

## IV - LE REDEPLOIEMENT REGIONAL SUR LE TERRITOIRE FRANÇAIS

Il ne faut pas s'attendre à retrouver, pour la seule branche automobile, une trace statistique, aussi satisfaisante que pour l'ensemble des industries d'équipements, de la mise en place de circuits de branche sur les régions de type I, II, III. D'abord parce qu'à ce niveau de désagrégation la branche exige un type d'établissements assez homogène : le gros des emplois industriels consiste, nous l'avons vu, en montage ou assemblage. Et surtout parce que, contrairement à l'électronique, la branche automobile est née (par définition) avant le fordisme, et celui-ci s'est développé dans les berceaux traditionnels de la branche. Le « déploiement » interrégional de l'automobile commence tardivement, (en fait vers la fin de la grande période d'accumulation intensive) et se télescope avec le « redéploiement » imposé par la crise : ce qui entraîne d'intéressantes inflexions par rapport au modèle « standard » du circuit de branche développé au CEPREMAP.

En 1970, donc, la « grande branche » du matériel de transport terrestre est encore largement concentrée autour des berceaux des firmes des « petites branches » (construction d'automobiles et de camions) : l'Ile-de-France (42 %) autour de Renault, Citroën et Simca (Talbot), la Franche-Comté (11 %) autour de Peugeot, Rhône-Alpes (10 %) autour de Berliet (voir tableau 14). Ces trois régions représentent à elles seules 62 % des effectifs. On peut y ajouter trois régions du Bassin parisien qui emploient chacune plus de 15 000 personnes : la Haute-Normandie et les Pays de Loire (autour de Renault-Cléon et Le Mans) et la Picardie (entièrement sous-traitante), et l'on obtient 76 % des effectifs. Si on considère les régions occupant plus de 11 000 personnes, il faut rajouter la Basse-Normandie, le Centre, et la Bretagne (exclusivement Citroën à Rennes) : et l'on regroupe ainsi 86 % des effectifs.

En 1975, l'Ile-de-France est tombée à 33 %, les trois premières à 52 %, les six premières à 66 %. Et toutes les régions de l'Ouest ou du Bassin parisien sont maintenant dépassées par deux « vieilles » régions industrielles qui étaient pratiquement étrangères à l'automobile en 1970 : l'Alsace, et surtout le Nord-Pas-de-Calais, qui de 1,4 % des effectifs de la branche passe à 6,2 % en 1975.

Que s'est-il donc passé exactement ? Au départ, on peut considérer qu'il n'y a pas de « circuit de branche » automobile, sauf en ce qui concerne Renault, (et un peu Citroën, à Rennes). Renault esquisse en effet, autour de l'axe de la Seine, des petits circuits localement différenciés : dans Boulogne-Billancourt même, (Point du Jour - National - Seguin), le long de la Seine (Point du Jour, Rueil : I, National, Cléon : II, Flins, Sandouville : III). Différence qui apparaît surtout à l'analyse du procès de travail, mais peu aux grilles de qualification déclarée, lesquelles reflètent surtout l'ancienneté, l'âpreté de la lutte syndicale (voir tableau 15).

A partir de 1970, le « redéploiement » sera marqué par quatre grands traits (tableaux 14 et 16).

- La stagnation ou la décroissance des « berceaux ». Peu marquée pour la Franche-Comté, elle est nette en valeur relative pour Rhône-Alpes (138) et surtout en valeur absolue pour l'Île-de-France (130). L'« excursion » interrégionale se déclenche même pour Peugeot (140), elle se poursuit pour Renault. Mais, alors que pour Rhône-Alpes il s'agit de l'affaissement de la construction des poids lourds, pour l'Île-de-France il s'agit bel et bien d'un « décentrement productif », le tertiaire restant à Paris et les emplois manuels émigrant en province... ou à l'étranger.
- La totale absence de l'automobile dans les régions de type IV. Il n'y a aucun établissement de plus de 500 personnes d'aucun constructeur français au sud de la ligne La Rochelle-St-Etienne (141).
- Les régions de type III de l'Ouest et du Bassin parisien continuent à se développer à des rythmes et selon des modalités différentes. Certaines sont essentiellement (Haute-Normandie), voir totalement (Bretagne) entraînée par les établissements des grands constructeurs d'automobiles, d'autres principalement, voire totalement (Picardie), par les équipementiers et autres (Saviem à Caen) : Basse-Normandie, Pays-de-Loire, Poitou-Charente, Centre, Bourgogne, Champagne (142). De 1970 à 1975, la progression des effectifs varie de 20 % (Picardie) à 60 % (Poitou-Charente).
- Mais les grandes bénéficiaires du « desserrement » industriel de l'Île-de-France et de la Franche-Comté sont incontestablement le Nord (qui quintuple presque ses effectifs) et l'Alsace (+70 %, encore que dans le cas de Mulhouse, il s'agisse presque de la banlieue de Montbéliard). L'emploi dans la branche y est essentiellement le fait des grands constructeurs d'automobiles (plus de 60 % des effectifs) qui y implantent des établissements de montage et d'assemblage (forts coefficients de consommation intermédiaire sur la valeur ajoutée). Ce travail qui (relativement à la branche) apporte peu de valeur ajoutée, est plutôt mal payé, et abaisse donc le niveau de ces deux régions dans le circuit de la branche.

Deux régions de tradition industrielle basculeraient donc dans le type III ? Il faut regarder les choses de plus près.

La première explication qui vient à l'esprit est la reconversion : l'automobile, « pompier de l'emploi ». Ce facteur pèse assurément d'un grand poids. L'Etat s'y entend pour débusquer les projets de déconcentration des firmes. Mais les pressions et les primes n'ont pas provoqué une ruée vers la Lorraine, alors que le Nord et l'Alsace semblent disposer « naturellement » d'atouts qui les rendent attractifs dès la fin des années 60. La situation de ces régions dans l'espace européen est peut-être une explication : le « paradoxe d'Hotelling » sur la localisation sous concurrence monopoliste privilégie les interfaces entre zones d'influence. Le Nord et l'Alsace sont de ce point de vue très bien situés. Alors que la Lorraine reste enclavée, tous les grands établissements du Nord (143) sont à proximité d'une autoroute européenne stratégique.

Tableau n° 14

## LE REDÉPLOIEMENT RÉGIONAL DE LA BRANCHE MOYENS DE TRANSPORT TERRESTRE

	France		IdF		RA		ALS		FC		NPC		BN		PL		MP	
	70	75	70	75	70	75	70	75	70	75	70	75	70	75	70	75	70	75
Part de la région	100	100	42	33,3	10	8,3	2,3	3,5	11	11	1,4	6,2	3,3	3,7	3,5	3,6	0,7	0,7
Part de la branche	2,4	2,6	+ 72	+ 36	- 9	- 12	- 24	+ 17	+ 518	+ 445	- 79	- 11	+ 55	+ 65	- 9	- 23	- 79	- 81
Valeur ajoutée par tête *	29	56	+ 3,6	+ 6	- 1	- 2	+ 10,4	+ 7	+ 12	+ 6	+ 7	- 1	+ 0,5	- 8	+ 4	+ 2	- 27	- 21
Consommation intermédiaire/VA**	2	1,87	+ 6,3	+ 5,3	- 6,3	- 0,1	- 10	+ 8,3	- 7,3	+ 12,5	- 8,4	+ 8	+ 4,7	0	- 0,8	- 12	- 38	- 40
Salaire par tête*	18	34	+ 16	+ 21	- 8	- 5	- 6,4	- 9	+ 0,6	- 7	- 9,6	- 11	- 33	- 17	- 1,4	+ 2	- 32	- 18
Part des grands établissements***	80	81	+ 7	+ 6	- 13	- 15	- 5	+ 7	+ 14	+ 12	- 33	+ 8	+ 3	+ 1	0	0,6	+ 13	- 4

L'échantillon comprend : les régions industrielles « supérieures » (Ile-de-France, Rhône-Alpes, Alsace), la Franche-Comté (spécialisée dans l'automobile), le Nord-Pas-de-Calais, deux régions de l'Ouest (Basse-Normandie et Pays-de-Loire) et une du Sud (Midi-Pyrénées).

Sauf pour la première ligne (part des effectifs de la région dans la branche), toutes les lignes donnent d'abord le ratio français moyen (en %), puis l'écart des régions à ce ratio (rapport de ce ratio au ratio moyen, multiplié par 100, moins 100).

\* Milliers de francs courants.

\*\* Pour 70 : aux prix du marché, pour 75 : hors TVA déductible.

\*\*\* Effectifs supérieur à 500.

Source : Comptes régionaux des branches industrielles (« Collections de l'INSEE R21 et R37 »).

Tableau n° 15

**VENTILATION DU PERSONNEL PAR CATEGORIE PROFESSIONNELLE  
ET PAR ETABLISSEMENT AU 30 OCTOBRE 1977**

	DRDA	Billanc	Le Mans	Orléans	Choisy	Flins	Cléon	Sandouville	Dreux	Douai	Grand Couronne	DCZ	Succ. CRM	Total
AP	2,74	29,98	43,48	60,88	56,39	53,30	50,14	55,54	68,08	57,50	58,57	—	13,53	39,82
P1	2,09	11,57	18,30	6,30	15,47	21,97	19,43	20,78	6,02	18,15	14,05	—	1,40	15,53
AP + P1	4,83	41,55	61,78	67,18	71,86	75,27	69,57	76,32	74,10	75,65	72,62	0	14,83	55,37
P2	8,70	7,00	4,84	4,52	5,44	5,60	5,70	6,83	4,01	7,10	1,92	0	25,85	8,58
P3	7,84	4,40	5,20	4,20	2,52	2,28	4,38	2,21	1,56	1,17	0,33	0	8,27	4,07
P2 + P3	16,54	11,40	10,04	8,72	7,96	7,88	10,08	9,04	5,57	8,27	2,25	0	34,12	12,65
Régleurs	0,29	2,64	4,83	8,62	4,82	3,95	4,58	3,28	2,90	3,42	4,93	0	0	3,05
ATP	8,05	3,77	4,57	0,52	1,38	1,37	1,46	0,54	0	0,36	0	0	0	2,19
Employés	13,89	13,65	5,03	5,46	4,06	3,54	3,43	2,65	6,02	3,62	6,27	49,43	39,70	11,35
Techniciens	25,66	11,09	6,30	3,26	2,99	2,78	5,12	3,13	4,80	3,89	6,53	16,29	3,69	6,68
Dessinat.	13,51	1,29	0,54	0,42	0,54	0,01	0,23	0	0	0,11	0,08	0	0	0,86
Maîtrise	2,54	5,18	5,74	4,62	5,05	4,32	4,39	4,30	4,58	3,88	6,28	3,79	5,06	4,72
Cadres	14,69	9,49	1,13	1,15	1,30	0,98	1,09	0,71	1,34	0,75	100	30,49	2,50	4,12
Total	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

Source : rapport ACT (113).

Tableau n° 16

**LE REDEPLOIEMENT REGIONAL ACTUEL  
DE LA BRANCHE MOYENS DE TRANSPORT TERRESTRE**

	IF	FC	RA	ALS	NPC	HN	BN	Bret.	PL	Pic	P. Char.	Ce	Bourg.	Ch. A.	Lor.	MP
<i>Effectifs</i>																
Citroën	16,6						3,4	15						1,2	3,6	
Peugeot		41	0,6	14	8,3								1,6			
Talbot	25,9		1,1		4,5						2,6	1,1		0,9		
Renault	51,6				10,3	19,1			9,3			1,8				
<b>Total constructeurs 1979</b>	<b>94,1</b>	<b>41</b>	<b>1,7</b>	<b>14</b>	<b>23,1</b>	<b>19,1</b>	<b>3,4</b>	<b>15</b>	<b>9,3</b>		<b>2,6</b>	<b>2,9</b>	<b>1,6</b>	<b>2,1</b>	<b>3,6</b>	
<b>Total branche T 16 1977</b>	<b>172</b>	<b>56</b>	<b>47,8</b>	<b>23,5</b>	<b>35,9</b>	<b>30,5</b>	<b>18,7</b>	<b>14,8</b>	<b>21,8</b>	<b>23,4</b>	<b>10,3</b>	<b>18,7</b>	<b>10,3</b>	<b>7,9</b>	<b>11,8</b>	<b>2,6</b>
<b>Poids de la branche</b>	<b>4</b>	<b>15,7</b>	<b>2,9</b>	<b>4,5</b>	<b>3,0</b>	<b>5,5</b>	<b>4,7</b>	<b>2,1</b>	<b>2,1</b>	<b>4,3</b>	<b>2,4</b>	<b>2,6</b>	<b>2,1</b>	<b>1,8</b>	<b>1,6</b>	<b>0,4</b>
<b>Poids de la région</b>	<b>32,2</b>	<b>10,5</b>	<b>9,0</b>	<b>4,4</b>	<b>6,7</b>	<b>5,7</b>	<b>3,5</b>	<b>2,8</b>	<b>4,1</b>	<b>4,4</b>	<b>1,9</b>	<b>3,5</b>	<b>1,9</b>	<b>1,5</b>	<b>2,2</b>	<b>0,5</b>
<b>Poids des constructeurs auto</b>	<b>55</b>	<b>73</b>	<b>3,6</b>	<b>60</b>	<b>64</b>	<b>62</b>	<b>18</b>	<b>&gt; 100</b>	<b>43</b>	<b>0</b>	<b>25</b>	<b>16</b>	<b>16</b>	<b>26</b>	<b>30</b>	<b>0</b>

Les effectifs sont en milliers, les poids en pourcentage pour toutes les colonnes.

L'échantillon comprend toutes les régions où sont implantées de grands établissements des constructeurs automobiles français, plus la Picardie et Midi-Pyrénées.

(I.F. : Ile-de-France, FC : Franche-Comté, RA : Rhône-Alpes, Als : Alsace, NPC : Nord-Pas-de-Calais, HN : Haute-Normandie, BN : Basse-Normandie, Bret. : Bretagne, PL : Pays-de-Loire, Pic. : Picardie, P.-Char. : Poitou-Charente, Ce : Centre, Bourg. : Bourgogne, Ch.-A. : Champagne-Ardenne, Lor. : Lorraine, MP : Midi-Pyrénées).

Source : — Emploi salarié par région (Collections de l'INSEE D67) pour la branche T16 en 1977.

— Le Nouvel Economiste 15-10-79 pour les grands établissements des firmes en 1979.

Les données ne sont donc pas homogènes (d'où le problème de la Bretagne).

Mais il reste à expliquer cet engouement des constructeurs pour des régions de reconversion industrielle. Ce qui nous amène à raffiner notre conception des régions de type III. Quand on dit que les réserves de main-d'œuvre pour les activités fordistes de montage peuvent être alternativement tenue par des immigrés, des femmes, des paysans, des ouvriers d'industrie obsolète, parce que ces activités ne requièrent aucune qualification, on a tendance à négliger la part de disponibilité à la discipline industrielle que requiert quand même le travail le plus taylorisé. Un OS n'est jamais un robot de chaîne, on exige toujours de lui un minimum d'engagement intellectuel dans son travail. Les femmes de l'Ouest, par exemple, rompues au travail de couturière (et souvent diplômées comme telles) sont vantées par les firmes électriques ou électroniques pour leur minutie, leur habileté, leur patience. Mais le montage et l'assemblage automobile est un métier d'hommes, principalement. Or les années 1968-1973 ont été marquées par une grave micro-conflictualité sur les chaînes de montage masculine composées principalement d'immigrés (en Ile-de-France) ou d'ex-paysans (dans l'Ouest). De plus, les écarts de salaire entre Paris et l'Ouest vont en diminuant (tableau 14). D'où les tendances au « néo-fordisme », à la recombinaison partielle des tâches, etc., destinées à accroître la « participation » des ouvriers à leur travail (mais non la qualification reconnue). La chose devient d'autant plus urgente que l'appareillage électronique mis en place serait particulièrement menacé par les explosions de « violence sauvage » telles que les ateliers de presse ou de carrosserie de Flins et Seguin en ont connues.

Des usines comme celle de Douai ou de Douvrain, où se sont développées dans les années 70 les expériences les plus avancées de néo-fordisme (robotisation et recombinaison des tâches, polyvalence), traduisent donc d'abord la volonté de « revenir aux ouvriers français traditionnels »... mais sans le degré de qualification reconnue et d'organisation qu'ils avaient sû construire en région parisienne, et donc bien sûr sans le salaire correspondant. Dans la mesure où la décentralisation productive des établissements parisiens est une tendance lourde, le Nord, vieille région minière et textile en récession, apparaît particulièrement bien placé (144). Ces contraintes imposées à la décentralisation des établissements productifs parisiens apparaissent clairement, tant dans nos discussions avec des responsables de l'automobile que dans une interview du directeur du bureau des méthodes de la société Citroën, à propos de l'opération Javel-Aulnay, recueillie par G. Loinget (145).

Celui-ci signale d'abord au passage que la vente des terrains (indemnités d'éviction comprises) réalisée à Beaugrenelle (dans le XV<sup>e</sup> arrondissement) a permis de payer un quart de la construction et du terrain de l'usine d'Aulnay. La très bonne affaire réalisée alors ne se reproduirait sans doute pas aujourd'hui : ce qui est un frein à la poursuite de la liquidation des établissements industriels à Paris (et en particulier à Billancourt). Mais pourquoi Aulnay dans la Région parisienne ? L'explication réside essentiellement dans le souci de garder une main-d'œuvre qualifiée :

« A l'origine d'Aulnay, l'une des motivations était de garder le maximum de personnel. Mais sur le plan de la logique industrielle de localisation, on aurait pu l'implanter n'importe où dans le territoire métropolitain.

Le problème c'est de trouver de la main-d'œuvre de qualité. Il y a effectivement eu une négociation avec la DATAR à propos de la création d'une nouvelle unité de production en Région parisienne. On nous a accordé une unité en RP en échange de l'engagement d'en créer une en province. Le transfert est pour nous l'occasion de réduire la proportion de main-d'œuvre non qualifiée. La technologie va dans le sens d'une demande croissante de personnel très qualifié. Ainsi l'assemblage en tôlerie implique une foule d'opérations automatisées, avec un rôle croissant dévolu au contrôle et à l'entretien (...). Avec un transfert d'usine on change

beaucoup de choses, notamment une grande partie des OS étrangers sont remplacés (...).

L'accroissement du poids relatif de la province par suite des opérations de décentralisation a entraîné une modification de la population OS. Dans les années cinquante il y avait surtout des français. Dans les années soixante surtout des immigrés, et maintenant à nouveau une majorité de français. Les mutations industrielles sont la conséquence de la mutation du personnel. Il faut remettre en place des dispositifs de travail qui existaient il y a vingt ans. Il y a vingt ans il y avait beaucoup de tâches complexes. Les ouvriers professionnels avaient une formation scolaire qui leur permettait de faire des opérations difficiles. Puis il y a eu un accroissement massif de population immigrée, lié à la croissance des capacités de production et au manque de main-d'œuvre dans les années soixante. On a dû faire venir de la main-d'œuvre de tous les pays, même des turcs. Il a fallu diviser les opérations complexes en opérations simples, à la fois par suite d'une insuffisante formation scolaire du personnel et par suite d'une très grande instabilité de celui-ci. Le fait de revenir à une main-d'œuvre à dominante française a rendu possible une revalorisation des tâches, la reconstitution de postes caractérisés par du travail complexe. »

Cet avis autorisé, ainsi que notre rapide survol du redéploiement régional, confirme pleinement ce que les analyses précédentes des mutations techniques laissaient attendre :

- Délocalisation massive des emplois manuels de la région parisienne, freinée par le manque d'opportunités de financement du déménagement, et le souci de conserver une main-d'œuvre « qualifiée » française (en diminuant la part des immigrés).
- Réticence devant les bassins de main-d'œuvre sans tradition industrielle, pour les établissements nécessitant de lourds et complexes investissements en machines automatisées.
- Goût pour une main-d'œuvre rodée à la discipline industrielle dans la perspective du néo-fordisme, ce qui favorise relativement les régions d'industries obsolètes.

Ces deux derniers traits s'entendent bien sûr essentiellement pour les constructeurs. Nous avons vu que certaines régions de l'Ouest profitaient du développement de la sous-traitance, problème dont nous allons maintenant nous occuper (146).