Des villes moyennes industrielles entre permanence et transition économiques (Le Creusot, Gennevilliers, Valenciennes)

Corinne Luxembourg

▶ **To cite this version:**

Corinne Luxembourg. Des villes moyennes industrielles entre permanence et transition économiques (Le Creusot, Gennevilliers, Valenciennes). Villes petites et moyennes : un regard renouvelé, Dec 2010, Tours, France. halshs-00590603

HAL Id: halshs-00590603
https://shs.hal.science/halshs-00590603

Submitted on 6 May 2011

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Colloque « Villes petites et moyennes, un regard renouvelé »
09/12 – 10/12/2010 à Tours, France

Des villes moyennes industrielles entre permanence et transition économiques – Gennevilliers, Le Creusot, Valenciennes

Luxembourg Corinne

Université d'Artois, EA 2468 DYRT Dynamiques des réseaux et des territoires – Maison de la recherche – 9 rue du Temple BP 10665 – 62030 Arras Cedex – corinne.luxembourg@gmail.com

Résumé :
Les villes moyennes se sont industrialisées pour les premières à la fin du XIXe siècle, mais pour la majorité d'entre elles c'est la décentralisation industrielle qui a dessiné, sinon renforcé le profil industriel, le plus souvent spécialisé dans un seul type de production. Cette mono-activité a ainsi pu employer jusqu'aux trois quarts de la population active. Cette dépendance rend, aux temps actuels de désindustrialisation, particulièrement fragiles ces villes intermédiaires de la structure urbaine. Elles se trouvent dans un entre-deux où la spécialisation industrielle est encore présente, à l'état de traces mais pas uniquement : la répartition spatiale des pôles de compétitivité est là aussi pour rappeler la reconnaissance des savoir-faire et leur valorisation.

Mots-clés : désindustrialisation, pôle de compétitivité, ville industrielle, réindustrialisation, tertiarisation

Introduction

Les nombreuses fermetures d'usines, avec ou sans délocalisation, poussent périodiquement les villes petites et moyennes sur le devant de la scène médiatique. Fréquemment marquées par la spécialisation de leurs activités de production, ces villes vivent d'autant plus douloureusement le processus de désindustrialisation. Cette évolution de quasi désertification industrielle fait de la ville moyenne industrielle un objet particulier de recherche, peu abordé par les travaux urbains ou par les travaux économiques. Néanmoins cette évolution des villes moyennes n'étant pas homogène, trois exemples de villes ont été choisis pour représenter une typologie de ces villes allant du passage quasi complet à une économie tertiaire à la persistance d'une économie industrielle importante, Valenciennes, Gennevilliers et Le Creusot. Dans chacun des cas, la ville moyenne se positionne dans fortement dans des pôles d'innovation et/ou de compétitivité régionaux voire nationaux.
Aujourd'hui Valenciennes compte peu d'ouvriers dans la population active et peu d'emplois industriels au lieu de travail. Elle porte l'image d'une ville de l'après désindustrialisation et de l'après pôle de conversion.
Le Creusot, est marquée par la famille industrielle Schneider et son paternalisme. Elle est représentative des agglomérations nées de l'usine, avec plus de 15% d'ouvriers dans la population active et près de 40% d'emplois industriels. Elle reste très dépendante de la métallurgie.
Gennevilliers, enfin, commune de la petite couronne parisienne, concentre encore une forte population ouvrière et un taux important d'emplois industriels. Elle a les caractéristiques des villes de banlieue des grandes villes. Plus que les deux autres, elle est dans l'influence directe d'une métropole, en l'occurrence la centralité parisienne.
Les villes moyennes industrielles sont une phase de transition, passant d'une époque de reproduction économique et sociale simple à une métamorphose de leur profil économique et de leur tissu urbain.

1. Des villes moyennes en transition

1.1. Bouleversements du tissu urbain

La fin de la ville industrielle se répercute dans le tissu urbain et dans le paysage. La diminution de la surface occupée par l'espace usinier dans l'espace urbain ces dernières années en est un témoignage.

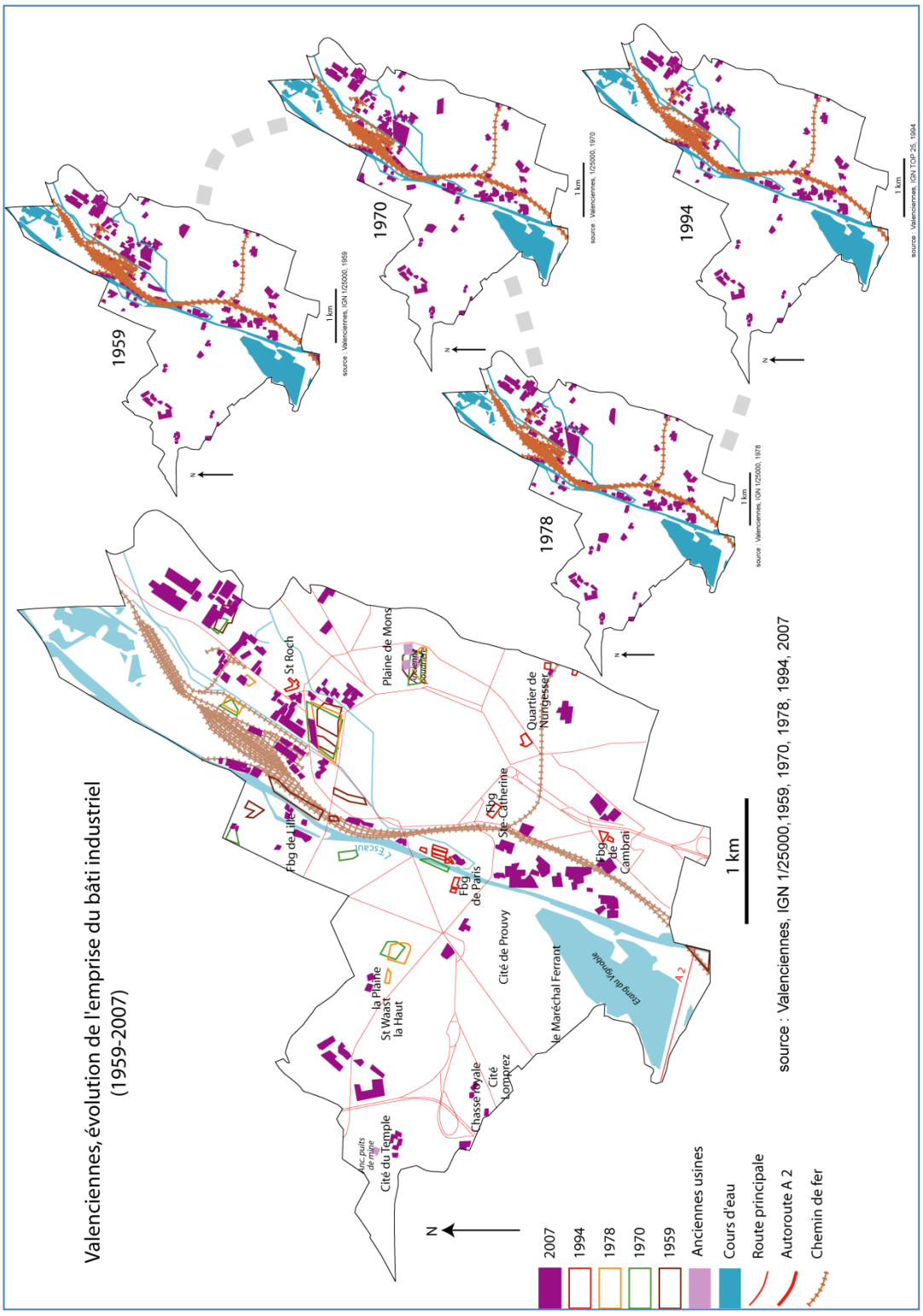

Figure 1. Evolution de l'emprise industrielle à Valenciennes (1959-2007)

L'exemple de Valenciennes est représentatif. A partir des cartes IGN des années 1959, 1970, 1978, 1994 et 2007, est réalisé le croquis ci-dessus pour envisager l'évolution de l'emprise industrielle dans la commune et donc de l'impact de la désertification industrielle.
L'observation de ce croquis permet de prendre la mesure en termes d'espace et de surface délaissés par l'industrie des bouleversements du tissu urbain. Les premières installations que l'on voit sur les cartes de 1959 et de 1970, agrandies parfois en 1978, notamment autour du centre urbain, ont disparu sur la carte de 1994. Ainsi en est-il des établissements au nord du Faubourg de Lille, au sud de Saint-Roch, à l'ouest de la Plaine ou de la Plaine de Mons. La proximité avec le centre urbain est l'un des premiers facteurs de départ vers des zones plus vastes offrant des possibilités d'agrandissement, d'accès au réseau routier ou aux lignes ferroviaires à grande vitesse et des terrains de moindre coûts. Ceci est aujourd'hui d'autant plus visible que Valenciennes était restée plus longtemps que les communes de sa périphérie « imperméable » au processus d'industrialisation.
La chute de l'emploi industriel et les fermetures d'usines ont remis en cause les équilibres économiques et sociaux existant jusqu'alors. Le départ des industries a laissé la place à des friches ou des dents creuses, nécessitant des travaux de dépollution importants[1] avant leur requalification. La géographie des relations entre l'espace urbain et l'espace usinier se modifie à mesure que les conséquences de l'internationalisation des entreprises s'impriment dans la ville et dans l'espace vécu des différentes catégories socioprofessionnelles de cette ville. Ainsi en est-il plus particulièrement des rapports des salariés et des dirigeants des entreprises, se distendant, la mondialisation, l'internationalisation des entreprises a introduit dans ces rapports une distanciation physique et psychologique.
L'espace interface entre la fonction exécutive et la fonction décisionnelle n'est plus compris dans les murs de la ville. Il est à l'extérieur et tend à être de plus en plus virtuel. Pierre Veltz parle d'un processus de « déliaison entre le territoire et l'industrie »[2] qui s'est amorcé dès la période des Trente Glorieuses comme une phase suivant l'époque du paternalisme. Cela se matérialise par une accentuation des logiques de désengagement vis-à-vis du territoire et de centralisation des achats. Les coûts de transport ayant longtemps diminué, ils ne constituent plus un paramètre de premier ordre. Les réseaux pèsent alors plus de poids que les territoires eux-mêmes dans la prise de décision. Il s'agit bien d'un passage à une géographie de la communication et de l'information, utilisant ces mêmes réseaux.
Ainsi la ville de la désindustrialisation perd peu à peu ses éléments d'urbanité. Les liens distendus entre les deux organismes ne font plus de ces villes des pôles attractifs, comme si la dégénérescence de l'un ne pouvait qu'entraîner celle de l'autre. On peut alors penser que l'industrialisation a été dans certains cas le seul lien de cohésion urbain et qu'elle n'a pas entraîné de façon systématique la constitution d'autres liens. De ce constat s'est imposée la nécessité de fédérer la ville dans ses différentes activités et ses quartiers, de recoudre le tissu urbain, de refaire de la ville sur la ville. A Gennevilliers cette démarche s'illustre avec la construction d'un centre-ville et l'aménagement de coulées vertes devant créer une cohésion entre les quartiers construits à différentes époques et dans des styles urbains très divers. Au Creusot, il s'agit aussi de mettre en valeur le centre-ville autour de la mairie pour recentrer des espaces urbains installés autour de l'usine et du Château de la Verrerie. Cette cohésion se fait aussi par l'appropriation de l'espace usinier « rendu » après le démantèlement de Creusot-Loire, à la population par l'ouverture de la portion de route utilisée uniquement dans le cadre de l'usine, qui joint la rue du Président Wilson à la rue Marceau entre les actuelles usines Industeel et Thermodyn.
La structure des paysages industriels et du tissu urbain fait partie du patrimoine identitaire des villes moyennes. Le Creusot illustre cette catégorie, représentative des villes-usines ou villes minières comme ont pu l'être aussi Bataville en Moselle ou Decazeville en Aveyron. Dans ce cas, l'ensemble des quartiers vit de façon très dépendante de l'entreprise centrale. Le rythme de la ville est lui-même marqué par celui de l'usine, par celui de la vie économique. Ainsi, lorsque l'activité de production s'arrête, les friches, selon le traitement dont elles font l'objet, peuvent être considérées comme des

[1] La loi Barnier de 1993 impose au dernier occupant d'assumer les coûts de dépollution. Il reste pourtant le problème posé par les sites dits « orphelins » dont les derniers exploitants sont insaisissables ou insolvables.
[2] Veltz P., 1999, Les territoires de l'industrie : sites et réseaux, *Colloque « Y a-t-il une architecture industrielle contemporaine ? »* Institut Claude-Nicolas Ledoux, Saline royale d'Arc-et-Senans, 6 et 7 mai 1999

éléments potentiellement constitutifs d'un nouveau patrimoine et par conséquent d'un nouvel environnement. C'est l'un des enjeux des conflits qui peuvent exister autour de la patrimonialisation et des possibilités de faire cohabiter patrimoine industriel et nouvelles formes d'aménagement, de préserver un lien historique et social dans la ville à partir des différentes occupations précédentes de l'espace et enfin de recoudre les éléments du tissu urbain.

1.2. Patrimonialisation

Les Jardins des Terrasses au Creusot sont un exemple de mise en scène urbaine avec les vestiges des hauts-fourneaux, laissés en l'état, sur les terrasses dominant la plaine des Riaux et la halle aux grues et aux locomotives. Toutefois une telle démarche, appréhendant le paysage urbain comme un élément culturel, reste rare concernant le patrimoine industriel, plus souvent utilisé pour la mise en valeur de vestiges d'époques plus anciennes.
Une autre solution consiste à exposer matériaux ou outils industriels dans l'espace urbain comme faisant partie des lieux symboles de la ville. A quarante années d'intervalle, deux communes, Le Creusot en 1969, Gennevilliers en 2008 font le choix de placer dans l'espace public un outil monumental, pour l'une le marteau-pilon à vapeur, pour l'autre la presse à emboutir électrique Toledo-Bliss des usines E.T.G. Chausson, enregistrée à l'inventaire du patrimoine du département des Hauts-de-Seine.
Il est intéressant de comparer les traitements dont font l'objet ces deux marques de l'héritage industriel des deux villes. En effet, les similitudes sont importantes, ne serait-ce que par la monumentalité, et témoignent de la place prise par l'industrie dans la mémoire collective de chacune des villes. La place qui leur est réservée dans l'espace public est similaire : en entrée de ville pour le marteau-pilon, en marque d'une des quatre entrées du futur centre-ville pour la presse. Chacune de ces pièces est porteuse de l'identité de la ville. L'outil à vapeur rappelle l'importance de l'invention pour la métallurgie et le savoir-faire des hommes qui l'ont construite ou qui l'ont utilisée. La seconde rend compte de l'importance de la construction automobile et des héritages économiques et sociologiques qu'elle a engendrée : une histoire où l'on retrouve la mémoire d'une ville constituée des immigrations d'ouvriers des quatre coins du monde. Chacun des éléments marquant le paysage, même si cela se fait de façon différente porte une puissance d'évocation de ce patrimoine historique ou encore actuel de la présence industrielle que l'usage qui en soit fait soit encore ou non industriel.
A ce patrimoine bâti s'ajoute celui de l'organisation du tissu urbain spécifique des villes moyennes industrielles. Si Le Creusot se distingue comme ville-usine et un degré d'imbrication très important, d'autres situations sont tout autant illustrative comme le zonage fonctionnel de Gennevilliers, dont le territoire est réparti en trois zones de surface égale entre le Port Autonome de Paris, la zone industrielle et la zone d'habitat. C'est le résultat du schéma d'aménagement municipal de 1947, qui entre dans le contexte du besoin de relogement rapide de l'immédiat après-guerre mais aussi de la Charte d'Athènes instituant un urbanisme zoné.
Le processus de désindustrialisation laisse à l'échelle des villes moyennes de nombreuses interrogations. Elles ne sont plus toujours industrielles, mais ne sont plus toujours considérées comme des villes, mais plutôt comme des espaces peuplés. Villes de l'entre-deux, elles n'ont pas tourné la page, certaine parce que l'industrie y fait vivre encore beaucoup de salariés, d'autre parce que l'identité héritée des activités de production est forte, pour toutes parce que le paysage urbain a été profondément bouleversé par l'industrialisation et l'est à nouveau après le départ de certains établissements. Villes moyennes, elles sont plus fragiles économiquement parce que plus contraintes dans l'étendue de leurs activités.
Ces villes ont changé d'interface. Espace entre deux catégories socioprofessionnelles : fonction exécutante et fonction de décision, entre cols bleus et cols blancs, elles sont devenues l'espace d'une « mutation » économique à différents degrés, selon leur histoire, leurs activités, la volonté politique de leurs élus aussi. La désindustrialisation a bouleversé en profondeur, une société, un monde plus particulièrement lié à la production et les équilibres des organismes urbains. Elle n'a pas seulement bouleversé les paysages, mais aussi la façon de vivre et de faire la ville. Elle a bouleversé les liens

sociaux du « vivre ensemble »[3]. La transition économique et fonctionnelle de ces villes se réalise à partir de cette identité et de ce patrimoine industriels, mais doit être replacée dans des dynamiques plus globales.

2. Reconversion et diversification

2.1. Réindustrialiser

Les villes industrielles n'ont plus aujourd'hui l'importance économique d'avant les Trente Glorieuses. Elles ont perdu en nombre d'emplois industriels, en surface d'espace usinier. Elles ont pour certaines d'entre elles, tourné en partie la page qui faisait d'elles une « ville industrielle », dans des conditions diverses : certaines après la fin d'une mono activité, d'autres avec la volonté d'une reconversion tertiaire et un rejet plus ou moins programmé de l'espace usinier en périphérie. Le profil économique des villes industrielles se transforme donc peu à peu. Il s'agit pour elles de changer d'interface, non plus entre l'industrie et l'inévitable tertiaire non plus entre « l'avant » industriel et « l'après » du tissu urbain balafré par les friches, mais un nouvel entre-deux où les limites entre les secteurs secondaire et tertiaire ne sont plus si nettes.

Différents dispositifs ont été mis en œuvre pour remplacer ces dynamiques du déclin et de l'abandon par des dynamiques de conversion ou de reconversion. Ils varient selon trois axes s'entremêlant indistinctement : le premier, temporel définit des possibilités d'intervention se modifiant avec l'évolution économique globale ; le second voit la modification des acteurs, tantôt publics, tantôt privés, tantôt mixtes ; le troisième fait déplacer le curseur entre la part d'industrie et celle de la tertiarisation dans le nouveau profil économique des communes et/ou des bassins d'emplois concernés.

Les premières politiques de conversion touchent les régions minières à partir de 1967, puis s'amplifient au début des années 1980. Cette politique s'illustre par des mesures d'ordre social et industriel mêlant des aides aux entreprises, des actions de formation, des transferts de technologie et des efforts en recherche et développement, des actions d'amélioration de l'habitat et de réhabilitation de friches industrielles, et enfin, des aménagements d'infrastructures. En 1982, la prime d'aménagement du territoire aide financièrement les entreprises créant des activités dans les régions de conversion rurale ou industrielle. Ces premières mesures de politique publique pour la conversion intéressent plus particulièrement Valenciennes et Le Creusot qui ont choisi par la suite des trajectoires très différentes. Rappelons ici que Le Creusot ne bénéficie pas du pôle de conversion au nom de son appartenance au bassin minier de Montceau-les-Mines. Il s'agissait en effet d'apporter une solution au démantèlement de Creusot-Loire causé par le désengagement du principal actionnaire d'alors.

Selon les productions, le niveau de technologie nécessaire, des villes moyennes ont pu conserver des activités de production. Les facteurs de localisation sont variés, liés tout d'abord aux réseaux de communication, mais aussi aux jeux d'acteurs intervenant à divers niveaux. Localement, des stratégies politiques et territoriales ont engagé l'ancienne ville industrielle dans des voies diverses. Les volontés politiques locales peuvent être à l'origine d'une forme de revitalisation industrielle, notamment sous forme de pépinières d'entreprises qui permettent l'encadrement de jeunes entrepreneurs comme c'est le cas, par exemple, à Gennevilliers, ou encore en valorisant des savoir-faire locaux à l'image d'Onnaing pour l'accueil de Toyota.

A Gennevilliers, la pépinière d'entreprises s'accompagne d'autres aménagements. Elle est implantée depuis mai 2005 dans le quartier du Port autonome de Paris. L'objectif de cette structure est de stimuler et dynamiser la création d'entreprises. Des locaux, des structures d'accueil et d'accompagnement forment l'essentiel de ce qui est proposé. La pépinière est avant tout dédiée aux jeunes entreprises de négoce international, d'import-export, de transport, de logistique, d'e-commerce et de services aux entreprises. La proximité d'un port en pleine expansion et qui prévoit de développer un hôtel d'activités. Cette initiative est d'abord intra communale, mais résulte du partenariat avec des institutions comme la Chambre de Commerce et d'Industrie, le Port, le Groupement des entreprises du

[3] Pour reprendre l'expression utilisée notamment par Thierry Paquot dans sa définition de l'urbanité. Pumain D., Paquot T., Kleinschmager R., 2006, *Dictionnaire : la ville et l'urbain,* Anthropos, Villes, Paris.

port. Le Port en lui-même permet d'accueil de grands groupes de logistique et de distribution. Replacé dans le contexte géographique européen, le terminal de Gennevilliers devrait bénéficier des retombées de l'entrée en service du nouveau terminal du Havre, Port 2000, permettant le doublement du trafic fluvial sur la Seine, puis de l'ouverture prévue pour 2012 du canal Seine-Nord Europe qui doit relier la Seine et le Port de Paris au Nord de l'Europe. Dans ce cas précis, on peut prendre toute la mesure de l'intérêt et des potentialités que représente un tel équipement pour de nouvelles entreprises, spécialisées notamment dans les domaines de la logistique, ou de négoce. La réussite de la pépinière est bien entendu fonction de la communication avec ces grandes entités. Néanmoins la ville se tourne aussi vers le tertiaire avec différents programmes.

L'enjeu de la réindustrialisation de site se pose dès 1984 à travers la politique des pôles de reconversion, puis des programmes communautaires, notamment Objectif 2, qui doivent permettre la création ou le maintien d'entreprises et d'emplois. Cette politique est accompagnée de dispositifs destinés à améliorer l'environnement des activités de production dont l'objectif final est de créer des conditions structurelles propices à un nouveau développement des zones concernées. Déclaré pôle de conversion en mars 1984, Le Creusot a obtenu en 1987 l'implantation d'un établissement de la SNECMA. Plus un symbole qu'une réelle réindustrialisation, le constructeur de moteurs d'avion s'est installé dans la plaine des Riaux, occupée auparavant par des bâtiments de Creusot-Loire, face aux anciens fourneaux et à l'ancienne halle des grues et locomotives. Pour l'ensemble de la ville, la prédominance de l'industrie a accentué les difficultés d'adaptation et de diversification du tissu industriel, qui demeure fortement structuré par quelques entreprises dominantes appartenant à des secteurs contraints à d'importantes restructurations et axé sur la main-d'œuvre spécialisée. Le bassin du Creusot a, d'autre part, reçu l'aide d'autres dispositifs : une association loi 1901 PIB'SUD (Pôle d'Industrialisation Bourgogne Sud) dont l'intervention porte sur le soutien aux projets d'implantations, la mise en place et la participation aux actions collectives d'animation du bassin et des actions de formation en faveur des entreprises et l'intervention de deux sociétés de conversion : la SOFIREM[4] et la SODIE[5].

La réindustrialisation des sites reste aujourd'hui encore une option envisageable et réalisée dans de nombreux cas. Passée cette période de ciblage sectoriel des industries en crise et sous l'effet de la mise en concurrence des territoires, de produits dont le cycle de vie est plus court, les territoires confrontés aux mutations se sont progressivement diversifiés : espaces ruraux, autres secteurs d'activités, secteurs industriels qui ont pu être protégés par l'Etat, telles que les industries d'armement. Par ailleurs, le traitement des territoires en difficulté est passé de logiques sectorielles à des logiques de projet centrées sur les territoires. Ainsi, en 2003, des contrats de site ont été passés entre la ou les collectivités locales concernés et l'Etat via la DATAR et à sa suite la DIACT. L'objectif était de rechercher et d'identifier les possibilités de réindustrialiser un site précis. Le CIADT du 23 mai 2003 en a désigné quatre pour commencer : Romorantin-Salbris après le départ de Matra Automobile, Angers pour Act Manufacturing, Longwy après la fermeture des unités de production de Daewoo et Noyelles Godault après le dépôt de bilan de Metaleurop. Cette logique territoriale a donc pris la suite de la politique sectorielle qui avait prévalu pour les pôles de conversion.

L'intervention politique nationale peut donc se manifester par l'intermédiaire des outils traditionnels d'aménagement du territoire comme nous venons de le voir, mais aussi, par l'entremise de sociétés à capitaux nationaux telle que la SNCF ou EDF. Par exemple, en novembre 2006, le Français Alstom et le Canadien Bombardier ont trouvé un accord pour se partager le marché du renouvellement des Transiliens de la SNCF, après que l'attribution ait été faite uniquement à Bombardier. La part d'Alstom est estimée à un tiers du contrat global. Cette répartition concerne à la fois le site Bombardier de Valenciennes et le site Alstom du Creusot. Toutefois, si à Crespin dans la région valenciennoise, la commande de Transiliens est importante, les projets de l'entreprise se sont orientés vers une segmentation de la construction entre la France et l'Est de l'Europe.

Si la réindustrialisation est une voie pour la revitalisation des bassins d'emplois en difficulté, elle n'est pas la seule envisagée. La tertiarisation en est une autre à différents degrés. Elle est issue de deux réflexion : ou bien il s'agit d'un changement radical du profil économique, cas le plus fréquent ; ou

[4] Société Financière pour favoriser l'Industrie des Régions Minières et des régions en mutation

[5] Société pour le Développement de l'Industrie et de l'Emploi

bien elle dépend d'une réindustrialisation liée aux hautes technologies, où l'imbrication du tertiaire et de la production est de plus en plus grande. L'objectif est alors de redynamiser le tissu économique, notamment avec la reconversion des friches industrielles vers des activités tertiaires.

2.2. Tertiarisation

Ainsi, de nouveaux espaces productifs, très tertiarisés, ont émergé et relégué au rang de « vieilles régions industrielles », les territoires qui n'ont pas su prendre le tournant et qui ont subi de plein fouet la désindustrialisation. La production industrielle est devenue tributaire de systèmes de mise en réseau qui ont remis en cause l'organisation et le fonctionnement traditionnels des entreprises.
A Valenciennes, la reconversion s'est faite en deux temps. Tout d'abord une orientation industrielle. La ville est devenue pôle de conversion en 1984. Elle a bénéficié de la Prime d'Aménagement du Territoire, du Fonds d'Industrialisation des Bassins Miniers de 1984 à 1994, de l'action de la SODIE, de la FINORPA[6], des fonds européens RESIDER[7] et RECHAR[8] et l'ensemble du Valenciennois est classé en objectif 1 du programme communautaire. Enfin le Fonds de Conversion Industrielle créé en 1987 a permis de subvention la création ou l'aménagement de bâtiments industriels. Le second temps a été tertiaire. Le site de ForgeVal en est un exemple. Mise en liquidation judiciaire le 10 juillet 2000, l'usine est fermée. La friche s'étend sur cinq hectares et a été mise en requalification urbaine pour accueillir des activités tertiaires. A proximité de la ZAC des Tertiales, précédemment aménagée à partir d'une friche sidérurgique en quartier culturel et tertiaire, la friche ForgeVal fait partie avec les Ateliers Numériques de la zone franche urbaine Neoval. Les Ateliers Numériques, créés en 2000, sont une structure d'accueil économique nationale adaptée aux multimédias. Ils sont rejoints depuis 2002 par Supinfogame, première école du jeu vidéo. ForgeVal symbolise la mutation dont a fait l'objet Valenciennes où les friches des grandes unités de production sont reconverties dans le cadre d'une rénovation urbaine d'où l'industrie est absente.

3. des villes d'innovation

Les solutions avancées pour la redynamisation des villes moyennes industrielles passent alors par les nouvelles technologies, le développement des services où les services aux entreprises, les formes de logistiques industrielles prennent une part de plus en plus importante.
Marquées par différentes formes de reconversion, les villes moyennes ne sont pas pour autant exclues des dynamiques des grandes villes ou des politiques d'innovation industrielle. Ainsi deux des trois villes sont parties prenantes d'un pôle de compétitivité, Le Creusot dans le Pôle Nucléaire Bourgogne, Valenciennes avec I-Trans. Gennevilliers accueille, quant à elle, des industries de pointe, mais favorise aussi l'implantation d'artisans innovants.
La localisation des établissements industriels répond à des facteurs hérités qui peuvent être toujours d'actualité, dans leur ancienne forme, ou bien qui ont évolué. Celle-ci est aussi fonction de nouvelles attentes, de nouveaux besoins vis-à-vis des territoires. Il s'agit donc de prendre en compte des facteurs liés à des réseaux de communication physiques ou virtuels. Ainsi de plus en plus, les entreprises sont caractérisées par une multi-appartenance de territoires, mais aussi de réseaux. L'attractivité des territoires se fait alors par le développement de réseaux physiques ou virtuels comme les réseaux à très haut débit, ou de hautes technologies. L'évolution de la politique nationale d'aménagement du territoire des systèmes productifs locaux[9] vers les pôles de compétitivité[10] est éclairante. Parce que les

[6] Société Financière Nord-Pas de Calais

[7] Programme européen pour la diversification économique des zones dépendantes de la sidérurgie

[8] Programme d'initiative communautaire concernant la reconversion économique des bassins charbonniers

[9] Concentration sur un territoire géographiquement délimité, d'unités productives de type PME-PMI, spécialisées dans un secteur d'activité, autour d'un métier ou d'un type de produit, à la fois concurrentes et complémentaires, appuyées sur des structures d'animation des dispositifs de formation, en association avec les autres acteurs du territoire. De telles logiques territoriales permettent de dégager des économies externes, des économies d'agglomération et bien souvent, de s'ouvrir plus facilement aux marchés extérieurs, car elles offrent

pôles concernent des projets souvent préexistants, ils restent attachés à un territoire porteur de savoir-faire. La politique des pôles de compétitivité s'appuie sur les concentrations déjà existantes au sein des systèmes productifs locaux en élargissant considérablement les périmètres. Cette forme « d'élargissement de l'espace » est à l'œuvre depuis la fin des années 1980 avec l'utilisation de productique pour le pilotage des usines, notamment celles de la SNECMA à Melun-Villaroche pour la CAO, à Gennevilliers pour les ébauches de pièces et au Creusot pour l'usinage. Aujourd'hui cela se traduit par les projets d'usines numériques qui offrent la possibilité d'appréhender de façon virtuelle les déroulements des chaînes de fabrication, les systèmes des productions et qui sont développés entre autres dans le pôle de compétitivité System@atic par EADS.

Les villes moyennes après avoir fait l'objet d'une industrialisation liée à la déconcentration parisienne font aujourd'hui l'objet de la politique des pôles, à l'intérieur de territoires plus vastes que leurs seules agglomérations. Le succès des pôles de compétitivité est réellement constaté sur le nombre de projets collaboratifs. Ainsi au Creusot, le pôle de compétitivité a permis de mettre en commun les travaux réalisés, mais les avantages sont très peu significatifs sur les moyens financiers. La dynamique du Pôle Nucléaire Bourgogne a engagé un élan local, sans toutefois de moyens supplémentaires sur la Recherche et Développement du nucléaire. Toutefois, le pôle et le regroupement des entreprises permettent une promotion commune sur des marchés britanniques devant redémarrer un programme nucléaire. Cette émulation profite aussi aux filières universitaires qui correspondent aux besoins en matière de formation.

Le Pôle Nucléaire Bourgogne s'appuie sur une industrie nucléaire qui redémarre et concerne uniquement la Bourgogne. Ce pôle est marqué par deux aspects. En premier lieu, l'identité et l'histoire du Creusot font que les principaux fondateurs du PNB s'y trouvent avec entre autres Areva et Sfarsteel ; le second aspect est démographique : la génération actuelle du personnel, de l'ouvrier à l'ingénieur, arrive en fin de carrière. Le programme de coopération avec les établissements d'enseignement du secondaire et du supérieur a donc pour principal objectif de promouvoir les formations et les métiers du pôle pour un renouvellement de 40% des salariés qui atteindront l'âge de la retraite dans les 10 ans à venir.

Ainsi, dans un premier temps, le PNB s'intéresse à la formation continue pour la transmission du savoir-faire et de la haute technicité nécessaire dans le secteur du nucléaire et de la métallurgie qui en dépend. Les partenariats se sont alors créés avec l'Ecole Internationale du Nucléaire pour les ingénieurs, mais aussi avec le lycée Léon Blum du Creusot pour des formations sur la maîtrise des risques, la gestion des chantiers ou la conduite des travaux en nucléaire, enfin avec l'IUT de Chalon-sur-Saône sur deux licences professionnelles formant des chefs de projet et des managers, l'une porte sur les mesures et les capteurs intelligents, la métrologie et le contrôle qualité ; l'autre, traite de l'ingénierie et contrôle des matériaux et des structures. Le pôle est aussi intéressé par des masters d'ingénierie, ou spécialisé dans le numérique. Le partenariat va au-delà de l'unique formation. Il s'agit aussi de mise à disposition de matériel. Ainsi l'IUT de Chalon a fait l'acquisition de nombreux équipements de contrôle, pour répondre à la demande des PME qui n'ont pas les moyens de faire de la recherche. D'autres partenariats existent, notamment avec l'IUT du Creusot qui a fait l'acquisition dans le cadre de son pôle laser, du laser le plus performant du monde, permettant de développer de nouvelles recherches appliquées.

I-Trans, est un pôle à vocation mondiale. Il concerne le Nord-Pas de Calais et la Picardie, deux régions dont la spécialisation industrielle dans les transports est ancienne et importante. C'est un pôle spécialisé dans les systèmes de transports terrestres innovants dans la conception, la construction et la maintenance et concerne l'automobile, le ferroviaire, le portuaire, le fluvial, la logistique et les

---

aux entreprises une taille critique suffisante pour envisager le partage de service de tertiaire industriel (R&D, marketing, communication, etc.)

[10] L'Etat définit les pôles de compétitivité comme la combinaison, sur un espace géographique donné, d'entreprises, de centres de formation et d'unités de recherche publique ou privée, engagés dans une démarche partenariale destinée à dégager des synergies autour de projets communs au caractère innovant. Ce partenariat s'organise autour d'un marché et d'un domaine technologique et scientifique qui lui est attribué et doit rechercher l'atteinte d'une masse critique pour atteindre une compétitivité mais aussi une visibilité internationale.

systèmes de transports intelligents. Tout comme le PNB, I-Trans met en place des partenariats de formation pour répondre aux besoins de la recherche en transports. Le transfert de compétence se fait également par l'implication de jeunes retraités issus du tissu économique dans un souci affiché de transmission du savoir-faire et tout en limitant les dépenses. Ainsi, une cinquantaine d'experts sont sollicités par le conseil scientifique du pôle. La transmission se fait aussi vers et par les PME, notamment avec l'Appel à Manifestations d'Intérêt pour l'innovation d'I-Trans, lancé début 2008, consistant à recueillir les idées d'innovation des petites entreprises du Nord-Pas de Calais, dans un premier temps et à accompagner gratuitement le montage d'un projet pour celles qui sont retenues.
Gennevilliers, quant à elle, ne participe pas aux pôles concernant le département des Hauts-de-Seine. Elle fait néanmoins partie du zonage recherche et développement de Cap Digital Paris Région, par la participation d'une entreprise de prise d'image de haute technicité. Ce pôle s'intéresse aux domaines industriels liés au numérique, tels que l'ingénierie des connaissances et technologies de l'information, les patrimoines numériques
L'intégration des villes moyennes dans les pôles de compétitivité ou dans les dynamiques d'innovation les oblige aussi à s'engager des dynamiques de réaménagement, notamment en accord avec les exigences de la « ville durable ». C'est ce qu'affiche des villes comme Vénissieux à travers son « projet de ville-projet de vie : Vénissieux 2015 » ou Gennevilliers avec un écoquartier à proximité du futur centre-ville.

Conclusion

Les villes moyennes, échelon intermédiaire de la hiérarchie urbaine portent d'un point de vue économique et fonctionnel la trame d'une métamorphose industrielle et tertiaire. Loin d'être seulement des points de relais de l'attractivité de métropoles ou de la politique de polarisation, elles sont partie prenante. Parce qu'elles se sont développées, voire ont été créées avec l'industrialisation leur caractère de ville à part entière repose sur leur capacité d'innovation, y compris, et c'est souvent une volonté politique, en demeurant des villes industrielles. Leur participation à ces pôles plus loin que la seule innovation locale ou nationale participe de la stratégie de Lisbonne mettant en avant la compétence des territoires, mais prenant part aussi à la mise en concurrence des villes.

Bibliographie

Darmon D. 2006, Pôles de compétitivité, des accélérateurs d'innovation, Réalités industrielles : Les Annales des Mines, pp 13-19.

Daviet S., 2005, *Industrie, culture, territoire*, L'Harmattan, Paris, 210 p.

Edelblutte S., 2010, *Paysages et territoires de l'industrie en Europe, Héritages et renouveaux,* Ellipses, Paris, 272 p.

Fagnoni E., Gravari-Barbos M., 2005, *Patrimoine et vieilles régions industrielles : des territoires entre mémoire et projet,* Presses universitaires de Rennes, Rennes, pp 31-51.

Santamaria F., 1998, *Les villes moyennes françaises : entre hiérarchie et réseaux (étude comparée avec l'Espagne et le Royaume-Uni),* ANRT, Lille, 513 p.

Veltz P., 1999, Les territoires de l'industrie : sites et réseaux, C*olloque « Y a-t-il une architecture industrielle contemporaine ? »,* Institut Claude-Nicolas Ledoux, Saline royale d'Arc-et-Senans, pp. 119-122.