

Rhin-Rhône : les territoires de l'industrie

Raymond Woessner, IRADES

Fait unique en Europe, la Franche-Comté est concernée par deux projets de premier ordre en matière d'infrastructures de transport, le canal à grand gabarit et le TGV Rhin-Rhône. Il ne sera pas question, dans les lignes qui suivent, d'en débattre en termes de rentabilité économique ou de problèmes écologiques ; c'est là affaire de spécialistes. Mais ces deux réalisations peuvent être reliées à la question du devenir industriel, activité que la crise a fortement ébranlée depuis une douzaine d'années environ. Il s'agit de se demander si l'industrie s'éparpille sans cohérence tout au long de Rhin-Rhône ou bien si, au contraire, elle entre dans une logique de systèmes que l'éventuelle modernisation des axes de communication pourrait contribuer à renforcer.

Des régions industrielles autonomes

On a pu délimiter six grands ensembles en fonction de données quantitatives (nombre d'emplois et nombre d'établissements) et qualitatives (recherche et développement, sous-traitance) du tissu industriel.

Par ordre d'importance, la région de Bâle vient en premier : elle rassemble 36 % des emplois industriels de l'espace étudié, essentiellement dans de grands établissements de la chimie et de la pharmacie. Ceux-ci ont connu cinquante ans de croissance ininterrompue, mais les grandes firmes bâloises commencent à restreindre l'emploi. La fusion en cours de Ciba-Geigy et de Sandoz attise encore les craintes pour l'avenir. C'est que Bâle manque de place, que les salaires y sont très élevés,

tout comme le cours du franc suisse, et que les écologistes, très actifs, considèrent l'industrie avec suspicion.

Avec un total de 67 000 emplois industriels, le Nord Franche-Comté se polarise autour de Peugeot à Sochaux et de GEC-Alsthom à Belfort. La crise de l'emploi y a ravagé le monde ouvrier ; si le centre de production de Sochaux reste le plus gros établissement industriel, il a perdu à peu près la moitié de ses salariés depuis 1980. A Belfort, malgré les succès du TGV et des centrales thermiques à gaz de l'Alsthom, la situation est médiocre, notamment du fait de l'échec de Bull.

Quant à la région de Mulhouse, elle rassemble 48 000 emplois industriels. Il s'agit d'une région d'exécution où les activités sont de plus en plus dépendantes de groupes multinationaux. Elle avait été revitalisée dans les années 1960 avec la chimie rhénane et l'arri-

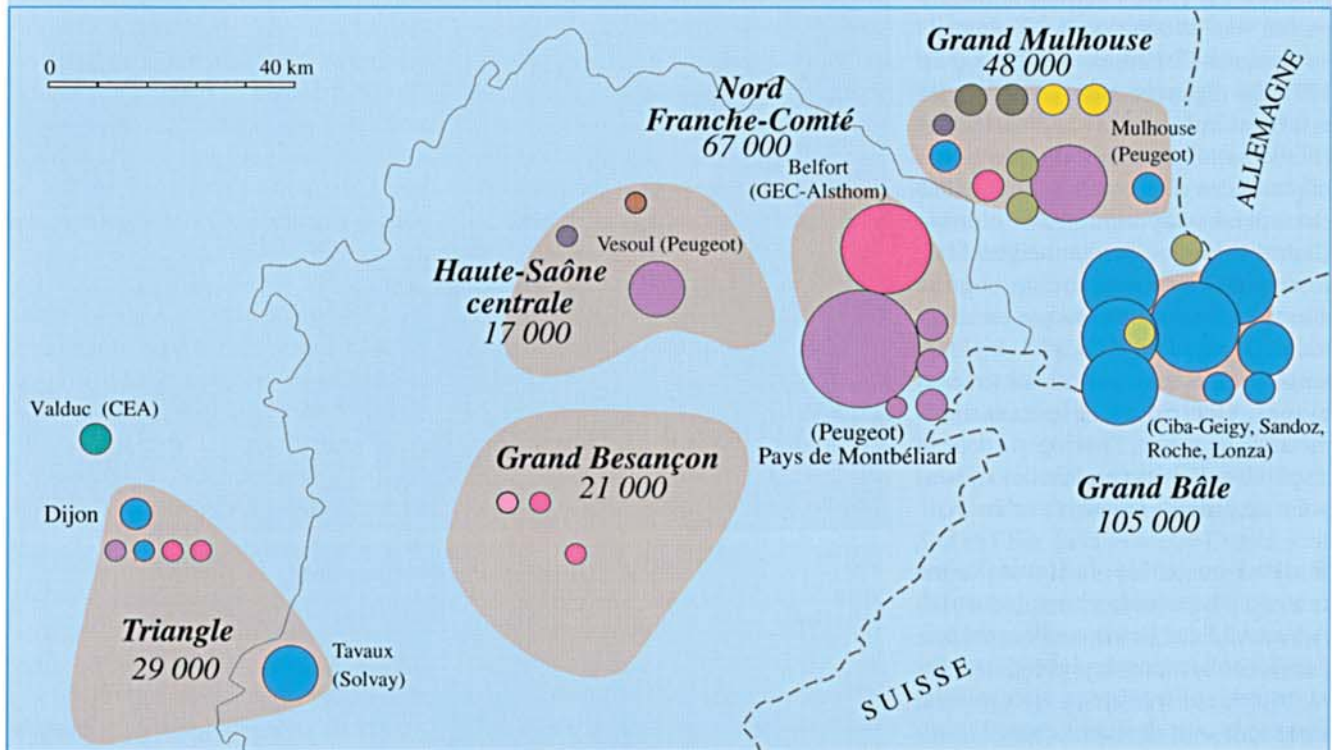
vée de Peugeot dans la forêt de la Hardt. Mais le destin des mines de potasse est scellé : elles fermeront en 2004. Le textile cotonnier, avec les filiales de DMC et quelques autres, ainsi que les constructions mécaniques, ne cessent de décliner et de changer de mains. Au bord du Rhin, il ne se passe plus grand-chose, car les firmes multinationales qui cherchent à s'implanter subissent de fortes pressions négatives de la part des écologistes. Et la région mulhousienne manque d'attractivité par rapport au reste de l'Alsace, où la rhénanité est plus marquée, tant à la ville qu'à la campagne, et l'état d'esprit plus conforme aux stéréotypes.

Par certains aspects, le Triangle Dijon-Beaune-Dole ressemble au grand Mulhouse. Les deux villes se localisent à la lisière de grands axes de passage. Elles accueillent des activités industrielles venues du dehors, sociétés fran-

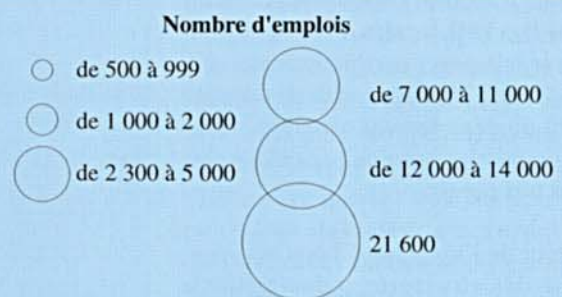
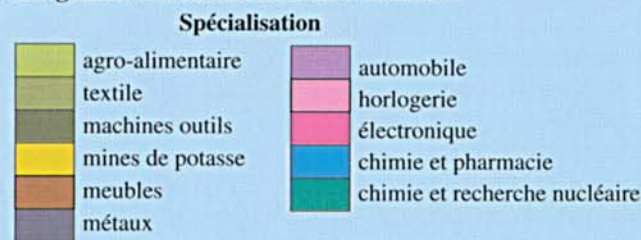


Technoland à Montbéliard (cliché ADED)

Rhin-Rhône : les régions industrielles



Les grands établissements de l'industrie



67 000 Nombre d'emplois industriels par région retenue

NB : les 17 établissements de 500 à 999 salariés du Grand Bâle ne sont pas cartographiés

Source : DRTE Bourgogne, Franche-Comté ; CCI Sud-Alsace, CCI de Constance, BAK 1994 (établissements de 20 salariés et plus exclusivement)

© Images de Franche-Comté

çaises ou multinationales décentralisées. Il en résulte une série d'activités juxtaposées qui entretiennent peu de liens entre elles et qui, à Dijon en particulier, font exécuter leur sous-traitance en dehors de la Bourgogne. Au total, le jeu des localisations et des délocalisations se conclut par un solde négatif pour l'emploi. Malgré sa tradition agro-alimentaire, la création de laboratoires pharmaceutiques, d'ateliers de

constructions mécaniques et d'optique dès le XIX^e siècle, Dijon a été et reste une ville tertiaire pour l'essentiel. Elle raisonne davantage en termes de flux liés au passage, de développement des activités logistiques, de valorisation du patrimoine culturel, que de créations industrielles.

Dans le grand Besançon, les PMI familiales et les grandes entreprises horlo-

gères (comme Lip et Kelton) n'ont pas réussi à commercialiser leurs innovations, comme le module à quartz de Montrélec. Le CETEHOR (Centre technique de l'horlogerie) et les organisations professionnelles n'ont pu mener à bien l'alchimie qui, de l'autre côté de la frontière, a sauvé le Jura suisse, avec la Swatch d'une part et les niches de marché haut de gamme d'autre part. Besançon et plus encore le

Haut Doubs en ont subi les conséquences. En 1990, l'activité horlogère passait sous la barre des 6 000 emplois en Franche-Comté, contre 14 700 en 1975. La région se reconvertis vers les microtechniques, avec l'ENSM (Ecole nationale supérieure de mécanique et des microtechniques) et des entreprises dynamiques, comme Cheval-Frères ou Schlumberger. Mais l'essentiel de l'activité de la zone d'emploi bisontine consiste en sous-traitance, avec, en 1994, plus de 7 500 emplois dans les constructions mécaniques, électriques et le travail des métaux ; de même, l'horlogerie dépend de plus en plus des commandes suisses, voire de groupes japonais et chinois.

Sixième ensemble, la Haute-Saône centrale a un double visage industriel. A Vesoul, l'établissement Peugeot prépare les collections de pièces détachées et entretient quelques spécialités, comme le cuir destiné à toute l'automobile française. La seconde réalité est celle des PMI locales, centrées sur un savoir-faire, avec parfois de beaux succès. Action 70, l'agence de développement du département, essaie d'attirer des industries propres dans différents sites très ruraux.

Autour de l'axe Rhin-Rhône voisinent donc des structures industrielles a priori très différentes, plutôt atomisées et à la recherche de voies spécifiques de développement. Chacune ne peut alors compter que sur des moyens nécessairement limités. C'est pourquoi il importe de se demander ce que certains projets pourraient apporter à l'ensemble, donc à chacun.

Des options pour l'avenir

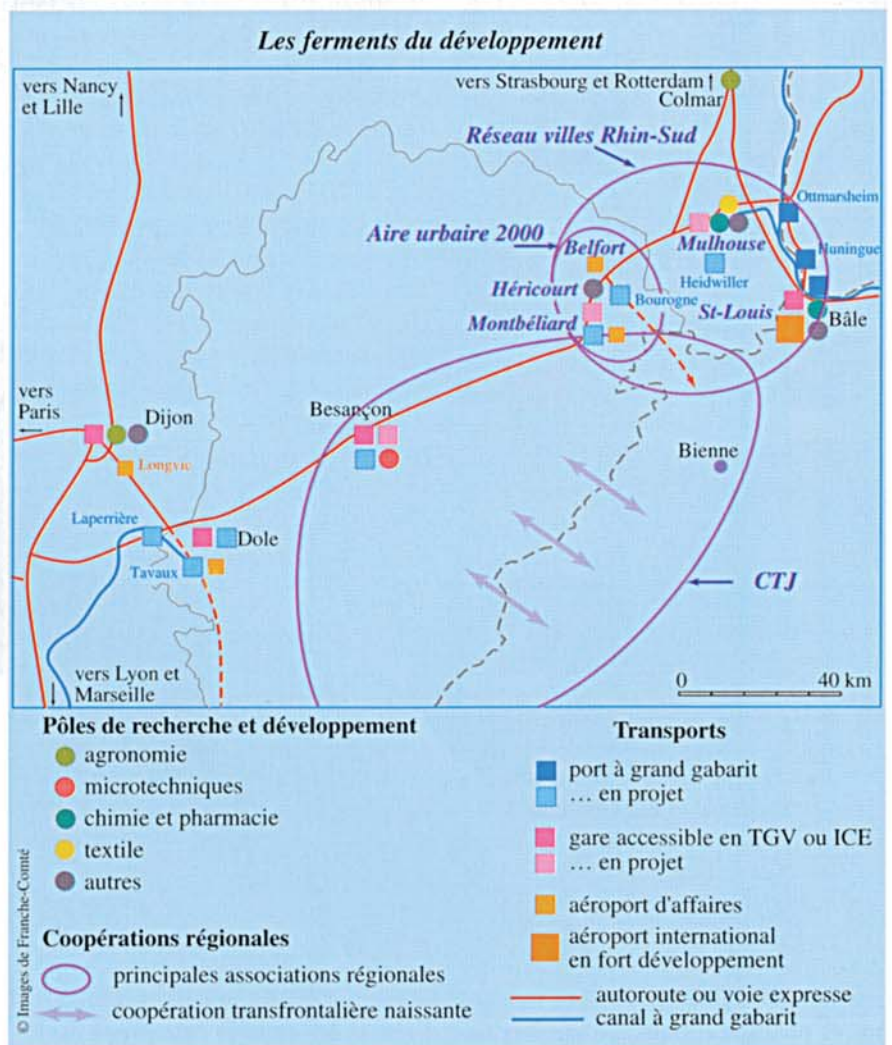
Un premier scénario s'appuie sur la croissance des flux autoroutiers. Rhin-Rhône se matérialise déjà par l'autoroute A 36 reliée à ses extrémités aux axes Paris-Lyon et Nancy-Lyon en

Bourgogne, et à la dorsale européenne du côté mulhousien. Le processus engagé conduit à créer un exutoire entre le Nord et le Sud de l'Europe, ce qui revient à consommer beaucoup d'espace, à supporter des nuisances et à dépendre de régions plus puissantes, les fonctions de commandement et les activités induites restant aux métropoles.

Un second scénario peut être envisagé grâce à la réflexion engagée autour des projets de TGV et de grand canal. La démultiplication de l'offre en capacités et en modes de transport deviendrait un incubateur du développement local. Tout l'art consisterait à ne pas regarder passer les trains, mais à utiliser flux et

carrefours comme des opportunités, des points d'ancrage pour la croissance industrielle. De nouveaux paysages, une nouvelle structuration de l'espace sont à imaginer. En outre, les différentes régions définies plus haut pourraient développer des synergies. La balle se trouve dans le camp des hommes politiques, des collectivités et des chefs d'entreprise.

La question des choix de développement se pose également à propos des compétences urbaines. Bâle s'intègre dans l'économie d'archipel des métropoles mondiales ; ses groupes chimiques nouent des relations de recherche et développement aux États-





La zone d'activité de Valentin (Cliché ADED)

Unis et ses productions à faible valeur ajoutée se délocalisent en Asie ; elle ne s'intéresse guère à son voisinage, qui lui sert de réservoir d'espace et de main-d'oeuvre. Les autres villes cherchent à créer des technopôles. Si les noms existent — Mer Rouge à Mulhouse, Technoland à Montbéliard, Toison d'Or à Dijon etc. —, il semble difficile d'atteindre une taille critique qui permette de susciter la création ou l'implantation d'entreprises et d'emplois de manière à créer un tissu industriel fondé sur la haute technologie. Il y a pourtant des pistes à explorer.

La première d'entre elles s'appuie sur la coopération entre villes ; elle est déjà mise en œuvre dans le Nord Franche-Comté. Au sein de l'Aire Urbaine, les agences de développement cherchent à répartir les activités industrielles et universitaires sans établir de concurrence entre les différents sites. Depuis peu, la taxe professionnelle produite par une nouvelle implantation profite à l'ensemble. En outre, le «Réseau de villes Rhin-Sud» regroupe Belfort, Héricourt, Montbéliard, Mulhouse, Colmar et Saint-Louis depuis 1991. Il accorde

par exemple un soutien financier à un DEA industriel préparé conjointement sur plusieurs sites. C'est ainsi que s'esquissent des réseaux qui pourront aller dans le sens de la construction d'une ville virtuelle de plusieurs centaines de milliers d'habitants.

Un autre type de développement en cours s'appuie sur les nouvelles relations entre donneurs d'ordres et sous-traitants. Peugeot rationalise sa «cascade», où l'usine donneuse d'ordres est fournie par un sous-traitant de premier rang, qui lui-même passe commande à un fournisseur de second rang, et ainsi de suite. L'idée nouvelle consiste à renforcer le potentiel technologique des sous-traitants, à les faire dépendre de plusieurs donneurs d'ordres au lieu d'un seul et, au bout du compte, à trouver des débouchés dans d'autres branches que l'automobile. Cette trajectoire s'esquisse entre Montbéliard et Mulhouse. Si elle devenait un principe de référence, il serait possible de bouleverser la géographie industrielle régionale en enrichissant les compétences des PMI et en attirant des entreprises extérieures à la région.

Le Triangle échappe à ces dynamiques qui consistent soit à associer des villes, soit à régénérer le tissu industriel. Pourtant, il possède des atouts : un établissement Peugeot avec ses sous-traitants ; il pourrait s'intégrer à une avenue de la chimie fine, dont les deux pôles seraient Bâle et Lyon. En outre, existe la possibilité de structurer une filière agro-alimentaire, autour des points forts que sont l'université de Bourgogne et son pôle agronomique, le CEPIEC, lobby de l'emballage, et les entreprises spécialisées (Danone, Nestlé...).

La région de Besançon risque de devenir victime de forces centrifuges. Le Sud et l'Est de la Franche-Comté sont attirés par Lyon et par Dijon ; le Nord-Est se construit autour de Peugeot et devient une marche du monde rhénan. La capitale régionale doit rester attractive pour ses périphéries et il lui faut valoriser sa position de carrefour entre Rhin et Saône, entre Lorraine et Suisse. Il lui faut encore développer ses capacités technologiques et faire de ses sous-traitants des interlocuteurs autonomes face au monde des donneurs d'ordres. C'est sur la constitution d'un district industriel que les acteurs régionaux devraient s'accorder en mettant en commun leurs compétences respectives.

Ainsi, le destin de l'axe Rhin-Rhône hésite. S'il reste un maillon faible entre la dorsale européenne et l'axe majeur français, la Franche-Comté peut être écartelée au profit des métropoles extérieures. Mais si la croissance s'enracine dans le développement local, il est possible de créer des réseaux complexes et sans hiérarchie, animés par différents acteurs ; avec Besançon en position centrale, cette option offre des perspectives considérables quant à la maîtrise de l'avenir. ■