

L'industrie en Ile de France depuis 1850 : ce que montrent les cartes

L'étude des cartes topographiques de l'IGN permet de mieux comprendre les relations qui peuvent exister entre le développement urbain et le développement industriel de l'Ile-de-France, région située au cœur de toutes les mutations qui touchent le secteur secondaire depuis un siècle et demi. Deux espaces se distinguent : la proche banlieue, anciennement industrialisée, densément peuplée et en pleine restructuration, et la grande banlieue, socialement plus contrastée, plus étalée, aux limites plus floues, où les industries liées au post-fordisme cohabitent avec le tertiaire ou vont jusqu'à se confondre avec lui.

par Patrick Gueu
Professeur d'Histoire-Géographie

**Préparation et scannage
des images
par Mélanie Tran Le Tam
et Cédric Barbier**
IGN Aménagement-Environnement

A l'heure de la division internationale du travail et du redéploiement industriel à l'échelle mondiale, certains auteurs vont jusqu'à évoquer le scénario catastrophe d'*Une France sans usine* (J.-L. Levet, Economica, 1989). Il est vrai que depuis les années 1970, l'industrie française montre des signes de déclin : la diminution du nombre des emplois est ainsi estimée à 1 800 000 pour la période 1974-1996 et celle du nombre d'établissements de plus de 50 salariés à plus de 1 500. Pourtant, la production de l'industrie française a continué de croître durant la même période et la France reste au quatrième rang mondial.

Depuis un siècle et demi, les industries se sont implantées et développées dans trois types de régions rentables, selon la loi économique de Weber : celles disposant de sources d'énergie, en premier lieu les bassins houillers ; celles riches en minerais et en matières premières alimentaires ou textiles ; enfin, celles à forte disponibilité de main-d'œuvre comme les grandes villes. L'agglomération parisienne va donc immédiatement apparaître comme le principal pôle industriel français, concentrant 15 % des emplois du pays en 1866 et 18 % en 1906. Cette position dominante va se renforcer tout au long de la première moitié du XX^e siècle avant de s'étioler légèrement depuis les années 1970 : de 25 % des emplois industriels nationaux en 1968, on est passé à 18 % aujourd'hui, mais pour un quart de la valeur ajoutée...

La région francilienne est donc bien au centre du dispositif industriel français, mais aussi au cœur de toutes les mutations qui touchent le secteur secondaire depuis un siècle et demi : industrialisation et concentration géographique jusqu'à la seconde guerre

mondiale, déconcentration et redéploiement sur le territoire national depuis les années 1950-1960, désindustrialisation depuis les années 1970. À une autre échelle, il convient de mieux analyser les relations qui peuvent exister entre développement urbain et développement industriel, tant au point de vue des localisations à l'intérieur de l'agglomération qu'au point de vue de la production de paysage. Pour cela, l'analyse des cartes topographiques de l'Institut géographique national (ou, plus anciennement, des cartes d'état-major) révèle l'existence de deux espaces distincts : la proche banlieue, anciennement industrialisée, densément peuplée et en pleine restructuration, d'une part ; la grande banlieue, socialement plus contrastée, plus étalée, aux limites plus floues, où les industries liées au post-fordisme cohabitent avec le tertiaire ou vont jusqu'à se confondre avec lui, d'autre part.

Une première couronne anciennement industrialisée

La première révolution industrielle, celle de la machine à vapeur, ouvre une période nouvelle dans les rapports entre l'industrie et la ville. L'usine succède à la manufacture ou à l'atelier, si bien que l'industrie ne peut plus se fondre dans le tissu urbain existant, comme c'était le cas auparavant : la carte de Paris datant de 1852 (voir la figure 1) ne présente aucune zone industrielle véritable, facilement identifiable. S'enclenche alors un processus d'exurbanisation qui va rester une constante jusqu'à présent : l'industrie ayant besoin de place, elle va s'installer en périphérie, là où l'espace est moins cher, là aussi où les moyens de trans-

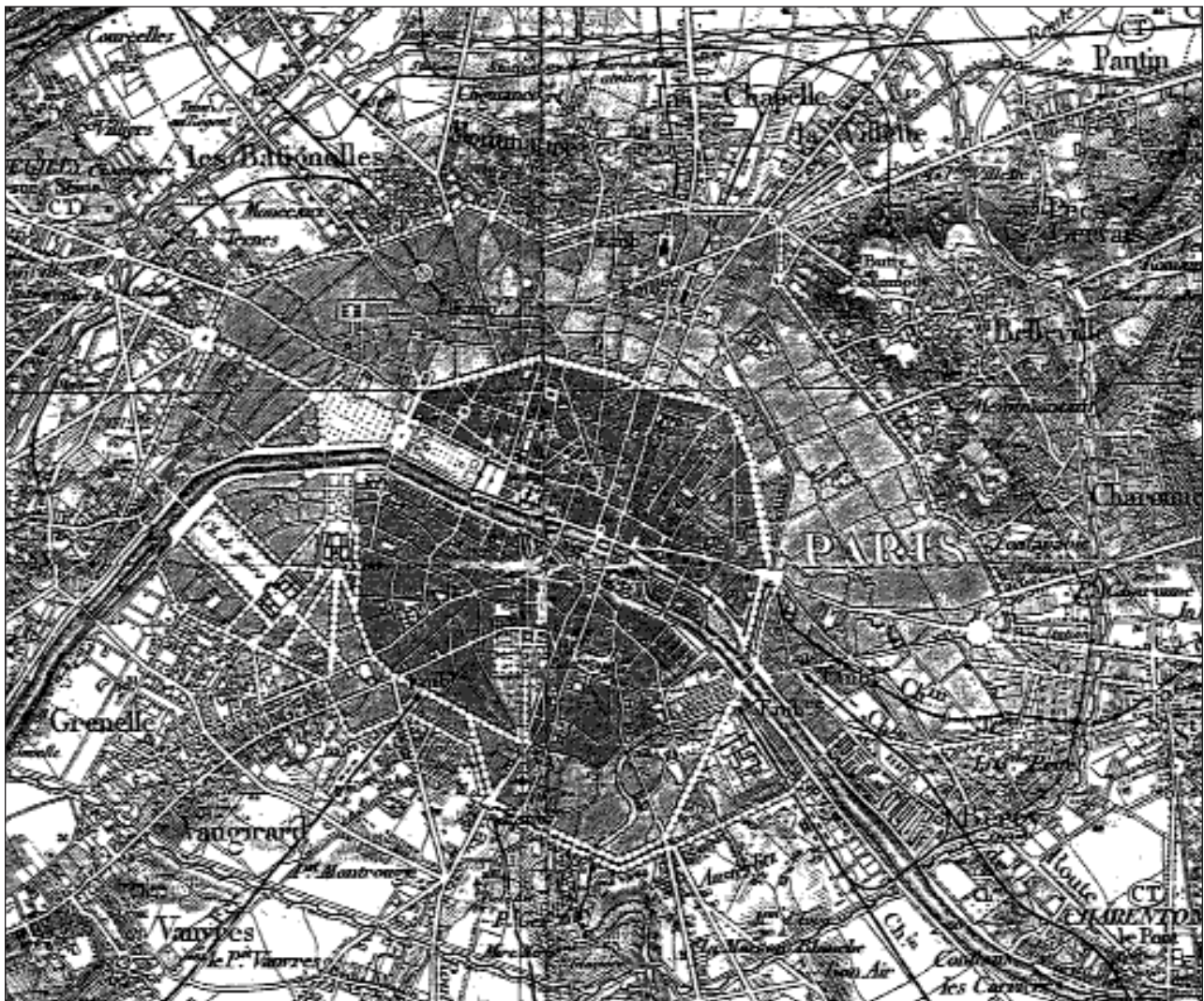


Fig. 1. - Paris en 1852 (1/80 000).

ports modernes permettent le développement de grands établissements d'industries lourdes dans un premier temps, de puissantes industries de transformation dans un second temps. D'autant qu'un décret de 1810 interdit l'implantation d'établissements insalubres ou dangereux en zone urbaine.

À partir du milieu du XIX^e siècle, on voit donc l'industrie à la fois accompagner et engendrer la croissance urbaine. Un bon exemple est fourni par le secteur de la Plaine Saint-Denis (voir en figure 2 la Plaine Saint-Denis en 1852, 1906 et 1944). En 1852, la zone comprise entre la ville de Saint-Denis, Aubervilliers et La Chapelle est une plaine visiblement agricole. Ses atouts pour l'industrie sont néanmoins nombreux : topographie plane, proximité de Paris, présence du canal Saint-Denis,

qui est relié à la Seine, et des voies ferrées permettant notamment l'approvisionnement en charbon venant du bassin du Nord-Pas-de-Calais. C'est pourquoi la carte de 1906 nous montre cette zone complètement industrialisée (usine à gaz, usine Saint-Gobain, fabriques et entrepôts divers). La densification du réseau ferré frappe également : construction d'une gare de triage et de voies de desserte locale.

Remarquons en outre que l'urbanisation gagne les alentours : la Plaine Saint-Denis n'est plus sur le front d'urbanisation, mais déjà insérée dans le tissu urbain du fait du développement d'Aubervilliers, de La Courneuve et de Saint-Denis qui désormais déborde de ses remparts. La banlieue industrielle devient également une banlieue ouvrière, faisant partie intégrante de

l'agglomération. La carte de 1944 montre la poursuite de la densification tant industrielle que résidentielle. Les liens entre ce développement de la banlieue et la grande industrie sont évidents : entre les deux guerres, 70% des ouvriers habitant Saint-Denis travaillent dans des établissements de plus de 500 salariés.

Après la seconde guerre mondiale, l'évolution du site devient extrêmement contrastée. D'un côté, les environs immédiats voient se poursuivre la densification de l'habitat avec l'apparition de grands ensembles aux confins des communes de Saint-Denis, La Courneuve et Aubervilliers. Ces quartiers vont d'ailleurs se trouver peu à peu isolés des autres quartiers de leurs communes respectives par le développement des infrastructures autoroutières

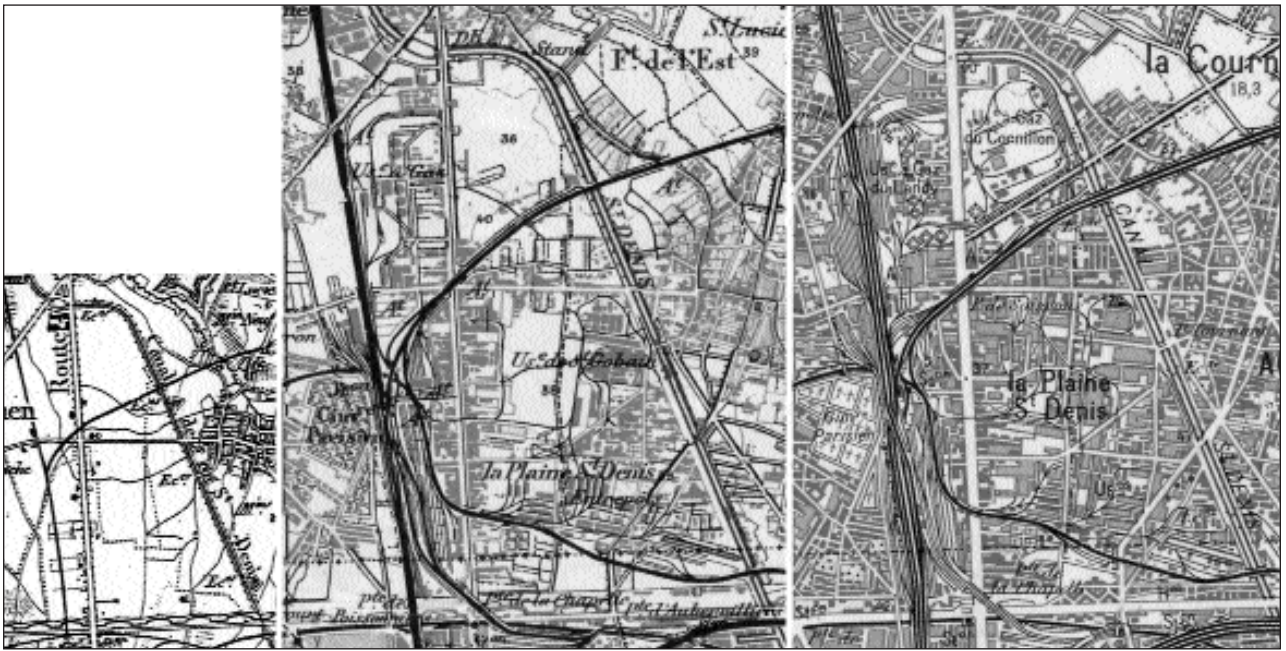


Fig. 2. - La Plaine Saint-Denis en 1852 (1/80 000), 1906 et 1944 (1/50 000).

bien visibles sur la carte de 1999. Parallèlement, les premières friches industrielles apparaissent sur la carte de 1969 et s'étendent sur celle de 1999 (voir La Plaine Saint-Denis en 1969 et 1999 (1/50 000) en figure 3). La construction du Stade de France sur l'emplacement de l'ancienne usine à gaz du Cornillon est évidemment l'exemple le plus frappant de la désindustrialisation de la zone.

Ce retournement de tendance est tout à fait symbolique de l'évolution récente de ces anciennes banlieues industrielles et ouvrières : l'heure est désormais au redéploiement de l'appareil industriel. D'une part, les industries traditionnelles, majoritaires dans cette

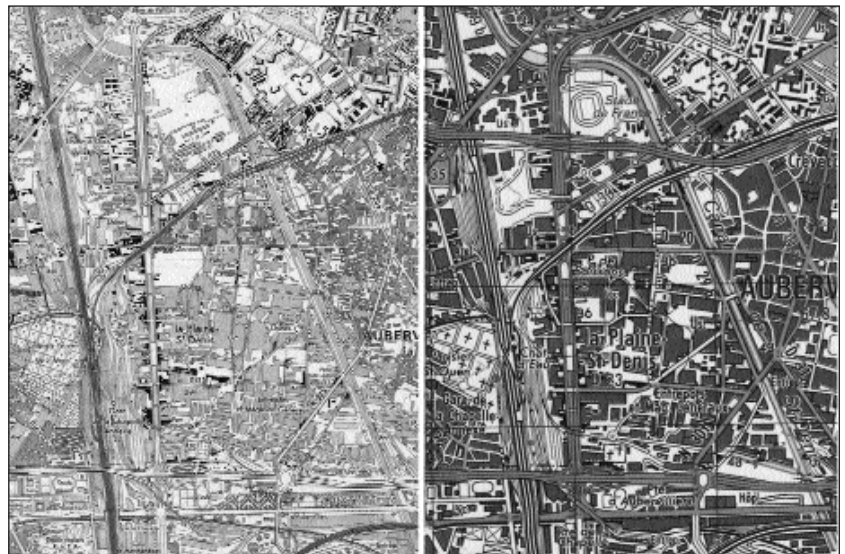


Fig. 3. - La Plaine Saint-Denis en 1969 et 1999 (1/50 000).



Fig. 4. - La Défense en 1944 et 1999 (1/50 000).

proche banlieue, ont tendance à péri-cliter. D'autre part, devant l'hypertrophie de l'agglomération parisienne dans la géographie industrielle française, les autorités interdisent toute nouvelle création industrielle à Paris, encouragent la décentralisation en province de plus de milliers d'entreprises ou vendant aux entreprises des terrains au voisinage des futures villes nouvelles. Les anciennes banlieues rouges ont vécu.

Cependant, les liens étroits qui unissent proche banlieue et industrie ne sont pas définitivement rompus pour autant. On voit donc apparaître et se développer, soit sur l'emplacement d'anciennes zones industrielles, soit dans d'anciens quartiers ouvriers, des centres directionnels ou centres d'affaires sur le modèle du quartier de La Défense (voir

La Défense en 1944 et 1999 (1/50 000) en figure 4). La proximité du centre de Paris, ville historique inaccessible pour nombre d'entreprises, est un atout indéniable pour l'installation de sièges sociaux ou d'usines ultra-modernes (L'Oréal à Aulnay-sous-Bois, par exemple).

Une industrie diluée dans la seconde couronne

Les banlieues plus éloignées vont au contraire se développer à l'époque où l'industrie n'est plus le secteur le plus important de l'économie française. L'automobile offre certainement l'exemple le plus frappant de la coïncidence entre développement industriel et croissance urbaine, du nouveau rap-

port entre l'industrie et la ville : les sites importants étant de plus en plus éloignés du centre au fur et à mesure que cette branche devient une industrie de masse, que se développe le fordisme, qu'évoluent les exigences liées aux moyens de transport. Ainsi, les usines Panhard à peine visibles dans le XIIIème arrondissement en 1906, l'île Séguin (1944) dont l'exiguïté apparaît rapidement, les usines de Poissy ou Flins montrent la recherche perpétuelle d'espaces plus vastes (voir la figure 5 sur les mutations dans les localisations de l'industrie automobile), mais généralement connectés à l'axe vital que constitue la Seine (avec un déplacement progressif vers l'aval) et aux autres moyens de transport : chemin de fer, puis autoroute.

À l'heure actuelle, l'industrie continue de "flirter" avec les progrès de l'urbanisation. Les industries porteuses ne sont plus les mêmes, mais les facteurs de localisation demeurent : espaces bon marché et accessibilité par rapport aux moyens de transport. Cependant, en la matière, les priorités ont considérablement évolué, si bien que les échangeurs autoroutiers deviennent les sites les plus recherchés. Plusieurs types de zones industrielles peuvent ainsi être distingués : celles se développant à proximité des aéroports, les technopôles et celles des villes nouvelles.

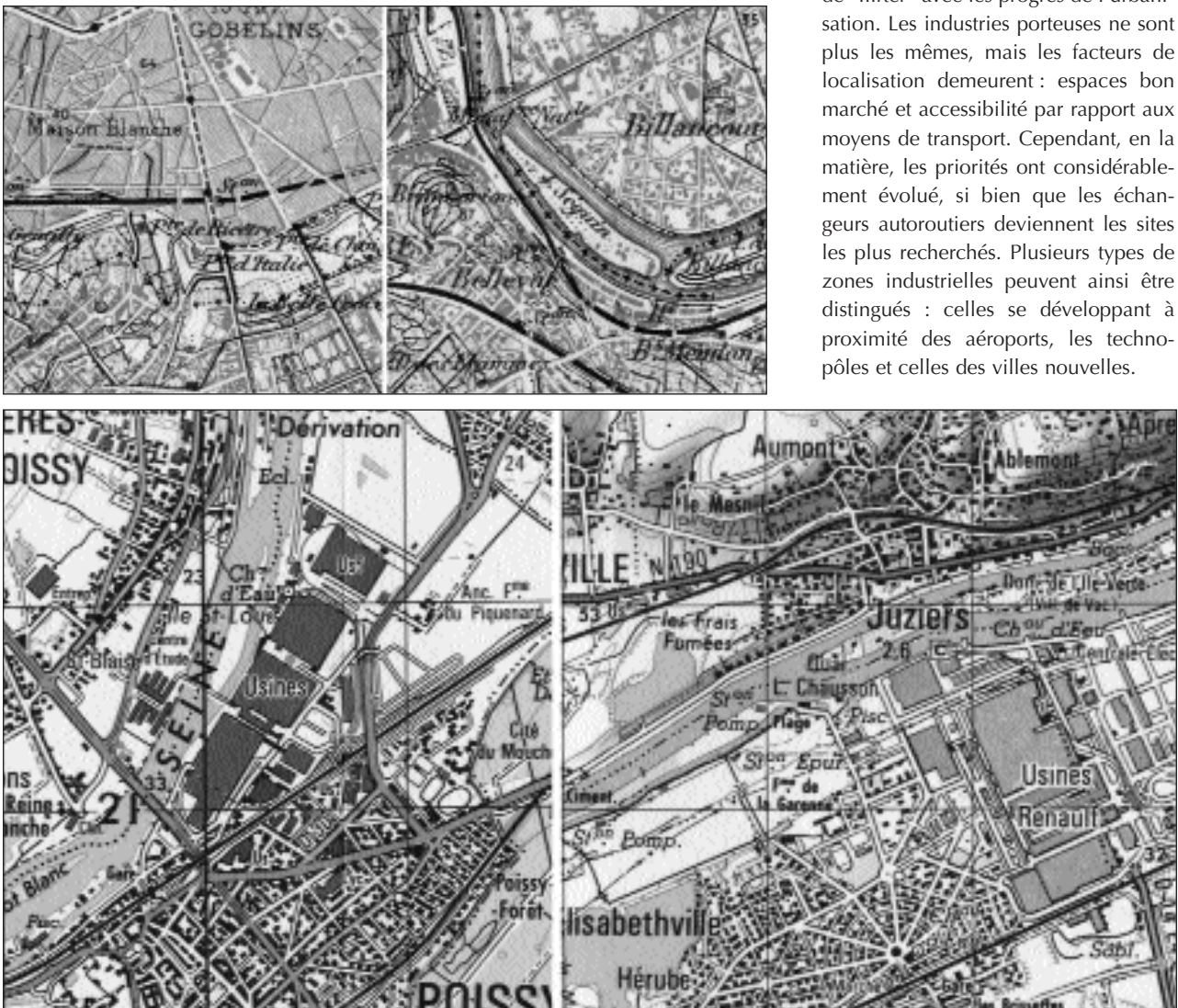


Fig. 5. - Mutations dans les localisations de l'industrie automobile.

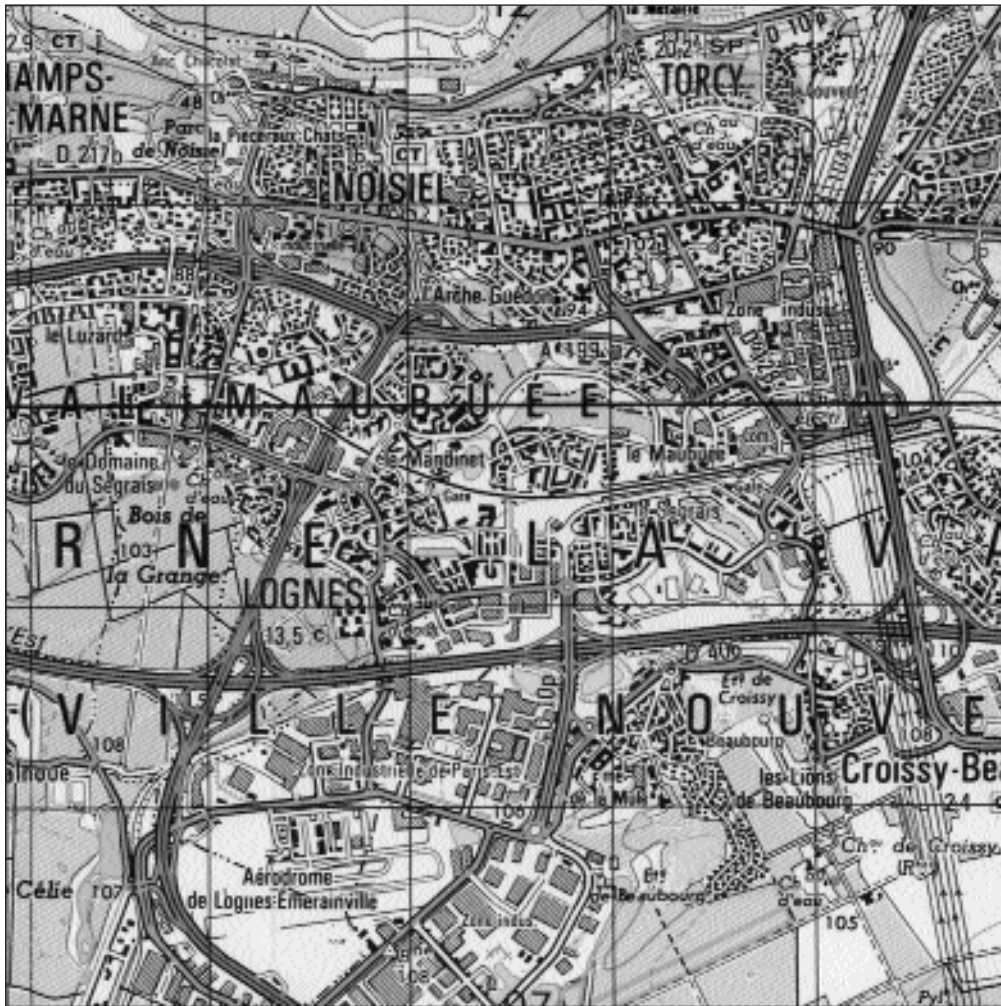


Fig. 6. - Les zones industrielles du Val Maubuée (Marne-La-Vallée) (1/50 000).

Ainsi, les zones industrielles de Marne-la-Vallée (fig. 6) s'organisent-elles autour du carrefour dédoublé entre l'autoroute A4 et le double axe constitué par la Francilienne (A104 au Nord, N104 au Sud). Notons la plus grande extension spatiale, le caractère plus « aéré » de ces zones industrielles nouvelle génération. Programmées et aménagées par les collectivités locales tandis que les zones industrielles précédentes étaient beaucoup plus spontanées, elles s'intègrent en général mieux au tissu urbain, les liaisons avec les zones résidentielles semblent poser moins de problèmes : il est vrai que les activités y sont en général beaucoup moins polluantes. De plus, rien n'indique que ces zones industrielles n'abritent que des activités secondaires : de plus en plus, la mixité entre industrie et commerce est de

mise, ce qui oblige souvent le cartographe à utiliser le vocable « zone d'activités ».

Mais l'exemple le plus frappant des nouveaux rapports entre industrie et urbanisation est certainement constitué par la cité scientifique de Paris-Sud (voir la figure 7). Il ne s'agit pas d'une zone industrielle au sens classique du terme, mais d'une nébuleuse d'universités, de grandes écoles, de centres de recherche et d'établissements industriels de haute technologie. La principale caractéristique de cette aire technopolitaine est de fonctionner en réseaux, de mettre en relation la recherche fondamentale, la recherche-développement et l'industrie, la recherche publique et la recherche privée, les secteurs civil et militaire, les grands groupes industriels et des centaines de PME.

Les synergies ainsi mises en place aboutissent à une organisation géogra-

phique particulière, où recherche de proximité et dilution dans le tissu urbain se conjuguent. Cependant, les voies de communication et surtout les autoroutes jouent ici également un rôle fondamental : les zones d'activités s'égrènent le long de l'A86 et de la N118, de l'A10 et de la Francilienne.

Paradoxe

L'analyse des paysages urbains et industriels de l'Île-de-France à travers les cartes nous amène donc à une conclusion en forme de paradoxe. D'une part, cette région concentre en elle toutes les évolutions qui ont affecté l'industrie française depuis un siècle et demi : en ce sens, il s'agit d'un exemple sans égal. D'un autre côté, le caractère exceptionnel de cette région face au reste du territoire français ne doit en aucun cas nous échapper. En



Fig. 7. - La cité scientifique Paris-Sud (1/100 000).

effet, le poids économique, financier, politique et décisionnel de Paris reste incroyablement fort, malgré toutes les politiques de rééquilibrage et d'aménagement du territoire mises en place depuis un demi-siècle. Les grandes mutations actuelles de l'industrie se trouvent donc mises en valeur, mais aussi amplifiées et déformées par le prisme de l'hypertrophie parisienne. De même qu'il devient de plus en plus difficile de distinguer les espaces industriels des autres sur les cartes, il devient de plus en plus difficile de distinguer l'industrie des autres activités. L'industrie n'est plus assimilable au secteur secondaire, celui de la transformation des matières premières selon la classification de Colin Clark. Elle englobe de plus en plus la production de biens immatériels ou d'objets contenant plus de « matière grise » que de

matière « réelle ». La production ne se confond plus avec la fabrication (elle-même de plus en plus robotisée), mais englobe désormais recherche, conception, gestion, commerce...

En région parisienne comme ailleurs, en région parisienne plus qu'ailleurs, que ce soit dans le paysage ou dans la société, peut-on encore parler d'industrie ? ●

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

B. Mérenne-Schoumaker, La localisation des industries, Nathan, 1991.
 Th. Saint-Julien (dir.), Atlas de France vol. 9 : Industries, RECLUS / La documentation française, 1998.
 J.-L. Levet, Une France sans usine, Economica, 1989.
 A.-M. Lakota et C. Milelli (coord.), Ile-de-France, un nouveau territoire, RECLUS / La documentation française, 1989.

G. Di Méo, " La ville européenne : mutation des fonctions et recomposition des structures", Mappemonde 1989-1, RECLUS.

RÉFÉRENCES CARTOGRAPHIQUES DE L'IGN

Fig. 1 : Paris en 1852 (1/80 000) : feuille de Paris.
 Fig. 2 : La Plaine Saint-Denis en 1852 (1/80 000), 1906 et 1944 (1/50 000) : feuille de Paris.
 Fig. 3 : La Plaine Saint-Denis en 1969 et 1999 (1/50 000) : feuille de Paris, n° 2314, série orange.
 Fig. 4 : La Défense en 1944 et 1999 (1/50 000), feuille de Paris, n° 2314, série orange.
 Fig. 5 : Mutations dans les localisations de l'industrie automobile : feuille de Paris en 1906, feuille de Paris en 1944, feuille de Versailles en 1989, feuille de Pontoise en 1989 (1/50 000).
 Fig. 6 : Les zones industrielles du Val Maubuée (Marne-la-Vallée) (1/50 000) : feuille de Lagny en 1998, n° 2414, série orange.
 Fig. 7 : La cité scientifique Paris-Sud (1/50 000) : feuille de Paris-Orléans, n° 20, série TOP 100.