Trajectoires d'innovation, logiques spatiales et processus d'industrialisation : un modèle « industriel » méditerranéen ?

Innovation trajectories, spatial dynamics, and industrial process: addressing an "industrial" Mediterranean pattern?

Τροχιές καινοτομίας, χωρικές λογικές και διαδικασίες εκβιομηχάνισης ως «βιομηχανικό» μεσογειακό μοντέλο

Christophe Bouneau

Édition électronique

URL : <https://journals.openedition.org/ceb/10333>

DOI : 10.4000/ceb.10333

ISSN : 2261-4184

Éditeur

INALCO

Édition imprimée

ISBN : 978-2-85831-294-8

ISSN : 0290-7402

Référence électronique

Christophe Bouneau, « Trajectoires d'innovation, logiques spatiales et processus d'industrialisation : un modèle « industriel » méditerranéen ? », *Cahiers balkaniques* [En ligne], 45 | 2018, mis en ligne le 14 décembre 2018, consulté le 07 juillet 2021. URL : <http://journals.openedition.org/ceb/10333> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/ceb.10333>

Ce document a été généré automatiquement le 7 juillet 2021.

Cahiers balkaniques est mis à disposition selon les termes de la Licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale 4.0 International.

Trajectoires d'innovation, logiques spatiales et processus d'industrialisation : un modèle « industriel » méditerranéen ?

Innovation trajectories, spatial dynamics, and industrial process: addressing an "industrial" Mediterranean pattern?

Τροχιές καινοτομίας, χωρικές λογικές και διαδικασίες εκβιομηχάνισης ως «βιομηχανικό» μεσογειακό μοντέλο

Christophe Bouneau

- 1 Cette contribution vise à proposer un cadre de réflexion interdisciplinaire pour l'étude des trajectoires d'industrialisation de la Grèce et plus largement de l'espace méditerranéen, à partir des deux programmes de recherches transversaux conduits à la Maison des Sciences de l'Homme d'Aquitaine (MSHA) sur les *Logiques spatiales de l'Innovation* et sur *Les Trajectoires de l'Innovation*¹. La combinaison dans le champ SHS (Sciences humaines et sociales) de l'innovation, appliqué ici aux territoires méditerranéens, d'une logique spatiale et systémique à une perspective diachronique et historique, s'avère en effet fructueuse à de multiples points de vue. Elle permet de mettre à jour les formes de proximité, la construction de réseaux et leurs mises en tension, l'émergence et la déconstruction permanente de systèmes régionaux d'innovation sous le signe du district. L'historien peut alors tenter de déterminer et de caractériser les *small events*, les bifurcations, les verrouillages et les processus d'irréversibilité, avec toujours à l'horizon la gestion d'un régime d'incertitudes.
- 2 En considérant l'histoire contemporaine comme une trajectoire nourrie par trois révolutions industrielles successives, voire quatre aujourd'hui avec l'aurore, ou plutôt la promesse politique, d'une transition énergétique pour la croissance verte, le bassin méditerranéen, en tant qu'espace péricentral, voire périphérique, permet de réexaminer la nature de l'industrie et ses territoires du XIX^e au XXI^e siècle. En clair

existerait-il un modèle « industriel » méditerranéen ? Cette interrogation n'a rien de marginal puisqu'il faut rappeler historiquement que la Méditerranée, pensée comme un réseau à la fois géographique, technique et culturel, alimente, comme un creuset, les idéologies, utopies ou uchronies industrialistes. Du manifeste saint-simonien *Le Système de la Méditerranée* de Michel Chevalier en 1832², matrice de la première révolution industrielle et de ses réseaux internationaux, au *Nouveau Monde méditerranéen* de Jean-Louis Guigou, délégué général de l'Institut de prospective économique du monde méditerranéen (IPEMED) en 2012, manifeste pour une symbiose industrielle entre transition énergétique et révolution numérique en Méditerranée, la filiation est évidente³. Deux siècles d'industrialisme nous contemplent du haut des pyramides du développement durable avec trois idées-forces administrées par l'histoire économique de *Mare Nostrum* :

- Les révolutions industrielles ont un caractère de moins en moins spécifiquement « industriel », c'est-à-dire manufacturier, et ont intégré d'emblée une proportion déterminante de services. Les réseaux de transport et les réseaux bancaires chers aux saint-simoniens du XIX^e siècle ne furent-ils pas le cœur de l'industrialisation ? La trajectoire de l'économie touristique méditerranéenne, du produit de masse du sol y playa⁴, aux produits de semi-luxe du tourisme culturel, au-delà du mythe du laquais dévalorisant le tourisme par rapport à la noblesse de la chaîne de montage automobile⁵, n'est-elle pas profondément industrielle ? Le tourisme, secteur clef d'innovations globales dans l'ensemble des pays méditerranéens bien avant le second conflit mondial, amène à repenser les catégories de l'industrie et les rapports entre sa dénomination, ses signifiants et son signifié⁶. Par là même, les processus et trajectoires de désindustrialisation doivent être profondément relativisés, tout particulièrement dans l'espace méditerranéen.
- L'espace méditerranéen qui, au-delà des critères culturels et surtout géostratégiques, relève quand même largement de l'artefact, illustre bien la critique récurrente des théories économiques de la centralité et de la concentration, renouvelées par la vogue de la séduction des classes créatives des métropoles financiarisées⁷. Grâce, en particulier, aux ressources plastiques de la proximité et de ses effets de district, les espaces méditerranéens péricentraux ou périphériques peuvent valoriser sur une trajectoire historique durable des formes de proto-industrialisation ou d'industrialisation douce, dans des créneaux à fort coefficient de main d'œuvre ou de « typicité ». L'entreprise multidivisionnelle chandlérienne, muée en FMN (Firme Multi-Nationale), n'a pas le monopole de la dynamique d'innovation méditerranéenne, loin de là : sous le signe de l'innovation incrémentale, discrète, voire « frugale », les PME (petites et moyennes entreprises), sans verser dans la séduction facile du *small is beautiful*, présentent souvent des performances intéressantes où les services diversifiés jouent un rôle crucial. Dans cette perspective, l'appropriation des *Smartgrids* (réseaux électriques intelligents) ne saurait être l'apanage des métropoles de l'Europe du Nord-Ouest ou nord-américaines.
- Dans les processus d'industrialisation croisant dans le bassin méditerranéen trajectoires d'innovation et logiques spatiales, interviennent les réseaux sociaux, formels certes, avec les chambres de commerce, les associations patronales et les syndicats, mais aussi informelles, avec les différentes formes de sociabilité et surtout d'économie souterraine, marquée par les compromis et les stigmates, difficilement quantifiables, de l'économie parallèle ou souterraine... Ainsi dans ce modèle « industriel » méditerranéen, difficilement réductible et donc scientifiquement et spatialement largement introuvable, le rôle déterminant de l'État, des politiques publiques et de la dimension économique des administrations ne doit pas être

surestimé, même vis-à-vis de la technostructure européenne et de la troïka, avec le spectre du Grexit qui est aussi celui du Brexit, voire de l'Europexit...

Des logiques spatiales d'innovation aux trajectoires d'industrialisation

- 3 Notre démarche s'inscrit dans une perspective qui prend comme point de départ la diversité des dynamiques d'innovation. Si l'observation d'une telle diversité est immédiate, un effort est indispensable pour théoriser cette diversité, et la réinterroger. La penser et la conceptualiser à partir d'analyses comparatives multidisciplinaires ne peut se limiter à l'établissement d'une typologie, même s'il peut s'agir d'une étape utile. La démarche vise à saisir les interactions entre les différentes composantes du processus d'innovation qui doit être doublement contextualisé dans le temps et dans l'espace. Ceci nous conduit à nous focaliser sur l'analyse des trajectoires de l'innovation, en synthétisant les approches qui mettent l'accent sur la dimension temporelle du processus et son épaisseur historique, dans la mesure où cette dynamique est le résultat d'une dialectique entre le développement d'un potentiel technologique associé à l'état des savoirs, et son évolution, et le jeu complexe des stratégies des acteurs.
- 4 Nous nous inscrivons naturellement dans la continuité de l'importante littérature qui s'est développée au cours des trois dernières décennies sur la question de l'innovation, renouvelant les premiers travaux précurseurs de Joseph Aloïs Schumpeter. En réaction à des approches généralistes et abstraites de l'innovation, Paul David⁸ rappelait que « l'histoire compte ! » (*history matters* !), et il proposait des catégories qui sont entrées dans la boîte à outils de l'analyste de l'innovation, comme les *small events* (petits événements), la *lock in* (effet de verrouillage), la *path dependency* (dépendance de sentier), etc. En miroir, d'autres proclamaient que « la géographie compte ! »⁹, et la réussite emblématique de la Silicon Valley en Californie a marqué de son empreinte les nombreux développements portant sur la dynamique localisée de l'innovation, de la redécouverte des districts industriels marshalliens de la troisième Italie¹⁰ à la canonisation des systèmes productifs locaux par les fameux *clusters* de Michael Porter¹¹.
- 5 Tout en s'inscrivant dans ces approches, nos travaux collectifs et personnels, dans le cadre des programmes de la MSHA, ont visé à mettre au cœur de l'agenda de la recherche une dimension relativement négligée dans les précédents travaux : la *variété des trajectoires*. Dans la littérature, l'accent mis sur la dépendance de sentier tend à focaliser l'analyse sur la figure de la singularité des trajectoires de chaque technologie ou de chaque firme (hypothèse d'hétérogénéité radicale des agents chez les évolutionnistes). Nous avons donc tenté de préciser la figure de la diversité limitée des trajectoires que l'on peut identifier dans différents champs d'analyse, sans avoir pour autant l'ambition de produire une théorie générale et englobante de l'innovation, mais en vue d'aboutir à des modélisations sur des dynamiques locales.
- 6 Il s'agit de comprendre comment, au-delà des différentes théories cycliques, les trajectoires de l'innovation se sont déployées dans une tension permanente entre la diversité des expériences locales et nationales, ce qui renvoie tant à l'empirisme historique qu'à la recherche de modèles de dynamiques, produits de compromis institutionnels bricolés entre des acteurs pour stabiliser, voire pérenniser, les relations. Dans cette tension de tout processus d'innovation, la dynamique des systèmes constitue

une contrainte qui, en limitant le jeu des possibles, réduit les espaces d'intervention des acteurs, mais crée aussi des espaces de compromis possibles.

- 7 La trajectoire industrielle des réseaux électriques européens et depuis une vingtaine d'années la montée en puissance des projets euro-méditerranéens illustre bien cette tension historique des logiques spatiales d'innovation.
- 8 L'économiste Michel Chevalier dans son essai séminal déjà évoqué *Le Système de la Méditerranée* proposait, dès 1832, une société internationale structurée par des réseaux de transport (chemin de fer et navigation) et constamment nourrie par les flux financiers et humains. Dans la filiation directe de cette pensée saint-simonienne, universelle et circulaire¹², les réseaux électriques ont été à partir de la fin du XIX^e siècle des leviers majeurs du développement des sociétés européennes, puis, à partir des années 1950, des vecteurs structurants de la construction de l'Europe¹³. Cette contribution des technologies à la dynamique sociopolitique européenne, avec ses contradictions, ses tâtonnements et ses échecs que ne doivent pas occulter ses succès, a été trop longtemps méconnue, voire volontairement occultée¹⁴. L'électrification en Europe ne fut pas uniquement conçue comme l'innovation d'une société du luxe puis du confort anglo-saxon, ni à l'inverse comme un levier de collectivisation, selon la célèbre formule de Lénine, mais bien comme un indicateur global de développement humain.
- 9 Avec le nouveau défi, sinon la nouvelle ère, des transcontinentaux électriques, les gestionnaires de réseaux et les gouvernements projettent à moyen terme une Mare Nostrum de l'électricité. En effet au-delà de l'intégration très progressive des réseaux de l'ancien bloc soviétique, l'horizon de l'interconnexion européenne a franchi aujourd'hui les frontières continentales pour concerner l'ensemble du bassin méditerranéen, à la fois avec l'Afrique du Nord, d'abord avec la liaison par le détroit de Gibraltar, et avec le Proche-Orient, par l'intermédiaire de la Turquie. Dans cette perspective stratégique, qui s'affiche à l'horizon 2025, le gouvernement français a lancé à la fin de l'année 2010 le projet Medgrid, dans le cadre du Plan Solaire Méditerranéen de l'Union pour la Méditerranée. Il s'agissait de concevoir un projet de transport à courant continu sur longue distance reliant des centrales solaires ou éoliennes aux lieux de consommation des deux côtés de la Méditerranée, en initiant en même temps les premiers pas d'un partenariat industriel. L'objectif de Medgrid était de promouvoir le développement d'un réseau électrique de transport et d'interconnexion entre les pays du pourtour de la Méditerranée, en renforçant la coopération technologique et industrielle entre les pays du Nord et du Sud et en promouvant des solutions adaptées au contexte méditerranéen.
- 10 Du Système de la Méditerranée à Medgrid la boucle paraît bouclée, au moins conceptuellement si elle ne l'est pas encore territorialement : le grand réseau technique, malgré ses coûts multiples à l'heure du développement durable, reste une ligne de vie, et donc de civilisation, partagée par la discipline formatrice de la solidarité électrique, celle de l'interconnexion.

De la fragilité des modèles d'industrialisation à la diversité des territoires et des acteurs industriels

- 11 Aucune échelle territoriale n'épuise le jeu de l'innovation et, comme un palimpseste permanent, les processus diffus d'industrialisation en Europe, largement nourris par le

développement et la diversification des services, tout particulièrement dans le bassin méditerranéen, inscrivent en flux tendus la compétition des territoires et de leurs articulations.

- 12 L'articulation des échelles spatiales d'organisation des processus d'innovation, des systèmes locaux d'innovation à la dynamique du « technoglobalisme », véhiculée par les stratégies des firmes ou bien aux interactions tissées par la trame des associations et communautés, mérite d'être approfondie. Les dynamiques d'innovation n'interviennent pas dans un univers abstrait, elles s'inscrivent dans l'articulation de différentes formes de proximité (géographique, organisationnelle, institutionnelle) qui permettent aux acteurs d'agir simultanément sur différents espaces et registres.
- 13 L'attention portée sur les milieux innovateurs ou les territoires de l'innovation a conduit au développement des approches en termes de proximités qui montrent, à partir de l'analyse de la coordination des agents, que la proximité géographique n'est qu'un mode de coordination parmi d'autres dans les processus d'innovation. Loin de répondre à une logique déterministe basée sur l'efficacité de relation à proximité (physique), il apparaît que l'hétérogénéité des agents est porteuse de diversité dans les échelles spatiales de l'innovation. Le besoin d'interactions se traduit par la mobilisation de partenaires localisés à proximité, notamment dans l'agglomération urbaine, mais aussi dispersés dans l'espace, aussi bien à l'échelle nationale qu'internationale.
- 14 La question des conflits générés par le déploiement des logiques spatiales de l'innovation s'apparente à bien des égards à un véritable nœud gordien. La conflictualité est en effet constitutive des processus d'innovation en transformant les espaces, dans leurs différentes échelles, en territoires à la fois appropriés et contestés. Elle doit être envisagée dans toute son épaisseur historique, en particulier dans la moyenne durée des cycles d'industrialisation. Par leur capacité à accélérer les reconfigurations, à rendre caduques les équilibres qu'ils avaient eux-mêmes contribué à mettre en place, les réseaux, techniques, mais aussi sociaux, en tant que communautés d'acteurs, constituent un élément décisif dans la confrontation de logiques impliquant des territoires géographiquement très éloignés.
- 15 Ainsi dans ce dialogue entre innovation et territoire, l'espace ne s'avère jamais neutre. Comme « construit social », en devenant territoire, il devient le champ de multiples conflits où l'on retrouve le rôle clef des réseaux dans leurs configurations immatérielles comme matérielles.
- 16 Dresser une typologie des conflits croisant innovation et territoire est d'autant plus difficile qu'ils portent à la fois, de façon souvent inextricable, sur :
 - les technologies proprement dites ; la confrontation entre les systèmes techniques entraîne nécessairement des équilibres territoriaux très instables, qui se construisent au gré de l'obtention des concessions ;
 - les relations entre acteurs du processus d'innovation, en termes de pouvoir (autonomie, intervention et domination), de gouvernance (articulation des acteurs publics et privés sur les territoires innovants) ou de partage de la rente associée à l'innovation ; les arbitrages de conflits, avec toutes les déclinaisons du compromis, ont très souvent une dimension territoriale essentielle ;
 - l'espace lui-même, qu'il s'agisse de la compétition des espaces pour capter l'innovation ou les facteurs favorables à l'innovation, par exemple lors de la localisation des grands équipements scientifiques et technologiques, ou des conflits dans l'usage de l'espace pour les territoires de l'innovation.

- 17 Cette typologie pourrait cependant reposer sur une trilogie d'approche et de statut spatial. Une première catégorie correspondrait aux conflits suscités par l'innovation où l'espace est considéré simplement comme un cadre contraignant, par exemple quand il s'agit du cadre institutionnel des barrières nationales face au mouvement de globalisation.
- 18 D'autre part se développent des conflits où l'espace n'est plus seulement un cadre même contraignant, mais un enjeu territorial spécifique. Dans une compétition où les conflits d'intérêts sont aussi des enjeux identitaires, nous retrouvons à l'échelle du district industriel, du milieu innovateur ou du système productif régional, des logiques de frontières, de marquage et de contrôle, qui renvoient pratiquement à la métaphore féodale. La mise en œuvre de l'innovation territoriale, terme désormais consacré, par exemple dans les nouvelles politiques urbaines chargées de résorber la question sociale des cités, relève bien souvent aussi de cette catégorie.
- 19 Enfin, la confrontation de plusieurs innovations ou systèmes d'innovation sur un même espace amène à distinguer les conflits d'usage où les normes techniques sont souvent englobées dans une vision politique de l'utilité publique et de ses priorités.
- 20 Les espaces étant socialement construits à travers un ensemble de normes et de pratiques institutionnelles, le conflit représente un moment nécessaire et incontournable de ce processus de construction sociale de chaque territoire. La logique coopérative ne résorbe pas, mais renforce au contraire la compétitivité des territoires dans une rivalité qui devient prégnante, la coopération n'étant qu'un mode de gestion des conflits entre les différents espaces.

De la critique à la déconstruction de l'injonction de la centralité industrielle

- 21 De nombreuses politiques de développement ont reposé dans le monde occidental sur l'hypothèse qu'une dynamique durable d'innovation doit, pour être efficace, concentrer son intervention dans un nombre limité de grands pôles, en vue d'y regrouper l'essentiel des moyens en matière de recherche scientifique et technologique. Or, paradoxalement, cette hypothèse n'a pas de fondements scientifiques solides ni au plan théorique ni au plan empirique. Essentiellement pragmatique, généralisant les conclusions d'études de cas de réussite exemplaire, à commencer par celui de la fameuse Silicon Valley que tous s'efforcent de reproduire, elle véhicule une représentation largement partagée, par les experts comme par les politiques, quant à la dimension géographique des trajectoires de l'innovation. Cette représentation privilégie deux figures pour saisir cette dynamique spatiale : la centralité (l'innovation émerge en un centre, puis se diffuse dans l'espace) et, de manière associée, l'agglomération (la nécessaire concentration spatiale des activités scientifiques et technologiques dans ces lieux centraux).
- 22 Yannick Lung, avec une équipe d'économistes de la proximité, propose de repenser la dimension géographique des trajectoires de l'innovation¹⁵. Il contribue à déconstruire cette représentation dominante qui, si elle traduit bien certaines dimensions des dynamiques d'innovation, est incapable d'intégrer des phénomènes macroéconomiques déterminants : la montée en puissance des innovations dans les pays du Sud, mais aussi dans les espaces « périphériques », précisément dans le bassin méditerranéen, les

réussites scientifiques et technologiques en dehors des grandes villes métropolitaines ou encore les risques d'une perte d'efficacité résultant d'une concentration excessive des activités dans les régions centrales. Ces évolutions majeures invitent à déconstruire les figures exclusives de la centralité et de l'agglomération.

- 23 Les représentations géoéconomiques ont en effet trop souvent privilégié l'opposition centre/périphérie, les différents corpus théoriques étant réticents à intégrer des visions plus complexes comme la polycentralité. L'appréhension spatiale de la dynamique de l'innovation n'y a pas échappé, même si les évolutions récentes conduisent justement à changer cette représentation.
- 24 Sophistiquant la célèbre théorie des économies-mondes de Fernand Braudel¹⁶, organisées autour d'un centre qui exerce une domination sur les périphéries et les marges, Jacques Attali¹⁷ a proposé une mise en perspective historique qui retrace le basculement des centralités du monde par des innovations obéissant à la même logique géométrique : celle d'une centralité générant une innovation qui se diffuse progressivement à travers l'espace vers les périphéries.
- 25 La théorie ancienne du cycle de vie du produit de Robert Vernon¹⁸ illustre directement cette vision. L'innovation apparaît au centre, tout particulièrement aux États-Unis, qui concentre les ressources technologiques et organisationnelles nécessaires pour concevoir les nouveaux produits. Les firmes innovatrices et les consommateurs les plus avancés sont les premiers bénéficiaires de ce lancement et du démarrage du marché, exportant le produit vers le reste du monde. Avec le ralentissement de la croissance, l'entrée dans la phase de maturité réduit les avantages de compétitivité du centre initial, en contestant son monopole d'innovation. La production se déplace alors vers les pays imitateurs, centres secondaires correspondant aux autres pays industrialisés. Dans une troisième phase, la demande décline dans les pays centraux et le produit s'oriente vers sa fin de vie dans les pays en développement qui offrent à la fois de nouveaux marchés et de faibles coûts de fabrication. Tout au long du XX^e siècle, l'industrie automobile a illustré ce type de mécanisme, les constructeurs délocalisant vers les pays en développement des modèles de voiture initialement conçus et produits dans les pays industrialisés (la Coccinelle de Volkswagen de l'Allemagne au Mexique, la 2 CV de Citroën de la France au Portugal, la Taunus de Ford de l'Allemagne en Turquie).
- 26 La montée des pays émergents, catégorie au demeurant très diversifiée, a conduit à une remise en cause de la prédominance de la figure de la centralité à un double niveau. D'une part, contrairement au schéma du cycle du produit qui supposait que les espaces périphériques pouvaient devenir des marchés pour les produits en fin de cycle, la demande de ces pays se porte vers des produits non plus obsolètes, mais intégrant des technologies les plus récentes. D'autre part, dans le même temps, la production d'innovations échappe en partie aux espaces centraux pour se déplacer vers les pays émergents, sous l'effet de la délocalisation d'activités de conception vers les espaces péri-centraux (Europe centrale et orientale, voire Afrique du Nord pour l'Union européenne) et de la montée en puissance des compétences scientifiques et technologiques des grandes économies des Suds (Chine et Inde en premier lieu).
- 27 Dans les pays en développement, particulièrement dans les pays émergents et encore plus dans les espaces péri-centraux ou périphériques, dont le bassin méditerranéen, focus de notre approche théorique et historique globale, constitue l'archétype, il est devenu impossible de vendre des produits obsolètes, en fin de cycle comme le modélisait Vernon. Les attentes des consommateurs de ces pays ont convergé vers

celles des pays industrialisés pour ce qui concerne les classes moyennes, alors que les ménages les plus riches sont parfois plus exigeants, la consommation ayant un rôle symbolique et ostentatoire afin d'afficher sa réussite sociale. Alors que dans les pays industrialisés il est parfois de bon ton d'avoir un comportement écologiquement responsable ou de privilégier la fonction utilitaire, les nouveaux riches des pays émergents, dans le sens le plus large, s'affichent. Quand les petites voitures, y compris les *low cost* comme la Logan, deviennent le principal segment du marché automobile européen, les ventes de voitures de luxe s'envolent en Russie ou en Chine.

- 28 Même dans les véhicules d'entrée de gamme, les marchés émergents absorbent les versions les plus onéreuses : le tout-terrain Duster de Renault/Dacia est ainsi vendu avec des équipements complets sur les marchés indien et russe alors qu'il est dépouillé en France ou en Allemagne¹⁹ ; cela traduit une inversion complète de la hiérarchie des marchés puisque les pays industrialisés sont demandeurs d'un produit plus sobre technologiquement que les marchés émergents. Dans les pays émergents, les classes moyennes ne se contentent plus d'un modèle en fin de vie, mais optent pour des produits de gamme intermédiaire fabriqués sur place ou pour un véhicule d'occasion de gamme supérieur, doté des dernières technologies disponibles deux ou trois ans auparavant, et importé des pays industrialisés. Il faut noter auparavant que la voiture dite à 5000 euros conçue par Renault pour les pays émergents, notamment l'Europe centrale et orientale, la Logan, a connu un franc succès essentiellement dans les pays industrialisés d'Europe où les véhicules assemblés en Roumanie ont pris une part de marché importante, plus que dans les pays d'Europe centrale et orientale pour lesquels elle était *a priori* destinée.
- 29 Contrairement à ce qui est souvent admis, les relations entre performances économiques et sociales et densité scientifique et technologique ne sont donc pas univoques : ainsi l'étude réalisée par Christophe Carrincazeaux et Frédéric Gaschet²⁰ sur l'ensemble des régions européennes remet en cause la relation souvent postulée entre densité scientifique et technologique et performances économiques et sociales des régions. Ces représentations ont pu avoir une validité dans un contexte historique donné, mais elles perdent de leur pertinence dans un changement socio-économique en voie d'accélération. C'est manifestement le cas de l'hypothèse de centralité dans la dynamique d'innovation : celle-ci intervient aussi dans les espaces péricentraux et aux marges, comme dans certains pays de l'espace méditerranéen. Aujourd'hui où la mondialisation assure une diffusion quasi immédiate des nouvelles modes et des nouveaux concepts, une prudence s'impose pour prendre de la distance face aux affirmations tirées de quelques études de cas, certes fascinants. Globalement, la réplication des « bonnes pratiques » dans un environnement institutionnel différent peut conduire à des impasses, et le bassin méditerranéen offre un terrain privilégié d'aurores de l'expansion et de *success stories* annoncées se transformant en impasses durables et donc douloureuses.

Conclusion

- 30 Dans ce réexamen des tensions dans les processus d'industrialisation entre les polycentralités, les espaces péricentraux et les périphéries, l'histoire à la fois connectée et tourmentée de « l'industrie touristique » méditerranéenne est tout à fait emblématique. Progressivement en deux siècles, du début du XIX^e siècle jusqu'à la

seconde décennie du ^{xxi}e siècle, « l'économie » touristique s'est constituée en Europe méridionale, largement à partir des ressources offertes par le bassin méditerranéen²¹ ; elle s'est diffusée progressivement à l'ensemble de l'espace européen, en conservant des gradients d'intensité très différents. Mais, dans l'ensemble, dans les dynamiques spatiales et économiques, les stations touristiques, avec toutes les tensions d'aménagement liées à un système d'innovation radicale et les crises diversifiées, dans une graduation allant jusqu'à leur disparition pure et simple, sont passées de la marge, de la périphérie au cœur du système socio-économique européen, alors que leur emprise territoriale n'investit qu'une très faible part de l'espace européen.

- 31 L'économie touristique comme l'histoire touristique, à la fois méconnues et mal-aimées, sont en définitive sous-évaluées dans leurs fondements et leurs implications sociétales globales. Elles n'auraient pas – a priori – l'ancienneté et la noblesse théorique de la mystique physiocratique de l'agriculture ou de la mystique industrialiste des nouvelles technologies qui ne voient l'innovation schumpétérienne que dans le spectre de l'industrie et de ses services. Pourtant « l'industrie touristique », y compris dans sa segmentation culturelle ou/et écoresponsable à forte valeur ajoutée, constitue un secteur clef, « technocritique », des trajectoires de développement des pays euro-méditerranéens, mais aussi de la Turquie, de la Tunisie et du Maroc, en dépit de la forte corrélation avec à la fois les crises géopolitiques et la conjoncture économique internationale²².
- 32 Globalement, nos programmes collectifs de recherche et travaux personnels ont essayé de confirmer que les dynamiques de l'innovation, derrière la diversité des expériences, des logiques spatiales et institutionnelles et des inscriptions territoriales, génèrent une combinaison de jeux d'acteurs où la gestion des irréversibilités et leur anticipation laissent toujours une place majeure aux incertitudes. La destruction créatrice de ces trajectoires de l'innovation se nourrit, comme un Minotaure, de ces modèles sans cesse renouvelés de déploiement de l'innovation, où la complexité doit être considérée comme une grille de plus en plus heuristique, sans pourtant se suffire à elle-même et au risque de devenir une machine emballée. Mais l'emballage des trajectoires de l'innovation reste une figure majeure de cette construction-déconstruction sociale de l'innovation du ^{xix}e au ^{xxi}e siècle.

BIBLIOGRAPHIE

ATTALI Jacques, 1981, *Les trois mondes*, Fayard, Paris, 335 p.

BARNU Julien & HAMOUCHE Amin, 2014, *Industrie du tourisme. Le mythe du laquais*, Presses des Mines, Paris, 88 p.

BECATTINI Giacomo, 1979, "Dal 'settore' industriale al 'distretto' industriale : alcune considerazioni sull'unità d'indagine dell'economia industriale" *Rivista di economia e politica industriale*, n° 1, p. 7-21.

BRAUDEL Fernand, 1979, *Civilisation matérielle, économie et capitalisme, XV^e-XVIII^e siècle*, trois volumes, Armand Colin, Paris. Tome 1 : 543 p, Tome 2 : 597 p., Tome 3 : 922 p.

BOUNEAU Christophe, "The different logics of crisis and the course of innovation in the European tourist economy: 19th to 21st century", in DRITSAS Margarita (dir.) 2014, *Tourism and Crisis in Europe XIX-XXIst centuries*, Economica Publishing-Kerkyra Publications, Athens, 159 p.

CARRINCAZEUX Christophe & GASCHET Frédéric, 2012, "Knowledge and diversity of innovation systems: A comparative analysis of European regions", *Cahiers du GREThA*, 2012-06, URL : <http://ideas.repec.org/p/grt/wpegrt/2012-06.html>, (consulté le 2 janvier 2017).

CHEVALIER Michel, 1832, *Le Système de la Méditerranée*, série d'articles publiés dans le journal *Le Globe* et repris dans un volume broché en 1832, *Politique industrielle et Système de la Méditerranée*, rue Monsigny, Paris, 149 p.

DAVID Paul, 1985, "Clio and the Economics of QWERTY", *American Economic Review*, no 332, p. 332-337.

DRITSAS Margarita (ed.), 2008, *European Tourism and Culture. History and national perspectives*, Livanis Publishing Organization, Athens, 319 p.

FLORIDA Richard, 2002, *The Rise of the Creative Class: And How it's transforming work, leisure, community and everyday life*, Basic Books, New York, 512p.

JULLIEN Bernard, LUNG Yannick & Christophe MIDLER, 2012, *L'épopée Logan. Nouvelles trajectoires de l'innovation*, Dunod, Paris, 288p.

LAURENS Henry, « Un nouveau système de la Méditerranée » in GUIGOU Jean-Louis (dir.), 2012, *Le nouveau monde méditerranéen*, Descartes, Paris, p. 7 -10.

LUNG Yannick, 2014, « Repenser la dimension géographique des trajectoires de l'innovation », in BOUNEAU Christophe & LUNG Yannick (dir.), *les trajectoires de l'innovation, Espaces et dynamiques de la complexité (XIX^e-XXI^e siècles)*, Peter Lang, Bruxelles, p. 201-223, 235 p.

MASSEY Doreen & ALLEN John (eds), 1984, *Geography Matters: A Reader*, Cambridge University Press, Cambridge, 216 p.

MISA Thomas & SCHOT Johan, 2005, "Introduction: Inventing Europe: Technology and the Hidden Integration of Europe", in *History and Technology*, vol. 21, no 1, March, p. 1-19.

MUSSO Pierre, 2008, *Le Saint-Simonisme : L'Europe et la Méditerranée*, Éditions Manucius, Paris, 136 p.

PORTER Michael, 2000, "Location, Competition, and Economic Development: Local Clusters in a Global Economy", *Economic Development Quarterly*, vol. 14, no 1, p. 15-34.

SEGRETO Luciano, MANERA Carles & POHL Manfred (eds) 2009, *Europe at the seaside: the economic History of mass tourism in the Mediterranean*, Ashgate, New York-Oxford, 304 p.

TISSOT Laurent (dir.), 2003, *Construction d'une industrie touristique aux XIX^e et XX^e siècles. Perspectives internationales, Development of a Tourist Industry in the 19th and 20th Centuries. International Perspectives*, Éditions Alphil, Neuchâtel, 410 p.

VERNON Raymond, 1966, "International Investment and International Trade in the Product Cycle", *Quarterly Journal of Economics*, no 2, p. 190-207.

VLEUTEN Eric (Van den) & KAIJSER Arne, (eds), 2007, *Networking Europe. Transnational Infrastructures and the Shaping of Europe, 1850-2000*, Science History Publications, Sagamore Beach, 336 p.

NOTES

1. Parmi les nombreuses publications collectives et personnelles issues de ces deux programmes interdisciplinaires de la MSHA, LSI et LTI, nous souhaitons ici en retenir quatre : BOUNEAU & LUNG (dir.), 2006, les mêmes, 2009, BOUNEAU (dir.), BURIGANA & VARSORI, 2010, et BOUNEAU & LUNG, 2014.
 2. CHEVALIER, 1832 ; MUSSO, 2008.
 3. GUIGOU, 2012.
 4. SEGRETO, MANERA & POHL (eds), 2009.
 5. BARNU & HAMOUCHE, 2014.
 6. TISSOT (dir.), 2003.
 7. FLORIDA, 2002.
 8. DAVID, 1985, p. 332-337.
 9. MASSEY & ALLEN (eds), 1984.
 10. BECATTINI, 1979, p. 7-21.
 11. PORTER, 2000, p. 15-34.
 12. Voir la préface de LAURENS, 2012, p. 7-10.
 13. Voir VLEUTEN & KAIJSER (eds), 2007.
 14. Voir MISA & SCHOT, 2005, p. 1-19.
 15. LUNG, 2014, p. 201-223.
 16. BRAUDEL, 1979.
 17. ATTALI, 1981.
 18. VERNON, 1966, p. 190-207.
 19. JULLIEN, LUNG & MIDLER, 2012.
 20. CARRINCAZEAX & GASCHET, 2012.
 21. DRITSAS (ed.), 2008.
 22. BOUNEAU, 2014, p. 48-60 ; BOUNEAU & LUNG (dir.), 2006 ; BOUNEAU (dir.), BURIGANA & VARSORI, 2010 ; BOUNEAU (dir.) & LUNG, 2014.
-

RÉSUMÉS

Notre contribution vise à proposer un cadre de réflexion interdisciplinaire pour l'étude des trajectoires d'industrialisation de la Grèce et de l'espace méditerranéen, à partir des deux programmes de recherches transversaux conduits à la Maison des Sciences de l'Homme d'Aquitaine sur les *Logiques spatiales de l'Innovation* et *Les Trajectoires de l'Innovation*. La combinaison dans le champ SHS de l'innovation, d'une logique spatiale et systémique à une perspective diachronique et historique, s'avère en effet fructueuse à de multiples points de vue. Elle permet de mettre à jour les formes de proximité, la construction de réseaux et leurs mises en

tension, l'émergence et la déconstruction permanente de systèmes régionaux d'innovation sous le signe du district. L'historien peut alors tenter de déterminer et de caractériser les *small events*, les bifurcations, les verrouillages et les processus d'irréversibilité, avec toujours à l'horizon la gestion d'un régime d'incertitudes.

This paper aims suggesting an interdisciplinary theoretical frame, providing tools for innovative research focusing on industrial trajectories of Greece and of the whole Mediterranean area. It is fed by the results of two transversal research programs led within the Maison des sciences de l'Homme d'Aquitaine, the first one on *The Spatial Logics of Innovation* and the second one on *The Trajectories of Innovation*. Combining within the field of social sciences of innovation, a spatial and systemic analysis and a diachronic and historical perspective can be fruitful for addressing a hypothetic "industrial" Mediterranean pattern. It allows emphasizing types of proximity, the building process of economic and social networks, the emergence and the permanent crisis of regional systems of innovation. As an historian, the challenge remains determining the "small events", the bifurcations, the lockouts and irreversibility processes, pointing out the crucial question of uncertainty regimes.

Η συμβολή μας σκοπεύει να προτείνει ένα πλαίσιο διεπιστημονικής σκέψης για την μελέτη των τροχιών εκβιομηχάνισης της Ελλάδας και της μεσογειακής περιοχής. Ξεκινάμε από δύο εγκάρσια ερευνητικά προγράμματα που διεξάγει η Maison des Sciences de l'Homme d'Aquitaine, *Χωρικές λογικές Καινοτομίας* και *Τροχιές της Καινοτομίας*. Στον τομέα των κοινωνικών και ανθρωπιστικών επιστημών της καινοτομίας που εφαρμόζεται εδώ στο πεδίο των μεσογειακών εδαφών, ο συνδυασμός μιας χωρικής και συστημικής λογικής με μια διαχρονική και ιστορική προοπτική, αποδεικνύεται όντως επιτυχής σε πολλαπλές απόψεις. Επιτρέπει ενημέρωση των μορφών εγγύτητας, κατασκευή δικτύων και ενεργοποίησής των, ανάδοση και μόνιμη αποξήλωση των περιφερειακών συστημάτων καινοτομίας, κυρίως των βιομηχανικών. Ο ιστορικός μπορεί τότε να επιχειρήσει, να προσδιορίσει τα « *small events* », τις διακλαδώσεις, τα κλειδώματα και τις μη αναστρέψιμες διαδικασίες. Επισημαίνοντας πάντοτε το κρίσιμο ζήτημα της διαχείρισης μίας κατάστασης αβεβαιοτήτων.

INDEX

motsclestr sanayileşme, sanayisizleşme, yenilik, sanayi, Akdeniz havzası, Ağlar, Akdeniz özgüllüğü, mekansal mantık, çeşitlilik, çağdaş dönem, sosyal tarih, ekonomik tarihi

motsclesel βιομηχανοποίηση, αποβιομηχανοποίηση, καινοτομία, βιομηχανία, μεσογειακή λεκάνη, δίκτυα, μεσογειακή ιδιαιτερότητα, λογική, spatial analysis, κοινωνική ιστορία, οικονομική ιστορία, σύγχρονη εποχή

Keywords : industrialization, desindustrialization, innovation, industry, mediterranean area, networks, mediterranean specificity, contemporary period, social history, economic history

Mots-clés : industrialisation, industrialisation, désindustrialisation, désindustrialisation, innovation, innovation, industrie, industrie, bassin méditerranéen, bassin méditerranéen, réseaux, réseaux, spécificité méditerranéenne, spécificité méditerranéenne, logique spatiale, logique spatiale, diversité, diversité, Méditerranée, Méditerranée, époque contemporaine, époque contemporaine, histoire économique, histoire économique, histoire sociale, histoire sociale

AUTEUR

CHRISTOPHE BOUNEAU

Professeur d'histoire économique à l'université Bordeaux Montaigne, Président du Conseil scientifique de l'Association académique de recherche en histoire et sociologie de l'énergie (AARHSE-FNCCR)