

Michèle Collin
Chercheur CNRS,
Laboratoire Théories des Mutations Urbaines, Institut Français d'Urbanisme, Paris8
collin@msh-paris.fr

MOBILISATIONS PRODUCTIVES DANS LA MÉTROPOLE

Cette réflexion s'inscrit dans le cadre de travaux sur la ville comme nouveau territoire productif de la mondialisation à partir de recherches menées avec Thierry Baudouin sur des villes spécifiques que sont les villes portuaires, prises comme objet d'étude à partir d'exemples tant en l'Union Européenne qu'en Amérique.

La ville portuaire est un lieu d'observation privilégié des logiques qui président aux mutations du nouveau capitalisme dans leurs dimensions territoriale et productive. De par sa position centrale d'interface du global et du local, elle est au cœur des réseaux du procès de circulation, au cœur des articulations des flux immatériels d'informations et matériels de marchandises.

Au-delà du déterminisme technologique dominant, on s'interroge ici sur les capacités de mobilisation et d'énoncés stratégiques des acteurs des villes et des territoires face à la mondialisation.

MÉTROPOLE –LOGISTIQUE- RÉSEAUX ET FLUX

Dans l'économie mondialisée où le procès de circulation domine le procès de production, la logistique représente un nœud central de la globalisation, au carrefour de la nouvelle organisation des flux matériels de circulation- stockage- transformation- distribution des productions du monde entier, et au cœur des réseaux immatériels d'information caractéristiques de l'ère post fordiste et indispensables à la marchandisation contextualisée. Des lieux de production disséminés dans le monde jusque aux lieux de consommation précis, des plates formes logistiques, ports, aéroports coordonnent l'ensemble de ces réseaux immatériels et matériels.

La logistique est souvent limitée à l'organisation technique de l'entreprise et des transports, comme à l'époque industrielle, les analyses se focalisent sur les infrastructures et les grandes entreprises de logistique mondiale dans une approche en terme de gestion des flux et de transit rapide des marchandises.

Les nouvelles conditions de production et de circulation basées sur la notion de réseau et de flux ont été théorisés en termes de pure immatérialité et de déterritorialisation dans une focalisation sur la vitesse, le flux, le transit rapide (Virilio). Cela permet aux ingénieurs de conserver l'analyse fordienne des transports en considérant ces plates formes logistiques et les hubs comme des lieux purement fonctionnels positionnés sur de grands axes de transport des nouvelles polarisations à l'échelle mondiale et à l'échelle des grands

continents Europe, Amérique (cf Michel Savy). Ports et aéroports sont vus comme des lieux strictement techniques, fonctionnant en toute extraterritorialité. Ces visions analysent la mondialisation en termes de concentrations du capital international, avec des polarisations spatiales et sociales sur les global cities (Saskia Sassen) et des hiérarchies des villes avec la mondialisation (El Mouloud parle de métropolarisation pour n'analyser que les nouvelles polarisations et pas les métropoles).

Du point de vue du capital, tout n'est en effet que transit, flux, vitesse. Les entreprises de circulation de taille mondiale, les « intégrateurs », redécoupent l'ensemble de chaque continent selon leur logique propre. En ce qui concerne l'Europe, la distribution des produits de nombreuses firmes est, par exemple, répartie en plusieurs marchés -latin, germanique, anglo-saxon, scandinave...- regroupant des entités de consommation qui dépassent les frontières étatiques. La logistique mondiale qui approvisionne ces secteurs génère une organisation qui restructure également l'ensemble des infrastructures du continent européen.

Cette logique proprement globale renouvelle l'ancienne logique des transports et ports nationaux. Personne ne connaissait même les noms, il y a encore quelques années, des plus grands *hubs* actuels de conteneurs en Europe sont Algeciras, Gioia Tauro ou Felixtowe. La présence parmi eux d'anciens ports de guerre exprime parfaitement ce déplacement : Des infrastructures d'État situées en des points géostratégiques perdent leur valeur militaire pour devenir par contre centrale dans les stratégies géo-économiques des firmes de la circulation mondiale. Algeciras, à côté de Gibraltar, devient ainsi la plus grande plateforme intercontinentale de transit de conteneurs du premier armement mondial, Maerx, au carrefour des axes Amérique-Asie et Europe-Afrique. De même Gioia Tauro est un port sidérurgique de l'ère industrielle, construit par l'État italien des années 60 et 70 dans le Mezzogiorno qui n'avait jamais fonctionné qui est aussi investi par la circulation globale. C'est dans cet esprit qu'un arsenal comme Cherbourg, sans aucune tradition marchande, entre en relation avec des opérateurs mondiaux intéressés par une vaste rade militaire obsolète, proche du marché européen.

La plupart des analyses économiques libérales dominantes tendent à ne voir l'avenir de la circulation mondiale que dans ces lieux de concentration du capital et ces plateformes multinationales.

Dans cette vision du monde, centrée sur les flux du capital, la métropole comme territoire n'existe pas. Ce n'est qu'un lieu de concentration financière marchande et informationnelle, une plate forme logistique, purement fonctionnelle pour les firmes

multinationales. Elle représente au mieux « une assurance garantie » contre l'incertitude des firmes, pour une réversibilité des choix, une flexibilité des entreprises (Veltz) c'est à dire que la métropole n'est qu'une externalité positive pour la firme. Il est vrai que l'entreprise doit trouver de nombreux services dans la ville. Le commerce et de l'échange n'obéissent pas aux normes de l'ancien ordre productif. Ces fonctions stratégiques des compétences commerciales des services de nature immatérielle autour d'une multiplicité d'activités du commerce international, de la finance, de l'ingénierie, du marketing sont assumées par les coopérations aléatoires des compétences complexes contenues dans la ville.

Mais la métropolisation n'est pas que le lieu de concentration dans les villes des services aux entreprises, aussi sophistiqués soient-ils. La métropole est aujourd'hui beaucoup plus que le centre d'une « économie de service ». Dans la nouvelle économie cognitive, c'est l'ensemble des spécificités propres à la ville qui est rendu productif aujourd'hui. Ce sont les métropoles, pour la plupart villes portuaires, qui sont au carrefour de ces échanges, qui captent, c'est à dire attirent, retiennent les marchandises pour en tirer valeur ajoutée et emplois au travers de multiples stratégies. Ainsi la force des villes portuaires d'Europe du Nord d'Anvers, Hambourg ou Rotterdam est de valoriser l'ensemble des capacités créatives de la ville au service de son positionnement en Europe et dans le monde.

LA VILLE PRODUCTIVE : L'exemple de Rotterdam :

Quand Rotterdam « main port » dit avoir besoin d'une "main city", il s'agit en effet de dépasser la seule fonction industrielle de transport, premier port du monde pendant l'ère fordiste, immense zone industrialo-portuaire à dominante pétrolière, zone de flux et de transit pur avec une composition sociale typique de l'ère industrielle, clivée entre une importante classe de cadres ingénieurs ou techniciens et une classe ouvrière progressivement en réduction. Passer à une position de pôle logistique de distribution des marchandises du monde entier sur l'Europe implique de mobiliser la ville tout entière autour du développement des compétences immatérielles. L'enjeu est la mobilisation des spécificités de l'ensemble de la ville en liaison avec la mondialisation, en jouant prioritairement sur l'intégration économique, sociale et urbaine.

Se positionner aujourd'hui comme pôle de la nouvelle économie post fordiste, c'est bien sûr d'abord développer une économie de services, tout un ensemble de fonctions et de services aux entreprises mais c'est aussi, et surtout, s'appuyer sur des réseaux productifs

multiples à fort potentiel cognitif, avec des figures sociales multiples au-delà des profils sociaux de l'ère industrielle, à forte capacité intellectuelle, diversifiée et multinationale.

Définir un nouveau rapport entre ville et port revient à lier les activités modernes immatérielles d'interface dans la ville avec les activités matérielles et commerçantes du port. Cela implique une action directe sur la ville elle-même.

LA REQUALIFICATION DES FRICHES de l'époque industrielle est exemplaire du passage de l'ère industrielle à la circulation. C'est développer une urbanité capable d'attirer des populations de haut niveau intellectuel, faire s'implanter les sièges sociaux des entreprises multinationales et leurs cadres, combiner les fonctions économiques avec une vie urbaine renouvelée. La nouvelle phase de développement centrée sur la circulation internationale implique des transformations urbaines et territoriales pour articuler les nouvelles activités avec le fonctionnement de la ville. Aujourd'hui l'activité logistique des centres de fabrication, d'assemblage et de distribution envahit l'ensemble de la ville. C'est en fait toute la morphologie de la ville qui est mobilisée. On n'est pas dans la seule valorisation de l'environnement urbain, qui serait une externalité positive nécessaire, justifiant l'urbanisme comme une discipline autonome des conditions économiques de développement, mais dans une intégration de l'urbain et de l'économique. On peut parler d'une biopolitique de la ville où sa morphologie son urbanité est intégrée au cœur de l'économique, alors que dans la société industrielle elle n'était que le lieu de la reproduction.

VALORISER LA CULTURE autour de l'objectif jugé stratégique d'une mise en valeur des capacités de la ville participe de cette intégration. L'affirmation par la ville d'une culture et d'un patrimoine de savoirs spécifiques peut être considérée comme un facteur essentiel de production de la place participant à la fois au positionnement recherché de porte d'Europe et en même temps au développement d'une nouvelle urbanité et richesse de la population. Connaissance et pratiques des langues, des cultures du monde, niveau d'éducation et de formation, spécificités de groupes sociaux font la différence entre les villes. On est loin des analyses de l'urbanisme en termes de marketing et de communication. L'ensemble des acteurs et spécificités dans la ville deviennent facteurs de production et de valorisation, et le port de l'époque industrielle devient une ville portuaire.

On oppose ici la ville de la reproduction de la société fordiste à la ville productive de l'ère post-industrielle qui se positionne par ses dynamiques socio-politiques spécifiques. Faire métropole ici c'est agencer un territoire de productivité sociale où se conjuguent

travail et activité sociale, où les capacités productives sont centrées sur les capacités d'innovations intellectuelles qui sont bio-politiques et infinies.

Dans cette mobilisation et captation de toutes les forces productives de la ville, on insistera ici sur certaines qui nous paraissent porteurs de nouvelles contradictions et de rapports de forces à venir ou à construire.

INTERMITTENCE, LOGISTIQUE ET MÉTROPOLE : Quels nouveaux acteurs, nouveaux rapports de force, quelles nouvelles conflictualités?

La métropolisation est donc un processus productif, et non pas seulement un phénomène urbain. Il n'y a plus une situation quantitative définissant la métropole par un certain nombre d'habitants mais un processus de métropolisation mettant en réseau les villes en tant qu'acteur essentiel du procès de circulation. C'est dire que des mégapoles, des métropoles, des villes moyennes participent de ces réseaux mondiaux et cherchent à y participer.

Cette mise en réseau des villes apparaît clairement au niveau de ce que l'on appelle la logistique. On construit n'importe quoi, n'importe où, n'importe quand mais la marchandisation est par contre très précisément contextualisée et se réalise par les villes. Le travail requis participe essentiellement d'une double dimension immatérielle et matérielle :

L'une concerne l'ensemble du travail directement lié à l'économie de l'information et de la communication dans les entreprises de services logistiques mondialisées. Elle concerne beaucoup de travail hors entreprise, avec beaucoup de travailleurs indépendants, dans des processus de coopérations sur projets qui mettent en jeu des capacités stratégiques intellectuelles de création, dans des contrats toujours différents et mobilisant des réseaux toujours renouvelés, qui regroupe au sein des villes ~~des emplois~~ du travail dans l'informatique, le monde du commerce, de la culture, du consulting.

L'autre dimension se joue dans un fort développement du travail matériel qui va des industries aux entrepôts autour d'activités d'assemblage, manipulation, transformation, distribution des marchandises. C'est le travail précaire- intermittent des gens sans qualification, mobiles d'un entrepot à l'autre, parfois à la journée, liés non pas à un entrepot particulier mais à un ensemble de sites dans la ville car ces zones logistiques sont dispersées sur l'ensemble du territoire de la ville.

Apparemment distinctes, ces deux formes de travail immatériel et matériel sont en réalité profondément intriquées (Arnaud Le Marchand) dans un capitalisme cognitif qui met

l'intermittence au centre de son organisation : De par son non attachement à un site particulier- ni à un bureau ni à une usine-entrepot-, l'intermittent du travail tant immatériel que matériel est mobile dans la ville en même temps qu'il participe d'un système productif local. Il dessine ainsi dans la ville de nouveaux réseaux sociaux, et de nouvelles cartes et représentations de la ville où s'inscrit un commun multiple, dispersé. Ce commun se construit dans le territoire de la ville, au gré des mobilités dans la ville qui génèrent des formes de coopérations tant économiques que culturelles.

Ainsi dans l'émergence de nouvelles formes de luttes autour de coordinations territorialisées prenant le territoire de la ville comme lieu d'organisation de ces nouveaux réseaux productifs dans lesquels sont insérés les travailleurs intermittents. Ces luttes restent encore rares, mais permettent une mise en commun des conditions de travail dans l'entreprise avec les situations dégradées du travail intermittent, par ex du travail traditionnel bien payé et défendu de docker avec celui de l'intermittent dans la logistique mal payé, et sujet aux accidents.

Ces luttes permettent aussi une mise en commun des connaissances -et donc une comparaison - des conditions de travail dans les différentes entreprises ou donneurs d'ordre, ainsi on voit aujourd'hui apparaître un nouveau turnover comme pratique de lutte contre la précarité.

Elles peuvent mobiliser, bien au-delà des seuls salariés, des élus, des patrons locaux lorsqu'ils participent d'une volonté de développer une stratégie de la ville et du territoire par rapport à celle d'une multinationale, pour capter les flux de la mondialisation et générer des activités dans la ville.

Les friches abandonnées de l'époque industrielle où fleurissent nombre d'associations représentent aussi un lieu d'investissement commun dans la ville, cette fois dans des manifestations culturelles artistiques ou politiques qui font lien entre des situations éclatées du rmiste au chercheur, à l'intermittent du spectacle en passant par le travailleur momentanément impliqué dans la logistique. La friche est ainsi aujourd'hui lieu d'innovation sociale et d'affirmation de nouvelles subjectivités, de nouvelles populations introduisent dans les locaux industriels abandonnés leurs activités du secteur immatériel pour alimenter une métamorphose invisible de l'extérieur dans un premier temps mais féconde d'une forte créativité sociale. Bureaux d'études, associations dans les domaines culturel, artistique, social ou de la communication exercent sur la friche de la Belle de Mai à Marseille, dans l'Ile de Nantes ou sur le quartier de l'Eure au Havre des actions

coopératives qui transforment ces espaces du passé en territoires d'innovation et interpellent les municipalités.

Les villes, en jouant prioritairement sur l'intégration économique et urbaine, cherchent aujourd'hui une valorisation de leurs spécificités et y incluent la culture comme un facteur de production, dans ses dimensions et pratiques les plus émergentes, créatrices de nouvelles urbanités qui vont participer du positionnement de la métropole. Rotterdam, Hambourg ou Barcelone en fournissent parmi les meilleurs exemples qui ont mis en place des dispositifs tels les "bauforum", ateliers d'urbanisme ouverts au public, ou « plan stratégique » qui représentent de véritables agencements productifs d'intégration des nouvelles formes de créativité sociale.

Ce rapport intermittence/ territoire de la ville, peu appréhendé aujourd'hui par l'analyse tant sociale que politique, est à approfondir. Ces nouvelles pratiques sur la base de la ville comme territoire, qui dessinent de nouvelles cartes d'un commun en constitution, remettent en cause l'idéologie dominante d'une « métropole des individus » (Alain Bourdin) d'où est exclue toute dynamique commune et conflictuelle pour une approche d'individus considérés essentiellement dans leurs pratiques de mobilité redéfinissant rapport au temps et à l'espace, dans une ville prise dans sa réalité spatiale, non sociale et non collective. L'émancipation hors de l'entreprise n'est pas seulement masquée par le misérabilisme de la précarité, mais tout autant par le centrage sur l'individualisme qui nie le nouveau rôle de la ville dans les nouvelles coopérations territorialisées.

DEVELOPPEMENT DURABLE ET NOTION DE TERRITOIRE COMMUN

Les interventions et innovations de plus en plus nombreuses des multinationales dans les villes se trouvent de plus en plus confrontées à des points de vue au contraire spécifiquement territorialisés. Ainsi dans les villes portuaires, l'activité portuaire a deux faces contradictoires : entre les impératifs des firmes logistiques et leurs nuisances pour les habitants, se développe une confrontation d'appréciations et d'intérêts divergents qui caractérise un débat en terme de développement. Au contraire des multinationales qui visent le seul profit, la ville, en visant à apporter les plus-values de ses entreprises aux marchandises en transit, lie étroitement la circulation à l'emploi et au développement urbain, économique...de la cité.

On est ici en présence d'une mise en relation du local et du global, non pas seulement géographique ni même économique, mais surtout politique, c'est-à-dire propre à une cité

dont les activités impliquent les acteurs à plusieurs titres. L'acteur logistique et le citoyen sont ici une même personne, quand bien même ils évaluent pourtant très différemment les effets des trafics qui génèrent non seulement richesses et développement mais également nuisances.

Le formidable accroissement d'activités par l'arrivée d'un de ces intégrateurs globaux peut évacuer un temps tout questionnement mais, rapidement, la cité doit évaluer et comparer les nuisances et les plus-values qu'il apporte. Les positionnements de la firme "globale" et de la ville, préoccupée par sa vie même, deviennent alors distinctes et rentrent dans le rapport de forces.

Face aux grands acteurs globaux dans les métropoles, la nécessité de négociations socio-politiques devient permanente. C'est l'apparition du développement durable : Un grand nombre d'acteurs de la ville vit et participe de l'économie mondialisée et dans le même temps refuse ses effets négatifs tels que pollution, bruit, congestion. L'enjeu dépasse l'ordre strictement éthique de l'affrontement entre écolos et bétonneurs pour directement se situer au niveau économique. Il ne s'agit pas de "préserver les populations" de pollutions mais bien de formuler les relations productives des divers citoyens de la cité avec les flux. Si ces trafics ont été captés par la ville, c'est en fonction de ses savoir faire ainsi que de ses infrastructures et ses habitants doivent en profiter le mieux possible. La durabilité est une réflexion économique de communautés territoriales qui mettent ainsi en balance les externalités positives et négatives des activités de la cité pour son développement.

Le développement durable est un outil qui introduit de nouveaux rapports entre les acteurs qui ne sont plus seulement dans l'affrontement de classes traditionnelles mais se situent dans des processus de luttes qui se fondent sur l'idée d'un territoire commun. La notion de territoire commun représente la volonté de partager un espace pour le bien de tous et de chacun, le bien vivre ensemble, dans une dimension bio-politique des affects vis-à-vis d'une même métropole, même s'ils sont différents selon les groupes sociaux.

Les rapports de forces et nouvelles dynamiques naissent de l'émergence de ce cadre commun du territoire de la ville pour lequel les différents acteurs entrent dans des logiques d'alliances, alors qu'ils pouvaient jusqu'alors être séparés voire même opposés. Ces luttes et ces synergies autour de la durabilité concernent non seulement la morphologie de la ville et de ses quartiers mais aussi et surtout les dynamiques même de son développement. Quand une municipalité pense avoir affaire à une lutte dite urbaine bien circonscrite en terme d'aménagement urbain c'est désormais souvent un conflit sur la conception même du développement qui est en jeu. Dans les procédures de débat public, copiées en France

sur les modèles nord européens pour développer les grands projets liés à la mondialisation, comme le nouveau port à conteneur au Havre dit Port 2000, au-delà du seul antagonisme écologistes/bétonneurs ou du simple refus des bobos nimby, on voit nombre d'acteurs différents former des alliances, des coopérations autour d'un objectif précis, dans un temps précis, pour contrer une opération, définir un projet alternatif. Cette mobilisation peut mettre côte à côte, dans des intérêts différents mais sur un intérêt territorial commun des salariés, des intermittents, des universitaires, des habitants de quartiers, des patrons locaux.....

Les actions pour un développement durable de la ville représentent la partie la plus visible de la nouvelle conflictualité qui ouvre directement sur l'émergence de nouvelles revendications en terme de démocratie et de gouvernance dans la métropole, sujet central de nos travaux actuels.

QUELQUES RÉFÉRENCES

Baudouin T. « *Les coordinations, des métiers au territoire de la ville* », revue multitudes n°17. 2004.

Baudouin T. " *Firmes globales et places territorialisées*" in *Ville portuaire, acteur du développement durable*, M Collin (ed), L'Harmattan, 2003.

Baudouin T. « *la ville nouveau territoire productif* », revue multitudes n° 6. 2001.

Baudouin T., Collin M., Cocco G & Silva G. "Mondialisation et mobilisations productives de la ville", *Espaces et Sociétés*, 105-106, 2001.

Baudouin T., Collin M. & Prelorenzo C. (eds) *Urbanité des cités portuaires*. Paris : l'Harmattan. 1997.

Collin M. *Ville portuaire, acteur du développement durable*. Paris : l'Harmattan, 2003.

Collin M. Nouvelles mobilisations productives des territoires autour des ports et aéroports, in *Déplacements : Architectures du transport, territoires en mutation*, Grillet Aubert Anne et Guth Sabine (org), Editions Recherches IPRAUS, Mai 2005.

Collin M. "Nouvelles urbanités des friches", *Multitudes*, n°6. 2001.