REEVALUATION DES HERITAGES ET NOUVELLES DYNAMIQUES INDUSTRIELLES SUR LA RIVE NORD DE LA MEDITERRANEE

Sylvie Daviet

▶ **To cite this version:**

Sylvie Daviet. REEVALUATION DES HERITAGES ET NOUVELLES DYNAMIQUES INDUSTRIELLES SUR LA RIVE NORD DE LA MEDITERRANEE. " Le monde méditerranéen " Dossier des Images Economiques du Monde, pp.200-217, 2001. hal-03171174

HAL Id: hal-03171174
https://hal.science/hal-03171174

Submitted on 16 Mar 2021

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.

SEDES 2001
« Le monde méditerranéen »
Dossier des Images Economiques du Monde
Coordination Jacques BETHEMONT

CHAPITRE 9

REEVALUATION DES HERITAGES ET NOUVELLES DYNAMIQUES INDUSTRIELLES SUR LA RIVE NORD DE LA MEDITERRANEE

Sylvie DAVIET
pp. 200-217

La question de la Méditerranée est avant tout celle d'une mer et de ses rivages. De l'Andalousie à la Provence, de la Ligurie à la Basilicate…, l'attention se focalisera sur les régions littorales qui ont, en tant qu'interfaces, des relations avec des arrières pays plus ou moins lointains : Madrid, Lyon, Milan…, au sein le plus souvent d'un espace national ou d'un ensemble géopolitique cohérent sur le plan des fonctionnalités. Il convient toutefois de nuancer : si Milan n'est pas plus méditerranéenne que Madrid, elle ne peut être dissociée de Gênes, au nom du fameux triangle industriel Gênes-Milan-Turin ; en revanche, aucune relation d'équivalence ne lie Madrid à un port méditerranéen. D'où des choix différents au sein d'un arc latin dissymétrique où la France n'est représentée que par le Languedoc-Roussillon et la région PACA et où l'Italie occupe une place prépondérante ; seules les régions alpines du Val d'Aoste (francophone) et du Trentin-Haut Adige (germanophone) ne s'inscrivent pas véritablement dans une perspective méditerranéenne. De l'Espagne à la Grèce, les rives nord de cette Méditerranée européenne nouvellement convertie à l'Euro constituent, en dépit de leur diversité interne, un ensemble distinct des rives sud et est du bassin méditerranéen. La discontinuité introduite au niveau de l'ex-Yougoslavie et de l'Albanie, non traités dans ce chapitre, s'explique avant tout par des raisons historiques et politiques.

La mesure de l'industrialisation est délicate. Au-delà de la spécificité des rythmes et des modes d'industrialisation en Méditerranée, le contexte général de mutation de l'activité productive et de segmentation des entreprises ont modifié les frontières traditionnelles du secteur industriel et rendu les indicateurs habituels moins pertinents. Le % d'actifs industriels dans la population active (doc 1) peut être minoré par la migration des services aux entreprises au sein du tertiaire, ou majoré par un grand nombre d'emplois faiblement qualifiés, il importe donc d'avoir une vision globale de l'activité productive à travers le PNB/hab (doc 2). D'autre part, le rôle croissant de l'innovation nécessite d'être considéré à travers notamment la demande de brevets (doc 3). Mais l'innovation est-elle toujours brevetée ? La prise en compte des trois cartes apporte ainsi une vision plus nuancée d'un point de vue quantitatif et qualitatif. Le % d'actifs industriels relativise l'image globale d'une sous industrialisation marquée : 16 des 39 régions recensées ont un niveau supérieur ou égal à la moyenne européenne : en Espagne, la communauté de Valence avec 34,8% se place juste après la Catalogne (37,1%), en Italie, la situation des régions du Nord (Ligurie exceptée) et du Centre, dopé par ses désormais célèbres districts, ne surprend pas, en revanche, le niveau élevé des Abruzzes (34,2%), du Molise (29,2%) et de la Basilicate (31,8%), qui dessine une dissymétrie de façade au profit de l'Adriatique, mérite d'être souligné ; de même qu'en Grèce, la première place ne revient pas à Athènes ou Thessalonique mais, malgré son isolement, à la

Macédoine occidentale (35,2%). Inversement, entre la Catalogne et l'Italie du nord, la «sous-industrialisation» du LR (18.7%) et de PACA (19.8%) est tout à fait remarquable. La carte du PNB/hab est moins favorable ; on ne compte plus que 11 régions ayant un niveau supérieur ou égal à la moyenne européenne : 2 sont espagnoles (Catalogne et Baléares), 9 sont italiennes, avec un retour de la frontière traditionnelle du Mezzogiorno au niveau du Latium. Enfin, s'agissant de la demande de brevets, le retard méditerranéen vis-à-vis du reste de l'Europe est sans appel, avec seulement 2 régions, la Lombardie et l'Emilie Romagne, dépassant l'indice moyen des quinze. Ce dernier indicateur est par ailleurs le seul qui valorise quelque peu la place du sud français (LR : 49,4 ; PACA : 80,7), le plus souvent en position de maillon faible au regard de ses voisins catalans et italiens, malgré la primauté du port marseillais au sein du bassin méditerranéen.

Une fois posés ces premiers éléments d'appréciation, il ne faut pas surestimer l'intérêt de quelques indicateurs qui ne sauraient prendre en compte les tendances dispersées qui se dessinent ici ou là, ou les stratégies à l'œuvre dans tel ou tel secteur. La Méditerranée est-elle considérée par les acteurs industriels comme un espace d'avenir dans la perspective des accords euro-méditerranéens de libre échange prévus pour 2010, ou comme l'espace de toutes les incertitudes ? La réponse à ces considérations géopolitiques serait un atout maître pour les rives nord. Il convient en tous cas de la garder présente à l'esprit avant d'entrer dans le corps de l'analyse. Un ensemble de questions récurrentes et d'éléments récents alimentent un débat sans cesse renouvelé : y-a-t-il eu absence de révolution industrielle ; quel est l'impact des politiques d'industrialisation ; la maritimisation de l'industrie est-elle toujours d'actualité ; peut-on vraiment parler d'un retournement spatial ; quel équilibre entre secteurs traditionnels et/ou innovants ? Dans les pages qui suivent, des éléments de réponse seront apportés à ces questions, sans toutefois prendre en compte la totalité des secteurs présents, mais en soulignant l'émergence et l'évolution des secteurs les plus significatifs.

1. UNE REVOLUTION INDUSTRIELLE MANQUEE ? LES ENSEIGNEMENTS D'UN NOUVEAU REGARD SUR LES RYTHMES ET MODES D'INDUSTRIALISATION

1.SPECIFICITES ET HERITAGES DE LA PREMIERE INDUSTRIALISATION

Les apports récents de l'historiographie intéressent le géographe. L'industrie méditerranéenne, longtemps peu étudiée, fait désormais l'objet de travaux corrigeant l'image d'un processus tardif et limité tant sur le plan sectoriel que géographique. L'Espagne est reconnue comme une puissance minière dans l'Europe du XIX° siècle, Marseille, comme une ville phare de la métallurgie au cœur de la révolution industrielle française et non plus seulement comme port colonial, Naples, comme le fleuron industriel de l'Europe du Sud sous le règne de Ferdinand II de Bourbon…La sous-évaluation de l'industrie méditerranéenne semble procéder d'une erreur de représentation : la difficulté à appréhender une réalité qui échappe au modèle nord-européen. En effet, jusque dans les années 1970, la norme des historiens est la révolution industrielle anglaise (Chastagnaret, 1997) ; l'image de la grande fabrique et des secteurs *leaders* que sont le coton, le charbon puis la sidérurgie, peu présents en Méditerranée, est disqualifiante pour l'industrie méditerranéenne qui accumule les images négatives de dispersion, d'archaïsme et de fragilité.

La crise des secteurs «modèles» dans les années 1970 ouvre donc la voie au renouvellement des représentations. Textile, charbon, acier, sont devenus synonymes de chômage et de

détresse régionale. En revanche, les secteurs traditionnels de l'agro-alimentaire, du meuble ou de la confection font le succès des districts italiens. L'image de la grande industrie est devenue contre-productive, celle des PME innovantes et flexibles sert désormais de référence. Le changement de norme provoque une onde de choc. Après relecture, l'héritage industriel des rives nord présente un large éventail d'activités : à côté du textile largement développé à Milan, Barcelone et Athènes, l'industrie mécanique, du plomb, la chimie, les corps gras (savonneries), l'agro-alimentaire, les matériaux de construction (tuileries) sont bien représentés. Si Marseille est un bon exemple de cette diversité sectorielle, son cas n'est pas unique : Hermoupolis, au cœur des Cyclades, a associé un siècle durant constructions navales, tanneries, minoteries, usines à plomb et textile. Au-delà des secteurs, la question des logiques se prête aussi à de nouvelles évaluations : les logiques commerciales de l'entrepreneur méditerranéen ont fait hier l'objet d'une lecture négative : la transformation ne serait qu'un sous-produit du négoce. L'opposition entre le sérieux du comportement industriel fondé sur l'investissement et le caractère spéculatif d'une démarche commerciale en quête d'aubaine est-elle toujours de mise à l'heure où le *diktat* du marché s'impose comme le fondement de toute démarche entrepreneuriale ? Elle sous-tend par ailleurs que l'entrepreneur méditerranéen n'a pas innové alors que l'innovation et le recours à des techniciens étrangers, notamment anglais, ont été plus fréquent qu'on ne le croit souvent. Dans ces conditions, l'exploitation d'opportunités, la diversité des structures et des branches, la recherche de main d'œuvre bon marché, l'utilisation de réseaux…cessent d'apparaître comme des signes de marginalité pour devenir les agents efficaces d'une flexibilité aujourd'hui reconnue.

Enfin, les filières aujourd'hui rompues ont laissé au cœur des cités, comme à Marseille ou Naples, un important patrimoine industriel parfois abandonné ou théâtre de réhabilitations audacieuses : l'ancienne manufacture de tabacs de la Belle de Mai (1868-1990) au centre de Marseille est devenue l'objet d'une vaste opération intégrée au sein du périmètre d'Euroméditerranée. Les 120 000 m2 de plancher situés à proximité de la gare Saint-Charles doivent accueillir un nouveau pôle économique et culturel comprenant notamment les archives municipales et un centre d'industries culturelles et de la communication. Le poids de l'histoire inscrit dans l'espace interpelle la mémoire et participe au renouveau de la cité. Les éléments de patrimoine sont constitutifs d'une identité régionale. Mais Barcelone plus que Marseille revendique son identité de ville industrielle.

2. LES DEBUTS DE LA SECONDE INDUSTRIALISATION ET L'ENTREE EN SCENE DES ETATS

Avec l'électricité, le pétrole et la sidérurgie, on peut dire que les rives nord entrent davantage dans l'industrialisation par la «grande porte», mais l'industrie symbole de l'ère fordiste, l'automobile, ne connaîtra un développement majeur qu'en Italie avec Turin et la FIAT. C'est pour remédier à leur pauvreté en énergie, que les régions pourvues d'un arrière pays montagnard mettent en valeur leurs **ressources hydro-électriques** à l'orée du XX° siècle. A partir des années 1895, les premières grandes centrales hydrauliques sont construites dans la plaine du Pô sur les principaux affluents du fleuve, dans les vallées alpines et dans celles des Apennins (Merger, 1998). Dans l'arrière pays catalan, les vallées pyrénéennes s'équipent d'un grand nombre de petites centrales. En Provence, la compagnie EELM (Energie Electrique du littoral Méditerranéen) produit en 1904 pour toute la région de la frontière italienne à Montpellier. **La sidérurgie** s'est d'abord développée dans l'intérieur : dans les vallées alpines, à Terni en Ombrie en 1886, dans la région milanaise (Falk à Sesto San Giovanni en 1908), puis les premières sidérurgies «sur l'eau» se créent à Piombino en 1908 (avec le fer de l'île d'Elbe), à Naples (Ilva à Bagnoli) en 1910, et en Espagne à Sagonte en 1923 avec le fer

de la Sierra Menera. **L'industrie du pétrole** se développe dans l'entre-deux guerres grâce aux importations et devient un secteur clé des zones portuaires. L'AGIP (Azienda Generale Italiana Petroli), créée en 1926, est déjà une entreprise mussolinienne. L'industrie espagnole du pétrole est née en 1929 avec la création par la CEPSA (Compagnie Espanola de Petroleos SA) de la raffinerie de Santa Cruz de Tenerife qui suffit à l'approvisionnement du pays jusqu'à la deuxième guerre mondiale (Balabanian et ali, 1991). Les entreprises dans le sud de la France sont plus précoces : à la veille de la première guerre mondiale, plusieurs tentatives de création de raffineries ont eu lieu à Marseille, mais il faudra attendre le dédoublement du port dans la région de Berre pour qu'une véritable industrie se développe avec l'implantation de trois raffineries dans les années 1930 à Berre, Lavera et la Mède. Mais la branche la plus emblématique de la seconde industrialisation et d'un entrepreneuriat qui saura passer le cap de la grande dépression de cette fin de siècle, structurant un espace sans cesse renouvelé, est sans conteste **l'automobile**. La FIAT (Fabrica Italiana Automobile di Torino) est fondée en 1899 par Giovanni Agnelli. L'usine historique du Lingotto démarre en 1919, elle sera fermée à la fin des années 1980 et transformée en centre culturel (Charrier, 1991). Celle de Mirafiori est inaugurée en 1939, Agnelli en a lancé le projet en 1928 alors même qu'il revenait d'un voyage aux Etat-Unis (Jalabert, Gregoris,1987). Exemple accompli de l'usine fordiste, elle occupera jusqu'à 50 000 ouvriers pendant les Trente Glorieuses et demeure le plus grand établissement industriel du pays, un des plus grand d'Europe. Dès 1927, FIAT contrôle plus d'une trentaine d'entreprises piémontaises et assure plus de 80% de la production automobile nationale. D'autres régions se sont lancées dans l'aventure automobile. En 1899, les ateliers Turcat-Méry sont créés à Marseille et connaissent leur heure de gloire au temps de la Belle Epoque, mais ne parvenant pas à franchir le stade de la standardisation, la société dépose son bilan en 1920 (Lambert, 1998). L'aéronautique qui naît en 1935 à Marignane connaîtra des développements plus prometteurs. En Espagne, Hispano-Suiza, installé en 1904 à Barcelone grâce à des capitaux suisses, produit des voitures de luxe mais ses installations seront rachetées par l'INI en 1946 pour y loger l'entreprise de camions ENESA (Huetz de Lemps, 1998).

Tandis que l'Italie (du nord) fournit une bonne partie des plus célèbres capitaines d'industrie de la Méditerranée européenne avec Agnelli, Marelli, Pirelli…, **l 'Etat entrepreneur** va partout s'affirmer à partir des années 1930 dans un contexte de crise mondiale et de retour au protectionnisme. C'est dans les pays méditerranéens que sont inaugurées les formes modernes de participation publique à l'économie, dans une logique d'autarcie s'agissant de l'Italie et de l'Espagne. L'IRI (Institut pour la reconstruction industrielle) est créé par Mussolini en 1933, d'abord à titre provisoire, pour gérer les participations bancaires dans les branches mises en difficulté par la crise mondiale, mais dès 1937 il est converti en organisme permanent qui le place au cœur du système industriel, contrôlant 100% de l'armement, 90% des constructions navales, 80% des constructions ferroviaires, 40% de la sidérurgie…Processus qui conduit notamment à la création de la STET (1933), de FINMARE (1936) et FINSIDER (1937). Dès 1941, l'INI (Institut National de l'Industrie) prétend jouer dans l'Espagne franquiste un rôle équivalent à celui de l'IRI : assurer l'indépendance nationale dans le plus grand nombre possible de secteurs clés. En dépit d'un contexte politique différent, l'argument sera repris en France avec la vague de nationalisations et la planification qui marquent les débuts de la reconstruction.

3. BILAN SPATIAL A LA VEILLE DES TRENTE GLORIEUSES

A la veille des Trente Glorieuses, les grands pôles de développement industriels demeurent rares et s'articulent à des logiques de centre de commandement et/ou d'organismes

portuaires ; en Espagne : la côte catalane, en France : Marseille, en Italie : le triangle industriel, en Grèce : Athènes. En Italie et en Grèce le mécanisme de concentration industrielle et l'émergence de capitales économiques ne s'enclenche qu'une fois réalisée l'intégration territoriale et l'unité politique des Etats. «Milan ne dépasse vraiment les autres villes d'Italie du nord qu'à partir de 1870, bénéficiant à la fois de l'ouverture complète du marché italien, de son exceptionnelle position terrestre et des débuts de la houille blanche…Ces succès ont pour revers la destruction durable de l'économie méridionale, brusquement offerte à la concurrence inégale du Nord après avoir été trop longtemps protégée par le colbertisme du royaume de Naples» (Balabanian et ali, 1991, p99). Athènes rassemble dès le début du XX° la moitié des effectifs ouvriers du royaume de Grèce, les ¾ des investissements et de la production ; la capitale et son port creusent sans cesse l'écart avec la province grecque. Le rattachement tardif de Salonique (1913), privée de son arrière pays balkanique, ne lui permet pas de jouer un rôle de contre-poids. La constitution de ces pôles s'est accompagnée d'un puissant drainage des populations de l'arrière pays. Barcelone fait le vide dans les campagnes catalanes. Marseille, outre l'immigration méditerranéenne, se nourrit de l'arrivée des «gavots» de son arrière pays bas-alpin. Un mécanisme identique se produit autour de Turin et Milan, avant d'être relayé après guerre par l'immigration en provenance du Sud. De même, Athènes vide les îles et le Péloponnèse de ses forces vives. Entre ces grands pôles industriels, les noyaux de développement sont trop fragiles et dispersés pour retenir la population. Le sud de l'Espagne, le Languedoc-Roussillon, le Mezzogiorno, la province grecque sont des terres d'émigration plus ou moins massive qui feront l'objet de politiques de développement des années 1950 aux années 1970.

2. CROISSANCE ET POLITIQUES D'INDUSTRIALISATION

Au cours des années 1950-1970, l'ère des productions «de masse» va alimenter un processus de rattrapage des rives nord méditerranéennes vis-à-vis du reste de l'Europe, et permettre aux pays sortis de la dictature de rejoindre l'Union Européenne. Mais l'ouverture des économies se manifeste différemment qu'il s'agisse des rythmes ou de l'environnement politique. La production industrielle italienne connaît une croissance de 7% par an dès les années 1950. Les salaires versés dans l'industrie provoquent un transfert massif de main d'œuvre vers les villes et le Nord. Avec 5% par an, la France connaît une croissance moins forte mais significative. Le décollage en Grèce et en Espagne est davantage décalé sur le début des années 1960 avec des taux atteignant respectivement 8% et 9%. L'Espagne sort graduellement de son isolement et fait appel, comme la Grèce, aux capitaux étrangers et à l'aide américaine. L'Italie et la France jouent un rôle moteur dans la construction européenne avec le lancement de la CECA (1951) et du marché commun (1957). Dans un contexte d'expansion démographique, d'urbanisation et d'équipement, les industries de base et les industries de transformation sont particulièrement sollicitées.

1.LES SECTEURS *LEADERS* DE LA DYNAMIQUE INDUSTRIELLE : REALITES ET MIRAGES

Tout d'abord **l'industrie lourde** avec au premier rang le pétrole et la sidérurgie qui connaissent alors leur heure de gloire avec une constante augmentation des capacités de production jusqu'au milieu des années 1970. Dans les deux cas, on observe la prépondérance de pôles littoraux à côté de quelques localisations en position intérieure. Le développement des hydrocarbures en Méditerranée repose sur un double approvisionnement en provenance de l'Afrique du Nord et des pays du Golfe. Le gaz Algérien est acheminé vers les ports

méthaniers de Barcelone, Fos, la Spezia et le gazoduc Transmed qui traverse l'Italie, via la Sicile (Gachelin, DIEM, 1990). Le pétrole est acheminé vers trois types d'ensemble port-raffinerie. D'une part, ceux qui bénéficient d'un hinterland européen desservi par oléoduc : Marseille-Fos, Trieste ou Salonique. D'autre part, ceux qui bénéficient d'un hinterland régional ou national comme Tarragone ou Huelva en Espagne, Ancône ou Livourne en Italie. Enfin, ceux qui bénéficient d'une position insulaire sur de grandes voies maritimes comme Sarrochi en Sardaigne ou Augusta en Sicile. La croissance spectaculaire de la chimie et de la pétrochimie exprime partout la place essentielle des hydrocarbures dans les bilans énergétiques et les nouveaux besoins en engrais et insecticides. En Italie, cette croissance est avant tout l'œuvre d'entreprises nationales comme l'ENI (Ente Nazionale Idrocarburi). En France, en Espagne et en Grèce, il s'agit surtout de multinationales comme Saint-Gobain, Dow Chemical, ICI ou Rhône-Poulenc.

Le développement d'une puissante sidérurgie méditerranéenne est aussi une des caractéristiques de ces années de croissance avec la constitution de grands pôles de sidérurgie sur l'eau comme à Tarente (1964), Fos (1973) et Sagunto (1974), tandis que la sidérurgie grecque plus modeste se développe à Eleusis. Le complexe de Tarente, dont la capacité est augmentée à deux reprises, atteint 10Mt et 21 000 salariés en 1977 (Lieutaud, 1991). Celui de Fos, projeté dès 1962 par la Sollac et décidé en 1969, représente une capacité de 8Mt et 6000 emplois en 1975. Enfin, celui de Sagonte est confié à AHM (Altos Hornos de Mediterraneo) pour une capacité de 6,5Mt et un volume d'emplois directs estimé à 5 200 postes (Bernabé et ali, 1997). Les prévisionnistes sont alors enthousiastes et tablent sur un fort développement du marché méditerranéen. A ces prévisions optimistes et fausses s'ajoutent des choix de politique industrielle basés sur le concept des *industries industrialisantes* et la théorie des pôles de croissance de l'économiste François Perroux, alors que les pays asiatiques fondent déjà leur croissance sur la stratégie de *remontée des filières*. A contre-courant du modèle dominant, l'Italie développe une structure dualiste, associant la grande usine intégrée littorale à la mini-usine intérieure utilisant la ferraille avec une faible capacité de production mais une forte productivité. Situés dans la région de Brescia, au cœur de la montagne lombarde, les *bresciani* connaissent un succès qui ne faiblira pas à l'heure du retournement de conjoncture.

Les industries de transformation ne sont pas en reste. Les constructions navales connaissent une période de grande prospérité comme à Cadix en Espagne, La Ciotat et la Seyne-sur-mer en France, dans les nombreux chantiers italiens du golfe de Gênes (Gênes, la Spezia, Livourne), du nord de l'Adriatique (Trieste) et du Sud (Naples). Dans le secteur de l'automobile : un accord intervient en 1950 entre l'INI et la FIAT pour créer la SEAT (Sociedad Espagnola de Automobiles de Turismo) qui installe une usine dans le delta de Llobregat à côté de Barcelone. En Italie, le groupe FIAT, qui passe de 250 000 véhicules en 1955 à près de 2 millions en 1973, est en situation de quasi-monopole après le rachat de ses concurrents (OM, Autobianchi, Lancia en 1969). L'activité du groupe, qui se diversifie, atteint 5% du PIB italien dans les années 1970. C'est à ce moment que s'amorce un processus de décentralisation ; l'entreprise déborde progressivement le cadre de la région turinoise pour s'installer vers le reste de la plaine du Pô puis le Centre-Nord (Marina di Pisa), le Molise (Termoli), les Pouilles (Lecce)... De même, à partir des années 1970, la stratégie des constructeurs nord européens et américains, pour accéder aux marchés méditerranéens en pleine croissance, est l'un des moteurs de la diffusion d'usines de montage en Espagne ; c'est ainsi que Ford s'implante à Valence en 1976. Dans un mouvement de transfert des industries de main d'œuvre vers la périphérie de l'Europe, deux facteurs ont alors joué un rôle important : l'anticipation de l'entrée de l'Espagne dans le Marché Commun et les coûts différentiels de main d'œuvre. En effet, le cas de Ford n'est pas isolé puisque Renault

s'implante à Valladolid dès 1955, General Motors à Saragosse, tandis que Citroën et Volkswagen suivent la même stratégie en Grèce. Le développement de ces nouveaux sites s'insère fréquemment dans le dispositif des politiques régionales d'industrialisation.

2. LES POLITIQUES REGIONALES D'INDUSTRIALISATION

Les politiques d'industrialisation complètent les mesures de modernisation de l'agriculture et des infrastructures dans une perspective de développement des emplois productifs. **En Italie**, l'action de la Caisse du Midi, qui s'étend sur une trentaine d'année (1950-1984), est un bon exemple des politiques qui se déploient dans un Mezzogiorno encore marqué en 1950 par l'analphabétisme (24% de la population), le sous-emploi et une agriculture traditionnelle qui occupe plus d'un actif sur deux. Toutefois, la continuité de l'action ne dois pas occulter l'évolution des stratégies au cours de la période ; il est par conséquent erroné de réduire l'intervention extraordinaire dans le Mezzogiorno à la vision caricaturale des «cathédrales dans le désert», de même qu'il était erroné de considérer le Sud comme une zone de sous-développement homogène, en dépit de sa diversité interne (Lieutaud, 1992). De fait, les 5 lois-cadres qui jalonnent l'existence de la *Cassa* sont représentatives de ces évolutions. La première (1950) met l'accent sur le développement agricole et le rattrapage des infrastructures. En 1957, la poursuite de l'émigration incite les experts à donner la priorité à l'industrie. C'est à ce moment que l'Etat oblige les entreprises publiques à réaliser 40% (plus tard 60%) de leurs investissements dans les régions méridionales. L'idée d'un développement polarisé et d'industries motrices se précise en 1965. Trois secteurs sont alors encouragés : la sidérurgie, la pétrochimie, les secteurs destinés à des produits d'exportation, et quatre *pôles principaux d'industrialisation* sont identifiés : l'ensemble Latium-Campanie, Pouille-Lucanie, le sud de la Sardaigne, l'est de la Sicile. Le triangle Bari-Brindisi-Tarente, qui fait référence au triangle Turin-Milan-Gênes, repose sur la complémentarité envisagée entre la sidérurgie de Tarente, la pétrochimie de Brindisi et les industries mécaniques de Bari (Lieutaud, 1992). La 4° loi-cadre de 1971 confirme ces choix stratégiques, mais le retournement de conjoncture qui frappe bientôt le pays réoriente pour partie les aides vers la restructuration nationale de l'industrie. Avec le recul du temps, la perception d'un échec global est aujourd'hui fortement nuancée : pour J.Lieutaud, «une véritable révolution industrielle a eu lieu dans le Midi»…

Les autres Etats se sont inspirés de ce modèle d'action mais le poids des spécificités nationales demeure important. **En France**, tandis que la côte languedocienne est l'objet de grands aménagements touristiques, le développement de la sidérurgie à Fos répond à deux impératifs : celui d'une restructuration nationale du secteur, et celui d'une relance de l'industrie marseillaise encore affectée par le choc de la décolonisation. La zone industrialo-portuaire de Fos constitue par la suite un nouveau pôle d'activités au sein de l'Aire Métropolitaine Marseillaise, sans résoudre à proprement parler le problème du déclin marseillais : devenue projet d'Etat, pris en main par le secteur privé, elle échappe largement aux acteurs locaux (Morel, 1997). **En Espagne** aussi, la politique régionale n'est pas l'aiguillon principal, même si dès le premier plan (1964), les investissements sont dirigés vers 7 *pôles de croissance et de promotion* dont celui de Séville-Huelva sur le littoral méditerranéen ; ceux de Grenade et Cordoue appartiennent à une seconde génération lancée en 1972. Les industries qui s'implantent dans ces pôles jouissent d'importants avantages (équipement, subvention, fiscalité) mais les entreprises publiques ne sont tenues à aucune contrainte particulière. Le développement de centres comme Algesiras ou Carthagène relève davantage de politiques sectorielles. Entre 1960 et 1972, ce sont les régions déjà industrialisées qui recueillent les ¾ des investissements étrangers (dont 1/3 à Madrid, ¼ en Catalogne et 10% au Pays Basque). **En Grèce**, pays confronté à la macrocéphalie athénienne,

la législation de 1965 a chargé l'ETVA (Banque Hellénique de Développement Industriel) d'installer 3 zones industrielles à Patras, Volos et Salonique. Il semble que leur succès relève autant de la construction des deux grandes routes, Athènes-Salonique et Athènes-Patras, que des encouragements fiscaux et financiers (Sivignon, 1990). A partir de 1968, la politique de décentralisation se généralise et le pays est divisé en zones bénéficiant d'aides croissant selon un gradient centre-périphérie. Aux limites de l'Attique, ce dispositif a suscité la naissance ou le développement de trois concentrations industrielles : Inofita-Thèbes (Béotie), Khalkida (Eubée) et Corinthe (Péloponnèse) qui appartiennent de fait au Grand Athènes. La diffusion de l'industrie est donc réelle mais échappe pour partie aux résultats attendus.

Peut-on en définitive parler de politiques régionales d'industrialisation ou plutôt de politiques nationales de développement et de redéploiement de l'appareil productif ? La question mérite d'être posée. Le poids des régions et, à travers elles, des acteurs locaux et régionaux, est encore faible. Il faut attendre les années 1970 et 1980 pour que la crise du fordisme et de l'Etat fasse émerger le territoire.

3. CRISE ET RENOUVEAU DES SECTEURS ANCIENS A L'AUBE DE LA TROISIEME INDUSTRIALISATION

La crise des années 1970 ouvre à bien des égards une nouvelle donne en modifiant durablement les formes de régulation des économies, les institutions, les marchés du travail. L'apparition de régions déprimées au nord de l'Europe, mais aussi au nord de l'Italie et de l'Espagne met fin à la grande migration sud-nord dans un mouvement d'harmonisation des comportements démographiques. Après l'élargissement de l'Europe à la Grèce (1981) puis au Portugal et à l'Espagne (1986), la construction européenne entre dans une nouvelle phase d'approfondissement à travers l'achèvement du marché unique (Traité de l'Acte Unique, 1986) et la mise en œuvre d'une dynamique d'Union Economique et Monétaire (Traité de Maastricht, 1992). Dans le cadre d'une mondialisation accrue, la réponse libérale à la crise bouleverse les équilibres antérieurs, déclenche une vague de privatisations et un nouvel élan des investissements internationaux. Le pouvoir des Etats se resserre et se redéfinit entre un échelon communautaire plus fort et l'émergence de pouvoirs locaux et régionaux : mise en place des communautés autonomes en Espagne, décentralisation politique et création des conseils régionaux en France, réforme territoriale en Italie, en Grèce. L'affirmation d'une politique régionale de l'UE et l'harmonisation des règles d'intervention transforment également le jeu des acteurs. La mise en concurrence des territoires oriente le regard vers de nouvelles ressources auxquelles les entreprises sont devenues plus sensibles : environnement et cadre de vie sont de nouveaux facteurs de localisation ; l'ensoleillement, le littoral, la proximité plaine-montagne, la réputation touristique, la richesse du patrimoine, tout autant que le réseau des villes mieux dotées en services et infrastructures, constituent des atouts importants pour les rives nord de la Méditerranée. C'est dans ce contexte que s'effectue la mutation des industries lourdes et de transformation et l'émergence de nouveaux secteurs et territoires productifs.

1. LA FIN DE L'INDUSTRIE LOURDE ?

L'entrée en scène d'une nouvelle ère industrielle entraîne le plus souvent les secteurs qui lui sont antérieurs dans ses nouvelles logiques de production. Dans la sidérurgie, la réduction des capacités, la fermeture de sites en Italie (Bagnoli, 1991) ou en Espagne (Sagunto, 1983) ne doivent pas occulter les nouveaux développements de ceux qui se sont maintenus. La fin des années 1980 a vu le rétablissement financier et la privatisation des grandes entreprises

sidérurgiques. L'acier n'est plus un produit standard mais un produit dédié à des usages spécifiques. Les nouvelles productions ne reposent plus sur de grands investissements mais sur l'utilisation des installations existantes dans le cadre d'un partage des métiers. En Italie, les *bresciani* se spécialisent dans les aciers spéciaux et s'internationalisent ; le cas de l'entreprise Lucchini illustre cette évolution : devenue société par action en 1973, elle connaît une croissance externe rapide dans les années 1980 et 90 en s'installant en Pologne, en Belgique et en rachetant en 1999 l'usine Ascométal de Fos-sur-mer. En France, le groupe Usinor crée en 2000 la filiale Sollac Méditerranée spécialisée dans les aciers plats au carbone pour l'automobile ; son siège est à Milan mais le cœur du système est l'usine de Fos (Mioche, 2000). Dans le secteur du pétrole et de la pétrochimie, on assiste à des évolutions analogues. Au cours des années 1980, les capacités de raffinage sont réduites d'un tiers en Italie et en Espagne. Mais de nouvelles implantations ont eu lieu récemment : en 1996, Interquista filiale de CEPSA a créé une nouvelle unité de fabrication de produits chimiques de base à San Roque (Cadiz) et Ertisa a également créé une nouvelle usine près de Huelva (Palos). A Tarragone, Dow Chemical Iberica s'est agrandi, et Repsol Quimica a créé une nouvelle unité de propylène en 1997. Rappelons que l'industrie chimique espagnole est surtout concentrée en Catalogne (1/3 de la production contre 15% à Madrid et 12% au Pays Basque) et que le secteur représente 12% du PIB et emploie 228 000 personnes (Huetz de Lemps, 1998). Il est par conséquent hâtif et erroné de parler de la fin de l'industrie lourde.

2. LA RESTRUCTURATION DES INDUSTRIES DE TRANSFORMATION

Les industries de transformation ont également payé un lourd tribut à la crise. Le textile conserve quelques points forts. Il demeure la principale spécialisation de la Catalogne qui regroupe 42% de la production espagnole et plus de 100000 emplois. En Italie, Milan est devenue une capitale de la haute couture et du prêt à porter, tandis qu'à Athènes, la célèbre entreprise Piraïki-Patraïki a fermé ses portes. Mais le textile est un secteur multiple que l'on peut rattacher, selon les cas, à la grande industrie ou, comme on le verra plus loin, aux districts et aux dynamiques de *sentier*. Dans le domaine des industries mécaniques, la construction navale a connu un recul important avec la fermeture des chantiers de Cadix en Espagne, La Ciotat et la Seyne dans le Sud de la France. Mais d'autres branches sont porteuses de dynamiques nouvelles. Après la grande rationalisation des années 1975-1980, l'industrie automobile est devenue pleinement une industrie de l'ère post-fordiste, et Turin est passée «de la ville-usine à la technopole» (Jalabert, Gregoris,1987). En cinq ans, la FIAT se sépare de 35 000 salariés, les nouvelles technologies deviennent le fer de lance de la stratégie du groupe qui consacre en 1985 10% de son chiffre d'affaires à la recherche. La réorganisation du système productif s'appuie sur la robotisation (220 robots installés dans l'usine de Mirafiori en 1982), la production à flux tendus, la réduction du nombre de fournisseurs et leur hiérarchisation. En s'appuyant sur l'étude des expériences technopolitaines, la Fondation Agnelli lance en 1984 l'association Technocity pour développer les échanges technico-scientifiques dans l'ensemble de l'appareil économique de l'agglomération turinoise qui se structure en 3 pôles : informatique au nord avec Olivetti, électro-mécanique à l'ouest avec Mirafiori, productique-robotique au sud-est avec les centres de recherche et de conception. La mutation de l'automobile touche aussi les établissements du sud de l'Italie avec la création de l'usine de Melfi en Basilicate, la plus grande et la plus moderne des usines FIAT du Mezzogiorno, conçue sur le modèle du *juste à temps* et de la *qualité totale*, elle représente un complexe de 10 000 emplois directs (Bergeron, 1995). L'aéronautique, et plus généralement le secteur de la défense, demeure, en dépit de fortes réductions, un gros pourvoyeur d'emplois : à Marignane, dans la région Marseillaise, Eurocopter (hélicoptères civils et militaires) avec ses 5000 salariés est la plus grosse

entreprise du département. En Italie, où son décollage est récent, il se concentre dans le triangle Turin-Milan-Gênes, mais aussi à Rome et Naples (Carroué, 1993). En Espagne, il se concentre à Madrid et en Grèce à Athènes. Son haut niveau technologique le rapproche des aires métropolitaines et technopolitaines.

3. RENOUVEAU DES DISTRICTS ET DES INDUSTRIES TRADITIONNELLES

Mais la crise est aussi l'occasion d'un formidable renouveau de secteurs plus traditionnels et de formes plus traditionnelles de production appelées districts industriels. Souvent issus d'un artisanat ancien, ils se sont maintenus pendant les Trente Glorieuses sans que l'on y prête attention car ils apparaissaient comme des archaïsmes (Houssel, 1995). Ces districts sont des systèmes de petites et moyennes entreprises spécialisées, concentrées sur un territoire bien délimité ; ils ont su, malgré les crises, s'adapter aux changements de technologie et de commercialisation. Dans les années 1970-80, économistes et sociologues les étudient en s'inspirant des travaux d'Alferd Marshall, économiste anglais du début du siècle (Becattini, 1992). Au sein de réseaux, où les solidarités familiales et communautaires tiennent une grande place, ils conjuguent désintégration verticale et intégration territoriale, réalisant des économies externes et faisant preuve d'une grande capacité d'innovation et de flexibilité. Selon l'expression de G. Fua, ils offrent d'autre part des formes d'industrialisation «sans fracture» (Houssel, 1990) dans des régions intermédiaires entre un foyer de grande industrie et un Sud traditionnel : en l'Italie, mais aussi en Espagne et en Grèce, pour s'en tenir à l'Europe. En Espagne, la Communauté Autonome de Valence en offre un bel exemple en présentant une marqueterie de territoires spécialisés dans le jouet, le textile, la chaussure, la céramique (Salom, Albertos, 2000). En Grèce, les fourreurs de la région de Kastoria produisent le tiers des vêtements de fourrure vendus dans le monde (Deslondes, 1997). Cependant, les districts caractérisent tout particulièrement la Troisième Italie et constituent des acteurs essentiels de l'économie italienne qui comptait, en 1998, 200 districts représentant 2,2 millions de salariés et 42,5% de l'emploi manufacturier (Vidal, 2000). Leurs secteurs d'activité sont très divers : textile à Prato, verre à Murano, mobilier dans la Brianza, confection à Trevise (fief de Benetton), céramique à Sassuolo…, mais on trouve aussi des districts récents axés sur le biomédical à Mirandola ou l'environnement à Ravenne. Le Mezzogiorno en compte quelques uns comme le Triangle des Salons dans la région de Matera en Basilicate (Bergeron, 1997). Tout au long des années 1950 et 1960, ces petits ateliers à domicile, pratiquant le travail au noir, existaient à la marge de l'économie formelle. Dans un second temps, ils se rapprochent des normes de l'économie «moderne» : des bâtiments fonctionnels se mettent en place et surtout des mesures sont prises en 1980 pour «légaliser» le travail clandestin en limitant le versement des charges sociales au seul chef d'atelier. Toutefois, l'économie souterraine perdure dans plusieurs villes du Mezzogiono, comme à Naples ou Lecce. Une seconde étape est franchie en 1991 avec la loi 317 qui répertorie et institutionnalise les districts en leur accordant des aides. On passe ainsi d'une industrie spontanée à la reconnaissance d'un modèle formalisé dans le cadre de politiques de développement local. Du reste, en France, la DATAR lance un appel à projets en 1998 pour identifier les systèmes productifs locaux (SPL) français et organise en 2001 un grand colloque international sur le sujet. Les SPL entrent ainsi dans la «norme» de l'aménagement du territoire. Les grandes entreprises et le secteur high-tech aussi s'y intéressent ; sur les 96 SPL répertoriés par la DATAR, 14 concernent les biotechnologies, le multimédia et l'électronique ; deux d'entre eux ont été impulsés par les *leaders* de la microélectronique provençale. Le succès des districts a quelque peu infléchi les politiques technopolitaines.

4. NOUVELLES TECHNOLOGIES ET TECHNOPOLES (carte)

1. LA FRANCE, PAYS PIONNIER

En vérité, les secteurs caractéristiques de la troisième industrialisation comme l'électronique, l'informatique, les télécommunations, et par la suite les biotechnologies, sont nés bien plus tôt aux Etats-Unis. Le Stanford Industrial Park dans la Silicon Valley (Californie) a été créé en 1951, et une des premières entreprises à s'y installer, Hewlett-Packard, a été fondée en 1938. En France, l'installation d'IBM à la Gaude, près de Nice, remonte à 1961, celle de Texas-Instruments à Villeneuve-Loubet à 1962 (Benko, 1991). **Le technopôle de Nice-Sophia-Antipolis**, pionnier en Méditerranée, est en germe dès les années 1960 dans une logique de décentralisation. Pour son fondateur Pierre Laffitte, alors directeur de l'Ecole Supérieure des Mines de Paris, il s'agit d'abord de mettre «Le Quartier Latin aux champs». Le parc international d'activités, qui reçoit le label d'opération d'intérêt national, est créé en 1972 sur 2300 ha, puis agrandi en 1986 à 4000 ha. Il compte aujourd'hui plus de 1000 entreprises, contribuant à la création de 20 000 emplois dont ¼ relevant d'entreprises étrangères ; désormais ce sont les créations *ex nihilo* qui dominent. Le succès de l'opération en fait un technopôle de référence, et son impact régional ne fait aucun doute : on estime à 40 000 le nombre d'emplois induits dans l'aire niçoise. Mais sa structure est duale avec, d'une part, un parc de prestige pour les multinationales (Digital Equipement, Wellcome…), d'autre part, une structure d'incubation composée d'établissements de recherche, de formation et de sociétés de services. Des associations professionnelles comme Telecom Valley se sont créées pour favoriser les coopérations entre les entreprises et activer la *fertilisation croisée.* Au-delà du parc d'activités, le développement de logements et de services à la population ont pour but de faire de cette agglomération une véritable ville nouvelle qui revendique le qualificatif de «technopole», mais le secteur résidentiel n'abrite que 4000 personnes, beaucoup travaillant hors du site (Wolkowitch, 1998). Sophia-Antipolis a donné à la région PACA l'image d'une *sun belt* inspirant d'autres initiatives sur le littoral méditerranéen français. **La technopole montpelliéraine** naît en 1984 avec la création de l'association Montpellier-LR-Technopole qui regroupe collectivités et universités régionales, bien après l'implantation d'IBM en 1965. A la différence des parcs technologiques classiques fondés sur la concentration d'entreprises en un même lieu, celui de Montpellier se caractérise par une certaine dispersion : on compte sur le district de Montpellier 9 parcs d'activités dont 3 à vocation scientifique et technologique (Agropolis, Euromédecine, Millénaire). L'idée est d'associer ces créations au puissant potentiel universitaire de la cité et à des opérations de restructuration urbaine (Antigone en centre-ville, réorganisation des transports, parc de loisirs…). Cette politique a eu des effets indéniables avec le développement d'un grand nombre de PME. Au total, 35 000 emplois nouveaux ont été créés en 15 ans (1983-1998), mais cette dynamique a peu concerné l'environnement régional. **La région marseillaise** (3000 chercheurs et 200 laboratoires) ne dispose ni d'un site de référence ni d'une véritable instance de coordination des différents sites spécialisés dans l'accueil d'activités technologiques. Les technopôles officiels de Château-Gombert et Luminy à Marseille rassemblent une bonne partie des universités scientifiques et des écoles d'ingénieurs, celui de l'Arbois entre Aix et Marseille s'articule à la nouvelle gare TGV inaugurée en juin 2001, les zones de Rousset et plusieurs sites diffus en pays d'Aix sont issus d'un processus plus spontané. L'âpreté de la concurrence entre communes est un handicap mais la région demeure attractive pour les investissements nationaux et internationaux. Au centre de Marseille, le projet Euroméditerranée, lancé en 1995, a accueilli récemment plusieurs opérateurs de télécommunication et complète l'édifice. L'ensemble des sites couvre un champ d'activités étendu, mais ces dernières années ont vu un

développement spectaculaire de la microélectronique (semiconducteurs et cartes à puce). Après avoir démarré en 1979 sur la zone de Rousset, la filière s'est agrandie par un processus d'essaimage et de développement de grandes entreprises, elle compte actuellement 7000 emplois ; ST Microelectronics, Atmel et Gemplus en sont les principaux *leaders* (Daviet, 1999). Le littoral méditerranéen français a certes connu des développements importants dans le secteur des nouvelles technologies mais il faut être prudent, dans ces secteurs aussi les retournements de conjoncture peuvent être douloureux, le site IBM de Montpellier en a fait l'expérience, la tempête qui secoue en 2001 le secteur des télécommunications laisse planer des menaces sur les zones high-tech provençales.

2. L'ITALIE : «DEMYTHIFIER» LE SUD

En Italie, sans développer le puissant appareil technologique des villes du Nord, on mentionnera parmi les principaux technopôles du pays la Technocity turinoise, déjà citée, et Milan Bicocca dont l'opérateur est Pirelli. Il faut surtout souligner l'essor des nouvelles technologies dans la région de Rome et dans le Sud. **Rome**, qui n'avait pas de tradition industrielle, est devenue la troisième ville industrielle du pays en valorisant ses atouts de métropole politique et intellectuelle et sa position charnière entre Nord et Sud. Le Latium concentre un cinquième des dépenses nationales de recherche. L'industrie se concentre dans plusieurs types d'espace : la zone industrielle orientale appelée «technopôle» de la Tiburtina Valley, l'axe en direction des Castelli Romani qui concentre des entreprises du secteur des télécommunications, enfin, la plaine pontine au sud en direction de Latina. Le succès de cette dernière doit beaucoup à l'insertion du Bas-Latium dans le Mezzogiorno officiel (Rivière, 1996). Dès la fin des années 1960, l'électronique, à côté de la chimie-pharmacie, était la branche la plus pourvoyeuse d'emplois, elle s'est ensuite affirmée au cours des deux dernières décennies. Autre caractéristique à souligner, alors que le Mezzogiono apparaît plutôt comme une «chasse-gardée» de l'industrie nationale, le Latium a vu arriver de nombreuses multinationales nord-américaines et européennes (Wellcome dans la pharmacie, IBM dans l'électronique…). A **Naples**, c'est dans le secteur de l'aéronautique que s'opère la liaison décisive entre le monde de la recherche et les initiatives industrielles, avec en particulier Aeritalia et Selenia qui sont les deux plus grands établissements italiens opérant dans ce secteur, mais on note aussi la présence de Siemens, Italtel, Texas Instruments, Olivetti. Ces entreprises *leaders*, qui ont attiré la présence d'un grand nombre de PME, sont implantées au nord et à l'est de l'agglomération. Les éléments sont réunis pour qu'émerge une véritable technopole dont la création est soutenue par l'Etat dès 1985. Dans le cadre d'un plan national pour les parcs scientifiques du Midi de l'Italie, Naples et Bari ont été choisies. A Naples, plusieurs quartiers ont été désignés pour recevoir le futur parc conçu comme un ensemble multisites : Poggioreale accueille déjà un centre directionnel administratif sur une ancienne friche de l'AGIP, Fuorigrotta et la Mosta d'Oltremare sont destinés à la recherche, Bagnoli se voit investi d'une fonction culturelle et universitaire sur les friches laissées par Italsider (Vallat, Marin, Biondi, 1998). Cette vaste opération baptisée Neonapoli a aussi une vocation urbanistique visant à intégrer les zones sinistrées. **Bari** est en fait le plus ancien des parcs scientifiques italiens. Prenant le relais d'un consortium créé en 1969, il a pris le label de technopole en 1984 et ressemble 8 firmes dans le secteur de l'informatique (Vallat, 1997). En Sicile, sans recevoir le label de technopole, la ville de **Catane** s'est imposée comme un important pôle en microélectronique dominé par l'entreprise franco-italienne ST Microelectronics qui, s'appuyant sur un partenariat avec l'université, a développé un centre de R&D de 850 personnes sur un effectif total de 3500 personnes en 2000 ; la filière génère en outre 2000 emplois supplémentaires en ayant suscité la venue de nombreux sous-traitants et grands clients comme Nokia et Omnitel (Daviet, 2001).

3. EN ESPAGNE ET EN GRECE : UN DEMARRAGE PLUS TARDIF

En Espagne, le réseau des parcs scientifiques et technologiques commence au début des années 1980 avec la planification des gouvernements autonomes. D'autres initiatives verront le jour par la suite. En 1999, le réseau officiel des technopôles compte 16 membres mais 11 seulement existent réellement, 6 d'entre eux se trouvent sur le littoral méditerranéen : Barcelone et Vallés en Catalogne, Mediterraneo et Valence dans le Levant, Malaga et Seville en Andalousie. Trois parcs méditerranéens arrivent en tête pour le nombre d'entreprises en 1999 : Seville (167), Vallès (124), Malaga (118). Séville est également en tête pour le nombre d'emplois : 7 800 contre 2000 à Vallès et Malaga. Mais les 11 parcs en activité dans le pays ne totalisent que 22 700 emplois en 1999. En 12 ans, les parcs ont évolué : les premiers sont apparus comme instruments du développement régional plus que comme des espaces spécifiques pour la promotion de l'innovation ; après l'accueil des grandes entreprises sur de grandes parcelles, ils ont dû s'adapter au développement des PME qui recherchent des parcelles de plus petite taille. Ondategui (2000) qui les a étudiés est très réservé sur la réalité de l'essaimage et des liens recherche-industrie. Toutefois, ce diagnostic ne rend pas compte de la vitalité des secteurs high-tech, notamment à Madrid et Barcelone qui bénéficient du meilleur environnement technologique et métropolitain. La Catalogne assure 60% de la production pharmaceutique espagnole ; les 4 principaux laboratoires pharmaceutiques à capitaux espagnols sont des sociétés catalanes : Almirall-Prodesfarma, Esteve, Ferrer International et Uriach ; ce dernier a construit un nouveau centre de production à Palau de Plegammas et d'autres sociétés comme Lacer et Novartis viennent de réaliser d'importants investissements à Barcelone (DREE, 2000). Dans le secteur de l'électronique, la Catalogne assure 80% de la production électronique grand public et 50% des composants électroniques ; la moitié de la production est assurée par des sociétés à capitaux étrangers comme Sony, Sharp, Philips ; Hewlett Packard et Nokia y ont installé des centres de recherche.

En Grèce, l'industrie des composants électroniques s'est développée à partie de l'aérospatiale (Hellenic Aerospace Industrie à Tanagra). Dans le secteur des télécommunications, la Grèce n'a pas à proprement parler d'industrie nationale, mis à part la société Intrakom (du groupe Kokkalis) qui est licenciée d'Ericsson. Mais elle présente un des enjeux de la concurrence internationale et tous les grands industriels du secteur y sont présents par le biais de filiales de production, comme par exemple Siemens et Alcatel. Les trois principaux technopôles sont ceux d'Héraklion (Crète), Thessalonique (Macédoine) et Patras (Grèce Occidentale).

Si au cours de cette dernière période les acteurs institutionnels locaux et régionaux ont joué un rôle plus important, ils n'ont pas toujours contrôlé, loin s'en faut, le développement industriel dans des cadres préétablis. Très souvent, dans le secteur des nouvelles technologies, des investissements extérieurs ont été le point de départ d'un développement plus endogène. Au niveau des discours officiels, la priorité affichée aux PME a souvent omis de souligner les liens importants existant entre grandes et petites entreprises, et en réalité les élus n'ont jamais cessé de regarder du côté des grands investissements internationaux.

CONCLUSION

L'engouement pour les nouvelles technologies et les districts, leur succès en Méditerranée, les frontières finalement ténues entre industries traditionnelles et secteurs innovants, formel et informel, nourrissent une réflexion nouvelle sur les «modes» d'industrialisation. Les politiques adoptent le plus souvent, avec un temps de retard sur la réalité des processus, le

mode de développement industriel dominant à un moment donné. Les régions du Midi européen voient certes le développement de ces nouveaux modes d'industrialisation de façon spontanée ou encadrée par les politiques de développement local, mais connaissent aussi, comme dans l'Europe du Nord, de graves crises de reconversion qui révèlent l'existence de cycles plus anciens d'industrialisation. L'émergence de nouveaux cycles ne relève que rarement de créations *ex-nihilo* ; elle s'appuie le plus souvent sur un terreau ancien, valorisé par les nouveaux facteurs de localisation que sont d'une part l'environnement et le cadre de vie, d'autre part les dynamiques de métropolisation au sein d'espaces mieux dotés en infrastructure et fortement tertiarisés. Le littoral et l'ensoleillement jouent comme facteur d'attractivité des régions considérées, mais au sein de ces régions, les espaces industriels occupent plus fréquemment une position intérieure et partent à la conquête des arrières pays, comme un signe de dépassement des phénomènes de maritimisation.

Ouvrages cités en référence

Balabanian (O.), Bouet (G.), Deslondes (O), Lerat (S.), 1991, *Les Etats méditerranéens de la CEE Espagne Grèce Italie Portugal,* Paris, Masson, Géographie, 212p.

Becattini (G.), 1992, *Le district marshallien : une notion socio-économique*, in Les régions qui gagnent, sous la dir. de G. Benko et A. Lipietz, Paris, PUF, p 35-55.

Benko (G.), 1991, *Géographie des technopôles*, Paris, Masson, 224p. (exemples de Sophia-Antipolis et Montpellier)

Bergeron (R.), 1997, Pôles de développement et nouveau district industriel dans la région de Tarente et Matera, Aix-en-Provence, *Méditerranée,* n°3-4, p45-54.

Bergeron (R.), 1995, La Fiat à Melfi, chance et défi pour la Basilicate, Aix-en-Provence, *Méditerranée,* n°1-2, p 121-124.

Bernabé (JM.), Salom (J.), Albertos (J.), Castello (V.), 1997, Un cas de reconversion réussie : la sidérurgie de Sagunto, Aix-en-Provence, *Méditerranée*, n°3-4, p 63-72.

Carroué (L.), 1993, *Les industries européennes d'armement,* Paris, Masson, coll. «Réalités CEE», 237p. (voir la 3° partie)

Charrier (JB.), 1991, *L'Italie,* Paris, Masson, 272p.

Chastagnaret (G.), 1997, L'industrie en Méditerranée, une histoire en construction, Aix-en-Provence, *Méditerranée,* n°3-4, p 5-12.

Daviet (S.), 2001, Mondialisation et ancrage territorial chez ST Microelectronics, Aix-en-Provence, *Rives nord méditerranéennes*, n°9, p67-81. (le cas de Catane)

Daviet (S.), 1999, Microélectronique en Provence une redéfinition de l'industrie par le territoire, Aix-en-Provence, *Méditerranée*, n°3, p 33-40.

Delondes (O.), 1997, *Les fourreurs de Kastoria entre la Macédoine et l'occident (performances et fragilité d'un district artisanal grec),* Paris, CNRS, Méditerranée, 228p.

Direction des relations économiques extérieures, 2000, *Analyse sectorielle de l'industrie en Catalogne,* Paris, Les notes des postes d'expansion économique, 55p.

Gachelin (C.), 1990, *Processus et types d'industrialisation dans les pays méditerranéens de la CEE,* in Dossier des Images économiques du monde : La CEE méditerranéenne, sous la direction de J.Beaujeu-Garnier et A. Gamblin, Paris, SEDES, p 205-212.

Houssel (J.P.), 1995, Actualité des districts industriels, Lyon, *Revue de Géographie de Lyon,* n°1, p 3-5.

Houssel (J.P.), 1990, L'industrie spontanée en Italie, Paris, A. Colin, *Les Annales de géographie,* n°554, p 420-440.

Huetz de Lemps (A.), 1998. *L'économie de l'Espagne,* Paris, A. Colin, 295p.

Jalabert (G.), Gregoris (M.), 1987, Turin : de la ville-usine à la technopole, Pais, A. Colin, *Annales de géographie,* n° 538, p 680-704.

Lambert (O.), 1998, L'automobile à Marseille, la saga Turcat-Mery, Aix-en-Provence, *Industries en Provence dynamiques d'hier et d'aujourd'hui*, n°1, p 7-13.

Lieutaud (J.), 1992, La permanence du problème du Mezzogiorno italien, Aix-en-Provence, *Méditerranée,* n°3-4, p 3-12.

Lieutaud (J.), 1991, *La programmation italienne dans le Mezzogiorno italien : l'exemple de la Pouille,* Rome, n° 144, collection de l'Ecole Française de Rome, 616p.

Merger (M.), 1998, *Un siècle d'histoire industrielle en Italie, industrialisation et sociétés 1880-1970,* Paris, Sedes, 1991p.

Mioche (P.), 2000, *Peut-on parler d'un renouveau de la sidérurgie méditerranéenne ?,* in colloque «Savoirs et savoir-faire industriels en Méditerranée Occidentale : XVI-XX° », Corte, 30 juin-2 juillet 2000, 11p.

Morel (B.), 1997, La nouvelle économie marseillaise et ses territoires, Aix-en-Provence, *Méditerranée,* n°3-4, p 21-26.

Ondategui (J.), 2000, *Parques cientifico-tecnologicos en Espana : las fronteras del futuro, ,* in Innovacion pequena empresa y desarrolo local en Espana, José Luis Alonso, Ricardo Méndez coordinadores, Madrid, Civitas ediciones, coleccion economica, p 269-293.

Rivière (D.), 1996, *L'Italie et l'Europe vues de Rome : le chassé-croisé des politiques régionales,* Paris, L'Harmattan, Géographies en libertés, 350p. (voir en particulier le chapitre 3 sur la région de Rome)

Salom (J.), Albertos (J.), 2000, *Procesos de innovacion industrial en la comunidad valenciana en los anos noventa,* in Innovacion pequena empresa y desarrolo local en Espana, José Luis Alonso, Ricardo Méndez coordinadores, Madrid, Civitas ediciones, coleccion economica, p 143-162.

Sivignon (M.), 1990, La Grèce, in France Europe du Sud, *Géographie Universelle*, sous la direction de Roger Brunet, Paris, Hachette/Reclus, 475p.

Vallat (C.), Marin (B.), Biondi (G.), 1998, *Naples, démythifier la ville,* Paris, L'Harmattan, Géographies en liberté, 362p. (voir chap V et VI, p 177-250)

Vallat (C.), 1997, L'Italie : l'état du Sud, Paris, A. Colin, , *L'information géographique,* n°5, p177-186.

Vidal (F.), 2000, Les districts italiens : un modèle de développement exemplaire, Paris, *Futuribles,* n°256, p5-21.

Wolkowitsch (M.), 1998, *Provence-Alpes-Côte d'Azur*, in La France dans ses régions, sous la dir. de A. Gamblin, Paris, SEDES, p 19-44.