une façon générale les infrastructures de transport, ou encore les établissements industriels insalubres. Il s'agit d'abord d'un rôle de contrôle pour lequel l'Etat dispose de corps de hauts fonctionnaires expérimentés comme celui des Mines ou celui des Ponts et Chaussées. Exceptionnellement, l'Etat participait à la production de biens matériels comme avec les Manufactures d'Armes ou les Poudreries, ou encore la Manufacture des tabacs et allumettes.

Les nécessités de l'économie de guerre pendant la Première Guerre, puis par la crise économique de l'entre-deux-guerres, dite « crise de 1929 », amène l'Etat à intervenir de plus en plus dans la vie économique. C'est ainsi qu'il devient « entrepreneur » avec la nationalisation des chemins de fer et celle des armements (1936-1937). Les transformations du rôle de l'Etat s'amplifient au cours de la période de modernisation.

Cette amplification repose sur l'évolution de la pensée économique et des outils de compréhension de l'économie (A), sur une vague de nationalisations (B) et sur une méthode économique nouvelle, la « planifications à la française » (C).

1.1.1 La pensée économique et les outils de la politique économique

La croissance industrielle et l'intervention croissante de l'Etat reposent sur l'évolution de la pensée économique et sur une meilleure connaissance de l'économie grâce aux statistiques et à la comptabilité nationale.

Si la mise en place d'un appareil statistique moderne a été largement entamée pendant la période Vichy, la création de l'INSEE, Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques, en 1946, favorise la modernisation de l'économie dans ce domaine essentiel^[201]. Il en va de même pour la comptabilité nationale^[202]. Rompant avec le libéralisme antérieur où la comptabilité des entreprises

était une affaire strictement privée au nom du secret des affaires, l'Etat parvient à imposer des règles qui améliorent la transparence et qui facilitent la collecte de la fiscalité des entreprises^[203].

L'intervention de l'Etat en économie a été préparée par une longue « conversion » analysée par Michel Margairaz^[204]. La conversion s'accélère dans le contexte de la Libération^[205]. La nouveauté de l'après-guerre est la diffusion progressive des idées de J. M. Keynes, la « pensée keynésienne » dans les nouvelles élites économiques^[206]. Les notions et les pratiques de déficit budgétaire et de politique de relance sont partagées. Ce, dans un contexte où l'endettement de la France est considérable en apparence (environ 200% du PIB). Toutefois, cet endettement est rapidement effacé par l'inflation et par les dévaluations du franc.

Pour autant la pensée keynésienne qui préconise l'investissement productif n'est pas favorable à la prise de contrôle par l'Etat des instruments de production. L'histoire des nationalisations de la Libération repose sur d'autres impulsions.

Notes

[201] Michel Volle, *Histoire de la statistique industrielle*, Paris, Economica, 1982.

[202] François Fourquet, *Les comptes de la puissance. Histoire de la comptabilité nationale et du plan*, Paris, Encres, 1982.

[203] Béatrice Touchelay, *L'État et l'entreprise : une histoire de la normalisation comptable et fiscale à la française*, Presses universitaires de Rennes, 2011.

[204] Michel Margairaz, *L'État, les finances et l'économie. Histoire d'une conversion, 1932-1952*, 2 vol., Paris, éd. Ministère des Finances, coll. Histoire économique et financière, 1991.

[205] Richard F. Kuisel, *Le capitalisme et l'État en France. Modernisation et dirigisme au 20ème siècle*, Paris, éd. Gallimard, coll. NRF, 1984.

[206] Michel Margairaz (dir.), *Pierre Mendès France et l'économie*, Paris, éd. Odile Jacob, 1988.

1.1.2 Les nationalisations

Après la nationalisation des industries d'Armement en 1936^[207] et celle des chemins de fer (SNCF) en 1937^[208], l'énonciation d'un programme de nationalisation par le Comité National de la résistance est décisive.

Il prône : « *le retour à la nation des grands moyens de production monopolisée, fruits du travail commun, des sources d'énergie, des richesses du sous-sol, des compagnies d'assurances et des grandes banques* »^[209].

Les nationalisations qui suivent la Libération relèvent de deux objectifs principaux^[210]. Le premier est la sanction pour les propriétaires des charbonnages^[211], pour Renault^[212] et pour Gnome et Rhône (future SNECMA) du fait de leurs comportements considérés comme favorables à l'occupant.

Le second objectif repose sur l'idée de la frilosité des comportements industriels et bancaires pendant l'entre-deux-guerres qui n'ont pas favorisé l'investissement productif.

L'État entend prendre les choses en main afin de conduire une modernisation volontariste^[213]. C'est ainsi que les premiers gouvernements de la Quatrième République nationalisent les transports aériens (Air France, Air Bleu), le gaz^[214] et l'électricité^[215] (EDF GDF) et intervient dans le secteur bancaire afin de disposer du levier du crédit : Banque de France et les quatre grandes banques de dépôt (Crédit Lyonnais, Société Générale, Banque Nationale du Commerce et de l'Industrie, Comptoir National d'Escompte –les deux dernières forment la BNP en 1966). Ce dispositif des nationalisations est complété par une transformation d'autres organismes de crédit (Caisse des dépôts et consignations^[216], Crédit Foncier, Crédit national^[217], Crédit agricole et Crédit populaire).

Reste le cas des nationalisations avortées dont l'exemple le plus inattendu est la sidérurgie. Alors que tout semblait s'y prêter, notamment du fait de l'injuste opprobre qui pesait sur certains groupes comme celui de Wendel^[218], alors que des propositions de loi ont été élaborées; elle ne s'est pas réalisée. Bien des explications ont été formulées pour cette surprenante non-décision. On a cité tour à tour l'indécision de la CGT confrontée à la scission de Force Ouvrière; la pugnacité de l'organisation patronale renaissante, la Chambre Syndicale de la Sidérurgie Française, l'opposition du MRP (Mouvement Républicain Populaire, le parti centriste membre de la coalition gouvernementale). Quoi qu'il en soit, la sidérurgie n'a pas été nationalisée et les modernisateurs ont dû ranger dans leurs tiroirs leurs projets de restructuration de ce secteur industriel.

En peu de temps, les pouvoirs publics disposent avec les nationalisations d'une boîte à outils que la planification orchestre en faveur d'une sélection volontariste de choix industriels.

Notes

[207] Robert Franck, *La hantise du déclin. La France, 1920-1960 : finances, défense et identité nationale*, Paris, Belin, 1994.

[208] François Caron, *Histoire des chemins de fer en France. T. 2. 1883-1937*, Paris, éd. Fayard, 2005.

[209] Claire Andrieu, *Le programme commun de la Résistance. Des idées dans la guerre*, Paris, Éditions de l'Erudit, 1984.

[210] C. Andrieu, L. Le Van et A. Prost (dir.), *Les nationalisations de la Libération. De l'utopie au compromis*, Paris, Presses de la FNSP, 1987.

[211] Jean Bouvier, "Région et nation : inflation, réformes de structure, nationalisation des houillères et crise sociale", colloque "Libération dans le Nord Pas de Calais 1944-1947", *Revue du Nord*, n°227, oct-nov 1975, p. 603-610.

[212] Patrick Fridenson, « Une régie à la conquête de l'autonomie », in Andrieu, C., Le Van, L. et Prost A. (dirs), *Les nationalisations de la Libération. De l'utopie au compromis*, Paris, Presses de la FNSP, 1987.

[213] Patrick Fridenson et André Strauss (dirs), *Le capitalisme français 19e-20e siècle. Blocages et dynamismes d'une croissance*, Paris, éd. Fayard, 1987.

[214] Alain Beltran et Jean-Pierre Williot, *Le noir et le bleu. 40 ans d'histoire du gaz de France*, Paris, éd. Belfond, 1992.

[215] Association pour l'Histoire de l'Électricité en France, *La nationalisation de l'électricité en France, nécessité technique ou logique politique ?*, Paris, AHEF, PUF, 1996. Picard, J.-F., Beltran A., Bungener, M., *Histoires de l'EDF. Comment sont prises les décisions de 1946 à nos jours*, Paris, éd. Dunod, 1985.

[216] Alya Aglan, Michel Margairaz et Philippe Verheyde (dirs), *La Caisse des dépôts et consignations, la Seconde Guerre mondiale et le XX^e siècle*, (actes du colloque organisé à Paris du 28 au 30 novembre 2001 par le Comité historique de la Caisse des dépôts et consignations), Paris, éd. Albin Michel, coll. Histoire de la Mission historique de la Banque de France, 2003, 669 p.

[217] Patrice Baubeau, Arnaud Lavit d'Hautefort, Michel Lescure, *Le Crédit National. Histoire publique d'une société privée*, Paris, Jean Claude Lattes, 1994.

[218] Philippe Mioche (dir), *La sidérurgie française et la maison de Wendel pendant les Trente Glorieuses 1945 -1975*, Aix-en-Provence, Presses Universitaires de Provence, 2015.

1.1.3 La planification « à la française »

La planification est dite « à la française » car elle se distingue de la planification soviétique. Les choix sont négociés et non imposés aux acteurs de l'économie.

C'est ainsi que la planification et notamment les quatre premiers plans de 1946 à 1965, a été un outil singulier au coeur du processus de modernisation de l'industrie. En s'inspirant pour partie des méthodes administratives britanniques et de celles du New Deal américain, Jean Monnet et l'équipe du Commissariat du Plan, crée le 1er janvier 1946, s'installe rue de Martignac peu de temps avant le départ du Général de Gaulle du gouvernement.^[219]

L'inaccoutumé de la démarche repose sur la concertation entre les services administratifs, les patrons et les syndicalistes autour d'objectifs de production secteurs par secteurs. Les débuts de la grande croissance reposent sur l'esquisse de ce que nous appelons de nos jours la concertation ou le dialogue social.

Cette concertation se déroule de façon satisfaisante car le Parti communiste et la CGT, largement prépondérante parmi les salariés, sont fortement engagés dans « la bataille de la production ». Leurs objectifs sont alors de moderniser et d'accroître la production nationale afin de limiter la dépendance du pays à l'égard des États-Unis.

Cette posture politique se modifie en 1947-1948, car le Parti communiste n'est plus au gouvernement, mais les liens créés dans la planification favorisent la poursuite de la concertation. Ainsi par exemple, le secrétaire de la CGT chargé des questions économiques, Pierre Le Brun, louvoie entre la rue de Martignac et la centrale de Montreuil avant de se rallier au gaullisme^[220].

La dynamique du consensus est telle que le plan entérine officiellement le retour légal à la semaine de 48 h de travail, au lieu de 40, adoptée en 1936, (les 40h n'étaient plus appliquées dans les faits). Ce gros changement du droit social s'opère sans heurt.

De plus, en engageant le débat avec les entrepreneurs dans les commissions le Plan délimite le périmètre des nationalisations, il stoppe la vague. Il n'y aura plus de nouvelles nationalisations avant 1982.

Enfin, dans un autre registre, le Plan Monnet valide le consensus pour limiter les dépenses militaires. Elles diminuent fortement. Sur la base 100 en 1952, les dépenses de la Défense nationale s'établissent à 97 en 1953, 89 en 1954, 86 en 1955, elles ne retrouvent leur niveau de 1952 qu'en 1956^[221]. Evidemment, ceci est rendu possible par l'existence des alliances, Alliance Atlantique en 1949, et

OTAN (Organisation du Traité de l'Atlantique Nord) en 1950 qui offrent à la France la protection nucléaire américaine. Cependant, l'assistance militaire américaine se développe à nouveau pendant la guerre d'Indochine où la France est confrontée à partir de 1947 à « la guerre de libération » conduite par les communistes vietnamiens. Les Européens prennent l'habitude d'être défendus contre la menace soviétique -supposée ou réelle- par les armes américaines. Cette situation sera modifiée dans les années 1960 quand le Général de Gaulle décide le départ de la France de l'OTAN (1966) et engage la dissuasion nucléaire en officialisant la fabrication d'une bombe atomique française.

Le succès du Plan Monnet repose en premier lieu sur le fait d'avoir fait des choix d'investissements. A l'encontre d'une politique hésitante de saupoudrage, il a déterminé des priorités à la reconstruction-modernisation. Indépendamment de ses objectifs, le Plan Monnet a introduit un volontarisme de la politique économique et ce volontarisme est en lui-même un succès. Ce faisant, il donne confiance aux acteurs de l'économie pour l'avenir à moyen terme. Cette confiance permet à la France d'entrer de plain-pied dans les « trente glorieuses ». Le Plan Monnet est d'abord un succès politique.

La mise en œuvre du Plan est rendue possible par les financements américains. Un premier prêt de reconstruction, dit « Blum-Byrnes », intervient en mai 1946. Puis les crédits du plan Marshall abondent l'économie française à partir de 1948. Pour l'essentiel, l'argent américain sert à acheter du matériel américain : des locomotives diesel, des tracteurs, des haveuses pour les mines, des grands outils pour la sidérurgie comme les grands trains à bande d'Usinor dans le Nord et de la SOLLAC en Lorraine.

Le « Plan de reconstruction et de modernisation de la France », a fait l'objet d'ajustements permanents. Un premier ajustement intervient avec le passage du plan généraliste aux « secteurs prioritaires » (l'électricité et le charbon, la sidérurgie, les matériaux de construction, les transports et le machinisme agricole). Les ajustements suivants se réaliseront en liaison avec les demandes de l'Organisation Européenne de Coopération Economique (OECE qui deviendra OCDE) ainsi qu'avec les injonctions de l'administration américaine en Europe (ECA).

Succès politique, le premier plan et les suivants comportent de nombreuses limites. Certains aspects sont peu ou pas pris en compte. Les contraintes environnementales ont été ignorées car elles n'étaient pas présentes dans l'esprit des décideurs. La planification a reposé sur les dynamiques existantes sans pouvoir anticiper les innovations ou les secteurs d'avenir. C'est ainsi par exemple que le Plan Monnet s'intéresse peu à l'électrometallurgie, déjà handicapée par la perte de ses ressources en hydroélectricité avec la nationalisation, alors qu'elle participera de façon importante à l'expansion internationale du pays dans les années 1960. Dans certains secteurs, le Plan Monnet ne fait qu'entériner ce qui se préparait dans les nouveaux états-majors d'entreprises. Le cas le plus évident est celui de l'électricité. Le Plan Monnet fait des choix délibérés comme celui de privilégier les industries structurantes au détriment des programmes de reconstruction de logement et des travaux publics. Le Plan Monnet fait aussi des choix contradictoires à moyen terme. Le meilleur exemple est celui des ressources énergétiques. La modernisation simultanée des charbonnages et des raffineries prépare la victoire des hydrocarbures et la fin des charbonnages

Dans les charbonnages, la rationalisation des exploitations est exemplaire, par exemple avec la concentration des puits. Elle est réalisée avec une grande détermination par les ingénieurs des mines, parfois au détriment de la qualité des relations sociales ou même de la santé (augmentation importante des cas de silicose avec la généralisation du marteau piqueur). Les gains de productivité sont spectaculaires mais ils ne parviennent pas à établir l'équilibre économique des Charbonnages de France. D'une part, l'importation de charbons étrangers, est encouragée, et le charbon français, exploité en sous-sol, subi la concurrence des gisements américains à ciel ouvert. D'autre part le programme de modernisation du pays comporte aussi une reconstruction et un renforcement des équipements de raffinage en France (cf. loi de 1928) ce qui ouvre la voie à la compétitivité prix du fuel. Les deux concurrences, charbon importé et fuel peu coûteux, provoquent la crise charbonnière dès 1956 et conduisent les pouvoirs publics à engager un vaste programme de fermeture progressive des mines de charbon. La première étape est le Plan Jeanneney de 1963. L'effort humain comme

l'effort financier, tous deux considérables, engagés dans la « bataille du charbon » ont été un feu de paille.

Le Plan Monnet énonce et épouse les formes de la reconstruction modernisation tout autant qu'il les produit. Ses ajustements, ses limites et ses contradictions sont occultés par le remarquable succès de sa dynamique politique qui repose sur une politique économique de forme keynésienne. Mais la France de 1946 n'a pas d'autres choix. Ces dispositifs provoquent la hausse des dépenses publiques qui passent de 26.7% du PIB en 1950 à 40.9 en 1977.

Les prévisions des deuxième et troisième plans sont bousculées par l'histoire de la Quatrième République et en particulier par les guerres d'Indochine et d'Algérie. L'élan de la Cinquième République et l'habileté de Pierre Massé redonne au Quatrième plan le lustre de « l'ardente obligation » qui coïncide avec l'apogée de la croissance. Au-delà de 1965, avant la fin des « trente glorieuses » donc, la planification dérape et ses préconisations de croissance sont déconnectées de l'évolution réelle du pays^[222]. Henry Rousso évoque une « déplanification »^[223]. Au demeurant, « la grande politique industrielle » de Georges 224 Cazes (Bernard), "Un demi-siècle de planification indicative", in Lévy-Leboyer (Maurice), Casanova (Jean Claude), (dirs) *Entre l'Etat et le marché. L'économie française des années 1880 à nos jours*, Gallimard, Paris, 1991, 225 Rousso (Henry),(dir), *La planification en crises (1965-1985)*, Éditions du CNRS, Paris, 1988. Pompidou, comme Premier Ministre (1962 – 1968), puis comme Président de la République 1969 – 1974) développe des interventions sectorielles afin de soutenir la création de « champions nationaux » sans utiliser les outils du plan^[224].

Le gouvernement entreprend des projets ambitieux. Sur le registre de la recherche d'une puissance industrielle nationale, l'Etat décide en 1962 la construction de l'avion Concorde dans le cadre d'une coopération franco-britannique. C'est aussi le cas du « Plan calcul » en 1966^[225]. Il s'agit alors de favoriser l'essor d'une industrie nationale d'ordinateurs, un domaine où l'avance américaine est forte avec la firme IBM. Ces deux interventions seront des échecs.

Fondamentalement, c'est l'ouverture des marchés, conséquence de la construction européenne qui modifie complètement la capacité de l'institution du Plan à anticiper. C'est ainsi que les hausses de salaires à l'issue de la crise sociale de mai 1968 se sont traduites par des achats de biens importés et par un déficit de la balance commerciale.

Notes

[219] Philippe Mioche, *Le Plan Monnet, genèse et élaboration 1941-1947*, Paris, Publications de la Sorbonne, 1987.

[220] Philippe Mioche, « Pierre Le Brun », in Claire Andrieu, Philippe Braud, Guillaume Piketty, *Dictionnaire De Gaulle*, Paris, éd. Robert Laffont, coll. Bouquins, 2006, pp. 672-673.

[221] Service des études économiques et financières (SEEF), « Les dépenses budgétaires de l'État », 1960.

[222] Bernard Cazes, "Un demi-siècle de planification indicative", in Maurice Lévy-Leboyer, Jean-Claude Casanova (dirs), *Entre l'État et le marché. L'économie française des années 1880 à nos jours*, Paris, Gallimard, 1991.

[223] Henry Rousso (dir), *La planification en crises (1965-1985)*, Paris, Éditions du CNRS, 1988.

[224] Éric Bussière, (dir.), *Georges Pompidou face à la mutation économique de l'Occident, 1969-1974*, Paris, PUF, Politique d'aujourd'hui, 2003.

[225] Pierre Mounier-Kuhn, *L'informatique en France, de la seconde guerre mondiale au Plan Calcul. L'émergence d'une science*, Paris, Presses de l'Université Paris-Sorbonne, 2010.

1.2 Les environnements du temps de la modernisation

La modernisation industrielle de la France ne repose pas seulement sur les décisions de politique économique, elle s'inscrit dans les environnements de l'après-guerre.

La grande croissance est un phénomène qui dépasse et entraîne les politiques. Elle ne concerne pas que la France, ce qui relativise la spécificité des « trente glorieuses ». Le temps des modernisations s'éclaire par celui des croissances, par le rôle incontournable des Etats-Unis et par l'apparition d'un nouvel acteur : la construction européenne.

1.2.1 La croissance

La croissance économique des années 1944-1974 est impétueuse dans plusieurs pays d'Europe occidentale et au Japon.

L'augmentation du PNB se situe entre 5 et 6% l'an aussi bien en France, qu'en République Fédérale, en Italie ou en Suisse. Seul, le Royaume-Uni reste aux alentours de 3% l'an car il est freiné par les retards d'investissements (l'argent du Plan Marshall a beaucoup servi à payer la dette) et par les phénomènes monétaires (convertibilité de la livre).

Le cas de la République Fédérale d'Allemagne est intéressant car elle a relativement moins bénéficié du Plan Marshall et elle connaît une croissance remarquable^[226].

A la différence de la France la gestion de l'économie et de la société ne s'inspire pas des grands principes de l'économie keynésienne mais de « l'ordolibéralisme », soit un libéralisme équilibré par des formes importantes de dialogue social et une recherche permanente des équilibres budgétaires.

Si la croissance est comparable dans des pays qui mettent en oeuvre des politiques différentes, c'est que le ressort essentiel de la croissance est celui de la consommation qui entre après-guerre dans sa phase de masse pour les pays d'Europe occidentale. La consommation et l'équipement des ménages ont rapidement relayé la reconstruction des pays dévastés par le conflit. L'essor de l'automobile individuelle en est la parfaite illustration et la hausse régulière du pouvoir d'achat des ménages le mécanisme intime. « *A partir de 1949, la majorité du pouvoir d'achat des ménages est employé à l'achat et à l'entretien des voitures* »^[227]. Cette croissance partagée crée une situation de plein emploi dans tous les pays concernés. Le taux de chômage en % de la population active est en France de 1.9 de 1950 à 1959 et de 1.6 de 1960 à 1969. Les entreprises font appel massivement à la main d'œuvre étrangère, surtout en France car la RFA bénéficie des réfugiés d'Europe orientale et l'Italie quant à elle cesse d'être un pays d'émigration.

Dans ce processus de modernisation et de croissance, la principale particularité française est celle de l'inflation qui déclenche une très grande instabilité monétaire, le franc est dévalué de nombreuses fois. Mais les dévaluations n'ont pas que des effets négatifs sur l'industrie française. Au contraire, les groupes industriels qui se consolident dans les années 1960 deviennent de puissants exportateurs. Ainsi, et en dépit de sa dépendance énergétique à l'égard des produits pétroliers, la France maintient un solde sa balance commerciale à peu près à l'équilibre, avec quelques années d'excédents.

Notes

[226] Alan S. Milward, *The reconstruction of western Europe 1945-1951*, London, Methuen and Co, 1984.

[227] Patrick Fridenson, « L'industrie automobile : la primauté des marchés », in "La IV^e République. Histoire, Recherches et Archives", *Historiens et Géographes*, n°357-358, juin 1997.

1.2.2 L'Amérique

Si la croissance se développe *sui generis* par la consommation de masse, son essor initial a bénéficié à plein de l'impulsion initiale du Plan Marshall et des différentes formes d'aide américaine.

Les effets de l'aide Marshall sont surtout importants sans les années cinquante. De 1945 (prêt bail non remboursé) à 1955, la France reçoit environ 5 milliards de \$. Et il est très important de comprendre dans le cadre d'une histoire industrielle que l'influence américaine ne se limite pas à des prêts ou des bons d'achat. Il y a toute la dimension culturelle de l'exportation des modes de vie et de consommation^[228]. Le modèle américain est particulièrement influent pour la gestion et l'organisation des entreprises et nombreux sont les groupes français qui sollicitent des conseils d'organisation aux entreprises américaines spécialisées dans ce domaine^[229]. Tout aussi important est l'épisode des missions de productivité^[230]. Ces missions, financées par le Plan Marshall, réunissent des ingénieurs et quelques syndicalistes réformistes (car la CGT refuse d'y participer par antiaméricanisme) et elles visitent longuement des usines américaines homologues aux leurs afin de prendre la mesure des progrès des techniques et surtout de la productivité qui devient un concept majeur de la gestion des entreprises françaises. Il s'agirait de créer un choc psychologique et d'encourager une convergence entre partenaires sociaux^[231].

Notes

[228] Richard F. Kuisel, *Seducing the French. The Dilemma of Americanization*, University of California Press, Berkeley-Los Angeles, Londres, 1993.

[229] Mathias Kipping, Ove Bjarnar (eds), *The Americanisation of European Business*, London, Routledge, 1998.

[230] Dominique Barjot (ed.), *Catching up with America. Productivity Missions and the Diffusion of American Economic and Technological Influence after the Second World War*, Paris, Presses de l'Université de Paris-Sorbonne, 2002.

[231] Michel Margairaz, 1991, *op. cit.* p. 1207.

1.2.3 L'Europe

Les débuts de la construction européenne initiés par le Plan Schuman le 9 mai 1950 et la création de la Communauté Européenne du Charbon et de l'Acier (CECA par la suite) en 1952, reposent sur l'initiative politique la plus novatrice de la période des trente glorieuses. Mais qu'en est-il pour la France industrielle ?

Entre sa mise en place (1952) et le coup d'arrêt provoqué par l'échec de la Communauté Européenne de Défense (1954), l'exécutif de la CECA, pompeusement baptisé Haute Autorité^[232], a entrepris des réalisations ambitieuses. La Haute Autorité, conduite par Jean Monnet de 1952 à 1955 a créé de toutes

pièces les instances de la première institution supranationale européenne. Elles reposent sur un quadrilatère d'institutions, « le carré magique » selon Jacques Delors. La principale originalité est la création de deux exécutifs, la Haute Autorité (expression des intérêts communs) et le Conseil (expression des intérêts nationaux) où la première à l'initiative des propositions et le second celui de les accepter ou de les refuser.

Plus classiquement, la première Europe repose sur une Cour de justice indépendante^[233] et sur un embryon de Parlement, réduit à l'origine à la portion congrue. Le peu d'empressement des initiateurs, Jean Monnet en premier chef, pour la démocratie représentative continue d'ailleurs d'alimenter les arguments de ceux qui font un procès en démocratie au projet européen^[234]. Ces institutions s'accompagnent de la mise en place d'une fonction publique européenne dont les statuts sont originaux.

La gestion financière de l'institution a été remarquable. Grâce à un système d'emprunts internationaux, garantis par la CECA et ses six Etats membres sur les marchés financiers, la Haute Autorité est en mesure de proposer des prêts avantageux aux entreprises de son ressort, les activités sidérurgiques et les charbonnages, et ceci tout en dégagant une marge. Ce mécanisme préfigure la Banque Européenne d'Investissement qui est mise en place en 1957 avec le traité de Rome.

La CECA esquisse les politiques de recherche commune pour l'acier et le charbon. En soutenant des projets de recherche transnationaux. Elle modifie le fonctionnement cloisonné des laboratoires nationaux ou des entreprises et trace les linéaments de la politique de recherche européenne.

Enfin, la Haute Autorité esquisse une politique sociale européenne en favorisant un dialogue inédit avec son Comité Économique et Social -purement consultatif- et mettant en place les mécanismes d'aide à la reconversion des hommes et des territoires. Elle développe aussi une politique d'aide aux logements des salariés qui, si elle bénéficie aux premiers destinataires, rentre vite en conflit avec les nécessités croissantes de la mobilité des salariés quand les secteurs acier et charbon sont en difficultés. Mais la Haute Autorité est aussi amenée à renoncer à certaines de ses ambitions initiales. Pour ne retenir que son influence sur les industries françaises du charbon et de l'acier, elle entérine plusieurs renoncements. Elle ne vole pas au secours du secteur charbonnier qui entre dans une crise d'excédents en Europe dès 1956. Il est vrai que la première communauté est alors divisée. Les Néerlandais et les Italiens se satisfont des importations massives de charbon américain, les premiers parce que le minerai transite par Rotterdam, les seconds parce qu'ils n'ont pas de mines. C'est ainsi qu'en 1959, la Haute Autorité renonce à déclarer l'état de crise manifeste pour le charbon comme elle le fera au début des années 1980 pour l'acier. La récession des Charbonnages de France peut commencer, marquée en particulier par le plan Jeanneney de 1963.

Confrontée aux réticences souveraines des États membres, la Haute Autorité renonce aussi à intervenir dans le domaine des prix de vente sur les marchés intérieurs alors qu'un article lui en donnait expressément le pouvoir (article 60). Mais sur ce point, les gouvernements français de la Quatrième et de la Cinquième Républiques ne souhaitent pas se départir du contrôle du prix de vente de l'acier (et du charbon). Il s'agit tout à la fois de maîtriser (relativement) l'inflation en régissant le prix de l'acier, matière première de l'industrie de transformation et de soutenir indirectement d'autres secteurs comme celui de l'automobile en limitant ses coûts de fabrication. C'est Renault plutôt qu'Usinor. La Haute Autorité renonce aussi à intervenir véritablement dans le domaine des transports (article 70). Enfin, et peut-être surtout pour l'industrie française, la Haute Autorité renonce à toutes préconisations en matière de fusion et de concertation d'entreprises (article 65). Elle devient une chambre d'enregistrement de ce qui est décidé dans ce domaine entre les pouvoirs publics et les entreprises. Le résultat est que le secteur, balancé entre les indécisions des pouvoirs publics et les ambitions contradictoires des entreprises sidérurgiques, n'entamera la consolidation indispensable du secteur qu'après les nationalisations de 1982^[235].

Le bilan de la première communauté européenne est contradictoire. La mise en place de la CECA est un tournant dans l'histoire des relations franco-allemandes et des relations internationales, elle

entreprennent dans les faits la nécessaire construction européenne. Mais elle a un impact limité sur le fonctionnement des relations Etat industrie en France qui se prolongent sous la forme d'un dialogue corporatiste entre les pouvoirs publics et l'organisation professionnelle, la Chambre syndicale de la Sidérurgie Française. Quant aux charbonnages, ils sont laminés dans une double impasse. Le soutien accordé d'une part aux autres sources d'énergie, et notamment aux produits pétroliers. Le coût technique et humain de l'exploitation dans le sous-sol national. Leur fermeture est inéluctable, elle s'achèvera en 2004.

Ce n'est pas le traité de Rome en 1957 et la mise en place de la Communauté Économique Européenne (CEE par la suite) qui changent les choses pour l'industrie française. Le traité de Paris (1951) prévoit une libéralisation discrète du marché (article 2) : « *La Communauté doit réaliser l'établissement progressif de conditions assurant par elles-mêmes la répartition la plus rationnelle de la production au niveau de productivité le plus élevé, tout en sauvegardant la continuité de l'emploi et en évitant de provoquer, dans les économies des Etats membres, des troubles fondamentaux et persistants* ».

Le traité de Rome adopté en 1957 par les six premiers Etats membres prône (article 3, alinéa f) : « *l'établissement d'un régime assurant que la concurrence n'est pas faussée dans le marché commun* », c'est-à-dire une forme du libéralisme qui, en tout cas, limite grandement les possibilités pour les Etats membres de mettre en œuvre des politiques industrielles de protection ou d'encouragement. Inspiré par l'Ecole économique de Francfort, l'ordo libéralisme ou « économie sociale de marché » allemand n'entend pas entendre prononcer le mot « politique industrielle » ; pas plus que les mots « nationalisation » ou « planification ».

Cette politique économique qui est au cœur du miracle allemand associe une approche libérale et sociale. Ceci se manifeste notamment dans les différentes formes de cogestion. Il est important de préciser que ces rejets de l'intervention économique, portés politiquement par le parti démocrate-chrétien (dominant jusqu'en 1966, date de la première « grande coalition »), reflète le rejet du nazisme. En Allemagne, l'interventionnisme, la planification, la prise de contrôle par l'Etat, sont des héritages nazis et de cela, l'Allemagne nouvelle ne veut plus. Dans ces conditions, la France affaiblit par l'échec de la CED et par la Guerre d'Algérie, accepte un traité dont les ambitions sont a priori limitées à la libre circulation des marchandises dans le marché intérieur européen. Cette zone de libre-échange, protégée provisoirement par un tarif extérieur commun et administré par des institutions succédanées de la précédente communauté (une Commission du marché commun à la place de la Haute Autorité) est le cœur du nouveau traité. La perspective de voir déferler, par exemple, les machines-outils allemandes sur le marché français^[236], conduit l'organisation patronale à protester.

Mais cette protestation n'aboutit à rien car elle dissimule mal les divisions des entrepreneurs. Entre ceux qui protestent et ceux qui escomptent les exportations à venir en Belgique, en Italie et même en Allemagne, le discours patronal se neutralise en peu de temps. La seule disposition du traité de Rome qui concerne vraiment l'industrie française est le libre-échange intérieur sur le marché communautaire, un objectif pleinement atteint en 1968. Les échanges intracommunautaires, portés par le paroxysme de la croissance au début des années 1960, connaissent un développement inédit qui produit de l'interdépendance entre les économies des États membres.

🏠 Les ressorts de la croissance industrielle de la France

L'Europe de 1950 à 1975 est un formidable projet qui laisse entrevoir la possibilité d'un troisième acteur économique entre la domination mondiale des Etats-Unis et de l'URSS mais ni la CECA, ni la CEE, n'ont considérablement modifiées les conditions d'existence de l'industrie française. Michel Rocard affirme : « On a ainsi créé un Marché commun. Mais on n'a pas été plus loin dans la construction communautaire. Sauf en ce qui concerne l'agriculture, toutes les tentatives de politique commune ont échoué »^[237].

Dans les faits, la politique européenne de la France a surtout défendu la mise en place de la Politique Agricole Commune qui était une nécessité pour que l'espace européen retrouve son indépendance alimentaire. Ce choix stratégique a aussi l'avantage de rééquilibrer en faveur de la France le Marché Commun favorable à l'industrie allemande. En ce sens, il a rendu possible la poursuite de l'intégration européenne. Mais le succès de la grande agriculture d'exportation, qui bénéficie de la PAC, pèse aussi sur l'avenir industriel de la France. Ce sont les betteraves françaises contre les machines-outils allemandes.

Notes

[232] Mauve Carbonell, *Des hommes à l'origine de l'Europe. Biographies des membres de la Haute Autorité de la CECA*, Aix-en-Provence, Publications de l'université de Provence, 2008.

[233] Vera Fritz, « Contribution à l'histoire de la Cour de Justice de l'Union européenne à travers des biographies historiques de ses premiers membres (1952-1972) », thèse de doctorat de l'Université d'Aix-Marseille, 2014.

[234] Antonin Cohen, *De Vichy à la Communauté européenne*, Paris, Presses Universitaires de France, 2012.

[235] Philippe Mioche (dir). « La sidérurgie française et la maison de Wendel pendant les Trente Glorieuses 1945-1975 », Aix-en-Provence, Presses Universitaires de Provence, 2015.

[236] Philippe Mioche « La triple malédiction de l'industrie de la machine-outil en France », in Belhoste (Jean-François), Serge Benoît et Serge Chassagne, Philippe Mioche, *Autour de l'industrie, histoire et patrimoine. Mélanges offerts à Denis Woronoff*, Paris, Comité pour l'Histoire Économique et Financière de la France, 2004, p. 589 et suiv.

[237] *Le Monde*, 24 mai 1977.

1.3 Les dynamiques de la société française et des entreprises industrielles

Le temps de la modernisation a été celui de la réduction des inégalités territoriales. Des régions déshéritées comme la Bretagne développe un grand dynamisme dans l'industrie agroalimentaire.

La Lorraine, fortement industrialisée devient un pôle d'immigration massive. A la fin de la période, le Golfe de Fos, insalubre et quasi désert, devient une zone industrielle de la taille de la Ville de Paris.

Sur fond de croissance démographique avec le baby-boom qui se prolonge, l'apport de l'immigration est incontournable pour la croissance industrielle. Dans les années 1960, un ouvrier sur dix est un étranger. Sur le même registre, l'emploi féminin poursuit sa progression. Dans les années 1970, un ouvrier sur cinq est une ouvrière^[238].

Notes

[238] Denis Woronoff, *Histoire de l'industrie en France. Du XVI^e siècle à nos jours*, Paris, Seuil, 1994, p. 573.

1.3.1 La société industrielle entre consommation et conflictualité

Le « compromis fordiste » assure une amélioration de la vie matérielle des couches populaires et moyennes, un partage de la valeur ajoutée plus favorable au travail, une sécurisation de la vieillesse et de la maladie et la généralisation de l'emploi à vie.

Il permet d'associer les gains de la productivité du travail à l'essor de la consommation de masse qui améliore le confort des ménages, ceci est particulièrement spectaculaire pour l'équipement électroménager et pour l'automobile.

Cependant, un des paradoxes de cette période de croissance industrielle est la persistance d'une forte conflictualité des rapports sociaux.

Pendant les trente années de la grande croissance, la France n'a pas été socialement apaisée^[239].

À l'inverse des notions de progrès chantées par J. Fourastié, le Parti communiste qui représente entre 20 et 25% des suffrages pendant la période et la CGT qui largement majoritaire dans la plupart des bastions industriels, évoquent une « paupérisation » (un appauvrissement) relative ou absolue des ouvriers et l'organisation syndicale évoque des diminutions du pouvoir d'achat alors que c'est l'inverse qui se produit. En 1970, plus de 57% des ménages ont une auto et plus de 70% une télévision. Une historienne a dressé un inventaire de la conflictualité qui contraste avec l'imaginaire d'une croissance heureuse^[240].

Sans reprendre ici l'inventaire, on cite l'exemple des mineurs du charbon qui, du début de la période^[241] à l'année 1963, ont marqué la chronique sociale. Peut-être d'autant plus parce que ces conflits, pour les salaires et les conditions de travail, puis contre la fermeture des mines, se déroulent dans une entreprise nationale, les Charbonnages de France.

Bien entendu, la période de la grande croissance s'achève après les contestations massives et multiformes de la crise politique et sociale de 1968. C'est bien là un paradoxe fondamental, jamais la croissance n'a été aussi vive, avec un regain fort en 1969, jamais elle n'aura été autant contestée.

Notes

[239] Xavier Vigna, *Histoire des ouvriers en France au XX^e siècle*, Paris, Perrin, 2012.

[240] Michelle Zancarini-Fournel, *Les luttes et les rêves. Une histoire populaire de la France de 1685 à nos jours*. Éditions de la Découverte, Paris, 2016, 995 p.

[241] Marion Fontaine, et Xavier Vigna. « La grève des mineurs de l'automne 1948 en France », *Vingtième Siècle. Revue d'histoire*, n° 121, 1/2014, p. 21-34.

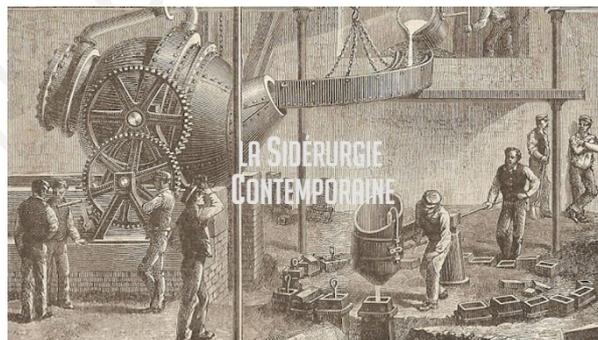
1.3.2 L'adaptation inégale de l'appareil industriel

Dans la décennie 1960 la croissance de certains secteurs de l'activité manufacturière dépasse les 10% par an ! C'est le cas pour les biens de consommation durables (automobiles, équipements ménagers), de l'équipement industriel (mécanique, construction électrique), de la chimie et des matériaux.

Mais ce dynamisme ne concerne pas d'autres secteurs dont la croissance est moins forte comme la sidérurgie, le cuir, le textile. Ces croissances s'accompagnent d'une hausse continue de la productivité, 6.5% par an dans l'industrie. La France se rapproche ailleurs des meilleurs scores mondiaux.

La politique industrielle de la grande croissance des années 1960 est qualifiée par Denis Woronof de « néo saint simonienne » [242]. Avec Georges Pompidou, l'intervention de l'État prend la forme d'incitations à la concertation d'entreprises avec l'objectif de faire émerger des « champions nationaux » dans différents secteurs industriels. Ces incitations reposent notamment sur des outils financiers comme le FDES (Fonds de Développement Économique et Social) créé en 1955 afin d'attribuer des prêts à long terme à des taux plus avantageux que ceux du marché financier. C'est ainsi que sont réalisées un nombre important de fusions ou de concentrations de grandes entreprises comme celles qui s'opèrent dans le secteur pétrolier. Citons aussi Pechiney Ugine Kuhlmann en 1971 qui réunit grande part de la chimie, de l'aluminium et des aciers spéciaux ; l'absorption de Citroën par Peugeot en 1974. Ces concentrations sont plus ou moins désirées par les différentes entreprises concernées et le bilan est contrasté. Si la fusion de Saint-Gobain et de Pont-à-Mousson, qui doit peut à l'impulsion de l'Etat, est un grand succès industriel, la réalisation de PUK produit surtout de l'endettement pour le groupe consolidé. L'échec le plus marquant, dans un contexte particulier, est celui de la réalisation de Creusot-Loire en 1970. Cette entreprise sera en faillite quatorze ans plus tard.

A l'égard de la [sidérurgie](#), il s'agit aussi d'encourager les concentrations, mais les signes avant-coureurs de la crise industrielle frappent déjà cette industrie d'amont sous la forme d'un endettement croissant des entreprises. C'est ainsi que le plan professionnel de 1966 comporte trois volets : des injonctions à la concentration des entreprises, de nouvelles aides financières pour réaliser les grands investissements prévus et...des milliers de licenciements. La sidérurgie française n'a pas renoncé à ses ambitions, mais la grande crise de ce secteur a commencé et elle atteindra son premier paroxysme en 1978.



Notes

[242] Denis Woronoff, *Histoire de l'industrie en France. Du XVI^e siècle à nos jours*, Paris, Seuil, 1994, p. 560.

1.3.3 Une industrie peu respectueuse de l'environnement

L'essor industriel inédit de la période de la grande croissance provoque des dégâts environnementaux exceptionnels.

La pollution industrielle ne commence pas avec la période de la grande croissance. Depuis le XIX^e siècle, des accidents industriels et des protestations marquent l'histoire environnementale de l'industrie^[243]. Pendant longtemps, les industriels pratiquent le dédommagement pour les cultures et les animaux endommagés. Mais « *l'industrie des années 1970 est entrée dans l'ère du soupçon* »^[244].

La prise de conscience des dégâts de la croissance s'opère progressivement au cours des années 1960. Elle est amplifiée par la catastrophe industrielle de la raffinerie de Feyzin près de Lyon en janvier 1966.

En 1966-1967 un rapport dresse un inventaire des pollutions des eaux, de l'air, du bruit, etc.^[245]. Un ministère de la Protection de la nature et de l'environnement est créé en 1971. Certaines entreprises s'efforcent de faire progresser leurs recherches en vue de limiter les pollutions. C'est ainsi par exemple que la fabrication de l'aluminium procède à l'épuration du fluor au début des années 1970^[246]. On observe par ailleurs que la modernisation des charbonnages, et notamment l'utilisation des marteaux piqueurs provoque une augmentation de la maladie de la silicose parmi les mineurs^[247]. On découvre progressivement l'ampleur des maladies de longue durée provoquées par l'utilisation massive de l'amiante dans certaines industries (filatures, sidérurgie, réparations et constructions navales)^[248].

🏠 Faut-il en « finir » avec les Trente Glorieuses

Cet élan de modernisation a connu un ralentissement puis coup d'arrêt avec les prémices de la crise industrielle qui se dessine dans les années 1970 avant de se muer dans un processus de désindustrialisation. La fin des « trente glorieuses » produit des retours critiques sur ce qu'elles n'ont pas réalisé ou ce qu'elles ont oublié^[249], mais aussi une nostalgie qui imprègne encore l'air du temps.

Pour Esther Duflo, économiste française et professeur au Massachusetts Institute of Technology, « les trente glorieuses nous rendent malheureux ». « *Nos dirigeants (et nos économistes il faut bien le dire) sont encore prisonniers de l'illusion des « trente glorieuses », de la promesse d'un avenir toujours plus radieux* »^[250]. Il est parfois devenu de bon ton de critiquer radicalement le temps de la modernisation et même « *d'en finir avec les trente glorieuses* »^[251]. On ne démêlera pas ici les motivations sans doute diverses de cette controverse intellectuelle. Contre la croissance et le progrès des voix se sont après la Seconde Guerre, comme celles d'Alexandre Kojève ou de Jacques Ellul. Ils ont critiqué les méfaits de la culture des technologies et du progrès au nom de la défense de l'environnement, mais ils sont restés très isolés. Les historiens de l'économie française ne les suivaient pas. « *Cette croissance française a reposé sur une industrialisation intensive, désirée au début des années cinquante et contestée aujourd'hui, avec une certaine légèreté, par certains* »^[252].

On ne peut comprendre l'étonnement et la joie de ceux qui ont participé au temps de la modernisation qu'à la mesure des discours antérieurs sur le déclin français. L'affaiblissement et les désordres économiques de l'entre-deux-guerres dont l'aboutissement est la Révolution nationale de Vichy. Dans un ouvrage collectif en hommage à Jean Bouvier paru en 1987, nous nous autoproclamions « révisionnistes », au temps où ce mot ne portait pas les dérives que certains usages ont fait naître. Et Jean Bouvier écrivait : « *Le sens de la révision ? Elle a consisté à découvrir progressivement dans les années 1950 qu'aucune malédiction particulière à multiples ressorts tant matériels que sociaux et culturels ne pesait sur la longue histoire de notre pays ; que notre économie n'a jamais été durablement bloquées depuis le XVIII^e siècle ; que les dynamiques l'avaient emporté de manière récurrente sur les inerties [...] En contraste avec le lamento des impuissances et du déclin français....* »^[253].

Le temps de la modernisation ne mérite pas l'opprobre. Il a été le temps de la croissance et du plein emploi. Cela peut faire encore rêver, même s'il est possible que la croissance soit plus molle et qu'elle produise moins d'emplois. Les trente Glorieuses, « *ce n'était pas le paradis, mais c'était le progrès* »^[254].

Notes

[243] Alexis Zimmer, *Brouillards toxiques. Vallée de la Meuse, 1930, contre-enquête*, Bruxelles, Editions Zones Sensibles, 2016.

[244] Denis Woronoff, *Histoire de l'industrie en France. Du XVI^e siècle à nos jours*, Paris, Seuil, 1994, p. 592.

[245] Jean-Claude Daumas et Philippe Mioche, « L'environnement au premier plan », in "Changements dans les entreprises et SHS", *Entreprises et Histoire*. n° 35, juin 2004, p. 69 - 88.

[246] Daniel C. Ménégos, Innover pour protéger l'environnement : la lutte contre la pollution fluorée par les usines d'électrolyse, in Ivan Grinberg, Pascal Griset et Muriel Le Roux (dirs), *Cent ans d'innovation dans l'industrie de l'aluminium*, Paris, L'Harmattan, 1997, p. 75 et suiv.

[247] Paul-André Rosental, « De la silicose et des ambiguïtés de la notion de « maladie professionnelle », *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, n° 56-1, 2009, p. 83-98.

[248] Odette Hardy-Hémery, *Eternit et l'amiante, 1922-2000. Aux sources du profit, une industrie du risque*, Villeneuve d'Ascq, Presses Universitaires du Septentrion, 2005.

[249] Céline Pessis, Sezin Topçu, Christophe Bonneuil (dirs), *Une autre histoire des « Trente Glorieuses »*, Paris, La Découverte, 2013.

[250] Abhijit V. Bernergee et Esther Duflo, « Nous avons mille raisons d'être heureux », *le Monde*, 18 août 2016.

[251] Titre de l'introduction in Céline Pessis, Sezin Topçu, Christophe Bonneuil, dirs, *Une autre histoire des « Trente Glorieuses »*, Paris, La Découverte, 2013

[252] F. Caron et J. Bouvier in Fernand Braudel et Ernest Labrousse (sous la direction de) *Histoire économique et sociale de la France*, Paris, PUF, tome 4, 1982, p. 1012.

[253] P. Fridenson et A. Strauss (dir), *Le capitalisme français aux 19^{ème}-20^{ème} siècles, blocages et dynamismes d'une croissance*, Paris, Fayard, 1987, p. 12.

[254] Jacques Généreux, *À la recherche du progrès humain. 3. La Grande Régression*, Paris, Le Seuil, 2010, p. 17.

2. La désindustrialisation de la France, milieu des années 70 /années 2010

** Ce chapitre a été écrit en 2017 à partir de données disponibles en 2014.*

La crise de 1973-1974 marque le début d'une nouvelle période dans l'histoire du capitalisme français.



Alors que le mode de régulation fordiste se décompose, l'internationalisation des marchés, la libéralisation financière et l'intégration européenne imposent de nouvelles contraintes auxquelles la France a plus de difficultés que la plupart des pays développés à s'adapter.

Alors que, au milieu des années 1970, elle disposait d'une industrie moderne et puissante, 40 ans plus tard, celle-ci est très affaiblie et marginalisée. Son décrochage par rapport à l'industrie allemande qui pèse deux fois et demie plus lourd, est impressionnant. En effet, plus que les autres pays européens, la France a été touchée par la désindustrialisation et la dégradation des échanges extérieurs de produits industriels. Aussi ne vit-elle plus qu'au rythme des fermetures d'usines, des plans sociaux, des chiffres du chômage et des grèves désespérées pour la défense de l'emploi. Alors que plusieurs pays européens sont parvenus à sauvegarder leur industrie ou même ont réussi leur réindustrialisation, l'incohérence des politiques suivies par les gouvernements successifs ne lui a pas permis de remonter la pente, si bien que la situation ne cesse de se dégrader, au point que la France est désormais menacée d'un déclin irréversible.

Afin d'avoir une vue d'ensemble de cette trajectoire unique en Europe et d'en comprendre les ressorts, on retracera d'abord les étapes de la débâcle, puis on dressera une sorte d'état des lieux en étudiant successivement les faiblesses structurelles de l'industrie, les effets des politiques publiques, les structures des entreprises, les évolutions sectorielles, et les mutations sociales et territoriales.

2.1 Une trajectoire unique en Europe

Depuis les années 70, la part de l'industrie dans la population active et le PIB a diminué dans tous les pays industrialisés d'Europe.

Cette évolution générale est la conséquence mécanique des gains de productivité de l'industrie qui sont bien plus élevés que dans les services. Cependant, la situation de la France est unique car c'est, aujourd'hui, le pays le plus désindustrialisé d'Europe. Alors que, en moyenne, la part de l'industrie dans le PIB de la zone euro s'élève à 18,6 % en 2010, en France, elle est seulement de 12,6 %. Bien plus, le décrochage de la France est particulièrement net^[255] par rapport aux pays qui ont le mieux résisté à la désindustrialisation, voire se sont réindustrialisés : Allemagne (23,7 %), Autriche (22,3 %), Suède (21,1 %), Pays-Bas (18,4 %). Les statistiques du commerce extérieur confirment le recul de l'industrie : la balance commerciale française des biens industriels (hors énergie) se dégrade depuis 2003, le creusement du déficit s'expliquant en partie par la détérioration du solde des échanges du secteur automobile devenu déficitaire en 2008. Entre 1995 et 2010, la part de marché de la France au niveau mondial s'est contractée de 35 %. En 2012, le déficit manufacturier s'élève à 45,6 milliards tandis que la plupart des pays européens ont vu leur excédent progresser, parfois de manière impressionnante, celui de l'Allemagne (295 milliards) triplant même en 12 ans. Enfin, conséquence du recul de son industrie, le PIB par habitant progresse moins vite en France que dans les autres pays européens, si bien qu'on peut parler d'appauvrissement relatif : alors qu'en 2002 il représentait 115,1 % de celui de l'Union européenne (à 27), il n'en représente plus que 107,7 % en 2013, le déclassement vis-à-vis de l'Allemagne (86,8 %) étant particulièrement net alors que les deux pays faisaient jeu égal au début du siècle.

Ce processus de désindustrialisation massive et continue recouvre en fait trois phases distinctes^[256]. De 1974 à 1987, ce sont des pans entiers de l'industrie qui disparaissent : si les industries traditionnelles (textile, charbon, sidérurgie, chantiers navals), déjà en difficultés, sont touchées les premières, les défaillances d'entreprises et les destructions d'emplois s'étendent aussi à la machine-outil, l'électroménager et l'électronique grand public. L'effondrement de la machine-outil est emblématique : trop dépendante du marché national, trop fragmentée et trop confiante dans ses capacités d'innovation, cette industrie rate le virage de la commande numérique et, malgré le plan de restructuration de 1981, perd près de la moitié de ses effectifs entre 1976 et 1984^[257]. Enfin, la période connaît un nombre impressionnant de grands naufrages industriels avec notamment la liquidation de Boussac, de Normed et de Creusot-Loire.

La baisse de l'emploi industriel s'interrompt en 1987 avant de reprendre entre 1990 et 1995 où les pertes d'emplois s'élèvent à 400 000. En particulier, la France a payé un lourd tribut à la crise monétaire de 1992-1993 qui s'est traduit par la perte d'un nombre considérable de PME et d'emplois.

Enfin, au cours de la troisième vague, commencée en 2001 et toujours pas achevée, ce sont plus de 700 000 emplois industriels qui ont été détruits (jusqu'en 2013). Sur la seule période 2009-2014, 1576 usines ferment alors qu'on enregistre seulement 1000 créations, mais les usines qui se créent sont de plus en plus petites en termes d'effectifs. Plus grave, et même si l'information ne fait pas la « une » des journaux au contraire des sinistres spectaculaires de Petroplus, Goodyear ou Doux, les petites entreprises qui maillent le territoire disparaissent en grand nombre. Mais les difficultés de l'industrie française ne se réduisent pas aux seules fermetures d'usines : la situation de plusieurs secteurs phare de l'industrie française s'est dégradée (le secteur automobile s'est effondré et le solde commercial de l'agroalimentaire est devenu déficitaire) ; quatre grands groupes (Arcelor, Lafarge, Alcatel, Alstom pour la partie énergie) sont passés sous contrôle étranger ; Areva est en quasi-faillite ; PSA et EDF ont été exclus du CAC 40 ; et la France perd peu à peu les directions de ses grands groupes qui se « dénationalisent ».

Notes

[255] Pierre-Noël Giraud, Thierry Weil, *L'industrie française décroche-t-elle ?*, Paris, La documentation française, 2013 ; Michel Hau, « France-Allemagne : chronologie d'un décrochage », *Revue française d'histoire économique*, n° 2, 2014, p. 62-84.

[256] François Caron, *Histoire économique de la France, XIX-XX^e siècle*, 2eme édition, Paris, Colin, 1995, p.350-371 ; Jean-Louis Levet, *Une France sans usines ?*, Paris, Economica, 1988 ; Patrick Artus, Marie-Paule Virard, *La France sans ses usines*, Paris, Fayard, 2013 ; Pierre Lamard, Nicolas Stoskopf (dir.), *1974-1984 : une décennie de désindustrialisation ?*, Paris, Editions Picard, 2009.

[257] Christian Saint-Etienne, Robin Rivaton, *Le Kapital pour rebâtir l'industrie*, Fondapol, avril 2013, p. 10-11.

2.2 Les faiblesses structurelles de l'industrie française en chiffres

Tentons de prendre la mesure des faiblesses de l'industrie française et de la situer par rapport aux autres industries européennes^[258].

Le début des années 2000 marquant une brutale accélération du décrochage de la France par rapport à ses voisins, on a limité l'analyse aux 15 dernières années.

Le coût du travail dans les entreprises françaises est élevé : en 2014, ex aequo avec l'Allemagne, la France est au 5e rang après la Suède, la Belgique, le Danemark et les Pays-Bas. Cette situation s'explique à la fois par le poids des charges sociales patronales (32,4 % contre 21,8 % en Allemagne), une hausse plus rapide des salaires en France que dans la zone euro (38,3 % contre 26,3 % entre 2000 et 2008) et un salaire minimum plus élevé qu'ailleurs et qui progresse plus vite que le reste des salaires.

L'investissement est à peine inférieur à la moyenne de la zone euro et même plus élevé qu'en Allemagne, mais si on affine l'analyse, on constate que la France surinvestit dans la construction et sous-investit dans les équipements, quand l'Allemagne fait l'inverse. Avec un taux d'investissement en machines et équipements de 6,1 % du PIB, un des plus faibles de l'OCDE, la France avait en 2010, d'après les États généraux de l'industrie, un retard d'investissement cumulé de 100 milliards d'euros !

La moindre diffusion des technologies nouvelles n'a pas d'autre explication, d'autant que, lorsqu'elles investissent, les entreprises le font davantage pour renouveler ou étendre leur outil de production que pour innover. Le nombre de robots installés illustre bien cette situation : en 2011, l'Allemagne en avait plus de quatre fois plus (157 241 contre 34 461) et l'Italie presque deux fois plus (62 245). Rien d'étonnant dès lors à ce que la productivité du travail dans l'industrie soit sensiblement plus faible que dans les autres pays européens, la France étant classée 10^{ème}.

La faiblesse de l'investissement et de la productivité explique, au moins en partie, que les entreprises françaises aient la marge brute d'exploitation la plus faible de toute l'Europe (5,5 %), loin derrière le Royaume-Uni (14,3 %), l'Autriche (11 %), le Danemark (10,7 %) et l'Allemagne (7,6 %). Les marges

bénéficiaires des entreprises baissent depuis la création de l'euro, les entreprises ne pouvant augmenter leur prix pour tenir compte de la hausse des salaires, de l'euro et des matières premières car elles ont un positionnement trop bas en gamme.

Pour l'intensité en R&D, la France occupe un rang intermédiaire en Europe (6e), mais l'important est que la part de la R&D dans le PIB est restée stable entre 2000 et 2010 (2,2 %), quand les pays de tête ont amélioré leur performance pour se rapprocher ou dépasser l'objectif de 3 % fixé par l'UE (3,9 % en Finlande, 3,2 % en Suède, 2,8 % en Allemagne). Malgré un soutien de l'Etat particulièrement généreux à travers le Crédit impôt recherche (CIR), les investissements des entreprises en R&D stagnent, si bien que leur part (61,9 %) dans le total des dépenses de R&D place la France en 7e position (Finlande : 71 %, Suède : 68,4 %, Allemagne : 67,3 %). Qui plus est, les grands groupes français sont distancés : parmi les 405 groupes européens figurant dans le classement des 1500 groupes mondiaux investissant le plus en R&D, on ne compte que 58 français contre 100 allemands et 81 britanniques.

Enfin, la spécialisation de la France n'est pas la bonne : si on la compare à celle de l'Allemagne, elle est plutôt positionnée sur le milieu de gamme (1,08 contre 1,02) et le bas de gamme (1,02 contre 0,85) et est trop peu présente sur le haut de gamme (0,94 contre 1,07). Le manque de différenciation des produits français les rend très sensibles à l'augmentation des prix et vulnérables à la concurrence. Les enquêtes prix-qualité menées par l'institut COEREXCODE montrent, et c'est une constante depuis le début des années 2000, que les produits français sont de qualité moyenne mais parmi les plus chers du marché ! C'est dire que la situation est intenable car il s'agit de produits pour lesquels la compétition porte sur la réduction des coûts^[259].

Notes

[258] Élie Cohen, Pierre-André Buigues, *Le décrochage industriel*, Paris, éd. Fayard, 2014, p. 72-97 et 56-61 ; Patrick Artus, « Malheureusement, la désindustrialisation de la France risque de s'amplifier », *Flash Economie-Natixis*, n° 870, 24 novembre 2011 ; Christian Saint-Etienne, Robin Rivaton, *Le Kapital pour rebâtir l'industrie*, op. cit. ; Robin Rivaton, *Relancer notre industrie par les robots (1) : les enjeux*, Fondapol, décembre 2012, p. 16-18.

[259] Robert Boyer, *Économie politique des capitalismes. Théorie de la régulation et des crises*, Paris, La Découverte, 2015, p. 250.

2.3 Les politiques publiques : accompagner le déclin ou réindustrialiser ?

Après le choc pétrolier de 1973, la France est touchée par une première vague de désindustrialisation extrêmement brutale.

Dans un premier temps, les pouvoirs publics et les industriels nient jusqu'à la réalité de la crise. Naviguant à vue, le gouvernement Chirac combine une politique de relance par la consommation dont il fait payer le prix aux entreprises et la gestion en douceur des défaillances des entreprises. A partir de 1978, le gouvernement Barre mène une politique de « franc fort » qui a pour but de restaurer la compétitivité des entreprises, impulse avec le CODIS le développement des technologies nouvelles et prend en charge la restructuration des secteurs en difficulté (sidérurgie, chantiers navals), mais la politique de rigueur est rapidement abandonnée, si bien que la situation des entreprises et du commerce extérieur continue de se dégrader. Arrivée au pouvoir en 1981, la gauche lance une

politique industrielle dirigiste qui s'organise autour de trois axes : la constitution d'un large secteur public, la restructuration des secteurs en difficultés et la promotion des industries de pointe.

Si les nationalisations permettent de sauver les grands groupes, la politique de filières bute sur l'héritage de la stratégie des créneaux, l'insuffisance des moyens financiers et le refus des groupes de se conformer aux orientations des pouvoirs publics. L'échec de la politique de relance impose le « tournant de la rigueur » et l'abandon du volontarisme industriel. Par-delà les tournants politiques, il existe une réelle continuité dans l'action des gouvernements qui se succèdent au cours de la décennie : ils sacrifient l'investissement productif et la restructuration de l'industrie au maintien de la paix sociale en gérant au coup par coup le déclin de l'industrie en s'appuyant sur le CIASI (Comité interministériel pour l'aménagement des structures industrielles) créé en 1974 et devenu le CIRI (Comité interministériel de restructuration industrielle) en 1982. Ces « commandos de l'anticrise » renflouent les entreprises en mal de fonds propres, organisent des reprises en jouant au stratège sans en avoir les moyens, et accompagnent les fermetures d'usines, évitant ainsi des drames sociaux et territoriaux majeurs^[260].

Le gouvernement Mauroy adopte en 1983 une nouvelle orientation d'inspiration libérale qui associe réhabilitation de l'entreprise, désinflation compétitive et intégration européenne. La renonciation au volontarisme industriel marque le début du démantèlement du modèle économique caractéristique des Trente Glorieuses, lequel se poursuit à travers les alternances : libéralisation du marché des capitaux, remise en cause de l'économie de financements administrés, suppression du contrôle des prix et des changes, suppression de l'autorisation administrative de licenciement, dérégulation des services publics, déclin du plan qui finit par disparaître en 2005, et abandon de la politique des grands projets fondés sur la coordination entre recherche publique, entreprises publiques et commande publique.

En faisant de l'intégration européenne qui s'accélère après la signature de l'Acte unique en 1987 l'axe de sa politique économique, la France renonce en fait aux instruments traditionnels de sa politique industrielle, mais sans en tirer toutes les conséquences^[261]. L'entrée en vigueur du marché unique en 1992 condamne la préférence nationale en matière de marchés publics et la défense des champions nationaux. Avec le Pacte de stabilité et de croissance signé en 1997, elle accepte de se soumettre aux règles européennes en matière de déficit public. Avec l'entrée dans la monnaie unique en 2002, elle perd le pouvoir de dévaluer. Parallèlement à cette politique d'« intégration négative » (Élie Cohen) qui prive les États de leurs moyens, la Commission européenne promeut des politiques « horizontales » qui, au contraire des politiques sectorielles, visent à agir non sur les entreprises mais sur leur environnement économique ; la principale est la politique de la concurrence qu'elle oppose aux interventions de l'État qui, selon elle, n'a ni les informations ni les compétences pour faire les bons choix.

En France, le crédit impôt recherche (CIR) est sans doute le meilleur exemple de politique horizontale^[262]. Créé en 1983 avec pour objectif d'inciter les entreprises à investir davantage en R&D, il consiste à rembourser sous forme de réduction d'impôt une partie de leurs dépenses de R&D. Depuis la réforme de 2008, il n'est plus calculé sur leur accroissement mais sur leur volume. Alors que ce dispositif n'a pas d'équivalent par son ampleur parmi les pays de l'OCDE, de nombreux rapports montrent que le CIR n'a pas eu d'effet d'entraînement sur les dépenses de recherche des entreprises dont la part dans le PIB (1,4 %) a stagné entre 1995 et 2011. Donc, au total, un dispositif extrêmement coûteux dont le seul résultat est d'accroître la trésorerie des entreprises sans effet sur l'innovation.

Les années 1990 sont aussi celles où s'impose la croyance en une économie postindustrielle^[263]. La mode est alors à « la nouvelle économie » avec Internet et la finance comme leviers de croissance. Cette stratégie est doublement irréaliste car, d'une part, la France n'est pas, comme le Royaume-Uni avec la City, une grande place financière, et de l'autre, une stratégie fondée sur une spécialisation

internationale où la France vendrait des services à haute valeur ajoutée aux pays à bas salaires en échange des produits industriels dont elle a besoin, est vouée à l'échec car les exportations françaises de services sont insuffisantes pour compenser les importations d'énergie et de biens manufacturés. Cependant, en fixant à l'Europe l'objectif de devenir « l'économie de la connaissance la plus compétitive et la plus dynamique du monde » en 2010, le Conseil européen réuni à Lisbonne en 2000 a en quelque sorte légitimé cette stratégie. Dès 2004, l'UE a reconnu l'échec de la stratégie de Lisbonne sans pour autant y renoncer alors même qu'elle bute sur une triple limite : d'un côté, les politiques horizontales ne suffisent pas à infléchir la spécialisation de l'Europe vers les technologies d'avenir ; de l'autre, la spécialisation dans le high tech est bien incapable d'entraîner la croissance de toute l'économie car les industries de haute technologie ne représentent qu'une très faible part de la valeur ajoutée industrielle (pas plus de 15% aux Etats-Unis) ; enfin, une spécialisation dans les activités de conception et de R&D n'est pas viable car, à long terme, elles ne sont pas séparables des activités manufacturières.

La nouvelle vague de désindustrialisation qui débute à la fin du siècle est à l'origine de la prise de conscience que la France ne peut vivre sans industrie, alors que beaucoup s'obstinent à nier la gravité et jusqu'à la réalité du phénomène : en 2004 encore, la DATAR ne prétend-elle pas qu'il convient de « parler plutôt de mutations industrielles que de désindustrialisation »^[264] ? C'est sur la base du rapport demandé à Jean-Louis Beffa, alors PDG de Saint-Gobain, que la France définit en 2004 une nouvelle politique industrielle qui associe le lancement de grands programmes mobilisateurs et la création de l'Agence de l'innovation industrielle (AII) pour les sélectionner et les financer, et met en place de nouveaux outils pour renforcer sa compétitivité : les Pôles de compétitivité, l'Agence nationale de la recherche (ANR), les Pôles de recherche et d'enseignement supérieur (PRES) et les Réseaux thématiques de recherche avancée (RTRA). Mais cette politique s'est heurtée à trois obstacles : la critique par la Commission européenne des choix et de la gouvernance de l'AII, la faiblesse et la dispersion des moyens financiers, et le manque de cohérence et d'efficacité de l'appareil d'intervention de l'État qui a beaucoup perdu en compétence depuis les années 70. Le bilan n'est pas brillant : l'AII a concentré les fonds sur les grandes entreprises et les 17 projets retenus ont donné des résultats bien maigres ; les 26 PRES reconnus en 2012 sont restés des coquilles vides ; les Pôles de compétitivités sélectionnés sont trop nombreux (66), disposent de trop peu de moyens et sont trop centrés sur les grands groupes pour réussir à faire coopérer tous les acteurs du territoire.

Cette politique n'ayant pas donné les résultats attendus, Nicolas Sarkozy confie en 2009 à la mission Jupé-Rocard le soin de définir un nouveau modèle économique. Les deux anciens premiers ministres définissent sept priorités stratégiques (enseignement supérieur et recherche ; PME innovantes ; sciences du vivant ; énergies décarbonées ; ville de demain ; mobilité du futur ; numérique), et recommandent de lancer un grand emprunt de 30 milliards d'euros pour financer les « investissements d'avenir » sélectionnés par appels à projets. Dressant le bilan du grand emprunt en 2013, le magazine *Le Point* estimait que seule une petite partie des fonds avait été effectivement attribuée et que les procédures étaient trop longues. Dans un rapport de décembre 2015, la Cour des Comptes juge quant à elle que ces investissements n'ont guère eu d'impact immédiat et qu'on ne peut en attendre de résultats avant plusieurs années.

En 2012, lorsque la gauche revient au pouvoir, le processus de désindustrialisation n'a pas été enrayeré. C'est la raison pour laquelle François Hollande demande à Louis Gallois un nouveau rapport ; dans son *Pacte pour la compétitivité de l'industrie française*, celui-ci explique le déclin de l'industrie par un coût du travail excessif et propose un « choc de compétitivité », autrement dit une réduction massive des charges sociales pesant sur les entreprises par transfert sur les contribuables. C'est sur la base de ce rapport que le gouvernement lance en 2013 le crédit d'impôt pour la compétitivité et l'emploi (CICE). L'évaluation de l'impact du CICE faite par l'OFCE^[265] montre qu'il profite davantage aux services et à la construction qu'à l'industrie, et moins aux entreprises exportatrices qu'à celles protégées de la concurrence et intensives en main-d'œuvre ; il a servi essentiellement à créer ou sauvegarder des emplois (140 000 en deux ans), à baisser les prix (de 0,6 %, essentiellement dans l'industrie, ce qui a un peu amélioré la compétitivité des entreprises) et, pour un gros tiers des

entreprises, à augmenter les salaires, d'ailleurs davantage dans les services que dans l'industrie, si bien qu'à l'envers de l'objectif visé le CICE s'est traduit par une augmentation du coût du travail.

Autre originalité de la période : la création d'un ministère du Redressement productif confié à Arnaud Montebourg dont l'action n'est pas sans rappeler le passage d'Édith Cresson au ministère de du Redéploiement industriel (1983-1984) : dans les deux cas, la réhabilitation de la politique industrielle est restée au stade de l'incantation. S'il a le mérite d'avoir mis la question de la réindustrialisation et du *made in France* au centre du débat, son bilan est maigre car il a été meilleur pompier (il affirmait en octobre 2013 avoir sauvé 134 180 emplois) que stratège : non seulement il a complètement échoué à Florange et a mal géré le dossier d'Alstom^[266] mais les 34 priorités de son projet de « Nouvelle France industrielle » présenté en 2013 étaient trop dispersées et recyclaient des crédits déjà mobilisés. Surtout, une politique de soutien sectoriel ne peut être efficace qu'à la condition de bénéficier d'un environnement économique favorable. Emmanuel Macron, son successeur nommé en août 2014, a surtout attaché son nom à la loi « pour la croissance et l'activité », présentée en décembre 2014, dont l'objectif est de « déverrouiller l'économie française »^[267]. Cependant, ce ne sont pas ses deux mesures phare, l'assouplissement des règles du travail le dimanche dans le commerce et l'autorisation d'ouvrir des lignes d'autocars, qui sont de nature à améliorer la compétitivité de l'industrie.

Enfin, depuis 1974, à chaque ralentissement de l'activité, les gouvernements, de droite comme de gauche, adoptent une politique de soutien par la demande^[268]. Inspirée par un keynésianisme simpliste, cette politique n'a pas seulement été mise en œuvre au cours des trois épisodes officiels de relance de 1975, 1981-1982 et 2009, mais tout au long de la période à travers l'augmentation des prestations sociales, la revalorisation du salaire minimum, la création de niches fiscale en faveur des services à la personne, et de nouvelles mesures de solidarité. Ces mesures sont financées par l'accroissement des impôts pesant sur les entreprises, ce qui réduit leurs marges, leur capacité d'autofinancement et l'investissement. Par ailleurs, l'augmentation du pouvoir d'achat profite davantage aux entreprises étrangères, les françaises n'étant pas en mesure de répondre à la demande nouvelle qui leur est adressée, ce qui entraîne mécaniquement une poussée des importations, une réduction de l'activité des entreprises françaises et, à terme, l'affaiblissement du tissu industriel. D'où la conclusion de Robert Rochefort : « On ne peut pas indéfiniment vendre et consommer sans produire »^[269]. En somme, mal pensée, cette politique de relance a pour conséquences un accroissement de la dépense publique, une détérioration du solde commercial et des défaillances d'entreprises.

Notes

[260] Élie Cohen, *L'État brancardier. Politique du déclin industriel (1974-1984)*, Paris, Calmann-Lévy, 1989.

[261] Sur les conséquences de l'intégration européenne, cf. Robert Boyer, *op. cit.*, p. 266-270 ; Elie Cohen, Pierre-André Buigues, *op. cit.*, p. 330-340.

[262] Cour des Comptes, *L'évolution et les conditions de la maîtrise du crédit d'impôt en faveur de la recherche*, juillet 2013, et Stéphane Lhuillery, Marianna Marino, Pierpaolo Parrota, *Evaluation des aides directes et indirectes à la R&D en France*, Rapport pour le Ministère de l'Éducation nationale, de l'Enseignement supérieur et de la Recherche (MESR), décembre 2013.

[263] André Gauron, « L'industrie a-t-elle un avenir en France ? », in *Susciter une nouvelle ambition industrielle pour la France*, *Les Cahiers Lasaire*, n° 42, mars 2011, 9-24 ; Ha-Joon Chang, *2 ou 3 choses que l'on ne vous dit jamais sur le capitalisme*, Paris, Seuil, Coll. Points, 2012, p. 131-147.

[265] DATAR, *La France, puissance industrielle. Une nouvelle politique industrielle par les territoires : réseaux d'entreprises, vallées technologiques, pôles de compétitivité*, Paris, La documentation française, 2004, p. 16.

[265] Mathieu Plane, « Évaluation de l'impact économique du crédit impôt pour la compétitivité et l'emploi (CICE) », *Revue de l'OFCE / Débats et politiques*, n° 126, 2012, p. 141-153 ; « L'effet surprise du CICE sur les salaires », *Le Monde*, 16 décembre 2015 ; Comité pour le suivi du CICE. *Rapport 2015*, France Stratégie, septembre 2015.

[266] Jean-Michel Quatrepoint, *Alstom, scandale d'État*, Paris, Fayard, 2015.

[267] *Le Monde*, 6 août 2015.

[268] Philippe Aghion, Gilbert Cette, Elie Cohen, *Changer de modèle*, Paris, Odile Jacob, 2014, p. 53-54 ; Bernard Angels, *La relation entre consommation des ménages et importations : relancer la consommation pour relancer la croissance ?*, Rapport d'information du Sénat, n° 161, 2009.

[269] Robert Rochefort, *Produire en France. C'est possible !*, Paris, Odile Jacob, p. 29.

2.4 Les transformations des structures des entreprises

La mondialisation et la financiarisation sont à l'origine de transformations profondes dans le système des entreprises.

2.4.1 Les groupes : croissance et internationalisation

Depuis les années 70, le paysage des entreprises s'est radicalement modifié^[270] en raison de l'émergence de très grands groupes qui sont des leaders mondiaux (Danone, Lafarge, L'Oréal, Saint-Gobain, EADS, Michelin, Areva, etc.).

En premier lieu, la comparaison des tailles fondées sur le chiffre d'affaires en 1960 et 1999 montre que cette période a vu le triomphe de la très grande entreprise. Le chiffre d'affaires de Peugeot a été multiplié par 18, de Renault par 9, de Saint-Gobain par 18,5, de Michelin par 7,4, de Péchiney par 8. De plus, le chiffre d'affaires a progressé plus vite que les effectifs (PSA : 18 et 8, ou Péchiney : 8 et 4,2), la grande taille permettant d'obtenir des gains massifs de productivité. Par ailleurs, en 40 ans, les industries traditionnelles (mines, sidérurgie, métallurgie lourde) ont reculé au profit des services, et beaucoup de groupes sont présents à la fois dans l'industrie et les services, à l'instar de Lagardère qui réunit armement, aéronautique, automobile, édition, presse et audiovisuel. Enfin, le stock d'investissements directs à l'étranger (IDE) a été multiplié par 55 entre 1980 et 2011, ce qui représente l'équivalent de 63 % du PIB de la France contre 4 % en début de période. La plupart des groupes réalisent plus de 60 % de leurs ventes à l'étranger, et quelques-uns dépassent les 80 % (LVMH, Michelin, Pernod-Ricard, Saint-Gobain).

En 2009, sur la base de la nouvelle définition des groupes par l'INSEE, plus économique que juridique, on compte 217 groupes (services compris) qui emploient 3,9 millions de salariés, soit 28,4 % du total, et réalisent 33 % de la valeur ajoutée, 62,2 % des immobilisations, 62 % des dépenses de R&D, et 48,7 % du chiffre d'affaires à l'exportation. Leurs filiales à l'étranger emploient désormais davantage de salariés qu'ils n'en font travailler en France même. Aujourd'hui, les 16 groupes les plus internationalisés (tous industriels, à l'exception de Carrefour et Vivendi) ont 62 % de leurs actifs et 61 % de leurs salariés à l'étranger où, par ailleurs, ils réalisent 68 % de leurs ventes. Ce processus de concentration et d'internationalisation s'accompagne d'une dissociation croissante entre les grands groupes et le territoire national : ils sont désormais largement possédés par des investisseurs étrangers (46,7 % en 2013), investissent peu sur le territoire national, sauf en R&D grâce au CICE, et étranglent

les PME sous-traitantes ou les poussent à se délocaliser pour gagner en compétitivité. La France perd peu à peu les directions de ses grands groupes qui se « dénationalisent » : des fonctions sont transférées à l'étranger, notamment les directions financières à Londres ; les directions de certains groupes, comme Schneider Electric, sont éclatées entre plusieurs pays ; les dirigeants de Sanofi, Schneider Electric, Danone, Air liquide, Essilor, Kering, vivent hors de France, ce qui fait peser le risque d'un départ des comités exécutifs.

Sous la double influence de la mondialisation et de la financiarisation, les grandes entreprises ont adopté progressivement une « gouvernance d'entreprise orientée actionnaire » qui les conduit à modifier leur stratégie, leurs structures et leur système de management^[271]. Les grands groupes se recentrent sur leur « métier de base » : c'est ainsi que Danone, qui avait beaucoup diversifié son portefeuille d'activités, a successivement abandonné les branches emballages (1996), épicerie (1997), bière (2001) et biscuits (2001) pour se concentrer exclusivement sur les eaux minérales et les produits laitiers frais. Parallèlement, afin d'économiser le capital, ils font le choix de l'externalisation des activités secondaires et du recours de plus en plus large à la sous-traitance. Cette politique d'amincissement des actifs engagés est poussée jusqu'au bout avec « l'entreprise sans usines » : en juin 2001, Serge Tchuruk, Pdg d'Alcatel, annonce qu'il ne va conserver que 12 usines sur 102, celles positionnées sur les spécialités les plus pointues, l'optique et le spatial, pour vendre les autres aux sous-traitants, stratégie qui a conduit le groupe au bord de la faillite. Le recentrage des entreprises sur leur corps de compétences entraîne la délocalisation des activités de production ou d'assemblage dans les pays à faibles coûts de main-d'œuvre : dans le cas des fabricants de skis Salomon et Rossignol, qui conservent en France la conception, le marketing et la fabrication des modèles de luxe, ce transfert s'accompagne de la suppression d'emplois au profit de sites en Roumanie et en Chine^[272]. La gouvernance « orientée actionnaire » pousse à l'adoption d'une gestion centrée sur la « création de valeur pour l'actionnaire » (taux de rendement des capitaux investis de 15 % atteint par les groupes du CAC 40 jusqu'à la crise de 2008, démantèlement des dispositifs anti-OPEA, rachats massifs d'actions afin de faire monter le cours de bourse, communication centrée sur les performances de l'entreprise, etc.), d'une structure organisationnelle plus décentralisée, et de mesures incitatives (salaires élevés, stock-options, parachutes dorés, etc.) destinées à aligner le comportement des dirigeants sur les intérêts des actionnaires. Tout en subissant la pression de la Bourse, les grandes entreprises familiales conservent une gestion spécifique et affichent une rentabilité supérieure^[273].

La mondialisation n'a guère modifié le modèle national de carrière des dirigeants de grandes entreprises^[274] : majoritairement formés dans les grandes écoles, notamment Polytechnique et l'ENA, et passés pour près de la moitié par la haute administration, ils sont nommés à la direction du groupe après avoir occupé un poste dans son état-major, voire arrivent directement au sommet ; si les dirigeants d'origine étrangères sont toujours très peu nombreux (2 %), en revanche, les PDG passés par HEC (y compris en double cursus) sont de plus en plus nombreux, mais la véritable nouveauté est leur conversion idéologique : leur objectif n'est plus, comme au temps des Trente glorieuses, la croissance et la puissance de l'entreprise mais le profit et la valeur pour l'actionnaire.

Notes

[270] Laurent Carroué, *La France. Les mutations des systèmes productifs*, Paris, Armand Colin, 2013, p. 71-80 ; Jean-François Eck, p. 114-119 ; Pascal Gauchon, Jean-Marc Huissoud (dir.), *Vive la France quand même ! Les atouts de la France dans la mondialisation*, Paris, PUF, 2010, p. 123-128 ; Roland Pérez, *La gouvernance de l'entreprise*, Paris, La Découverte, 2003, p. 66-84 ; Patrick Artus, Marie-Paule Virard, *Le capitalisme est en train de s'autodétruire*, Paris, La Découverte, 2009, p. 70-79 ; Jean-Marc Béguin, Vincent Hecquet, Julien Lemasson, « Un tissu productif plus concentré qu'il ne semblait », *INSEE Première*, n° 1399, mars 2012 ; Groupe d'études et de recherche permanent sur l'industrie et les salariés de l'automobile, L'évolution

récente des relations constructeurs-équipementiers, *Actes du GERPISA*, n° 32, décembre 2001.

[271] Gabriel Colletis, *L'urgence industrielle !*, Lormont, éd. Le bord de l'eau, 2012, p. 65-72.

[272] Régis Boulat, « Les territoires des fabricants alpins de matériel de sports d'hiver (fin XIX^e-début XX^e siècles) », *Entreprises et histoire*, n° 74, avril 2014, p. 88-103.

[273] Jean-Claude Daumas, « les dirigeants des entreprises familiales en France, 1970-2010. Recrutement, gouvernance, gestion et performance », *Vingtième siècle*, n° 114, avril-juin 2012, p. 33-51.

[274] Hervé Joly, « La direction des grandes entreprises industrielles françaises au 20^e siècle : des notables aux gestionnaires », *Vingtième siècle*, n° 114, avril-juin 2012, p. 17-32.

2.4.2 PME et ETI

En 2009, on compte 131 253 PME (soit moins de 250 salariés et un chiffre d'affaires inférieur à 25 millions d'euros) et 2 555 003 microentreprises (moins de 10 salariés), soit respectivement 4,9 % et 95 % des entreprises.

Au total, elles représentent 46,2 % des emplois mais plus de 60 % de l'emploi manufacturier contre 45 % en 1973. Elles forment l'exact opposé des grandes entreprises : elles investissent moins, font moins de R&D et exportent peu ; leurs dirigeants sont moins diplômés, même si leur niveau d'études tend à s'élever ; elles sont présentes sur tout le territoire. Ce sont majoritairement des entreprises familiales mais elles sont de plus en plus nombreuses à être contrôlées par un groupe (23,4 % en 2009). Parce qu'elles créent davantage d'emplois, les pouvoirs publics multiplient les mesures de soutien en leur faveur. Dans l'industrie, il faut distinguer les sous-traitants des grands groupes et les « jeunes pousses » positionnées sur des niches d'avenir mais qui, souvent, peinent à grandir. Les PME souffrent de difficultés de financement et de délais de paiement trop longs. Elles subissent également les effets de la réorganisation de la sous-traitance initiée dans les années 80 par les constructeurs [automobiles](#) (sélection et hiérarchisation des sous-traitants, normes très contraignantes imposées à travers les procédures d'homologation et les logiciels de gestion, regroupement, etc.). Ce modèle qui s'est étendu à d'autres branches, notamment à l'aéronautique où les constructeurs leur font supporter une partie des risques financiers et les poussent à délocaliser des unités de production dans les pays à bas salaires, a entraîné un transfert important de valeur ajoutée des PME vers les groupes.



Il faut faire une place à part aux entreprises moyennes positionnées sur un créneau qu'elles dominent. Dans son livre *L'entreprise moyenne*, publié en 2002, Yvon Gattaz, ancien président du CNPF et dirigeant-fondateur de Radial, proposait de réserver ce terme aux entreprises employant de 100 à 3 000 salariés ; elles étaient alors au nombre à 13 000 et employaient plus de 400 000 salariés. Le plus souvent sous contrôle familial, le manque de fonds propres les fragilisait, et beaucoup étaient passés

sous le contrôle d'un groupe. Depuis la loi de modernisation économique votée en 2008, on parle d'entreprises de taille intermédiaire (ETI) : elles emploient entre 250 et 5 000 salariés et réalisent un chiffre d'affaires compris entre 50 et 1 500 millions d'euros. Aujourd'hui (2009), on en compte 4 576 dont à peine 11 % sont indépendantes et 28 % sont sous contrôle d'un groupe étranger ; elles représentent 23,2 % des effectifs salariés, 22,2 % des immobilisations, 26 % des dépenses de R&D, et réalisent 33,5 % de leurs ventes à l'exportation. Moins nombreuses et plus petites qu'en Allemagne et au Royaume-Uni, elles sont aussi plus profitables mais créent peu d'emplois. Présentes dans tous les secteurs - machinisme agricole (Kuhn), biscuiterie (Poult), cosmétique (Sysley), câblerie (Acome), chimie (Axyntis), signalétique (Doublet), énergies nouvelles (Soitec), etc. -, elles jouent un rôle essentiel dans l'animation des territoires.

2.5 Des trajectoires sectorielles contrastées

L'étude détaillée de l'évolution des principaux secteurs de l'industrie française n'a pas sa place ici. En revanche, l'étude comparée des trajectoires contrastées de deux secteurs, l'automobile et l'aéronautique, qui en constituent le cœur, permet de mieux comprendre les ressorts de son évolution, en faisant ressortir les mécanismes du décrochage dans le premier cas, et les raisons du maintien de sa position de leader dans le second.

🏠 La French Tech : les entreprises de demain ?

L'opinion est davantage sensible aux fermetures ou aux délocalisations d'entreprises parce qu'elles sont synonymes de destructions d'emplois qu'à la faiblesse de l'essor des activités nouvelles. Bien plus, la presse et les pouvoirs publics se gargarisent des succès de la French Tech qui feraient de la France une pépinière de startups. Pourtant, trois années après la création par le gouvernement de la French Tech en 2013, le bilan est mitigé.^[1]

Dans le classement des startups européennes en forte croissance opéré par le cabinet Deloitte, 94 des 500 sociétés classées sont françaises ; les investisseurs français ont financé 1 893 entreprises en 2016 ; des fonds de capital-risque ont été créés par des groupes du CAC 40 (l'Oréal, Total, Air liquide, Michelin, etc.) pour accompagner le développement des startups ; Xavier Niel, fondateur de Free, a créé à Paris Station F, le plus grand incubateur de startups au monde. Cependant, les faiblesses ne manquent pas. Malgré les progrès réalisés, le financement est encore insuffisant : en 2016, les entreprises françaises ont levé 1,6 milliard sur le marché international, contre 1,9 pour l'Allemagne et 4,8 pour le Royaume-Uni mais très loin derrière les Etats-Unis et la Chine. Les entreprises manquent d'ingénieurs dans tous les métiers, et il n'y a pas assez de transferts technologiques entre le monde académique et celui des entreprises. Beaucoup de startups ne poursuivent pas leur croissance en nom propre car leurs fondateurs ne savent pas être des entrepreneurs de long court et n'envisagent pas d'autre avenir pour leur entreprise que sa cession, le plus souvent à un groupe étranger. La liste des pépites passées sous pavillon étranger ne cesse de s'allonger : pour la seule année 2016, c'est le cas par exemple de MooStocks (intelligence artificielle), Cegid (éditeur de logiciels), ePawn (jeux connectés) ou Withings (objets de santé connectés). Pourtant, il est possible de s'inscrire dans un plan stratégique tourné vers l'avenir comme le démontre la réussite de Free.

✍ Source : [1] Constant Méheut, « Trois ans après sa création, où en est la French Tech ? », *La Tribune*, 2 août 2016 ; « Cessions de startups françaises à des groupes et fonds étrangers : sachons dire stop ! », *L'Usine digitale*, 23 août 2016 ; Sophy Caulier, « French Tech conquérante », *Le Monde*, 18 avril 2017.

2.5.1 La situation difficile de l'industrie automobile^[275]

Le dynamisme exceptionnel du marché automobile dans les années 60 a permis la construction de deux grands ensembles industriels : Renault (40,4 % des ventes en 1973 et 45,4 % en 1979) et l'ensemble formé autour de Peugeot par Citroën, repris en 1974, et Chrysler-Europe, racheté en 1978 et devenu Talbot.



Au cours des années 70, la production (de 2,2 millions de voitures en 1970 à 3,2 en 1979), les exportations et la part du secteur dans la valeur ajoutée nationale (de 8,7 % à 12,7 %) progressant vigoureusement, alors que près de 50 000 emplois sont créés. Le Commissariat au Plan estimait en 1981 que, après avoir connu un développement brillant, l'activité automobile risquait de connaître des difficultés et devrait s'adapter rapidement aux évolutions du marché mondial et de la technologie^[276].

En 1981, quoique devenu le premier constructeur européen, Renault est dans le rouge, et PSA, qui n'a pas vu venir la crise (division des ventes par deux, accumulation de pertes, doublement de l'endettement), a bien failli disparaître. Sauvé par J. Calvet qui redimensionne le groupe en fermant des sites et en réduisant les effectifs ainsi que par le succès exceptionnel de la 205, PSA prend un nouvel élan sous J-M Folz qui donne une dimension mondiale à l'entreprise. Du reste, les années 90 ont été pour les deux constructeurs français un temps de récupération et de croissance de la production et de la rentabilité.

Cependant, dans les années 2000, la situation de l'industrie automobile française se détériore à nouveau : la production diminue et la balance commerciale du secteur se dégrade. C'est la conséquence de la dissociation croissante entre des constructeurs qui privilégient désormais les implantations à l'étranger et le territoire national où leur activité se réduit. Cette stratégie « plonge ses racines dans une certaine défiance du patronat automobile vis-à-vis des salariés de ses grands sites de production qui est apparue dans les années 1980 et a structuré assez largement les choix de production », qu'il s'agisse d'organisation du travail ou de géographie des usines^[277]. Alors que la production des sites français diminue (de 2,5 millions de voitures en 2000 à 1,6 en 2012, soit - 36 %), celle des usines implantées à l'étranger s'accroît (de 3,9 millions à 5,5, soit + 41 %), plus fortement d'ailleurs chez Renault qui s'est beaucoup internationalisé (Roumanie, Turquie, Espagne, Maroc). La productivité des usines françaises régresse faute d'investissements suffisants ; de plus, elles cumulent deux handicaps : un coût moyen par salarié plus élevé et un temps de travail inférieur. Par ailleurs, les deux constructeurs ont fait le choix d'une fabrication complète de leurs voitures dans les pays à bas salaires pour les réimporter ensuite et les vendre en France, creusant ainsi depuis 2004 le déficit commercial du secteur et du pays. Conséquences : des sites sont fermés et les effectifs continuent de diminuer. La fermeture d'Aulnay en 2013 a valeur de symbole. Face à l'industrie automobile allemande, la France ne cesse de reculer mais il est vrai les constructeurs allemands ont suivi une stratégie opposée : ils ont investi pour moderniser les usines et réduire les coûts, ils ont délocalisé la fabrication des pièces détachées dans les pays de l'Est mais maintenu l'assemblage sur le sol national, ils ont investi en R&D pour monter en gamme et vendre plus cher, et ils exportent avec succès des grosses cylindrées quand la France s'oriente vers les petites voitures^[278].

Le rebond des constructeurs français n'est pas impossible mais leur situation est difficile : sa fragilité financière et ses difficultés commerciales ont contraint PSA à accepter l'entrée en 2013 du chinois Dong Feng et de l'Etat français dans son capital, et Renault devenu champion du low cost et qui ne

fabrique plus que 20 % de ses voitures en France, s'intègre toujours plus étroitement à une Alliance dont les membres divergent sur la conception du management comme sur leurs relations futures.

Notes

[275] Élie Cohen, Pierre-André Buigues, *op. cit.*, p. 245-270 ; Jean-Louis Loubet, *La Maison Peugeot*, Paris, Perrin, 2009, p. 402-471 ; Bernard Jullien, Yannick Lung, *Industrie automobile. La croisée des chemins*, Paris, La documentation française, 2011 ; Jean-Pierre Pagé (dir.), *Profil économique de la France au seuil des années 1980*, Paris, La documentation française, 1981, p. 210-213.

[276] Jean-Pierre Pagé, *op. cit.*, p.213.

[277] Bernard Jullien, Yannick Lung, *op. cit.*, p. 68-69.

[278] Alain Chatillon, « La construction automobile : une comparaison France-Allemagne », *Problèmes économiques*, n° 3040, 2012, p. 15-24 ; Dalia Marin, « A new international division of labor in Europe. Outsourcing and offshoring to Eastern Europe », Discussion paper 2005-17, Université de Munich, Département d'économie, septembre 2005. [En ligne : <http://epub.ub.Uni-muenchen.de>].

2.5.2 L'aéronautique : un secteur performant et exportateur ^[279]

En 2013, l'industrie aéronautique et spatiale française emploie 177 000 salariés (pour les seules entreprises adhérentes au GIFAS), mais à 310 000 personnes dans l'ensemble de la filière.



Elle a réalisé pour 47,9 milliards d'euros de chiffre d'affaires, dont 79 % à l'exportation. Ses performances à l'exportation s'améliorent : de 8 milliards d'euros en 2003, l'excédent commercial est monté à 22 en 2013. Avec 22 % du marché mondial, la France est le deuxième exportateur mondial, derrière les Etats-Unis (35 %) mais devant l'Allemagne (14 %). La situation du secteur est incontestablement brillante mais des menaces se dessinent pour les années qui viennent : la concurrence des pays émergents, le renforcement du poids de l'Allemagne, des difficultés de recrutement de la main-d'œuvre, et des risques au niveau de la chaîne de sous-traitance.

L'industrie aéronautique est une industrie d'assemblage intensive en R&D où le développement d'un produit demande de très importants investissements de long terme et où l'Etat joue un rôle important en raison de son caractère stratégique. L'aviation civile représente 75 % du chiffre d'affaires du secteur en 2013. Elle englobe plusieurs grands constructeurs : Airbus (avions de ligne de plus de 100 places) qui représente 50 % des exportations du secteur, Eurocopter (1er producteur mondial d'hélicoptères civils), Dassault (avions d'affaires) et ATR (avions de transport régional à turbopropulseurs), ainsi que de grands équipementiers (Safran, Thales, Zodiac) et une multitude de PME spécialisées. Trois des quatre constructeurs sont intégrés à des groupes européens.

Le marché des gros porteurs est dominé par Boeing et Airbus. La concurrence des pays émergents (Brésil, Russie) se fait sentir sur les moyens porteurs, et surtout, avec le Comac 919, la Chine menace l'A320. Grâce à des accords de compensation (en échange de grosses commandes, elle obtient la fabrication de composants et le montage de quatre A320 à Tianjin), elle est en train d'acquiescer des savoir-faire précieux. Par ailleurs, au sein de l'Europe, le renforcement de l'Allemagne constitue une menace directe. Hambourg joue un rôle de plus en plus grand dans le montage de l'A 320 : 59 % des appareils y sont désormais assemblés. De plus, la France a perdu à son profit la position dominante qu'elle avait en R&D au début des années 2000. On comprend mieux cette évolution si on compare la vigueur et la continuité de l'effort de recherche allemand, doté d'un programme pluriannuel concerté entre industriels, scientifiques et pouvoirs publics et administré par le DLR, à la dispersion et au manque de lisibilité de la recherche française en aéronautique écartelée entre trois organismes (DGAC, DGA, ONERA) et dont la pérennité du financement n'est pas garantie.

L'industrie aéronautique tire son dynamisme de son insertion dans le district technologique de Toulouse qui est le produit de la politique de décentralisation qui a abouti au transfert dans les années 60 d'entreprises, d'écoles et de laboratoires dans la région toulousaine. L'industrie locale regroupe cinq types d'acteurs : des grands donneurs d'ordre nationaux ou internationaux, des sous-traitants situés dans l'orbite de ces groupes, des sociétés de services technologiques, des laboratoires publics de recherche et des institutions d'enseignement supérieur. Les échanges entre industrie et recherche sont particulièrement denses. Labellisé en 2005, le pôle de compétitivité Aerospace Valley forme le premier bassin d'emplois européen dans le domaine de l'aéronautique, de l'espace et des systèmes embarqués : en 2011, il regroupait 120 000 emplois, 1 600 établissements et 8 500 chercheurs.

Depuis sa cristallisation dans les années 70, ce système a subi de profondes transformations. Dans le cas d'Airbus, on peut distinguer deux étapes dans le processus de restructuration du réseau de sous-traitance. De 1987 (lancement du programme A330-340) jusqu'au milieu des années 1990, le groupe a rationalisé son activité en se recentrant sur son métier d'avionneur (conception, R&D, fabrication des pièces de structure jugées stratégiques, assemblage, commercialisation, assistance technique) et a hiérarchisé ses sous-traitants en fonction de leur niveau de maîtrise technologique, ce qui s'est accompagné d'une forte réduction de leur nombre (de 650 en 1987 à 200 en 1993). A partir du milieu des années 1990, afin de faire face à des dépenses de R&D en hausse, Airbus a poussé plus loin la sélection des fournisseurs directs (moins de 100 aujourd'hui) et les fait participer au financement de la R&D et assumer des responsabilités jusqu'à la phase de certification de l'appareil. Cette politique aboutit à une organisation du réseau de sous-traitance en quatre niveaux : les systémiers qui ont la responsabilité de la conception et de la réalisation d'un sous-ensemble technique, les équipementiers qui fournissent des modules techniques, des sous-traitants de spécialité qui maîtrisent des savoir-faire spécifiques, et des sous-traitants de production qui fournissent des produits et des services simples. Cette organisation permet à Airbus de transférer les risques sur ses sous-traitants, de faire des gains de productivité importants parce qu'ils sont plus performants, et de ne pas augmenter ses capacités de R&D et de production.

Cette stratégie de rationalisation et de réduction de coûts ne laisse d'autre choix aux soustraitants que de délocaliser une partie de leur production dans des pays proches à bas salaires (Maroc, Tunisie) où certains équipementiers (Zodiac, Safran) ont également installé un bureau d'études. Elle appauvrit le complexe aéronautique toulousain qui perd des capacités de production et de R&D et fragilise les sous-traitants et les expose à un risque de prise de contrôle par des groupes étrangers à la recherche de pépites.

Notes

[279] Élie Cohen, Pierre-André Buigues, op. cit., p. 229-244 ; La construction aéronautique en France : une industrie performante à pérenniser, *IESF/Les Cahiers*, n° 18, novembre 2014 ; Malika Hattab-Christmann, « Mutations dans l'industrie aéronautique française et nouvelles localisations au Maroc », *Géographie, économie, société*, n° 3, 2009, p. 251-274 ; Med Kechichi, Damien Talbot, « Les mutations de l'industrie aéronautique française : concentration, externalisation et firme-pivot », *Entreprises et Histoire*, n° 73, 2013, p. 75-88 ; Guy Jalabert, *Toulouse, métropole incomplète*, Paris, Anthropos, 1995 ; Jean-Marc Zuliani, Michel Grossetti, « L'agglomération toulousaine, un système productif localisé de la recherche-développement ? », in Régis Guillaume, Fabienne Bogiatto (dir.), *Les systèmes productifs locaux en Midi-Pyrénées. Rapport d'étape*, Conseil régional de Midi-Pyrénées, 2001 ; Jean-Claude Daumas, « Territoire et dynamique industrielle : des configurations historiquement différenciées (France, XIX^e-XX^e siècle) », in Hubert Bonin, Jean-François Eck (eds), *Les banques et les mutations des entreprises. Le cas de Lille-Roubaix-Tourcoing aux XIX^e-XX^e siècle*, PU du Septentrion, Villeneuve d'Ascq, 2012.

2.6 Les mutations sociales et territoriales

Les transformations de la sphère productive et le recul des ouvriers

Depuis les années 70, la sphère productive connaît des transformations profondes^[280]. Le nombre d'ouvriers tombe de 8,2 millions en 1975 à 5,7 millions en 2007.

C'est la conséquence d'un triple mouvement de mécanisation et d'automatisation, de délocalisations, et de fermetures d'usines. Parallèlement, ils travaillent dans des usines plus petites : en 1982, plus du quart des ouvriers était employés dans des entreprises de plus de 1000 salariés, vingt ans plus tard ils ne sont plus que 15 %. Qui plus est, en raison de la progression de l'intérim et des CDD, on constate la multiplication sur un même site des types de contrats et de situations. Développement du travail à la chaîne (chez Renault, 64 % des ouvriers sont sur une chaîne en 2010 contre 30 % en 1978), amélioration des conditions ergonomiques de travail, intensification du travail au nom de la « qualité totale », et aggravation des souffrances au travail définissent l'univers de l'usine. Entre 1982 et 2009, les salariés employés à la fabrication ont diminué de 34,9 %, ce qui s'explique à la fois par d'importants gains de productivité et l'abandon de pans entiers de l'appareil productif, tandis qu'ils sont de plus en plus nombreux à être employés dans des services souvent externalisés (manutention, logistique, entretien, transport). Le déclin des emplois de fabrication est allé de pair avec le développement de la fonction R&D et conception dont les effectifs ont augmenté de 89,3 % et se concentrent en Ile-de-France et en Rhône-Alpes au détriment des vieilles régions industrielles du Nord et de l'Est.

L'industrie aéronautique et une industrie d'assemblage intensive en R&D où le développement d'un produit demande de très importants investissements de long terme et où l'Etat joue un rôle important en raison de son caractère stratégique. L'aviation civile représente 75 % du chiffre d'affaires du secteur en 2013. Elle englobe plusieurs grands constructeurs : Airbus (avions de ligne de plus de 100 places) qui représente 50 % des exportations du secteur, Eurocopter (1er producteur mondial

d'hélicoptères civils), Dassault (avions d'affaires) et ATR (avions de transport régional à turbopropulseurs), ainsi que de grands équipementiers (Safran, Thales, Zodiac) et une multitude de PME spécialisées. Trois des quatre constructeurs sont intégrés à des groupes européens.

Une nouvelle géographie de l'industrie

Sous l'impact d'une croissance devenue très sélective, les territoires connaissent de profondes mutations^[281]. On peut distinguer trois tendances lourdes : la renaissance de l'Ouest et du Midi, la reconversion des régions désindustrialisées, et le processus de métropolisation.

Alors que les régions industrielles (Nord-Pas de Calais, Lorraine, Haute-Normandie, Franche-Comté, Picardie, Champagne-Ardenne et banlieue parisienne) perdent des usines et des emplois, on assiste à la renaissance spectaculaire de la Bretagne, des Pays de Loire, du Midi-Pyrénées et du Languedoc-Roussillon qui créent des entreprises et des emplois et attirent la population. Dans la région Pays de Loire, devenue la troisième région industrielle française, le repli de l'emploi industriel a été seulement de 9,4 % entre 1990 et 2010 contre 23,9 % dans l'ensemble du pays. Le département le plus dynamique, la Vendée, a certes perdu 70 % des emplois dans le textile-habillement-cuir, mais en a créé en grand nombre dans l'agro-alimentaire, la fabrication de produits en caoutchouc et la métallurgie.

La reconversion des régions touchées par la désindustrialisation est un processus complexe dans lequel l'Etat a injecté des moyens importants (primes de reconversion, prêts du Trésor à bas taux d'intérêt, exonération de charges fiscales, actions de formation, réhabilitation des friches industrielles, etc.) ; de plus, les grandes entreprises qui restructurent leur outil de production y ont participé en créant des sociétés de conversion (une vingtaine dans la sidérurgie à la fin des années 80) pour revitaliser les bassins concernés. En dépit de réelles réussites (en Lorraine : Mécanica à Thionville, le pôle de plasturgie de l'Est à Saint-Avoid, ou Smart à Hambach), les résultats ne sont pas pleinement convaincants, si bien que la reconversion apparaît comme une « mutation inachevée » (Didier Paris).

Le processus de métropolisation s'est renforcé. Entre 1982 et 2009, les métropoles captent l'essentiel de la croissance en emplois des fonctions stratégiques comme la recherche et la conception (72,8 %) et des prestations intellectuelles supérieures (65,8 %), cet écrémage appauvrissant le reste du territoire où le déficit en main-d'oeuvre très diplômée pose de redoutables problèmes dans un contexte d'intellectualisation croissante du travail industriel et des services aux entreprises. Parallèlement, la césure Paris/province se renforce car la capitale bénéficie d'une polarisation exceptionnelle des fonctions métropolitaines. Le système productif francilien est de plus en plus spécialisé dans les fonctions de commandement (les sièges sociaux à Paris et à la Défense) et les fonctions stratégiques : services financiers et juridiques, services informatiques, et activités scientifiques et techniques. Mais la région est de plus en plus polarisée: les fonctions décisionnelles glissent de Paris vers les Hauts-de-Seine et les industries de pointe et la R&D vers le sud-ouest ; la Seine-Saint-Denis s'est vidée d'une grande partie de ses activités de fabrication et se désouvrière ; les fonctions productives et transversales (logistiques) sont surreprésentées à l'est de la région. La densification des réseaux de transport (TGV et autoroutes) et le transfert d'activités productives permet à Paris et à l'Ile de France d'élargir leur influence vers des espaces périphériques fragilisés (Picardie, Lorraine, Bourgogne, vallée de la Loire, Poitou, etc.) et d'organiser ainsi un vaste système productif cohérent et intégré à l'échelle d'un grand Bassin parisien. Trois ensembles échappent largement à l'attraction parisienne : le système rhône-alpin, élargi vers le sud de la Bourgogne et le Massif central, est caractérisé par la diversité de son tissu industriel, l'importance de l'appareil d'enseignement supérieur et de recherche, et la présence de plusieurs pôles de compétitivité (biologie, chimie, textiles) ; la Bretagne qui a engagé un véritable processus de développement endogène ; et le Grand Sud-Ouest organisé autour de deux métropoles, Bordeaux et Toulouse, et dont le système productif est structuré par les industries aéronautiques et spatiales.

La crise de 2008-2009 souligne les contours de cette nouvelle géographie de l'industrie : elle a durement touché les régions les plus industrielles, celles du Nord et de l'Est, et largement épargné l'Ouest et le Sud ; quant aux grandes villes, elles ont mieux résisté que le reste du pays car, d'une part, elles se sont tellement désindustrialisées (sauf Grenoble) depuis trente ans qu'il n'y restait plus beaucoup d'emplois industriels à détruire à la fin des années 2000 et, de l'autre, les services ont été beaucoup moins affectés.

Notes

[280] Xavier Vigna, *Histoire des ouvriers en France au XX^e siècle*, Paris, Perrin, 2012, p. 281-323, et Laurent Carroué, *op. cit.*, p. 128-139.

[281] Jean-François Eck, *Histoire de l'économie française de la crise de 1929 à l'euro*, Paris, Colin, 2009, p. 306-313 ; Laurent Carroué, *op. cit.*, p. 98-125 ; Laurent Davezies, *La crise qui vient. La nouvelle fracture territoriale*, Paris, Seuil, 2012, p. 28-31.

2.7 Réindustrialiser ?

Depuis les années 1980, le modèle productif des Trente glorieuses a été remis en cause sans qu'un nouveau modèle cohérent de développement économique adapté aux disciplines européennes et aux enjeux de la mondialisation le remplace, ce qui s'est traduit par l'affaiblissement continu de la base industrielle du pays avec des conséquences catastrophiques pour l'emploi, l'innovation, la balance commerciale, les finances publiques et le niveau de vie.

Certes, depuis une dizaine d'années, la politique industrielle a retrouvé sa légitimité mais, faute de véritable vision stratégique, les pouvoirs publics ont affiché des objectifs changeants et multiplié les dispositifs qui s'empilent sans cohérence. En conséquence, l'intervention de l'État a été peu lisible, brouillonne et contradictoire. Comment dès lors s'étonner qu'elle ait été impuissante à enrayer le déclin industriel du pays ? Il est pourtant plus nécessaire que jamais d'inverser le cours de l'évolution car tous les rapports récents soulignent la gravité de la situation : en 2012, le rapport Gallois proclamait clairement « la cote d'alerte est atteinte », et de son côté, en 2014, le rapport du Commissariat général à la stratégie et à la prospective sur l'état de la France soulignait avec force que « dans plusieurs domaines, nous sommes dangereusement proches du seuil critique en dessous duquel l'écosystème industriel est menacé dans son existence »^[282]. Il est donc urgent d'élaborer une stratégie de réindustrialisation ambitieuse, cohérente et mobilisatrice qui n'aurait pas pour objectif un (impossible) retour aux Trente glorieuses et ne se limiterait pas non plus à la politique industrielle, mais comprendrait un ample programme de réformes et de transformations^[283]. Étant donné l'ampleur du recul, le défi de la réindustrialisation ne sera pas aisé à relever. Cependant, notre pays n'est pas dépourvu d'atouts^[284], et les exemples de redressement industriel réussi de l'Allemagne et de la Suède nous rappellent que le déclin n'est pas une fatalité.

🏠 Lejaby : le sauvetage impossible

Entreprise familiale fondée en 1930 dans l'Ain, Lejaby^[1] est rachetée en 1996 par le groupe américain Armaco. Avec huit usines et un millier de salariés, c'est alors un des principaux fabricants français de lingerie. Délocalisations et fermetures de sites s'enchaînent jusqu'à la revente en 2008 au groupe autrichien Palmers qui aboutit à la mise en liquidation judiciaire en 2012. Dans un contexte de promotion politique du Made in France, la directrice d'une agence de communication fortement implantée à Villeurbanne, révoltée par le gâchis que constitue la disparition des savoir-faire des corsetières et convaincue qu'une activité combinant Made in France, savoir-faire locaux et marché du luxe, peut être viable, crée en janvier 2013 sous forme de coopérative la société Les Ateliers. Malgré le succès de deux levées de fonds, l'obtention de prêts bancaires et le soutien de BPI, l'entreprise est placée en liquidation judiciaire en janvier 2015.

L'appauvrissement de l'environnement technique et économique, aux niveaux régional et national, du fait de 40 années de fermetures et de délocalisations dans la branche corsetterie, fragilisait d'emblée le projet de relance. L'atelier situé à Villeurbanne et non à Yssingeaux où se trouvait le dernier site de production, n'a attiré qu'une poignée d'anciennes de Lejaby, ce qui a contraint à former un nouveau personnel. D'autre part, l'objectif de fabriquer français était difficile à tenir car les fournisseurs de matières textiles et de machines ont disparu depuis longtemps du territoire national. En somme, le projet de sauvetage reposait sur une illusion puisque les ressources dont il avait besoin pour prendre corps n'existaient plus, ce qui le vouait à l'échec.

✍ Source : [1] Anne Dalmaso, « Territoires et désindustrialisations : trajectoires d'entreprises et marginalisation territoriale », in Jean-Claude Daumas, Ivan Kharaba, Philippe Mioche (dir.), *La désindustrialisation : une fatalité ?*, Besançon, PUFC, 2017, p. 139-153.

L'appauvrissement de l'environnement technique et économique, aux niveaux régional et national, du fait de 40 années de fermetures et de délocalisations dans la branche corsetterie, fragilisait d'emblée le projet de relance. L'atelier situé à Villeurbanne et non à Yssingeaux où se trouvait le dernier site de production, n'a attiré qu'une poignée d'anciennes de Lejaby, ce qui a contraint à former un nouveau personnel. D'autre part, l'objectif de fabriquer français était difficile à tenir car les fournisseurs de matières textiles et de machines ont disparu depuis longtemps du territoire national. En somme, le projet de sauvetage reposait sur une illusion puisque les ressources dont il avait besoin pour prendre corps n'existaient plus, ce qui le vouait à l'échec.

Notes

[282] Louis Gallois, *Pacte pour la compétitivité de l'industrie française*, rapport au Premier ministre, 2012, p. 7 ; Jean-Pisani-Ferry, *Quelle France dans dix ans ?*, Paris, Fayard, 2014, p. 129.

[283] Des éléments dans Philippe Aghion et *alii*, *op. cit.*, et Elie Cohen, Pierre-André Buigues, *op. cit.*, p. 343-423.

[284] Pierre Veltz, Thierry Weil (dir.), *L'industrie, notre avenir*, Paris, Eyrolles, 2015.