

— La politique des Territoires d'Industrie en Ile de France : Quelle pertinence ? —

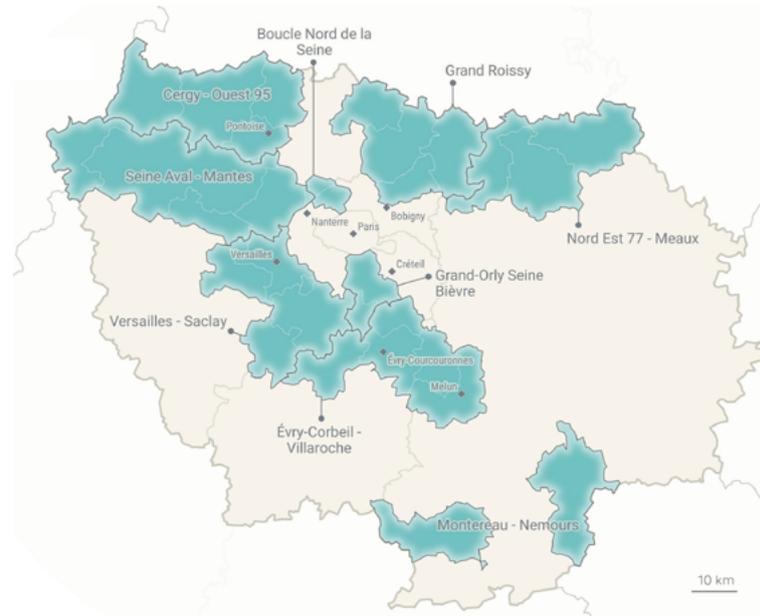
Lancé le 22 novembre 2018, le programme national Territoires d'industrie, qui réunit l'État, la Banque des Territoires et sept opérateurs nationaux, en partenariat avec les conseils régionaux, vise à faciliter le déploiement de nouveaux projets industriels dans les territoires. Cette politique, comme celles qui l'ont précédées, et l'on pense ici aux Systèmes Productifs Locaux et aux Pôles de Compétitivité, ambitionne de rendre plus performant, efficace, l'écosystème productif local. Elle repose sur un principe simple : favoriser le développement industriel à partir de projets construits collectivement, avec les pouvoirs publics locaux et les entreprises, en partenariat avec la Région. Cette politique, considérée par certains dédiée aux villes moyennes, peut paraître paradoxale au niveau de la région Île-de-France, puisque cette dernière se caractérise par une très forte concentration de ressources, et l'existence de grands écosystèmes impliquant des processus collectifs de production de biens et de services, propres aux secteurs de l'automobile et de la construction aéronautique.

Toutefois, l'ampleur du repli des activités industrielles, bien plus intense qu'ailleurs et de ses effets négatifs sur la compétitivité nationale, impose à la Région une modification de sa trajectoire de développement, et un engagement dans le processus de réindustrialisation. Dans cette perspective, le principe de mettre en œuvre une telle démarche n'apparaît plus décalée et ceci d'autant plus qu'elle implique des coopérations, souvent difficiles à construire dans cette région, entre acteurs publics et privés. Celle-ci a donc abouti à la sélection de 9 territoires dont les périmètres reprennent quasi exclusivement ceux des nouveaux bassins d'emplois voulus par la Région. Ce choix, comme dans les autres régions, s'inscrit en cohérence avec le Schéma Régional de Développement Economique, d'Innovation et d'Internationalisation (SRDEII). Au-delà donc de la pertinence intrinsèque de chacun de ces 9 Territoires d'Industrie, ne peut-on voir l'affirmation, d'un choix stratégique plus large, d'un niveau de pertinence supérieure, associé à la fois à la diversité des territoires, mais également à leur complémentarité sectorielle et spatiale ? Et pour être encore plus explicite, ne s'agit-il pas aussi d'affirmer le rôle, la place du pouvoir régional au regard des pouvoirs métropolitains en matière de développement économique ?

Emploi industriel: emploi correspondant aux secteurs de l'industrie (nomenclature A38). Les emplois « industriels » agrègent tout un ensemble d'emplois de production – transformation, mais aussi conception, administration, etc. - Symétriquement, on retrouve aussi des emplois de production dans d'autres secteurs, en particulier de la base compétitive (par exemple dans les transports).

Diversité et similitude des neuf Territoires d'Industrie franciliens

Les neuf Territoires d'Industrie sont inégalement répartis dans l'espace francilien (voir carte). Ils encerrent pratiquement dans une sorte de demi-boucle le territoire de la Métropole du Grand Paris. On retrouve, entre autres, les grands territoires scientifiques et productifs de Saclay-Versailles et de la Vallée-de-la-Seine mais aussi les deux grandes plateformes aéroportuaires



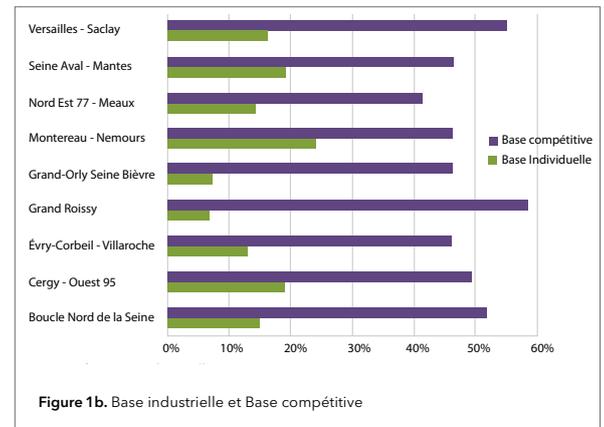
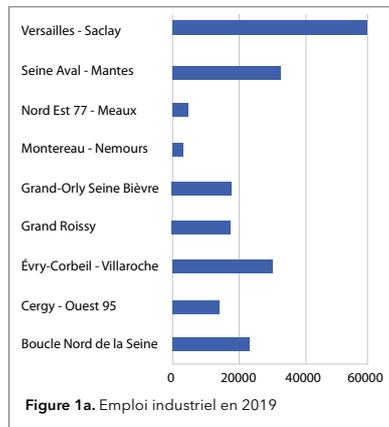
Les territoires d'industrie franciliens - source : ANCT 2021 – IGN 2021

de Roissy et Orly. Ces territoires comptabilisent environ 200 000 emplois dans les secteurs de l'industrie, soit 46,9% de l'emploi industriel (EI) francilien en 2020, approximativement la même proportion qu'en région Auvergne-Rhône-Alpes, inférieure à celle observée au niveau national. Ces emplois sont très inégalement répartis. Ainsi, Versailles-Saclay en concentre près de 60 000, alors que Montereau-Nemours et Nord-Est 77-Meaux, en compte environ 3500. Roissy et Orly affichent quant à eux un peu moins de 20 000 emplois chacun dans l'industrie (Figure 1a). La Base industrielle (BI) atteint 7% pour les 2 territoires attachés aux aéroports, et entre 13 et 18% pour l'ensemble des autres (voir figure 1b). Il ressort de cette première lecture trois types de Territoires d'Industrie : cinq comptabilisant approximativement plus de 160 000 EI et dont la BI dépasse les 15%, les deux où se situent les plateformes aéroportuaires, avec Orly et Roissy, (avec une BI inférieure à 10%, mais en particulier pour Roissy une BC considérable), et enfin les deux « petits » seine-et-marnais ». A travers le profil et la localisation de ces territoires, on croit deviner la volonté de rééquilibrer le développement de la région. En effet, certains interlocuteurs à responsabilités régionales, et/ou de certains territoires « périphériques », font part de leur crainte de voir un processus de captation de la croissance par les territoires centraux, en outre bénéficiant, dans un avenir plus ou moins proche, du Grand Paris Express. A des titres divers (Versailles-Saclay, versus Roissy) les Territoires d'Industrie symbolisent les particularités centrales d'une région monde, la technologie et l'ouverture, autrement dit « les portes d'entrée de la France » comme le dit la Datar. Symétriquement, l'intérêt porté aux territoires seine et marnais paraît relever tout à la fois de la volonté d'inclusion de ces territoires « périphériques » et aussi de la réaffirmation de l'enjeu industriel. Plus encore, le choix de ces Territoires d'Industrie participe également à réaffirmer la dimension industrielle de la région et la valorisation de l'espace régional à travers l'accompagnement de ses deux grands écosystèmes productifs (construction automobile et construction aéronautique et spatiale).

Chacun des neuf Territoires d'industrie pourrait faire l'objet d'une représentation cartographique de son « portefeuille d'activité », positionnant chaque secteur industriel en fonction de son poids relatif (coefficient de concentration) et de son degré de spécialisation (indice de spécificité).



Il convient d'être prudent dans l'interprétation de ces effets locaux ; si le sens, positif ou négatif, témoigne bien d'une dynamique spécifique, en revanche, la comparaison de l'ampleur des variations est plus délicate dans la mesure où elle est marquée aussi par le stock d'emplois de l'année de base ; plus celui-ci est réduit, plus la variation peut-être élevée.



Écosystèmes productifs automobile et aéronautique

Observés au prisme des 146 Territoires de l'Industrie, ceux de l'Île-de-France appartiennent majoritairement à la classe 1, celle des « territoires spécialisés dans les activités à forte intensité en connaissance ». L'indice de spécificité sectoriel permet en effet de comparer l'importance d'un secteur d'activité dans une zone d'étude et dans l'ensemble du territoire (un coefficient égal à 2 signifie que le secteur est deux fois plus important qu'ailleurs). L'analyse plus détaillée des structures productives montre l'imbrication forte entre le secteur de la fabrication de matériels de transports - les industries automobiles, aéronautiques et spatiales - avec les secteurs de la fabrication de produits informatiques, électroniques et optiques et les services informatiques en particulier, sans oublier la Recherche et Développement. Plus précisément, parmi les 200 000 emplois dans l'industrie, 50 000 appartiennent au secteur de l'industrie des transports (automobile, aéronautique et spatial) et 29 000 au secteur « Fabrication de produits informatique, électronique et optique », soit respectivement 70% et 78% de ces secteurs au niveau de la région. Ces mêmes emplois sont pour 91% du secteur informatique et près de 97% de l'emploi dans les industries des transports localisées au sein des Territoires d'Industrie franciliens, hors les plateformes aéroportuaires et les territoires seine-et-marnais. Il convient aussi, pour une appréciation plus complète de ces écosystèmes, de prendre en compte des emplois faisant partie des industries des plastiques, de la fabrication de produits métalliques, ou encore d'équipements électriques et participant à la conception, la production et la maintenance des produits issus de ces secteurs de l'automobile et de l'aéronautique.

Par ailleurs, à ces emplois dans l'industrie, on doit ajouter d'autres activités constitutives de la base compétitive, en particulier les activités de recherche, les services informatiques, les activités de conseil et d'ingénierie. Si les activités de ces secteurs ne leur sont pas totalement dédiées, elles y participent néanmoins de manière très significative. Tel est le cas en particulier des activités de recherche, d'informatique ou encore d'ingénierie, sans bien sûr ignorer les 200 000 emplois dans les « activités des services administratifs et de soutien ». En outre, les entreprises de ces écosystèmes sont partie prenantes des Pôles de Compétitivité, NextMove (ex Moveo) pour l'automobile et Astech pour l'aéronautique avec la propulsion à Villaroche, le Numérique et système robotique à Saclay, le spatial aux Mureaux, les Essais et instrumentation à Versailles ou encore la Sécurité à Cergy. Ces pôles constituent un outil de pilotage très puissant de la filière ou du système aéronautique et spatial, impulsant à la fois des recherches coopératives mais accompagnant aussi les étapes de développement.

Les TI, des territoires en croissance ... avec des nuances !

La croissance cumulée de l'emploi total entre 2015 et 2019 apparaît contrastée dans les neuf Territoires d'Industrie franciliens : 2% pour Grand-Orly-Seine-Bièvre et près de 10% pour Evry-Corbeil-Villaroche. Dans le même temps, quatre d'entre eux voient leur effectif industriel décroître. Mais cette contraction de l'emploi industriel n'affecte guère l'évolution de l'emploi total des territoires concernés. L'absence de relation entre les variations d'emploi dans l'industrie au regard de l'évolution de l'emploi total, ne constitue pas une tendance absolue, bien évidemment. Il existe différents « modèles » performants. Hier plutôt en faveur de l'économie résidentielle, aujourd'hui avec des nuances en faveur des activités productives incluant des emplois dans l'industrie et des emplois dans les services aux entreprises. A titre d'hypothèse, on peut considérer que, compte tenu de la durée courte d'observation, l'essentiel des mouvements locaux d'emplois est le fait de mouvements d'entreprises ou d'établissements soit des entrées ou sorties du Territoire d'Industrie concerné, soit des mouvements significatifs de contraction ou de création d'emploi au sein des entreprises locales. La catégorisation précédente confirme les particularités des « petits » territoires seine et marnais (contraction de l'EI), des plateformes aéroportuaires (gain d'emploi dans l'industrie), mais des tendances plus contrastées entre les cinq autres territoires, (de +4% à -4%). Au-delà de cette comptabilité des différences de croissance de l'emploi observée, ces mouvements d'entreprises et d'emploi, ainsi que ces différences dans les trajectoires de croissance des territoires, agrègent un ensemble de phénomènes que l'on peut résumer en termes de structures, d'interactions locales et d'interrelations spatiales.

De la pertinence régionale à l'efficacité locale

Il est trop tôt pour fournir des éléments d'évaluation concernant l'efficacité de la politique des Territoires d'Industrie et a fortiori son impact sur la dynamique des territoires ou sur le renforcement de la base industrielle et compétitive. On peut juste affirmer que les territoires retenus répondent à un double objectif. Le premier s'articule autour du soutien et du renforcement du cœur productif et technologique des activités essentiellement dominées par les productions automobile, aéronautique et spatiale. A travers celui-ci, l'accent est mis, non pas tant sur les infrastructures que sur la densification des interactions locales et l'enrichissement des interrelations spatiales entre les Territoires d'Industrie, constitutifs du système automobile et aéronautique. Cette politique, au moins dans son principe, favorise par ailleurs le développement de ces coopérations entre les différents acteurs locaux et extérieurs. Au-delà donc du degré d'adéquation a priori entre les objectifs de renforcement des tissus économiques, industriels, la sélection des Territoires d'Industrie traduit aussi les priorités du schéma régional de développement économique, d'innovation et d'internationalisation (SRDEII), en particulier celles de renforcer à la fois la place et l'image des territoires et activités hors de l'espace central. On peut aussi lire ces choix d'ensemble comme un besoin d'affirmer le rôle essentiel de la région en matière de développement économique. Ce double niveau de cohérence, local et global, semble atteint.

Auteurs : Mounir Amdaoud et Denis Carré, Economix, UMR 7235 CNRS-université Paris Nanterre

Pour aller plus loin

Amdaoud, M., Levratto, N. (2022) « 146 territoires d'industrie, en apparence semblables et pourtant si différents » halshs-03527887

Carré D. (2015), Des mises en œuvre, aux évaluations, in Boufillier, Levratto, Carré, Les écosystèmes entrepreneuriaux, volume 2, 1ste éditions

Carré D. (2023), Le retour de l'Industrie en Ile-de-France, Note 2, Chaire VITE

Carré D., Levratto N. (2019), L'analyse spatiale de la croissance des emplois dans la région Ile de France, Le Grand Paris Express, Prager JC, Economica

Fouqueray E., (2022), Seine Aval – Mantes : se réinventer face à la déprise industrielle, Presses des Mines

Institut Paris Région, (2018) L'industrie aéronautique, spatiale et de défense en Ile-de-France, février ; L'industrie automobile francilienne en toute pour le véhicule du futur, Note rapide, n°816,

Insee (2018), Le bassin d'emploi Versailles-Saclay : un tissu économique attractif et spécialisé dans des secteurs à haute valeur ajoutée, Insee Analyses, n° 81, mars

Levratto N., Carré D. 2020, Interactions locales et interrelations spatiales aux sources de la diversité des territoires, in Prospective et co-construction des territoires au XXIème siècle, Laudier I., Renou L. Collection : Colloque de Cerisy, Hermann