

Café géographique 29 Novembre 2006

L'industrie en Midi-Pyrénées : hors de Toulouse, point de salut ?

Régis GUILLAUME

Maître de conférences en Géographie et chercheur au laboratoire CIRUS-CIEU à l'Université de Toulouse-Le Mirail, Régis GUILLAUME est un spécialiste de la reconversion des sites industriels, des systèmes productifs locaux et des rapports entre industrie et territoire.

RESUME

Bénéficiant d'une progression démographique et d'une croissance significative des emplois, la région Midi-Pyrénées se distingue de nombre d'autres ensembles régionaux. Malgré les difficultés actuelles, le lancement de programmes industriels comme celui de l'A 380 et la très récente décision d'implantation du centre d'exploitation de Galiléo, confortent l'image d'une région spécialisée dans les activités à haut contenu technologique. Favorable pour l'aire métropolitaine, l'ouverture grandissante de l'économie régionale est perçue comme un facteur qui fragilise particulièrement les foyers industriels versés dans les activités manufacturières. L'exemple le plus souvent évoqué est celui du secteur textile, lui aussi très concentré géographiquement, mais qui enregistre des tendances diamétralement opposées au secteur aéronautique. La référence régulière à la perte de la moitié de ses effectifs en 10 ans, traduit l'intensité de la crise qui l'affecte alors que le rachat par des groupes étrangers des entreprises les plus dynamiques illustre un affaiblissement de son ancrage territorial. Mais si ces situations d'exceptions caractérisent à n'en pas douter quelques territoires de l'ensemble régional il existe toute une série de situations intermédiaires qui offrent un profil en apparence plus banal...mais qui concentrent une part non négligeable de la population régionale et qui occupent la plus large portion du territoire de Midi-Pyrénées.

C'est le cas du Nord-est de la région Midi-Pyrénées, qui est le théâtre d'une recomposition silencieuse mais intense. Elle est marquée par la prise de contrôle des plus grandes entreprises locales par des multinationales qui occupent, dans leur domaine respectif une position de leader au niveau mondial. Ces évolutions traduisent un nouveau contexte spatial et organisationnel dans lequel se déroulent les activités de sous-traitance des secteurs aéronautique et automobile qui affectent avec vigueur le tissu industriel de la Mecanic Vallée. Pour les responsables des firmes leaders (locales) devenues en moins de 10 ans des «systèmeurs» ou «ensembliers» auxquels les avionneurs ou constructeurs automobiles confient des tâches au contenu technologique de plus en plus élaboré, ces inflexions se traduisent par une réorganisation interne des fonctions productives et par une élévation de la qualification des collectifs de travail. Elle se double d'une nouvelle organisation de leurs relations avec un ensemble de PME-PMI qui se scinde progressivement en deux isolant d'une part des sous-traitants de capacité, et d'autre part spécialité. Ces derniers participent, dans un environnement éloigné des grandes concentrations urbaines, à l'extension et à la diffusion de processus innovants qui reposent, sur des savoir-faire liés à l'histoire industrielle de la Mecanic vallée.



INTRODUCTION

Avec une progression de 15 % de l'emploi privé total et de 16 % pour les industries de la filière mécanique entre 1991 et 2001¹, la Mecanic vallée (voir figure) fait preuve, en matière de création d'emplois, d'un dynamisme comparable à celui enregistré, pour la même période, dans l'aire urbaine toulousaine. Versée dans les activités mécaniques à partir de savoir-faire qui s'ancrent dans une histoire relativement longue, elle se distingue comme un pôle de résistance dans le domaine des activités industrielles. Adossée aux premiers contreforts du Massif central, assez mal connectée aux réseaux de communication majeurs qui irriguent (enfin) l'aire régionale, elle cumule pourtant de nombreux handicaps. Eloignée des grands centres urbains, elle présente au plan démographique les stigmates communs à bien des zones en dépression : l'émigration des jeunes les mieux formés concourt à renforcer le vieillissement d'une population en diminution constante depuis plusieurs recensements. En matière d'équipements, les perspectives n'appellent guère à l'optimisme : des menaces sérieuses pèsent sur le maintien des services dédiés à la santé (restructuration des services spécialisés dans les hôpitaux de proximité), à l'éducation (fermeture d'écoles, diminution du nombre de postes d'enseignants dans les collèges), la sécurité (suppression de plusieurs commissariats) et au transport (réduction de la fréquence des trains, coût élevé du transport aérien vers la capitale) alors que l'accès au haut débit... reste circonscrit à des périmètres relativement réduits. Dans le domaine de la formation supérieure et de la recherche, elle n'a profité qu'à la marge du mouvement de déconcentration initié à partir des universités toulousaines depuis le début des années 1990. Seules les formations dédiées aux métiers du sport semblent s'être ancrées de façon pérenne dans le centre universitaire ruthénois, au sein duquel la composante recherche reste très discrète. De même, à l'heure où les interactions entre les services rares et qualifiés et les entreprises à vocation productive s'affirment avec plus d'intensité, l'offre locale reste relativement banale. Sur le plan institutionnel, elle apparaît relativement rétive au mouvement de reconfiguration territoriale qui se dessine dans l'ensemble régional. Les crispations politiques autour de la mise en œuvre et de la définition des périmètres des pays Quercy-Rouergue ou Ruthénois renforcent l'impression d'une fragmentation territoriale qui nuit grandement à sa lisibilité et la prive d'outils adaptés à la conduite de politiques territoriales plus offensives.

¹ Ces dernières procurent 7 200 emplois en 2001 dans les zones d'emploi de Rodez, Figeac-Decazeville, Nord-du-Lot, Villefranche-de-Rouergue (INSEE/ASSEDIC, 2002).

Sur le plan économique pourtant, depuis le milieu des années 1990, ce territoire est marqué par un regain d'activité qui contraste avec la décennie précédente caractérisée par la restructuration de foyers industriels aux identités affirmées. Ainsi, les entreprises phares du secteur de l'aéronautique (Ratier-Figeac à Figeac, Blanc-Aéro à Villefranche-de-Rouergue) tout comme celles spécialisées dans la machine-outil (Forest-Liné à Capdenac) sont alors fragilisées par le ralentissement général de l'activité économique et les difficultés inhérentes à leur secteur d'activité respectif. L'arrêt des activités sidéro-métallurgiques et de production de zinc brut se traduit par une perte de 800 emplois industriels en 1987 pour le seul bassin de Decazeville. Malgré l'importance des moyens accordés dans le cadre du dispositif « Pôle de conversion », le relatif échec de cette opération semble illustrer son incapacité chronique à surmonter les difficultés d'une crise qui débute dès le début des années 1960 avec la fin de l'extraction du charbon. Seule l'unité de production du groupe Bosch, à Rodez, parvient, dans ce contexte local morose, à connaître un développement régulier de ses activités. Ce cycle peu vertueux prend fin à partir de 1995. Traduction locale d'une reprise qui affecte l'ensemble des économies occidentales, profitant de sa relative spécialisation dans les secteurs de l'automobile et de l'aéronautique, la Mécanic vallée connaît dès lors une phase de développement soutenu qui se traduit par des gains d'emplois mais également par une profonde transformation du tissu industriel local.

Elle est ainsi le théâtre d'une recomposition marquée par la prise de contrôle d'établissements auparavant autonomes par des firmes multinationales qui occupent, dans leur domaine respectif, une position de leader au niveau européen ou mondial. Mais, loin de signifier de manière univoque un détachement du « local », l'entrée en scène de firmes multinationales participe, dans une certaine mesure, au renforcement de la dimension relationnelle qui les unit aux sous-traitants locaux. Elle prend toutefois de nouveaux contours et apparaît sous-tendue par des contraintes exacerbées en termes de prix, de délai et de qualité. Ces derniers développent en parallèle, sur la base de coopérations ponctuelles ou de partenariats plus organisés, des stratégies plus offensives qui visent à dépasser la strate des donneurs d'ordres locaux pour contracter directement auprès des plus grands opérateurs des filières automobile et aéronautique. Cette stratégie se traduit également par la délocalisation des activités les plus banales vers les pays à faible coût salarial, et notamment les anciens pays de l'Est, de la part d'entreprises de taille relativement modeste.

Régis GUILLAUME

DEBAT

1. Gabriel Weissberg (animateur des cafés géo) : *En centrant ton introduction sur la seule Mécanic Vallée, tu t'es privé de points de comparaison dans la région. Pour prendre un exemple que je connais bien, Tarbes a connu un effondrement de l'emploi qui fait que le redressement et le dynamisme de la Mécanic Valley semblent tout à fait exceptionnels.*

2. Michel Poinard (professeur de géographie à l'U.T.M.) : *A part la Mécanic Vallée, y a-t-il d'autres miracles dans la région Midi-Pyrénées ?*

Régis Guillaume : Si l'on compare la situation actuelle à celle des années 80, on constate, à l'échelle de Midi-Pyrénées, une nette amélioration sur le front de l'emploi. De 1994 à 2004, l'emploi progresse dans l'ensemble des bassins d'emploi à l'exclusion de Lavelanet et Castres-Mazamet. Mais, dans ces deux territoires, la crise n'est pas seulement une crise sectorielle, c'est une véritable crise de l'ensemble des activités qu'ils ont à affronter. Les interventions portent désormais, et c'est notamment le cas à Castres-Mazamet, sur une

approche beaucoup globale, il s'agit de redonner à ce territoire un avantage comparatif, en investissant par exemple dans le domaine des nouvelles technologies. Même s'il apparaît moins fragile le cas de Tarbes est intéressant, car les acteurs locaux se sont engagés à promouvoir, à partir de savoir faire dans le domaine de la céramique industrielle, le développement de synergies entre les entreprises locales.

Le deuxième changement majeur est lié au retrait de l'Etat et à l'émergence des acteurs locaux qui prennent une part de plus en plus active dans la formulation de projets de territoires adossés à des savoir-faire préexistants. Dans certains cas ces initiatives ont été relayées par les industriels locaux .

3. Deux questions :

- Le projet de pays entre Decazeville, Villefranche-de-Rouergue et Figeac a été abandonné : un tel projet aurait-il favorisé le dynamisme de cette zone de Midi-Pyrénées ?

- L'Etat prélève des impôts dont la région ne profite pas : pas de liaison ferroviaire Albi-Castres ou Barcelone-Albi-Paris par exemple, un problème élémentaire de communication.

R.G. : L'enjeu implicite du projet de "pays" entre ces trois villes était de maintenir un offre correcte en matière de services publics dans deux domaines prioritaires, celui de la formation et celui de la santé. Il s'agissait de permettre à ce territoire de se doter d'un niveau d'équipement comparable à celui présent ailleurs. Parce que c'est une zone en difficulté sur le plan démographique, il fallait éviter des concurrences et rivalités peu productives et penser les équipements pour un bassin de vie d'environ 100 000 habitants. A cette échelle il était par exemple possible de réfléchir à la place de l'enseignement supérieur au moment où certaines composantes des universités toulousaines quittaient la capitale régionale. L'adhésion de la société civile a été forte, les acteurs locaux, au-delà des politiques se sont investis dans la phase préalable et la charte qui a été validée est assez exemplaire. C'était l'un des projets les plus aboutis de la région. Malheureusement les rivalités politiques locales ont entraîné la création de deux pays, l'un dans le Lot, l'autre à l'Ouest de l'Aveyron. Ce qui pose un problème de seuil démographique qui a un impact sur le type de projet envisagé. Cela pose également des problèmes dans le cadre d'une politique contractuelle, et notamment les nouveaux Contrats de Projet Etat-Région qui privilégient des projets de grande envergure. Les deux pays sont maintenant en concurrence pour capter des ressources financières de plus en plus difficiles à obtenir.

4. G. Weissberg : *Il y avait une 2^o question sur les infrastructures de transport. Or tu disais en introduction que le facteur éloignement était moins prégnant que dans le passé.*

Curieusement, lorsqu'on mène des entretiens avec les responsables d'entreprises, la question des infrastructures n'est pas souvent évoquée. On reste dans un environnement où ce sont d'abord les productions qui circulent. Or, les liaisons à grande vitesse et notamment le chemin de fer à grande vitesse est un mode de déplacement qui privilégie les individus. On peut se demander si le fait d'être à l'écart des grandes voies de circulation n'a pas, dans un certain sens protégé ce territoire. Par exemple est-ce que cela n'a pas conforté la place de Rodez en tant que centre de services relativement qualifiés. En outre, ces entreprises utilisent une main-d'œuvre nombreuse et relativement peu mobile. La mise en place de nouvelles infrastructures dans le domaine du transport modifierait la géographie des bassins d'emploi. Une main-d'œuvre peu mobile et en un certain sens captive peut aussi être un atout. Par ailleurs, lier infrastructures et développement économique d'une manière automatique me paraît réducteur. Si l'on prend l'exemple de la liaison Toulouse-Albi. La mise en place de cette infrastructure a d'abord eu un impact sur le marché foncier, et a dans une certaine mesure participé au renforcement de l'étalement urbain. L'impact a été très rapide dans ce domaine. Par contre, il a fallu attendre plusieurs années avant de voir des entreprises s'installer près de l'autoroute. Encore faut-il préciser qu'elles consomment beaucoup d'espace

et entraînent peu de création d'emplois. Ce sont des activités liées à la logistique, au transport et au stockage. L'impact dans le domaine économique semble d'abord lié à la réceptivité du milieu et à d'éventuelles actions d'anticipations.

5. La presse locale de l'Aveyron fait état des difficultés de Valeo à Cahors, ou de Bosch. La Mécanic Vallée serait-elle moins bien portante, sa vigueur serait-elle menacée ?

R. G. : Tout d'abord, Cahors n'appartient pas à la Mécanic vallée. Ensuite, les fluctuations d'emploi sont inhérentes à toute activité économique. Mais elles sont relativement linéaires dans la Mécanic vallée. Les établissements industriels enregistrent des fluctuations qui sont limitées. Pas de grandes suppressions d'emplois, mais pas de grands mouvements d'embauches non plus. En fait le paysage industriel ne bouge pas beaucoup, les entreprises existantes sont là depuis de très longues années. Par contre c'est à l'intérieur de ces établissements que les changements sont importants. Il y a indéniablement une montée en qualification, on produit différemment, et jusqu'à maintenant la main-d'œuvre locale s'est adaptée à ce nouveau contexte. Le deuxième élément est lié aux prises de participations de très grands groupes industriels dans les établissements locaux. Il y a indéniablement une prise de décision qui, dans bien des aspects, quitte le local. Mais, jusqu'à maintenant cela s'est traduit par un renforcement des investissements productifs. C'est le cas à Forest-Liné, avec le développement de machines-outils dédiées au travail sur des alliages à forte teneur en carbone qui sont de plus en plus utilisés dans le secteurs aéronautique, ou de SAM qui a abandonné la fonderie de zinc pour mettre en place une fonderie d'aluminium et a, à cette occasion re-localisé son département bureau d'études de la région parisienne vers Viviez.

D'autre part le critère emploi est une variable complexe. En effet la course aux gains de productivité entraîne même pour des établissements en bonne santé, un besoin en main-d'œuvre qui peut diminuer. De manière paradoxale, un établissement peut renforcer son ancrage local tout en diminuant le nombre de ses salariés !

6. G. Weissberg : C'est justifié sur le plan économique, mais assez difficile à faire passer sur le plan social ! Je reviens à la spécificité de la Mécanic Vallée : l'articulation entre des structures intégrées à des entreprises mondiales (Airbus, Boeing, Bombardier) et un ancrage local dont on ne sait d'où vient sa force. Pourquoi cette association, qui fait l'originalité de la Mécanic Vallée, entre génie local et insertion mondiale ne se retrouve-t-elle pas ailleurs ?

R. G. : Il faut considérer le tissu actuel comme le prolongement d'une histoire qui suit les différents cycles économiques. Ainsi, il accueille des établissements dont l'origine est liée à la déconcentration de la période fordiste, d'autres qui sont liés à des initiatives locales. Enfin, ce site, et notamment le bassin de Decazville, a été un grand centre industriel. Or, contrairement à une idée répandue, s'il y avait une mono-activité, d'ailleurs toute relative, il y avait une pluralité dans les compétences. Les emplois dans la sidéro-métallurgie et la chimie des métaux ont certes disparus, mais les compétences et les savoir faire locaux, notamment dans le domaine de la mécanique industrielle, ont pu être mis à profit par d'autres activités.

La clé de compréhension de la dynamique actuelle doit prendre en compte une épaisseur historique relativement longue. Cette réalité locale est bien éloignée de celle qui sont présentes dans des systèmes productifs locaux comme la vallée de l'Arve ou le Choletais par exemple. Elles ne reposent pas sur les mêmes corpus de compétences

7. On assiste à une croissance démographique accélérée de l'agglomération toulousaine, au risque de l'asphyxie. L'emploi industriel, notamment aéronautique, est-il le principal moteur de cette croissance ? Une politique d'aménagement du territoire pourrait-elle éviter cette asphyxie et faire s'installer les industries attirées par Toulouse sur d'autres sites régionaux comme Figeac ou Villefranche ?

R.G. : Un million d'habitants, c'est à la fois beaucoup et peu, comparé aux autres métropoles européennes ou mondiales ; à Shanghaï, le seul campus universitaire a la taille de Toulouse.

Autre élément, évoquer l'aménagement du Territoire en 2006 signifie de plus en plus évoquer des dispositifs qui mettent l'accent sur des territoires déjà performants, comme c'est le cas des pôles de compétitivité. On est loin de la politique des métropoles d'équilibre chère à Hauteux et Rochefort, où des pôles de croissance de Perroux, dont on imaginait qu'ils permettraient une diffusion à l'échelle régionale. Les initiatives actuelles concourent plutôt au renforcement la polarisation autour des grandes aires urbaines.

Au-delà de l'aire urbaine toulousaine les signaux que renvoient les territoires peuvent être très contradictoires. Ainsi des zones qui sont dotées d'un tissu productif très banal, connaissent un développement démographique lié à l'arrivée de populations nouvelles, et la question qui se pose est moins de renforcer la performance économique des entreprises locales que de s'interroger sur le type de services dont a besoin cette population. D'autres, et c'est le cas de la Mécanic vallée sont très atones sur le plan démographique. Les entreprises qui y sont situées sont performantes, mais le territoire est peu attractif. L'idée que des entreprises pourraient quitter la métropole pour s'installer ailleurs en Midi-Pyrénées me paraît très illusoire. Si elles se sont localisées à Toulouse c'est parce qu'elles y recherchent des ressources que l'on ne trouve pas ailleurs. Cela ne veut pas dire que les autres territoires n'ont plus de rôle à jouer dans le domaine économique, cela signifie qu'il existe plusieurs modèles de développement, parfois les aspects économiques sont premiers parfois se sont les aspects résidentiels.

8. Je suis frappé du décalage entre bassins d'emploi et centres de décision. En Midi-Pyrénées, moins de 20 entreprises de plus de 500 salariés ont leur siège social dans la région. La propriété des entreprises n'est plus locale : qu'est-ce que la Mécanic vallée a gagné à passer sous capital français ou étranger ?

R.G. : L'arrivée d'un capital extérieur a conduit c'est indéniable à un éloignement des centres de décision et dans le domaine des choix stratégiques en matière d'investissement, les décisions sont prises ailleurs. On peut considérer que chaque établissement est en concurrence avec d'autres établissements du groupe est qu'il faut qu'il défende sa position. Jusqu'à maintenant cela n'a pas été un élément négatif et les établissements de la Mécanic vallée ont pu capter des innovations développées dans des centres de recherches situés ailleurs. De manière paradoxale, l'intégration financière a participé au renforcement de la modernisation des établissements locaux. En outre, les compétences techniques de bureaux d'études travaillent de plus en plus en collaboration avec ces centres de recherches extérieurs.

Toutefois, l'un des enjeux est celui de la capacité à attirer des ingénieurs. Pour la main-d'œuvre qui occupe des fonctions intermédiaire ou d'exécution, il n'y a pas de grande difficulté. Par contre l'embauche d'un ingénieur très qualifié peut poser problème. En fait la difficulté concerne le travail que pourra trouver son épouse, la qualité de la formation qui pourra être dispensée à ces enfants, le logement qu'il pourra acquérir... Or, depuis longtemps les cadres qui dirigent ces établissements viennent de l'extérieur. Cela ne posait pas de véritable problème jusque dans les années 1980. Tout d'abord, les épouses des cadres ne recherchaient pas toutes un emploi. Ensuite, lorsqu'un ingénieur faisait le choix de commencer son activité dans ces établissements il disposait de responsabilités et de capacité d'initiative qu'il n'aurait pas eu s'il était resté près de l'administration centrale. Les projets qu'il pouvait mettre en œuvre étaient des éléments qui pouvaient lui assurer une réelle promotion, dans son établissement mais aussi lui permettre de réintégrer le siège social. Or, cette liberté pour faire ses premières armes et être leader de projet semble moins attractive qu'un poste en administration centrale ou au siège social.

9. La zone étudiée a une grande tradition minière. N'est-il pas question de ré-exploiter certaines mines de charbon abandonnées à cause de l'évolution du coût de l'énergie ?

R.G. Ce projet n'est pas situé dans la Mécanic Vallée, mais entre Rodez et Séverac-le-Château. Un groupe anglais a racheté une concession de charbon qui affleure qui peut être exploité avec des tractopelles. Ce renouveau pour le charbon est lié au prix actuel de l'énergie et on retrouve des projets identiques dans la Nièvre.

Le problème c'est que cela va dégrader l'environnement, alors que bien des nouveaux habitants de ces zones se sont installés là pour un cadre de vie qu'ils entendent protéger. Il y a peu de risque que cette réactivation des industries extractives concerne le bassin de Decazeville car le charbon n'y est pas aussi facilement exploitable.

10. Je reviens sur l'éloignement des centres de décision. L'UTC a racheté Ratier pour mettre le pied dans le programme A 380 : mais qu'est-ce que Ratier a gagné à être racheté ?

R.G. : On ne lui a pas demandé son avis. Ratier a été racheté en 1998, au moment où l'entreprise cherchait des capitaux pour ses investissements, elle avait donc de forts besoins financiers. Elle était alors propriété d'un groupe français où l'automobile avec PSA détenait 80% des capitaux et qui a vendu très correctement ses participations à UTC (United Technology Company). J'ai évoqué précédemment l'impact, pour l'instant positif de l'intégration de UTC dans le capital de Ratier-Figeac. Pour la suite, il est difficile de se prononcer. Peut être évoquer pourquoi Ratier-Figeac a été ciblé par UTC. Il faut alors évoquer les bonnes relations entre l'équipementier figeacois et l'avionneur toulousain. Prendre une part du capital de Ratier-Figeac, c'était pouvoir profiter du développement des nouveaux programmes Airbus.

11. L'Etat a fait de gros investissements dans La Découverte à Carmaux, où le charbon est faillé. Le procédé de gazéification n'aurait-il pas permis de sauvegarder le paysage ?

R.G. : La relance de l'activité charbonnière à Carmaux s'inscrit dans une dimension politique. Elle est liée à l'arrivée de la Gauche en 1981, il était inconcevable de laisser tomber la circonscription de Jean Jaurès. Rien ne dit cependant que les énergies fossiles et notamment le charbon ne puissent pas être exploitées à nouveau avec d'autres procédés et pour d'autres applications, même si à l'évidence ce n'est pas dans l'air du temps. On peut évoquer l'exemple de la province canadienne de l'Alberta, d'où l'on extrait grâce à de nouvelles techniques du pétrole. Pendant de longues années, cette ressource n'a pu être exploitée faute d'une rentabilité suffisante et de moyens techniques adaptés. Peut-être que dans 10, 20 ans les veines de charbon des bassins situés aux marges du Massif central seront à nouveau exploitées grâce à des progrès techniques et à des besoins spécifiques..

12. M. Poinard : Que fabrique Ratier pour Embraer, une société brésilienne ?

R.G. Cette société brésilienne produit des avions d'une capacité inférieure à 100 places et Ratier fabrique des hélices pour cet avionneur.

13. J. M. Pinet (animateur des cafés géo) : Quel est l'impact des turbulences actuelles d'Airbus sur les sous-traitants de la Mécanic Vallée ?

R.G. : Difficile de répondre dans l'immédiat. Il est sûr que la pression est encore accrue sur les sous-traitants. A priori les entreprises de la Mécanic vallée semblent en mesure de soutenir les efforts demandés. En fait l'industrie aéronautique, dans ce domaine, est en retard par rapport à l'industrie automobile. La priorité est encore à la sécurité des pièces qui sont livrées. Alors que pour l'industrie automobile la pression sur les prix est très forte. Par exemple dans le domaine de l'automobile, le donneur d'ordres détermine la marge du sous-traitant, pas encore dans l'aéronautique, où il reste par ailleurs des gains de productivité à faire, même si la situation est moins bonne que par le passé. Enfin, une partie

des entreprises de la Mécanic vallée travaillent à la fois pour l'automobile et pour l'aéronautique. Même si cela ne va pas très fort actuellement dans l'automobile cette diversification est un réel atout.

14. *Que penser des zones de Midi-Pyrénées où il n'y a aucune industrie, des petites villes comme Boulogne-sur Gesse, etc. ?*

R.G. : Il y aura un autre café géo consacré au monde rural (le 30 Mai 2007, "*Hommes et troupeaux des Pyrénées*"). Le destin des zones rurales n'est plus exclusivement lié à la performance de leur agriculture. Parmi elles certains accueillent des populations nouvelles : le développement d'un territoire n'est plus seulement lié à l'activité économique ou industrielle. Le destin de ces zones n'est pas a priori figé, il se construit.

15. *G. Weissberg : A plusieurs reprises, Régis a posé la question de la gouvernance des territoires. L'attractivité d'un territoire ne dépend pas forcément, dit-il, des activités, des investissements industriels, voire des infrastructures. Qu'est-ce qui fait alors l'attractivité d'un territoire : les conditions de reproduction, la formation, le cadre de vie, la gouvernance... ?*

R.G. : La question de l'attractivité et du développement économique sont deux questions à la fois différentes mais également liées. Un territoire est attractif s'il parvient à capter des flux externes, s'il est branché dans des réseaux, réseaux de production, d'économie résidentielle, de formation, etc. La Mécanic vallée, est un territoire peu attractif au regard de ces indicateurs mais dispose d'une économie relativement performante.

La question de la gouvernance peut être illustrée à partir de l'exemple de la politique des villes moyennes qui date du début des années 1970. On se rend compte, *a posteriori*, comment ce dispositifs qui visait pour l'essentiel à sauvegarder le patrimoine historique et à améliorer les aménagements urbains devient un élément clé dans une perspective économique. Certains élus locaux se sont engagés avec détermination dans un travail de requalification de leurs centres urbains en mobilisant des crédits liés au dispositif ville moyenne, d'autres non. La différence, au bout de 30 ans n'est pas neutre. Il existe une différence en terme de cadre de vie, d'équipements, d'offre de logements et ces éléments peuvent expliquer le maintien de l'attractivité et de développement économique de telle ou telle ville moyenne.

16. *Je connais un peu mieux le plateau de Lannemezan que la Mécanic Vallée. Il y avait là dans les années 60 deux gros employeurs, l'hôpital psychiatrique et Péchiney, tous deux en difficulté maintenant. Péchiney n'est pas né dans les conditions décrites pour la Mécanic Vallée (ressources locales, tradition ouvrière, etc.) ; longtemps protégé, il est aujourd'hui condamné, pour des raisons financières et non industrielles, et les relais par la chimie ont échoué. Pas de compétences techniques ni de traditions locales, une implantation artificielle, des décisions financières plus qu'industrielles, la concurrence entre collectivités locales...*

R.G. : Les industries de Tarbes ou de Lannemezan ont été relativement protégées au moment où des bastions entiers de l'industrie française s'effondraient. C'est le cas du Nord-Pas-de-Calais mais aussi de la Lorraine. Ces régions ont perdu en quelques années plusieurs dizaines de milliers d'emplois. A une échelle plus modeste c'est un choc de même nature qu'a eu à affronter le bassin de Decazeville. Plus de 1500 emplois industriels disparaissent en une seule année. Le choc fut si violent et l'impact sur la société tellement fort, qu'il a obligé l'ensemble des acteurs locaux à envisager un projet de reconversion qui dépasse les seules logiques sectorielles ou économiques. Selon qu'il s'agit d'un choc brutal et bref ou d'un lent déclin, la nature des actions envisagées diffèrent. Pour les premiers il y a une remise en cause globale, alors que pour les seconds la stratégie peut consister à limiter l'impact des mutations en cours. Les conséquences d'un choc brutal peuvent provoquer la disparition de l'industrie locale, c'est le cas du cuir à Graulhet mais il peut aussi être facteur d'innovations. Dans la

Mécanic Vallée, on a assisté par exemple à des alliances entre les représentants syndicaux et les responsables d'entreprises autour de la mise en place d'innovations techniques dans les entreprises.

17. G. Weissberg : *La comparaison entre Lannemezan et la Mécanic Vallée montre bien que le drame de Lannemezan est dans l'absence de traditions ouvrière et technique locales et dans l'obsolescence des facteurs initiaux de production (proximité de la source d'énergie, techniques désuètes). Plus encore, dans l'avenir, il n'y a pas possibilité de faire une sorte de fédération avec un environnement qui n'existe pas – sauf Tarbes. Mais Tarbes lui-même est en difficulté. Impossible d'atteindre cet effet de seuil dont parlait Régis, ce niveau d'agglomération des forces en-dessous duquel on ne peut rien faire.*

R.G. Mais au-delà d'un effet de seuil qui est réel, on peut évoquer une sorte de résilience des territoires qui ont eu à affronter des chocs d'une telle nature. Ce vocabulaire est emprunté à la psychologie et plus exactement de la psychologie de l'enfant. Les psychologues ont travaillé sur cette idée et montré qu'un enfant maltraité ne reproduisait pas forcément ce qu'il avait subi et pouvait explorer de nouvelles voies dans ses rapports aux autres une fois arrivé à l'âge adulte. Face à un choc violent dans un territoire, il n'y a pas seulement réponse à ce choc, mais une obligation de défricher des voies nouvelles alors que les modèles de référence antérieurs sont perdus. Des acteurs auparavant antagonistes sont amenés à collaborer dans un projet collectif à long terme. Les chefs d'entreprise ne pensent plus seulement à faire tourner leur entreprise à court terme, mais s'investissent dans un champ d'action à long terme. En fait l'activité économique est encadrée dans un système plus large de valeur dans lequel la reconnaissance sociale est importante. La plupart des responsables d'établissements sont installés depuis de longues années dans ce territoire.

18. J.M. Pinet : *Votre discours sur la Mécanic Vallée est optimiste. Comment le comprendre ? S'agit-il d'un dynamisme économique et industriel propre à la Mécanic Vallée, ou d'une résistance désespérée, active et efficace dans une situation de crise plus générale ?*

R.G. : Tout dépend des thèmes que l'on aborde. Si le thème du jour avait concerné les aspects démographiques, la question des services publics, des infrastructures de transport... j'aurais pu paraître très pessimiste. Optimisme ou pas, j'ai essayé de présenter une série de mutations qui ont provoqué une véritable révolution silencieuse, les entreprises évoluent rapidement, des nouveaux emplois se créent. Il y a un paradoxe qui n'est pas spécifique à ce territoire : il renvoie des signaux qui peuvent apparaître contradictoires : efficacité, performance, dans le domaine économique et déclin, difficulté dans d'autres aspects. Cette dichotomie, est à mon avis à l'origine de la dichotomie qui existe entre les différentes sphères d'encadrement de ce territoire et notamment la sphère économique et la sphère publique. Tout le monde n'a peut être pas un intérêt immédiat à ce que les choses bougent, dans le domaine politique un certain statu quo permet d'éviter une remise en cause plus profonde. Et tout ne va pas si mal.

19. J.M. Pinet : *"Le statu quo ne va pas si mal", ce n'est pas tout à fait de l'optimisme !*

R.G. : C'est vrai, mais force est de constater l'ampleur des changements intervenus depuis les années 1980. J'avais alors, dans le cadre de la thèse évoquée la fin de la sidéro-métallurgie et les difficultés rencontrées dans le schéma de reconversion qui s'appuyait sur l'arrivée d'entreprises extérieures. On ne peut qu'être optimiste quand on voit depuis cette date comment des entreprises se sont développées en mobilisant des initiatives locales. Elles ont changé la donne sur le plan économique mais aussi dans d'autres domaines, je pense au traitement des friches industrielles, des paysages urbains, de la création d'un multiplexe (3 salles de cinémas à Decazeville !). En outre, au-delà du seul bassin industriel de Decazeville, on assiste à un renforcement des relations avec d'autres pôles de ce territoire : Rodez mais

aussi Figeac et Villefranche-de-Rouergue. C'est le cas au niveau du marché du travail, mais aussi entre les entreprises qui coopèrent de manière beaucoup plus forte qu'il y a une quinzaine d'années.

20. *Vous avez parlé d'une association Mécanic Vallée : s'agit-il d'une association d'industriels ? Qu'est-ce qui les motive ? La filière mécanique ? Le regard vers Toulouse ? Comment Brive, qui regarde aussi vers Bordeaux, ou Cahors se positionnent-ils ?*

R.G. : Les industriels, qui sont avant tout des chefs d'établissement se sont regroupés parce qu'ils étaient soumis à des contraintes proches. Ils sentaient leur établissement menacé. La stratégie mise en place vise à montrer qu'ils sont non seulement performants en terme de rentabilité mais qu'ils sont situés dans un milieu qui recèle des ressources variées, qu'ils sont dans un milieu porteur de compétences. C'est avant tout une réponse à une menace.

On retrouve l'expression Mécanic vallée au tout début des années 1990 dans les documents qui émanent du Conseil général de l'Aveyron. L'objectif est de donner à voir une réalité industrielle qui ne se limite pas au seul bassin de Decazeville, en lui associant par exemple les industries ruthénoises. Ce concept a ensuite été réapproprié par les industriels eux-mêmes mais dans une configuration géographique plus large puisqu'elle englobe les entreprises situées le long de la RN 140 dans le département du Lot et se prolonge vers Toulouse autour de Villefranche-de-Rouergue.

21. G. Weissberg : *Quand on fait de la géographie industrielle – un terrain de recherche peu défriché en France et assez difficile –, on est rapidement en butte au constat de la défaite de l'industrie française, on a tendance à dire "Faisons le deuil de l'industrie et passons à autre chose". Il faut un engagement personnel – comme celui de Régis, même s'il ne le dit pas, mais il est bien de quelque part – pour se dire qu'il y a sur place des éléments de renouveau.*

Regardez Tarbes, sur lequel j'ai travaillé : l'Arsenal a perdu 3500 emplois en 15 ans, la céramique 2700, Alstom 40%, au total 6 à 7000 emplois dans une ville de 70000 habitants. J'ai écrit "Passons à l'edelweiss" (tourisme, services) et j'avais tort. Il y a un renouveau depuis 10 ans, un génie du lieu. Ainsi les compétences de la céramique n'ont pas disparu, elle redémarre dans un nouveau contexte, un autre marché plus international : les Japonais ont tué la première céramique, aujourd'hui on vend la céramique aux japonais.

R.G. : La France reste un pays industriel. Même si cette question ne constitue par un champ d'étude majeur en géographie, au contraire de ce qu'elle a pu être dans les années 1960. L'époque est plutôt à l'étude des représentations, des images, des discours... Pourtant il me semble que s'intéresser aux relations entre économie et territoire peut permettre d'appréhender deux composantes essentielles de notre rapport à l'espace. Celui d'ancrage, d'identité, mais aussi celui de l'inscription et de l'articulation à des réseaux qui se dessinent à une plus large échelle. Dans de nombreux domaines on retrouve cette double dimension. On dit et écrit que l'avènement de l'Internet allait entraîner la fin de la géographie. Mais les territoires ne sont pas figés ils sont en recomposition permanente. Si ces phénomènes sont très perceptibles dans les grandes zones urbaines ils n'épargnent pas des environnements plus discrets.

Compte-rendu du débat établi par **Jean-Marc PINET**
revu et amendé par **Régis GUILLAUME** et **Gabriel WEISSBERG**