

QU'EST-CE QU'UNE ZIP ?

Une ZIP est un espace industriel situé à proximité des ports. Cette proximité leur permet de bénéficier de l'arrivée de matières premières à moindre coût. La ZIP est l'expression spatiale concrète de la littoralisation des activités industrielles. La plus ancienne a été créée à Dunkerque à la fin des années 1950, l'une des plus récentes, à Fos-sur-Mer au début des années 1970. Cette dernière s'étend sur 7 300 hectares, et dispose des quatre critères qui caractérisent toute ZIP : sa dimension, sa plate-forme de productions (pétrolière, chimique et sidérurgique), son port à grand gabarit et son réseau de communications terrestres et aériennes. L'exemple de Fos-sur-Mer montre que cette ouverture sur la mer ne peut se faire sans relations aisées avec l'arrière-pays.

Après avoir connu une phase d'expansion jusqu'au milieu des années 1970, les ZIP françaises connaissent les mêmes difficultés qui touchent l'industrie des régions intérieures : chute de la demande, concurrence accrue, etc.

POUR ALLER PLUS LOIN : LES MODIFICATIONS RECENTES DES STRUCTURES INDUSTRIELLES EN FRANCE .

-Les lendemains de guerre ont inauguré en France une ère de profondes mutations économiques affectant l'ensemble des grands secteurs d'activités. Le secteur industriel en particulier a été l'objet d'évolutions de grande ampleur, tant dans les types et logiques de production, les techniques utilisées, la structure de l'emploi, que dans la répartition de l'activité industrielle sur le territoire français.

-La géographie industrielle de la France est, en effet, en plein remaniement. Les grandes données de répartition industrielle dans le pays ont changé depuis les années 50. A cette date, on opposait, schématiquement, la « France industrielle » du Nord-Est (à partir d'une ligne Caen Grenoble) où se groupaient les principales industries, à une « France rurale » sous-industrialisée, du Centre et des Midis. Dès les années 60 - avec la « décentralisation », c'est-à-dire avant la crise généralisée des années 70, ce schéma était mis en cause. Les régions de l'Ouest, des Midis, attiraient les hommes, les capitaux, les technologies nouvelles. Mais des problèmes subsistent, d'autres apparaissent.

Va-t-on vers de nouveaux déséquilibres ? Les régions du Nord-Est sont-elles vraiment condamnées ? Les régions du Sud tiennent-elles leurs promesses ?

L'observation de la géographie industrielle française souligne dans un premier temps à la fois les permanences et les mutations de la carte des grandes régions industrielles. Ces dynamiques sont le fruit d'une évolution dont il s'agira, dans un deuxième temps, de préciser les fondements. Enfin, il convient, dans un troisième temps, de mettre en lumière le dynamisme industriel très contrasté selon les régions.

1. Permanences et mutations de la carte industrielle française

1.1. Le poids des grandes régions industrielles du Nord et de l'Est

-La carte industrielle de la France fait apparaître la nette domination des régions du Nord et de l'Est, plus particulièrement Nord - Pas-de-Calais, Picardie, Lorraine, Alsace, Île-de-France,

Franche-Comté et Rhône-Alpes. Ces sept régions totalisent à elles seules aujourd'hui plus de 53 % des emplois industriels du pays. De plus, le secteur secondaire concentre dans chacune d'entre elles une part importante des actifs (33 % dans les Vosges, 30 % dans le Haut-Rhin et en Franche-Comté), largement supérieure à la moyenne nationale (21 %).

- La suprématie industrielle de ces régions est héritée, pour la plupart d'entre elles, de la révolution industrielle qui, du XIXe siècle jusqu'au milieu du XXe, avait fait naître de puissantes régions industrielles autour des gisements de matières premières. C'est dans ce contexte que le développement de la grande industrie avait entraîné la concentration des usines dans les régions de la moitié nord-est du pays : d'abord dans les bassins houillers du Creusot, de Saint-Étienne et du Nord - Pas-de-Calais ; puis à proximité des gisements de fer en Lorraine, ou près des mines de potasse en Alsace ; et, enfin, dans les grandes villes comme Lyon ou Paris. C'est bien cette grande histoire économique qui est à l'origine de la tradition industrielle toujours vivace dans ces régions, aujourd'hui très marquées par le poids des héritages.

1.2. L'atténuation des oppositions spatiales

- Si les régions du Nord et de l'Est apparaissent globalement les plus industrialisées, l'opposition classique, de part et d'autre d'une ligne Le Havre - Marseille, entre une France du nord et de l'est industrielle et une France du sud et de l'ouest sous-industrialisée, s'atténue pourtant progressivement. La carte industrielle de la France a en effet subi de profonds remaniements depuis ces dernières décennies. Il faut évoquer en premier lieu le repli généralisé du secteur industriel, tant sur le plan de sa contribution à la valeur ajoutée nationale (27 % du P.L.B. en 1995 contre 33 % en 1980) que sur celui des emplois (20 % en moins en moyenne entre 1975 et 1995).

- Mais ce recul n'a pas affecté toutes les régions françaises de la même façon, produisant ainsi une évolution industrielle régionale contrastée, le plus souvent au profit des régions de l'Ouest et du Sud. C'est ainsi que la notion de « grandes régions industrielles » est aujourd'hui de plus en plus remise en question sous l'effet d'une nouvelle dynamique et de la dispersion du fait industriel sur le territoire français.

1.3. Le redéploiement industriel au profit de l'Ouest et du Sud

- Cette tendance à l'homogénéisation de la présence d'industries en France se traduit par l'émergence d'une nouvelle génération de régions industrielles, caractérisées par une certaine polarisation. C'est particulièrement le cas des grands pôles industriels urbains comme Bordeaux ou Toulouse par exemple, qui polarisent tout l'espace régional, au point d'apparaître comme des isolats hypertrophiés au sein de régions globalement peu industrialisées.

-La « littoralisation » progressive des activités a également conduit à la constitution de régions industrielles importantes, polarisées par de grands complexes portuaires (les Z.LP. - zones industrialo-portuaires) : ce sont d'une part les régions estuariennes animées par le doublon port / avant-port comme Nantes - Saint-Nazaire ou Rouen - Le Havre, et d'autre part les régions polarisées par une Z.LP. de front de mer comme Dunkerque et Fos-sur-Mer près de Marseille.

-Enfin, l'attrait de plus en plus marqué des « Suds », dont la multiplication des industries et technopoles à Nice ou à Montpellier par exemple se fait l'écho, pourrait à plus ou moins long terme déboucher sur la mise en place d'un chapelet industriel le long du littoral méditerranéen, une sorte de *sun belt* à la française qui s'étirerait de Montpellier à Nice.

→ Les mutations importantes de la carte des grandes régions industrielles de la France sont le fruit d'un bouleversement structurel complet du secteur industriel.

2. Une nouvelle ère industrielle

2.1. De nouvelles localisations pour des activités qui se diversifient

- Depuis 30 ans, les industries lourdes se sont enfoncées dans une crise sans précédent : le renchérissement des matières premières, la révolution des méthodes de production, la contraction des débouchés, l'offensive de concurrents étrangers plus dynamiques ont, de fait, entraîné le déclin de ces industries traditionnelles, d'autant plus mal préparées aux mutations économiques de la fin des années 1970 que la reconstruction au lendemain de la guerre en avait renforcé les bases.

-Parallèlement, les nouvelles industries qui se mettent en place sont beaucoup plus diversifiées, avec la montée en puissance de nouveaux secteurs comme celui de la construction automobile, de la chimie ou des industries de pointe. De plus, elles ne privilégient plus de façon systématique une localisation déterminée par la proximité des gisements de matières premières ou d'un bassin d'emploi. D'une part le recours de plus en plus marqué aux importations de matières premières, essentiellement acheminées par voie maritime, se traduit par le glissement des unités industrielles vers les fronts d'eau, d'autre part les changements structurels de l'emploi (exode rural, mobilité régionale, immigration surtout à partir de 1962) permettent une plus grande souplesse dans la localisation des industries.

2.2. Les politiques de décentralisation industrielle

-Si l'évolution de la conjoncture économique internationale a pu jouer un rôle dans la mutation des grandes régions industrielles françaises, le mouvement de déconcentration industrielle, qui commence à être perceptible à partir des années 1950, reste avant tout le résultat de politiques industrielles de grande envergure. La publication en 1947 de l'ouvrage « Paris et le désert français » de J.-F. Gravier contribue à la prise de conscience de l'existence d'un profond déséquilibre entre une France industrielle au nord et à l'est et une France rurale au sud et à l'ouest.

-Mais ce n'est qu'en 1963 qu'une véritable politique d'aménagement industriel du territoire est menée avec la création de la D.A.T.A.R. L'objectif est double : d'une part rééquilibrer la carte industrielle de la France en freinant le développement industriel de Paris, en incitant les entreprises à s'implanter dans les régions de l'Ouest et en impulsant le développement régional par le lancement de vastes opérations d'équipement (Z.L.P., aménagement de la vallée du Rhône), d'autre part venir en aide aux régions industrielles en difficulté (création de « pôles de conversion » ou de « zones d'entreprises » dans les bassins d'emplois les plus sinistrés).

2.3. Le rôle des communications dans la diffusion du fait industriel

- Assez vite, le redéploiement spatial de l'industrie s'amorça, avec l'accélération du processus de décentralisation industrielle de la région parisienne (21 000 emplois industriels de moins entre 1962 et 1968) au profit des régions du Sud et de l'Ouest (le Grand Ouest reçut près des 2/3 des 500 000 emplois industriels créés en province entre 1955 et 1974). De plus, les régions en difficulté, surtout le Nord, bénéficièrent, au titre de la reconversion, de l'implantation de nouvelles industries, notamment dans le secteur automobile.

- Mais ce mouvement de diffusion du fait industriel n'aurait pu se concevoir sans la modernisation des systèmes de télécommunication et l'amélioration du réseau de transport

qui, en renforçant les pôles régionaux, facilitèrent une meilleure distribution des activités industrielles sur le territoire. On peut certes déplorer la structure des réseaux routiers et de voies ferrées à grande vitesse qui, centrés sur Paris, peuvent en fin de compte aboutir au renforcement de la primauté parisienne. Mais le désenclavement constitue néanmoins la condition *sine qua non* du développement industriel régional. C'est à cette nouvelle donne industrielle qu'il convient d'imputer l'ampleur des mutations actuelles, qui affectent néanmoins de façon contrastée les grands ensembles industriels régionaux.

3. Des évolutions régionales très contrastées

3.1. Les régions industrielles frappées par la crise

- L'ancien bassin houiller du Nord - Pas-de-Calais, la Lorraine sidérurgique, certains foyers industriels comme Saint-Étienne ou le Creusot offrent l'exemple de régions non seulement très durement frappées par la crise, mais où la reconversion a par ailleurs été insuffisante. C'est dans ces anciennes régions d'industries lourdes que l'on a enregistré les pertes d'emplois les plus importantes, avec une diminution de plus de 35 % des effectifs industriels entre 1975 et 1990. C'est sans doute la Lorraine qui a été la plus touchée par la crise avec le quasi-effondrement de l'activité sidérurgique qui se traduit notamment par l'ampleur des paysages de friches industrielles. Certes, ces régions conservent quelques atouts, notamment leur longue pratique du travail industriel ainsi que la proximité du monde rhénan, qui leur a permis de bénéficier de l'implantation de nouvelles industries de reconversion, plus particulièrement de l'industrie automobile (Mercedes à Hambach en Lorraine, Toyota à Valenciennes) et de technopôles, comme celui de Villeneuve-d'Ascq. Néanmoins, les résultats des politiques de reconversion qui ont été menées dans ces régions restent encore très modestes.

-En dehors de ces anciens bastions industriels, les grandes régions portuaires connaissent elles aussi des revers importants en raison du déclin des activités maritimes traditionnelles (industries métallurgiques, chantiers navals). Toutes les Z.I.P. sont aujourd'hui dans une situation de grande fragilité, mais c'est surtout la région de Marseille qui est la plus durement touchée. Le déclin, dans la ville, des activités traditionnelles liées au port, la fermeture des chantiers navals de La Ciotat, les difficultés des usines pétrochimiques et aéronautiques de l'étang de Berre, ont précipité la région dans une crise aiguë que ni le lancement du technopôle de Château-Gombert ni le développement des industries de pointe n'ont pour l'heure réussi à atténuer.

3.2. Les régions industrielles motrices

L'Île-de-France et la région lyonnaise constituent en revanche des régions industrielles motrices.

-La région parisienne tout d'abord reste de loin la première région industrielle française, avec 17 % des effectifs industriels français produisant le quart de la valeur ajoutée industrielle totale. Elle rassemble, par ailleurs, les secteurs industriels les plus performants (industries électriques, électroniques, aéronautiques), ce qui traduit bien la réussite des politiques de reconversion dans une région qui avait pendant longtemps bâti sa puissance industrielle sur des secteurs traditionnels en crise aujourd'hui. Certes, comme les autres régions, l'Île-de-France a enregistré une diminution des effectifs industriels (27 % de moins entre 1975 et 1990), essentiellement dans les branches déclinantes les plus anciennes et sous l'effet des politiques de décentralisation industrielle qui ont en partie contribué à sa désindustrialisation. Mais la concentration des branches de haute technicité, s'appuyant sur un réseau dense de P.M.E. / P.M.I. installées pour la plupart en périphérie, dans les villes nouvelles ou à

proximité de plates-formes multimodales (aéroports), fait aujourd'hui du Grand Paris une métropole industrielle mondiale.

-La région Rhône-Alpes a également réussi à conserver une certaine puissance, avec près de 12 % des effectifs industriels français et un tissu industriel caractérisé par la prépondérance de P.M.I. /PME dynamiques. Les trois activités traditionnelles qui avaient fait la richesse de la région (textile, métallurgie et chimie) constituent toujours aujourd'hui les piliers de l'industrie lyonnaise (« couloir de la chimie » au sud de Lyon avec Rhône-Poulenc et Elf, Renault), même si celle-ci s'est beaucoup diversifiée après 1950. En revanche, contrairement à la région parisienne, l'activité industrielle apparaît assez concentrée, à 50 % sur les trois pôles que sont Lyon, Grenoble et Saint-Étienne, les autres bassins étant pour la plupart spécialisés (plasturgie à Oyonnax, cuir-chaussure à Romans, etc.). De plus, la puissance lyonnaise reste limitée sous l'effet de la double concurrence exercée par Paris (le T.G.V. place Lyon à 1h30 de la capitale) et Genève.

-Enfin, dans une moindre mesure, il convient de souligner le dynamisme de l'industrie alsacienne (sauf dans la région de Mulhouse) dont les secteurs traditionnels en crise (textile, métallurgie) ont progressivement été remplacés par les secteurs florissants de l'automobile en particulier (Peugeot, Général Motors), dopés par l'ouverture de la frontière allemande.

3.3. Les régions industrielles émergentes

Enfin, la nouvelle donne industrielle française, fruit d'une modernisation des activités, des politiques de décentralisation et d'une amélioration très substantielle des infrastructures de transport, a permis l'émergence de nouvelles régions industrielles.

-La mise en place progressive d'un arc de développement industriel le long du littoral méditerranéen s'est inscrite dans un contexte général de redéploiement industriel, à un moment où, de surcroît, la troisième révolution industrielle (informatique) et l'entrée de l'Espagne dans la C.E.E. en 1986 dynamisaient les Suds. C'est ainsi que l'héliotropisme et l'afflux des investissements étrangers se combinèrent pour donner naissance aux technopoles (Sophia Antipolis, Château-Gombert) et multiplier les industries de pointe (autour de Nice et Montpellier). Si les zones technopolitaines sont pour l'heure trop peu nombreuses et les industries de pointe encore diffuses, c'est néanmoins un véritable arc industriel qui est en train de se constituer de Perpignan à Nice.

-Parallèlement, la conjugaison de la politique des métropoles d'équilibre et de la troisième révolution industrielle s'est traduite par la constitution de grands pôles industriels urbains, véritables moteurs pour certaines économies régionales. C'est particulièrement le cas des régions rennais, mais surtout bordelaise et toulousaine, qui ont bénéficié de l'implantation de firmes transnationales (Ford à Bordeaux), et d'industries de très haute technicité (Aérospatiale, Arianeespace). Devenues de grandes métropoles technopolitaines, Toulouse et Bordeaux sont le pivot de la formation de vastes régions industrielles-tertiaires.

Conclusion

Si les grandes régions industrielles françaises restent encore l'apanage de la France du nord-est, la nouvelle donne industrielle se traduit aujourd'hui par le bouleversement de la hiérarchie des régions industrielles. Les grandes régions industrielles ne sont plus celles qui étaient riches en matières premières, mais des régions industrielles-tertiaires qui sont polarisées par une métropole puissante. Cette nouvelle géographie n'est pas sans créer de nouveaux déséquilibres entre les espaces « métropolisés » et ceux qui le sont moins.