

Insertion mondiale et découplage structurel

Territoires en dispute dans la périphérie productive

Lucas Spinosa * et Juan Montes Cató **

Résumé : Au cours des vingt dernières années, le Corridor industriel nord de la Région métropolitaine de Buenos Aires (RMBA), en Argentine, s'est consolidé en tant qu'espace privilégié pour la localisation d'entreprises associées à l'insertion mondiale. Bien que cette région ait vu le jour dans le sillage de l'installation des premières industries manufacturières d'Argentine, le processus de restructuration industrielle qui y a eu lieu entre les années 1970 et 1990 a transformé la logique de localisation des entreprises et modifié fondamentalement le rapport capital-travail-territoire. Ainsi, l'implantation des nouveaux établissements a été davantage liée à un processus d'intégration dans les chaînes de valeur mondiales (CVM) et les zones logistiques qu'à un développement industriel propre à la région.

Mots clés : formation sociale, entreprises multinationales, chaînes globales de valeur, travail et territoire.

Introduction

Au cours des quarante dernières années, le monde a connu un processus de transition vers une restructuration de la division internationale du travail dans laquelle les anciennes centralités productives laissent l'initiative du développement à d'autres régions. À l'échelle mondiale, ce processus n'est pas linéaire, pas plus que ses effets à l'intérieur des pays. En conséquence, des territoires articulés avec les centres productifs les plus dynamiques se constituent tandis que d'autres territoires perdent leur influence dans le cadre d'un espace global d'accumulation.

Dans les pays périphériques, ces dynamiques sont fortement conditionnées par leur insertion dans les *Chaînes de Valeur Mondiales* (CVM). La fragmentation de la production au niveau international et le recours croissant à la sous-traitance internationale commence à orienter la configuration de la division internationale du travail. Depuis les années 1970, la production s'organise de plus en plus au sein des CVM, dirigées par les grandes entreprises qui s'appuient souvent sur des réseaux complexes de fournisseurs dans le monde entier. Ces transformations ont été abordées à partir de différentes perspectives analytiques – réseaux de production internationaux (Borras, Ernst et Haggard, 2000) ou systèmes de production mondiaux (Milberg, 2008) – parmi lesquelles l'approche des Chaînes de valeur mondiales (Gereffi, 1994 ; Giuliani, Pietrobelli et Rabellotti, 2005 ; Humphrey et Schmitz, 2000) se démarque des autres compte tenu de son utilité pour analyser les principales transformations dans l'économie globale et le processus de financiarisation de l'économie mondiale (Chesnais, Duménil, Lévy et Wallerstein, 2001). Notamment, l'analyse des CVM est orientée vers l'étude des rapports entre différentes entreprises participant à des chaînes de valeurs fragmentées dans une double dimension fonctionnelle et spatiale.

* Lucas Spinosa est chercheur en sociologie à l'Université de Buenos Aires – CONICET

lucas.spinosa@gmail.com

** Juan Montes Cató est chercheur en sociologie, CEIL-CONICET et professeur de Sociologie à l'Université de Buenos Aires

jmontescato@gmail.com

Ces chaînes sont organisées dans le cadre de stratégies des entreprises multinationales qui réactualisent les rapports de dépendance ¹. Ces processus deviennent disruptifs dans les pays dont la matrice productive est fortement dépendante de la production de matières premières, et génèrent des cycles de restructuration pouvant être conçus dans le cadre d'un espace mondial d'accumulation qui opère dans des formations socio-spatiales (Santos, 1977). C'est précisément là où se rejoignent les différentes sphères et temporalités de la reproduction sociale des acteurs qui sont engagés dans ce processus.

La construction de la territorialité en relation avec le processus productif acquiert des caractéristiques particulières qui résultent de cette formation socio-spatiale dans le cadre de la restructuration du capital. Pour comprendre ces dynamiques, il est utile de penser le territoire comme un espace régionalisé. Il s'agit d'un phénomène qui se constitue sur la base de la division et de la spécialisation productive acquise par les territoires. C'est le cas, notamment, de l'espace qui nous intéresse et qui s'est transformé au fur et à mesure du déploiement territorial du capital. Dans ce sens, nous concevons le territoire non pas comme un support ou un lieu physique, mais comme une construction sociale qui résume les façons dont les logiques des agents qui font partie de sa construction ont été transformées, et qui nous permet donc de visualiser les rôles et les stratégies qu'ils adoptent (Tomadoni, 2009 : 37). D'autre part, ce processus de régionalisation apparaît fragmenté, avec différents nœuds qui délimitent une région particulière que selon Boisier (1994) peut être définie comme une région virtuelle. Ce type de configuration constitue une structure complémentaire, conjoncturelle ; dans un contexte donné, elle prend la forme d'un projet régional temporaire, avec une spatialité discontinue, une temporalité convenue et une décentralisation fonctionnelle (Boisier, 1994 : 604).

L'objectif de cet article est d'analyser le processus de restructuration industrielle, en examinant en particulier la manière dont le capital, le travail et le territoire sont liés. À cette fin, des preuves empiriques sont construites sur l'analyse du dénommé Corridor industriel nord de la *Région Métropolitaine de Buenos Aires* (RMBA) en Argentine, qui est devenu au cours des vingt dernières années un espace privilégié pour la localisation d'entreprises liées à l'insertion mondiale. Ces preuves sont le résultat de l'analyse de sources secondaires (données statistiques et documents secondaires) et d'informations primaires (entretiens et observations sur le terrain). Bien que cette région ait vu le jour lors de l'installation des premières industries manufacturières d'Argentine, le processus de restructuration industrielle qui s'est déroulé entre les années 1970 et 1990 a transformé la logique de localisation des entreprises et modifié fondamentalement le rapport capital-travail-territoire. Ainsi, l'implantation de nouveaux établissements était davantage liée à un processus d'intégration dans les chaînes de valeur mondiales et les zones logistiques qu'au développement industriel propre à la région. Les caractéristiques géographiques, ainsi que l'expérience industrielle et la spécialisation accumulées au fil des ans, font de cette région un lieu stratégique pour le développement du capital.

1. Les entreprises multinationales (EMN) occupent une place centrale dans la phase actuelle du capitalisme mondial. Leur rayon d'action s'étend aux quatre coins de la planète ; elles adaptent les institutions, les systèmes politiques et les pratiques sociales à leurs besoins d'accumulation. Situées dans la plupart des pays développés ou dans les principales économies émergentes, ces entreprises ont un impact décisif sur les pays en développement qui les accueillent. Dans le cas de l'Argentine, depuis les réformes structurelles des années 1990, les EMN étrangères ont progressé à un rythme accéléré concentrant de plus en plus de marchés et se sont positionnées comme le groupe majoritaire au sein de l'échelon supérieur des grandes entreprises du pays.

Cette logique de développement est problématique car elle entraîne un découplage entre la dynamique des entreprises et les politiques locales, générant des contradictions dans le développement territorial.

Pour traiter ce sujet, nous exposons dans la première section les clés analytiques à partir desquelles nous approchons la triade capital-travail-territoire en récupérant la notion de régionalisation. Une fois l'approche problématisée, la deuxième section analyse la dynamique que celle-ci adopte dans le territoire étudié, en tenant compte de l'apparition de sous-centralités productives sous l'influence du modèle fordiste et de sa mutation vers un modèle flexible, suivant un processus qui peut être caractérisé comme de restructuration industrielle sélective basée sur l'insertion mondiale. Dans la troisième section, nous analysons comment ces processus se cristallisent dans le territoire étudié, en marquant des tendances. À cette fin, nous utilisons la notion de découplage comme concept analytique.

I- Restructuration industrielle sélective à partir de l'insertion mondiale

Au fil du temps, la dynamique du capital a changé et s'est transformée en réponse à différentes conjonctures. Ces cycles sont caractérisés par une période de crise et de restructuration qui revitalise les alliances de classe et les alliances entre les secteurs protagonistes de la phase du capitalisme qui devient hégémonique. De même, les cycles de restructuration doivent être pensés dans le cadre d'une « formation socio-spatiale », puisque c'est là que se rejoignent les différentes sphères et les différents moments de la reproduction sociale des acteurs qui sont engagés dans ce processus. C'est dans ce sens que le concept de formation socio-spatiale, développé par Milton Santos (1977), constitue une catégorie complexe qui contient différents aspects du rapport entre le mode de production prédominant et l'espace. Une formation socio-spatiale est une expression de l'unité des différentes sphères d'une société -économique, sociale, culturelle, politique, etc.- qui sont propres aux acteurs sociaux dans un contexte historique donné et qui permettent d'analyser un phénomène social en le récupérant dans sa totalité et, en même temps, en récupérant ses fragments (Silviera, 2014 : 149). Il s'agit d'une formation sociale dans la mesure où elle exprime l'unité des différentes sphères d'une société placée dans un contexte historique, mais elle est aussi spatiale puisque ce temps historique possède une territorialité, un ancrage physique. Elle implique donc le regroupement d'une unité spatio-temporelle où se produisent des actions et des phénomènes, et où l'histoire se déroule.

Dans cette perspective, comprendre le processus de restructuration industrielle des années 1990 implique d'analyser son déploiement, sa spatialité et la construction d'une territorialité productive, qui dans notre cas s'inscrit dans le *Corridor Industriel Nord* de Buenos Aires

Ce territoire industriel est depuis ses origines un maillon du développement mondial du capital et de sa division productive, puisqu'il a été le lieu choisi par les grandes entreprises pour localiser leurs usines de montage,

de production et de services logistiques, dans une perspective d'internationalisation et de régionalisation des activités productives. Bien qu'un grand nombre d'entreprises multinationales (EMN) s'y trouvent, ce sont celles qui sont liées aux secteurs de l'automobile, de la pétrochimie et de la métallurgie-mécanique qui prédominent. Parmi le premier groupe figurent Ford, Volkswagen, PSA Citroën-Peugeot, Toyota, Honda et des fabricants de pièces automobiles tels que Gestamp, Toyota Tsusho, Yazaki, SKF, entre autres. Dans le secteur de la pétrochimie, on peut évoquer Axion Energy, Petrobras, Voridian Argentina, Carboclor. Dans le secteur métal-mécanique, c'est l'usine Tenaris - Siderca qui occupe la première place dans la région, en tant que producteur mondial de tubes sans soudure, principalement destinés à la construction d'oléoducs et de gazoducs et aux industries liées à la mobilité et à l'énergie. Associés à ces secteurs, et en raison des caractéristiques de leurs processus de production, il existe un grand nombre de services aux entreprises, notamment ceux qui relèvent des services de stockage et de logistique. En principe, la région dispose de terminaux portuaires, mais aussi de ports secs et de chemins de fer. Il est donc intéressant de constater que nous avons décrit différents secteurs qui, d'une manière ou d'une autre, sont liés à la mobilité des personnes et des marchandises.

D'un point de vue spatial, depuis les années 1990 le territoire, l'industrie et les rapports sociaux de production ont connu un processus de transformation. Entre autres phénomènes, il a impliqué un changement dans la physionomie des villes et dans la logique de la localisation des entreprises, notamment des grandes industries manufacturières. Ces changements n'étaient pas seulement formels ou esthétiques, mais représentaient également une transformation fonctionnelle par rapport aux usages de l'espace réservé à chaque activité au sein d'une ville et de sa couronne métropolitaine. Comme on peut s'y attendre, ils ont aussi eu un impact sur la dynamique d'expansion et de croissance des agglomérations. De Mattos (2006) affirme que la perte d'influence du modèle tayloriste-fordiste d'organisation de la production de l'après-guerre et, en revanche, la prévalence accrue d'un modèle adaptable et juste-à-temps (ce que nous connaissons comme le modèle d'organisation flexible), ont fortement pesé sur le processus de transformation des aires métropolitaines tant au niveau de leur modèle de développement urbain que des nouvelles utilisations de l'espace. Comme nous l'avons souligné dans les paragraphes précédents, l'une des principales raisons est en relation avec la décomposition et la fragmentation du processus productif, permettant l'émergence de ces structures régionales sectorielles, modifiées et reconfigurées en fonction de la dynamique spécifique du secteur analysé. Ainsi, le développement spatial de cette période s'est fait de manière hétérogène et inégale.

Les EMN en ont été l'agent actif et leur influence a été décisive pour ce processus, car elles ont fait pression sur les gouvernements nationaux, régionaux ou locaux pour qu'ils développent des politiques publiques visant à consolider ce processus de restructuration, et ont introduit des changements dans la gestion des relations de travail, par le biais du management et des théories sur les ressources humaines. En ce qui concerne le

2. Par exemple, la région où se situe l'industrie automobile en Argentine a plusieurs nœuds stratégiques en commun qui font partie du Corridor industriel nord, mais qui s'étendent aussi vers le nord-ouest du pays, jusqu'à la province de Tucumán. Ainsi, du point de vue de la production, la région du secteur automobile comprend la zone nord de l'Aire métropolitaine de Buenos Aires (AMBA), la zone de Zárate-Campana dans la province de Buenos Aires, la ville de Rosario-Villa Constitución dans la province de Santa Fe, la ville de Córdoba et son aire métropolitaine (AMC), la province de San Luis et la province de Tucumán. La vaste implantation territoriale des terminaux de montage et des fabricants de pièces automobiles détermine une région qui couvre un tiers du pays. Cependant, les connexions n'existent qu'avec les zones où se trouvent les entreprises qui font partie du tissu productif du secteur; dans un schéma réticulaire qui constitue ce que nous appelons une région « virtuelle » ou abstraite (Tomadoni: 2009; Spinosa, Montes Cató et Delfini: 2019).

premier aspect, les EMN ont développé une dynamique d'expansion et de déploiement au moyen d'un « espace mondial d'accumulation », configurant une nouvelle architecture productive d'expansion territoriale, dont le résultat est d'établir une cohérence structurée entre les rapports sociaux de production et le territoire, qui peut être transformé sur la base de certains processus sociaux (Harvey, 2005). Ainsi, si le fordisme impliquait l'intégration de l'ensemble du processus de production dans de grands espaces industriels, villes et territoires, son épuisement et le passage à un modèle organisationnel flexible ont ouvert la voie à une nouvelle phase dans laquelle la production a été délocalisée et fragmentée. Puisque la réalisation d'un produit final comprend la fabrication d'autres pièces et composants qui sont assemblés, dans le contexte décrit ci-dessus cela se fait à partir de l'intégration d'autres entreprises, formant un réseau productif composé non seulement d'établissements de fabrication, mais aussi de services logistiques, d'infrastructures urbaines, de réseaux routiers et de transport, distribués dans d'autres espaces et territoires. Cette fragmentation vise non seulement la rentabilité, mais aussi la rupture des réseaux de liens qu'implique un espace ancré dans un lieu unique. Il en résulte des flux de capitaux, d'investissements, de processus et de marchandises. Par le biais des chaînes de valeur mondiales, et à l'échelle planétaire, ces flux permettent l'émergence d'espaces économiques spécialisés qui constituent le tissu productif dont les EMN sont les protagonistes (Almond et al. 2005; Clark et Almond, 2006; Edwards et al, 2007).

La construction de la territorialité en relation avec le processus productif adopte des caractéristiques particulières qui résultent – ou qui sont juste une autre face du même phénomène – de cette formation socio-spatiale dans le cadre de la restructuration du capital. Une région peut être définie comme un espace avec différentes unités administratives constituant un cadre où plusieurs activités économiques, professionnelles, sociales et culturelles ont lieu et qui favorise les flux de circulation des individus protagonistes de ces actions et des actifs issus des différentes activités. Traditionnellement, les régions ont été définies à partir de territoires contigus où on partageait une spécificité qui déterminait la spécialité ou l'orientation productive : la présence de conditions géologiques, de ressources naturelles, de problèmes climatiques, ou des caractéristiques géographiques liées à certaines activités, la conformation historique qui consolidait une spécialisation productive, etc. Cependant, ce processus de délocalisation productive a conduit à repenser les échelles et les configurations territoriales, donnant lieu à l'apparition de nouvelles régions caractérisées par la dynamique d'une activité donnée².

Le processus de restructuration est également intervenu dans la gestion des relations de travail et l'organisation du travail, reconfigurant la dynamique des marchés du travail et les exigences en matière de main d'œuvre. La concurrence entre les espaces locaux exerce une influence sur les lieux où les entreprises sont localisées et où les individus sont également en concurrence avec d'autres individus issus d'autres territoires. En ce sens, il est important de souligner que si ces espaces en concurrence sont différenciés d'un point de vue économique ou administratif, ce n'est pas le cas des

individus qui y circulent, dont les demandes d'emploi dépassent les limites des administrations locales, les intérêts du capital et leur rapport avec l'espace. Ce n'est pas non plus le cas du capital, qui développe des stratégies de fragmentation pour garantir son expansion et sa consolidation territoriale. D'autre part, entre les entreprises et la gestion locale s'établit un rapport particulier, où les accords de coopération apparaissent comme des instances d'articulation pour générer des conditions appropriées pour leurs opérations – offres de formation, politiques publiques fiscales et/ou administratives, entre autres – et où un gouvernement local crée des conditions dans le cadre de la concurrence avec d'autres espaces locaux. Logiquement, ces instances ne sont pas exemptes de contradictions et de tensions. C'est ainsi que dans certains processus en cours qui définissent les espaces régionaux, la production et la consommation, l'offre et la demande (de biens et de travail), la production et la réalisation, la lutte des classes et l'accumulation, la culture et le style de vie demeurent unis avec un certain type de cohérence structurée dans un cumul de forces productives et de rapports sociaux (Harvey, 2005).

Dans le mode de production capitaliste, l'espace est le lieu où l'on trouve les inégalités et les disproportions qui se manifestent dans le développement des différents territoires ainsi que les conséquences économiques et sociales qui en découlent. On peut donc affirmer que la forme que l'espace et le territoire revêtent dans une société capitaliste est l'expression de ce mode particulier d'organisation de la production et du travail, et est conditionnée par le contexte historico-structurel que le capitalisme a adopté à une période donnée. Le mode de production projette ses relations sur l'espace, et la production sociale de l'espace joue un rôle stratégique et instrumental aussi bien dans la reproduction des rapports de production que dans la reproduction du capital (Lefebvre, 1976).

2 - Nouvelles centralités et sous-centralités : le complexe industriel dans les pays périphériques

Dans les pays périphériques comme l'Argentine, un trait distinctif de ce processus a été l'émergence de nouvelles centralités qui ont produit un effet de découplage entre des activités dynamiques à insertion mondiale-régionale et liées aux CVM, et une série de secteurs ancrés dans l'espace local. Ce découplage fonctionne comme s'il existait deux circuits parallèles, l'un local et territorialisé (celui des activités quotidiennes des personnes qui y vivent) et l'autre orienté vers la production globale, traversé par les flux de circulation des marchandises, les processus financiers et l'introduction des technologies appliquées à la production. Il touche plusieurs dimensions et forme un réseau hétérogène de rapports sociaux de production qui se traduisent par différents modèles d'organisation des entreprises, de gestion des relations de travail, d'accès à la protection sociale et de liens avec l'état à différents niveaux.

Ce nouveau modèle, où le capital inclut et exclut sélectivement des zones géographiques dans son déploiement global, affecte les stratégies des agents locaux, modifiant substantiellement le rapport espace-production (Ciccolella, 1999). Les changements dans la géographie et la composition

de l'économie mondiale s'expriment par une dualité complexe où l'organisation de l'activité économique est "spatialement dispersée mais globalement intégrée" (Torres, 2001), donnant forme à des régions virtuelles, évoquées dans la section précédente. En particulier, ces transformations se sont concentrées dans les espaces métropolitains, les transformant en scénarios d'une tension particulière entre les tendances globalisantes et les demandes locales. Dans cette situation de tension, la forte dépendance aux nouvelles conditions productives, technologiques et macroéconomiques du capitalisme mondial finit par produire une perte de la capacité d'agir des gouvernements municipaux sur les processus productifs, sociaux et économiques locaux. De même, l'implantation de processus globaux dans les grandes villes a entraîné une expansion importante du secteur internationalisé de l'économie urbaine, qui a imposé à son tour une série de nouveaux critères de valorisation des activités et des produits économiques (Sassen, 2007).

Dans cette division internationale du travail, le poids de la concentration démographique dans les villes - typique du paradigme de la production fordiste - est moindre qu'il ne l'était dans d'autres cycles, et de nouvelles centralités et sous-centralités se définissent, remplaçant le schéma urbain précédent (Ciccolella, 1999). Avec l'expansion des processus de production flexibles, l'espace urbain compact a laissé la place à un modèle d'expansion métropolitaine en réseau. En ce sens, et dans le prolongement de Sassen (2007), il est essentiel de récupérer les catégories de lieu et de processus de travail. Il ne faut pas pour autant renier la centralité de l'hyper mobilité et du pouvoir des entreprises, qui sont caractéristiques de l'étape actuelle du capitalisme mondialisé, étant donné qu'elles rendent visible le fait que de nombreuses ressources vitales pour l'activité économique mondiale sont profondément et nécessairement ancrées dans un territoire.

La recherche de la spécificité des moyens de production renvoie aux problèmes dits régionaux, c'est-à-dire à la disposition des différents éléments techniques de la production compte tenu des ressources naturelles et productives et des mouvements de capitaux. Dans les sociétés capitalistes, l'urbain nous renvoie directement aux processus liés à la reproduction de la force de travail, d'une manière spécifique et différente de son application directe dans le processus de production. L'espace urbain devient alors ce territoire qui est défini par une partie de la population active et qui également délimité par un marché de l'emploi déterminé et une relative articulation quotidienne. Il est au processus de reproduction ce que les entreprises sont au processus de production : des causes qui produisent des effets spécifiques sur la structure sociale. (Castells, 1979).

La région métropolitaine de Buenos Aires (RMBA) est le noyau urbain central de l'Argentine et les régions métropolitaines des villes de Córdoba (RMC) et de Rosario (RMR) jouent le rôle de « métropoles régionales » (Velázquez, 2010 : 78). Néanmoins, en traçant une ligne entre ces points et en regardant les étapes intermédiaires, il est possible de déceler un continuum spatial composé de villes plus petites qui forment une carte réticulaire. Parmi ces nœuds, des villes comme Campana, Zárate, San Nicolás de los Arroyos, Pergamino, Venado Tuerto, Río Cuarto et Villa María se démarquent des autres. Cette contiguïté dans la localisation industrielle renforce l'idée d'un continuum spatial-industriel. Une caractéristique géo-

graphique de ce corridor est l'existence d'infrastructures routières, maritimes et ferroviaires qui permettent des connexions nationales, régionales et internationales performantes.

L'un des nœuds les plus importants de ce corridor est celui de Zárate-Campana. Au cours de son histoire moderne, cette région a connu quatre grands moments associés au développement industriel qui, en phase avec le régime d'accumulation prédominant, ont modifié la relation capital-travail-territoire. Le premier a eu lieu au début du 20^{ème} siècle, avec une importante expansion démographique et urbaine portée par l'industrie de la transformation de la viande. La décélération de ce cycle commence avec le krach de 1929 et la crise de la Seconde Guerre mondiale finit par le faire stagner. C'est le début d'une deuxième période caractérisée par le développement de l'industrie métallo-mécanique, dont le principal jalon est la création de l'entreprise Dálmine-Siderca, avec des capitaux italiens et un modèle d'organisation typique de l'industrie européenne d'après-guerre. Le troisième moment a été marqué par l'arrivée du modèle néolibéral. À cette époque, différentes entreprises des secteurs de l'automobile, des boissons, de l'alimentation et de la pétrochimie se sont installées à Zárate³. Enfin, une quatrième période peut être identifiée avec la crise économique subie par l'Argentine en 2001 et avec la chute du régime de convertibilité qui fixait la parité stricte du taux de change entre le peso argentin et le dollar américain. À cette époque, la dévaluation de la monnaie a dynamisé l'économie et favorisé l'implantation de nombreuses entreprises qui ont contribué à la consolidation de la région. Parmi elles se trouvait Honda Motor Argentina, qui a assemblé pour la première fois des automobiles dans le pays.

Les deux dernières périodes ont été décisives pour la consolidation d'un corridor industriel nord, car sa dynamique a adopté des caractéristiques régionales qui ont transformé le profil socio-productif des villes voisines dépourvues d'une empreinte industrielle jusqu'alors.

Associés à l'installation de nouvelles entreprises, une série d'investissements qui valorisaient les équipements routiers, les terminaux portuaires et les systèmes de services logistiques se sont développés également. Ils complétaient ainsi le modèle prédominant dont le fondement dans cette région était l'accord du Mercosur. En 2004, le Plan triennal de gouvernement de la province de Buenos Aires identifiait cinq axes caractéristiques de la région à l'époque : le déclin économique et le chômage ; la détérioration des conditions de vie de la population ; l'entretien précaire des infrastructures et leur faible expansion ; la vulnérabilité environnementale ; l'inefficacité de l'état et, finalement, la perte de légitimité. Face à ce diagnostic, les politiques mises en œuvre pour y répondre ont été de nature néolibérale – comme dans le reste des sphères du pays d'ailleurs – et ont renforcé l'esprit de privatisation dominant. Au cours de cette période, un processus de restructuration industrielle régressive a permis à la fois une réindustrialisation sélective, une désindustrialisation des zones traditionnelles, et une décomposition et une redistribution de l'emploi industriel (Tomadoni, 2009). Ce dernier point résultait des changements dans les structures orga-

nisationnelles des entreprises, qui tendaient à adopter une échelle plus petite, correspondant fondamentalement aux paramètres de la production flexible basée sur les demandes du marché.

En matière territoriale, ce processus a rendu possible le ralentissement de la croissance des grandes villes et, en contrepartie, l'essor des zones – ou de villes intermédiaires. La régionalisation et la spécialisation de la production se sont approfondies, scindant les villes en plusieurs morceaux, et produisant un découplage structurel entre les activités liées aux investissements et aux processus de production mondiaux, et d'autres activités qui émergent et se développent entièrement au niveau local.

3 – La segmentation de la ville et du travail

Du point de vue spatial, le capitalisme – et plus particulièrement le modèle néolibéral – se caractérise par la mise en œuvre de mécanismes de développement géographique inégal, où les régions ou les états les plus consolidés font pression sur les périphéries pour les pousser dans la même direction, se constituant ainsi en « avant-garde de l'accumulation du capital » (Harvey, 2005: 96). Les transformations décrites dans la section précédente nous montrent les effets produits par un monde qui a modifié les modes de vie de la société salariale et industrielle, les acheminant vers l'impermanence du flexible et de l'adaptabilité permanente. En bref, il s'agit d'une rupture du collectif de travail qui touche directement le cœur de la communauté, du territoire – au sens large du terme tel que nous l'avons évoqué. Dans ce contexte, nous constatons dans l'espace industriel de Zárate-Campana un processus de rupture entre la tradition industrielle ouvrière et la culture entrepreneuriale des nouvelles firmes. Le processus de restructuration industrielle du début des années 1990 et la consolidation de ce modèle associé aux chaînes d'assemblage et aux corridors logistiques ont complètement modifié ce lien, qui ressort dans les récits des acteurs eux-mêmes. L'une des entreprises installées dans cet espace était Honda Argentina, qui était déjà présente en Argentine mais pas encore active dans le secteur automobile jusqu'alors. Son usine de production de motos était localisée dans le sud du pays, complètement éloignée du réseau de production automobile situé au nord, comme nous l'avons déjà signalé. Sa relocalisation dans une autre zone ne semble pas avoir eu un grand impact en termes d'intégration à l'environnement :

3. Dálmine-Siderca, icône du paternalisme industriel dans la région, a subi un processus d'internationalisation et de restructuration de sa gestion et de son organisation interne, transformant complètement le rapport avec son environnement (Castro, 2014).

« Depuis que Honda s'est installée dans la région, elle prône l'isolement, le secteur des ressources humaines ne crée pas de lien, il n'y a pas d'intégration sociale, presque pas d'employés de la zone, en général tous les employés administratifs ont été amenés depuis d'autres régions ». (Entretien avec une fonctionnaire de l'administration municipale, 2017)

La filiale de Honda a été l'une des dernières EMN à s'installer dans la région, en apportant un investissement important et l'espoir d'un impact positif sur le marché du travail régional. Honda a rejoint l'usine de Toyota dans la ville voisine de Zárate, confirmant ainsi la région comme l'une des

zones industrielles les plus importantes d'Argentine, avec un profil purement productif. Cependant, la filiale a été installée dans une zone différente des autres entreprises, loin du centre-ville ainsi que de la zone portuaire et des voies ferrées, mais à l'intersection de deux voies stratégiques : la Route nationale 9, qui communique vers le nord-ouest avec le Corridor panaméricain et vers le nord-est avec le Corridor du Mercosur, les routes nationales n°12 et n°14. Parallèlement, l'entrée principale du site de l'usine est orientée vers la route provinciale n°6, axe transversal et périphérique qui traverse la province de Buenos Aires du nord au sud, en lisière de la région métropolitaine (RMBA). Cette situation lui donne la possibilité de se connecter rapidement à toutes les localités de la troisième couronne métropolitaine, et en même temps aux autres axes logistiques nationaux et internationaux.

Nous avons déjà mentionné que l'espace isolé est l'expression d'une logique de liaison réticulaire ou informationnelle où les entreprises sont une sorte de « hôte », et sont reliées entre elles par le biais de services de distribution de biens qui rendent possible de stocker les pièces et les marchandises nécessaires au développement du processus de production. Le Rapport sur les chaînes de valeur du secteur automobile (2016) rend compte des dimensions de ce phénomène. Il décrit la dynamique de ces entreprises au cours des dernières années et montre que 100 % des terminaux et 95 % des entreprises de pièces automobiles se sont installés sur le Corridor nord.

La particularité des grandes entreprises mondiales est d'avoir une forte capacité d'innovation, compte tenu de leurs investissements dans la recherche et le développement et du soutien des gouvernements des pays où se situent leurs sociétés mères, qui jouent généralement un rôle géopolitique privilégié. Cet effet ne se limite pas au niveau technologique des moyens de production. Elles développent également des dispositifs innovants en matière de gestion et de régulation des relations de travail. Ajoutées au rôle dominant qu'elles occupent dans les réseaux de production locaux, ces caractéristiques favorisent l'imposition de pratiques de gestion dans les relations de travail et les modèles de production, qui tendent à « normaliser » l'ensemble du tissu productif du même secteur (Delfini & Roiter, 2007). Cette capacité leur permet également d'exercer leur influence sur les politiques gouvernementales, les décisions sur un plan de développement donné ou la conception d'offres de formation en relation avec l'activité.

« Il y a deux écoles techniques, dont l'une est privée, propriété de Techint (Dálmine), de très haute qualité académique, et pour y entrer il faut se soumettre à une évaluation cognitive et psychologique. La formation est associée à la production de l'entreprise. L'autre, publique, qui porte le nom du propriétaire de Dálmine [Agostino Rocca], remonte à cette étape des années 1950. Comme l'entreprise n'avait pas le contrôle de la formation, elle a fondé sa propre école. (...) Le syndicat SMATA veut proposer des cours de formation professionnelle au Centre municipal de formation professionnelle, et dans ce sens, Toyota soutient cette initiative». (Entretien avec une fonctionnaire du gouvernement municipal, 2017)

Notre interlocutrice fait référence à deux institutions vouées à la formation et à l'éducation des futur.e.s ouvrières et ouvriers des entreprises installées. Établies à des étapes différentes, ces institutions visent à former la main-d'œuvre sur la base des directives de production établies par les entreprises. Il n'est pas anodin qu'elles aient été fondées par l'une des principales entreprises, Dálmine-Siderca. En ce qui concerne l'impact sur le recrutement de la main-d'œuvre, le portail d'information local « enCampana.com » fait référence à une série d'investissements industriels et souligne l'arrivée de Honda dans la ville, avec un fort investissement et des effets sur la chaîne de production du secteur et la génération d'emplois directs et indirects.

« L'installation de l'entreprise japonaise [Honda] confirme dans la zone le développement du secteur de l'automobile et des pièces détachées, qui génèrent des emplois à forte valeur ajoutée. L'usine de Campana représente un investissement de 100 millions de dollars et aura une capacité de production annuelle de 30 000 unités. À partir de ce pôle, en plus d'approvisionner le marché argentin, elle envisage d'exporter vers le Brésil. L'usine de Campana emploiera 800 travailleurs, et 2 000 emplois indirects seront générés. L'entreprise a salué les vertus de Campana en termes de développement régional et de position stratégique »⁴.

Les effets sur le marché du travail local sont cependant faibles, car à l'heure actuelle les changements dans les technologies de production ont entraîné une faible capacité d'absorption de la main-d'œuvre. En ce sens, les terminaux installés dans la région, qu'il s'agisse de Honda ou de Toyota, ne sont pas déterminants dans le fonctionnement du marché du travail local. D'une part, les personnes interrogées font référence au nombre de travailleuses et de travailleurs, qui, dans le cas de Toyota, s'élevait à environ 4 000 en 2017. Dans le cas de Honda, ce chiffre était encore plus faible, soit environ 2 500 employé.e.s. Cependant, selon des responsables du gouvernement local – des représentants de l'entreprise confirment leurs paroles – la composante de main-d'œuvre locale est rare, car le recrutement est très hétérogène et se fait même dans la province voisine d'Entre Ríos. Ainsi, l'ensemble de travailleuses et de travailleurs des deux entreprises provient des villes voisines Ramallo et San Nicolás, de la province d'Entre Ríos, de la ville de Buenos Aires et d'autres districts encore plus éloignés.

Zárate-Campana constitue ce que le Ministère argentin du travail définit comme Área Económica Local (AEL), une aire économique locale. Cette forme de régionalisation est définie sur la base des mouvements pendulaires de travailleuses et de travailleurs formel.le.s entre leur lieu de résidence et leur lieu de travail. Selon cette façon de régionaliser Zárate-Campana, la zone comprend des localités qui sont presque à la frontière avec la ville de Rosario (province de Santa Fe) et certaines localités dans la province d'Entre Ríos. Comme nous pouvons le constater, cela confirme ce qui a été mentionné dans les entretiens au sujet de la portée territoriale du recrutement de nouveaux travailleurs et de nouvelles travailleuses. En général, les services logistiques ne concernent pas seulement les pièces et les intrants, mais il existe également un réseau de services de transport privé pour le transfert des ouvrières, des ouvriers et des employé.e.s vers les prin-

4. Grands investissements : Le pôle industriel de Campana, mis en avant par la presse nationale. [Encampana.com](http://enCampana.com)

cipales localités. Plusieurs arguments sont avancés par les entreprises pour justifier cette situation : le manque de travailleurs et travailleuses qualifié.e.s dans la région, ou simplement un facteur aléatoire, associé au fait de trouver la personne la plus apte à occuper le poste.

Il existe des ordonnances qui tentent de régler cette question. Autant Zárate que Campana ont souscrit au régime de promotion industrielle, et ont adopté des ordonnances qui accordent des avantages fiscaux aux entreprises qui incorporent 75 % de main-d'œuvre locale. À Campana, l'ordonnance 5263/08 favorise l'emploi de la main-d'œuvre locale, en accordant des exonérations fiscales allant jusqu'à 100 % pour une période ne dépassant pas 4 ans et 6 mois. En outre, elle accorde des exonérations sur la taxe de santé et de sécurité, la taxe d'autorisation des commerces et des industries, les droits de construction, les droits de publicité et de propagande, entre autres. Elle prévoit également que les entreprises situées dans des zones non autorisées et qui s'engagent à relocaliser leurs usines bénéficieront de 100 % des avantages de l'exonération fiscale totale, obligeant les entreprises à embaucher un certain pourcentage de main-d'œuvre locale. Ce cadre réglementaire est intéressant ; cependant il n'est pas repris par les grandes entreprises, qui semblent plus soucieuses d'une localisation stratégique.

Comme il a été déjà mentionné, la filiale Honda Argentine a décidé d'ouvrir son usine dans la ville de Campana en 2011. L'entreprise possédait déjà une usine d'assemblage de motos dans la ville de Florencio Varela, de l'autre côté de la RMBA, à 110 kilomètres de la nouvelle usine. Bien qu'elle n'ait donné aucune piste à ce sujet, elle a décidé en 2016 de fermer l'usine située dans la zone sud, en transférant toute son activité à la filiale de Campana. Lors de notre première visite sur le terrain, au cours de laquelle nous avons fait le tour de la zone et observé les mouvements autour de l'usine, nous avons remarqué la circulation d'un grand nombre d'autobus sans identification, qui semblaient attendre un signal dans la rue latérale longeant l'entrée de l'usine, sur la Route provinciale n°6. Plus tard, lorsque nous avons mené des entretiens dans l'entreprise, nous avons pu décoder les dynamiques observées.

« Lors du changement [la délocalisation de la filiale], les gens de Varela qui pensaient pouvoir accompagner l'entreprise continuent de venir, certains ont déménagé et d'autres vivent encore là-bas et viennent ici tous les jours, c'est pourquoi nous fournissons un service de navette ». (Entretien avec un représentant des ressources humaines de l'entreprise, 2018)

Au-delà des raisons stratégiques qui ont conduit l'entreprise à opérer ce changement, on constate l'existence de dispositifs de contrôle qui lui permettent de briser les liens entre les travailleurs et, plus encore, de modifier leur rapport avec le territoire. En d'autres termes, si nous comparons le récit sur l'usine métallurgique Dálmine à celui sur l'entreprise automobile Honda, nous pouvons voir comment, dans le premier cas, une ville s'est développée et a créé une communauté, des liens sociaux et des histoires de vie qui tournaient autour de cette usine. Ce n'étaient pas seulement le rôle paternaliste et philanthropique et l'organisation de type « familial » qu'y contribuaient, mais le fait que les travailleurs et travailleuses ne se rencontraient pas seulement sur le lieu de travail, mais aussi dans le quartier, à l'épicerie, en

attendant le transport pour se rendre au travail, ou à l'école de leurs enfants. Ces espaces de socialisation, ancrés dans un territoire et un temps partagé, leur permettaient de discuter sur l'emploi, de parler des leurs souffrances et des moyens de les surmonter, de s'organiser et de trouver une solution commune.

Contrairement au type de socialisation promu par ce modèle, le terminal Honda construit des espaces de socialisation à l'intérieur du collectif de travail, fait circuler des journaux internes qui rapportent les nouvelles de l'entreprise et de la communauté des employé.e.s et, surtout, alloue des ressources pour régler le transport des celles et ceux qui habitent à plus de 100 km de l'usine. La circulation interne de l'usine, le transfert des travailleuses et des travailleurs à leurs domiciles, les récits sur leurs journées de travail, tout semble se dérouler dans le cadre des mécanismes de contrôle développés par l'entreprise.

Dans les deux exemples on voit comment une territorialité différente est construite à partir de différents modes d'organisation du processus de production et de la structure interne de l'entreprise. Dans le premier, il y a un seul territoire : la ville et les institutions, les travailleurs et l'entreprise. Dans le second, il y a deux scénarios différents, l'emplacement de l'usine est caractérisé par le fait qu'elle est isolée de son environnement.

Alors que nous parlons d'un processus flexible qui dérégule le travail, fragmente et délocalise la production, nous perdons de vue que les trajectoires quotidiennes des acteurs font également partie de ce processus. Nous pouvons le constater dans les dispositifs des entreprises que nous avons décrits, où prévalent l'isolement, la confidentialité et l'exportation de la main-d'œuvre de communautés dont l'ancrage culturel et spatial est totalement différent. En ce sens, la manière dont le travail et le processus productif sont organisés, la structure organisationnelle de l'entreprise et les modalités de son insertion dans le cadre productif local, régional ou mondial définissent un rapport d'intégration spécifique avec le territoire. Selon les termes que nous avons présentés ici, les entreprises qui pratiquent une gestion traditionnelle des relations de travail (Delfini et Drolas, 2014), et une production associée au développement du marché local, régional ou interne, ont tendance à se développer davantage, enracinées dans cette territorialité spécifique, avec une forte interaction avec l'environnement social, culturel et gouvernemental. Au contraire, les entreprises organisées autour d'un système de gestion des ressources humaines, avec une insertion dans le contexte des chaînes de valeur mondiales, tendent à produire une territorialité diffuse, délocalisant à la fois l'entreprise elle-même de son environnement et les agents présents sur ce territoire.

Ce découplage entre les EMN – avec leur cycle d'organisation productive – et la vie quotidienne conduit à la construction de territorialités dissociées. C'est comme si nous étions assis sur la place centrale d'une ville et que nous voyions en fait deux villes : l'une bâtie sur un réseau de flux financiers et productifs autour de chaînes de valeur mondiales, et l'autre qui émerge d'une série d'activités quotidiennes dont l'ancrage territorial se fait dans l'espace concret, presque sans participation ni connexion avec « l'autre ville ».

Conclusions

Pour mieux appréhender un phénomène aussi complexe que le rapport capital-travail-territoire il est essentiel de récupérer la notion de formation socio-spatiale dans l'analyse du monde du travail. C'est dans ce sens que nous avons repris ce concept et l'avons réinterprété à la lumière des transformations intervenues dans les modèles de développement du capitalisme actuel, et du point de vue des économies périphériques, dont l'insertion productive dans la division internationale du travail repose sur leur capacité à s'adapter à un processus imposé globalement par les grandes EMN. Nous avons ensuite souligné certains changements très importants qui interviennent dans les pays périphériques en raison des relations de dépendance aux chaînes de valeur mondiales et régionales, ainsi que de l'influence des EMN, surtout à partir de la phase néolibérale. Pour analyser ces processus, nous avons choisi le Corridor industriel nord de la région métropolitaine de Buenos Aires (RMBA), en Argentine, car il apparaît comme le territoire le plus dynamique en matière de liens avec les circuits de valeur mondiaux et, en même temps, parce que c'est l'espace choisi par le capital pour l'établissement et la relocalisation de grandes entreprises associées à certains secteurs productifs. Nous avons souhaité confronter deux modèles, en soulignant les contradictions qu'ils impliquent en matière spatiale. Le premier modèle cherche à intégrer la spatialité au territoire, en construisant les socialisations associées au travail et hors travail sur le même locus. Le second, au contraire, par la dissociation du modèle productif et du développement, projette des articulations abstraites sous la logique de la régionalisation, dont la conséquence est la production de segmentations du travail et le découplage entre les travailleurs liés aux CVM et d'autres travailleurs dont ce n'est pas le cas, et qui sont strictement locaux.

Dans le même sens, la disponibilité de capacités et d'équipements logistiques est intervenue dans l'intégration des activités productives de ce territoire dans les CVM et, à partir de là, dans le développement d'une région en fonction de certaines activités dont le profil est actuellement plus capitalistique, comme les terminaux automobiles, les pièces automobiles, la pétrochimie et la sidérurgie. À cela s'ajoute tout un réseau d'infrastructures prêtes à garantir la circulation des marchandises et, donc, le fonctionnement du réseau de production mondial-régional : terminaux portuaires, grandes autoroutes et infrastructures routières, chemins de fer, et toutes sortes d'entreprises et de services de stockage et de logistique.

C'est ainsi que les sous-centralités, articulées entre elles, construisent des circuits régionaux qui permettent de mettre en relation des travailleuses et des travailleurs en provenance de différentes spatialités. C'est dans leur activité productive qu'ils trouvent une unité et non plus (ou du moins pas aussi fortement) dans le voisinage, qui imprimait des variantes à la socialisation dans les usines. Cela représente un véritable défi pour les organisations de travailleuses et de travailleurs, qui s'efforcent de porter leurs revendications et, en même temps, construire de la sociabilité en dehors du lieu de travail.

La notion de découplage permet de définir un processus de dissociation entre des activités qui se développent en parallèle mais qui interagissent de moins en moins. En analysant le cas de Zárate-Campana, nous avons pu voir comment le modèle de production actuel contribue à ce découplage. Contrairement à ce qui se passe dans d'autres contextes, il est fonctionnel au développement d'activités productives, économiques et quotidiennes parallèles et dissociées. D'une certaine manière, l'espace industriel adopte différentes échelles, se dissocie et se fragmente. Sans aucun doute, ce phénomène coïncide avec la physionomie du capitalisme actuel dont les tensions apparaissent dans les récits des acteurs, qui témoignent d'une perte de la capacité à définir des règles et des objectifs sur leurs propres territoires.

BIBLIOGRAPHIE

- Almond, P., Edwards, T., Colling, T., Ferner, A., Gunnigle, P., Müller-Camen, M.; Quintanilla, J. and Wächter, H. (2005). « Unravelling Home and Host Country Effects: An Investigation of the HR Policies of an American Multinational in Four European Countries », in *Industrial Relations* 44, (2), 276–306.
- Boisier, S. (1994), Postmodernismo territorial y globalización: regiones pivotaes y regiones virtuales. *ECONÓMICAS CUC*, 22(1), 16-29.
- Borras, M., D. Ernst and S. Haggard, (2000), « Cross-Border Production Networks and the Industrial Integration of the Asia-Pacific Region », in: Borras, M., D. Ernst and S. Haggard (eds.), *International Production Networks in Asia. Rivalry or Riches ?* Routledge, London
- Castells, M. (1979), *La cuestión urbana*. Madrid: Traficantes de Sueños
- Castro, C. (2014), La gerencia como actividad emprendedora: la internacionalización de la empresa argentina Siderca (1960-1996). *Apuntes*, 41 (75), 109-140.
- Chesnais, F.; Duménil, G.; Lévy, D. y Wallerstein, I (2001), *Une nouvelle phase du capitalisme ?* Éditions Syllepse, Paris.
- Ciccolella, P. (1999), "Globalización y dualización de la región metropolitana de Buenos Aires. Grandes inversiones y reestructuración socioterritorial en los años noventa". *Eure*, 25-76, 5-27.
- Clark, I. and Almond, P. (2006), 'Overview of the US Business System', in Almond Paul and Ferner, Anthony (eds) *American Multinationals in Europe*, New York: Oxford University Press.
- De Mattos, C. (2006). Modernización capitalista y transformación metropolitana en América Latina: cinco tendencias constitutivas. *América Latina: cidade, campo e turismo*, 1, 41-73.
- Delfini, M. y Drolas, A. (2014), La gestión del trabajo en el marco de la negociación colectiva de EMN, *Sociología. Problemas e Prácticas*, 76, 125-145.
- Edwards, P.; Edwards, T.; Ferner, A.; Marginson, P. and Tregaskis, O. (2007), "Employment Practices of MNCs in Organisational Context: A Large-Scale Survey". En: <http://www.colef.mx/jorgecarrillo/multinacionales/>
- Gereffi, G., Humphrey, J. & Sturgeon, T. (2005), The Governance of Global Value Chains. *Review of International Political Economy*, 12(1), 78-104. DOI: 10.1080/09692290500049805
- Giuliani, E. Pietrobelli, P y Rabellotti, R (2005), Upgrading in Global Value Chains: Lessons from Latin American Clusters, *World Development*, vol. 33, issue 4, 549-573
- Harvey, D. (2005), El 'nuevo' imperialismo. Sobre reajustes espacio-temporales y acumulación mediante desposesión (parte II). *Revista Herramienta*, 29.
- Humphrey, J., y Schmitz, H. (2000). *Governance and upgrading: Linking industrial cluster and global value chain research*, IDS Working Paper No. 120, Institute of Development Studies, University of Sussex, Brighton.

- Lefebvre, H. (1976), *El derecho a la ciudad*, Barcelona: Península.
- Milberg, W. y Winkler, D. (2013), *Outsourcing Economics. Global Value Chains in Capitalist Development*. NY, Estados Unidos: Cambridge University Press.
- Ministerio de Hacienda y Finanzas Públicas de la Nación (2016), *Informe de Cadenas de Valor Automotriz y Autopartista*, Año 1, n° 4, Buenos Aires.
- Niembro, A., Calá, C. D., & Belmartino, A. (2021), Una tipología de las áreas económicas locales de Argentina en base a perfiles sectoriales de coaglomeración territorial (2011-2018). *Investigaciones Regionales-Journal of Regional Research*.
- Santos, M. (1977), Society and Space: social formation as theory and method, *Antipode*, vol. 9, N° 1, 3-13.
- Sassen, S. (2007), *Una sociología de la globalización*. Madrid y Buenos Aires: Katz
- Silveira, M. L. (2014), *Geografía y formación socioespacial: por un debate sustantivo*. *Estudios Socioterritoriales*. Revista de Geografía, 2(16), 141-168.
- Spinosa, L.; Montes Cató, J. y Delfini, M. (2019)., *Territorialización del capital en el corredor norte del AMBA: flexibilidad laboral y capacidad de respuesta sindical*, *Estudios del Trabajo* N° 58, 1-21.
- Tomadoni, C. (2009), *Territorio, reestructuración y crisis en la industria automotriz. Los autos nunca compran autos*. Editorial: Encuentro Grupo Editor; Córdoba, Argentina.
- Torres, H. (2001), *Cambios socioterritoriales en Buenos Aires durante la década de 1990*, *Eure*, 27-80, 33-56.
- Velázquez, G. Á. (2010), *Geografía y bienestar en la Argentina: Desigualdad de la sociedad y el territorio a comienzos del XXI*. *Geograficando*, 6(6), 15-36.



