

La construction d'un collectif singulier dans le cadre d'un dispositif national : analyse d'un pôle de compétitivité

Véronique Bossard- Préchoux

CEREGE – IAE de Poitiers
20 rue Guillaume VII le Troubadour
86000 Poitiers
vbossard@iae.univ-poitiers.fr

Résumé :

La construction d'un collectif singulier dans le cadre d'un dispositif national est ici envisagée à travers la Théorie de la régulation sociale de J.-D. Reynaud. La rencontre entre contrôle et autonomie décrite par Reynaud éclaire la rencontre entre le dispositif étatique des pôles de compétitivité, compris comme une régulation de contrôle, et les dispositions des acteurs de terrain pour s'appropriier le dispositif, compris comme des régulations autonomes. Cet effort d'appropriation, et donc de régulation, prend sa source dans les situations problématiques rencontrées par les acteurs, qui les amènent à se fédérer et à faire évoluer le projet du pôle. Cette approche met ainsi en évidence la construction d'un pôle comme un processus permanent, en réponse aux situations problématiques rencontrées. Elle souligne le rôle des structures de pilotage des pôles de compétitivité, qui permettent d'assurer la cohérence entre les projets partiels et le projet d'ensemble du pôle, et éclaire la singularité des pôles de compétitivité, qui émergent pourtant tous dans le cadre d'un dispositif national.

Mots-clés : Théorie de la régulation sociale, pôle de compétitivité, action collective, régulation, autonomie, structure de pilotage des pôles de compétitivité

La construction d'un collectif singulier dans le cadre d'un dispositif national : analyse d'un pôle de compétitivité

Introduction

Les pôles de compétitivité, des structures créées en 2005 à l'initiative de l'État, associent les acteurs du monde économique et de la recherche pour les amener à travailler ensemble à des projets collaboratifs innovants, afin de soutenir le développement économique des territoires.

Ils s'inspirent notamment des clusters théorisés par M. Porter (1990; 1998; 2000), et s'inscrivent dans un phénomène mondial de « *clusterisation* » de l'économie (Pecqueur, 2005), qui amène de très nombreux pays à faire désormais reposer leur stratégie de développement sur ces clusters (Lundequist et Power, 2002) : 266 clusters étaient ainsi identifiés à travers le monde en l'an 2000¹, et 1400 cinq ans plus tard².

Nombreux sont les travaux à avoir étudié les clusters. Pourtant, Wolfe et Gertler remarquent un manque de consensus sur leur émergence (2004), tout comme Teigland et Lindqvist (2007).

Les pôles de compétitivité, une forme encore récente de cluster, offrent pourtant une opportunité rare d'analyser l'émergence d'un collectif, dans le cadre particulier d'un dispositif public. Nous souhaitons dès lors contribuer à ce champ d'études en interrogeant l'émergence des pôles de compétitivité.

Lorsqu'on observe les pôles de compétitivité, il est aisé de remarquer que du dispositif proposé par l'État sont nés 71 pôles très différents, à la fois dans leur positionnement, puisque les thématiques des pôles s'étendent de la finance aux biotechnologies, de la mer à la filière équine ; dans leur taille, puisque le nombre moyen de 187 adhérents (Bearing Point *et al.*, 2012) cache de fortes disparités - d'une centaine d'adhérents pour certains pôles, à plus de 400 pour d'autres - ; dans leur construction, dans la mesure où certains pôles ont été créés de toute pièce pour répondre à l'appel à projets de l'État, quand d'autres avaient déjà une histoire et une tradition collaborative ; et dans les modèles d'organisation mis en place, qui reflètent cette diversité. Nous souhaitons dans cette contribution comprendre comment les acteurs locaux se sont saisi d'un dispositif étatique national pour construire des pôles singuliers.

¹ World Bank Project Database, December 2000, *in* Lundequist et Power, 2002.

² Global Cluster Initiative Survey (GCIS), 2005, *in* Fen-Chong, 2009, p. 51.

³ Les pôles de compétitivité ont tous un statut d'association (Bearing Point *et al.*, 2012)
² Global Cluster Initiative Survey (GCIS), 2005, *in* Fen-Chong, 2009, p. 51.

A travers une recherche qualitative conduite de janvier 2010 à avril 2012, nous étudions le cas du pôle de compétitivité iDforCAR, un pôle de compétitivité industriel du secteur de l'automobile, implanté en Bretagne, Pays de la Loire et Poitou-Charentes. Ce pôle de compétitivité, historiquement construit autour d'un acteur majeur, PSA Peugeot-Citroën à Rennes, est né sous le nom de « Pôle automobile haut de gamme ». Il a ensuite opéré un virage stratégique en 2009 afin de mieux répondre aux attentes des acteurs locaux, en particulier en se tournant davantage vers les PME présentes sur son territoire, devenant alors le « Pôle iDforCAR », désormais orienté vers la petite série automobile et les véhicules spécifiques. Le pôle compte aujourd'hui plus de 200 membres, dont 2/3 d'entreprises.

Nous proposons d'éclairer l'émergence de ce pôle à l'aune d'un cadre théorique pluridisciplinaire, fondé à titre principal sur la Théorie de la régulation sociale de Jean-Daniel Reynaud (1989/1997). La rencontre entre contrôle et autonomie décrite par Reynaud semble en effet pouvoir éclairer la rencontre entre le dispositif étatique des pôles de compétitivité, envisagé comme une régulation de contrôle, et les dispositions des acteurs de terrain pour s'appropriier le dispositif, envisagées comme des régulations autonomes. Nous montrons que cet effort d'appropriation, et donc de régulation, naît des situations problématiques rencontrées par les acteurs, qui les amènent à se fédérer et à faire évoluer le projet du pôle (Bossard-Préchoux et Bréchet, 2014), mettant ainsi en évidence la construction d'un pôle comme un processus permanent, en réponse aux situations problématiques rencontrées. Cette lecture permet alors d'éclairer la singularité des pôles de compétitivité, qui émergent pourtant tous dans le cadre d'un dispositif national. Elle invite aussi à appréhender le processus de construction d'un pôle dans son ensemble, plutôt que sa seule émergence, et met en évidence le rôle des structures de pilotage des pôles pour assurer la cohérence de ce processus.

Nous étudierons tout d'abord d'émergence des clusters, avant de présenter le cadre théorique élaboré pour s'en saisir. Les pôles de compétitivité, et le cas singulier du pôle iDforCAR seront ensuite présentés, ainsi que la méthodologie mise en œuvre. La relecture de la construction du pôle iDforCAR à l'aune du cadre théorique régulationniste permettra ensuite d'en comprendre la singularité.

1. L'émergence des clusters

Les clusters ne sont pas un phénomène récent, puisque Marshall identifie dès 1890 une première forme de clusters, qu'il nomme « *districts industriels* ». Il les définit comme des concentrations d'entreprises et d'activité économique, caractérisées par « *une division sociale du travail désintégrée* » entre de petites firmes se spécialisant dans un segment du processus productif. Dans ces districts, la coordination se fait par le marché et par la réciprocité, à la différence d'une division technique du travail au sein d'une grande entreprise (Benko *et al.*, 1996). Marshall met notamment en évidence au sein de ces districts une baisse des coûts de production et des économies d'agglomération, permises par la concentration d'un grand nombre de petites entreprises de même nature dans la même localité (Marshall, 1919). La proximité spatiale favorise le découpage du processus de production ; les économies externes, la confiance mutuelle, le savoir-faire traditionnel et l'« *atmosphère industrielle* » conduisent en outre à des innovations incrémentielles (Marshall, 1890).

Dans les années 1980 et 1990, des chercheurs remettent au goût du jour le concept de cluster, et confirment ses avantages (Piore et Sabel, 1984 ; Saxenian, 1994 ; Martin et Sunley, 2003). Les travaux de Porter en particulier (Porter, 1990 ; 1998 ; 2000) ont un impact considérable. L'auteur cherche à formaliser sur le plan théorique le sens de ces clusters dans une économie mondialisée. Il met en évidence le rôle des clusters en tant qu'unité d'analyse permettant de comprendre les avantages des nations. Il définit un cluster comme « *une masse critique d'entreprise dans une location particulière (pays, état, région ou ville)* » (Porter, 1998), et plus précisément comme « *un groupe géographiquement proche d'entreprises liées entre elles et d'institutions associées relevant d'une activité donnée, entre lesquelles existent des attributs communs et des complémentarités* » (Porter, 2000). Porter souligne le nouveau rôle à jouer par les gouvernements pour accompagner les clusters existants et émergents, comme un nouvel outil de politique économique. Depuis lors, de nombreux gouvernements à travers le monde ont initié des politiques de clusters, donnant naissance à un phénomène de « *clusterisation* » de l'économie (Pecqueur, 2005). Les clusters sont en effet désormais considérés comme la base de politiques locales, voire nationales, dans de nombreux pays (Torre, 2006), afin de faire face à la mondialisation et à la concurrence entre les pays et les régions en obtenant la reconnaissance de leur spécificité: « *les agences gouvernementales, les autorités locales comme les acteurs du secteur privé se sont précipités pour dévoiler, découvrir, inventer et réinventer des 'clusters' afin*

d'améliorer la position concurrentielle de leurs secteurs et régions » (Lundequist et Power, 2002, p. 685). La question n'est plus de savoir si les politiques de clusters devraient être mis en place, mais comment les mettre en place (Sölvell *et al.*, 2003), les clusters étant devenus « *de plus en plus largement utilisés et reconnus comme un élément essentiel des stratégies de développement régionale [...]* » (Lundequist et Power, 2002, p. 685).

Les clusters ont donc été largement étudiés au cours des dernières décennies, mais Wolfe et Gertler ont mis en évidence un « *manque flagrant de consensus sur la manière dont les clusters ont commencé, et dans quelle mesure leur émergence peut être mise en mouvement par une conception volontaire ou des interventions politiques* » (2004, p. 1073). Ainsi pour Porter (1998 ; 2000), les clusters naissent le plus souvent d'initiatives privées, et émergent dans une approche *bottom-up*. Il considère même que les clusters sont parfois des phénomènes spontanés pouvant passer inaperçu, les membres d'un groupe n'ayant pas nécessairement conscience d'y appartenir (Porter, 1998, p. 79). Fromhold-Eisebith et Eisebith (2005) distinguent ce type d'initiatives émergentes et implicites, qui sont organisées et financées de manière *bottom-up* par des groupes d'entreprises, des politiques de clusters explicites mises en œuvre de manière *top-down* par les autorités régionales. Dans les deux cas, ils considèrent les clusters comme une construction volontaire, qu'elle soit initiée par les autorités ou par un groupe d'entreprises, qui donne naissance à un collectif.

Peu de travaux se concentrent en effet sur les clusters émergents : Teigland et Lindqvist (2007: 767) ont constaté qu'« *alors que la recherche sur les clusters est abondante, la recherche portant spécifiquement sur ces organisations émergentes, c'est-à-dire sur les initiatives de clusters, est rare à ce jour* ». Par la suite, Fornahl *et al.* identifiaient encore en 2010 un manque de travaux sur les clusters émergents. Quelques travaux se sont depuis intéressés à l'émergence des clusters, afin d'en détailler les facteurs et les mécanismes (Brenner et Mühligh, 2013), de comprendre comment les conditions d'émergence de grappes technologiques affectent leur viabilité (Crespo, 2011), ou d'illustrer l'émergence et la croissance de certains clusters (Zamborsky, 2012). En analysant le processus de construction d'un cluster, cette contribution vise à compléter ces travaux sur les clusters émergents.

Nous observons la manière dont un cluster émerge et évolue, en examinant le rôle des managers de clusters, lui aussi peu étudié dans la vaste littérature sur les clusters : « *lorsqu'on veut interroger le rôle des managers de cluster dans la littérature sur les clusters et la gestion, la*

réponse est simple : jusqu'à présent, leur rôle a été presque inexistant » (Ingstrup, 2010, p. 30). Provan et Sydow (2008) avaient déjà observé qu'il y avait peu d'études empiriques sur le management de cluster, ce qui a été confirmé récemment par Lefebvre (2013). Pourtant, la Commission européenne (European Commission, 2008, p. 10) considère que la plupart des politiques de clusters conduisent à la création d'organisations impliquant des managers de clusters. Sölvell *et al.* (2003) et Menu (2012) ont même souligné la demande d'un leadership fort par les membres des cluster, en termes de vision ou de stratégie, appelant à un management fort du cluster. Il semble donc pertinent d'étudier le rôle des managers de clusters. Ce travail se donne ainsi pour objectif de mettre en évidence la façon dont un cluster émerge, en d'autres termes la façon dont des organisations indépendantes donnent naissance à un acteur collectif, tout en analysant du rôle des managers de clusters, en d'autres termes les structures de pilotage des clusters, dans cette émergence.

Romanelli et Khessina ont partiellement répondu à cette question en identifiant la question de l'identité de cluster en 2005. Beebe *et al.* ont récemment mis en évidence (2013) que l'identité est l'une des clés du développement et du succès des clusters. Ils ont montré que la formation de l'identité d'un cluster est le résultat de développements internes et de validation externe. Cette étude adopte une perspective complémentaire, en analysant à un niveau micro le processus par lequel les acteurs impliqués peuvent construire une identité collective, et le rôle joué par les managers de cluster dans ce processus. Nous proposons un cadre théorique fondé sur les règles nécessaires à l'action, construit à titre principal autour de la Théorie de la régulation sociale (Reynaud, 1989 ; 2003), qui analyse justement la façon dont les règles constituent l'identité d'un acteur collectif.

2. Comprendre l'émergence des clusters par une lecture régulationniste

Selon la Théorie de la régulation sociale (Reynaud, 1989 ; 2003), la régulation se comprend comme la capacité de prendre des initiatives et d'élaborer des règles, l'invention et la création des règles étant liées à la vie des échanges et des collectifs : les acteurs, pour pouvoir agir ensemble, mettent en place des règles et des dispositifs. Ils devront ensuite s'y conformer. Les règles vont ainsi permettre l'action, tout en contraignant les acteurs. Le processus de régulation nécessaire à la définition de règles communes constitue l'identité de l'acteur collectif émergent. De nombreuses théories considèrent que la coordination entre les acteurs dans un cluster repose

uniquement sur le marché et la réciprocité ; la théorie de la régulation sociale permet quant à elle de considérer que la coordination s'appuie sur les acteurs eux-mêmes et sur les règles qu'ils mettent en œuvre, puisqu'ils ne pourront agir collectivement que s'ils établissent des règles permettant l'action.

La Théorie de la régulation sociale (TRS) s'intéresse donc aux efforts de régulation de l'action collective déployés par les acteurs afin de comprendre comment des systèmes sociaux se constituent et évoluent. Elle met en évidence la pluralité des sources de régulation, la régulation étant toujours rencontre de régulations :

- La régulation de contrôle est liée à un auteur et un pouvoir qui veulent définir les modalités d'action du collectif d'acteurs.
- La régulation autonome renvoie à des destinataires qui doivent appliquer les règles de contrôle. Elle émerge parce que les règles de contrôle sont nécessairement incomplètes, et parce que l'application des règles de contrôle nécessite forcément une interprétation par l'acteur qui va la mobiliser, et une adaptation à la situation spécifique qu'il rencontre. L'application de la règle nécessite donc une activité de régulation, qui est aussi un pouvoir de réguler, impliquant une prise d'initiative, une capacité d'autonomie. Cette capacité à s'autonomiser est liée à un projet d'action : pour la TRS, les acteurs sociaux se constituent dans la mesure où ils entreprennent une action, c'est-à-dire se dotent d'un projet.

Précisons que dans la TRS, « *une règle n'est pas par elle-même une règle de contrôle ou une règle autonome. Elle ne l'est que par la place de celui qui l'émet et par l'usage qui en est fait. Contrôle et autonomie désignent un usage de la règle non sa nature* » (Reynaud, 2003, p. 104). Ainsi, une règle initialement définie indépendamment par un groupe d'acteurs afin de pouvoir entreprendre une action, donc une règle autonome, viendra plus tard contraindre les acteurs désireux de rejoindre le groupe, transformant ainsi cette règle en règle de contrôle.

La régulation autonome et la régulation de contrôle se rencontrent et s'influencent mutuellement : les règles mises en œuvre dans l'action collective émergent en effet dans la rencontre entre les différentes sources de régulation (*id.*), et évoluent en permanence, dans le cadre d'un projet d'action.

Cette lecture régulationniste permet ainsi de comprendre comment s'établit une régulation d'ensemble, et donc comment émerge un collectif. Les travaux de G. de Terssac, qui s'inscrivent

dans la suite de ceux de J.-D. Reynaud, considèrent que les acteurs se rassemblent initialement lorsqu'ils sont confrontés à un problème, ce qui les conduit à mettre en œuvre un processus de régulation, afin de définir des règles qui leur permettront de trouver une solution (de Terssac, 2003). Trois étapes peuvent être identifiées dans ce processus de régulation :

- Tout d'abord, un acteur confronté à un problème mobilise d'autres acteurs pour trouver une solution. Ils élaborent ensemble des règles pour permettre une action collective en vue de parvenir à cette solution. Ces règles sont alors des règles autonomes. C'est la phase d'émergence, impliquant une coalition initiale d'acteurs.
- Cette coalition initiale tente ensuite de mobiliser d'autres acteurs dans la régulation qui a été mise en place. Des acteurs se reconnaissant le même problème, et acceptant la solution proposée, peuvent rejoindre la coalition : la régulation autonome initialement établie prend alors la forme d'une régulation de contrôle. Cette deuxième étape est la phase de généralisation de la coalition.
- Lorsque de nouveaux problèmes sont identifiés, la solution initialement proposée est remise en cause. De nouvelles coalitions émergent, et entrent dans le même processus de régulation. Cette troisième étape est l'étape de transformation de la coalition, qui évolue en plusieurs coalitions, entrant alors chacune dans une nouvelle phase d'émergence (Bossard-Préchoux, 2013, adapté de De Terssac, 2003).

L'émergence du collectif s'explique ainsi par les problèmes rencontrés par les acteurs, et est rendue possible par les règles dont ils se dotent pour pouvoir agir et trouver des solutions à leurs problèmes. L'émergence n'apparaît ici que comme une phase du processus de régulation. Dès lors, nous nous intéresserons désormais à la construction du collectif dans son ensemble et non à sa seule émergence, afin d'en éclairer les différentes phases.

La TRS a été initialement développée dans un contexte de travail prescrit (Reynaud, 1979). Elle a depuis été appliquée à l'entreprise et au marché (voir notamment Le Velly et Bréchet, 2011). Nous allons ici interroger la pertinence de la problématique autonomie-contrôle, au cœur de toute lecture d'inspiration régulationniste, pour éclairer l'action collective dans le contexte des clusters, situés à un niveau intermédiaire que l'on peut qualifier de méta-organisations (Ahrne et Brunsson, 2008). C'est à une forme singulière de cluster que nous allons nous intéresser, puisqu'il s'agit des pôles de compétitivité français, nés dans le cadre d'un dispositif étatique.

La problématique autonomie-contrôle permet d'instruire la question de l'émergence d'un collectif d'acteurs. Nous pouvons alors formuler notre question de recherche de la manière suivante : comment émergent et se construisent les pôles de compétitivité de façon singulière dans le cadre du dispositif de l'État ? Cette contribution vise ainsi à apporter, grâce à la lecture régulationniste retenue, un éclairage nouveau de la construction des pôles de compétitivité, que nous allons maintenant présenter.

3. Le cas des pôles de compétitivité : naissance de clusters dans le cadre d'un dispositif étatique

L'État français, soucieux du développement industriel et de l'emploi, rejoignant en cela les préoccupations des acteurs régionaux, a créé en 2005 des pôles de compétitivité, qui s'inscrivent dès lors dans une démarche descendante (*top-down*). Selon le site officiel des pôles de compétitivité, un pôle « *rassemble sur un territoire bien identifié et sur une thématique ciblée, des entreprises, petites et grandes, des laboratoires de recherche et des établissements de formation. Les pouvoirs publics nationaux et locaux sont étroitement associés à cette dynamique* ». Ces acteurs sont invités à travailler ensemble à des projets collaboratifs d'innovation.

C'est l'État qui fixe les règles, définit les outils, les instruments et les acteurs du dispositif des pôles. Les pôles de compétitivité ont ainsi dans un premier temps été sélectionnés à partir d'un appel à projets destiné à reconnaître des initiatives existantes, mais cherchant aussi à susciter des initiatives afin de faire émerger de nouveaux clusters. Les pôles doivent permettre à la fois le développement industriel et la compétitivité des entreprises grâce à l'innovation, mais aussi participer de la revitalisation d'un tissu économique local fragile, en renforçant l'ancrage des entreprises sur un territoire. L'attribution du label « pôle de compétitivité » a alors été faite selon des critères destinés à mettre en évidence la capacité à susciter la création de richesses nouvelles à forte valeur ajoutée, la visibilité internationale, l'engagement dans des partenariats effectifs à travers des projets communs et la stratégie de développement économique. En somme, la sélection porte sur le projet collectif possible établi par les acteurs locaux.

Si l'État s'est fortement impliqué dans la construction du dispositif, il participe également à la vie des pôles de compétitivité en définissant des règles de fonctionnement. Il contribue ainsi au budget d'animation des pôles, mais impose un taux d'autofinancement. Il finance également des

projets collaboratifs d'innovation, qui sont au cœur du dispositif des pôles, par le biais d'appels à projets lancés deux fois par an, qui permettent à certains projets d'obtenir des financements, ce qui revient à une sélection par l'État des projets jugés prometteurs ou stratégiques. La présence d'organes de gouvernance et d'une structure de pilotage est par ailleurs imposée aux pôles.

Par ailleurs, l'État évalue les pôles de compétitivité. Deux évaluations ont ainsi été organisées, en 2008 puis en 2012, pour mesurer les effets de la politique des pôles au niveau national et juger de la réussite de chaque pôle au niveau local. Des évolutions ont ensuite été apportées au dispositif, pour prendre en compte les attentes des acteurs.

Le dispositif étatique des pôles pose la question de l'effort de structuration endogène des pôles : il ne représente qu'un cadre d'émergence régulé dont les acteurs locaux vont devoir se saisir, car l'État ne donne pas naissance aux pôles de compétitivité mais propose simplement un cadre à l'action. Dans ce cadre ont émergé 71 pôles labellisés. A la faveur d'un certain opportunisme, ou d'une nécessité ressentie, quelques acteurs se sont en effet saisi de ce cadre pour se mettre en ordre de marche et établir les règles d'une possible régulation, ce qui a entraîné une grande variété dans les dynamiques de constitution des pôles, à la fois dans leur genèse, leur contenu ou leurs objectifs : la création des pôles a ainsi parfois habillé des relations existantes, parfois créé des relations entre acteurs jusqu'alors indépendants ; certains pôles de compétitivité se sont constitués dans une logique de filière (l'automobile par exemple), quand d'autres ont été créés autour d'une thématique (l'enfant, la mer, *etc.*). Or assurer la compétitivité d'un secteur en croissance n'est pas assurer la compétitivité d'un secteur en déclin, tout comme un pôle ancré dans une histoire n'aura pas les mêmes difficultés qu'un pôle créé de toutes pièces, et qu'un pôle industriel ne se construira pas comme un pôle financier. Chaque pôle doit défendre la compétitivité, problème commun, mais à sa manière. Les thématiques des pôles ont ainsi été laissées libres à l'origine tout comme leurs modalités d'intervention, le cahier des charges de l'appel à projet des pôles de compétitivité prévoyant essentiellement des priorités dans les actions des pôles (le développement de partenariats ; les projets communs concrets ; la visibilité internationale). Les différents acteurs des pôles doivent alors « *s'approprier les objectifs définis par les autorités, les réinterpréter et les adapter à leur propre contexte concurrentiel, relationnel et cognitif* » (Mendez et Bardet, 2009, p. 126). Les pôles se dotent d'une régulation propre, dans le cadre de la régulation définie par le dispositif étatique.

Afin de contribuer à la compréhension de ces phénomènes encore mal connus, nous avons fait le choix d'une étude de cas (Giroux, 2003, p. 45) du pôle iDforCAR.

4. Le pôle iDforCAR

Le pôle de compétitivité iDforCAR est né en 2006 sous la forme d'une association loi 1901³ baptisée « Pôle Automobile Haut de gamme ». Il est issu de l'association Performance 2010, labellisée Système productif local (SPL), qui a porté le projet jusqu'à l'obtention du label pôle de compétitivité en décembre 2005. L'ambition du pôle est alors de développer sur son territoire (Bretagne, Pays de la Loire et Poitou-Charentes) l'innovation et la compétitivité de la filière automobile haut de gamme, dans le sillon de PSA, dont l'activité sur ce territoire concerne principalement les véhicules haut de gamme des marques Peugeot et Citroën. Le pôle a ainsi trouvé ses fondements dans la stratégie individuelle de ce grand constructeur. Il a toutefois d'emblée cherché à s'ouvrir aux PME du territoire, mais aussi à l'entreprise Renault, afin de renforcer son champ d'action. Renault a ainsi rejoint le pôle dès 2008, quand bien même l'entreprise n'était pas implantée sur le territoire du pôle.

Des organes de gouvernance ont été mis en place et des recrutements ont permis de créer une structure de pilotage pour faire vivre le pôle et mettre en œuvre la stratégie et le plan d'actions annuels.

Le projet du pôle a évolué à mesure de l'intégration de nouveaux acteurs, et la pertinence du positionnement haut de gamme a rapidement été remise en cause. Après trois ans d'activité, la constatation des limites ou des insuffisances du Pôle Automobile haut de gamme (PAHG) tel qu'il avait été construit ont convaincu la structure de pilotage et la gouvernance du pôle de la nécessité d'un repositionnement stratégique, afin d'assurer la pérennité du pôle. La crise économique est en effet venue peser sur la stratégie. En outre, l'identité « haut de gamme » ne semblait pas un facteur suffisant d'attractivité et ne correspondait pas assez à la réalité industrielle du territoire : le positionnement défini initialement dans le cadre du PAHG et qui s'imposait aux acteurs fixait des frontières trop restrictives au collectif. « *Le haut de gamme faisait peur, on ne s'y retrouvait pas du tout* », confiait ainsi un industriel adhérent du pôle.

³ Les pôles de compétitivité ont tous un statut d'association (Bearing Point *et al.*, 2012)

Les acteurs locaux craignaient que le pôle ne soit qu'un « *alibi* » pour permettre aux grands constructeurs d'obtenir des financements publics⁴.

L'évaluation des pôles de compétitivité réalisée en 2008 à la demande de l'État avait de plus conclu que le PAHG n'avait que partiellement atteint ses objectifs, invitant les acteurs à intensifier l'effort de structuration pour mieux formaliser les orientations et les actions du pôle.

Les bourgeons d'une nouvelle stratégie avaient émergés dans les premières années de vie du pôle, sur la base des activités des acteurs du territoire et de leurs compétences. Pour s'en saisir, les membres de la structure de pilotage ont alors engagé un processus de réflexion et d'analyse des besoins des acteurs locaux, interrogeant les industriels du territoire afin de construire un pôle répondant mieux à leurs attentes. Cette démarche a permis de mettre en évidence l'opportunité pour le pôle d'un positionnement de niche, non plus exclusivement sur le haut de gamme, mais sur les véhicules spécifiques et la petite série : des véhicules adaptés aux besoins et usages de tous types d'utilisateurs. En effet, en plus de la présence de PSA et de plusieurs équipementiers de taille mondiale, le territoire du pôle accueille plusieurs constructeurs de véhicules de loisirs, de véhicules professionnels légers, souvent leaders sur leurs marchés (carrossiers, camping-cars, véhicules électriques, ...). Dans le Grand Ouest, plus de 900 entreprises et 235 laboratoires, représentant 90 000 emplois, sont concernés par ces thématiques. Le concept de « véhicule spécifique » est apparu comme un dénominateur commun entre ces différents acteurs : le pôle a alors repensé sa stratégie sur cette base, devenant le pôle iDforCAR et retenant comme signature « moteur d'idées pour véhicules spécifiques ».

La nouvelle appellation du pôle a surtout permis, dans un premier temps, de sortir d'un affichage haut de gamme qui effrayait quelque peu les acteurs du territoire, et de les intéresser à la dynamique qui se mettait en place. Le pôle iDforCAR pouvait plus facilement afficher son soutien à l'innovation dans l'ensemble de la filière véhicules (véhicules terrestres permettant le transport individuel, semi-collectif ou collectif de personnes ainsi que le transport de charges).

A partir du déploiement de la nouvelle stratégie en 2009, le nombre d'adhésions au pôle progresse, de 18% en 2009 et de 24% en 2010 (pour seulement 6% en 2008 sous l'appellation PAHG).

⁴ Les citations en italique sont extraites des entretiens réalisés.

Tableau 1 : les adhérents du pôle iDforCAR

| Adhérents | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2011 en % |
|---|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|----------------------|
| Entreprises | 33 | 52 | 56 | 74 | 94 | 107 | 63% |
| Recherche et formation | 24 | 42 | 45 | 46 | 49 | 50 | 29% |
| Organismes de développement économique | 4 | 4 | 5 | 5 | 11 | 13 | 8% |
| TOTAL | 61 | 98 | 106 | 125 | 154 | 170 | 100% |

On peut observer de façon générale une satisfaction des adhérents du pôle : peu de membres mettent fin à leur adhésion (7 en 2010 et 6 en 2011), les manifestations organisées par le pôle (séminaires techniques, groupes de travail, *etc.*) attirent de nombreux participants (plus de 700 en 2011), le nombre d'adhérents impliqués dans des projets collaboratifs portés par le pôle est élevé (82% des adhérents). La deuxième évaluation du pôle iDforCAR en 2012 s'est conclue par la qualification du pôle iDforCAR comme un pôle « performant », considérant que la feuille de route stratégique du pôle iDforCAR est très lisible et bien argumentée.

Le pôle regroupe aujourd'hui plus de 200 adhérents. Il poursuit en permanence son évolution. En 2011, la structure de pilotage du pôle comptait ainsi 8,5 équivalents temps plein⁵. En 2012, à la suite de la redéfinition des domaines d'activités stratégiques, de nouvelles compétences ont été intégrées à la structure de pilotage, afin de mieux répondre aux attentes des adhérents. Deux personnes ont ainsi été recrutées pour développer les projets européens au sein du pôle et intégrer la dimension marketing et design dans les projets (il s'agit ici d'acquérir de nouvelles compétences techniques et d'accès aux acteurs clés). Un nouveau membre spécialiste du design a par ailleurs rejoint le comité scientifique.

La structure de pilotage est notamment en charge du suivi des projets collaboratifs d'innovation portés par le pôle (plus de 90 projets depuis la création du pôle), qui ont pour la plupart une durée de vie de trois ans, éventuellement renouvelables.

⁵ Pour une moyenne nationale de 14,9 personnes (Bearing Point *et al.*, 2012, p. 39).

Le pôle, dans ses transformations successives de par le portefeuille fortement évolutif de projets qu'il porte, apparaît moins comme une entité que comme un processus, ce qui pose une question d'ordre méthodologique pour y accéder. Cette question, qui était celle du suivi des activités du pôle dans le temps et d'une possibilité d'observation participante véritable, a trouvé sa réponse dans le cadre d'une thèse CIFRE (*cf.* Encadré 1).

Encadré 1 : méthodologie empirique

La confrontation au terrain a été menée dans le cadre d'une thèse CIFRE. La principale difficulté résidait dans l'observation d'un pôle, puisque nous venons de mettre en évidence que le pôle n'est jamais stabilisé. Nous avons fait le choix d'une méthodologie qualitative et de l'étude de cas approfondie du pôle iDforCAR, en lien direct avec le cadre théorique régulationniste élaboré. Il s'agissait en effet de se saisir du processus de régulation en entrant par l'action, et non par les acteurs ou par le système.

Le contrat CIFRE a amené à notre recrutement en tant que membre salarié de la structure de pilotage du pôle iDforCAR de janvier 2010 à juillet 2013. Au cours de cette période, un certain nombre de missions opérationnelles nous ont été confiées, et en particulier la préparation de l'évaluation du pôle qui a eu lieu en février 2012. Dans le cadre de cette évaluation, nous avons été amenée à identifier et à formaliser les actions de la structure de pilotage, à travers un plan d'actions recensant par thème les différentes actions menées. Nous avons eu l'opportunité de participer à l'ensemble du processus d'évaluation du pôle iDforCAR mené par les pouvoirs publics en 2012 (préparation et remplissage des questionnaires, participation aux entretiens menés par un auditeur externe, entretien avec cet auditeur externe, analyse du compte-rendu d'évaluation), ce qui nous a amenée à participer nous même du processus de régulation.

Il est à noter que le pôle nous a accordé une véritable place de chercheur au sein de l'équipe, les missions opérationnelles étant limitées aux sujets en lien direct avec la recherche doctorale. L'intégralité des données collectées au cours des missions opérationnelles est restée à notre disposition.

Ce statut de membre de la structure de pilotage et les missions opérationnelles dont nous avons été chargée nous ont offert une position privilégiée d'observateur-participant, permettant d'étudier à la fois le fonctionnement de cette équipe et le fonctionnement du pôle iDforCAR en général, notre identité de chercheur étant reconnue et acceptée par tous. Nous avons ainsi passé 130 jours sur le terrain et eu accès à des situations d'observation à la fois nombreuses et variées, qu'il s'agisse d'échanges formels ou informels, de journées de travail ordinaires au sein de la structure de pilotage, de réunions plénières rassemblant la plupart des adhérents du pôle, de rendez-vous de travail, *etc.* Ces situations d'observation ont donné lieu à des prises de notes détaillées et à la rédaction de mémos, ainsi qu'à des enregistrements audio. Nous avons en outre pu bénéficier de nombreux échanges et restitutions formels et informels avec les membres de la structure de pilotage et les adhérents du pôle, ce qui a permis d'élaborer la réflexion et d'accompagner les questions du terrain. Par ailleurs, 27 entretiens ont été conduits auprès des membres de la structure de pilotage du pôle et de certains adhérents, sous la forme d'entretien non-directifs ou semi-directifs. Des échanges par e-mail ont également été exploités, ainsi que des analyses documentaires.

5. Entre contrôle et autonomie : émergence et construction d'un pôle de compétitivité

Pour nous, le dispositif étatique des pôles de compétitivité, qui définit leurs finalités (règles de finalisation), leurs modalités d'organisation (règles d'organisation) et prévoit leur évaluation (règles d'évaluation), se comprend comme un dispositif de contrôle. Il faut alors prendre en compte la façon dont les acteurs de terrain s'en emparent. Comme nous l'avons évoqué plus haut, l'initiative des projets des pôles est laissée aux acteurs locaux, autorisant une part d'autonomie dans le cadre du dispositif de contrôle. Nous avons pu constater, en observant le pôle iDforCAR, à quel point les structures de pilotage des pôles mettent en œuvre en permanence des démarches autonomes⁶, qui sont aussi ajustement et adaptation face à l'incomplétude de la règle. Par ailleurs, la régulation autonome naît aussi de collectifs d'acteurs pluriels (entreprises, laboratoire, structure de pilotage du pôle...) qui vont se constituer et que le pôle va réunir ou fédérer, sous l'action et la responsabilité de la structure de pilotage.

La régulation de contrôle et la régulation autonome se rencontrent. Ici, d'une part, les projets de pôles qui émergent sont contraints par le dispositif et doivent respecter les règles fixées par l'État, concernant par exemple la formulation du projet, les dates de dépôt des propositions, les financements mis en œuvre. D'autre part, les régulations autonomes qui émergent, face à l'incomplétude des règles de contrôle et face aux situations problématiques rencontrées localement, vont faire évoluer la régulation de contrôle⁷. Par ailleurs, les règles dont les pôles se dotent, qui manifestent leur autonomie et leur prise d'initiative, deviennent par la suite pour eux-mêmes des règles qu'ils s'appliquent, donc des règles de contrôle. Ceci permet d'illustrer que, dans la TRS, une règle n'est pas, par nature, une règle de contrôle ou une règle autonome ; c'est à son usage que se rapportent l'autonomie et le contrôle (Reynaud, *in* de Terssac, 2003, p. 104).

⁶ Ainsi par exemple, des adhérents du pôle avaient sollicité la structure de pilotage pour un accompagnement de projets individuels d'innovation. Or le dispositif des pôles prévoit l'accompagnement de projets collaboratifs impliquant au minimum deux entreprises et un laboratoire de recherche, et non de projets individuels. Le pôle iDforCAR n'avait pas non plus envisagé de s'impliquer dans ce type de projets. Face aux attentes des adhérents, il a pourtant été décidé de mettre en place un accompagnement pour des projets individuels d'innovation, compris comme un premier pas vers des projets collaboratifs.

⁷ Par exemple, les évolutions apportées au dispositif des pôles depuis sa création ont été largement influencées par les bonnes pratiques identifiées sur le terrain au cours des évaluations de 2008 et 2012, et par les requêtes des animateurs de pôles. C'est ainsi que les pôles ont dû formaliser des contrats de performance et des feuilles de route, qui avaient été mis en place par certains pôles et jugés efficaces. La règle, autonome à l'origine, vient ainsi s'imposer par la suite aux acteurs en tant que règle de contrôle.

Cette dynamique constitutive de la vie des règles permet de comprendre la dynamique et la vie du pôle.

La littérature sur les politiques de clusters montre la distinction difficile entre les initiatives *top-down* mises en place par les pouvoirs publics, initiatives dites organisées, et les initiatives *bottom-up* ou émergentes (Fromhold-Eisebith et Eisebith, 2005). Il en est de même pour les pôles de compétitivité. Ainsi, de nombreux auteurs considèrent que les pôles de compétitivité résultent d'un processus descendant de l'État à destination des acteurs de terrain, dans une initiative *top-down* (Berthinier-Poncet, 2013 ; Mendez et Bardet, 2009 ; *etc.*). Le dispositif des pôles est perçu comme le reflet d'une approche volontariste, produisant « *une forte pression coercitive et normative* » (Tixier et Castro-Goncalves, 2008, p. 106). Pourtant, il laisse aussi une large place à l'émergence. Lors de la création des pôles de compétitivité, il s'est agi pour une part de reconnaître des initiatives existantes. En outre, la sélection des pôles par appel à projets visait à permettre l'émergence de pôles de manière *bottom-up*. La politique des pôles accepte ainsi que l'écosystème construise ses propres modalités d'actions, permettant la mise en place de régulations autonomes.

L'approche régulationniste retenue, et la problématique autonomie-contrôle, explicitent le double regard nécessaire pour comprendre comment se conçoit et se construit l'action collective. Elle nous amène à considérer que les pôles de compétitivité se construisent justement dans la rencontre et l'articulation entre un dispositif *top-down* et une émergence *bottom-up*. La structure de pilotage est au cœur de cet arbitrage, qu'elle pilote. Selon la phase du processus à laquelle on s'intéresse, on peut ne voir que l'aspect *top-down* d'un dispositif créé par l'État ou que l'aspect *bottom-up* d'un collectif construit par les acteurs. Mais le double regard est requis : un pôle de compétitivité se construit de manière émergente et endogène, en élaborant des solutions pour résoudre des situations problématiques, dans le cadre d'un dispositif de contrôle. Ces questions, pour théoriques qu'elles soient, ne sont nullement exemptes d'implications pratiques. L'évaluation des pôles en a montré tout l'intérêt.

Les évaluations conduites en 2008 et en 2012 nous semblent en effet particulièrement révélatrices de la vision *top-down* dominante des pôles de compétitivité. Ainsi, c'est l'atteinte de critères définis *a priori* qui était évaluée, la capacité d'un pôle à respecter le dispositif, dans un contrôle *a posteriori*. Or nous avons pu constater que le succès d'un pôle de compétitivité repose bien plus

sur sa capacité à évoluer en permanence, à savoir se distancier du projet initial pour mieux répondre aux attentes des acteurs et aux situations problématiques rencontrées⁸.

L'observation participante au sein de la structure de pilotage du pôle iDforCAR a en effet permis de constater que les entreprises, les écoles ou les laboratoires prennent contact avec le pôle lorsqu'ils sont face à une situation problématique⁹. De même, chaque projet collaboratif d'innovation naît d'une situation problématique, qui amène des entreprises ou des laboratoires à contacter le pôle afin d'être accompagnés dans le développement d'un projet collaboratif permettant de faire face à cette situation problématique. Ces projets collaboratifs donnent alors naissance à des coalitions, car la structure de pilotage mobilise des acteurs pertinents pour répondre à la situation problématique. Nous qualifions cette phase de phase d'émergence. Les acteurs élaborent un problème commun. D'autres acteurs se reconnaissent ensuite le même problème et rejoignent la coalition, qui entre alors dans une phase de généralisation. Ces coalitions sont partielles, au regard du pôle qui apparaît comme coalition d'ensemble. Elles sont aussi éphémères. Elles se dissolvent ou se transforment lorsque l'innovation a été développée, au cours d'une phase de transformation¹⁰. Il en va ainsi pour chaque situation problématique prise en compte : une réponse collective est élaborée et une coalition se forme de manière autonome, à l'intérieur du dispositif de contrôle. Chaque coalition élabore un problème commun, se dote d'une régulation, définit le contenu du projet et les opérations à réaliser (règles d'efficacité), les partenaires et le fonctionnement du collectif (règles de coopération), les règles de division du travail et de hiérarchie. Cette régulation va ainsi fixer les modalités de coordination et de

⁸ Lors de l'évaluation du pôle iDforCAR en 2012, nous avons pu observer que l'évaluateur cherchait souvent à prendre ses distances par rapport au questionnaire prévu par l'État, instrument du dispositif de contrôle visant à mesurer de manière *top-down* l'atteinte de critères définis dans le contrat de performance établi en 2009. Il cherchait à laisser parler les adhérents afin de comprendre ce qu'ils venaient chercher dans le pôle, et ce qu'ils y trouvaient. Ces échanges le renseignaient bien mieux que les questionnaires sur le succès et la pertinence des actions menées, car ils permettaient de prendre en compte la dimension émergente du pôle au sein du dispositif de contrôle.

⁹ Ainsi, nous avons pu suivre une école d'ingénieurs ayant contacté le pôle pour être accompagnée dans la mise d'un nouveau master, afin de construire ce cursus en intégrant la réflexion menée au sein du pôle et faire intervenir les entreprises du pôle et les membres de la structure de pilotage auprès des étudiants

¹⁰ Par exemple, la coalition du projet *Insonorisation* : Un projet collaboratif concernant des travaux sur un nouveau matériau d'insonorisation du bruit dans l'habitacle des voitures a été développé au sein du pôle iDforCAR. Il est né face au constat de nouvelles exigences clients concernant des matériaux verts dans le domaine de l'étanchéité automobile (*situation problématique prise en compte*), face auxquelles il s'est agi de concevoir une nouvelle gamme d'élastomères souples incluant des fibres naturelles, et ayant des propriétés acoustiques inédites. Ce projet était au départ le projet d'un grand groupe. Un autre grand groupe, une PME, deux laboratoires de recherche et une association de développement du lin ont été mobilisés, donnant ainsi naissance à une coalition d'acteurs. Un matériau a été développé et a pu être produit, permettant une relocalisation en France de la production. La coalition s'est alors dissoute, ou plus exactement transformée, afin d'envisager la poursuite du projet et de nouvelles applications de ce matériau.

coopération, permettre l'échange entre les partenaires et donc l'action collective au sein du projet collaboratif d'innovation. La coalition se dissout ou se transforme lorsque le problème est résolu. Des situations problématiques sont soumises en permanence à la structure de pilotage et vont chacune donner naissance à une coalition. Le pôle apparaît ainsi comme un ensemble de coalitions partielles. Pour autant, il ne peut être considéré seulement ainsi, car il serait alors face à un risque de dissolution permanent. Il faut l'envisager aussi comme une coalition d'ensemble, en construction permanente, qui rassemble les coalitions partielles. Cette définition d'un pôle comme un ensemble de coalitions partielles éphémères met en évidence le pilotage qui doit être réalisé pour sélectionner les situations problématiques prises en compte, afin que le pôle existe en tant que coalition d'ensemble, sans risquer une dispersion et un éclatement à chaque nouvelle situation problématique prise en compte. Les projets partiels doivent donc être en cohérence avec le projet d'ensemble, qui est également de la responsabilité de la structure de pilotage. Cette dernière va jouer un rôle de médiation et de négociation, afin d'éviter la « *simple agrégation de multiples régulations autonomes qui prive l'organisation de projet collectif* » (Paradeise, in de Terssac, 2003, p. 46).

D'autres travaux ont montré l'importance d'un projet d'ensemble dans les pôles de compétitivité. A. Mendez et M. Bardet considéraient en 2009 (p. 127) que l'atteinte des objectifs fixés aux pôles de compétitivité nécessitait « *l'existence d'un projet commun, voire d'une vision stratégique commune* », qui naît d'un processus d'apprentissage mutuel au cours duquel se définissent « *les règles formelles et informelles qui vont permettre aux acteurs d'interagir et de définir, chemin faisant, une vision commune* ». L. Castro-Gonçalves et J. Tixier, (2007, p. 8) constataient que « *c'est par la réalisation de projets de recherche, de projets d'innovation, de projets de développement de la région entre autres que la constitution des pôles de compétitivité devient elle-même un projet à part entière* ». Nous retenons que ce projet d'ensemble, fédérant des projets partiels, est un projet négocié de par la médiation de la structure de pilotage. Il donne sens au collectif « pôle de compétitivité » et assure sa pérennisation.

Conclusion

Peu de travaux ont proposé une lecture régulationniste des pôles de compétitivité¹¹. Nous avons montré que l'on peut considérer le dispositif étatique des pôles de compétitivité comme un dispositif de contrôle, et expliquer la variété des pôles par l'autonomie dont disposent les acteurs des pôles pour répondre à des problèmes singuliers. La problématique autonomie-contrôle constitutive de la Théorie de la régulation sociale trouvait ici à s'appliquer, mais en dehors des situations de travail prescrit qui l'ont vu naître.

La question de la construction identitaire du collectif a ensuite été éclairée. Cette construction passe par l'existence de coalitions partielles au sein d'une coalition d'ensemble. Une coalition d'ensemble, celle du pôle en l'occurrence, ne tient que parce qu'elle se dote d'un projet d'ensemble fédérateur des projets partiels. Sans projet d'ensemble, il n'y a qu'une somme de coalitions partielles, éphémères et indépendantes qui se dissolvent lorsque le problème à leur origine est résolu. *A contrario*, la définition d'un projet d'ensemble fait advenir l'organisation. Ainsi, nous avons pu éclairer la construction autonome et permanente de coalitions partielles au sein de la coalition d'ensemble que représente le pôle. Dans ce cadre, l'importance de la structure de pilotage doit être mise en exergue, comme nous l'avons fait, et nous retrouvons ici l'importance plus générale du pilotage du collectif. Le pilotage par un pouvoir managérial permet d'assurer la cohérence entre les projets partiels et le projet d'ensemble. La question du rôle et des compétences de ce pouvoir managérial (compétences d'animation d'un réseau, d'accès aux acteurs clés, de promotion, compétences techniques, *etc.*) peut alors être envisagée pleinement. C'est cette structure de pilotage du pôle qui va en effet sélectionner les situations problématiques et donc des projets collectifs qui en découlent, afin d'assurer la cohérence du projet d'ensemble. Cette structure de pilotage est essentielle pour qu'advienne le pôle en tant que coalition d'ensemble, et non simple ensemble de coalitions. C'est ainsi la question de la gouvernance qu'il faut envisager, car dans les pôles de compétitivité, le principal critère de performance réside dans la dynamique collective et collaborative, qui produit de la valeur sur le mode de la prophétie autoréalisatrice comme le souligne P.-Y. Gomez (2009). Cette valeur liée à l'engagement volontaire des acteurs ne peut naître que sous l'impulsion d'une gouvernance forte, en particulier dans un pôle de PME (Bocquet et Mothe, 2009). Or le financement de ces structures de pilotage

¹¹ L. Castro Gonçalves et J. Tixier (2007) ont étudié la structuration des pôles de compétitivité en mobilisant la TRS à titre secondaire, leur cadre d'analyse reposant à titre principal sur l'approche structurationniste d'A. Giddens.

est souvent remis en cause et menacé par les pouvoirs publics qui souhaitent voir les pôles financés par les acteurs locaux. Nous insistons dès lors sur l'importance d'assurer la bonne marche de ces structures de pilotage, dont dépend souvent la pérennité des pôles et de leur projet. Le cas étudié est bien sûr un cas singulier parmi 71, mais le cadre théorique retenu permet justement de se saisir de cette singularité et de la comprendre, sans volonté de catégorisation des pôles, mais avec un effort de théorisation sur la construction singulière d'un collectif au sein d'un dispositif étatique. L'accueil fait par les acteurs de terrain aux éléments de lecture que nous avons proposés nous rassure sur l'utilité d'aborder les pôles eux-mêmes sous l'angle régulationniste.

Bibliographie

Ahrne G., Brunsson N. (2008), *Meta-organizations*. Edward Elgar Publishing Ltd.

Bearing Point, Erdyn, Technopolis (2012), *Étude portant sur l'évaluation des pôles de compétitivité*, Rapport global, juin.

Beebe C., Haque F. Jarvis C., Kenney M., Patton D. (2013), "Identity creation and cluster construction: the case of the Paso Robles wine region", *Journal of Economic Geography*, September, Vol. 13, p. 711-740.

Benko G., Dunford M., Lipietz A. (1996), « Les districts industriels revisités », in B. Pecqueur (éd.), *Dynamiques territoriales et mutations économiques*, L'Harmattan, p. 119-133.

Berthinier-Poncet A. (2013) « Gouvernance et innovation dans les clusters à la française, le rôle stratégique du travail institutionnel », *Revue Française de Gestion* n° 232, p. 119-138.

Bocquet R., Mothe C. (2009), « Gouvernance et performance des pôles de PME », *Revue Française de Gestion*, p. 101-122.

Bossard-Préchoux V. (2013), « *La construction d'un pôle de compétitivité. Travail de régulation, émergence du collectif et projets des acteurs. Le cas du pôle iDforCAR* », Thèse de doctorat de l'Université de Nantes.

Bossard-Préchoux V., Bréchet J.-P. (2014), « *Émergence et construction d'un pôle de compétitivité. Une lecture par la Théorie de la régulation sociale* », Communication à la XXIIIème conférence de l'AIMS, Rennes.

Brenner, T., Mühlig, A. (2013), "Factors and Mechanisms Causing the Emergence of Local Industrial Clusters: A Summary of 159 Cases", *Regional Studies*, Vol. 47: 480-507.

Castro Gonçalves L., Tixier J. (2007), « *La structuration de pôles de compétitivité : une analyse des relations de coopération émergentes* », XVIème Conférence de l'Association Internationale de Management Stratégique, Montréal, juin.

Crespo J. (2011), “How Emergence Conditions of Technological Clusters Affect Their Viability? Theoretical Perspectives on Cluster Life Cycles”, *European Planning Studies*, Vol. 19, N. 12.

De Terssac G. (2003), *La théorie de la régulation sociale de Jean-Daniel Reynaud, Débats et prolongements*, La Découverte.

European Commission (2008), *The concept of clusters and cluster policies and their role for competitiveness and innovation: Main statistical results and lessons learned*, Commission Staff Working Document SEC 2637.

Fen-Chong S. (2009), *Le pilotage chemin faisant. Émergence des modes de gouvernance et de pilotage des pôles de compétitivité*, Thèse de doctorat en Sciences de Gestion, sous la direction d’A. David, Université de Paris-Dauphine.

Fornahl, D., Henn S., Menzel M. (2010), *Emerging clusters: theoretical, empirical and political perspectives on the initial stage of cluster evolution*, Cheltenham, UK, Edward Elgar Publishing.

Fromhold-Eisebith, M., Eisebith, G. (2005), “How to institutionalize innovative clusters? Comparing explicit top-down and implicit bottom-up approaches”, *Research Policy* n°34, p. 1250-1268.

Giroux N. (2003), « L’étude de cas », in Y. Giordano (coord.), *Conduire un projet de recherche, une perspective qualitative*, Éditions Management et Société, p. 41-84.

Gomez P.-Y. (2009), « La gouvernance des pôles de compétitivité – Impasses théoriques et reformulation de la spécificité des pôles », *Revue Française de Gestion*, Vol. 35, n°190, janvier, p. 197-209.

Ingstrup M. (2010), “The role of clusters facilitator”, *International Journal of Globalization & Small Business*, Vol. 4, p. 25-40.

Lefebvre P. (2013), “Organising deliberate innovation in knowledge clusters: from accidental brokering to purposeful brokering processes”, *International Journal of Technology Management*, Vol. 63, p. 212-243.

Le Velly R., Bréchet J.-P. (2011), « Le marché comme rencontre d'activités de régulation : initiatives et innovations dans l'approvisionnement bio et local de la restauration collective », *Sociologie du travail*, n° 53, p. 478-492.

Lundequist P., Power D. (2002), “Putting Porter into Practice? Practices of Regional Cluster Building: Evidence from Sweden”, *European Planning Studies*, Vol. 10, p. 685-704.

Marshall A. (1890), *Principles of Economics*, London, Macmillan.

Marshall A. (1919), *Industry and Trade, A study of industrial technique and business organization; and of their influences on the conditions of various classes and nations*, London, Macmillan.

Martin, R., Sunley, P. (2003), “Deconstructing clusters: chaotic concept or policy panacea?” *Journal of Economic Geography*, 3(1), p. 5-35.

Mendez A., Bardet M. (2009), « Quelle gouvernance pour les pôles de compétitivité constitués de PME », *Revue française de gestion*, n°190, Vol. 35, p. 123-142.

Menu S. (2012), “The role of cluster policy on leadership: evidence from two Pôles de compétitivité”, *Environment and Planning - Government and Policy*, Vol. 30, p. 816- 834.

Pecqueur B. (2005), « La “clusterisation” de l’économie mondiale », *Revue Sciences Humaines*, numéro Hors-Série - la France en 2005, p. 48-51.

Piore M.J., Sabel C.F. (1984), *The Second Industrial Divide*, Basic books, New York.

Porter M. (1990), *The competitive Advantage of Nations*, Macmillan, London.

Porter M. (1998), “Clusters and the New Economic of Competition”, *Harvard Business Review*, Nov-Dec, p. 77-90.

Porter M. (2000), “Location, Competition and Economic Development: Local Clusters in a Global Economy”, *Economic Development Quarterly*, Vol. 14, p. 15-34.

Provan, K.G., Sydow, J. (2008), “Evaluating interorganizational relations”, in Copper, S. et al. (Eds.): *The Oxford Handbook of Interorganizational Relations*, p. 691-716, Oxford University Press.

Reynaud J.-D. (1989/1997), *Les règles du jeu : l'action collective et la régulation sociale*, Éditions Armand Colin.

Reynaud J.-D. (2003), Une théorie de la régulation sociale : pour quoi faire ? in G. de Terssac (dir.), *La théorie de la régulation sociale de Jean-Daniel Reynaud. Débats et prolongements*, Éditions La Découverte, p. 399-346.

Romanelli E., Khessina O.M. (2005). “Regional Industrial Identity: Cluster Configurations and Economic Development”, *Organization Science*, N. 16, p. 344-358.

Saxenian A. (1994), *Regional Advantage: Culture and Competition in Silicon Valley and Route 128*, Harvard University Press.

Sölvell, Ö., Lindqvist, G., Ketels, C. (2003), *The Cluster Initiative Greenbook*, Ivory Tower AB, Stockholm, Sweden.

Teigland, R., Lindqvist, G. (2007), “Seing eye-to-eye: how do public and private sector views of a biotech cluster and its cluster initiative differ?”, *European Planning Studies*, Vol. 15, p. 767-786.

Tixier J., Castro-Gonçalves L. (2008), « Les pôles de compétitivité à l’heure de l’évaluation : quel modèle de ‘cluster à la française’ ? », *Réalités industrielles*, mai, p. 103-110.

Torre A. (2006), « Clusters et systèmes locaux d'innovation : retour critique sur les hypothèses naturalistes de transmission des connaissances à l'aide des catégories de l'économie de la proximité », *Région et Développement*, Vol. 24, p.15-43.

Wolfe D., Gertler M. (2004), “Clusters from the Inside and Out: Local Dynamics and Global Linkages”, *Urban Studies*, Vol.41, p. 1071-1093.

Zámborský, P. (2012), “Emergence of transnational clusters: Evidence from the Slovak automotive industry”, *Journal for East European Management Studies*, Vol. 17, p. 464-479.