

LA CONSTRUCTION D'UNE IDENTITÉ TERRITORIALE : L'EXEMPLE DE MÉCANIC VALLÉE (LOT ET AVEYRON)

La nomination du président de l'Association des industriels de Mécanic Vallée, labellisée « Système productif local » en 1999, au sein du conseil d'administration du pôle de compétitivité « Aerospace Valley », symbolise la renaissance des foyers industriels du Lot et de l'Aveyron, au nord de la région Midi-Pyrénées. Depuis une dizaine d'années, cette entité émerge au sein de l'ensemble régional comme un exemple de la capacité de résistance de configurations territoriales versées dans les activités industrielles. Les entreprises ont relevé, dans un contexte de plus en plus concurrentiel, leur niveau de compétences, tout en activant un dense réseau de sous-traitance. Dans le même temps, les politiques territoriales se sont enrichies d'un volet communication dans lequel une identité territoriale spécifique est revendiquée. Si cette convergence entre logique économique et jeux d'acteurs est le fruit d'une histoire collective, elle n'empêche pas l'expression d'enjeux et des stratégies aux intérêts parfois divergents. L'hypothèse qui sera défendue dans cet article est que la construction

de cette identité a accompagné deux changements majeurs. Le premier est de permettre de penser de façon positive le futur de ce territoire, le second de l'analyser à partir des relations qu'il entretient avec d'autres espaces, parfois très éloignés. Le référent Mécanic Vallée qui s'impose dans le discours des industriels, des politiques locaux, mais aussi des représentants de la société civile est désormais adopté par d'autres instances tel le Conseil régional. Il figure ainsi dans le volet territorial du Contrat de plan État-région et plus récemment du Contrat de projet État-région.

Crise et système local d'action publique

La construction de cette identité territoriale puise sa genèse dans le choc économique et social qui frappe le bassin industriel de Decazeville à la fin des années

1980. D'une rare intensité, il se traduit en moins d'un an par la disparition de 1 500 emplois industriels (soit deux tiers des emplois industriels) et la fin d'une histoire commencée en 1828 à partir de l'exploitation du charbon et de la transformation des métaux. Le contraste est alors saisissant avec le développement, à l'étranger comme en France, de sites spécialisés dans des activités à haut contenu technologique. Les « régions qui gagnent » (Benko et Lipietz, 1992) suscitent un vif intérêt et sont perçues comme autant de laboratoires où s'élaborent les principes d'un nouveau mode d'accumulation, plus flexible et destiné à se généraliser (Piore et Sabel, 1984). Une telle divergence explique pourquoi la question de la reconversion économique connaît à partir du milieu des années 1980, une nette inflexion. Il s'agit de refonder l'attractivité des territoires en difficulté en mobilisant, au-delà d'une réponse financière, des moyens qui débordent la seule sphère économique et prennent en compte un important volet social et territorial.

Au-delà de caractéristiques communes à bien d'autres pôles, le site decazevillois présente la particularité d'avoir été confronté à une première expérience malheureuse de reconversion à la suite de la fermeture de l'exploitation souterraine de charbon en 1965. La crainte d'un retour de « chasseurs de primes » incite la municipalité et le gouvernement à expérimenter un mode opératoire novateur. L'élément clé repose sur la création d'une société de capital risque, la Société de reconversion et d'industrialisation de Decazeville (Sorid). Elle est issue d'une négociation très rapidement engagée et conclue entre un ministre chantre du libéralisme, Alain Madelin, et une figure du communisme aveyronnais et de la Résistance, le docteur Pierre Delpech, maire de Decazeville. Capitalisée à hauteur de 80 millions de francs 1987 (plus du double du budget de la commune), cette société financière, malgré un statut de société anonyme est, par le truchement de la composition de son conseil d'administration, placée sous la

férule du premier magistrat de la ville. L'achat de la paix sociale est à ce prix et les courroies de transmission encore huilées entre le Parti communiste et la CGT, syndicat majoritaire dans les entreprises qui ferment leur porte, assurent une fin d'activité relativement sereine dans les industries de la sidéro-métallurgie.

La municipalité jusqu'alors discrète sur le front économique va s'engager dans un projet de reconversion très ambitieux. Des dispositifs de formation au traitement des friches industrielles, elle est le maître d'œuvre et le maître d'ouvrage d'un projet, qui selon l'expression du maire, doit permettre à Decazeville de passer directement du XIX^e au XXI^e siècle. La pièce centrale du projet repose sur l'implantation, en lieu et place des anciennes usines, d'activités au caractère innovant principalement portées par M. Labarre ingénieur toulousain d'origine aveyronnaise. Les projets Transville (transport en commun sur coussin d'air adapté aux villes moyennes), Parcoville (système automatique de stationnement), Vigiville (système de gestion automatique du stationnement en surface) apparaissent alors comme les fers de lance de cette opération. L'enjeu est bien d'initier une nouvelle dynamique et de figurer, au sein de l'ensemble régional, comme un territoire « innovant » tout en tournant la page d'un site voué à un déclin inéluctable.

Bien loin des principes énoncés à la même période par B. Pecqueur (1989), cette première phase est ambivalente. Alors que le fondement du projet vise à attirer des investisseurs extérieurs et caractérise une démarche de développement de type exogène, l'ensemble des leviers du pouvoir d'intervention « économique » se trouve concentré dans les mains de quelques notables locaux. Le système d'action local en place associe un nombre d'acteurs relativement réduit : un « innovateur », le maire et des services d'État qui facilitent l'obtention des crédits sollicités, notamment au niveau européen (Beslay *et al.*, 1998). Les autres

collectivités territoriales, dont l'autonomie est récente, sont peu présentes dans ce processus. Elles n'interviennent qu'au titre de co-financeur et pour des montants peu élevés.

Émergence d'une nouvelle identité « Mécanic Vallée » et adoption d'un vocabulaire commun

Le changement de conjoncture économique du début des années 1990, l'immaturité technique et l'étroitesse des marchés pour les produits innovants mettent à mal le projet initial. Dès 1992, soit moins de cinq ans après l'arrêt de la sidéro-métallurgie et de la production de zinc brut, l'ensemble des activités nouvellement installées ont déjà fermé leurs portes. Ces nouvelles difficultés mettent un terme au projet initial et induisent un changement de stratégie qui va déboucher sur une valorisation des savoir-faire locaux tout comme sur l'émergence d'une nouvelle identité territoriale, « Mécanic Vallée ».

Le retrait du pouvoir municipal dans le domaine de l'animation économique s'accompagne d'une redistribution des cartes qui ouvre la porte à de nouveaux acteurs au sein d'un espace d'intervention aux limites élargies. La fin de cette première phase impose en effet une recapitalisation de la société de reconversion qui marque la fin de la maîtrise de cet outil financier par les responsables locaux. Désormais intégrée dans le giron de Sofirem (filiale de Charbonnages de France), Sorid dépend d'un conseil d'administration où dominent les représentants « parisiens » du ministère de l'Industrie. À cette occasion, d'autres acteurs restés jusqu'alors très discrets, prennent une part active à l'animation économique locale. C'est en particulier le cas de l'antenne locale de l'Adimac (Association pour le développement

industriel du Massif central) et, par l'intermédiaire du Comité d'expansion de l'Aveyron, du Conseil général. Ces instances figurent non seulement au rang de partenaires privilégiés, mais sont associées aux décisions stratégiques prises par Sorid.

La Sorid « nouvelle formule » réalise un diagnostic afin de mettre en lumière les forces et les faiblesses du tissu économique local et de nourrir un argumentaire destiné à séduire d'éventuels investisseurs extérieurs. L'objectif ne sera pas atteint puisque aucune entreprise extérieure ne s'installera, mais cette étude met en lumière l'articulation entre un ensemble de petites entreprises artisanales et industrielles présentes dans son aire d'intervention et de nombreux établissements situés dans les marges méridionales du Massif central le long de la RN 140 (axe Brive-Rodez). Ces établissements œuvrent dans trois secteurs (aéronautique, automobile, machine-outil) et cinq d'entre eux jouent un rôle déterminant en tant que donneurs d'ordres (Ratier-Figeac à Figeac, Blanc-Aéro à Villefranche-de-Rouergue, Bosch à Rodez, Sermati à Saint-Céré, SAM à Viviez) pour une strate d'établissements jusqu'alors peu étudiée. Cette dernière regroupe des sous-traitants des usines sidéro-métallurgiques et des entreprises artisanales créées par d'anciens salariés des industries lourdes qui mobilisent des savoir-faire acquis précédemment, principalement dans le domaine de la mécanique industrielle. Loin d'avoir disparues du paysage industriel local, ces entreprises, au nombre d'une trentaine et représentant près de 650 salariés en 1992, ont pu diversifier leur débouché et maintenir leurs effectifs à un niveau équivalent à celui du milieu des années 1980. Cette stabilité représente, au moment où l'échec du projet initial est patent, un premier « signe » positif. En outre le bassin de Decazeville n'est plus analysé comme une cellule industrielle enclavée dans un environnement rural mais comme l'élément clé d'un système productif qui se déploie à une plus large échelle le long de la RN 140.

Le SPL Mécanic Vallée

Cette analyse sert de base à l'élaboration de la réponse à l'appel d'offres lancé par la Datar, en 1999, sur les systèmes productifs locaux. Cette réponse est pilotée par le responsable de l'antenne locale de l'Adimac. Ce dernier, ancien dirigeant de la SAM, parvient à convaincre les responsables des grandes entreprises locales de se regrouper au sein de l'association « Mécanic Vallée », bientôt rejointes par la majorité des sous-traitants locaux. Cette volonté, validée par l'obtention d'un label SPL Datar en 1999, constitue le socle d'un dispositif de gouvernance économique au sein duquel les responsables des principales entreprises, les comités d'expansion et les chambres consulaires des départements concernés (Lot et Aveyron) élaborent et mettent en œuvre des actions coordonnées de soutien à l'activité économique de ce territoire. Si la première étape participe d'une stratégie de marketing territorial relativement commune, la réappropriation, dans un second temps par les industriels, confère à cette initiative une autre dimension.

Pour les responsables des grands établissements locaux qui occupent dans ce dispositif une place centrale, l'enjeu est d'importance. Granovetter (1985) a montré que les relations économiques sont encadrées dans un système de relations sociales. La dimension affective, la nature et l'intensité des relations que les responsables de ces unités de production ont nouées avec les acteurs locaux peuvent en partie expliquer cette attention particulière. Il s'agit, en revendiquant l'appartenance à un territoire riche de compétences variées dans le secteur de la mécanique industrielle, de protéger leur marge de manœuvre et d'assurer la pérennité de l'établissement dont ils ont la charge. Des contraintes nouvelles affectent en effet les firmes leaders (locales), devenues en moins de dix ans des « systémiers » 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. L'intégration des équipementiers locaux, à partir du milieu des années 1990, au sein de très grandes firmes, correspond également à une phase de re-localisation des fonctions productives les moins valorisées vers des unités de production situées principalement dans les anciens pays de l'Est ou en Turquie. Cette tendance s'accompagne d'une mise en concurrence sévère des équipementiers de Mécanic Vallée avec ces nouvelles unités de production et d'un renouvellement des relations que ces entreprises entretiennent avec les sous-traitants locaux. L'adoption de normes, l'exigence de qualité et de respect des délais conditionnent l'émergence d'un système relationnel associant les entreprises leaders et un ensemble de partenaires, qui s'organise selon un registre plus réticulaire et plus flexible qu'il ne l'était précédemment.

La problématique du développement économique s'éloigne des questions spécifiques de la reconversion d'un site en difficulté pour laisser place à une réflexion envisagée à un niveau plus élevé, comprenant quatre bassins d'emploi (Rodez, Villefranche-de-Rouergue, Figeac-Decazeville, Nord-du-Lot) pour la partie située en Midi-Pyrénées et se prolongeant vers Brive et Limoges dans le Limousin. Au sein des filières aéronautique, automobile et machine-outil, elle met l'accent sur le positionnement de systémiers qui, soumis à de nouvelles contraintes, sont amenés à reconsidérer l'organisation interne de leur production mais également leurs rapports avec les sous-traitants locaux. L'Adimac s'affirme, à partir de cette initiative, comme l'instance de référence dans l'animation économique locale alors que la voix des industriels locaux se fait entendre avec plus de force (Guillaume et Zuliani, 1999).

Le « syndrome » decazeillois et les conflits dans la mise en place de nouvelles politiques territoriales

La référence à Mécanic Vallée va rapidement dépasser la seule sphère de l'animation économique et jouer un rôle de ferment identitaire dans un mouvement de revendication porté à la fois par les élus locaux et, avec davantage de virulence, par le collectif « Tous ensemble » au sein duquel les représentants syndicaux occupent un rôle majeur. L'élément déclencheur de ce mouvement « citoyen » est la menace de la fermeture de la maternité, qui, fin 1997, s'ajoute à un ensemble de décisions prises dans une logique de rationalisation de l'organisation des services publics en France. Tour à tour sont menacés le commissariat de police, plusieurs postes d'enseignants dans le primaire et le secondaire, deux bureaux de poste, la trésorerie générale, alors que la fermeture des deux gares encore en activité est annoncée. L'expression du Premier ministre Lionel Jospin, qui évoque en 1999 le « syndrome decazeillois », si elle rend compte d'un cumul de décisions prises sans concertation entre les ministères concernés, peut aussi être interprétée comme l'expression d'un sentiment d'abandon ressenti par les populations locales, au moment où le regain d'activité économique se traduit par des embauches significatives aussi bien chez les systémiers que chez les sous-traitants. Difficile pour la population d'accepter que l'État s'engage dans une réduction de l'offre de services publics.

Cet ensemble de décisions confirme la permanence de la vision d'un espace en déclin qui est encore particulièrement sensible chez les responsables administratifs, notamment au sein des différentes directions ministérielles. Il y a un décalage saisissant entre une atonie démographique dont rendent compte les résultats du recensement de 1990 (diminution de la population,

vieillesse, exode des jeunes...), sur lesquels s'appuient les services de l'État, et la revendication de la prise en compte de l'émergence d'une nouvelle trajectoire économique par les leaders du mouvement « Tous ensemble ». Le moratoire prononcé fin 1999, qui suspend les fermetures des services publics, clôt le conflit opposant les membres du collectif « Tous ensemble » et la direction de l'Agence régionale hospitalière en charge du nouveau Schéma régional d'organisation sanitaire et social (Sross). Mais cette décision se double d'une injonction faite aux élus, à la suite du CIADT du 18 mai 2000, d'enclencher une démarche prospective dans le cadre d'un projet territorial qui doit fixer les grands objectifs à atteindre pour les vingt prochaines années. Cet élément accélère l'avènement d'une intercommunalité qui, si elle était inéluctable, se heurterait à la question de l'apurement des dettes contractées par la municipalité decazeilloise. Ce verrou disparaît à partir de l'exercice budgétaire de l'année 2000 au cours duquel le budget de la commune retrouve une allure plus conforme à celui d'une ville appartenant à la même strate démographique. Regroupées au sein de la communauté de communes d'Aubin-Decazeville, les cinq communes délèguent à cette nouvelle instance la co-responsabilité de la conduite du projet « Vis-ta-mine » à laquelle sont associés les principaux animateurs du collectif « Tous ensemble ». Ces derniers voient leur légitimité reconnue puisqu'ils figurent en bonne place dans un Conseil de développement de la communauté de communes dirigé par un de leur membre fondateur, ancien responsable local de la CGT des Houillères du Bassin du Centre-Midi.

Le regard porté sur cette trajectoire territoriale met en évidence, malgré un rapprochement évident et un recours à un registre sémantique commun, la permanence de deux sphères de pouvoir et de contrôle local. La première qui s'intéresse aux aspects économiques regroupe les « industriels » et les représentants de

l'Adimac, la seconde qui s'exprime dans le champ du cadre de vie et de la production des aménités locales associe les élus locaux et les représentants de la société civile. L'affirmation d'une nouvelle identité territoriale n'altère ni cette dualité ni l'expression de conflits politiques et territoriaux au sein desquels la référence à l'entité Mécanic Vallée sera fréquente. Elle va apparaître avec éclat lors de la mise en place de la politique des pays dans le nord-est de la région Midi-Pyrénées.

La référence à l'entité Mécanic Vallée est ainsi au cœur de l'argumentation développée par Martin Malvy, PS, président la région Midi-Pyrénées, pour justifier la création d'un « pays » regroupant les bassins d'emploi de Figeac-Decazeville et de Villefranche-de-Rouergue... mais est également centrale dans la contre-attaque lancée par Jean Puech, UMP, président du Conseil général de l'Aveyron. Ce dernier, déjà fragilisé par la constitution du pays du Ruthénois porté par le maire de Rodez et ancien président de la région Midi-Pyrénées, a engagé un bras de fer avec l'actuel président de l'instance régionale. Si ce conflit s'apparente, par bien des aspects, à une banale « guerre des chefs », il symbolise également la reconnaissance de cette entité comme « niveau pertinent » autour duquel il convient d'explicitier sa stratégie en matière d'aménagement et de développement territorial. En moins de dix ans, cette construction territoriale s'est imposée comme un référent incontournable. Toutefois, alors que les chartes et documents préparatoires à l'ensemble de ces initiatives mettent l'accent sur la cohérence interne de ce système productif, les différentes études conduites sur le terrain (Grossetti, Zuliani et Guillaume, 2007) confirment que cet aspect n'intervient que de manière marginale dans une réalité productive marquée d'abord par le meilleur arrimage des têtes de réseau locales à des circuits productifs qui s'expriment à une échelle désormais mondialisée. Elles conduisent à s'interroger, malgré une volonté affirmée d'accompagner la structuration économique

de ce territoire, sur la capacité réelle de politiques conduites localement à influencer sérieusement sur sa destinée économique.

Conclusion

Cette trajectoire incite donc à dépasser une vision du territoire comme le résultat d'une construction sociale dont le fondement puiserait principalement sa source dans la résolution de problèmes communs. Il serait pourtant réducteur de nier l'impact de l'émergence de l'entité Mécanic Vallée dans le nord-est de la région Midi-Pyrénées. La simple évocation de son nom ne renvoie pas simplement à une aire géographique, mais sous-entend un mode de fonctionnement, une réalité productive qui dispose d'une valeur heuristique tangible. Elle est le vecteur d'une identité territoriale qui permet de penser différemment le futur et d'offrir une grille de lecture où prédominent les aspects positifs. L'association des responsables au sein des dispositifs de gouvernance du pôle de compétitivité « Aerospace Valley » est en soi une forme de reconnaissance. Le contraste est en effet saisissant avec la situation qui prévalait à la veille des années 1990, lorsque s'accumulaient, bien au-delà du seul site decazevillois, les signes d'une fragilisation du tissu économique local à Rodez, Figeac ou Villefranche-de-Rouergue. Parce qu'elle permet d'imaginer un futur différent, Mécanic Vallée s'apparente, selon l'expression employée par J.-F. Staszak (2001), à une « prophétie auto-réalisatrice », dans le sens où elle peut être considérée comme « une assertion qui induit des comportements de nature à la valider... [même si] l'identification rigoureuse de liens de cause à effet est très délicate ». En jouant le rôle d'un ferment identitaire, Mécanic Vallée participe ainsi à la construction et au renforcement d'une identité territoriale, telle

qu'elle est définie par G. Di Méo (2004), car si elle « tisse au présent un lien de reconnaissance entre les êtres, elle leur confère aussi une légitimité lignagère, une cohérence qui les relie au passé tout en les projetant vers l'avenir. [...] En ces temps où la dimension idéologique et politique des territoires l'emporte sur leur connaissance objective, économique ou matérielle, l'identité fournit un ingrédient de premier ordre pour leur production ».

L'analyse de la construction de l'identité Mécanic Vallée incite cependant à prendre de la distance par rapport à des analyses qui identifieraient l'inflexion de l'action publique locale comme l'exemple d'une nouvelle forme de gouvernance et postuleraient, parce

qu'elle s'inscrit à une plus large échelle, une « meilleure » capacité d'accompagnement des mutations économiques en cours grâce à une meilleure coordination des actions engagées. Cela n'est bien entendu pas exclu, mais la situation actuelle commande une certaine prudence par rapport à ce qui apparaît encore comme un *a priori*. De même, l'idée d'une plus grande interpénétration entre sphère publique et sphère privée ne paraît pas, pour Mécanic Vallée, constituer l'élément fondamental autour duquel il convient de démêler l'écheveau afin d'appréhender les fondements de la dynamique en cours. S'il est indéniable que les deux entités se rapprochent, elles conservent pour l'essentiel les attributs respectifs de leur nature différenciée.

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

BESLAY, Ch. (dir.), *La Construction des politiques locales. Reconversions industrielles et systèmes locaux de l'action publique*, coll. « Logiques politiques », Paris, L'Harmattan, 1998.

BENKO, G., LIPIETZ, A. (dir.), *Les Régions qui gagnent*, Paris, PUF, 1992.

DI MÉO, G., « Composantes spatiales, formes et processus géographiques des identités », *Annales de géographie*, n° 638-639, 2004, p. 339-362.

GRANOVETTER, M., « Economic Action and Social Structure: the Problem of Embeddedness », *American Journal of Sociology*, n° 91, 1985, p. 481-510.

GROSSETTI, M., ZULIANI, J.-M., GUILLAUME, R., « La spécialisation cognitive. Les systèmes locaux de compétences en Midi-Pyrénées », *Annales de la recherche urbaine*, n° 101, 2007.

GUILLAUME, R., ZULIANI, J.-M., « Du bassin houiller de Decazeville à la Mécanic Vallée ? », *Sciences de la Société*, n° 48, 1999, p. 156-176.

PECQUEUR, B., *Le Développement local, mode ou modèle ?*, coll. « Alternatives économiques », Paris, Syros, 1989.

PIORE, M., SABEL, C., *The Second Industrial Divide: Possibilities for Prosperity*, New-York, Basic Book, 1984.

STASZAK, J.-F., « Prophéties autoréalisatrice, géographie culturelle et développement économique : quelques pistes », *Géographie, Économie, Société*, vol. 3, n° 1, 2001, p. 31-48.