



Panorama(s) Historique(s)

1944 – 1960's

Actes du colloque des 1 et 2 décembre 2015

Auditorium du Petit Palais

<https://www.inventerlegrandparis.fr/link/?id=13>

# Freiner ou accroître le Grand Paris ? – La décentralisation industrielle à l'épreuve des faits, années 1930 – années 1970

par Matthew Wendeln

## Résumé

La planification du Grand Paris a longtemps été liée à l'aménagement du territoire national, notamment à travers la politique dite de décentralisation industrielle, qui a encouragé l'éloignement progressif de la production manufacturière de la capitale et de sa proche banlieue. Dans les faits, la décentralisation industrielle, intervenue massivement à partir des années 1950, a résulté de logiques diverses, parfois contradictoires : des volontés de freiner la croissance du Grand Paris ou au contraire de le renforcer dans son rôle de métropole nationale et mondiale; logiques de l'État, des collectivités territoriales et des entreprises. L'article propose une synthèse des évolutions de la politique de décentralisation industrielle entre les années 1930 et les années 1970, complétée de l'étude d'un cas particulièrement emblématique : les efforts pour éloigner les usines Renault de Boulogne-Billancourt, aux portes de Paris.

Consultez l'article en ligne

<https://www.inventerlegrandparis.fr/link/?id=563>

DOI

10.25580/IGP.2015.0003

La planification du Grand Paris a longtemps été liée à l'aménagement du territoire national. Dès les années 1920, certains membres du Comité supérieur d'aménagement et d'organisation générale de la région parisienne (CSAORP) ont conclu que les grands problèmes de l'agglomération – son explosion démographique, sa congestion et sa pénurie de logements et d'équipements collectifs – ne pouvaient être traités à la seule échelle métropolitaine. Résultant du creusement du déséquilibre économique entre Paris et la province, un des plus forts d'Europe, ces difficultés nécessitaient selon les observateurs du comité une déconcentration économique vers le reste de l'hexagone <sup>[1]</sup>. Cette orientation allait rester l'orthodoxie des politiques françaises d'aménagement du territoire pendant un demi-siècle.

Des années 1930 aux années 1970, la clé de voûte de l'effort de redistribution nationale était la politique dite de décentralisation industrielle. À travers un système « de la carotte et du bâton », couplant des aides à la création d'usines en province à une limitation réglementaire sur l'expansion industrielle en région parisienne, l'État a encouragé l'éloignement progressif de la production manufacturière de la capitale et de sa proche banlieue. Expérimentée dès l'entre-deux-guerres, la décentralisation industrielle a véritablement décollé au milieu des années 1950, tant comme politique publique que comme stratégie d'entreprises. Dans les trois décennies suivantes, les industries de la région parisienne ont créé plus de 600 000 emplois en province. Cette vague d'investissements historique a contribué aux mutations profondes de la géographie économique de la France d'après-guerre <sup>[2]</sup>.

Dans de nombreux pays, les pouvoirs publics ont favorisé le départ de la production manufacturière des grandes villes au xx<sup>e</sup> siècle. En France, cette politique a parfois été perçue comme une véritable attaque de l'État et de la province contre Paris <sup>[3]</sup>. Les raisons en sont connues. Avant les années 1960, la plupart des planificateurs nationaux ont cherché à stopper voire inverser la croissance industrielle de l'agglomération parisienne. Certains d'entre eux, à l'instar du géographe Jean-François Gravier, allaient jusqu'à présenter Paris comme un véritable danger pour la nation et à dresser des projets spectaculaires pour éradiquer les usines du paysage urbain, par exemple la tentative de démantèlement des usines Renault décrite ci-dessous <sup>[4]</sup>.

Pour autant, penser la décentralisation industrielle seulement comme une politique anti-parisienne et « malthusienne » est trop réducteur. D'abord parce que sa principale justification officielle était d'apporter une nouvelle base économique aux régions de province touchées par le chômage et les bas salaires, afin d'intégrer tout le territoire national à la prospérité d'après-guerre. Ensuite parce que la décentralisation industrielle a relevé d'un mouvement économique porté par des milliers d'industriels parisiens qui recherchaient notamment du foncier et une main-d'œuvre moins chers en province tout en souhaitant moderniser leur appareil productif. Enfin, parce que la politique d'aménagement national a aussi eu deux objectifs « pro-parisiens », et cela sur toute la période : soulager la pression démographique du Grand Paris et libérer l'espace nécessaire à d'ambitieux projets d'aménagement urbain et à des activités tertiaires dans et autour de la capitale. Jérôme Monod, responsable de la Délégation à l'aménagement du territoire et à l'action régionale (DATAR), fondée en 1963, a résumé cette logique élitiste en 1972 : « c'est dans la seule mesure où Paris sera allégé de ses services et des emplois qui ne lui sont ni nécessaires ni utiles qu'il sera techniquement possible de créer les conditions matérielles donnant à la place de Paris le maximum de chances d'accroître son rôle financier international » <sup>[5]</sup>.

La décentralisation des industries parisiennes a donc résulté de logiques diverses, parfois contradictoires, qui relèvent tantôt d'une véritable pensée anti-urbaine, notamment dans les années 1930 et 1940, tantôt d'une volonté de transformer Paris en un nouveau type de métropole nationale et mondiale qui a porté tous ses fruits à partir des années 1960 et 1970. Nous présenterons ces évolutions en trois temps : d'abord, l'essor des industries parisiennes que la planification étatique n'a pas su contenir (années 1910-1950), suivi d'un court âge d'or de croissance mutuelle de Paris et de la province (années 1950-1960), qui contenait d'ores et déjà les germes de la décroissance industrielle du Grand Paris (années 1960-1970). Nous illustrerons cette analyse avec le cas du constructeur automobile Renault. Cible hautement symbolique de la politique d'aménagement national, voire « prototype » de la décentralisation industrielle à la française <sup>[6]</sup>, Renault donne à voir la multiplicité d'enjeux et d'acteurs qui ont redessiné la géographie industrielle du Grand Paris.

# L'essor incontrôlé des industries parisiennes (années 1910-1950)

## Un problème fondateur de l'aménagement du territoire français

Dès la fin du xix<sup>e</sup> siècle, la région parisienne a connu un essor industriel formidable. L'emploi industriel a progressé de 27,6 % à Paris et de 64,3 % en banlieue entre 1886 et 1906, avant de connaître un nouveau bond en avant à partir de la Première Guerre mondiale. À côté des milliers de petites et moyennes entreprises typiques du tissu urbain dense ont poussé les vastes usines fordistes des nouveaux secteurs de pointe, tels que l'automobile, l'aéronautique, l'électronique et la chimie <sup>[7]</sup>.

La dénonciation de ces nouvelles usines n'a pas tardé. Les planificateurs de la région parisienne – ce mélange d'élus, d'urbanistes, d'ingénieurs et de hauts fonctionnaires réunis à partir de 1928 au sein du CSAORP – ont formulé trois reproches à l'égard de l'industrie en zone dense <sup>[8]</sup>. En termes d'urbanisme d'abord, les usines ont occupé de vastes emprises urbaines, bloquant des projets de rénovation urbaine, polluant et congestionnant la ville. D'un point de vue social, ensuite, l'industrialisation de l'entre-deux-guerres a exacerbé la difficulté des conditions de vie de la capitale et de la proche banlieue, en attirant des centaines de milliers d'ouvriers provinciaux et étrangers. Par-là, elle était accusée de fournir un terrain fertile à la culture politique d'opposition de la nouvelle « banlieue rouge », construite autour du socialisme municipal puis du communisme. Pour André de Fels, député radical de Seine-et-Oise – la grande banlieue du Grand Paris – et rapporteur du CSAORP, l'éloignement des usines était ainsi un moyen de « briser » la « ceinture rouge » qui entourait la capitale <sup>[9]</sup>. Enfin, les nouvelles usines étaient aussi perçues comme un danger militaire : des cibles de choix pour les bombardements aériens qui exposeraient les habitants à de fortes pertes dans le cas d'une nouvelle guerre avec l'Allemagne <sup>[10]</sup>.

Renault a symbolisé ces maux de l'industrie urbaine pour les autorités nationales. Entre les années 1910 et les années 1930, la jeune entreprise en pleine expansion a « colonisé » un vaste site aux portes de Paris, à Boulogne-Billancourt et sur l'Île Séguin, sans respect des règles d'urbanisme <sup>[11]</sup>. Plus grande usine de France en termes d'effectifs, Renault a concentré jusqu'à 38 000 ouvriers dans des conditions de travail difficiles, résultant en partie de l'impossibilité d'élargir les usines enclavées dans un tissu urbain dense. Ces conditions matérielles ont contribué à faire de l'Île Séguin le centre névralgique du mouvement ouvrier français à partir des grèves de 1936. Le président de Renault en 1944, Pierre Lefaucheur, a lui-même estimé que les usines avaient « fait disparaître l'un des plus beaux sites de l'Ouest parisien » et créé « un lieu de mécontentement ouvrier », vécu par certains ouvriers comme un « bagne » <sup>[12]</sup>. Si ce discours est à nuancer – Billancourt était aussi un haut lieu du pouvoir et de la fierté ouvriers du vingtième siècle – les difficultés de vie et de travail à Paris et dans ses banlieues populaires ont légitimé l'idée d'une décentralisation planifiée des usines.

Ces préoccupations vis-à-vis des prétendus dangers de l'industrie parisienne – qu'ils soient urbains, sociaux ou militaires – aident à expliquer pourquoi en France l'aménagement du territoire a d'abord été pensé comme une réaction à la croissance des grandes villes. Si la décentralisation a intéressé des élus de gauche comme de droite, la forte polarisation politique de la France dans les années 1930 et sous le régime de Vichy ont exacerbé les tendances conservatrices, voire réactionnaires, de certains dirigeants, experts et fonctionnaires. C'était notamment le cas de l'auteur de *Paris et le désert français* (1947), célèbre plaidoyer en faveur d'une décentralisation économique et humaine de la région capitale vers la province. Promoteur de la Révolution nationale de Vichy, Jean-François Gravier souhaitait une planification autoritaire faisant décroître la capitale, dépeinte comme une monstruosité qui « dévore les hommes et les richesses de la France » <sup>[13]</sup>, et envisageait une « migration forcée » de 400 000 ouvriers parisiens vers la campagne <sup>[14]</sup>.

Toutefois, la plupart des responsables de la planification régionale et nationale ont rejeté les éléments les plus extrêmes de cette vision « gravieriste ». Même les études officielles sur la décentralisation industrielle menées sous le régime de Vichy ont conclu sur l'option d'une décentralisation plus graduelle, s'appuyant sur un réseau urbain hiérarchisé reliant entre elles Paris, les métropoles de province et les villes moyennes <sup>[15]</sup>. Dirigées par Gabriel Dessus, directeur du service technique de la Compagnie parisienne de distribution d'électricité, et influencées par les témoignages d'industriels et de syndicats patronaux <sup>[16]</sup>, les études de Vichy ont permis de constater la forte

attractivité de la région parisienne pour les entreprises, les ouvriers et plus largement le salariat urbain. Cette attractivité du Grand Paris allait constituer un obstacle majeur à toute déconcentration rapide de l'économie française dans l'immédiat après-guerre.

## L'échec des premiers efforts de décentralisation

Les transferts d'activités industrielles vers la province sont restés peu nombreuses avant les années 1950, malgré l'apparition de plusieurs phénomènes qui allaient encourager la décentralisation industrielle par la suite : l'augmentation des salaires ouvriers, du nombre de grèves et de la congestion dans la région parisienne ; la standardisation de la production industrielle ; ou encore les premiers efforts des élus et coalitions économiques de province en vue d'attirer les entreprises parisiennes. Par ailleurs, la plupart des tentatives effectuées dans les années 1930 et 1940 se sont révélées peu rentables – voire « stériles, négatives et souvent anti-économiques » selon Louis Chevalier, qui a participé aux études de Vichy avant de devenir le célèbre démographe et historien de Paris <sup>[17]</sup>.

C'était notamment le cas du programme national de décentralisation des industries de défense. Mené à partir du début des années 1930 en anticipation d'une nouvelle guerre avec l'Allemagne, la décentralisation de la production militaire a surtout concerné l'industrie aéronautique : inversant une tendance vers la concentration du secteur autour de la capitale, près de 80 % des effectifs de l'industrie aéronautique se trouvaient en province au moment de l'invasion allemande de 1940. Or, cette réussite quantitative était l'exception qui confirme la règle de la difficulté de la décentralisation industrielle dans la France des années 1930. La décentralisation de l'industrie aéronautique n'a été possible que grâce à l'intervention exceptionnelle de l'État : l'essentiel de la production des avions avait été nationalisé sous le Front populaire. En outre, elle s'est révélée coûteuse et conflictuelle, l'installation des usines en province nécessitant d'importants investissements dans la formation et le logement des nouveaux ouvriers. Pour de nombreux industriels qui l'ont subie, cette expérience a servi davantage de repoussoir que d'inspiration pour réaliser de nouvelles décentralisations après la guerre <sup>[18]</sup>.

Néanmoins, à la Libération, le nouveau ministère de la Reconstruction et de l'Urbanisme (MRU) a annoncé un programme ambitieux de décentralisation, visant à profiter des destructions de guerre et de ses nouveaux pouvoirs de planification urbaine pour rapidement éloigner des usines du Grand Paris <sup>[19]</sup>. Si le MRU a eu un impact certain sur le discours politique au début de la iv<sup>e</sup> République, popularisant l'idée d'une grande politique nationale d'aménagement du territoire qui rééquilibrait la croissance entre Paris et la province <sup>[20]</sup>, ses propositions ont été suivies de peu d'effets. En plusieurs années d'efforts, le ministère n'a obtenu que la création de quelques subventions modiques en faveur de la décentralisation industrielle et des promesses de créations d'usines en province par quelques grands groupes tels que Citroën, Gillette et Motobécane <sup>[21]</sup>. Pressés de relancer la production au plus vite, les entreprises et les responsables économiques au gouvernement ont sacrifié l'idéal d'une « géographie volontaire » devant mieux répartir le développement économique sur le territoire national à l'impératif du redressement industriel sur place <sup>[22]</sup>.

Le résultat fut exactement ce que le MRU souhaitait éviter en 1944. Les investissements massifs de la reconstruction d'après-guerre se sont faits sur place, alimentant deux décennies de croissance qui ont porté le Grand Paris industriel à son apogée <sup>[23]</sup>. Les effectifs industriels de la région parisienne ont crû de 500 000 emplois nets entre 1945 et 1962 <sup>[24]</sup>. Par comparaison, en 1956 les industriels de la région parisienne avaient créé seulement 27 000 emplois en province, et n'y avaient physiquement transféré aucune grande usine <sup>[25]</sup>. Cet échec de la politique française de décentralisation industrielle contrastait d'ailleurs avec les tendances à la décentralisation déjà à l'œuvre outre-Manche et outre-Atlantique. Dans les seules années 1945-1951, le gouvernement britannique avait obtenu la décentralisation de 231 000 emplois de Londres. Aux États-Unis, la nouvelle attractivité industrielle des états du Sud et des zones rurales, dopée par les investissements militaires massifs réalisés pendant la guerre, a commencé à inquiéter les villes manufacturières historiques du nord-est <sup>[26]</sup>.

Aucun exemple n'a davantage confirmé les obstacles aux premiers efforts de décentralisation en France que Renault. Dans les années 1930 et 1940, les responsables de l'entreprise et de l'État ont élaboré plusieurs projets de transfert de la production de Billancourt vers la province, qui sont tous restés lettre morte. Tout d'abord, effrayé par l'activisme ouvrier et séduit par l'idéal d'une paix sociale retrouvée dans des cités-jardins planifiées <sup>[27]</sup>, Louis Renault, fondateur de l'entreprise, a lui-même commandé l'élaboration d'un premier plan de décentralisation en 1936 <sup>[28]</sup>. Pourtant,

Renault n'a jamais donné suite à ce projet. Au contraire, il s'est montré peu coopératif quand l'État, dès le milieu des années 1930, a ordonné le transfert de la production dans le cadre de la décentralisation des industries militaires [29]. Cette défiance vis-à-vis de l'État, couplée avec les bombardements répétés de Boulogne-Billancourt pendant la guerre, a décidé les autorités de Vichy à dresser des plans détaillés pour la décentralisation autoritaire des usines [30]. À la Libération, le MRU et le nouveau président de Renault, désormais nationalisée, ont affiché leur volonté partagée de réaliser enfin ce projet de transfert [31].

Tous ces projets de décentralisation des usines Renault ont échoué pour les mêmes raisons. Peu d'ouvriers souhaitaient quitter la région parisienne, qui malgré les conditions de vie difficiles restait un bassin d'emploi sans égal et un lieu d'ancrage pour beaucoup. En outre, le transfert d'une usine existante avec son personnel avait un coût exorbitant. Surtout, le maintien de la production industrielle était prioritaire à la décentralisation des usines. En 1943, Pierre Laval, alors chef du gouvernement de Vichy, a résumé le dilemme des responsables de l'époque. S'il était « regrettable que des usines aussi importantes aient pu s'édifier aux portes mêmes de Paris, à l'encontre de toutes les règles d'hygiène et de politique sociale », une décentralisation trop brutale de Billancourt pourrait « compromettre à tout jamais un ensemble industriel hors pair », et de toute façon, « nous n'avons ni le temps, ni les matériaux, ni les moyens » [32].

Par conséquent, loin de transférer sa production vers la province, Renault a entrepris une vaste expansion en région parisienne dans l'immédiat après-guerre. Les usines de Boulogne-Billancourt ont rapidement retrouvé leur niveau d'avant-guerre, avant de culminer à 39 000 ouvriers au début des années 1970. Quand la capacité de production de Billancourt a été saturée, en 1950, Renault a créé sa nouvelle usine de montage à Flins, à seulement 40 km à l'ouest de Paris. Initialement plafonnée par le MRU à 6 000 ouvriers, l'usine de Flins en accueillait 21 400 à son zénith en 1976 [33].

Pour le MRU, la déception de son échec de décentraliser Renault a tourné au cauchemar en 1954, quand un deuxième constructeur automobile, SIMCA, a choisi d'installer son principal site de production à Poissy, moins de 20 km de Flins [34]. Au-delà des milliers d'ouvriers qu'elles employaient directement, les usines de Flins et de Poissy ont encouragé le décollage industriel de la vallée de la Seine en aval du Grand Paris. Pour André Prothin, directeur de l'aménagement du territoire du MRU, l'émergence d'une telle concentration industrielle en grande couronne, dans des zones sous-équipées en logements et services, risquait de générer une situation urbaine et sociale encore « plus grave que celle qui a été créée à Boulogne-Billancourt » dans les années 1920 et 1930 [35].

Quoiqu'il en soit, les autorisations gouvernementales accordées aux usines de Flins et de Poissy – au nom des impératifs de la rentabilité économique et sous la pression des élus de la région parisienne – ont confirmé l'échec des premières politiques de décentralisation industrielle en France [36]. Au CSAORP dans l'entre-deux-guerres, à la Délégation générale à l'Équipement national (DGEN) sous Vichy puis au MRU après la Libération, les planificateurs français avaient beau tenir un discours dirigiste et parfois « anti-parisien », en réalité ils ont dû accepter, et souvent faciliter, l'essor industriel du Grand Paris.

## Croissance parisienne et décentralisation (années 1950-1960)

### Une croissance gagnant-gagnant ?

Le milieu des années 1950 constitue un tournant. En 1954 et 1955, le législateur a approuvé des mesures vigoureuses en faveur de la décentralisation industrielle, notamment le fameux « agrément » réglementaire limitant la création d'espaces industriels en région parisienne. Ce volontarisme étatique a convergé avec l'intérêt d'un nombre croissant d'entreprises d'expérimenter l'installation d'usines en province. Seulement 56 opérations de décentralisation vers la province avaient été enregistrées avant 1954 ; 530 l'ont été entre 1954 et 1960, puis 250 pour la seule année 1962 [37].

Ce décollage de la décentralisation industrielle s'est opéré dans un contexte très différent de celui imaginé dix ans plus tôt par les urbanistes de Vichy et du MRU. Alors que la croissance industrielle battait des records – 350 000 emplois industriels ont été créés en France dans les seules années 1954-1957 [38] – il n'était plus réaliste de faire décroître la

région parisienne à courte échéance, mais seulement de ralentir autant que possible son essor incontestable. Ce contexte de croissance a changé le sens de la décentralisation à plusieurs égards.

Pour le gouvernement et le législateur, tout d'abord, une intervention étatique pour diriger la croissance du Grand Paris vers la province semblait d'autant plus urgente et légitime que la « surchauffe » de la région capitale contrastait avec la stagnation économique de la plupart des régions de province. En effet, au milieu des années 1950, l'essentiel de l'expansion industrielle se concentrait sur seulement 16 départements en France métropolitaine. Les 79 autres départements souffraient d'une conjoncture économique morose, avec souvent des pertes d'emplois massives dans les nombreux secteurs traditionnels, tels que l'agriculture et l'agroalimentaire, les textiles, le cuir et les chaussures, la céramique et le charbon <sup>[39]</sup>.

Pour les aménageurs de la région parisienne, un tel déséquilibre géographique entre la population et l'emploi créait le spectre d'une nouvelle vague d'immigration ouvrière de la province vers la région parisienne, comme la capitale en avait connu depuis un siècle et notamment dans les années 1910-1920. Cette arrivée massive de nouveaux habitants était d'autant plus appréhendée que la crise du logement atteignait des sommets et que la rénovation urbaine de Paris, annoncée depuis les années 1920, commençait enfin à se concrétiser <sup>[40]</sup>.

Pour de nombreux industriels parisiens, la décentralisation avait une nouvelle rationalité économique : la formidable croissance du Grand Paris a paradoxalement rendu la province plus attractive, en générant une pénurie aiguë de main-d'œuvre et de foncier dans la région capitale dès le milieu des années 1950 <sup>[41]</sup>.

Enfin, cette même croissance a partiellement caché le danger que la décentralisation industrielle pouvait faire courir aux quartiers populaires de Paris et à sa banlieue. Depuis les années 1930, la politique de décentralisation avait régulièrement été dénoncée par les élus et les syndicats de la région capitale comme une désindustrialisation programmée. Antoine Quinson, maire de Vincennes et député RPF de la Seine, l'a même comparé à une « déportation » de la classe ouvrière de Paris en 1956 <sup>[42]</sup>. Face à ces critiques, les défenseurs de la politique de décentralisation ont soutenu l'idée selon laquelle celle-ci ne présentait aucun risque pour le Grand Paris, mais visait seulement à réorienter son trop-plein de croissance vers la province <sup>[43]</sup>. Les années de forte croissance ont légitimé cette deuxième hypothèse. Jusqu'au début des années 1960, le transfert d'usines et d'emplois existants du Grand Paris vers la province est resté relativement limité, et a été plus que compensé par de nouvelles créations en région parisienne.

En fin de compte, les années 1950-1960 ont ainsi joué un rôle ambigu dans l'histoire économique du Grand Paris. L'expansion de sa production industrielle a marqué dans l'immédiat une défaite des projets planificateurs visant à réduire la place des usines en région parisienne. En même temps, elle a enfin légitimé des mesures étatiques substantielles en faveur de la décentralisation et déclenché des forces centrifuges dans l'industrie dont l'impact, et l'ampleur, ne seraient clairement mesurés que plus tard, au moment de l'essoufflement de la croissance des Trente Glorieuses.

## Un court âge d'or aux tendances hétérogènes

La grosse vague de décentralisation industrielle a été de relativement courte durée. Le nombre d'opérations de décentralisation a culminé en 1962, a poursuivi un rythme plus modéré pendant encore une décennie, puis s'est tassé avec la crise économique des années 1970 <sup>[44]</sup>. En outre, la décentralisation n'a concerné qu'une fraction des entreprises industrielles de la région parisienne : environ 10 % des entreprises industrielles – mais 30 % des grands groupes – avaient réalisé une opération de décentralisation en 1970 <sup>[45]</sup>.

Par ailleurs, la décentralisation s'est décomposée en de milliers d'opérations individuelles aux logiques et aux impacts variés. La délocalisation physique des usines vers la province – qui a souvent entraîné le licenciement de la plupart des ouvriers de la région parisienne – est restée le cas minoritaire. La plupart des entreprises ont créé des usines en province pour accueillir de nouvelles productions, ou ont mélangé des transferts partiels de leur production et la réutilisation des locaux libérés en région parisienne pour accueillir de nouvelles activités industrielles.

La forme de décentralisation choisie – transferts d'usines, expansion décentralisée ou un mélange des deux – a varié en partie en fonction de la filière et de la taille des entreprises. Les grands groupes des filières en croissance, qui ont fourni la majorité des emplois décentralisés, ont surtout réalisé une expansion décentralisée de leur production dans

les années 1950 et 1960. Les industries automobile, aéronautique et électronique ont ainsi créé des centaines de milliers d'emplois en province tout en maintenant leurs vastes effectifs ouvriers en région parisienne, incarnant le principe d'une décentralisation « gagnant-gagnant » pour le Grand Paris et la province. Les petites et moyennes entreprises métallurgiques, les industries chimiques ou encore celles de l'ameublement ont plus souvent opté pour un mélange de transferts de certaines productions en province et de développement d'autres en région parisienne. Les pertes sèches pour la région parisienne ont surtout concerné les plus petites entreprises et les secteurs en difficulté, comme les textiles <sup>[46]</sup>.

Pourtant, les stratégies des entreprises n'ont obéi à aucune règle simple. Même des sociétés très similaires par leur production et leur structure ont pu décider des localisations de leurs établissements divergentes. Un bon exemple est fourni par les trois grands constructeurs automobiles de la région parisienne : Renault, Citroën et SIMCA <sup>[47]</sup>. Renault est devenu le champion incontesté de la décentralisation industrielle en France à partir du milieu des années 1950. L'usine de Flins a été sa dernière grande usine de fabrication créée en région parisienne. L'expansion de l'entreprise nationalisée s'est ensuite réalisée en province, notamment le long de la Seine dans un axe de production reliant Billancourt, Flins et les agglomérations de Rouen (usines de Cléon et Grande Couronne), Caen (Blainville-sur-Orne) et Le Havre (Sandouville) <sup>[48]</sup>. Le deuxième constructeur parisien, Citroën, a aussi opté pour l'expansion décentralisée à partir des années 1950. Mais contrairement à Renault, Citroën a dispersé ses nouvelles unités au gré des opportunités afin d'exploiter des bassins d'emploi déprimés, où l'entreprise pouvait à la fois imposer de bas salaires et toucher les plus grandes subventions publiques. Enfin, le troisième constructeur parisien, SIMCA, a obstinément refusé les injonctions de l'État à décentraliser sa production, ne consentant que la création d'usines mineures en province.

Si l'industrie automobile était le leader de la décentralisation en matière d'emplois créés en province, elle l'était moins concernant le deuxième objectif de la politique de décentralisation industrielle : la libération de terrains en région parisienne en faveur de leur reconversion en quartiers urbains. SIMCA a libéré son usine à Nanterre en 1961, mais celle-ci a gardé sa vocation industrielle jusqu'en 1985. Citroën a arrêté la production de son usine de Javel à Paris seulement en 1975. Et Renault n'a définitivement fermé l'Île Séguin qu'en 1992 ! En outre, les trois constructeurs ont tous obtenu l'autorisation de l'État de créer d'autres usines en région parisienne – respectivement à Poissy, Aulnay-sous-Bois et Flins – en arguant de l'impératif économique de la proximité avec la capitale, même pour des productions standardisées.

Dans ce contexte, il n'est pas étonnant que de nombreux élus et coalitions économiques de province aient accusé l'État d'un manque de fermeté face aux intérêts « parisiens ». C'est vrai que l'État a manié son nouveau bâton réglementaire, le fameux agrément, avec beaucoup de légèreté. Entre 1955 et 1964, le Comité de décentralisation, instance étatique compétent en la matière, a accordé 3 654 agréments, refusant moins d'un quart des demandes de construction industrielle en région parisienne <sup>[49]</sup>.

La politique expansionniste du District de la région de Paris (DRP), créé en 1961, a encore assoupli ce contrôle étatique <sup>[50]</sup>. Le délégué général au district, Paul Delouvrier, a en effet ouvert de nouveaux sites franciliens à l'industrialisation, autant pour accélérer le desserrement des usines du centre de la région parisienne – et permettre ainsi la reconversion du foncier urbain – que pour apporter des emplois aux grands ensembles, villes nouvelles et autres axes d'urbanisation définis dans le Schéma directeur de la région de Paris (SDAURP) de 1965 <sup>[51]</sup>. En 1966, la DATAR a alerté le Premier Ministre sur le fait que, « Le climat actuel de la province est caractérisé par une tension psychologique résultant du sentiment que le Gouvernement souhaiterait développer par priorité la région parisienne et aurait tendance à relâcher l'effort entrepris dans le domaine de l'action régionale [en faveur de la province] » <sup>[52]</sup>.

Les représentants de la province étaient d'autant plus déçus que la nouvelle industrialisation décentralisée pouvait, à certains égards, ressembler davantage à une extension du Grand Paris qu'à un véritable rééquilibrage économique en faveur de la province. La majorité des opérations de décentralisation est restée dans un rayon de 200 à 300 km autour de la capitale <sup>[53]</sup>, formant une vaste mégalopole économique promue par la DATAR au nom du « Bassin parisien » <sup>[54]</sup>. En outre, les usines décentralisées ont surtout accueilli les tâches de production les moins qualifiées. Les fonctions « nobles » de l'industrie – notamment les sièges sociaux, la recherche et la production qualifiée – sont le plus souvent restées à Paris ou en petite couronne, profitant d'ailleurs des locaux libérés par le départ de la production

standardisée <sup>[55]</sup>. Le géographe Félix Damette a ainsi résumé la situation des années 1950 et 1960 : « La phase de décentralisation a été en réalité la phase de métropolisation » de l'économie nationale autour de la région parisienne, et non pas deux mouvements contradictoires <sup>[56]</sup>.

## Les prémices de la désindustrialisation (années 1960-1970)

### Un retournement historique, entamé pendant les Trente Glorieuses

La région parisienne a commencé à enregistrer des pertes nettes d'emplois industriels au milieu des années 1960. En 1969, ses effectifs ouvriers étaient déjà redescendus à leur niveau de 1954, année de création des principales aides étatiques à la décentralisation. La crise économique des années 1970 a accéléré ce mouvement. À la fin de la décennie, la région parisienne avait perdu 500 000 emplois industriels par rapport à son apogée – soit l'équivalent du scénario de décroissance « malthusien » esquissé par Jean-François Gravier trente ans plus tôt <sup>[57]</sup>.

Plus qu'un déclin global, il s'est surtout agi d'une recomposition géographique des industries aux impacts très inégaux selon les territoires <sup>[58]</sup>. Dans Paris *intra muros*, un vaste exode industriel a commencé dès les années 1950, sous la pression d'importants programmes de rénovation urbaine. Ceux-ci ont rapidement atteint certains secteurs de la banlieue, par exemple sur le site du futur quartier d'affaires de la Défense décidé en 1958. Plus dévastateur, la fermeture d'usines dans des banlieues populaires sans perspective de reconversion immédiate a commencé bien avant la crise de 1973 <sup>[59]</sup>. La ville de Saint-Denis était précurseur. Louis Ordu, député communiste de la Seine-Saint-Denis, et le préfet du département, Pierre Bolotte, ont tiré la sonnette d'alarme sur l'impact ravageur des délocalisations dès 1968 <sup>[60]</sup>. Par contre, ces mêmes années étaient encore synonymes de croissance industrielle pour certaines villes de banlieue – notamment dans la boucle de Gennevilliers et la banlieue sud – et surtout en grande couronne, particulièrement dans les vallées de la Seine, de l'Oise et de la Marne <sup>[61]</sup>.

### L'impact réel mais minoritaire de la décentralisation industrielle

Le ralentissement de la croissance industrielle a aggravé les clivages anciens entre Paris et la province sur la politique d'aménagement du territoire national. D'un côté, des représentants du Grand Paris ont blâmé la politique de décentralisation nationale pour les fermetures d'usines et exigé la suppression de l'agrément étatique sur la construction de locaux industriels en région parisienne <sup>[62]</sup>. De l'autre, la DATAR, qui cherchait à relancer la décentralisation industrielle pour venir au secours des régions de province frappées par la crise économique, a continué à affirmer que l'effort d'aménagement national n'avait guère d'impact négatif sur la capitale <sup>[63]</sup>.

La réalité est plus nuancée. La décentralisation industrielle vers la province a participé de la décroissance industrielle du Grand Paris. Pourtant, son impact a été moins important, et nettement plus limité dans le temps, que les mouvements internes à la région parisienne – à savoir le desserrement de la production vers la grande couronne et la rénovation urbaine du centre – et que les logiques propres de restructuration des entreprises <sup>[64]</sup>.

Contrairement au discours officiel assimilant la décentralisation à une expansion décentralisée – qui ne ferait que diriger vers l'extérieur le trop-plein de croissance de la région capitale – l'État a en réalité subventionné un nombre croissant de transferts et de destruction d'usines de la région parisienne. Une subvention spécifique pour la désaffectation de locaux industriels a même été créée en 1960. Ces fermetures d'usines dans le cadre d'une décentralisation vers la province ont compté pour 10 à 20 % des surfaces industrielles abandonnées en région parisienne avant 1970, avec un plus fort impact dans certaines zones <sup>[65]</sup>. Elles ont coûté leur emploi à environ 200 000 ouvriers sur l'ensemble de la période <sup>[66]</sup>. Même dans les années 1950-1960, période de « plein emploi » en France, de nombreux ouvriers licenciés pour cause du transfert de leur usine en province ont souffert une dégradation de leur situation professionnelle. Une étude de 1965 a montré que seul un quart des ouvriers ainsi licenciés avait retrouvé un



emploi égal ou meilleur deux ans après le transfert de leur usine en province. La majorité d'entre eux avait dû accepter une perte de salaire, un déclassement professionnel ou l'allongement de leur trajet emploi-domicile. Un quart de l'échantillon, notamment les ouvriers plus âgés et les immigrés, était encore au chômage au moment de l'étude [67].

Ces transferts directs d'usines de la région parisienne vers la province n'étaient toutefois que la partie émergée de l'iceberg. Le plus grand impact de la décentralisation était indirect. En effet, comme cela a déjà été évoqué, entre 1950 et 1982 les industries de la capitale ont créé 600 000 emplois en province [68]. Cette expansion décentralisée et les fermetures parisiennes étaient souvent liées par un transfert d'investissements subtil, se déroulant en deux phases : des entreprises ouvraient de nouveaux sites de production en province sans diminuer dans l'immédiat leurs effectifs en région parisienne ; puis des années plus tard, souvent dans un contexte de ralentissement économique, elles fermaient leurs usines initiales, devenues moins compétitives que les nouveaux sites décentralisés. Loin d'être une conséquence imprévue, ce mouvement en deux temps était une stratégie promue par les planificateurs nationaux dès les années 1940, visant à limiter la contestation de la décentralisation par les représentants de la région parisienne [69].

Renault fut un exemple hautement symbolique de ce transfert « silencieux » des capacités productives du Grand Paris vers la province pendant les Trente Glorieuses. Entre le milieu des années 1950 et le début des années 1970, l'entreprise et ses filiales ont continué à augmenter leur production et leurs effectifs en région parisienne, tout en créant plus de 100 000 emplois en province [70]. En cela, Renault a pu symboliser l'idéal d'une décentralisation « gagnant-gagnant » pour Paris et la province. En réalité, la situation des usines de Billancourt était moins solide qu'elle n'apparaissait. L'État n'avait jamais abandonné le projet conçu sous Vichy de les réduire. Comme d'autres entreprises bénéficiant de l'agrément étatique, Renault a dû s'engager pendant les années 1950 et 1960 sur des réductions futures à Boulogne-Billancourt en échange d'autorisations à construire ailleurs en région parisienne, notamment à Flins [71].

Dans ce contexte de plus en plus contraignant, l'entreprise a commencé à limiter ses investissements à Billancourt. La croissance phénoménale de la demande pendant les Trente Glorieuses a retardé cette décroissance planifiée à plusieurs reprises. Par contre, le ralentissement de 1973 a enfin créé les conditions de la réaliser : dès 1974, la direction de Renault a commencé à préparer l'arrêt de la production sur l'Île Séguin. La victoire nationale de la gauche en 1981 a accordé un dernier sursis à l'usine, le nouveau gouvernement intervenant pour sauver ce site hautement symbolique du mouvement ouvrier. Toutefois, c'était un combat d'arrière-garde, qui ne faisait que souligner l'affaiblissement de l'industrie parisienne. Longtemps considérée comme un appareil industriel si solide que même l'État planificateur ne pouvait le délocaliser, l'Île Séguin était désormais une des dernières grandes usines de montage aux portes de Paris [72], dépendante du soutien financier de l'État pour sa survie. Quand le gouvernement a retiré son soutien, en 1989, Renault a annoncé la fermeture définitive de l'Île Séguin, concluant symboliquement un demi-siècle d'efforts pour réduire la place de l'industrie dans le Grand Paris [73].

Gabriel Dessus, directeur des études de Vichy sur la décentralisation industrielle, a estimé en 1949 qu'il faudrait deux à trois décennies pour réduire l'emprise industrielle du Grand Paris, le temps de rendre la province attractive aux entreprises et d'amortir les investissements dans les usines parisiennes [74]. Sa remarque était prémonitoire. À la veille de la crise économique de 1973, le renversement de la croissance industrielle de la région capitale s'était amorcé et la fermeture de grandes usines emblématiques comme Citroën-Javel était entamée. Pendant l'intervalle, toutefois, la politique de décentralisation planifiée avait eu une relation complexe et parfois contradictoire avec l'évolution réelle du tissu industriel et urbain du Grand Paris. Des années 1930 aux années 1950, quand les planificateurs d'État ont défendu la limitation stricte du développement parisien, la puissance industrielle de la capitale a au contraire atteint son zénith. C'est paradoxalement au moment où le District de la région de Paris a annoncé une nouvelle vision expansionniste pour la région capitale, au début des années 1960, que le Grand Paris a entamé son long mouvement de décroissance industrielle.

Plus qu'une idéologie anti-parisienne ou « malthusienne », cette histoire témoigne de la convergence de politiques publiques d'aménagement et de stratégies d'entreprises autour de la transformation du Grand Paris en une métropole plus élitiste et moins ouvrière dans la deuxième moitié du vingtième siècle. Cette évolution a eu un coût social certain. Loin de sa justification originale comme une solution aux conditions de vie ouvrières, la décentralisation a participé à la réduction de la place des ouvriers à Paris et à l'appauvrissement de plusieurs villes populaires de banlieue, en les privant de centaines de milliers d'emplois et de ressources fiscales indispensables à leurs politiques. Au niveau plus

global de l'économie parisienne, le bilan est plus ambigu. En se délestant d'une partie de sa base manufacturière, le Grand Paris a probablement conforté son rôle de centre de commandement économique, dominant plus que jamais un vaste système productif s'étalant des portes de Paris à la grande couronne francilienne, aux régions de province et à l'international, sans pour autant perdre son statut de première région industrielle de France.

## Notes et références

- [1] Cet article reprend essentiellement des éléments de notre thèse, *Contested Territory: Regional Development in France, 1934-1968*, New York University / EHESS, 2011, notamment p. 41-135, 388-397. Voir aussi Efi Markou, « La décentralisation industrielle », dans Efi Markou, Danièle Fraboulet et Catherine Rhein (sous la direction de), *Tissu industriel, planification spatiale des activités économiques et rapports sociopolitiques dans la métropole parisienne (1920-1950)*, Paris, Ministère de l'Équipement, 2005, notamment p. 13-25.
- [2] Ce chiffre représentait environ 10 % des effectifs industriels de France en 1975. Jean Bastié et Christian Verlaque, « Trente ans de décentralisation industrielle en France (1954-1984) », *Cahiers du CREPIF*, n° 7, septembre 1984, 29, p. 182.
- [3] Bernard Marchand, *Les ennemis de Paris. La haine de la grande ville, des lumières à nos jours*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2009.
- [4] Jean-François Gravier, « Nécessité de la décentralisation industrielle », *Bulletin d'information et de documentation*, mai 1945.
- [5] Cité dans Philippe Aydalot, *Dynamique spatiale et développement inégal*, Paris, Economica, 1980, p. 304. Voir aussi Jean Lojkine, *La Politique urbaine dans la région parisienne, 1945-1972*, Paris, Mouton, 1976, p. 9 ; et H. V. Savitch, *Post-Industrial Cities: Politics and Planning in New York, Paris, and London*, Princeton, Princeton University Press, 1988, p. 113-116.
- [6] Selon la phrase de Gabriel Dessus, qui a dirigé les études de Vichy sur la décentralisation industrielle, « La Décentralisation industrielle », *Reconstruction et Industrie*, 12-16 novembre 1945, p. 98.
- [7] Jacques Girault, « Industrialisation et ouvriérisation de la banlieue parisienne », dans Jacques Girault (sous la direction de), *Ouvriers en banlieue, XIX<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècles*, Paris, Éditions de l'Atelier, 1998, p. 97-102.
- [8] Efi Markou, « La décentralisation industrielle... », *op. cit.*, p. 17-18.
- [9] AN, CHAN, F2/2714, CSAORP, réunion du 2 décembre 1929. Voir aussi Rosemary Wakeman, « Nostalgic Modernism and the Invention of Paris in the Twentieth Century », *French Historical Studies*, vol. 27, n° 1, 2004, p. 126.
- [10] Efi Markou, « La décentralisation industrielle... », *op. cit.*, p. 5.
- [11] Nicolas Hatzfeld, Jean-Louis Loubet et Alain Michel, *Île Seguin : des Renault et des hommes*, Paris, ETAI, 2004, p. 166.
- [12] Pierre Lefauchaux, « La Décentralisation industrielle », *Reconstruction et Industrie*, 12-16 novembre 1945, p. 18 ; Jean-Louis Loubet, *Renault : histoire d'une entreprise*, Paris, ETAI, 2000, p. 113-116.
- [13] Jean-François Gravier, *Paris et le désert français*, Paris, Flammarion, 1947, p. 192-193.
- [14] AN, CAC 19770777/3, Jean-François Gravier, « Les justifications humaines de la décentralisation industrielle et ses modalités », note interne, 1944. Voir aussi : Olivier Dard, « Jean-François Gravier : un aménageur dans le siècle », dans Olivier Dard et Jean-François Eck (sous la direction de), *Aménageurs, territoires et entreprises en Europe du Nord-Ouest au second XX<sup>e</sup> siècle*, Metz, Centre régional universitaire lorrain d'histoire, 2010, p. 17-39.
- [15] Gabriel Dessus, « Éléments d'une politique de localisation de l'industrie », dans Gabriel Dessus (sous la direction de), *Matériaux pour une géographie volontaire de l'industrie française*, Paris, Armand Colin, 1949, p. 31, 33, 91, 95.

- [16] La liste des contacts de l'équipe Dessus avec les dirigeants des industries, les syndicats patronaux et les chambres de commerce se trouve dans Efi Markou, « La décentralisation industrielle », *op. cit.*, annexe 1. Y figurent des sociétés de diverses tailles, implantées en région parisienne ou en province : Renault, Peugeot, Michelin, Alsthom, Saint-Gobain, Schneider... mais aussi des entreprises de soie à Lyon ou la Bonneterie de Champagne à Troyes.
- [17] Louis Chevalier, « L'entreprise et la décentralisation industrielle », *Hommes et techniques*, janvier 1945, p. 23.
- [18] Guy Bohn, « Étude sur la décentralisation de l'industrie aéronautique », Délégation générale à l'équipement national, *Rapports et travaux*, n° 3, 1944.
- [19] AN, CAC 19770777/5, courrier de Frédéric Surleau au ministère de l'Économie nationale, février 1945.
- [20] Le ministère a notamment élaboré le premier *Plan national d'aménagement du territoire* en 1950.
- [21] MRU, *L'Aménagement du territoire, deuxième rapport*, Paris, Imprimerie nationale, 1952, p. 34-35.
- [22] Jean Faucheux, « Aperçus sur une politique d'industrialisation décentralisée », *Urbanisme*, n° 3-4, 1951, p. 37.
- [23] Les effectifs industriels de la région parisienne ont cru jusqu'au milieu des années 1960, atteignant 1 743 700 emplois en 1966. Jean Bastié, « Paris, ville industrielle », *Notes et études documentaires*, mai 1970, p. 7. Jacques Girault situe l'apogée légèrement plus tôt, en 1962, « Industrialisation et ouvriérisation... », *op. cit.*, p. 102, 105.
- [24] Jean Bastié, « Paris, ville industrielle », *op. cit.*, p. 11.
- [25] Archives de l'Institut français d'architecture (IFA), fond Pierre Randet, article 3.1, « Décentralisation et localisation industrielles », ca. 1956.
- [26] Peter Scott, « Dispersion versus Decentralization: British Location of Industry Policies and Regional Development 1945-60 », *Economy and Society*, n° 26, 1997, p. 583 ; voir par exemple Joshua Freeman, *Working-Class New York: Life and Labor Since World War II*, New York, New Press, 2000, p. 143, 149-150.
- [27] Mayalène Guelton, « La cité-jardin et la cité linéaire chez Georges Benoit-Lévy (1880-1971). De la décongestion à la disparition de la grande ville », dans Arnaud Baubérot, Florence Bourillon (sous la direction de), *Urbaphobie : la détestation de la ville, Pompignac près Bordeaux*, Bordeaux, Éditions Bière, 2009, p. 319-332.
- [28] Renault avait échangé sur ce point avec Raoul Dautry, membre du CSAORP et plus tard ministre de la Reconstruction et de l'Urbanisme. Jean-Louis Loubet, *Renault...*, *op. cit.*, p. 45.
- [29] Avant l'exode de mai-juin 1940, Renault n'a décentralisé que des productions modestes de pièces de chars au Mans. Jean-Louis Loubet, *Histoire de l'automobile française*, Paris, Seuil, 2001, p. 177-179 ; Herrick Chapman, *State Capitalism and Working-Class Radicalism in the French Aircraft Industry*, Los Angeles, University of California Press, 1991, p. 42.
- [30] Jean-Louis Loubet, Nicolas Hatzfeld et Alain Michel (sous la direction de), *Île Seguin...*, p. 164.
- [31] AN, CAC 19900583/5, MRU, « Note sur la décentralisation des usines Renault », 20 août 1945.
- [32] AN, CHAN 307AP/141, courrier de Pierre Laval à Louis Renault, 23 avril 1943.
- [33] AN, CHAN 538AP/82 (archives Eugène Claudius-Petit), courrier de M. Meihnel (Renault) à M. Gibel (MRU), 30 mars 1950 ; Patrick Fridenson, « Pour une histoire de l'usine de Flins », *De Renault frères, constructeurs d'automobiles, à Renault, Régie nationale*, décembre 1985, p. 342.
- [34] Installée sur le site de l'ancienne usine Ford de Poissy, SIMCA-Poissy a été rachetée plus tard par Chrysler puis Peugeot. Jean-Louis Loubet et Nicolas Hatzfeld, *Les Sept vies de Poissy*, Boulogne, ETAI, 2001, p. 81-90.
- [35] AN, CAC 19770911/55, André Prothin, « Note d'information relative aux projets d'extension de la Société SIMCA à Poissy », 14 septembre 1954.
- [36] Institut Pierre Mendès France (IPMF), Économie, Carton 1, « Note a/s de la SIMCA », 15 octobre 1954.
- [37] Jean Bastié et Christian Verlaque, « Trente ans de décentralisation industrielle... », *op. cit.*, p. 51.

- [38] Patrick Pelata, « L'Industrie fordienne et l'espace français. Le cas de la région de Caen, 1950-1980 », thèse de doctorat, École des Ponts et Chaussées, 1982, p. 23.
- [39] IFA, archives personnelles Pierre Randet, article 3.6, Pierre Randet, « Répartition des activités industrielles sur le territoire », 3 Décembre 1954. Voir aussi IPMF, Économie, Carton 1, Simon Nora, « Note de conjoncture », 4 janvier 1955.
- [40] Centre d'histoire de Sciences Po, archives Simon Nora, « Note pour M. le Président a/s problèmes du logement », 27 octobre 1954.
- [41] AN, CAC 19770784/2, « Réunion du 18 juin 1957 dans le cabinet de M. Pelletier ».
- [42] Cité dans Conseil Économique et Social, *Étude sur une politique des économies régionales*, Paris, Presses universitaires de France, 1957, p. 163-164.
- [43] *Ibid.*, p. 163-164.
- [44] Jean Bastié et Christian Verlaque, « Trente ans de décentralisation industrielle... », *op. cit.*, p. 51, 54.
- [45] Jean Bastié, « Paris, ville industrielle... », *op. cit.*, p. 79.
- [46] Jean Bastié, *ibid.*, p. 79-80 ; Pierre Trolliet, « La Décentralisation industrielle de la région parisienne. Bilan et aspects (1950-1964) », thèse de doctorat, Université Paris 10, 1969, p. 150.
- [47] Pour ce qui suit, voir Jean-Louis Loubet, *Citroën, Peugeot, Renault et les autres. Soixante ans de stratégies*, Paris, ETAI, 1995, p. 71-82.
- [48] Pour l'évolution détaillée des principales usines Renault, voir Michel Freyssenet, *Division du travail et mobilisation quotidienne de la main-d'œuvre : Les cas Renault et Fiat*, Paris, Centre de Sociologie Urbaine, 1979.
- [49] Pierre Trolliet, « La décentralisation industrielle... », *op. cit.*, p. 141-142. Le Comité de décentralisation a le plus volontairement accordé des agréments aux petites et moyennes entreprises, qui ne pouvaient diviser leur production entre un site en région parisienne et un site en province ; aux sous-traitants dépendant des grands groupes de la région parisienne ; aux entreprises de secteurs exposés à une forte concurrence internationale ; et aux productions nécessitant le recours à une main-d'œuvre qualifiée estimée difficile à recruter en province, par exemple la fabrication des textiles de luxe ou la recherche industrielle. Cette « doctrine », formalisée très tôt par le comité, a reflété et renforcé une logique économique de fond : la décentralisation a le plus profité aux grands groupes qui pouvaient diviser leur production entre plusieurs sites, en décentralisant en province les tâches les moins qualifiées. Voir AN, CAC 19771522/159, note de la DIME aux services, 14 avril 1956 ; IFA, archives Pierre Randet, article 3.1, présentation de Jean Faucheux au CNU/SAT, 7 mai 1956.
- [50] IFA, archives Pierre Randet, article 6.8, courrier de Pierre Randet à Philippe Lamour, décembre 1963.
- [51] Jean Bastié, « Paris, ville industrielle... », *op. cit.*, p. 35-39. Par exemple, l'État a acheté et aménagé une zone industrielle à Massy pour apporter jusqu'à 5 000 emplois industriels aux habitants du grand ensemble construit à partir de 1960. En réalité, les industries installées – telles qu'Alstom et le fabricant de contreplaqués SACOMAC – ont employé peu d'habitants locaux. Jean Bastié, « Paris, ville industrielle... », *op. cit.*, p. 40-42.
- [52] CHSP, archives Michel Debré, article 2DE/35, « Note sur certains problèmes d'aménagement du territoire », anonyme, sans date (ca. début 1966). Voir aussi les échanges entre Paul Delouvrier et le réseau des comités d'expansion de province, dans *Cahiers de l'hexagone*, n° 27, novembre 1965, p. 41-61.
- [53] Jean Bastié et Christian Verlaque, « Trente ans de décentralisation industrielle », *op. cit.*, p. 112.
- [54] AN, CAC 19860219, réunion du Comité interministériel de l'aménagement du territoire sur le « Livre blanc du Bassin parisien », 30 juillet 1970.
- [55] Jean Bastié, « Paris, ville industrielle... », *op. cit.*, p. 30 ; Pierre Trolliet, « La décentralisation industrielle... », *op. cit.*, p. 125-133.
- [56] Félix Damette et Jaques Scheibling, *Le Territoire français : Permanences et mutations*, Paris, Hachette, 2003, p. 102.

- [57] Jacques Girault, « Industrialisation et ouvriérisme... », *op. cit.*, p. 104 ; AN, CAC 19770777/3, Jean-François Gravier, « Les justifications humaines... », *op. cit.*
- [58] Jacques Girault, « Désindustrialisation de la banlieue ou refonte du tissu industriel ? », *Artisanat, industrialisation, désindustrialisation en Île-de-France*, n° 51, 2000, p. 353-363.
- [59] Jean Bastié, « Paris, ville industrielle... », *op. cit.*, p. 27.
- [60] AN, CAC 19850747/4, dossier sur Saint-Denis, interventions de 1968 à 1974.
- [61] Jean Bastié, « Paris, ville industrielle... », *op. cit.*, p. 14-19, 35-39.
- [62] AN, CAC 19890575/178, Commission nationale d'aménagement du territoire, réunions du 11 juin et du 9 juillet 1970. Ce débat a continué jusque dans les années 1990, l'enjeu principal étant de plus en plus l'agrément sur les installations tertiaires, comme le montre Pauline Prat, *L'institutionnalisation de l'action de l'État en région parisienne : du plan Prost à la police d'agglomération*, thèse de doctorat, IEP de Paris, 2012, p. 131-135.
- [63] Pierre Durand, *Industrie et régions : l'aménagement industriel du territoire*, Paris, la Documentation française, 1972, p. 157-158, 180.
- [64] Bernard Ferniot, *La décentralisation industrielle*, Paris, IAURIF, 1976, p. 84-87, 97.
- [65] Jean Bastié, « Paris, ville industrielle... », *op. cit.*, p. 79.
- [66] Jacques Girault, « Industrialisation et ouvriérisme... », *op. cit.*, p. 104.
- [67] Pierre Trolliet, « La décentralisation industrielle... », *op. cit.*, p. 143-167.
- [68] Jean Bastié et Christian Verlaque, « Trente ans de décentralisation industrielle... », *op. cit.*, p. 29, 182.
- [69] La logique est exposée dans Gabriel Dessus, *Matériaux pour une géographie volontaire...*, *op. cit.*, p. 31, 33, 91, 95. La position de négociation du MRU face aux entreprises est expliquée dans AN, CAC 19830589/5, « Conférence tenue le 21/3/51 à 21 h dans le cabinet de M. le Ministre de la Reconstruction et de l'Urbanisme ».
- [70] Michel Freyssenet, *Division du travail et mobilisation quotidienne de la main-d'œuvre : les cas Renault et Fiat*, Paris, Centre de Sociologie Urbaine, 1979, p. 36.
- [71] Voir par exemple la convention entre le MRU et Renault du 4 juillet 1950, AN, CAC 19900592/12, et les négociations du Comité de décentralisation avec Renault pour la période 1959-1964, AN, CAC 19900592/12.
- [72] Bernard Dezert, « Désindustrialisation et reconversion industrielle dans les vieilles villes industrielles de région parisienne », *Revue géographique de l'Est*, n° 25, 1985, p. 189.
- [73] Jean-Louis Loubet, « Les stratégies industrielles et les hommes », dans Jacqueline Costa-Lascoux *et al.* (sous la direction de), *Renault sur Seine. Hommes et lieux de mémoires de l'industrie automobile*, Paris, La Découverte, 2007, p. 33-36.
- [74] Gabriel Dessus, « Éléments d'une politique... », *op. cit.*, p. 33.

## A propos de l'auteur

Matthew Wendeln est membre associé au programme de recherches « Cities are back in town » à l'École urbaine de Sciences Po Paris. Sa thèse porte sur le rôle des politiques d'aménagement du territoire dans le bouleversement de la géographie industrielle en France d'après-guerre (*Contested territory: Regional Development in France, 1934-1968*, New York University et EHESS, 2011).