



HAL
open science

La domination spatiale et temporelle du capital : un siècle de gouvernement de l'espace et du temps à Clermont-Ferrand

Thomas Zanetti

► **To cite this version:**

Thomas Zanetti. La domination spatiale et temporelle du capital : un siècle de gouvernement de l'espace et du temps à Clermont-Ferrand. *L'Espace Politique*, 2016, 10.4000/espacepolitique.3960 . halshs-01427600

HAL Id: halshs-01427600

<https://shs.hal.science/halshs-01427600v1>

Submitted on 12 Feb 2024

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



L'Espace Politique

Revue en ligne de géographie politique et de géopolitique

30 | 2016-03

Géographie politique des temps urbains + extension
du numéro 29

La domination spatiale et temporelle du capital : un siècle de gouvernement de l'espace et du temps à Clermont-Ferrand

*The Spatial and Temporal Domination of the Capital: a Century of Government
of the Space and the Time in Clermont-Ferrand*

Thomas Zanetti



Édition électronique

URL : [http://
espacepolitique.revues.org/3960](http://espacepolitique.revues.org/3960)
DOI : 10.4000/espacepolitique.3960
ISSN : 1958-5500

Éditeur

Université de Reims Champagne-Ardenne

Ce document vous est offert par BU de
l'Université Jean Moulin Lyon 3



Référence électronique

Thomas Zanetti, « La domination spatiale et temporelle du capital : un siècle de gouvernement de l'espace et du temps à Clermont-Ferrand », *L'Espace Politique* [En ligne], 30 | 2016-03, mis en ligne le 07 décembre 2016, consulté le 03 octobre 2017. URL : <http://espacepolitique.revues.org/3960> ; DOI : 10.4000/espacepolitique.3960

Ce document a été généré automatiquement le 3 octobre 2017.



Les contenus de *L'Espace politique* sont mis à disposition selon les termes de la Licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Pas de Modification 3.0 France.

La domination spatiale et temporelle du capital : un siècle de gouvernement de l'espace et du temps à Clermont-Ferrand

The Spatial and Temporal Domination of the Capital: a Century of Government of the Space and the Time in Clermont-Ferrand

Thomas Zanetti

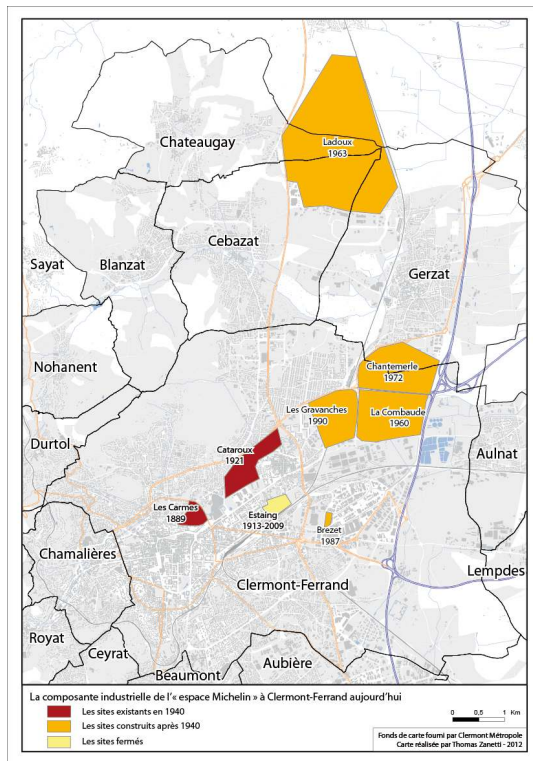
Introduction

- 1 Selon Marx, le capital cherche à dominer l'espace et le temps pour assurer sa reproduction : « Le procès de production ne peut être recommencé avant la transformation de la marchandise en argent [...] Plus le capital est développé, plus il recherche en même temps une plus grande extension spatiale du marché et un plus grand anéantissement de l'espace par le temps » (Marx, 2011, p. 495). Le capitalisme a en effet révolutionné le rapport au temps (Bihr, 2005) en se l'appropriant, en vue d'imposer une réduction de la durée du cycle de valorisation du capital, car celle-ci entraîne une maximisation du profit. En 1967, Edward P. Thompson a également montré comment le rapport au temps était une composante essentielle du processus d'évolution capitaliste. À l'ère industrielle, le capitalisme donne naissance à une nouvelle conception du temps, qui devient objectivé et mesuré, contrôlé et exploité, non seulement pour l'organisation du travail productif, mais aussi pour la conception de l'espace social de la main-d'œuvre.
- 2 Plus tard, le développement d'un capitalisme mondialisé sera intimement lié à l'accroissement des vitesses de déplacement, et à la réduction constante des temporalités nécessaires pour connecter deux espaces sur la planète. En cela, la mondialisation a entraîné un élargissement sans précédent des marchés et de la concurrence au sein du

système capitaliste. La mondialisation ne signifie donc pas la « fin de la géographie » (O'Brien, 1990), puisqu'elle entraîne un rapprochement d'un nombre croissant de lieux. Temps et espace sont alors liés, au sein de la dynamique capitaliste, dans une relation dialogique.

- 3 Le temps, à la fois contrainte et outil pour le capital, est également un enjeu de pouvoir (Rosa, 2010) et un champ où s'expriment des rapports de forces. Il peut alors constituer un révélateur des négociations, des conflits et des divers modes d'arrangements qui illustrent les concordances ou les discordances des temporalités propres à chaque acteur.
- 4 Pour analyser le temps comme enjeu de pouvoir et de domination, nous proposons d'explorer les rapports qu'entretiennent une institution politique locale et une entreprise mondiale autour de la problématique temporelle. Le positionnement théorique de ce texte se situe à l'articulation de trois courants de recherche : la géographie radicale anglo-saxonne, la science politique du local française et l'économie politique urbaine américaine. Il pose la problématique suivante : comment l'analyse du gouvernement de l'espace et du temps permet-elle de repérer les formes localisées de domination du capital ?
- 5 Nous prendrons l'exemple de la ville de Clermont-Ferrand pour montrer comment se construit, dans la longue durée (sur plus d'un siècle), une gestion partenariale de l'espace et des temporalités urbaines. Le matériau empirique sur lequel s'appuie cet article est issu d'une thèse de doctorat (Zanetti, 2012). Il regroupe des sources diverses : archives publiques, articles de presse locale et nationale, travaux scientifiques¹ et une vingtaine d'entretiens menés auprès d'élus et de cadres administratifs de l'entreprise Michelin. La particularité du cas clermontois réside dans la participation majeure d'une entreprise mondiale, Michelin, à l'action publique urbaine locale. A Clermont-Ferrand, l'influence des intérêts du capital a donc toujours été déterminante dans la structuration du pouvoir local et dans le rapport de celui-ci à l'espace et au temps. Il s'agit donc bien d'articuler temps, espace et politique pour illustrer comment se construit progressivement une capacité collective de maîtrise du cadre spatio-temporel urbain, par la coordination d'acteurs publics et privés dont les conceptions et les représentations du temps peuvent pourtant différer ou s'opposer. Le contrôle du temps et de l'espace devient alors un enjeu de pouvoir qui entraîne un traitement politique collectif.
- 6 Ville de 140 000 habitants au sein d'une aire urbaine de 470 000 habitants, Clermont-Ferrand était, jusqu'à la loi relative à la délimitation des régions de janvier 2015, le chef-lieu de la région Auvergne (aujourd'hui région Auvergne-Rhône-Alpes). La ville et sa région sont très liées à la multinationale du pneumatique Michelin, entreprise familiale fondée en 1889 par les frères André et Edouard Michelin, et aujourd'hui dirigée par Jean-Dominique Senard. Après avoir regroupé jusqu'à près de 30 000 salariés au début des années 1980, Michelin emploie aujourd'hui 11 000 personnes à Clermont-Ferrand. À l'échelle mondiale, les effectifs du groupe dépassent les 110 000 salariés, avec 68 implantations dans 17 pays différents. L'entreprise est devenue leader mondial de sa branche industrielle pour la première fois en 1989, et s'est depuis maintenue dans le trio de tête des fabricants mondiaux de pneumatiques. L'ancrage territorial de Michelin à Clermont-Ferrand depuis plus d'un siècle a engendré un attachement de la population locale et des salariés à l'entreprise qui, malgré les épisodes de contestation de la domination spatiale et temporelle du patronat, perdure encore aujourd'hui.

Carte 1 – La composante industrielle de l'« espace Michelin » à Clermont-Ferrand aujourd'hui



Fonds de carte fourni par Clermont-Ferrand – Carte réalisée par Thomas Zanetti - 2012

- 7 Dans une première partie, nous verrons comment l'entreprise, à partir du début du XXe siècle, définit des temporalités individuelles et collectives selon ses intérêts économiques de productivité et de rentabilité du capital. Le capitalisme industriel a en effet révolutionné le rapport des sociétés au temps, tout en entraînant une production spatiale qui lui permet de se maintenir et de se reproduire dans la durée (Lefebvre, 1974). Néanmoins, la volonté capitaliste d'annihiler l'espace par le temps identifiée par Marx n'a pas pour autant entraîné sa disparition sous l'effet de la vitesse (Virilio, 1977) et l'avènement d'une économie totalement nomade ou a-spatiale. Au contraire, « *la capacité à s'affranchir de l'espace dépend d'une production de l'espace* » (Harvey, 2008, p. 94) qui induit à son tour un ancrage dans le temps.
- 8 Dès lors, la maîtrise du temps et de l'espace par le capital est nécessairement située. Elle doit donc, et c'est ce que nous aborderons dans une deuxième partie, s'articuler avec la gestion institutionnelle et publique du cadre spatio-temporel urbain, à travers une confrontation conflictuelle ou coopérative qui possède une dimension politique et traduit un enjeu de pouvoir. Enfin, nous mobiliserons dans une troisième partie les apports de l'économie politique urbaine américaine à travers le concept de régime politique urbain (Stone, 1989) pour analyser la mise en œuvre, à Clermont-Ferrand, d'une forme de gouvernement partenarial de l'espace et du temps.

Le contrôle de l'espace et du temps : un impératif du capitalisme

- 9 Si l'on s'en tient aux théories classiques de la localisation des activités (Weber, 1909), la distance des marchés de consommation et les coûts de transports qu'elle génère déterminent l'utilisation économique du sol, dont le but principal est de minimiser les coûts de transport. Si la naissance de Michelin à Clermont-Ferrand semble plus due à un concours de circonstances qu'à un véritable choix rationnel d'implantation industrielle², les fondateurs de l'entreprise s'étant implantés à Clermont-Ferrand pour sauver la société familiale de la faillite, ils mobiliseront ensuite dans le territoire les ressources nécessaires à une croissance économique pérenne. D'autant que les avancées technologiques du XIXe siècle permettent de se libérer en partie de la contrainte spatiale, en diminuant les frais de transport, les problèmes de liaison aux matières premières et les difficultés d'accès aux marchés de consommation (Palander, 1935). L'amélioration des moyens de communication autorise un dépassement de la contrainte spatiale par une meilleure maîtrise du temps et de la vitesse. Cette dernière multiplie les possibilités en matière de localisation des entreprises industrielles. Le comportement spatial des entreprises est alors en partie déterminé par un objectif central du capitalisme, de son développement et de sa perpétuation : réduire le temps nécessaire à la reproduction du capital.
- 10 Puis, tout au long du XXe siècle, l'atténuation progressive de la proximité physique comme variable déterminante de l'organisation de la production a entraîné une mondialisation des activités industrielles. Ce processus résulte de changements technologiques considérables, notamment de la baisse des coûts de transport et de la réduction des temps de déplacement. En accentuant sa maîtrise du temps et de la distance, le système capitaliste s'émancipe progressivement des contraintes géographiques particulières.
- 11 Durant les Trente Glorieuses, Michelin va ainsi élaborer progressivement un espace productif global cohérent, malgré l'éloignement et l'éclatement géographique des différents marchés de consommations, sites de productions, bassins de main-d'œuvre et gisements de matières premières. Le développement des technologies en matière d'information et de communication a permis au capitalisme industriel de détenir une grande réactivité à l'échelle mondiale : « *La firme multinationale, capable de déplacer rapidement capitaux et marchés du travail, [...] tout en organisant sa propre division territoriale du travail, doit une bonne part de sa puissance à sa capacité à commander l'espace et à exploiter les différentiels géographiques* » (Harvey, 2008, p. 81). Elle constitue la figure de proue d'un régime d'accumulation flexible du capital qui, succédant à l'ère fordiste, se caractérise par une intensification de la mobilité spatiale du capital et une injonction à la flexibilité des travailleurs. Cette capacité à commander l'espace par l'accroissement et l'accélération de la mobilité est une réponse à la volonté de réduire la durée du cycle de valorisation du capital.
- 12 Aujourd'hui, la distance physique est dépassée par une économie des flux, et plus récemment, la financiarisation de l'économie mondiale et sa dimension spéculative traduisent l'avènement d'un capitalisme ubiquiste qui valorise ses actifs quasiment en temps réel, notamment suite à l'adoption du *trading* haute fréquence³. La logique actuelle du marché néolibéral et mondialisé, s'appuyant sur les nouvelles technologies de la communication pour former une économie en réseau qui fonctionne en flux continu,

poursuit donc l'objectif capitalistique d'annihilation de l'espace par le temps décrit par Marx, et impose aux territoires et aux populations une urgence généralisée (Aubert, 2004).

- 13 Pour autant, le capital financier n'a pas totalement aboli l'espace et possède une dimension géographique concrète. C'est d'ailleurs de sa « *mobilité géographique dans l'espace et dans l'espace-temps [...] qu'il tire rentes et profits* » (Carroué, 2015, p. 5). La meilleure maîtrise de l'espace par le temps implique un ancrage dans l'espace et une inscription du capital dans la durée. Corollaire de l'industrialisation au XXe siècle, l'urbanisation a constitué la « *réponse des capitalistes au besoin de minimiser le coût et le temps du mouvement* » (Harvey, op. cit., p. 87). De nos jours, la métropolisation des activités économiques rappelle que la faculté à s'affranchir de certaines contraintes géographiques dépend bien d'une production spatiale. Cette dernière se concrétise dans l'implantation physique des lieux de production et de commandement (sites industriels, centres de recherche, sièges sociaux, ...) et de reproduction de la force de travail (logements, équipements collectifs, infrastructures de transport ...). Autant de structures fixes qui demeurent nécessaires au capitalisme industriel, y compris dans sa phase néolibérale actuelle, pour disposer d'un pouvoir sur l'espace et le temps.
- 14 A Clermont-Ferrand, Michelin a érigé puis fait évoluer un cadre spatial et temporel totalement soumis à la logique économique d'accumulation du capital et aux exigences de la production industrielle, dans la tradition des villes-usines du XIXe siècle. L'action de Michelin illustre alors la relation dynamique entre système productif et système urbain, où l'espace tend à être approprié, transformé et dominé par la logique industrielle (Zanetti, 2014). L'espace est bien un instrument de pouvoir au service des classes dominantes (Lefebvre, 1972), qui l'utilisent pour perpétuer les rapports de production capitalistes. Ce pouvoir sur l'espace s'accompagne d'un contrôle de la société industrielle et urbaine en formation au début du XXe siècle, selon un objectif de reproduction biologique de l'unité familiale, puis de reproduction de la classe ouvrière et des rapports sociaux de production. L'unité urbaine est alors au processus de reproduction sociale ce que l'entreprise est au processus de production (Castells, 1977).
- 15 Enfin, ce projet du capitalisme sur l'espace et la société est aussi un projet sur le temps : le but de Michelin est en effet d'optimiser et de maximiser la durée d'utilisation des équipements productifs pour augmenter leur rentabilité. La production en continu, par l'intermédiaire d'un fonctionnement en « 3x8 », impose son rythme à l'ensemble des temporalités de la vie sociale et urbaine. L'organisation de la journée de travail selon le temps donné par l'horloge supplante celle déterminée par les cycles temporels de la nature. Le mode de vie urbain et industriel indexé sur les temporalités usinières se substitue au mode de vie paysan fondé sur les temporalités agraires, dominées par les rythmes circadiens et saisonniers et les contraintes météorologiques.
- 16 La détermination par l'activité productive de la structure et des temporalités de l'espace urbain s'exprime ensuite dans la volonté de maîtriser les flux de matières et de main-d'œuvre. Dans la première moitié du XXe siècle, Michelin cherche à optimiser la productivité de ses usines clermontoises. La firme participe ainsi à la constitution d'un réseau de communication qui doit améliorer la fluidité et la rapidité des circulations des hommes et des marchandises⁴. Les infrastructures de transport représentent des aménagements spécifiques conçus pour répondre à l'objectif de minimiser le temps (et le coût qui lui est associé) au sein du processus productif. D'abord implantés à proximité des chemins de fer et reliés entre eux par des voies ferrées privées, les sites clermontois de

Michelin seront associés après-guerre à la création d'infrastructures autoroutières. La transformation de l'espace par la création d'équipements et d'infrastructures répond à une logique de maîtrise temporelle.

- 17 La nécessité pour l'entreprise de réduire la durée des déplacements domicile-travail de la main-d'œuvre a également été à l'origine de plusieurs initiatives : la construction de plusieurs milliers de logements⁵ pour fixer la force de travail à proximité des usines ; de nombreux aménagements de voirie destinés à faciliter la communication entre unités industrielles et résidentielles ; un vaste réseau d'autobus sillonnant les campagnes aux alentours de Clermont, élaborant ainsi une stratégie spécifique pour le transport de ses salariés.
- 18 Durant les Trente Glorieuses, la question des circulations a été un problème structurant de l'aménagement urbain. Pris en charge par l'Etat et les collectivités, l'équipement et la modernisation des villes ont favorisé la croissance économique et la mobilité du capital. L'Etat apparaît comme un instrument au service du capital monopoliste (Lojkine, 1980). Clermont-Ferrand devient progressivement un carrefour autoroutier situé au cœur des réseaux majeurs de déplacement. Aujourd'hui, la question des circulations se pose en termes d'accessibilité de la ville aux échelles nationale et internationale. Michelin ayant besoin d'un accès rapide à la capitale pour ensuite rejoindre ses différentes implantations mondiales, l'entreprise s'est engagée dans le développement de l'aéroport, dont la ligne pour Paris est régulièrement utilisée par les cadres de la firme, et milite pour un raccordement de la ville au réseau TGV. En 2012, le patron de la multinationale rappelle dans la presse locale cette nécessité de réduire les temps de parcours entre le siège social clermontois et l'ensemble des sites mondiaux de l'entreprise : « *une ligne TGV est un élément clé pour l'attractivité de Michelin, car cela permet à nos cadres qui effectuent 16.000 vols internationaux par an d'avoir un accès rapide aux principaux aéroports* »⁶.
- 19 Cette maîtrise du cadre spatio-temporel de la production s'effectue parallèlement à la définition et la promotion par le capitalisme industriel d'un nouveau rapport social au temps, déterminé au sein de l'usine par les principes du taylorisme, et par ceux du paternalisme en dehors du travail. Michelin instaure la pratique du chronométrage pour certains de ses ateliers dès 1908 (Gueslin, 1993), ce qui fait de la société auvergnate l'un des pionniers français de la méthode Taylor, correspondant à la mise en place d'une discipline temporelle du travail, contrôlée par le patron et définie par des horaires stricts et des cadences régulières grâce à l'usage généralisé de l'horloge. Mais c'est véritablement dans les années 1920 que la taylorisation et son corollaire indispensable, le chronométrage, sont appliqués de manière générale chez Michelin⁷. L'introduction des modes de production tayloristes, de l'utilisation du chronométrage et de la planification industrielle renvoie à un impératif d'efficacité économique qui nécessite une « gouvernance du temps » (Belot, Lamard, 2007).
- 20 Le taylorisme est ensuite vu par le patron du pneumaticien comme un moyen d'unifier le monde ouvrier en lui donnant les raisons d'un engagement sans faille dans le travail industriel. Le système prôné par Taylor doit en effet créer un semblant de destin commun entre l'ouvrier et le patron : plus l'ouvrier est productif et rapide, plus sa paye est importante, et moins le coût de revient par pièces est élevé, plus le cycle de valorisation du capital s'accélère. L'adage « le temps, c'est de l'argent » consacre la monétarisation du temps, son identification à une source de profit, et la « *domination sociale du temps-marchandise* » (Debord, 1996, p. 149). En échange d'une privation de la définition du temps de travail aux ouvriers, le taylorisme, et plus tard le fordisme, créent donc une illusion du

long terme chez les salariés. En effet, dans une entreprise comme Michelin, les patrons taylorisants échangent une hausse programmée des salaires aux ouvriers taylorisés, qui pour leur part reconnaissent implicitement l'autorité légitime et la conception (économiquement utile) du temps de la direction, en respectant les nouveaux principes d'organisation du travail. Cette conception induit un traitement salarial divisé en une partie horaire fixe et en une partie variable, se présentant sous la forme de primes calculées en fonction du temps gagné sur la fabrication de chaque pièce, selon la norme donnée par le chronométrage⁸. La naissance du salariat industriel implique donc un nouveau rapport au temps, puisque la rémunération des ouvriers est fonction du temps passé pour réaliser une étape de la production, et détermine la valeur associée au capital humain.

- 21 Peu remise en cause par les salariés dans la première moitié du XXe siècle, cette question de la définition du temps de travail par le patron va devenir un sujet de contestation en mai 1968, avec des revendications portant sur sa réduction et sur la mensualisation du personnel horaire. Puis, en 1977, un mouvement de grève répond à la volonté de la direction de Michelin d'instaurer le travail du samedi matin, ce que les ouvriers associent à une détérioration de leur vie familiale et sociale. Le conflit prend dès lors une ampleur considérable car il concerne une institution centrale de Michelin : la famille. Il prendra fin après que la direction ait cédé à la grande majorité des revendications syndicales.
- 22 Près de trente ans plus tard, le long processus, suite aux lois Aubry 1 et 2 de 1998 et 1999, qui a amené à l'adoption des 35 heures a réactualisé l'opposition entre patrons et salariés sur la question de l'organisation du travail⁹. Pour la direction, la réduction du temps de travail a des implications stratégiques en termes de compétitivité. Elle doit s'accompagner d'une progression de la flexibilité de la production et d'une extension du travail au samedi. La gestion des stocks en « flux tendus » et de la production en « juste à temps » réclame une flexibilité temporelle du travail. Le patron cherche à cette période à redéfinir la culture locale du travail, alors que les établissements clermontois de l'entreprise sont parmi les dernières entités du groupe à ne pas avoir un outil de production qui fonctionne en continu, 7 jours sur 7 et 24 heures sur 24. Malgré l'opposition des syndicats et de la classe politique locale, Michelin parviendra à imposer sa conception du passage aux 35 heures à ses salariés, à renforcer la flexibilité de son outil productif local, et à mettre un terme aux spécificités de l'organisation du travail à Clermont-Ferrand.
- 23 Si le taylorisme permet le contrôle et la définition des temps de travail et de production, le paternalisme s'empare aussi de la question des temporalités car il étend cette logique à l'existence des salariés hors-travail, laquelle demeure encadrée et rythmée par l'entreprise. Le temps « libre » ou « hors-travail » devient celui de la consommation ouvrière (Le Rouley, 2015), celle-ci se réalisant principalement, chez Michelin, au sein des équipements collectifs qui appartiennent à l'entreprise.
- 24 Michelin a défini, durant le premier tiers du XXe siècle, un monde clos sur lui-même formé des nombreuses cités et de leurs équipements collectifs (coopératives d'approvisionnement, équipements sportifs, écoles, installations médicales, sportives et culturelles ...), où l'espace-temps de la vie ouvrière est contrôlé par le patron¹⁰. Scandée par le rythme productif de l'usine et par les horaires des prises de poste, la vie en cité Michelin est strictement déterminée par la doctrine patronale, jusqu'à la configuration intérieure des logements. Et ce contrôle de l'espace privé et domestique de la main-d'œuvre entraîne de facto un contrôle du temps passé en dehors de l'usine. L'extension de

la discipline temporelle instaurée dans l'usine à la vie hors-travail se réalise alors dans l'urbanisation.

- 25 Cette volonté de contrôle du temps hors travail des salariés répond initialement au risque d'un manque de main-d'œuvre à court-terme, alors que l'absentéisme est fréquent. La construction de cités ouvrières permet alors la sédentarisation d'une main-d'œuvre rurale tout juste déracinée. En résulte un « urbanisme de l'immobilité » (Rousseau, 2008) qui vise à réguler les déplacements des travailleurs. Et tandis que l'ouvrier est maintenu dans l'immobilité via l'enfermement dans sa cité, le pneumatique s'impose comme un objet de mobilité longtemps réservé aux classes bourgeoises. Puis, avec la mise en place par Michelin de mesures en faveur de la natalité, d'un système d'allocations familiales et d'une structure d'éducation et de formation¹¹, l'entreprise investit également le long terme en formant une véritable main-d'œuvre héréditaire.
- 26 L'abandon progressif du paternalisme à partir des années 1970 et la fin du huis-clos caractéristique des cités ouvrières Michelin, où les pratiques étaient largement soumises à un contrôle patronal de l'espace-temps social, n'a pas pour autant signifié la disparition d'une volonté de maîtrise des temporalités urbaines. Autrefois calé sur le rythme de la production industrielle, le temps des villes est dorénavant influencé par les nouvelles synchronisations des temporalités économiques et l'éclatement des temps de travail individuels. Le rythme urbain des grandes métropoles mondiales se cale ainsi de plus en plus sur celui de l'économie des réseaux (Gwiazdzinski, 2003), et l'économie néolibérale imprègne toujours la société de ses temporalités. Le capitalisme contemporain, parti « à l'assaut du sommeil » (Crary, 2014), fonctionne ainsi selon le principe du « 24 heures sur 24 » et du « 7 jours sur 7 », attendant des travailleurs une disponibilité temporelle totale et une mobilité spatiale maximale. L'objectif du capitalisme néolibéral est de libérer le travail de ses contraintes spatiales et temporelles, en rendant le travailleur toujours plus flexible.
- 27 Chez Michelin, il en résulte une forme plus souple de contrôle des temps de travail et hors travail, adaptée aux cadres supérieurs, qu'il convient, au même titre que les ouvriers paysans du début du XXe siècle, d'attirer et d'attacher à l'entreprise. Le renouvellement de la conception patronale du temps se lit en effet dans un ensemble d'initiatives visant à aménager l'espace et le temps de travail. La firme propose ainsi à son personnel de le libérer d'un ensemble de préoccupations liées à leur temps hors travail, dans le but de « concilier vie professionnelle et vie privée¹² ». Michelin offre à ses salariés clermontois un certain nombre de services qui sont présents dans les sites : crèches, agences de voyage, espaces de détente, équipements sportifs, commerces de proximité, restauration, navettes... À l'échelle de la ville, cette prise en charge se traduit par l'ouverture d'une école internationale, par la réservation de logements pour les cadres temporairement affectés au siège social du groupe et par la recherche de biens immobiliers pour le personnel recruté à Clermont. L'entreprise a fait évoluer sa stratégie de contrôle du temps et l'espace en fonction des mutations du capitalisme.
- 28 Michelin détient donc à Clermont-Ferrand, depuis près d'un siècle et demi, un pouvoir sur l'espace et les rythmes urbains, sur l'organisation du temps de travail et sur les temporalités de la vie de ses salariés. Mais cette volonté de contrôle du cadre spatio-temporel de la production et de la reproduction sociale de la force de travail peut se heurter aux temporalités spécifiques de l'action publique locale. Les interactions entre la stratégie spatio-temporelle de Michelin et la gestion institutionnelle et publique des temps et de l'espace urbains paraissent dès lors inévitables.

La dimension politique de la maîtrise du cadre spatio-temporel

- 29 Les collectivités locales ont pour mission la gestion institutionnelle du cadre spatio-temporel urbain. Temporalités des sphères publiques et privées peuvent alors s'opposer, traduisant des conceptions et des représentations du temps différenciées. Il existe en effet une dimension temporelle évidente de l'action publique urbaine (Borraz, 1999). Ce temps « politique » des villes est traversé par diverses temporalités qui s'articulent plus ou moins aisément, se coordonnent ou rentrent en conflit. Ainsi, temps de la démocratie locale, temps de la décision et temps de l'action se superposent pour dessiner le « mille-feuille » du temps politique local.
- 30 Les différentes séquences temporelles de l'action publique sont d'abord ponctuées par le rythme du calendrier électoral, car « *la maîtrise du temps scandé par les échéances électorales est de fait un élément central du gouvernement des sociétés* » (Marrel, Payre, 2006b, p. 73). Les hommes politiques cherchent généralement à exercer leur mandat le plus longtemps possible. La municipalité de Clermont-Ferrand est d'ailleurs caractérisée par une grande stabilité politique, avec seulement quatre maires, tous socialistes, en soixante-dix ans. La longue temporalité de la carrière politique locale permet à l'élu d'asseoir sa légitimité, son autonomie, et son autorité. Le temps peut à ce titre être considéré comme un instrument de pouvoir.
- 31 Les élus cherchent alors la synchronisation de leurs temporalités politiques et professionnelles, leur objectif étant de maîtriser le temps pour réduire le risque électoral et investir durablement une fonction électorale. Le calendrier électoral, « *à la fois intériorisé et subi comme une contrainte et aménagé ou utilisé comme une ressource* » (Marrel, Payre, 2006a, p. 7), constitue donc l'un des principaux cadres temporels de référence du politique et se répercute sur les temporalités des politiques publiques. Les élus inscrivent en effet leur action dans la durée malgré des incertitudes électorales, en engageant des décisions et des projets qui vont au-delà des échéances démocratiques. Les temporalités locales du politique sont donc caractérisées par la superposition de plusieurs temps : celui des élus, qui renvoie aux pratiques de codification temporelle des mandats ; et celui de l'action publique, qui porte sur le rythme de la prise de décision et de la mise en œuvre des politiques.
- 32 Se pose alors la question de l'articulation entre ces temporalités spécifiques de l'action publique locale et la recherche de maîtrise du temps par le capitalisme industriel, dans un contexte de différenciation des temporalités publiques, à travers le temps long des institutions, et privées, qui privilégient le temps court des marchés. Ce contexte implique une « *maîtrise des stratégies à moyen et long termes en organisant les coopérations et les synergies entre acteurs* » (Némery, 2003, p. 81). C'est donc bien la longue durée qui permet de repérer des processus de structuration d'une capacité politique collective.
- 33 Les différents champs de la production urbaine (planification, développement économique, habitat, transport, projets urbains, etc.) permettent alors d'apprécier l'existence ou l'absence de coalitions rassemblant divers acteurs engagés dans une action conjointe et recherchant une synchronisation de leurs temporalités respectives. Le maintien dans la durée de la coopération s'explique par les divers bénéfices matériels et symboliques que peuvent en retirer les différents participants. La pérennité des coalitions

se comprend également par la stabilisation d'interdépendances de ressources entre ses membres, ainsi que par la production d'une discipline gouvernementale qui structure les systèmes locaux de décision au-delà du seul temps des choix ponctuels (Dormois, 2009). Ces systèmes sont donc nécessairement situés dans le temps et dans l'espace, et recouvrent les temporalités propres aux divers acteurs qui y participent, ces temporalités pouvant être considérées comme des instruments au service des gouvernements (Lascoumes, Le Galès, 2004).

- 34 A Clermont-Ferrand, la longévité et la stabilité des relations entretenues par la municipalité et Michelin se traduisent dans de nombreux champs de la politique urbaine par des initiatives partenariales. Dès le début du XXe siècle, le projet de réalisation d'un boulevard périphérique à proximité d'une usine Michelin montre les contradictions entre rythme de l'action urbaine locale et contrainte temporelle de l'activité industrielle, et leur dépassement par une gestion collective de la maîtrise du cadre spatio-temporel urbain¹³. Alors que la réalisation du boulevard connaît un ralentissement en raison du coût de l'opération pour les finances publiques, le projet devient conflictuel car l'entreprise a besoin de cette nouvelle infrastructure pour relier différents ateliers. Les dirigeants de Michelin menacent alors de délocaliser leurs activités hors de Clermont si la municipalité n'accélère pas la réalisation du boulevard. Devant l'incapacité de l'action urbaine locale à caler son rythme sur celui des exigences du capital, la firme va directement prendre en charge la construction d'une partie du boulevard, ce qui lui permettra d'assurer la continuité physique de son site industriel, et de réduire la durée du processus productif. Cet exemple montre la capacité des deux acteurs à résoudre un conflit lié à leurs temporalités contradictoires et à prendre une décision collective et négociée satisfaisant à la fois un but économique (accroître la rentabilité du capital) et un objectif de l'action publique (réaliser un équipement urbain). Il traduit cependant la domination des intérêts du capital.
- 35 Par la suite, durant les Trente Glorieuses, on a pu observer à Clermont-Ferrand le prolongement par les collectivités, à travers l'équipement et la modernisation de la ville, de la gestion spatio-temporelle du cadre urbain qu'avait mise en œuvre Michelin dans la première moitié du XXe siècle. En effet, l'entreprise se désengage au cours de la période fordiste et keynésienne pour investir d'autres « espace-temps » à l'échelle internationale. Mais ce désengagement s'est opéré très progressivement, à mesure que l'Etat et les collectivités prenaient en charge la reproduction sociale de la main-d'œuvre. Ce relais public concerne les domaines du logement, de la planification économique et des transports, les collectivités reprenant à leur compte l'objectif capitaliste de circulation optimale des hommes, des matières et des richesses.
- 36 La décision d'implanter les grands programmes publics de logement collectif au Nord de la ville devait répondre à la nécessité de fluidifier les déplacements de la main-d'œuvre vers les usines Michelin¹⁴. La localisation des quartiers d'habitat collectif de Clermont a été définie en fonction de celles des unités productives de la firme, la planification publique ayant servi un objectif de gestion spatiale de la reproduction de la force collective de travail. Dans le domaine de la planification économique, les services de l'Etat ont créé dans les années 1970 plusieurs Zones Industrielles (ZI). L'ensemble de ces ZI sont conçues en fonction des projets de développement industriel de Michelin à Clermont-Ferrand et accueillent toutes une usine de l'entreprise¹⁵. La crainte des élus de voir Michelin quitter la ville les amène à satisfaire ses demandes d'implantation, plutôt que de favoriser l'installation d'activités concurrentes.

- 37 Les transports constituent un autre champ où le processus de planification défini par l'Etat s'applique localement en fonction d'une logique préétablie, favorable à une structuration de l'espace et des rythmes urbains dictée par les impératifs de la circulation du capital. Les cycles successifs de la production urbaine taylorienne et de l'aménagement keynésien ont inscrit au centre de leurs préoccupations l'enjeu industriel des liaisons autoroutières et routières. La planification de la croissance urbaine clermontoise par l'Etat apparaît donc, à travers les secteurs de l'habitat, du développement industriel, et des transports, comme largement favorable aux intérêts économiques localisés, ceux de l'entreprise Michelin. Ces aménagements traduisent la volonté de dépasser une contradiction centrale du capitalisme industriel, à savoir assurer la continuité de la production dans le temps malgré l'immobilité relative de la force de travail et des installations productives, en adaptant l'espace urbain aux rythmes capitalistes.
- 38 Après cette phase d'urbanisation monopoliste prise en charge par l'Etat selon les intérêts localisés du capital (Castells, Godard, 1974) va s'ouvrir un nouveau cycle de production urbaine, où la figure du projet va s'imposer comme l'instrument privilégié de la gestion collective de l'espace et des rythmes urbains. Les processus de projets sont des mécanismes d'assemblages d'acteurs et de ressources qui s'opèrent dans des temporalités de longues durées (Pinson, 2006). Le projet urbain et ses ambitions finales sont amendées au cours du processus et donc révisés au cours du temps en fonction des acteurs qui y prennent part, de leurs intérêts et de leurs ressources spécifiques, mais aussi de leurs représentations, usages et mesures des temporalités urbaines. La présence de nombreux acteurs induit donc une nécessaire mise en cohérence de plusieurs temporalités, processus qui peut être coopératif ou conflictuel.
- 39 A travers ses caractéristiques temporelles, le projet urbain renseigne donc sur la structure du pouvoir local. A Clermont-Ferrand, cette structure du pouvoir local est dominée par les intérêts du capital représentés par Michelin, qui influencent fortement l'action publique. Ainsi, alors qu'elle avait refusé de donner l'autorisation à l'entreprise d'instaurer le travail en semi-continu assimilé à une « surexploitation de la main-d'œuvre ¹⁶ », la municipalité de Clermont permettra quelques années plus tard qu'une usine fonctionne en continu, dimanche compris, de peur que celle-ci ne soit installée en Allemagne. La logique d'action qui détermine la décision publique est donc bien de favoriser les intérêts du capital.
- 40 L'exemple de l'aéroport clermontois illustre également ces intérêts partagés par l'entreprise et les collectivités. Michelin a toujours eu un rôle déterminant dans la croissance de l'aéroport de Clermont et a œuvré en faveur de l'installation d'un hub, « *parce qu'il fait gagner du temps*¹⁷ », selon un dirigeant de la firme. Ce hub a entraîné une importante progression de la fréquentation de l'aéroport et une multiplication des destinations européennes. Certaines, comme Turin, permettaient à Michelin de relier son siège social à plusieurs de ses sites européens sans devoir passer par Paris. L'entreprise fut donc associée à la gestion de l'aéroport, qui était alors assurée par la Chambre de commerce et d'industrie¹⁸. Ce hub a ensuite été délocalisé en 2003 à Lyon par Air France, mais une obligation de service public a permis de reprendre l'exploitation des lignes abandonnées, qui fonctionnent aujourd'hui uniquement grâce aux subventions publiques. Les collectivités locales ont donc récupéré la gestion de l'infrastructure pour permettre à l'entreprise de continuer à bénéficier de certaines liaisons aériennes.
- 41 Pour réduire les risques de conflits, la temporalité longue des projets est mobilisée car elle institue progressivement une dynamique d'action collective stable. La dynamique de

projet, quand elle est entretenue dans la durée, peut alors favoriser une harmonisation des temporalités publiques et privées. A Clermont-Ferrand, les relations entre la firme et les collectivités ont par exemple permis à ces dernières de réaliser des anticipations foncières et ainsi de mieux maîtriser les temporalités de leurs projets urbains. Actuellement, un projet de rénovation du siège social de Michelin va être mise en œuvre, tandis qu'est également prévu le réaménagement de l'espace public limitrophe du site. Dès lors, une synchronisation des deux projets a été mise en place et deux séquences temporelles ont été définies, l'une à court terme (celle de Michelin), et l'autre à long terme (celle de la municipalité) : « *Les études mettent en exergue une temporalité très différente pour faire converger le projet Michelin et le projet de la ville. A priori le projet Ville ne constitue pas un facteur de risque pour le projet Michelin, dès lors que des séquences peuvent être identifiées et attribuées*¹⁹ ».

- 42 Planification et projets urbains traduisent donc à Clermont-Ferrand, à travers leur élaboration partenariale, l'articulation des temporalités publiques et privées. Les deux partenaires ont multiplié, au cours des deux dernières décennies, des projets négociés qui permettent la réalisation d'objectifs communs et génèrent des bénéfices liés à l'action collective, justifiant alors le maintien de la coopération dans la durée (Dormois, 2006). Néanmoins, les intérêts du capital continuent de dominer les politiques urbaines de la municipalité socialiste. Cela se traduit par la mise en œuvre d'un néolibéralisme urbain, caractérisé par des politiques urbaines locales définies selon un impératif d'attractivité et de compétitivité territoriale, et marquées par un renforcement des dynamiques marchandes. Celui-ci se lit notamment dans la constitution d'un cadre de vie attractif pour les classes moyennes et supérieures, celles auxquelles appartiennent les cadres Michelin.

Gouverner l'espace et le temps : le régime urbain de Clermont-Ferrand

- 43 La gestion collective de l'espace-temps urbain menée par les collectivités locales et Michelin à Clermont-Ferrand naît donc d'une confrontation entre les pouvoirs publics et privés, plutôt favorable aux logiques poursuivies par Michelin. Au sein des théories anglo-saxonnes du pouvoir urbain, le concept des « régimes politiques urbains » (Stone, 1989) permet d'analyser les interactions entre l'économique et le politique, le fonctionnement d'une régulation collective de l'espace et des rythmes urbains, et de son maintien dans le temps long.
- 44 D'inspiration élitiste, la théorie des régimes politiques urbains a été formalisée par C. Stone à partir de l'exemple de la ville d'Atlanta, où l'élite politique noire s'est associée aux milieux d'affaires pour gouverner la ville. Un régime urbain regroupe donc des acteurs publics et privés. Il est défini comme l'ensemble des arrangements et relations entre intérêts publics et privés à partir desquels sont prises les décisions et sont gouvernées les villes, permettant ainsi de dégager une capacité collective d'action. Le régime est donc une forme particulière de gouvernement urbain caractérisé par des relations horizontales, sans toutefois que les rapports hiérarchiques n'en soient totalement absents, et par un ensemble d'arrangements informels entre secteurs publics et privés.
- 45 Les membres du régime coopèrent entre eux parce qu'ils détiennent des ressources complémentaires. Face à un contexte d'élargissement des systèmes d'acteurs et de

morcellement des ressources, il apporte à ses membres une capacité d'action plus importante que celle dont ils auraient disposé grâce à leurs seules ressources individuelles. Pour les élites politiques, l'enjeu essentiel est d'engendrer une capacité à agir en rassemblant les différents protagonistes de la société locale, et notamment les représentants des intérêts privés.

- 46 Au sein d'un régime urbain, plusieurs catégories d'acteurs peuvent être distinguées selon leur degré de participation à la dynamique d'action collective. Il existe un « noyau dur » (Stone, 2006) et des membres secondaires qui ne participent que ponctuellement au régime urbain. À Clermont-Ferrand, le noyau dur est composé d'une organisation politique, la municipalité, et d'un acteur privé, la firme Michelin. On retrouve dans la structure de l'action collective locale, avec une grande stabilité dans le temps, ces deux représentants des pouvoirs économiques et politiques locaux. Récemment, un projet de reconversion d'une partie d'un site de l'entreprise associant initialement Michelin à l'ensemble des collectivités territoriales clermontoises a été défini par les deux membres du noyau dur, sous prétexte que la présence d'un trop grand nombre de collectivités risquait de ralentir la réalisation du projet²⁰. On peut alors avancer que le caractère restreint de la coalition de gouvernement clermontoise trouve son origine dans l'histoire longue de ce partenariat privilégié.
- 47 Le concept de régime urbain permet aussi de relever l'importance des temporalités dans la formation de coalitions publiques-privées amenées à gouverner les villes. L'identification de la présence d'un régime urbain dans une ville requiert l'étude de divers secteurs de l'action publique locale, et ce sur une longue durée²¹, car deux de ses principaux traits sont sa stabilité temporelle et son caractère intersectoriel. L'existence d'un régime urbain à la tête du gouvernement d'une ville se lit généralement dans l'épaisseur historique des relations locales entre institutions publiques et acteurs privés. Les formes contemporaines du pouvoir urbain mettent donc en lumière le poids des configurations locales héritées du passé.
- 48 La théorie des régimes urbains a fait l'objet de critiques, qui se rapportent notamment à sa difficile application dans des contextes institutionnels autres que celui des Etats-Unis (Le Galès, 1995). Ainsi, certains auteurs considèrent que le cadre analytique des régimes s'applique très imparfaitement au contexte politique et institutionnel européen, où le rôle de l'Etat, bien qu'en diminution, demeure prépondérant. En France, la formation de coalitions de gouvernement urbain n'emprunte pas les mêmes voies qu'aux Etats-Unis, en raison, surtout, de l'absence d'une dépendance structurelle des finances locales à l'égard des acteurs économiques. De plus, les intérêts privés sont beaucoup moins localisés en France, d'autant plus lorsqu'ils sont représentés par des groupes fortement internationalisés qui entretiennent des liens distendus avec leur base locale (Lefèvre, 2003). L'interdépendance entre élus et acteurs économiques et la dépendance des élus locaux aux acteurs privés seraient ainsi beaucoup plus limitée en France et en Europe qu'aux Etats-Unis.
- 49 Cependant, l'application de la théorie des régimes urbains aux contextes français et européen est de plus en plus encouragée par l'influence accrue des mécanismes de marché, et par le processus de réétalonnage politique de l'Etat (Brenner, 2004) qui favorise les métropoles comme principaux territoires de la compétitivité. Son importation pour analyser l'action collective contemporaine dans les villes françaises paraît dès lors fondée, dans un contexte d'interdépendance croissante - y compris

temporelle - entre divers acteurs pour définir et mettre en œuvre les politiques urbaines (Pinson, 2010).

- 50 Si l'application de la théorie des régimes politiques urbains au contexte français n'est donc pas toujours évidente, sa mobilisation pour analyser la structure du pouvoir local paraît justifiée par un ensemble de caractéristiques clermontoises. Premièrement, dans le domaine du développement urbain, la coopération s'établit au sein d'un régime urbain car les institutions publiques détiennent un pouvoir réglementaire tandis que les entreprises privées ont une maîtrise du foncier. Cette interdépendance est particulièrement pertinente à Clermont-Ferrand, où le développement urbain a été marqué par l'appropriation considérable de l'espace communal par l'activité industrielle de Michelin²². Ensuite, si les ressources des collectivités locales françaises sont généralement moins dépendantes de l'activité économique qu'aux Etats-Unis, le poids de Michelin sur les finances locales clermontoises demeure prépondérant²³. Si, dans la grande majorité des villes françaises, les intérêts privés les plus puissants et les dirigeants des grandes entreprises n'ont pas pour espace de référence leur territoire d'implantation mais s'inscrivent dans un cadre national et international, Michelin articule, à Clermont-Ferrand, une organisation économique mondiale et un degré élevé de territorialisation dans son berceau historique, lié à la présence de son siège social.
- 51 Aujourd'hui, les relations au sein du régime urbain sont caractérisées avant tout par le compromis et la négociation, au service d'intérêts mutuels. Selon les membres du noyau dur du régime, les relations entre la firme et les collectivités sont naturelles car dictées par une situation d'interdépendance qui appelle une réponse pragmatique, le consensus étant une ressource de l'action collective clermontoise particulièrement valorisée par ses promoteurs : « *C'est du pragmatisme, parce que je pense que Michelin a besoin de la Ville, et la Ville a besoin de Michelin*²⁴ ». Cette désidéologisation des débats politiques locaux favorise l'existence du régime urbain et l'intégration des intérêts de Michelin à l'action publique. En définitive, le cas de Clermont-Ferrand illustre cette situation d'interdépendances multiples entre intérêts publics et privés qui favorise la constitution d'une coalition stable de gouvernement urbain. La dimension relationnelle qui relie les membres du régime est alors un des fondements du maintien de celui-ci dans le temps.
- 52 On trouve les racines du régime urbain clermontois dans les premiers processus de conflits, de négociations et de coopérations entre Michelin et la municipalité, qui surviennent au cours de la première moitié du XXe siècle. La forme actuelle du régime se comprend dès lors dans sa formation progressive dans le temps long, d'une durée supérieure à un siècle. Dès le début du XXe siècle, la firme s'immisce dans l'aménagement urbain en fonction de ses propres intérêts économiques. Le partenariat entre le public et le privé et la convergence de leurs intérêts vont progressivement structurer le pouvoir local clermontois, et se traduire dans l'espace par la mise en œuvre de politiques urbaines.
- 53 Depuis deux décennies, l'activité concrète du régime urbain clermontois et sa capacité à produire des politiques urbaines négociées et partenariales se lisent dans de nombreux projets menés par Michelin et les collectivités locales, municipalité en tête. Dans l'obligation d'attirer une main-d'œuvre de très haut niveau pour s'inscrire avec succès dans le capitalisme cognitif, Michelin a engagé la mise en œuvre d'une stratégie sociale et urbaine tournée vers les cadres supérieurs. Cette stratégie de l'entreprise rejoint les priorités de l'action publique locale, qui cherche à accroître l'attractivité métropolitaine

clermontoise, et a adopté la rhétorique néolibérale de la concurrence et de la compétitivité.

- 54 Liées par de nouveaux intérêts communs, les élites politiques et économiques locales coopèrent depuis deux décennies pour mettre en œuvre des politiques urbaines « entrepreneuriales » (Harvey, 1989) devant conjointement répondre à la problématique démographique du territoire et à la problématique d'attraction de cadres de Michelin. Les efforts conjoints de la municipalité et de l'entreprise se sont alors traduits par diverses opérations d'aménagement et par un ensemble de politiques urbaines qui traduisent l'activité contemporaine du régime clermontois : implantation d'un équipement culturel dans une ancienne coopérative d'approvisionnement du personnel Michelin, rénovation conjointe du stade de la firme, création d'un hôpital public sur un ancien site de l'entreprise...
- 55 La commission « Ville / Michelin », qui existe depuis 1947, illustre elle aussi la stabilité de l'action collective clermontoise en charge des choix urbains, économiques et sociaux. Les interactions entre les partenaires publics et privés se nichent en priorité dans cette assemblée. Les réunions de coordination « Ville / Michelin », qui se déroulent à intervalle bimensuelle ou trimestrielle, rassemblent habituellement trois grandes catégories de participants : l'adjoint à l'urbanisme de Clermont-Ferrand, les représentants des services techniques de la mairie en charge de l'aménagement et des cadres administratifs de Michelin, appartenant au service immobilier de la firme. Il convient de noter la grande stabilité des membres de la commission, les représentants des services techniques municipaux n'ayant pas changé depuis plus de deux décennies, tandis que ceux de la firme n'ont évolué qu'une seule fois en vingt ans. Cette stabilité relationnelle est une condition essentielle de la formation d'un régime urbain.
- 56 Au final, alors que les compromis sont multiples, les conflits sont pour leur part presque totalement absents ou réduits à des divergences d'opinions temporaires. Cette logique très prégnante d'atténuation des potentiels conflits conduit à appréhender la commission comme une arène de « déconflictualisation », qui permet de gagner du temps. Les réunions « Ville/Michelin » facilitent donc la synchronisation des actions publiques et privées. Le but de la commission est d'ailleurs clairement la construction d'un consensus illustrant les liens de proximité institutionnelle qui animent les intérêts publics et privés. L'activité de cette instance montre que le gouvernement de l'espace et du temps à Clermont-Ferrand se réalise à travers une alliance des élites politiques et économiques locales.

Conclusion

- 57 À Clermont-Ferrand, la problématique de la définition, du contrôle et de la gestion de l'espace et des temporalités urbaines a pris une dimension politique et est devenue un enjeu de pouvoir particulièrement marqué dans la première moitié du XXe siècle. Michelin crée à cette période un cadre totalement soumis à ses logiques économiques. La maîtrise de l'espace et du temps devient en effet un impératif du capitalisme industriel naissant, impératif dont les interactions avec la gestion institutionnelle des temps et de l'espace urbains, menée par les pouvoirs publics, sont inévitables. La résolution des contradictions entre temporalités publiques et privées indique alors la capacité de l'action collective clermontoise à gérer l'espace et le temps de façon partenariale et négociée, selon des intérêts communs, mais toujours dominés par les logiques du capital.

Cette gestion collective s'exprime enfin dans l'existence à Clermont-Ferrand d'un régime urbain qui est issu de la longue histoire commune des relations locales entre institutions publiques et acteurs privés. Ce sont donc des temporalités de longue durée qui permettent d'éclairer les formes contemporaines de gestion collective de l'espace et des rythmes urbains, en mettant en lumière le poids des configurations locales héritées du passé. Cette capacité politique s'appuie sur la définition d'intérêts communs stables qui permettent de mettre en œuvre des projets de long terme, la réalisation des objectifs fixés en collaboration justifiant ensuite le maintien du régime urbain dans la durée.

- 58 Si ce régime urbain est un atout dans la quête par le capital d'une maîtrise optimale de l'espace et du temps et un signe de sa domination, il favoriserait en retour le maintien dans la durée de l'ancrage territorial de la firme mondiale, en rendant le capitalisme plus dépendant de l'espace et du temps. Michelin dispose en effet, à travers son accès à la décision publique, d'une ressource difficilement reproductible dans d'autres contextes territoriaux. Il reste désormais à savoir si la financiarisation des activités industrielles, qui entraîne une valorisation du capital en temps réel, un règne de l'immédiateté et de l'incertitude, peut avoir pour conséquence un affranchissement total de l'espace par le temps, et donc une remise en cause définitive de l'ancrage spatio-temporel de Michelin à Clermont-Ferrand.

BIBLIOGRAPHIE

- AUBERT N., 2004, *L'Individu hypermoderne*, Ramonville Saint-Agne, Éd. Erès.
- BELOT R., LAMARD P., 2007, *Peugeot à Sochaux. Des hommes, une usine, un territoire*, Le Prouet, Ed. Lavauzelle.
- BIHR A., 2005, « Capitalisme et Rapport au temps. Essai sur la chronophobie du capital », *revue ; Interrogations ?*, n°1.
- BORRAZ O., 1999, « Pour une sociologie des dynamiques de l'action publique locale », in Balme R., Faure A., Mabileau A. (dir.), *Les nouvelles politiques locales. Dynamiques de l'action publique*, Paris, Presses de Sciences Po, p. 77-110.
- BRENNER Neil, 2004, *New States Spaces. Urban Governance and the Rescaling of Statehood*, Oxford, Oxford University Press.
- CARROUE L., 2005, *La planète financière*, Paris, Armand Colin.
- CASTELLS M., GODARD F., 1974, *Monopolville. L'entreprise, l'Etat, l'urbain*, La Haye, Ed. Mouton.
- CASTELLS M., 1977, *La question urbaine*, Paris, Maspéro.
- CRARY J., 2014, *24/7, Le capitalisme à l'assaut du sommeil*, Paris, La Découverte.
- DEBORD G., 1996, *La société du spectacle*, Paris, Gallimard.
- DORMOIS R., 2006, « Structurer une capacité politique à l'échelle urbaine. Les dynamiques de planification à Nantes et à Rennes (1977-2001) », *Revue Française de Science Politique*, vol. 56, n° 5, p. 837-867.

- DORMOIS R., 2009, « Les coalitions dans l'analyse des politiques urbaines postkeynésiennes », *Métropoles*, n° 4.
- GUESLIN A., 1993, « Le système social Michelin », in Gueslin A. (dir.), *Michelin, les hommes du pneu. Les ouvriers Michelin de Clermont-Ferrand de 1889 à 1940*, Ivry-sur-Seine, Ed. De l'Atelier, p. 73-154.
- GWIAZDZINSKI L., 2003, *La ville 24h/24*, Paris, Ed. de l'Aube.
- HARVEY D., 1989, « From Managerialism to Entrepreneurialism », *Geografiska Annaler*, vol. 71, n° 1, p. 3-17.
- HARVEY D., 2008, *Géographie de la domination*, Paris, Les prairies ordinaires.
- LASCOURMES P., LE GALES P., 2004, *Gouverner par les instruments*, Paris, Presses de Sciences Po.
- LEFEBVRE H., 1972, *Espace et politique*, Paris, Anthropos.
- LEFEBVRE H., 1974, *La production de l'espace*, Paris, Maspero.
- LEFEVRE C., 2003, « Le pouvoir local en Europe », in Offner J-M., Lefèvre C., Coutard O. (dir.), *Développement, action publique et régulation*, Paris, IAURDF, p. 7-21.
- LE GALES P., 1995, « Du gouvernement des villes à la gouvernance urbaine », *Revue Française de Science Politique*, vol. 45, n° 1, p. 57-95.
- LE ROULLEY S., 2015, « Temps saturé et critique de la vie quotidienne », *Nouvelles perspectives en sciences sociales*, vol. 10, n° 2, p. 23-56.
- LOJKINE J., 1980, « Politique urbaine et pouvoir local », *Revue de sociologie française*, vol. 21, n° 4, p. 633-651.
- MARREL G., PAYRE R., 2006a, « Introduction », *Pôle Sud*, vol. 2, n° 25, p. 5-7.
- MARREL G., PAYRE R., 2006b, « Temporalités électorales et temporalités décisionnelles », *Pôle Sud*, vol. 2, n° 25, p. 71-88.
- MARX K., 2011, *Manuscrits de 1857-1858 dits « Grundrisse »*, Paris, Les Editions Sociales.
- NEMERY J-C., 2003, *Décentralisation et intercommunalité en France et en Europe*, Paris, L'Harmattan.
- O'BRIEN R., 1992, *Global Financial Integration - The End of Geography*, Londres, Pinter.
- PALANDER T., 1935, *Beitrag zur standortstheorie*, Uppsala, Almqvist & Wiksells.
- PINSON G., 2006, « Projets de ville et gouvernance urbaine. Pluralisation des espaces politiques et recomposition d'une capacité d'action collective dans les villes européennes », *Revue Française de Science Politique*, vol. 56, n° 4.
- PINSON G., 2010, La gouvernance des villes françaises. Du schéma centre-périphérie aux régimes urbains », *Pôle Sud*, vol. 1, n° 32, p. 73-92.
- ROSA H., 2010, *Accélération. Une critique sociale du temps*, Paris, La Découverte.
- ROUSSEAU M., 2008, « La ville comme machine à mobilité », *Métropoles*, n° 3.
- STONE C., 1989, *Regime politics: governing Atlanta 1946-1988*, Lawrence, University Press of Kansas.
- STONE, C., 1993, « Urban regimes and the capacity to govern: a political economy approach », *Journal of Urban Affairs*, vol.15, n°1, p. 1-28.
- STONE C., 2006, « Power, reform and urban regime analysis », *City & Community*, vol. 5, n° 1, p. 23-38.
- THOMPSON E., 2004, *Temps, discipline du travail et capitalisme industriel*, Paris, La Fabrique.

VIRILIO P., 1977, *Vitesse et politique : essai de dromologie*, Paris, Ed. Galilée.

WEBER A., 1909, *Ueber den Standort der Industrien*, Tübingen, Mohr.

ZANETTI T., 2012, *Une ville et sa multinationale, une multinationale et sa ville : emprise spatiale, organisation sociale, fonction économique et régulation politique du territoire Michelin à Clermont-Ferrand (fin XIXe à nos jours)*, Doctorat de géographie, aménagement et urbanisme, Université Lumière Lyon 2, 837 pages.

ZANETTI T., 2014, « Responsabilité sociale et implication territoriale contemporaine de Michelin à Clermont-Ferrand : une réactualisation du système d'encadrement paternaliste du début du XXe siècle ? », *L'homme et la société*, vol.3, n° 193-194.

NOTES

1. Citons particulièrement les deux ouvrages collectifs et pluridisciplinaires qui ont trait à Michelin (Gueslin, 1993, 1999).
2. Clermont-Ferrand ne possède à cette époque aucune tradition industrielle, n'offre ni main-d'œuvre spécialisée ni force motrice en quantité importante, est éloignée des matières premières et des marchés de consommation.
3. Une partie des transactions financières sont aujourd'hui effectuées par des ordinateurs, à une vitesse de traitement de quelques microsecondes.
4. Délibération du Conseil Municipal de Clermont-Ferrand, 12 Mars 1920.
5. En 1930, l'entreprise possède 3 443 logements sur la commune de Clermont-Ferrand (Source : Archives Départementales du Puy-de-Dôme 109 J 32-50).
6. *La Montagne*, 24/01/2012.
7. « Comment nous avons taylorisé notre atelier de mécanique d'entretien », *Prospérité*, Michelin et Cie, supplément au n° 2, 88 pages, Août 1928.
8. « Un grand pas en avant dans l'art du chronométrage : le chronographe », *Prospérité*, Michelin et Cie, n° 9, Avril-Mai-Juin 1931.
9. *La Montagne*, 28/01/2000.
10. Brochure « Œuvres sociales de Michelin et Cie », 1927 (source : BMIU Clermont-Ferrand).
11. L'entreprise possède à Clermont 21 écoles en 1940, qui scolarisent près de 5 000 enfants du personnel.
12. Délibération du Comité d'Entreprise de Michelin Clermont-Ferrand, 28/05/2009.
13. Délibération du Conseil Municipal du 12 Mars 1920.
14. « V^{ème} Plan, Fiche technique de la ZUP Croix-de-Neyrat », AMCF, Série 882 W 1-4.
15. Source : AMCF, série W889 W2 : « Programme d'équipement et de modernisation, SDAU, plans et études diverses ».
16. Délibération du Conseil Municipal du 11 janvier 1978.
17. *La Montagne*, 15/02/2003.
18. Entretien avec l'ancien directeur des sites clermontois de Michelin, 18 Janvier 2010.
19. Source : « Programme architectural, fonctionnel, technique et environnemental » du projet de « Campus Michelin », 25/04/2014
20. Entretien avec le responsable Immobilier Clermont de Michelin, 23 Décembre 2009.
21. Stone étudie ainsi le pouvoir urbain à Atlanta sur une période quarante ans.
22. Au début des années 2000, la firme occupait encore entre 6.5 et 8.5 % de la superficie de la ville, ce qui correspond à une surface comprise entre 275 et 350 hectares.

23. L'influence de la firme sur les finances locales est très importante : en 2008, la somme versée par Michelin à Clermont Communauté représente encore 21.83 % du montant perçu par l'institution intercommunale au titre de la taxe professionnelle.

24. Entretien avec le responsable Foncier France de Michelin, 30 novembre 2009.

RÉSUMÉS

De la Révolution Industrielle à la finance globale, le système capitaliste a révolutionné le rapport des sociétés au temps, en le dominant selon ses propres intérêts. La question temporelle constitue donc un enjeu de pouvoir, au même titre que la maîtrise de l'espace. A Clermont-Ferrand, ville située dans le centre de la France, les intérêts du capital, représentés par l'entreprise Michelin, ont fortement structuré, à partir de la fin du XIXe siècle, l'organisation de l'espace urbain et de l'économie locale mais aussi le fonctionnement des rapports sociaux et politiques, y compris sur le plan temporel. Les initiatives du patronat industriel rencontrent donc les attributions des institutions politiques locales, et de cette confrontation va naître un gouvernement collectif de l'espace et du temps. L'analyse de ce gouvernement de l'espace et du temps permet alors de repérer les formes localisées de domination du capital.

From the Industrial Revolution to global finance, the capitalist system has revolutionized the social's relation to time, ruling it in his own interests. The time issue is thus a stake of power, as well as the control of space. In Clermont-Ferrand, a city located in the middle of France, the interests of capital, represented by the Michelin Company, strongly shaped, from the late nineteenth century, the organization of urban space and local economy but also social and political relations. The initiatives of the industrial company meet the responsibilities of local political institutions, and from this confrontation is born a collective government of space and time. Analysis of this government the space and time lead to identify localized forms of domination of capital.

INDEX

Keywords : capitalism, time, space, power, government, Clermont-Ferrand, Michelin

Mots-clés : capitalisme, temps, espace, pouvoir, gouvernement, Clermont-Ferrand, Michelin

AUTEUR

THOMAS ZANETTI

Maître de conférences

Université de Lyon Université Lyon 3

UMR 5600 EVS

tomazanetti@hotmail.com