

Pourquoi le secteur manufacturier européen et français n'a-t-il pas retrouvé sa tendance pré-Covid ?

Fin 2025, en France, la valeur ajoutée manufacturière demeure environ 8% au-dessous de sa tendance pré-Covid (2015-2019). Par secteur, la fabrication de matériels de transport reste en retrait depuis 2020 : l'industrie automobile subit une baisse de la demande, tandis que l'aéronautique fait face à des contraintes d'approvisionnement. L'industrie agroalimentaire pâtit encore du recul de la consommation lié à la forte inflation de 2022-2023. Enfin, la fabrication d'autres produits industriels se trouve également pénalisée, en partie en raison d'effets d'entraînement des autres branches. Si certaines branches devraient progressivement se redresser avec la baisse de l'inflation et l'allègement des difficultés d'approvisionnement, d'autres pourraient rester durablement fragilisées. Sur la même période, l'emploi manufacturier a légèrement progressé, induisant une baisse de la productivité.

Mélanie COUËFFÉ

Direction de la Conjoncture et des Prévisions macroéconomiques
Service du Diagnostic conjoncturel

Codes JEL
E23, E32,
L60, Q41

10%

le poids de l'industrie manufacturière dans la valeur ajoutée totale en France en 2025

- 8%

l'écart entre le niveau de la valeur ajoutée manufacturière au quatrième trimestre 2025 et sa tendance pré-Covid (2015-2019)

- 11%

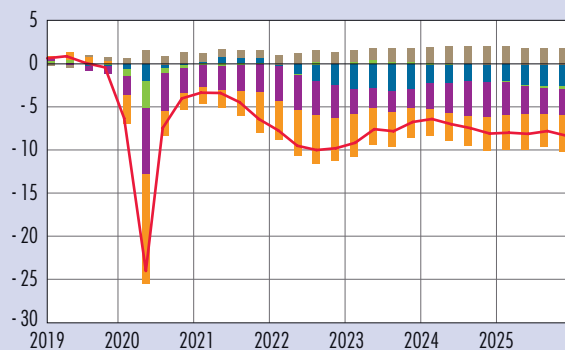
l'écart entre la productivité apparente du travail dans l'industrie manufacturière au troisième trimestre 2025 et sa tendance pré-Covid

Valeur ajoutée manufacturière en France

Contributions sectorielles à l'écart à la tendance 2015-2019

(en points de pourcentage)

— Industrie manufacturière
■ Industries agroalimentaires
■ Biens d'équipement
■ Matériels de transport
■ Autres produits industriels
■ Résidus



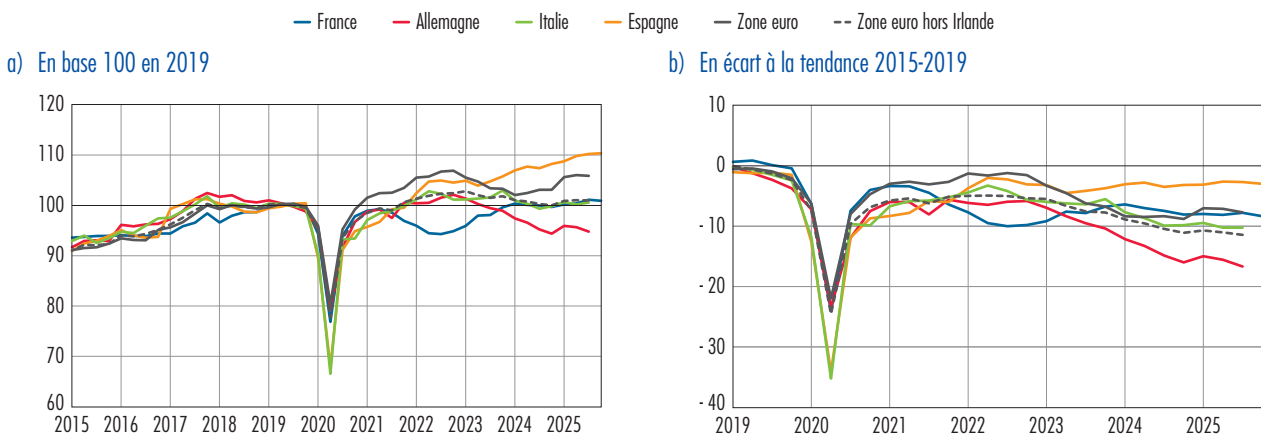
Sources : Insee (comptes nationaux trimestriels) ;
calculs Banque de France.

1 Depuis 2020, le secteur manufacturier reste en retrait dans la plupart des économies avancées

Depuis la crise sanitaire, la valeur ajoutée manufacturière demeure atone dans la plupart des grandes économies de la zone euro (cf. graphique 1). En France, elle avait décroché dès 2021, avant de rebondir en 2023 et de se stabiliser en 2024. En Italie, elle s'avère globalement stable depuis la crise, tandis qu'elle décline en Allemagne depuis 2023. Seule l'Espagne se distingue, avec une croissance soutenue de sa valeur ajoutée manufacturière. Ces divergences relèvent en partie d'effets de composition sectorielle. L'Allemagne et l'Italie se positionnent fortement sur le secteur des machines et équipements, sensible au cycle d'investissement. La production de leurs industries énérgo-intensives a nettement reculé, du fait surtout de leur exposition importante aux hydrocarbures russes (Insee, 2025 ; Baget et Rivaud, 2026). À l'inverse, l'Espagne bénéficie du dynamisme de ses industries électriques et informatiques. Ainsi, à fin 2025, la valeur ajoutée manufacturière de ce pays est inférieure de seulement 3% à sa tendance pré-Covid, calculée sur la période 2015-2019, contre 8% pour la France, 10% pour l'Italie et 17% pour l'Allemagne.

Aux États-Unis, la dynamique du secteur manufacturier est proche de celle qui est observée en zone euro. En excluant l'Irlande, dont la valeur ajoutée varie fortement en raison du poids de l'activité des multinationales, la valeur ajoutée en zone euro se révèle un peu moins dynamique que celle des États-Unis depuis la crise sanitaire. L'atonie du secteur manufacturier dans la plupart des économies avancées contraste avec l'expansion observée en Chine (cf. graphique 2 *infra*). Après la crise Covid, l'industrie chinoise a rapidement rebondi et continue de croître sur la période récente, portée par les exportations, en particulier dans l'automobile, l'électronique et les technologies vertes (FMI, 2024). À fin 2025, la valeur ajoutée manufacturière chinoise reste toutefois inférieure de 2% à sa tendance pré-Covid, certes très dynamique. L'écart à la tendance est semblable aux États-Unis, mais plus marqué en zone euro (- 8%), surtout hors Irlande (- 11%).

G1 Valeur ajoutée manufacturière en France, Allemagne, Espagne, Italie et zone euro (en points de pourcentage)

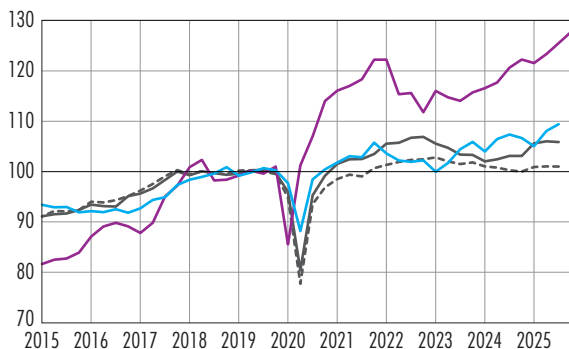


Note : Séries trimestrielles.
Sources : Eurostat ; calculs Banque de France.

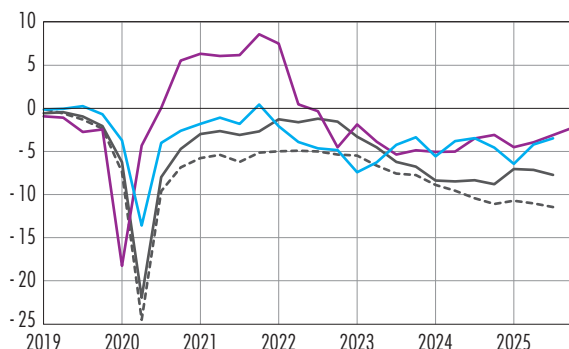
G2 Valeur ajoutée manufacturière en zone euro, aux États-Unis et en Chine
(en points de pourcentage)

— Zone euro -- Zone euro hors Irlande — Chine — États-Unis

a) En base 100 en 2019



b) En écart à la tendance 2015-2019



Notes : Séries trimestrielles.
Pour la Chine, valeur ajoutée du secteur industriel dans son ensemble, et non uniquement celle du secteur manufacturier.
Sources : Eurostat, Réserve fédérale des États-Unis (données de la plateforme FRED), National Bureau of Statistics of China ; calculs Banque de France.

2 Fin 2025, la valeur ajoutée manufacturière française est inférieure d'environ 8 % à sa tendance pré-Covid

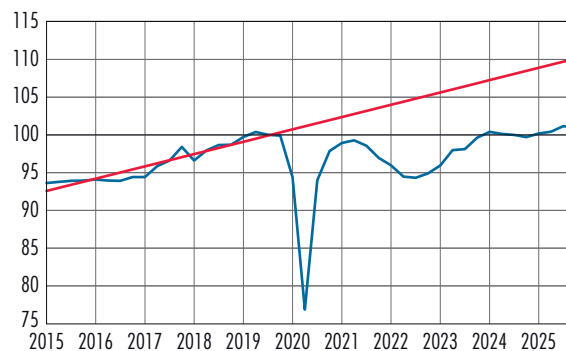
Au quatrième trimestre 2025, la valeur ajoutée manufacturière française a retrouvé son niveau de 2019, mais demeure à 8 % environ en deçà de sa tendance sur la période 2015-2019 (cf. graphique 3). La valeur ajoutée des services marchands est comparativement supérieure de 10% à son niveau de 2019, mais aussi légèrement inférieure de 2 % à sa tendance pré-Covid.

Cet écart à la tendance passée tient principalement à la composante « fabrication d'autres produits industriels » (dans la nomenclature d'activité A17), qui contribue pour - 4,1 points de pourcentage (pp), notamment en raison

G3 Valeur ajoutée manufacturière en France en comparaison avec sa tendance 2015-2019

(base 100 en 2019)

— Valeur ajoutée en volume
— Tendance 2015-2019



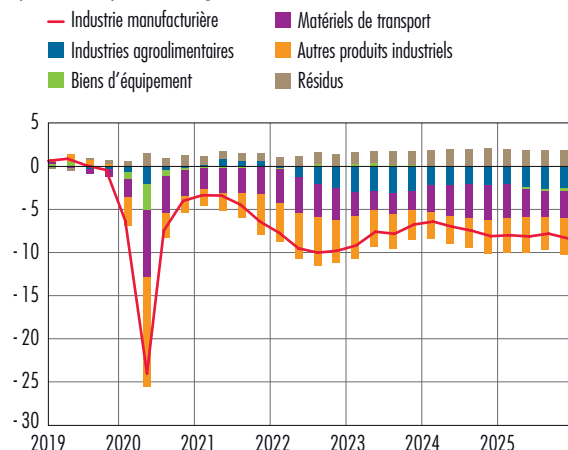
Note : Séries trimestrielles.
Sources : Insee (comptes nationaux trimestriels) ; calculs Banque de France.

de son poids important dans la valeur ajoutée manufacturière (54% en 2025), comme elle regroupe, entre autres, le textile, l'industrie du bois, la pharmacie, la chimie et la métallurgie. S'ajoute ensuite la composante « fabrication de matériels de transport », qui contribue pour – 3,1 pp, alors que son poids ne s'élève qu'à 15% (cf. graphique 4). L'industrie agroalimentaire contribue enfin pour – 2,6 pp (poids de 16%), tandis que l'incidence de la branche de fabrication de biens d'équipement est quasi-nulle (– 0,3 pp, poids de 14%).

G4 Valeur ajoutée manufacturière en France

Contributions sectorielles à l'écart à la tendance 2015-2019

(en points de pourcentage)



Sources : Insee (comptes nationaux trimestriels);
calculs Banque de France.

ENCADRÉ 1

Plusieurs sources d'information en France retracent l'activité des branches manufacturières

Pour analyser la valeur ajoutée des branches manufacturières françaises, plusieurs sources de données sont disponibles :

- les comptes nationaux annuels de l'Insee, qui fournissent la valeur ajoutée par branche au niveau A88 de la nomenclature d'activités française (NAF), à fréquence annuelle ;
- les comptes nationaux trimestriels de l'Insee, pour la valeur ajoutée par branche au niveau A17, à fréquence trimestrielle ;
- les indices de la production industrielle (IPI) publiés par l'Insee, pour la valeur ajoutée par branche à un niveau très détaillé, à fréquence mensuelle.

Les divergences d'évolution de la valeur ajoutée abordée au sens de l'IPI ou des comptes nationaux relèvent de plusieurs facteurs :

- L'IPI découle d'une enquête statistique, auprès d'environ 12 000 entreprises¹ ;
- L'objectif théorique de l'IPI est de refléter les variations en volume de la valeur ajoutée de l'activité industrielle plutôt que l'évolution de la production. Ainsi, les intrants obtenus par une branche auprès d'une autre devraient venir en déduction de sa production brute. Toutefois, la collecte mensuelle des données sur la valeur ajoutée s'avère en pratique très difficile. Par suite, les indicateurs retenus pour construire l'IPI sont, selon les produits : la quantité produite, la quantité livrée, les facturations, les heures travaillées ou les consommations de matières premières ;
- Certaines branches ne sont pas intégrées dans l'IPI, en raison de difficultés particulières ou de leur poids limité.

Dans le présent article, pour une branche donnée, les contributions des sous-branches à l'écart de la valeur ajoutée à sa tendance sont calculées à partir des IPI, les comptes nationaux trimestriels n'entrant pas dans ce niveau de détail sectoriel. Afin de neutraliser les écarts existants entre valeur ajoutée et IPI d'une même branche, les IPI sont « rebasés » sur la valeur ajoutée de la branche. À chaque date, l'IPI sous-sectoriel en base 100 est corrigé de l'écart observé entre l'IPI au niveau de la branche A17 correspondante et la valeur ajoutée de cette même branche (en base 100). Les poids utilisés pour le calcul des contributions sont les poids de valeur ajoutée des comptes nationaux annuels.

¹ 4 800 industries hors activité agroalimentaire et 7 000 industries agroalimentaires.

3 La branche de fabrication de matériels de transport subit la plus forte perte de valeur ajoutée par rapport à sa tendance pré-Covid

La valeur ajoutée du secteur est inférieure de 19 % à sa tendance pré-Covid

À fin 2025, la valeur ajoutée dans la fabrication de matériels de transport est inférieure de 19 % à sa tendance sur la période 2015-2019. Les indices de production industriels sectoriels permettent de décomposer l'écart.

Cet écart de 19 % provient d'abord de l'automobile (pour 11,7 pp), puis des autres matériels de transport (construction aéronautique et spatiale, navires, matériel ferroviaire, cycles et motocycles, pour 6,7 pp) – cf. graphique 5. L'industrie automobile, qui représente 34 % de la valeur ajoutée de la branche en 2023, se situerait 29 % au-dessous de sa tendance d'avant crise Covid, et les autres matériels de transport en deçà de 11 %.

Du fait d'une forte hausse de la valeur ajoutée en 2017-2018, la perte constatée par rapport à la tendance 2015-2019 peut correspondre à une borne haute pour cette branche (cf. encadré 2 *infra*).

Des difficultés liées à la demande dans l'automobile, et à l'offre dans la construction aéronautique

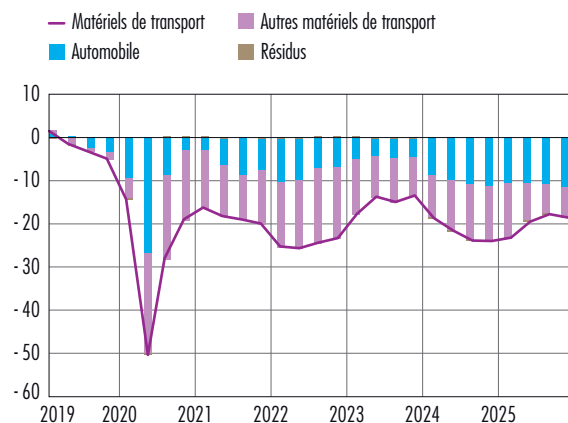
Le secteur de l'automobile fait essentiellement face à une baisse de la demande : selon l'Insee, au 1er trimestre 2026, 24 % de ses entreprises signalent uniquement des difficultés liées à la demande, contre 2 % des difficultés liées à l'offre. Sur la période récente, la baisse de la demande découle surtout du contexte de forte inflation, avec une hausse du prix des voitures, du carburant et du coût du crédit, et provient aussi des mutations technologiques du secteur (développement de l'électrification des véhicules), qui suscite par ailleurs un attentisme des ménages.

L'industrie aéronautique rencontre quant à elle, en premier lieu, des contraintes d'approvisionnement générées par la reprise économique en sortie de crise, et qui ont retardé de manière significative le redressement du secteur. Dans un communiqué publié en juin 2024, Airbus

G5 Valeur ajoutée dans la fabrication de matériels de transport

Contributions sectorielles à l'écart à la tendance 2015-2019

(en points de pourcentage)



Sources : Insee (comptes nationaux trimestriels, indices de la production industrielle) ; calculs Banque de France.

signalait être confronté à « des problèmes spécifiques persistants au niveau de la chaîne d'approvisionnement, principalement en ce qui concerne les moteurs, les aéros-structures et les équipements de cabine ». La perte d'activité résulte aussi de la spécialisation des chaînes d'assemblage d'Airbus en France, devenue défavorable. En effet, la baisse des livraisons d'Airbus par rapport à l'année 2019 s'est avérée plus sensible pour les types d'appareils assemblés uniquement en France (la famille des A330 et A350, l'assemblage des A380 ayant par ailleurs cessé), contre une reprise vigoureuse des livraisons d'avions monocouloirs assemblés majoritairement en Allemagne.

Les difficultés d'approvisionnement semblent toutefois se résorber peu à peu : depuis mi-2025, l'IPI dans la construction aéronautique et spatiale s'est fortement redressé. Selon l'Insee, un certain nombre de freins conjoncturels se seraient levés dans le secteur, et de nouvelles lignes de production ont été intégrées. Dans sa note de conjoncture de mars 2024, l'institut indiquait en effet qu'Airbus avait ouvert en 2023 une nouvelle chaîne d'assemblage en France pour la fabrication d'appareils de type A320, les plus produits. Avec une montée en charge progressive, elle pourrait se substituer en partie à l'activité des deux chaînes existantes. Airbus a livré 793 avions en 2025 (contre 766 en 2024), mais majoritairement produits hors de France.

ENCADRÉ 2

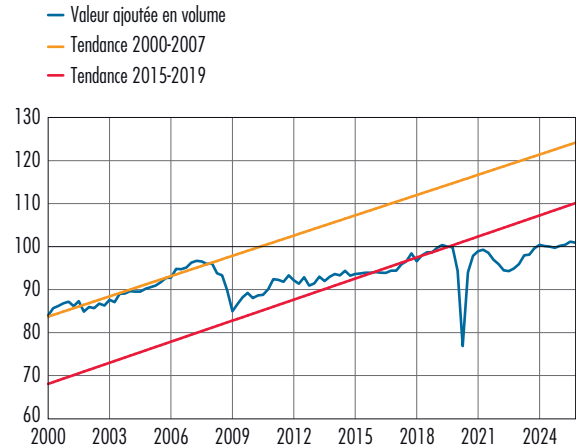
La robustesse de l'analyse des écarts de valeur ajoutée à la tendance

L'analyse des écarts de valeur ajoutée à la tendance est sensible à la période de calcul de la tendance. Dès lors, différentes périodes ont été testées pour vérifier si les conclusions du présent article s'en trouvaient modifiées. L'intervalle 2000-2007 sélectionné permet d'écarter la crise financière de 2008-2009 ainsi que la crise de la dette de la zone euro entre 2010 et 2012, et la pente de la tendance observée est comparée à celle de la tendance 2015-2019. Pour l'industrie manufacturière dans son ensemble, la pente s'avère quasi identique, et confirme donc le choix retenu pour l'analyse.

Cette analogie de tendance se vérifie également pour la fabrication d'autres produits industriels et, dans une moindre mesure, pour l'industrie agroalimentaire. Pour les biens d'équipement, la pente de la tendance était plus accentuée sur la période 2000-2007 qu'entre 2015 et 2019. À l'inverse, pour les matériels de transport, elle est plus atténuée sur la première période et amène donc à considérer que l'écart à la tendance 2015-2019 constitue une borne haute.

Valeur ajoutée manufacturière en France

Comparaison des tendances 2000-2007 et 2015-2019
(base 100 en 2019)



Note : Séries trimestrielles.
Lecture : Constituées hors crise financière de 2008-2009, les pentes des tendances sur les deux périodes considérées se révèlent identiques.
Sources : Insee (comptes nationaux trimestriels, indices de la production industrielle); calculs Banque de France.

4 La valeur ajoutée agroalimentaire est inférieure de près de 15 % à sa tendance pré-Covid

Après une forte hausse en 2021 pendant la crise sanitaire, la valeur ajoutée dans l'industrie agroalimentaire s'est nettement contractée. Malgré un rebond en 2024, elle reste, au quatrième trimestre 2025, environ 15 % au-dessous de sa tendance 2015-2019.

Le repli de l'activité dans l'industrie agroalimentaire a débuté dès 2022, en conséquence de la forte inflation alimentaire générée par la guerre en Ukraine et, par suite, du recul sans précédent de la consommation (Couëffé, 2025).

Cette diminution s'analyse en quantités produites et consommées, mais aussi dans la qualité des produits achetés avec, par exemple, un recours plus fréquent à des produits d'entrée de gamme (Insee, 2023).

Le secteur a également rencontré des difficultés accrues d'approvisionnement sur cette même période, mais apparemment résorbées depuis. Selon l'Insee, au premier trimestre 2026, elles affectaient 16% des entreprises, contre près de 40% en 2022. En revanche, la branche semble toujours subir d'importants problèmes de recrutement (50% des entreprises), supérieurs à la moyenne de l'ensemble du secteur manufacturier.

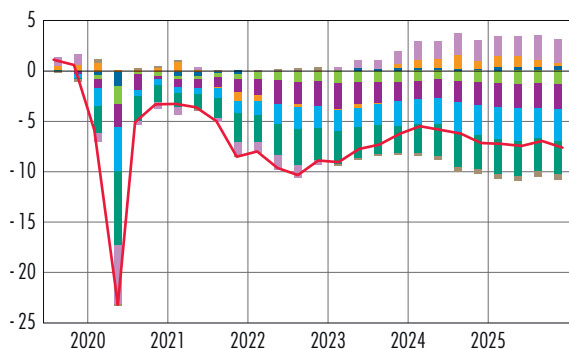
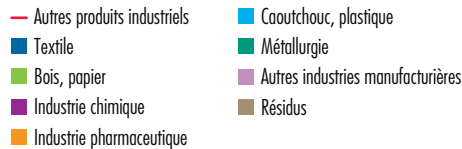
5 Dans la fabrication d'autres produits industriels, la baisse de valeur ajoutée par rapport à sa tendance pré-Covid est en partie corrélée à d'autres branches

Une perte de valeur ajoutée d'environ 8 % par rapport à la tendance pré-Covid

Au quatrième trimestre 2025, la valeur ajoutée dans la branche des autres produits industriels est inférieure d'environ 8 % à sa tendance 2015-2019 (cf. graphique 6). Cette baisse provient principalement des sous-branches de la métallurgie (pour - 3,3 pp; 15% de la valeur ajoutée de la branche en 2024), des produits en caoutchouc et en plastique (- 3,2 pp; 15%) et de l'industrie chimique (- 2,5 pp; 9%). En revanche, ce sont les autres industries manufacturières (meubles, articles divers, réparation et installation d'équipements) qui contribuent le plus positivement à la valeur ajoutée de cette branche (+ 2,2 pp; poids de 35%).

G6 Valeur ajoutée dans la fabrication d'autres produits industriels Contributions sectorielles à l'écart à la tendance 2015-2019

(en points de pourcentage)



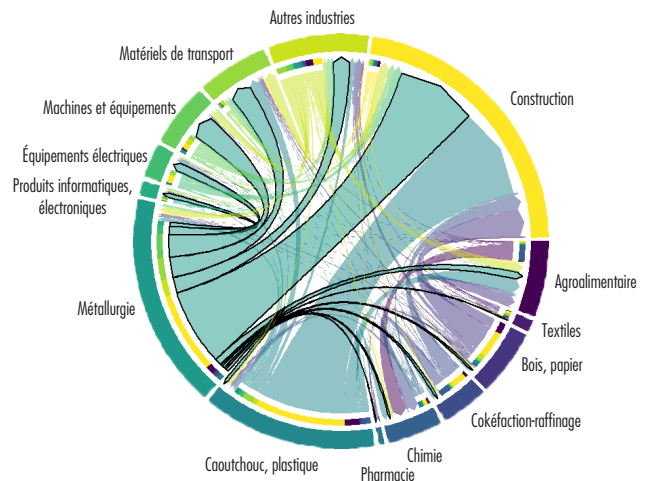
Sources : Insee (comptes nationaux trimestriels, indices de la production industrielle) ; calculs Banque de France.

Une baisse d'activité en partie liée à des effets d'entraînement d'autres branches

Pour certaines branches de la fabrication d'autres produits industriels, la perte d'activité observée depuis la crise sanitaire résulte en partie d'effets d'entraînement d'autres branches. Il s'agit principalement de la métallurgie et de la fabrication de produits en caoutchouc et en plastique, qui fournissent des intrants nécessaires à l'industrie agroalimentaire, à la fabrication de matériels de transport, de machines et équipements, et à la construction (cf. graphique 7).

G7 Flux entrants et sortants d'intrants intermédiaires non importés des secteurs manufacturiers et de la construction

(en points de pourcentage)



Champ : Seules les entrées intermédiaires non importées de produits manufacturiers sont présentées dans le graphique ; sont exclus les intrants produits et utilisés par la branche elle-même, ainsi que les produits de branches autres que la branche manufacturière (c'est-à-dire services et énergie, eau, déchets).
Lecture : Les flèches indiquent le sens entrant ou sortant des produits. La longueur des lignes de bordure de cercle est proportionnelle à la somme des flux entrants et sortants par secteur. La métallurgie (dont les flux sortants sont bordés en noir) et l'industrie du caoutchouc-plastique fournissent ainsi beaucoup d'intrants aux autres branches (ce qui se lit aussi sur l'anneau intérieur : cf. secteurs par code couleur), alors que la construction en mobilise beaucoup en provenance des autres branches.
Sources : Insee (tableau des entrées-sorties symétrique 2022) ; calculs Banque de France.

Pour l'industrie agroalimentaire, hors produits de la branche et hors services, les entrées intermédiaires intérieures (donc non importées) proviennent surtout des industries du caoutchouc et du plastique, du bois et du papier, de la métallurgie et des autres industries manufacturières. La fabrication de matériels de transport mobilise quant à elle des intrants en provenance des industries de la métallurgie, du caoutchouc et du plastique, et des autres industries manufacturières. Le secteur de la métallurgie fournit également des intrants nécessaires à la fabrication de machines et équipements. Le recul de l'activité dans ces branches a très probablement pesé sur leurs fournisseurs d'intrants intermédiaires.

La baisse d'activité dans le secteur de la construction a également dû affecter la fabrication de caoutchouc et de plastique ainsi que la métallurgie, qui lui fournissent d'importants intrants intermédiaires. En effet, en 2022, les produits en caoutchouc et en plastique entraînent pour 19 milliards d'euros dans la construction, qui recourait aussi à 17 milliards d'euros¹ d'intrants de la métallurgie.

Des difficultés désormais plus liées à la demande qu'à l'offre

Ces branches industrielles (bois et papier, chimie, caoutchouc et plastique, métallurgie), fortement consommatrices d'énergie, ont également subi un choc d'offre spécifique en 2022 avec le relèvement des prix des matières premières. Elles font par ailleurs face à un défi de décarbonation de leurs processus industriels, avec un durcissement des réglementations en la matière.

Sur la période récente, les difficultés liées à la demande sont toutefois devenues plus importantes que celles liées à l'offre : ainsi, au premier trimestre 2026, 29% de ces industries déclaraient subir uniquement une insuffisance de la demande, contre 22% des limites d'offre et 9% les deux.

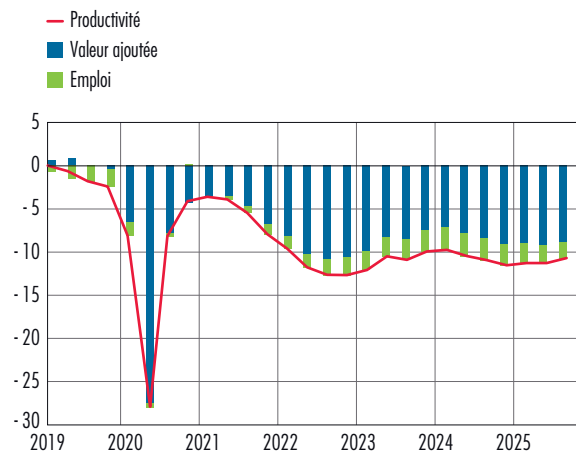
6 L'emploi manufacturier a davantage progressé que la valeur ajoutée depuis 2019, traduisant une baisse de la productivité

Alors qu'il suivait une tendance baissière avant 2018, l'emploi manufacturier s'est redressé juste avant la crise sanitaire et, excepté une légère baisse en 2020, a continué d'augmenter après. Sa progression ressort ainsi à 2,3% entre 2019 et 2025. La valeur ajoutée manufacturière ayant augmenté de 1,1% sur la même période, la productivité apparente du travail (rapport entre la valeur ajoutée produite et le nombre de personnes employées) a diminué d'environ 1%. Au troisième trimestre 2025, elle est environ 11% inférieure à sa tendance 2015-2019 (cf. graphique 8). La baisse de la valeur ajoutée manufacturière par rapport à sa tendance contribue pour -9 pp à cet écart, tandis que la hausse de l'emploi contribue pour -2 pp.

G8 Productivité apparente du travail dans l'industrie manufacturière

Écart à la tendance pré-Covid

(en points de pourcentage)



Note : Dernière donnée à T3 2025.

Sources : Insee (comptes nationaux trimestriels) ; calculs Banque de France.

¹ Au prix de base, c'est-à-dire net d'impôts, hors subventions sur les produits et hors marges commerciales et de transport (Insee, tableau des entrées-sorties symétrique 2022).

La baisse de la productivité du travail depuis 2020 est déjà très documentée (Devulder *et al.*, 2024 ; Banque de France, 2025). En premier lieu, la politique de soutien à l'apprentissage a stimulé le recours au dispositif depuis 2019. Selon la Dares, dans le secteur industriel, le nombre de nouveaux contrats d'apprentissage est passé d'environ 64000 en 2018 à 117000 en 2024, soit une hausse de 83%. Par ailleurs, les aides aux entreprises instaurées à la suite de la crise sanitaire ont soutenu leur niveau d'emploi malgré la baisse d'activité au cours des années 2020-2022. La réduction du coût du travail, principalement liée à une hausse moyenne des salaires inférieure à celle de l'inflation, a aussi influé. Selon l'Observatoire français des conjonctures économiques (OFCE, 2025), elle serait le principal déterminant des emplois surnuméraires dans le secteur industriel. Des effets de composition de la main-d'œuvre ont également joué, avec l'entrée dans l'emploi de personnes durablement écartées du marché du travail, ainsi que des effets permanents liés aux confinements successifs pendant la pandémie. Enfin, la perte de productivité peut se rattacher à un comportement de « rétention de main-d'œuvre » des entreprises, qui auraient pu choisir de conserver leurs salariés les plus qualifiés, en considérant que les difficultés rencontrées (baisse de la demande pendant la crise sanitaire, problèmes d'approvisionnement à partir de 2022) ne seraient que temporaires. Le secteur de la fabrication de matériels de transport serait particulièrement concerné.

La baisse de l'emploi salarié manufacturier depuis mi-2024 apparaîtrait ainsi comme une sorte de « correction » de ce phénomène d'emplois surnuméraires par rapport au niveau de la valeur ajoutée.

Bibliographie

Baget (C.) et Rivaud (S.) (2026)

« La crise gazière de 2022 : catalyseur ou révélateur de la recomposition de l'industrie européenne? », *Bulletin de la Banque de France*, n° 262/5, janvier-février.

[Télécharger le document](#)

Banque de France (2025)

« Les pertes durables de productivité dans les branches marchandes sont révisées à la hausse », *Projections macroéconomiques France*, encadré 3, juin.

[Télécharger le document](#)

Couëffé (M.) (2025)

« La consommation depuis la crise du Covid : une nette divergence d'évolutions entre valeur et volume », *Bloc-notes Éco*, billet n° 384, Banque de France, 29 janvier.

[Consulter le billet](#)

Devulder (A.), Ducoudré (B.), Lemoine (M.) et Zuber (T.) (2024)

« Comment expliquer les pertes de productivité observées en France depuis la période pré-Covid? », *Bulletin de la Banque de France*, n° 251/1, mars-avril.

[Télécharger le document](#)

FMI, Fond Monétaire International (2024)

« People's Republic of China: 2024 Article IV Consultation », *IMF Country Report*, n° 24/258, août.

Insee, Institut national de la statistique et des études économiques (2022)

« La guerre en Ukraine amplifie les difficultés d'approvisionnement dans l'industrie et la construction », *Guerre et prix – Note de conjoncture*, éclairage, juin.

Insee (2023)

« La consommation alimentaire diminue : oui mais de combien? », *le blog de l'Insee*, billet, 27 novembre.

Insee (2024)

« L'activité aéronautique en France, toujours en deçà de son niveau d'avant-crise, pourrait redécoller en 2024 », *La reprise se fait attendre – Note de conjoncture*, éclairage, mars.

Insee (2025)

« Pourquoi, depuis deux ans, la production industrielle résiste-t-elle en France et en Espagne alors qu'elle décroche en Italie et en Allemagne? », *Désordre mondial, croissance en berne – Note de conjoncture*, mars.

OFCE, Observatoire français des conjonctures économiques (2025)

« La productivité retrouve des couleurs », *OFCE Policy brief*, n° 142, avril.

Éditeur

Banque de France

Secrétaire de rédaction

Didier Névonnic

Directeur de la publication

Claude Piot

Réalisation

Studio Création

Direction de la Communication

Rédaction en chef

Céline Mistretta-Belna

ISSN 1952-4382

Pour vous abonner aux publications de la Banque de France

<https://www.banque-france.fr/fr/alertes/abonnements>

