

## RESSOURCES DU TERRITOIRE ET TRAJECTOIRES DE DÉVELOPPEMENT

**Bernard Guesnier**

*CRIEF – IERF*

*Faculté de Sciences Économiques*

*93 Avenue du Recteur Pineau*

*B.P. 623 – 86022 Poitiers Cedex, France*

*bernard.guesnier@univ-poitiers.fr*

### **Résumé.**

Les trajectoires des territoires sont très largement dépendantes de la valorisation des ressources que l'entrepreneuriat des sociétés locales aura réussi à mettre en œuvre. La proximité géographique d'une ressource ne garantit pas la pérennité de cette valorisation sans renouvellement, le développement repose sur l'innovation des entreprises soutenues par les collectivités. Les analyses de proximité permettent de rendre compte des mécanismes qui animent la dynamique des territoires. La Rochelle, valorisant une culture maritime partagée par les acteurs, a réussi grâce à cette proximité cognitive à redresser une trajectoire défavorable.

**Mots clés :** ressources locales, économies et formes de proximité, entrepreneuriat, territoire, développement

### **Abstract. Territorial resources and trajectories of development**

Territories draw absolute or relative advantages from the resources (energy, raw materials, natural inheritance or means of accessibility...) with which they are endowed. The performances and the socio-economic trajectories of the territories are very largely dependent on the abilities of local communities to exploit these resources. The close (geographical proximity) availability of a resource does not guarantee the sustainability of its outcome for the local communities if this exploitation (valorization) is not renewed by innovation. Given that each territory has specific characteristics, there is no reproducible or standard development model; this means that the local community must be reactive and ready to create appealing conditions for the emergence of a dynamic entrepreneurship.

The concept of proximity can be perceived from several perspectives: geographical but also organizational, informational, cognitive and institutional proximity. The theoretical analyses of this concept provide the means of reporting about virtuous sequences which generate positive territorial dynamics. To illustrate this, we lay out the case of the territory of La Rochelle which took advantage of the ocean as a resource to develop its harbour activity. This maritime proximity made it possible for La Rochelle, over several hundred years, to undertake the conquest of the world by developing specific trade patterns. Then, with the 20<sup>th</sup> century offering new opportunities, La Rochelle benefited from the advantage of its deep water port, La Pallice, which was accessible to all types of ships 24 hours a day and developed, in addition to the sea activities, the transit of wood, paper pulp, cereals and oil products and, of course, an entrepreneurship adapted to shipbuilding and the maintenance of ships. However, facing increased competition between the Atlantic ports, La Rochelle had also to find new ways of development first in fishing activities and then in foodstuffs in general as well as in the fields of pleasure sailing and the nautical industry. This consisted in a redeployment of the entrepreneurship rooted in a maritime culture and in a cognitive culture of the marine world that was shared with local institutions. This powerful partnership channelled and supported the emergence of a dynamic entrepreneurship and an original local system of innovation.

**Key Words:** resources, economics of proximity, entrepreneurship, territory, development  
Codes JEL / JEL-Codes: L26, P28, Q26, R50, R28

## **Introduction**

Les trajectoires représentant le développement des territoires sont très largement dépendantes de la valorisation des ressources de proximité que les sociétés locales auront réussi à mettre en œuvre. La grille des analyses de proximité (Bouba-Olga et Grossetti, 2008) permet de rendre compte des mécanismes qui génèrent et animent avec plus ou moins de succès la dynamique des territoires. La proximité géographique d'une ressource peut permettre ou provoquer le démarrage d'un développement local, mais cela ne garantit pas la pérennité de cette valorisation. Il n'y a pas de modèles reproductibles (dans le temps ou dans l'espace) de réalisation d'une réussite socio-économique sans renouvellement. Le développement repose sur l'innovation sous toutes ses formes : innovation de produit, innovation technique, innovation organisationnelle qui peuvent se combiner grâce aux formes de proximité cognitive, organisationnelle, institutionnelle.

Ainsi, La Rochelle, grâce à la proximité de l'océan est allée depuis plusieurs siècles à la conquête du monde, développant (première forme de mondialisation) le commerce entre continents (commerce triangulaire entre Antilles, Indes, Cayenne et Canada) et une importante construction navale. Profitant d'un avantage relatif considérable, à savoir sa caractéristique originale de port en eau profonde (accessible 24h/24), La Rochelle a capté, à l'import, une partie du transit des bois et des pâtes à papier et à l'export, les céréales produites dans la région. Cette primauté a cependant été vite contestée par une concurrence avec d'autres ports atlantiques, or l'activité halieutique développée parallèlement a, comme les activités maritimes, été mise en difficulté, remettant profondément en question l'activité des chantiers navals qui ont fini par fermer.

Certes, les entreprises décentralisées à l'initiative de la Délégation à l'Aménagement du Territoire et à l'Action Régionale (DATAR) chargée d'éteindre les incendies sociaux ont pu momentanément créer des emplois, notamment dans la téléphonie et dans l'industrie automobile. Ces activités, portées par la dynamique des Trente Glorieuses, ne se sont pas ancrées dans le territoire, laissant La Rochelle en crise au milieu de la décennie quatre vingt. Finalement c'est un retour sur la culture maritime rochelaise fortement appuyé par les institutions locales qui va permettre un retournement de trajectoire remarquable au cours de décennie quatre vingt dix. La dynamique économique ainsi déclenchée par une intense activité entrepreneuriale, a généré une attractivité qui se renforce encore en ce début de troisième millénaire.

Si l'océan a forgé au cours des siècles le fond culturel rochelais par le commerce maritime, la pêche et les chantiers navals, la crise de ces activités a provoqué une rupture profonde. Les industries décentralisées, sans doute trop éloignées de la culture maritime, ont disparu à leur tour, n'ayant pu compenser les effets de la crise. C'est bien grâce à une relation renouvelée par la proximité cognitive que La Rochelle a relancé sa trajectoire par l'industrie nautique et les activités liées à la pêche. La navigation de plaisance générée par l'industrie nautique a permis le développement de l'économie touristique, tandis que le transfert du port de pêche sur un site plus approprié a permis de développer des activités de recherche dans l'alimentaire et les produits de la mer autour d'installations de surgélation.

La proximité géographique de la ressource océanique s'est transformée en proximité territoriale qui serait l'intersection de la forme géographique et de la forme organisationnelle appréhendée au plan technologique ou industriel comme le suggèrent Bellet et al (1993). Cette proximité territoriale résulte de la mobilisation de la société locale autour d'une proximité cognitive renforcée par l'innovation. Le système local d'innovation

est fondé sur une coopération entre les industriels et les institutions territoriales (Chambre de Commerce et d'Industrie (CCI), Région, Communauté d'Agglomération, État). Les Centres Régionaux d'Innovation et de Transfert de Technologie (CRITT) illustrent parfaitement cette coopération entre les acteurs. Proximité organisationnelle et proximité institutionnelle conjuguent leurs effets avec ceux de la proximité cognitive. La décennie quatre vingt dix est celle des grands changements qui concrétisent le retournement de trajectoire provoqué par les actions stratégiques liées à la culture océanique, ce qui inclut notamment le développement des installations du port de commerce, l'extension du port de plaisance des Minimes, la création du musée de la mer, la mise en valeur de l'Aquarium qui accueille l'École de la Mer.

Avant de présenter le système local d'innovation dans un second point, il convient de souligner l'importance de la dimension temporelle. Celle-ci a rythmé les adaptations du territoire grâce aux activations (Torre, 2008) successives des formes de proximité dont la mise en synergie permet au site de La Rochelle d'être performant et attractif.

### **Cinq décennies de ruptures : les faits stylisés**

La Rochelle, dernière poche de résistance, en 1945, du Mur de l'Atlantique construit par les occupants allemands, a été choisie par les États Unis comme tête de pont pour créer et alimenter notamment la base aérienne de La Martinerie-Déols permettant de joindre et d'approvisionner l'ensemble des pays de l'Europe. Confortée dans sa vocation de porte océane, La Rochelle-La Pallice a pu développer son activité commerciale et celle des chantiers maritimes jusqu'à leur fermeture provoquée par la concurrence d'autres chantiers navals mais aussi par une crise de la pêche. Pour réduire les effets de cette rupture, l'apport exogène d'industries décentralisées par la DATAR n'a pu empêcher une grave perte d'emplois qui a connu son maximum au milieu de la décennie quatre vingt. Face à l'ampleur de la crise les acteurs locaux, publics et privés, ont déclenché un ensemble d'actions et pris des mesures en cohérence avec la culture territoriale. Cette mobilisation, largement appuyé sur un entrepreneuriat dynamique, a préparé un retournement spectaculaire de la trajectoire socio-économique réalisé au cours de la décennie quatre vingt dix que l'on peut qualifier de celle de tous les changements.

*Du retour de la paix à la rupture des années quatre vingt* : La Rochelle, ville libre depuis la charte octroyée par Aliénor d'Aquitaine en 1199, ce qui permit à 12 échevins d'élire le premier maire de France, a développé au cours des siècles une intense activité maritime commerciale intercontinentale. Port en eau profonde accessible aux navires à fort tirant d'eau, La Rochelle-La Pallice s'est spécialisé dans le transit des hydrocarbures, des bois et pâtes à papier et l'exportation des céréales produites par la région. Dans ce contexte, la Société Nouvelle des Ateliers de Construction de La Rochelle-La Pallice (SNACRP), issue du regroupement de plusieurs sociétés assurant l'entretien des navires pour l'armateur Delmas-Vieljeux a beaucoup produit pour les besoins maritimes. On lui doit la construction de 38 chalutiers, la production d'unités à haute technicité, la production de plusieurs matériels d'exploration sous-marine, de navires géophysiques dont l'ALCYONE, navire équipé de deux turbo-voiles, construit pour le Commandant Cousteau. La dernière construction est le 'SAMUDRA SAVEKSHAL', un navire de recherche géophysique commandé par l'Inde, dont le coût de production aurait été subventionné à 50% par l'État.

Cependant les commandes se sont arrêtées, notamment celles espérées de deux paquebots à voile, au moment où la pêche entrait en crise, victime du carburant plus cher (second choc pétrolier) et aussi de la puissance des mareyeurs qui a peut-être trop pesé sur une activité déjà fragilisée. Au plus bas de la crise le parc de chalutiers ne comptait plus que deux unités à La Rochelle. Sans commandes nouvelles de la part de la pêche rochelaise et concurrencés par des chantiers plus compétitifs, les ACRP ont été condamnés à fermer.

Pour résoudre les problèmes économiques et sociaux créés par cette double crise, générant une rupture profonde dans la dynamique locale, il a été fait appel au gouvernement central qui favorisa la décentralisation industrielle. En téléphonie, CIT Alcatel créa jusqu'à 1500 emplois, en industrie automobile, Chrysler, Simca, Talbot, Peugeot se sont succédées, atteignant jusqu'à 3050 salariés en 1976. Ces greffes, louables dans leurs intentions, mais sans ancrage territorial réel, n'ont pas su entraîner un tissu de petites et moyennes entreprises dans leur filière directe. Aussi leur fermeture a accentué la crise rochelaise alors que beaucoup de petites entreprises de la filière nautique ayant participé au peuplement du Port des Minimes ont dû réduire ou cesser leur activité. La perte des emplois entre 1975 et 1985 s'élève à 3040 salariés, soit près de 13% des effectifs industriels : la perte nette s'élève même à 4800 si l'on part de 1978 car les décentralisations avaient encore créé des emplois entre 1975 et 1978.

Face à cette double rupture des activités traditionnelles et des activités décentralisées les acteurs locaux privés et publics ont réagi de plusieurs façons et se sont mobilisés dans le but de susciter un développement endogène.

*Mobilisation des acteurs locaux :* Plusieurs initiatives individuelles montrent une certaine réactivité de la société locale. Un ingénieur issu de l'usine Peugeot, anticipant la fermeture de l'industrie automobile à La Rochelle, réalise début 1986, une opération d'essai remarquable par son exemplarité, créant l'entreprise Perrotin-Automation, comptant sur la matière grise d'une vingtaine d'ingénieurs, techniciens, projeteurs. La première commande est un portique d'alimentation automatique pour la chaîne du futur modèle de la firme Peugeot à Sochaux. L'entreprise, par la suite, s'est diversifiée au service de l'activité régionale (Cognac, plaisance, production d'accastillage).

Un autre ingénieur crée, en cette fin de décennie quatre vingt, le Centre de Recherche pour l'Architecture et les Industries Nautiques plus directement en phase avec la spécialisation territoriale de la filière nautique. Cette création sera encouragée et se développera, appuyée par la politique technologique et scientifique du Conseil Régional de Poitou-Charentes.

Dans ces deux cas c'est l'expression d'un entrepreneuriat d'initiatives privées facilité par l'État qui crée une "zone d'entreprise" ouverte aux créateurs d'entreprises qui fait bénéficier toute installation d'une franchise fiscale de dix années.

Le Conseil Général, relayant cette politique de zones franches, a mis en place en 1986 la Société d'Aménagement et de Développement Économique (SADEC), une société d'économie mixte chargée de plusieurs missions de réflexion, de promotion, d'étude et de réalisation d'actions nouvelles porteuses de synergie pour le développement certes de la Charente Maritime mais aussi pour le site de La Rochelle. Régional, en partenariat avec les professionnels, crée deux Centres Régionaux d'Innovation et de Transfert de Technologie (CRITT), mobilisant deux formes de relations appartenant à la culture maritime rochelaise du fait de la proximité géographique de la ressource océanique. Le CRITT agroalimentaire et biotechnologies innove dans la recherche sur les produits alimentaires et sur les produits

de la mer, profitant d'un équipement frigorifique moderne ainsi que de l'arrivée de poissons frais de la marée.

Le CRAIN accompagne dans son développement le Système Productif Localisé spécialisé dans la filière nautique.

Une autre initiative fin 1986 mérite d'être signalée. Elle préfigure une création marquante de la décennie suivante. Un groupe associatif dynamique, animé par un chargé de mission de la Direction Régionale de l'Industrie et de la Recherche, lance l'idée de l'Université de Technologie de Charente Maritime (UTCM). Cette université serait orientée vers les disciplines scientifiques liées au monde marin et littoral, imitant l'expérience fructueuse de l'Université Technologique de Compiègne. Avec l'appui des principaux laboratoires de recherche du département et d'un panel d'entreprises performantes, l'UTCM proposerait d'offrir une formation technologique de haut niveau, capable d'accueillir 1000 à 2000 étudiants et de former chercheurs, ingénieurs et techniciens pour contribuer à la promotion et au développement des activités de ce vaste domaine de la maritimité et du littoral. Le projet ne sera pas retenu dans cette forme mais verra sa réalisation plus tard: l'État en 1993 crée une université de plein exercice.

Concertation des initiatives, coordination des projets et complémentarité voulue des activités liées à la mer et à la terre notamment dans la recherche sur la qualité des produits alimentaires caractérisent bien la stratégie rochelaise qui s'appuie sur la proximité océanique.

Finalement, le bouquet d'initiatives prises par les acteurs locaux dont nous n'avons retenu que les exemples les plus significatifs a réellement porté ses fruits à partir des années 90.

*La rupture positive de la décennie quatre vingt dix :* Au cours de la décennie 1990-2000 on peut considérer que le site de La Rochelle est entré en effervescence. En effet, la plupart des composantes de la vie économique et sociale réalise des changements dans le prolongement de l'éventail des actions et projets élaborés pour sortir des crises précédentes. Des faits marquants liés à un entrepreneuriat dynamique illustrent la valorisation des ressources en rapport avec l'océan:

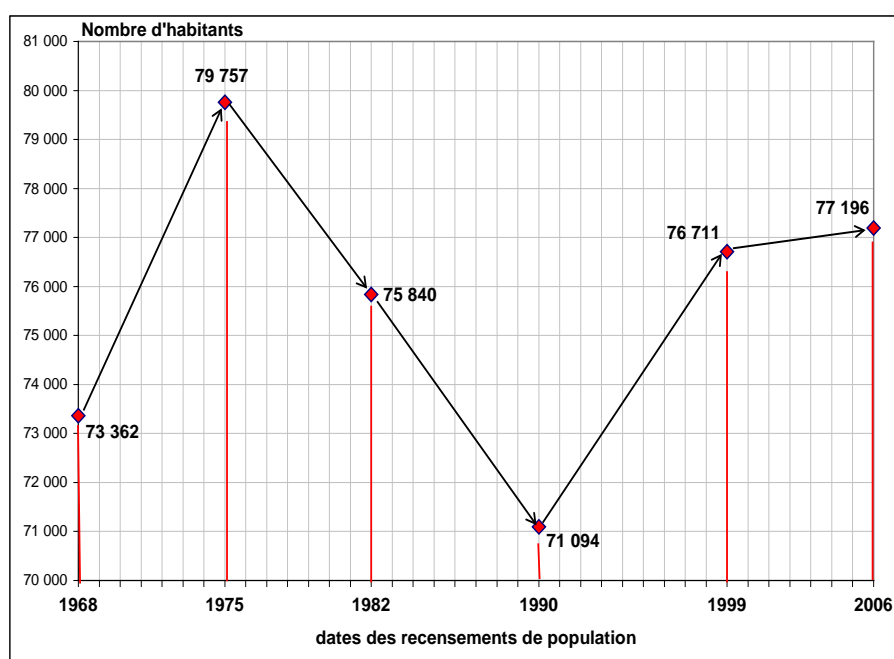
- Les infrastructures portuaires du port de La Pallice, qui traite maintenant plus de 7,7 millions de tonnes par an, sont renforcées : nouveau silo pour les céréales, aire de stockage pour le bois, équipement 'Roll on-roll off' permettant le transfert des TGV, site d'accueil des paquebots de croisière (10000 visiteurs).
- Le transfert du port de pêche sur le site de Chef-de-Baie plus approprié pour accueillir les bateaux de pêche (traitement entre 3000 et 4000 tonnes). L'installation d'un équipement de surgélation et d'entrepôts frigorifiques permet le développement de la zone d'activité. Technocéan et la création d'entreprises.
- La zone d'activité Technocéan utilisée par le CRITT agroalimentaire et INNOVIA créé en 1989 accueille un Système Productif Local labellisé sur le thème 'Aliments et Santé' constitue un autre créneau pour la création d'entreprises.
- Les espaces du bassin des chalutiers libérés par le transfert du port de pêche accueillent l'installation du plateau technique nautique (équipé notamment d'un élévateur pour les plus grands voiliers) qui facilite l'activité des nombreuses entreprises liées à la navigation ainsi que celle du CRAIN. Le réaménagement des espaces a permis le transfert de l'aquarium (90000 visiteurs), support de l'école de la support de l'école de

la mer, la création du Musée de la mer, la construction du Palais des Congrès soit un développement d'initiatives dans les activités touristiques et tertiaires.

- Le port de plaisance des Minimes comptant 3600 anneaux devrait disposer bientôt d'un agrandissement portant la capacité à 4900 anneaux. Le port accueille chaque année 100 000 visiteurs pour le Grand Pavois, salon nautique présentant les bateaux sur l'eau. C'est une excellente vitrine pour La Rochelle, capitale française de l'industrie nautique. Plus d'un millier de bateaux sortent chaque année des ateliers rochelais.
- La création d'une Communauté de Ville en 1992, transformée en Communauté d'agglomération en 1999 (loi Chevènement), manifeste une volonté d'améliorer la gouvernance territoriale. Elle est notamment mobilisée lors de la création d'un Syndicat Mixte en partenariat avec la Chambre de Commerce et d'Industrie pour relancer la gestion du port de pêche qui avait été surdimensionné.
- La création par l'État d'une Université de plein exercice en 1993. Forte de 7000 à 8000 étudiants, cette université dépasse largement les souhaits formulés par l'UTCM.

Finalement, tous ces faits concrétisent l'ampleur du retournement de trajectoire du territoire rochelais qui devient très attractif. L'évolution de la population de La Rochelle au cours des cinq dernières périodes intercensitaires est, de ce point de vue, significatif.

**FIGURE 1 Évolution de la Population de la Ville de La Rochelle**



Source : INSEE, statistiques locales.

Ce retournement de trajectoire a concerné l'ensemble du territoire rochelais par un effet de débordement qui a bénéficié à la Communauté d'Agglomération et même à l'aire urbaine de La Rochelle. Actuellement l'aire urbaine de La Rochelle affiche un réel dynamisme comparée à un groupe de référence composé de 11 aires urbaines de taille équivalente, situées également sur le littoral (Décimal, 2007). La croissance démographique annuelle de l'aire urbaine n'est que de +0,34% entre 1982 et 1990, elle passe à 1,15% entre 1990 et 1999. Cette dernière variation +1,15% est à comparer avec

celle du groupe de référence +0,55%. Cette progression est due à l'attractivité touristique et résidentielle car l'excédent naturel n'est que de +0,24% pour l'aire urbaine, mais de +0,31% dans le groupe de référence.

Cette attractivité induite par le tourisme et l'économie résidentielle est peut-être aussi motivée par la création d'emplois. La Zone d'Emploi de La Rochelle abrite un district industriel identifié comme tel par l'enquête réalisée pour préparer l'appel d'offres des Systèmes Productifs Locaux lancé par la DATAR.

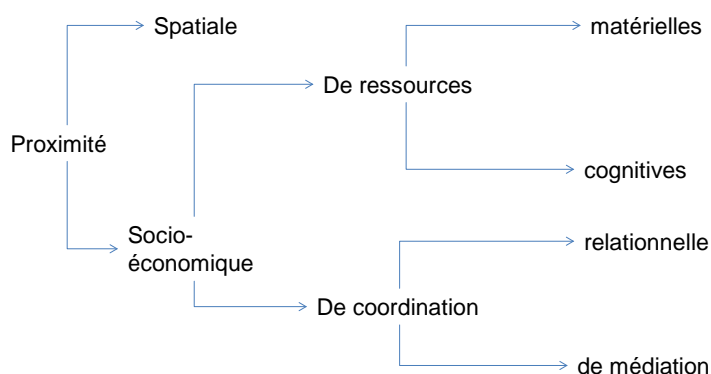
La Zone d'Emploi enregistre entre 1987 et 1998 pour l'évolution de l'emploi salarié total (source UNEDIC) un indice de 123,21 contre 112,75 dans un groupe de référence de 25 districts industriels. Surtout La Rochelle enregistre une création nette d'emplois industriels indice 105,95 contre 92,85 pour le groupe de référence, qui en perd certes mais moins que l'ensemble national. La trajectoire positive se maintient: en 2006 le nombre de créations d'entreprises augmente sur l'agglomération de +13.9% ( France +12.1%) et l'emploi salarié progresse de +1548 contre +1044 en 2005. Ces bons résultats peuvent être complétés par un autre indicateur : le revenu annuel moyen de l'aire urbaine en 2003 s'établit à 16 380 Euros soit 4,3% au-dessus de celui du groupe des onze aires urbaines de référence.

Cette succession de cinq décennies de ruptures, qui propulse le territoire sur une trajectoire performante, confirme la réalisation d'un enchaînement d'actions originales innovantes propres au territoire et à la mise en valeur de la proximité de l'océan dont le statut de ressource d'activité est transformé en celui de ressource cognitive.

## **Le système local d'innovation et l'activation des formes de proximité**

Pour interpréter ces ruptures radicales nous proposons une grille de lecture tirée d'une typologie des catégories de productivité proposée par Bouba-Olga et Grossetti (2008).

**FIGURE 2 Typologie des formes de proximité**



Source : Bouba-Olga et Grossetti (2008)

La proximité géographique de l'océan a permis à La Rochelle, depuis plusieurs siècles, de pratiquer une activité maritime commerciale (échanges intercontinentaux) et halieutique, entraînant le développement de chantiers de construction navale. L'espace littoral portuaire a bien été la ressource patrimoniale du vecteur porteur du développement socioéconomique du territoire rochelais.

Aussi la rupture déclenchée par la crise des chantiers navals et de la pêche entre 1975 et 1985 devait déboucher sur une nouvelle ère. Passée la parenthèse d'une décentralisation

industrielle dans des secteurs éloignés de la culture locale (automobile, téléphonie), le retour vers les activités liées à la ressource océanique valorisée en ressource spécifique à la fois par l'exploitation des produits marins et par un usage plus ludique (la plaisance et le tourisme), a favorisé le retournement de trajectoire.

L'activation de la proximité cognitive a généré un système local d'innovation concrétisé dans la création de deux Centres Régionaux d'Innovation et de Transfert de Technologie (CRITT) orientés, l'un vers les produits de la mer et alimentaires, l'autre vers les industries nautiques. La mobilisation organisationnelle partenariale dans les CRITT entre professionnels et collectivités territoriales a déclenché l'activation d'une proximité institutionnelle. Le Conseil Régional de Poitou-Charentes et la Communauté d'Agglomération de La Rochelle s'impliquent notamment dans le développement d'un pôle Nutri Santé, l'extension du pôle nautique et l'émergence d'une filière de la glisse qui a pour finalité toute action de recherche et de valorisation de ce concept autour de produits tels que surf, planche à voile, dériveur, ski nautique. Ces réalisations constituent le système local d'innovation. L'activation successive, par la société locale et les organisations collectives, des différentes formes de proximité a permis le redressement de la trajectoire du territoire et contribué à maintenir sa dynamique.

*De la proximité géographique à la proximité territoriale* : Porte océane protégée par les îles de Ré et d'Oléron, La Rochelle a pu développer le commerce maritime intercontinental et la pêche en mer, activités exigeant production et entretien de bateaux par des chantiers navals.

Le développement économique de La Rochelle au cours des Trente Glorieuses, dans le prolongement de la dynamique antérieure, peut sans doute être lu comme l'expression d'une forme de proximité territoriale (Torre, 2005) à l'intersection d'une proximité géographique et d'une proximité organisationnelle comme le suggèrent Bellet et al, 1993 : 359). D'ailleurs, dans une étude demandée par la DATAR avant de lancer son appel à candidatures pour les Systèmes Productifs Locaux (SPL), La Rochelle avait bien été identifiée comme district industriel, c'est-à-dire concentration de PME et d'emploi salarié dans une filière relativement spécialisée. Par la suite la candidature de La Rochelle pour obtenir le label SPL sera acceptée par l'État.

La rupture a été générée par la double crise des chantiers de construction navale et de la pêche. Elle n'a pu être compensée par la décentralisation d'activités industrielles qui, pilotées par des sièges sociaux extérieurs, n'ont pas réussi à opérer un ancrage territorial Zimmermann (1998), sans doute trop différentes de la culture locale largement dominée par la proximité géographique de l'océan. La réaction des institutions locales et des acteurs de la sphère privée a permis de relancer la dynamique de la trajectoire économique et sociale fondée sur la valorisation des ressources locales en phase avec une longue tradition.

*Proximité cognitive et système local d'innovation* : Le partage du langage marin et de la culture maritime constitue un puissant catalyseur pour développer (ou redévelopper) des activités autour de la ressource océanique.

La création du port de plaisance des Minimes directement en lien avec la proximité géographique de l'océan a été conçue dès 1968, La Rochelle inscrivant ce projet dans la politique nationale des grands équipements. Son développement a suscité des réactions négatives de la part des pêcheurs. Bien qu'il n'y ait pas de concurrence (conflit) directe sur l'utilisation ou l'accès à la ressource, alors que la pêche était en crise, les pêcheurs



s'estimant détenteurs, dépositaires des valeurs patrimoniales maritimes, se sont sentis trahis par l'intrusion de la navigation de plaisance.

Finalement le transfert, avec l'aide publique, du port de plaisance à l'étréot dans La Rochelle, sur le site de Chef-de-Baie et la création du Musée de la Mer ont apaisé les esprits. Ainsi le transfert du port a permis, d'une part d'améliorer le débarquement de la pêche pour l'accès à la criée et surtout de créer la Zone d'activité Technocéan en renforçant celle d'Agrocéan, d'autre part d'ouvrir l'espace laissé libre du bassin des chalutiers à l'installation d'un plateau technique haut de gamme et au développement des activités liées à l'industrie nautique.

Le Centre Régional d'Innovation et de Transfert de Technologie des Industries Agroalimentaires (CRITTIAA) a été créé en 1989 à l'initiative d'entreprises, de la Chambre Régionale de Commerce et d'Industrie, de l'État (Direction Régionale de la Recherche et de la Technologie) et de la Région Poitou-Charentes. Bénéficiant des installations frigorifiques et du système de réfrigération du nouveau port, il a favorisé la création d'activités de recherche diversifiées, centrées sur les produits de la mer et sur l'ensemble des produits alimentaires. Depuis 2003 il anime le réseau ACTIA NUTRITION et à partir de 2007 il coordonne le Réseau Mixte Technologique Nutri-Previus : 'Qualité nutritionnelle des aliments' (qualité et innovation dans le domaine de l'alimentation et de la santé) qui regroupe 22 structures nationales en enseignement et en recherche.

Le CRAIN, créé fin des années 80 offre une gamme de service très large à l'industrie nautique; les recherches de pointe couvrent les domaines suivants :

- Préviation de comportement et des performances des voiliers.
- Conception, calculs et essais hydrodynamiques et aérodynamiques des carènes, des appendices, de la voilure et des structures en général.

Conçu par le CRAIN, le voilier "Charente-Maritime" est le témoin de la grande technicité des industries nautiques rochelaises et du haut niveau scientifique atteint grâce au CRAIN.

Maintenant labellisé Centre de Ressource Technologique par le Ministère de la Recherche, le CRAIN est chargé de plusieurs missions de recherche et de transfert.

La gamme des produits de l'industrie nautique est large, du voilier toute catégorie jusqu'à l'hydroglisseur conçu par l'entreprise Fontaine et sa filiale IRIS qui innove dans les catamarans de croisière et de transport en concevant des flotteurs dont le profil limite les remous destructeurs des berges.

*Proximité organisationnelle, proximité institutionnelle* : La coordination et la coopération mises en œuvre dans les CRITT ont démontré le rôle primordial d'une gouvernance mixte dans l'activation de la proximité organisationnelle associant les acteurs professionnels de la sphère privée et les collectivités de la sphère publique. Cela met tout naturellement l'accent sur l'importance de l'institution locale, aujourd'hui la Communauté d'Agglomération dans l'animation de la trajectoire du territoire. Ville libre depuis la Charte octroyée par Aliénor d'Aquitaine, La Rochelle a manifesté sa détermination dans le développement d'un grand port de l'Atlantique grâce au commerce maritime intercontinental, mais aussi dans sa résistance pour maintenir son indépendance lors du siège de Richelieu. La volonté du territoire de surmonter les difficultés et de rebondir après les crises met l'accent sur le rôle d'une gouvernance territoriale mixte, expression d'une proximité organisationnelle – institutionnelle valorisant une proximité géographique.

Mettant à profit la loi JOXE-MARCHAND de 1992 sur l'Aménagement du Territoire de la République, La Rochelle, déjà au centre d'un Syndicat Intercommunal à Vocation Multiple (SIVOM), mais limité dans l'étendue de ses compétences, renforce l'intercommunalité en créant l'une des cinq communautés de villes qui sera transformée en Communauté d'Agglomération en 1999 grâce à la loi CHEVÈNEMENT. Cette stratégie institutionnelle a largement conditionné l'intervention positive de La Rochelle, grâce à une coordination des acteurs publics et privés, accroissant son attractivité et confortant une trajectoire très favorable.

Les interventions marquantes de cette nouvelle intercommunalité concernent des modalités et des domaines variés mais la plupart centrés sur le renforcement des développements d'activités liées à la proximité géographique.

La Communauté d'Agglomération de La Rochelle a ainsi créé un syndicat mixte avec la Chambre de Commerce et d'Industrie pour relancer le port de pêche, victime d'un surdimensionnement en pleine crise de la pêche, mais qui constitue un équipement primordial pour la filière économique reliant pêcheurs, mareyeurs, industriels, et le développement de la recherche sur la qualité nutritionnelle des produits.

Elle s'est investie également dans les équipements du port de pêche, créant les zones d'activité d'Agrocéan et Technocéan et proposant des bureaux et des surfaces pour les activités de petite production. Dans le prolongement de ces actions la Communauté d'Agglomération investit dans le développement du Système Productif Localisé "Aliments et Santé" soutenu par la DIACT.

En complément de ces activités plus directement liées aux produits de la mer et à la qualité de l'alimentation, la Communauté d'Agglomération s'est attachée à l'extension du plateau nautique des Minimes par la création des centres d'affaires nautiques n°2 et 3. Parallèlement, la Communauté d'Agglomération s'associe à la création et à la promotion du pôle de la glisse qui a déjà réuni un grand nombre d'entreprises.

L'activation de la proximité institutionnelle par la Communauté d'Agglomération se situe bien dans le prolongement de la valorisation d'une proximité géographique animée par un système local d'innovation original porté par une gouvernance mixte privée et institutionnelle.

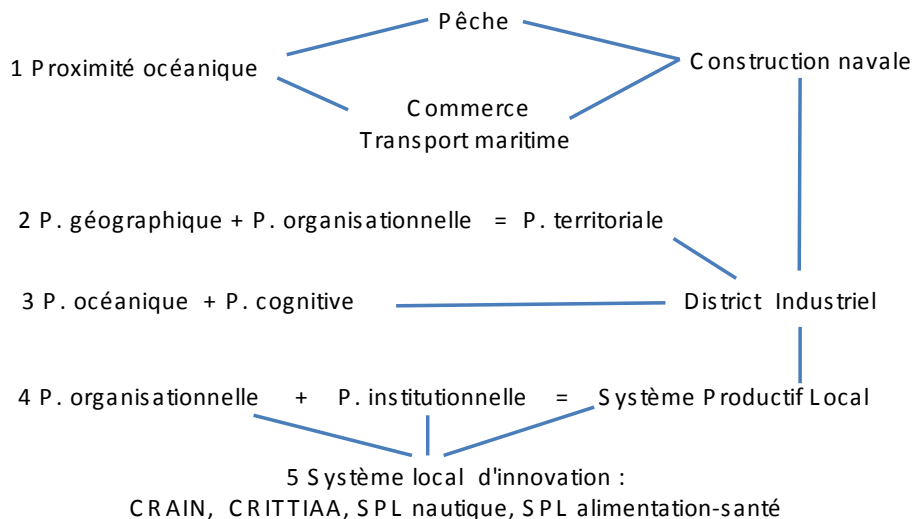
## **Conclusion**

'Belle et rebelle' mais aussi ambitieuse, volontaire et solidaire, La Rochelle est bien le cœur d'un territoire réactif, créatif et innovant. La Rochelle, en effet, a su préserver un riche patrimoine historique, facteur déterminant de son attractivité touristique et résidentielle. Elle a su également développer industrie nautique et pratique de la navigation de plaisance, tout en conservant son activité halieutique et ses valorisations dérivées. La Rochelle combine économie résidentielle et économie productive innovante. Pour cela, La Rochelle a mobilisé l'activité de plusieurs formes de proximité autour de la ressource océanique que l'on peut synthétiser dans un schéma.

La complémentarité des axes de développement est sans doute une caractéristique remarquable du système local d'innovation dont les CRITT dynamisent la diversification de la filière nautique et de la filière produits alimentaires. Les développements centrés sur la recherche de la qualité et la santé d'une part, et sur la multiplication des pratiques dans le nautisme et la glisse d'autre part, confirment l'activation de la proximité cognitive permise par la ressource océanique renforcée par des formes de proximité organisationnelles et

institutionnelles, animées par une gouvernance territoriale dynamique. Le rôle actif du territoire dans le dynamisme entrepreneurial a fait de La Rochelle une matrice de l'entrepreneuriat.

**FIGURE 3 Synthèse des formes de proximité**



La performance et l'attractivité du territoire rochelais entraînent un effet de débordement qui se diffuse au-delà de la Communauté d'Agglomération et de l'aire urbaine qui incite le président de la Communauté d'Agglomération, maire de La Rochelle, à envisager une stratégie d'organisation territoriale qui associe à moyen terme, sur des valeurs partagées, les collectivités locales proches (dont la ville de Marans) dans un partenariat institutionnel.

C'est donc aussi un changement d'échelle de temps que cela suppose, ce qui peut demander une ou deux décennies. Certes, cette démarche devra s'inscrire dans le cadre des réformes de l'organisation du territoire, mais il faut convenir qu'elle est tout à fait cohérente avec la pro-activité dont La Rochelle a toujours fait la preuve et l'expérimentation.

## Bibliographie

- Bellet, M., G. Colletis et Y.Lung. 1993. « Introduction au numéro spécial, Économie de proximités ». *Revue d'Économie Régionale et Urbaine*, 3: 357-361.
- Bouba-Olga O. et M. Grossetti. 2008. « Socio-économie de proximité ». *Revue d'Économie Régionale et Urbaine*, 3: 311-328.
- Décimal (2007) INSEE Poitou-Charentes n° 270, février 2007.
- Torre, A. 2005. « Retour sur la notion de proximité géographique ». *Géographie, Économie, Société*, 11 (1): 63-74.
- Zimmermann, J.B. 1998. « Nomadisme et ancrage territorial : propositions méthodologiques pour l'analyse des relations firmes-territoires ». *Revue d'Économie Régionale et Urbaine*, 2: 211-230.

