



POLYTECH[®]
TOURS

Département
Aménagement et Environnement



Ecole d'ingénieurs
polytechnique
de l'université de Tours

CITERES
UMR 6173
**Cités, Territoires,
Environnement et Sociétés**

Equipe IPA-PE
Ingénierie du Projet
d'Aménagement, Paysage,
Environnement

Projet de Fin d'Etudes

La nouvelle place des villes petites et moyennes dans la hiérarchie urbaine :

Comparaison internationale France/Canada



2015-2016

Directeur de recherche :
M. HAMDOUCH Abdel-Ilah

MARTELES Marjorie

La nouvelle place des villes petites et moyennes dans la hiérarchie urbaine :

Comparaison internationale France/Canada

Directeur de recherche :
M. HAMDOUCH Abdel-Ilah

Auteur :
MARTELES Marjorie

2015-2016

AVERTISSEMENT

Cette recherche a fait appel à des lectures, enquêtes et interviews. Tout emprunt à des contenus d'interviews, des écrits autres que strictement personnel, toute reproduction et citation, font systématiquement l'objet d'un référencement.

L'auteur (les auteurs) de cette recherche a (ont) signé une attestation sur l'honneur de non plagiat.

FORMATION PAR LA RECHERCHE ET PROJET DE FIN D'ETUDES EN GENIE DE L'AMENAGEMENT

La formation au génie de l'aménagement, assurée par le département aménagement de l'Ecole Polytechnique de l'Université de Tours, associe dans le champ de l'urbanisme et de l'aménagement, l'acquisition de connaissances fondamentales, l'acquisition de techniques et de savoir faire, la formation à la pratique professionnelle et la formation par la recherche. Cette dernière ne vise pas à former les seuls futurs élèves désireux de prolonger leur formation par les études doctorales, mais tout en ouvrant à cette voie, elle vise tout d'abord à favoriser la capacité des futurs ingénieurs à :

- Accroître leurs compétences en matière de pratique professionnelle par la mobilisation de connaissances et de techniques, dont les fondements et contenus ont été explorés le plus finement possible afin d'en assurer une bonne maîtrise intellectuelle et pratique,
- Accroître la capacité des ingénieurs en génie de l'aménagement à innover tant en matière de méthodes que d'outils, mobilisables pour affronter et résoudre les problèmes complexes posés par l'organisation et la gestion des espaces.

La formation par la recherche inclut un exercice individuel de recherche, le projet de fin d'études (P.F.E.), situé en dernière année de formation des élèves ingénieurs. Cet exercice correspond à un stage d'une durée minimum de trois mois, en laboratoire de recherche, principalement au sein de l'équipe Ingénierie du Projet d'Aménagement, Paysage et Environnement de l'UMR 6173 CITERES à laquelle appartiennent les enseignants-chercheurs du département aménagement.

Le travail de recherche, dont l'objectif de base est d'acquérir une compétence méthodologique en matière de recherche, doit répondre à l'un des deux grands objectifs :

- Développer toute ou partie d'une méthode ou d'un outil nouveau permettant le traitement innovant d'un problème d'aménagement
- Approfondir les connaissances de base pour mieux affronter une question complexe en matière d'aménagement.

Afin de valoriser ce travail de recherche nous avons décidé de mettre en ligne sur la base du Système Universitaire de Documentation (SUDOC), les mémoires à partir de la mention bien.

REMERCIEMENTS

Je tiens tout particulièrement à adresser mes remerciements aux personnes suivantes :

- M. Abdel-illah HAMDOUN, Professeur et Directeur du Département Aménagement de l'Ecole Polytechnique Universitaire de Tours, pour ses conseils et sa disponibilité
- Mme. Mathilde GRALEPOIS et Mr Denis MARTOUZET, Professeurs du Département Aménagement de l'Ecole Polytechnique Universitaire de Tours, pour leurs assistances et leurs remarques
- Mme Nathalie MARTELES et Mr José MARTELES pour leur disponibilité, leurs conseils et leur soutien
- Melle Sophie JUAREZ, Melle Diane TAILLET et Mr Florian DELONIN, pour leur soutien

SOMMAIRE

Remerciements	7
Glossaire.....	9
Liste des figures.....	10
Introduction.....	12
Etat de l'art.....	14
I. Revue de littérature	15
A. Qu'est-ce qu'une ville ?.....	15
B. Les villes petites et moyennes : genèse et définitions	16
C. Les villes petites et moyennes dans la hiérarchie urbaine	18
D. Les villes moyennes en France et au Québec	19
E. La place des VPM aujourd'hui dans la hiérarchie urbaine.....	20
II. Problématisation	22
A. Le modèle Fordiste : une base économique fragilisée.....	22
B. Le modèle de développement économique	22
C. Constats	23
D. Les enjeux soulevés aux différentes échelles	24
E. L'hypothèse d'étude	25
III. Méthodologie.....	27
A. L'évaluation multicritères pour décrire et expliquer	27
B. Choix des critères et des indicateurs	28
C. Méthode d'évaluation des critères.....	30
D. Choix des terrains d'étude	33
Etude de cas	34
I. Présentation des cas d'étude français	35
A. Albi, entre ville administrative et cité épiscopale	35
B. Cognac, l'émergence d'un cluster	38
II. Présentation des cas d'étude canadiens	42
A. Lévis, à proximité de Québec, « ville sœur et rivale »	42
B. Drummondville, une destinée industrielle.....	45
III. Application de la grille d'analyse aux cas d'étude	48
A. Le cas français d'Albi.....	48
B. Le cas français de Cognac	52
C. Le cas canadien de Lévis.....	55
D. Le cas canadien de Drummondville	58
IV. Analyse et comparaison des cas d'étude.....	62
A. A l'échelle française	62
B. A l'échelle canadienne	65
C. A l'échelle internationale	68
Conclusion	71
Bibliographie	72
Annexes	76

GLOSSAIRE

AOC : Appellation d'Origine Contrôlée

CEGEP : Collège d'Enseignement Général et Professionnel

DATAR : Délégation à l'Aménagement du Territoire et à l'Action Régionale

DIACT : Délégation Interministérielle à l'Aménagement et à la Compétitivité des Territoires

ESPON : European Observation Network

INSEE : Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques

PME : Petite et Moyenne Entreprise

TPE : Très Petite Entreprise

VPM : Ville Petite et Moyenne

LISTE DES FIGURES

Figure 1 : Tableau des critères et indicateurs retenues pour l'étude.....	29
Figure 2 : Tableau de la répartition de la population en fonction des classes d'âges.....	31
Figure 3 : Localisation de la ville d'Albi au sein du territoire français.....	35
Figure 4 : Localisation de la ville de Cognac au sein du territoire français.....	37
Figure 5 : Localisation de la ville de Lévis au sein du territoire canadien.....	42
Figure 6 : Localisation de la ville de Drummondville au sein du territoire canadien.....	45
Figure 7 : Tableau de la répartition de la population en fonction des classes d'âges de la ville d'Albi.....	49
Figure 8 : Tableau de la répartition des établissements de la commune d'Albi.....	50
Figure 9 : Localisation des acteurs de l'innovation sur le territoire d'Albi.....	51
Figure 10 : Tableau de la grille d'analyse pour le cas d'étude d'Albi.....	52
Figure 11 : Tableau de la répartition de la population Cognaçaise en fonction des classes d'âges.....	53
Figure 12 : Tableau de la répartition des établissements de la commune de Cognac.....	54
Figure 13 : Tableau de la grille d'analyse pour le cas d'étude de Cognac.....	55
Figure 14 : Tableau de la répartition de la population de Lévis en fonction des classes d'âges.....	56
Figure 15 : Tableau de la répartition des établissements de la commune de Lévis.....	57
Figure 16 : Tableau de la grille d'analyse pour le cas d'étude de Lévis.....	58
Figure 17 : Tableau de la répartition de la population de Drummondville en fonction des classes d'âges.....	59
Figure 18 : Tableau de la répartition des établissements de la commune de Drummondville.....	60
Figure 19 : Tableau de la grille d'analyse pour le cas d'étude de Drummondville.....	60
Figure 20 : Tableau de la grille d'analyse pour l'ensemble des cas d'étude.....	61
Figure 21 : Tableau de la grille d'analyse pour les deux cas d'étude français.....	62
Figure 22 : Tableau de la comparaison des indicateurs pour les cas français.....	64

Figure 23 : Tableau de la grille d'analyse pour les deux cas d'étude canadiens.....	65
Figure 24 : Tableau de la comparaison des indicateurs pour les cas canadiens.....	67
Figure 25 : Tableau de la grille d'analyse d'Albi et Lévis.....	68
Figure 26 : Tableau de la grille d'analyse de Cognac et Drummondville.....	69

INTRODUCTION

C'est au cours des deux dernières décennies que la question des villes moyennes a surgi au sein des économies occidentales notamment en France alors fortement industrialisées et urbanisées. En effet, à chaque phase du développement de la société industrielle, il apparaît l'essor d'un niveau hiérarchique donné au sein des hiérarchies urbaines nationales. De ce fait, l'avènement de la société industrielle aurait provoqué l'essor des villes de 200 000 à 500 000 habitants et enfin le développement de la société post-industrielle pendant les trente glorieuses correspondrait à l'essor des villes de taille moyenne (DATAR, 1974, pp.9-10). Tout comme en Europe, le système du Québec est lui aussi soumis aux changements structurels dus à l'industrie moderne. En effet, l'Etat régionalise ses activités et réorganise sa hiérarchie urbaine dans le but d'accroître la rentabilité et réduire les coûts entraînant un nouveau maillage spatial, comme c'est également le cas en France.

Ainsi, on observe une nouvelle forme de développement économique qui fait glisser la croissance du haut vers le bas de la hiérarchie urbaine « Les villes moyennes à l'intersection de la vie urbaine et de l'espace rural, doivent permettre de trouver les formes nouvelles, modernes, d'une symbiose entre la ville et la campagne » (Guichard, 1973, p. 2).

L'espace semi-urbain du Québec étant beaucoup moins dense que celui de la France, les seuils pour les classes de villes petites et moyennes sont différents. Il serait donc approprié de considérer le seuil de 2 500 habitants comme limite inférieure pour les petites villes. Pierre Bruneau, professeur en géographie humaine à l'Université du Québec à Rimouski, analyse que la ville moyenne au Québec est une agglomération comprenant entre 20 000 et 70 000 habitants. Il spécifie également que les villes moyennes supérieures accueillent entre 125 000 et 200 000 habitants (Bruneau, 1989). Malgré tout, ces seuils peuvent varier en fonction de la structure urbaine dans laquelle toute ville ou région s'inscrit de manière plus globale (Santamaria, 2000). On remarque donc qu'il s'agit là d'un « seuil important à partir duquel une agglomération possède en général tous les éléments constitutifs qui font d'elle une ville, par opposition à ce que l'on pourrait appeler un gros bourg ou une petite ville » (Gohier, 1973, p. 20).

De ce fait, dans la suite de notre étude nous retiendrons une définition moins large concernant les villes moyennes à savoir qu'elles comprennent entre 20 000 et 100 000 habitants pour la France (taille retenue par la fédération des maires des villes moyennes), entre 20 000 et 200 000 habitants au Québec. En France tout comme au Québec, de nombreuses mesures sont prises par l'Etat pour favoriser le développement de ce nouveau niveau dans la hiérarchie urbaine. Dans les différents cas, on constate que la ville moyenne sous-traite donc un certain nombre d'activités fonctionnelles, de productions ou de services déterminés au préalable par sa taille, c'est-à-dire par le nombre d'habitants qui occupe le territoire. Le plus souvent, la ville moyenne occupe dans la hiérarchie urbaine le second rang entre les métropoles et les villes petites. Elle apparaît donc comme l'élément structurant au sein de cette hiérarchie. La notion de hiérarchie urbaine peut quant à elle, être définie comme le nombre de sièges sociaux d'entreprises, de services financiers, juridiques et comptables. Cette dernière tend donc à affaiblir les villes petites et moyennes.

Les objectifs de cette étude sont tout d'abord de définir (via une large revue de la littérature) ce que sont les villes petites et moyennes qui, soumises à des phénomènes de décentralisation et de métropolisation, ont vu leurs activités et leurs fonctions évoluer ainsi que leur positionnement dans la hiérarchie urbaine. Afin de faire émerger et comprendre les problèmes auxquels doivent faire face les villes petites et moyennes pour subsister tout en profitant de la taille des villes centres et être en capacité à appréhender et orienter la résolution des problèmes soulevés. Puis, de proposer une grille d'analyse méthodologique dans le but de comparer quatre modèles de leviers à savoir, deux cas en France et deux au Canada.

ETAT DE L'ART

L'état de l'art, a pour but de présenter, de définir et d'explorer les notions nécessaires à la compréhension de notre sujet de recherche. Ainsi, à travers une large littérature, les termes de « villes », « villes petites et moyennes », « hiérarchie urbaine » pourront être appréhendés. L'enjeu de cette première partie est donc dans un premier temps de se familiariser, avec les concepts exposés précédemment, d'analyser leurs évolutions à travers le temps en France et au Canada. Dans un second temps, à travers des constats, nous pourrions soulever les problèmes auxquels ces dernières sont confrontées aujourd'hui. Cela nous amènera donc à nous poser deux questions, auxquels nous tenterons de répondre à travers une hypothèse de travail qui sera validée ou réfutée grâce à une analyse multicritère de quatre terrains d'études.

I. REVUE DE LITTERATURE

A. Qu'est-ce qu'une ville ?

Avant même de définir la notion de « ville moyenne » il convient de s'attarder sur ce qu'est une ville. Ainsi, A. Cambier (2005) estime que « la ville se présente d'abord comme un ensemble de constructions où logent ses habitants » avant de préciser qu'il « semble difficile de définir la ville à partir de sa stricte réalité matérielle ». La ville est en effet, comme le note J.-M. Besse (2005), « à la fois une cité et un espace construit, une organisation politique et un espace organisé, une idée et une réalité spatiale ». C'est aussi une histoire, des représentations qui y sont associées et, dans certains cas, une identité qui peut être très forte. Y. Fijalkow (2007) pense finalement que l'indicateur le plus commode pour décrire une ville est sa population, mais sans manquer de souligner que « le critère de la population urbaine agglomérée est très variable selon les pays : il y a ville lorsqu'une agglomération dépasse 250 habitants au Danemark, 2 000 en France, 11 000 en Égypte, 30 000 au Japon. » Ainsi, selon Smith, la ville est, à la fois le support spatial de la division du travail et des tâches et le lieu de réalisation de l'échange économique. Pour Marshall, la ville permet la circonscription des avantages d'agglomération dont bénéficie l'organisation industrielle, manifestés sous forme d'économies externes. La ville peut donc être définie par des critères quantitatifs tels que la taille de sa population, la surface de son étendue, sa densité ou même le volume de sa production marchande. Elle peut également être définie de façon fonctionnelle à travers son statut administratif, sa spécialisation économique ou son rôle dans la structuration des échanges et communications. La coalition de concepts alternatifs à la ville, tels que l'agglomération, l'unité urbaine ou l'aire métropolitaine renvoient, tous, à un groupement de populations spatialement agglomérées, caractérisé par une organisation économique et sociale historiquement construite (George, 1956).

B. Les villes petites et moyennes : genèse et définitions

Il existe de nombreuses définitions dans la littérature sur la notion de « villes petites et moyennes » dues aux nombreuses études réalisées sur ces dernières. Néanmoins, « le premier critère qui vient à l'esprit pour la définition d'une ville moyenne, c'est la taille. Une taille ni grande, ni petite, mais moyenne » (Bruneau, 1989). Si, au Québec et en France, les villes moyennes sont définies comme tel, il est important de prendre en compte d'autres critères plus large. En effet, « La définition réelle des petites villes (et des villes moyennes) passe nécessairement par la conjonction de plusieurs critères géographiques : le poids démographique, mais aussi la fonction de centre local rayonnant sur un petit pays, et la morphologie urbaine, fort bien ressentie à travers les caractères de l'habitat, la concentration des commerces, un début d'animation citadine » (Barrère et al, 1980, p. 98). Marquées par une forte concentration de main-d'œuvre après guerre, on peut également parler de « ville-moyen », en l'occurrence « moyen d'exploiter des gisements de main d'œuvre » (Michel, 1977, p. 670) venue du monde rural et un phénomène de déconcentration industrielle. Les villes petites et moyennes se sont donc développées pendant les trente glorieuses. Ces dernières ont alors une fonction industrielle et résidentielle. En effet, « il est fréquent dans les villes de cette catégorie qu'une fonction domine nettement les autres, ce qui permet de distinguer des types très nets caractéristiques d'une activité, ou même d'une structure sociale » (Barrère et al, 1980, p. 99).

Jusqu'au début des années soixante, les villes moyennes ne présentent que peu de changements par rapport à ce qu'elles étaient avant guerre. En effet, la vie économique et sociale est alors régulée par une petite bourgeoisie locale. L'activité commerciale se situe alors au cœur du centre-ville, où se tient un marché hebdomadaire. L'activité immobilière quant à elle conserve son caractère artisanal. En effet, la majorité des édifices construits sont de petites tailles. Quant au périmètre urbain, ces derniers sont de petites dimensions : le centre ville où se concentre le commerce et ses « franges » pour la promotion immobilière que fait fructifier la petite bourgeoisie locale.

Néanmoins, dans les vingt années qui vont suivre, marquées par une forte concentration de main d'œuvre, le phénomène urbain va prendre une ampleur considérable. En effet, on constate dans les villes moyennes, une croissance urbaine considérable à laquelle va se superposer une progression des revenus des ménages dans une économie en expansion. Cela se traduit donc par des changements de comportements de consommation. Ainsi, en quelques années le déficit pour ces villes moyennes est d'étendre son domaine urbanisé afin de loger un nombre important de nouveaux ménages. De plus, une « société de consommation » de plus en plus motorisées s'imposent petit à petit à ces villes moyennes nécessitant une meilleure desserte, des infrastructures de communication et d'accessibilité.

A cette période charnière, les villes moyennes opèrent donc des changements importants. Ces dernières passent d'un marché immobilier artisanal à professionnel, mais aussi du local au national. Et ce, jusqu'en 1968, où le marché local va commencer à se réduire, l'urbanisation s'essouffle.

Le commerce des villes moyennes va connaître des mutations importantes à la charnière des années soixante-dix. On y observe alors la généralisation des magasins de petites surfaces, le centre-ville se spécialise à travers des commerces d'équipements de la personne, de petits équipements de la maison, de Halles mais aussi de magasins très spécialisés. Ainsi, les activités consommatrices de surface telles que l'automobile et l'ameublement migrent vers la périphérie : création de centres commerciaux périphériques. Les villes moyennes disposent alors de deux pôles commerciaux à savoir des centres périphériques pour la grande distribution et dans les centres villes des espaces réservés au petit capital local à travers des commerces de proximités. Mais cette offre bipolaire n'est souvent qu'illusoire car se sont les petits artisans qui sont souvent à l'origine de l'implantation de grands centres périphériques. En ce sens, la spécificité des villes moyennes par rapport aux grandes villes résiderait donc dans le léger décalage, dans le temps des mutations présentées précédemment. En effet, les villes moyennes sont soumises aux mêmes acteurs, mêmes stratégies et mêmes conséquences sur la vie sociale que les grandes villes.

Mais, ce qui les distinguent des grandes villes c'est la symbiose qu'elles ont réussie à installer avec le monde rural, la qualité de vie qu'elle propose à ces habitants ou encore la convivialité. En d'autres termes, « la ville moyenne serait donc l'élément encore sain, à « l'échelle humaine » (« small is beautiful »), d'une urbanisation qui aurait atteint sa démesure, son inhumanité à Paris et dans les grandes villes » (Groupe de Recherche sur les Villes Moyennes, 1982). A travers ce concept de « ville moyenne » c'est donc l'identité locale qui est affirmée, de ce fait, l'économie des ces villes et donc leur vie sociale qui en découle, dépend de stratégies et de structures nationales. En effet, les villes petites et moyennes sont définies comme des territoires où il fait bon vivre, qui sont des espaces urbanisés possédant aussi une matérialité fortement inscrite dans l'histoire et la culture locales (Guay et Hamel, 2004) mais surtout qui sont des villes à taille humaine « moyen est souvent identifié à équilibrer, harmonieux, mesuré, par une confusion fréquente entre le quantitatif et le qualitatif » (Pinchemel, 1973, p. 33).

Afin d'améliorer les conditions de vie de ces dernières, de favoriser leur développement économique, social et la mise à disposition d'équipements de 1973 à 1982, plus de 70 communes françaises bénéficient d'un contrat avec l'Etat dans une politique nationale d'aménagement alors initiée par la Datar qui souhaite privilégier, dans la politique d'aménagement du territoire, les villes moyennes par rapport aux métropoles. Cette initiative est lancée après l'initiative des contrats de Pays en 1973.

La raison de cet intérêt, porté par l'Etat au développement des villes moyennes, s'explique par le fait que ces dernières ont enregistré une très forte croissance entre 1962 et 1968. En effet, les villes de tailles moyennes rassemblaient alors plus de 11 millions d'habitants. A travers ce plan, l'Etat prends conscience de l'importance des villes moyennes dans l'aménagement des territoires et envisageaient donc une politique de promotion des principales fonctions urbaines se traduisant aussi par le développement des équipements publics : développement de l'emploi, équipements collectifs, logements...). C'est également dans les années 70, que le Québec reconnaît le rôle des villes petites et moyennes en tournant sa politique vers une densification urbaine qui se traduit alors par la protection et aménagement du territoire ou encore la revitalisation des centres villes. Se crée alors en France, l'association des petites et moyennes villes de France mais également la fédération des maires des villes petites et moyennes.

C. Les villes petites et moyennes dans la hiérarchie urbaine

La position d'une ville dans la hiérarchie urbaine est un levier de détermination prépondérant lorsque les acteurs sont amenés à intervenir sur ou pour la ville moyenne appartiennent à des structures englobantes (régionales), et ce, même s'il s'agit d'institutions issues du monde économique.

Ainsi, la ville moyenne serait celle qui se situe à distance de la ville centre et dans la catégorie démographique immédiatement inférieure. Sa situation entre la métropole régionale et la petite ville, lui confère un rôle organisateur « de la vie régionale au niveau intermédiaire qui leur est propre » (Commerçon, 1990, p.1). Pour Pierre Barrère et Micheline Cassou-Mounat, elles contribuent à structurer un espace de l'ordre du département ou d'une fraction de département, lui-même inclus dans une entité plus vaste, éventuellement dominée par une métropole régionale (Barrère, Cassou-Mounat, 1980). Ainsi, pour pouvoir jouer ce rôle décrit précédemment, la « ville moyenne » compte une administration diversifiée, un système éducatif développé, des structures dans les domaines de la santé, et des services aux entreprises. Ces « villes moyennes » sont souvent considérées comme « centres régionaux secondaires » malgré la forte hétérogénéité que leur passé leur a conféré. En effet, on retrouve parmi les villes moyennes des villes industrielles, tertiaires ou encore tertiaires et industrielles. Mais elles se regroupent sur un point commun essentiel, en effet, elles sont chacune le centre d'une petite zone d'influence bien délimitée et contestée (Bouet, Fel, 1983).

Ce sont donc des villes intermédiaires importantes mais qui sont fragiles dans leurs attractivités. En effet, si l'identité de ces villes est une force, elle ne suffit pas à les intégrer dans le marché mondialisé. Les villes moyennes évoluent donc dans ce champ en mouvance et changements constants, qu'est le système urbain et qui peut donc dans le temps, être modifier. Ainsi, le statut de « ville moyenne » n'est pas un acquis durable dans le temps. La « ville moyenne » peut être reléguée au rang de « petite ville » ou à l'inverse promu au rang de « grande ville ». Là est toute la complexité de la hiérarchie urbaine. Chaque catégorie urbaine, annonce non seulement des changements de taille, donc de degrés, mais surtout des différences de nature, de structures et des types d'organisation spatiale et fonctionnelle (Ledrut, 1976, P.30).

Mais, la hiérarchie n'est pas un pur phénomène d'intégration à multiples niveaux, d'englobement des parties par le tout, de production et de promotion de qualités qui permettent méta-structure et méta-organisation (Morin, 1980, p. 311). La hiérarchie est donc aussi un phénomène de domination /autorité et l'organisation sociale de même que, à travers elle, la structuration urbaine n'échappe pas à ce caractère (domination/subordination). Au sein de la hiérarchie urbaine, cette exploitation prend le plus souvent la forme d'un contrôle en paliers, d'un niveau supérieur sur celui qui lui est inférieur, et annonce l'extrême division des tâches ainsi que le rôle des villes et des catégories urbaines au sein de ce qu'il est convenu d'appeler la division sociale et spatiale du travail. Hiérarchie urbaine donc, mais aussi hiérarchie de dominance qui favorise le développement des inhibitions, des répressions et qui permet l'édification d'une structure d'asservissement où s'exerce une contrainte toujours plus pesante du haut vers le bas, de niveau en niveau, de palier en palier, des grandes villes sur les moyennes, des moyennes sur les petites, etc. (Morin, 1980, p.311).

D. Les villes moyennes en France et au Québec

Aujourd'hui, 1 français sur 4 vit dans une ville moyenne pour le type de vie, la qualité mais aussi le cadre qu'elle offre. Depuis 40 ans, 13 000 communes françaises rassemblent 20% de la population dont 30% des citadins du pays. Elles concentrent donc essentiellement des jeunes ménages et retraités, on y trouve peu de cadres ainsi qu'une sous représentation des profils d'emplois qualifiés et du secteur tertiaire. Elles jouent donc un rôle structurant pour le territoire Français et Québécois par sa position intermédiaire. La population bien quelle soit importante pour définir ces villes, n'apparaît pas comme le seul élément. En effet, il est important de prendre en compte la ville dans l'ensemble du territoire dans lequel cette dernière s'inscrit. Car, « la ville moyenne se définit par rapport à la zone pour laquelle elle est un pôle d'attraction et de services » (Gohier, 1973, p. 20), ce qui amène donc la ville petite et moyenne à remplir de multiples rôles, et nécessite de cette dernière un bon réseau de services, d'infrastructures, permettant à la population résidentes d'avoir accès au même service que ceux proposé par la ville centre dont dépend la ville moyenne sans avoir à payer le prix » une population trop importante.

Ce sont donc des territoires importants, et complexes par leur hétérogénéité (différente selon leur histoire, leur situation géographique, leur densité et peuplement, spécialisation économique...) qui sont soumis à de nombreux enjeux et acteurs au sein de l'espace régional. Malgré cette hétérogénéité, ces dernières constituent toutes des pôles urbains de l'espace non métropolisé.

Au Québec, le plus souvent, les villes moyennes comprennent entre 20 000 et 70 000 habitants. Il est important de noter que les écarts qui séparent les catégories urbaines supérieures sont parfois considérables. En effet, l'armature urbaine Québécoise ne comptant aucune ville entre 63 000 et 110 000 habitants, les limites entre moyennes et grandes sont donc franches. En revanche la distinction entre ville petite et ville moyenne apparaît plus complexe à faire. Ainsi, deux critères doivent être pris en compte pour les villes du Québec à savoir la taille mais également le rayonnement que mesure la centralité. De ce fait, on retrouve dans la hiérarchie urbaine Québécoise, les « villes moyennes de niveau supérieur », les « villes moyennes », les « villes petites » et les « villes très petites ». Ainsi, le Québec compte pas moins de 19 villes moyennes dont la taille moyenne est de 38 000 habitants plutôt que de 133 000 comme c'est le cas pour les villes moyennes de rang supérieur. Tout comme, dans la définition des villes moyennes françaises, la « ville moyenne » sous-entend un certain niveau d'activité fonctionnelle, de production ou de service que matérialise la taille (nombre d'habitants).

Ainsi, tout comme en France, la ville moyenne occupe le deuxième niveau de la hiérarchie urbaine régionale et cette dernière se pose comme ville relais. La régionalisation et le découpage territorial menés par l'Etat Québécois dans les années 1960, a été pour beaucoup de villes moyennes Québécoises, l'occasion d'être promues permettant à certaines d'entre elles d'accéder au premier rang de la hiérarchie urbaine en tant que capitales régionales (comme c'est le cas de Rimouski ou Chicoutimi). Ainsi, en qualité de « sous-centre » elles occupent le deuxième niveau de la hiérarchie urbaine régionale. Les « villes moyennes » Québécoises ont connue une croissance importante entre les années 1961 et 1981 (36%).

De ce fait, après Montréal, les villes moyennes apparaissent comme la catégorie d'espace regroupant le plus grand nombre d'habitants et couvrant l'essentiel du territoire Québécois habité.

Au vu de la répartition géographique des villes moyennes au Québec, on peut distinguer trois types de villes moyennes à savoir : les péri-métropolitaines, les inter-métropolitaines et les périphériques. Cette typologie s'établit donc sur une localisation spatiale.

Ainsi, une ville ne naît pas moyenne tout comme elle ne le reste pas *ad eternam*. En effet, Les unités urbaines composent une gradation ascendante suivant leur taille, villes petites, moyennes et grandes. On observe donc des glissements d'agglomération le long de l'échelle urbaine de la France qui deviennent d'autant plus amples lorsqu'ils concernent des agglomérations de rang inférieur. On constate que le département constitue le cadre d'insertion spatiale de la « ville moyenne ». Mais, que plusieurs de ces « villes moyennes » qui exercent une primauté manifeste à l'échelle départementale se retrouvent écrasées à l'échelle régionale. Le constat est le même au Canada.

Tout au long de cette étude la taille des villes moyennes retenues seront de 20 000 à 100 000 habitants pour la France (taille retenue par la fédération des maires des villes moyennes), et de 20 000 et 200 000 habitants au Québec (catégorie qui permet de prendre à la fois les villes moyennes et les « villes moyennes de niveau supérieur »).

E. La place des VPM aujourd'hui dans la hiérarchie urbaine

La nouvelle division géographique du travail, les changements profonds qui l'affectent, l'aggravation des difficultés économiques ont placé les VPM dans une position difficile à partir du milieu des années 1970.

En effet, le constat est tel que depuis les trente glorieuses, la croissance de la population urbaine s'est essentiellement concentrée en métropole, dominée par le phénomène de métropolisation et non dans les « villes moyennes ». Ainsi, les très grandes villes concentrent essentiellement une population jeune de 18-24 ans « qui s'explique par des migrations d'études en provenance du reste de la région d'influence de ces pôles » (Aubry, Bergouignan, Cauchi-Duval, Parant, 2005). Ainsi, en 2006, celles de « Paris, Lyon, Marseille-Aix, Lille, Toulouse, Bordeaux, Nantes, Nice, Rennes, Strasbourg, Montpellier, Grenoble, Rouen et Nancy concentrent la moitié des jeunes de 18 à 24 ans, mais seulement un tiers de la population totale » (Brutel, 2010). La seconde grande catégorie qui compose ces très grandes villes sont les cadres.

C. Bergouignan (2010) explique qu'en raison « de la concentration des équipements universitaires, cette attractivité des grandes aires urbaines de province vis-à-vis des jeunes et très jeunes adultes sélectionne les plus diplômés d'entre eux. De ce fait, on observe une surreprésentation des cadres dans les grandes aires urbaines ». La conjugaison de ces deux caractéristiques (concentration, d'une part, de jeunes âgés de 18-24 ans - principalement des étudiants - et, d'autre part, des cadres des fonctions métropolitaines) est un bon indicateur de l'insertion des villes dans l'économie de la connaissance et de leur rayonnement décisionnel.

De ce fait, les villes moyennes qui, « pendant les Trente Glorieuses et durant toute la période de modernisation et d'urbanisation du pays (...) ont assumé trois fonctions principales : absorption de l'exode rural, développement industriel, modernisation sociale et économique » DIACT, 2007 se retrouvent aujourd'hui reléguées dans l'ombre des métropoles régionales et de Paris. En effet, si à la fin des années 60, la structure par âge et la composition socioprofessionnelle des villes moyennes françaises et canadiennes étaient comparables à celle des grandes agglomérations de plus de 100 000 habitants, aujourd'hui ce n'est plus le cas. Entre 1968 et 2006, le vieillissement de la population des villes moyennes a été plus important que celui de la population nationale. De plus, la proportion de cadres et professions intermédiaires résidant dans ces villes a moins augmenté qu'à l'échelle nationale. Ainsi, la composition sociodémographique de la moitié des villes moyennes est proche des villes de moins de 50 000 habitants.

Vu du centre, et à l'échelle régionale, la ville moyenne est celle qui est dominée par la métropole et qui domine son hinterland mais aussi les petites villes. La question démographique disparaît puisque le point commun repose essentiellement dans la place que chacune de ces villes occupe dans la hiérarchie régionale. Ainsi, l'importance de la distance à la métropole dominante est mise en évidence. En effet, cette distance apparaît comme une condition d'émergence et de maintien dans le statut de ville moyenne.

II. PROBLEMATISATION

« La résurgence d'un néo-libéralisme est, en fait, le symptôme de la fin du libéralisme... la logique concurrentielle est surtout invoquée pour faire accepter les conséquences les plus dures de l'assainissement des structures de production et la nouvelle division internationale du Travail ».

M. Guillaume. Le Monde. 21.11.1979.

A. Le modèle Fordiste : une base économique fragilisée

Le développement industriel des villes moyennes et la spécificité des implantations industrielles en villes moyennes s'est surtout résumé à la recherche de main d'œuvre disponible du fait de l'exode rural, docile et peu formée, offrant des différentiels de salaire de 30 à 50 % avec la région parisienne (Sallez, 1992). Ainsi, la main-d'œuvre des villes moyennes s'est vue confier des tâches essentiellement d'exécution de la production et de mise en œuvre. On assiste dans les villes moyennes à une « division spatiale du travail ». En effet, les lieux de conceptions sont distincts des lieux de productions. Ainsi, les sièges sociaux sont localisés au sein des grandes villes. Les villes moyennes se sont développées sur un modèle Fordiste. La division des tâches, l'implantation des ateliers et usines sont soumises à une organisation verticale. Ce modèle prive donc les villes moyennes d'initiative ou de tout autre capacité de commandement. Selon M. Michel (1987), c'est ce modèle de développement qui marque leur « commune appartenance à l'espace d'exécution » (p. 40). Ainsi, les mutations économiques qui surviennent au cours des années 1970 ébranlent les bases industrielles sur lesquelles était fondé le développement des villes moyennes durant la période des Trente Glorieuses et remettent en cause leur place dans le processus de production nationale. Au-delà, les villes moyennes françaises doivent affronter une concurrence croissante entre villes pour laquelle elles semblent peu préparées.

En effet, selon G. Loinger (1994), « les délocalisations industrielles effectuées dans les années 1960-1970 sur un mode taylorien de répartition des tâches à l'échelle nationale ont souvent eu des effets pervers au sens où les unités de production, concentrées sur la pure et simple exécution des tâches, n'ont guère contribué à renforcer le potentiel industriel local du point de vue de l'autonomie du système économique local » (p. 30).

B. Le modèle de développement économique

Ce qui a pu apparaître comme l'âge d'or du développement industriel des villes moyennes (Dodier, 1995), des années 1960 jusqu'au milieu des années 1970, est aujourd'hui considéré comme un élément pesant sur l'avenir de ces villes.

En effet, aujourd'hui, en Europe et ailleurs dans les pays industrialisés comme le Canada, les systèmes productifs sont secoués par des changements structurels profonds donnant lieu à une nouvelle organisation spatio-économique.

Ainsi, on assiste en France et au Canada à une régionalisation de ces activités, passant par une déconcentration de ces appareils et une réorganisation de la base territoriale. Il ne faut pas oublier que le but ultime pour l'Etat et la firme reste néanmoins le même à savoir accroître la rentabilité et réduire les coûts. Pour l'Etat, cela peut se traduire par une rationalisation spatiale (réduction, fermeture, regroupement) de ses points de distribution de services administratifs, éducatifs, sanitaires, etc. Cela se traduit par un glissement vers le bas de certaines tâches administratives élémentaires entraînant donc un nouveau partage des responsabilités.

Pour les firmes industrielles, à la recherche de la réduction des coûts sociaux et environnementaux cela se traduit par la recherche d'une main-d'œuvre abondante, docile et bon marché. Tous deux, entraînant les phénomènes de délocalisation.

Aujourd'hui les villes moyennes ne fournissent plus d'attraits pour la production industrielle. La main d'œuvre peu qualifiée, issue du modèle taylorien n'intéresse plus les entreprises industrielles. Ces dernières sont en quête d'une main-d'œuvre qualifiée (Savy, 1995), notamment dans les métiers tertiaires dont le nombre ne cesse de croître. Ainsi, leur passé qui a façonné le territoire des villes moyennes a restreint leur aptitude à la création d'activités et à l'innovation, éléments essentiels aujourd'hui pour retenir et favoriser le développement d'entreprises sur un territoire.

De ce fait, la dissociation spatiale des activités soit, le principe de concentration/diffusion des tâches est responsable du nouveau maillage spatial en voie d'élaboration. Une nouvelle compétition au sein de la hiérarchie urbaine voit le jour entre les villes moyennes, petites et le monde rural. Les villes moyennes se retrouvent donc au milieu d'un double processus initié par l'Etat et les firmes industrielles. En effet, elles sont soumises à la dispersion industrielle et la régionalisation des appareils d'Etat.

Depuis une vingtaine d'années, l'avenir économique des villes moyennes pose question. En 1995, dans une communication au colloque de Cholet sur les villes moyennes, R. Dodier (1995) s'interrogeait sur la nature de la transition économique des villes moyennes de l'après fordisme. En 2007, dans un ouvrage consacré aux villes moyennes par la DIACT, les villes moyennes étaient présentées comme une catégorie de villes se situant à la croisée de la tradition industrielle et de la transformation de l'économie des services (DIACT, 2007).

Mais, tant en France qu'au Canada, nombreuses sont les initiatives lancées par les gouvernements afin de modifier l'équilibre urbain à l'avantage des villes moyennes, d'accroître sa visibilité en région en accentuant son emprise sur le territoire. A cela s'ajoute le souhait de la société post-industrielle de vivre dans des sociétés à taille humaine permettant de valoriser du temps hors-travail, recherche du lien homme/nature, par exemple, militer en faveur des villes moyennes dont tout le défi est aujourd'hui de continuer à promouvoir et consolider cette image de ville à taille humaine où il fait bon vivre.

C. Constats

Soumises à trente ans de décentralisation et vingt ans de révolution intercommunale, ces dernières voient la fin de leur « âge d'or » dans les années 1980. Ce constat s'applique aussi bien aux villes moyennes françaises que canadiennes (qui depuis les années 60 sont aussi soumises aux phénomènes de désindustrialisation).

Ces villes évoluent donc au cœur de politiques complexes et multi-scalaire ainsi qu'avec une multitude d'acteurs privés ou semi-privés. On observe alors au sein de ces territoires un effet cascade. En effet, les « villes moyennes » qui ont donc connu une forte croissance des activités industrielles sont prises dans un engrenage. Les implantations industrielles engendrent une croissance de la démographie, cette dernière nécessite donc la création d'équipements commerciaux, de services afin de répondre aux attentes de cette nouvelle population. Ces dernières aspirant également de nouveaux salariés. Ainsi, tant que ce processus cumulatif fonctionne et se développe par les initiatives et les réalisations répondant aux attentes des « villes moyennes » cette dernière perdure. Ce processus renouvelle peu à peu la population, de plus il affecte ses structures démographiques, ses structures économiques et sociales. Lorsqu'il n'y a plus d'investissement industriel sur son territoire, s'agissant essentiellement de ville caserne ou industrielle, la population décroît, le pouvoir d'achat diminue également entraînant une désertification des services publics ainsi que les effets induits (commerces qui ferment, population jeune qui part).

Ce constat, nous amène à nous poser deux questions. Tout d'abord, comment les phénomènes de métropolisation et de désindustrialisation reconfigurent-ils la place des villes petites et moyennes dans l'espace régional. Mais aussi, quel rôle pour les villes petites et moyennes dans les dynamiques actuelles, dont le passé a façonné leur développement.

D. Les enjeux soulevés aux différentes échelles

La problématique de la « ville moyenne » se mesure à différentes échelles.

A l'échelle locale, les villes moyennes sont confrontées à deux situations à savoir la périurbanisation et l'économie résidentielle. La dynamique démographique du pourtour périurbain se fait souvent au détriment des communes-centres, des agglomérations de taille moyenne, voire au détriment de leurs zones centrales, celles-ci continuant à supporter les charges de centralité (DIACT, 2007). De ce point de vue, la situation des villes moyennes est au cœur des débats sur la périurbanisation qui animent les sphères politiques (Grenelle de l'environnement), de l'urbanisme et de l'aménagement (Roux, Vanier, 2009). Quant à l'économie résidentielle, certaines zones d'emploi relevant de villes moyennes participent à la captation de revenus résidentiels qui leur assure une certaine prospérité (Fréjus), d'autres, au contraire, n'y parviennent pas du fait de leur faible attractivité résidentielle souvent liée à une crise de reconversion de l'appareil productif local. Le constat dressé à partir des réflexions sur l'économie résidentielle concerne également la captation par le milieu rural d'une partie de la richesse nationale (Talandier, 2007). Cela met donc en relief les rapports compliqués des villes moyennes avec ces nouveaux espaces du monde rural.

A l'échelle régionale, la question est de savoir si les villes moyennes sont capables de participer à la structuration de ces espaces régionaux plus ou moins métropolisés. En effet, le processus métropolitain s'appuie alors sur une mise en réseau des principales agglomérations dans laquelle les phénomènes de connectivité tendent à l'emporter sur les relations de proximité (Elissalde). Ainsi, cette évolution risque d'entraîner la déconnexion des territoires environnants dont les villes moyennes, qui sont situées dans l'orbite des métropoles.

Tout l'enjeu est donc qu'une grande ville développe une organisation métropolitaine qui s'appuie sur une ou des villes moyennes situées dans son orbite. Permettant un rééquilibrage entre la métropole et le reste de l'espace régional dont font partie les villes moyennes.

A l'échelle nationale et européenne, les villes moyennes doivent faire appel à une organisation polycentriste visant à établir au sein du territoire une organisation plus équilibrée. En effet, selon l'analyse de R. Allain (2002), le polycentrisme correspond, à l'échelle européenne, à la mise en place de réseaux de villes dont aucunes ne possèdent la masse critique pour jouer un rôle de centre. Même si l'on voit mal les villes moyennes participer à une mise en réseau à l'échelle européenne (la coopération entre grandes villes n'ayant elle-même rien de facile car dépendantes de l'efficacité des réseaux et de la volonté de coopérer), elles pourraient plus facilement trouver leur place dans des organisations régionales et dans les dynamiques de développement local telle que prévues par le polycentrisme européen (ESPON, 2006). Cette notion de polycentrisme met en évidence la nécessité de penser à une organisation multi-échelle des territoires au sein desquels les villes moyennes évoluent et cherchent leur place. Cela passe également par l'articulation des villes moyennes et à l'échelle nationale.

Ainsi, nous sommes amenés à nous demander en quoi les modèles fonctionnels et socio-économiques suivis par les villes petites et moyennes permettent-ils à certaines villes petites et moyennes d'avoir des dynamiques plus positives que d'autres. Et quels sont les modèles d'évolution qui permettent à ces villes de se positionner dans la hiérarchie urbaine.

E. L'hypothèse d'étude

Comme nous l'avons vu précédemment, sur le territoire français, les villes moyennes sont réparties de façon assez homogène et participent de manière variée à la structuration du territoire. Certaines d'entre elles, incluses dans des espaces dominés par une agglomération participent à l'organisation des espaces métropolitains. D'autres villes, vivent dans une certaine autonomie de part leur isolement relatif vis-à-vis de ces agglomérations. D'autres encore, subissent directement la concurrence d'un espace rural.

Plusieurs études ont été menées sur les villes petites et moyennes en France. Ces dernières ont permis de définir les différents types de positionnement des villes moyennes dans l'espace régional à savoir :

- isolement relatif au sein d'un sous espace régional
- influence d'une agglomération importante
- concurrence de l'espace rural

On parle alors de villes en réseaux, autonomes ou agglomérées par rapport à la ville centre. Deux grands profils de villes moyennes se distinguent. On trouve des villes au profil industriel qui ont su se diversifier pour subsister de celles très peu industrialisées qui se sont tournées vers l'implantation de centres de recherches, d'universités.

Dans le modèle canadien on retrouve également trois types de villes moyennes, qui sont aussi définies par rapport à leur relation à la ville centre :

- villes moyennes péri-métropolitaines
- villes moyennes inter-métropolitaines
- villes moyennes périphériques

Les différents rapports d'études sur les villes petites et moyennes, notamment le rapport ESPON montrent que les villes autonomes s'en sortent moins bien que les autres tout comme les villes qui sont à vocation industrielle et qui n'ont pas su se diversifier. Il apparaît aussi, que les villes petites et moyennes qui évoluent le mieux sur une période de cent ans sont celles qui ont su se tourner vers la création d'emplois innovants. De façon plus générale, les villes petites et moyennes ne doivent pas jouer la concurrence avec les villes centres sinon elles sont vouées à l'échec. Il est important pour elles d'être complémentaires et ainsi apporter à la population et aux acteurs les éléments qu'ils ne peuvent pas développer eux mêmes. L'un des points important pour les villes petites et moyennes est donc de développer des services différenciés de ceux proposés dans les métropoles comme par exemples des services tertiaires ou encore services aux entreprises cela passe donc par un espace de vie bien connecté afin d'attirer les services et résidents. Il est important également pour ces territoires de diversifier le type de population (cadres, jeunes, retraités...) qu'y s'y installe cela nécessite l'implantation d'infrastructures.

On observe donc deux entrées pour traiter le sujet étudié. A savoir tout d'abord par le positionnement des villes dans la hiérarchie urbaine mais également par le profil socio-économique, qui se déforme ou se transforme de manière variable.

On peut donc émettre l'hypothèse suivante :

- Le type de villes petites et moyennes (en réseau, autonome, aggloméré) induit les stratégies de développement économique (complémentarité, innovation, diversification) de ces dernières pour subsister face aux villes centres.

Afin de confirmer ou infirmer cette hypothèse l'étude portera sur quatre villes moyennes dont il sera nécessaire d'étudier le contexte institutionnel, politique et culturel. Mais également de déterminer le positionnement de ces dernières dans la hiérarchie urbaine, leur passé et leur évolution afin de déterminer le levier de transformation propre à chacune. Cela dans le but de déterminer les faiblesses et atouts mais également de regarder si ces dernières ont su profiter de la taille des villes centres tout en conservant leur qualité de vie.

III. METHODOLOGIE

La partie précédente du document a énoncé les problèmes actuels auxquels étaient confrontés depuis la fin de leur « âge d'or » les villes moyennes. Mais également leur positionnement au sein de la hiérarchie urbaine.

Ainsi, à partir de la problématique et des hypothèses qui ont été construits, il sera proposé dans cette nouvelle partie une méthode d'évaluation des villes moyennes françaises et canadiennes. Cette dernière doit permettre une comparaison des modèles Français et canadiens. Mais également d'affirmer ou infirmer les hypothèses émises à la suite de la revue de littérature.

A. L'évaluation multicritères pour décrire et expliquer

« Evaluer n.m. (lat. valere, valoir). Déterminer la valeur, le prix, l'importance de » Le Petit Larousse, 2003.

Evaluer quels modèles suivis par les villes petites et moyennes leurs permettant d'être plus dynamiques que les autres consistent à porter un jugement de valeur.

La notion de multi-critères fait référence à l'aide à la décision. Elle peut être abordée suivant quatre problématiques (Roy & Bouyssou, 1993) :

- Problématique de choix
- Problématique de tri
- Problématique de rangement
- Problématique de description

Dans le cas de cette étude il s'agit d'une problématique de description qui utilise donc des critères de descriptions.

Le critère remplit deux fonctions principales :

- vis-à-vis du traitement de l'information, la réduction du nombre de paramètres normalement nécessaires pour rendre compte d'une situation.
- vis-à-vis des acteurs cibles visés par l'information, la simplification de la compréhension et de l'interprétation des résultats.

Les critères d'un problème convenablement formalisé doivent, selon Keeney et Raiffa (1976), vérifier les propriétés suivantes :

- leur ensemble est complet et couvre tous les aspects du problème,
- les critères sont opérationnels, concrets et interprétables,

- les critères complexes doivent être décomposables en parties élémentaires plus faciles à traiter,
- les critères sont indépendants afin d'éviter les redondances,
- les critères sont les moins nombreux possibles.

La notion de critère vise donc à synthétiser les résultats de l'évaluation pouvant se rattacher à un même axe de signification. Les critères expriment une relation de cause à effet entre une source environnementale et une conséquence sur l'environnement par l'intermédiaire de facteurs d'impact. Le rôle d'un critère est d'être porteur d'informations destinées à être communiquées à une cible.

Chaque critère utilise un certain nombre d'indicateurs pour réaliser la description du système. Les indicateurs ont été construits, choisis et adaptés à partir de la littérature scientifique et technique. Des indicateurs quantitatifs correspondants à une variable, calculable à partir de données quantitatives ou mesurables seront utilisées dans cette étude.

B. Choix des critères et des indicateurs

Pour répondre à la problématique soulevée, une grille d'analyse sera mise en place. La récupération des données nécessaires à cette grille, ne nécessite pas d'entretien directif ou semi directif, ni même de sondage, de questionnaire ou d'enquête auprès de la population. En effet, les données nécessaires à la compréhension, l'étude et la comparaison des modèles étudiés se trouvent dans une large revue de littérature, disponible aussi bien pour les cas Français que les cas canadiens. Il est important de souligner que les villes petites et moyennes ont été sujet à de nombreux questionnements qui ont nécessité l'étude de cas précis. C'est pourquoi la revue de littérature permet l'accès à une banque de données suffisamment dense et complète pour répondre à l'ensemble des indicateurs choisis pour mon étude.

Il est important de souligner que deux échelles seront utilisées dans la récolte des données correspondant aux différents critères. Il apparaît plus judicieux et pertinent pour certains d'entre eux d'être considérés à l'échelle de l'aire urbaine afin de comprendre les relations entre le territoire étudié et son environnement : mettre en évidence les relations entre la ville d'étude et la ville centre. Pour comprendre les phénomènes à l'intérieur même du territoire d'étude, l'échelle de la ville pour la récupération semble la plus appropriée. En effet, une ville s'inscrit toujours dans un système urbain, c'est à dire « un réseau d'échanges régionaux et nationaux » avec les agglomérations environnantes (Simard, Mercier, et Brisson, 2001 : 60).

Ainsi, la grille d'étude est une grille d'analyse multicritères. Cette dernière repose sur trois critères à savoir :

- C1 : Géographie
- C2 : Sociologie
- C3 : Economie

En effet, la ville moyenne existe de par les critères que nous voulons bien prendre en compte dans sa définition. Ces derniers sont multiples : la population, la diversité économique, l'utilisation du sol, la densité, l'accès aux services. Ainsi, nous avons choisi de ne retenir qu'une partie de ces critères permettant de définir la ville moyenne.

Le critère C1 (Géographie) se justifie par la nécessité de connaître le territoire sur lequel la ville moyenne est implantée. En effet, comme nous avons pu le voir dans la revue de littérature, chaque territoire présente sa propre histoire qui a souvent façonné son développement.

Le critère C2 (Sociologie) se justifie, lui, par la nécessité de dresser « le portrait » respectif de chaque ville moyenne étudiée.

Le critère C3 (Economie) se justifie, par la nécessité de connaître les stratégies économiques mises en place par le territoire étudié. Mettant ainsi en évidence les impacts sur le territoire et son évolution. Cela se traduit par les domaines d'activités implantés sur le territoire, les équipements et services pour la population mais également l'importance accordée à l'innovation et la création.

Le choix des indicateurs pour chacun de ces trois critères, apparaît comme cohérent quant à la réflexion et les hypothèses émises au cours de l'état de l'art. En effet chacun d'entre eux répondent à des éléments, des hypothèses émises et l'ensemble corrélé permettra de répondre à la problématique soulevée.

Ainsi on se retrouve avec le tableau suivant :

Figure 1 : Tableau des critères et Indicateurs retenues pour l'étude

C1 : Géographie	C2 : Sociologie	C3 : Economie
I1.1 : Rapport à la métropole	I2.1 : Population	I3.1 : Domaines d'activités
I1.2 : Accessibilité	I2.2 : Age	I3.2: Equipements et services
	I2.3 : Revenu	I3.3 : Innovation/création

Réalisation : Marteles Marjorie, 2016

L'ensemble de ces indicateurs sont donc des critères quantitatifs. Ainsi, l'étude de ces critères permettra de mettre en évidence les modèles fonctionnels (C1), socio-économique(C2-C3) suivis par les villes moyennes pris comme cas d'étude, d'en faire leur comparaison afin de comprendre quels types permetts à certaines d'être plus dynamiques que d'autres.

Quant à l'hypothèse avancée dans la partie précédente de cette étude, les indicateurs permettront d'avancer des éléments de réponse. En effet, par l'ensemble des indicateurs I1, pour chaque cas étudié, le rapport de la ville moyenne à sa métropole sera mis en évidence, ainsi que leur stratégie de développement économique par les indicateurs I3. Ces éléments permettront donc de confirmer ou non l'hypothèse avancée.

C1 : Géographie : le positionnement de la ville moyenne étudié au sein de son territoire et plus particulièrement de son aire urbaine est très important. Ce critère permet de mettre en évidence le rapport qu'entretien la ville d'étude avec la ville centre et donc d'en déduire de quel type de ville il s'agit.

De plus, l'accessibilité est un indicateur important permettant de comprendre comment est reliée la ville à la métropole, mais aussi comment la ville moyenne d'étude est desservie à l'intérieur même de son territoire. Ce critère nécessite donc deux échelles d'études, à savoir l'aire urbaine et l'échelle de la ville afin de déterminer le modèle fonctionnel de cette ville.

C2 : Sociologie : l'évolution de la population au sein de la ville d'étude est une résultante directe des mutations qu'a subit le territoire d'étude au cours de l'histoire. A travers, l'âge mais également les revenus de la population, le profil du territoire pourra être dressé.

C3 : Economie : le profil économie est propre à chaque ville, il a un impact direct sur le développement de cette dernière. Il permet de mettre en évidence la direction prise par la ville par rapport à sa métropole à savoir si cette dernière a joué la complémentarité, l'innovation ou la diversification.

Tous ces critères corréleront entre eux. On peut être amené à penser que le profil sociologique est déterminé en fonction de la géographie mais également de l'économie, tout comme la réciproque peut être vraie.

L'indice « catégorie socio-professionnelle », initialement retenue afin de déterminer le critère C2 sociologie ne pourra être pris en compte. En effet, cet indice recensé en France par l'INSEE, n'existe pas au Canada, il n'y a pas de telle catégorie renseignée.

C. Méthode d'évaluation des critères

La grille d'évaluation multicritères présentée dans la partie précédente, par le biais de critères et d'indicateur, permet de noter et donc de hiérarchiser les cas d'études choisis.

L'ensemble des indicateurs présentés précédemment seront appliqués à l'ensemble des cas étudiés.

Toutes les données renseignées doivent être ramenées en base 100 afin de pouvoir les comparer à d'autres cas d'étude.

Lorsque ces indicateurs sont renseignés, une méthodologie de mesure des données permet de noter les informations trouvées afin d'obtenir l'appréciation finale du cas et donc, d'en tirer les caractéristiques possibles.

En ce qui concerne la méthodologie de mesure des données, des notes allant de -1 à 1 hiérarchisent les critères mesurés (-1, 0, 1).

Prenons l'exemple de l'âge pour le critère sociologie, les données recueillies par la revue de littérature permettent d'obtenir des chiffres reflétant le type de population suivant l'âge pour chacun des territoires. Ainsi, des classes d'âges apparaîtront, ces dernières permettront de définir si le territoire étudié a un profil jeune ou vieillissant. A chacune de ces classes sera attribuée de façon aléatoire une notation. Soit : -1, 0 ou 1. La façon arbitraire d'attribuer une note sera justifiée pour chacun des critères. Pour l'exemple choisi, le constat est le suivant : aujourd'hui, les villes petites et moyennes abritent essentiellement une population de jeunes ménages et retraités, on y trouve peu de cadres. Ainsi, si les villes étudiées présentent le même profil que le reste des villes petites et moyennes, leur note sera moins bonne que si elle présente une population de cadres par exemple.

Figure 2 : Tableau de la répartition de la population en fonction des classes d'âges

Classe d'âges	0 à 14 ans	15 à 29 ans	30 à 44 ans	45 à 59 ans	60 à 74 ans	75 ans et plus
% (parmi la population totale)	14,2	21,3	15,4	18,8	16,5	13,7

Réalisation : Marteles Marjorie, 2016

Si l'on s'accorde pour l'ensemble de cette étude que les classes d'âges de 60 à 74 ans et de 75 ans et plus fusionnées témoignent d'une classe d'âge dite « retraité » ou encore « vieillissante » alors cette dernière rassemble 30% (16,5% + 13,7%) de la population du cas pris en exemple. Si l'on s'accorde ensuite à dire que les classes d'âges de 30 à 44 ans et de 45 à 59 ans fusionnées rendent compte une population « dynamique », « d'âge moyen » alors cette dernière représente 35% (15,4% + 18,8%) de la population. Enfin, si l'on s'accorde à dire que la fusion des classes de 0 à 14 ans et de 15 à 29 ans fusionnées rendent compte d'une population « jeune », de « jeunes ménages » alors cette dernière représente 35% (14,2% + 21,3%) de la population.

Ainsi dans le cas pris en exemple, ce dernier a une population homogène puisque les classes d'âges sont représentées de façon égale en pourcentage.

Pour cet indicateur « Age » (I.2.2), du critère « Sociologie » (C.2), dans le cas étudié, la note de 0 sera attribuée. En effet, cette ville moyenne ne dégage pas un profil avec une classe d'âge dite « retraité » ou « jeune » trop importante par rapport à la classe d'âge « dynamique » de ce fait la note de -1 ne peut pas lui être attribué.

Néanmoins, la classe d'âge « dynamique » ne prédomine pas dans le profil de cette ville d'exemple par rapport aux autres classes d'âge, de ce fait la note de 1 ne peut lui être attribuée. L'ensemble des critères, se verront attribuer un résultat de la somme des notes (allant de -1 à 1) de leurs indicateurs soit dans cet exemple : $C2 = I2.1 + I2.2 + I2.3$.

Attribution des notes à chacun des indicateurs :

I1.1 : Rapport à la métropole

- +1 : si la ville d'étude dessert bien la métropole par le biais de transports en communs, d'autoroutes, de navettes par exemple
- 0 : s'il existe une desserte mais que cette dernière est limitée, coûteuse ou n'est pas encore mise en place
- 1 : s'il n'existe aucune desserte à part une route

I1.2 : Accessibilité

- +1 : si la ville d'étude dispose d'une gare, d'un aéroport, d'un service de transports en commun couvrant son territoire et son aire urbaine. La présence d'aires de covoiturage, de parkings gratuits
- 0 : si certains des éléments cités précédemment sont présents sur le territoire mais limités, coûteux ou ne sont pas encore mis en place
- 1 : si aucun de ces éléments n'est présent sur le territoire

I2.1 : Population

La comparaison s'effectue à partir de la croissance nationale française ou canadienne sur une période donnée identique. Le nombre d'habitants est ramené à un pourcentage.

+1 : si la croissance (donc le pourcentage) de la ville d'étude est supérieur à la croissance nationale

0 : si la croissance de la ville d'étude est identique à la croissance nationale

-1 : si la croissance de la ville d'étude est inférieure à la croissance nationale

I2.2 : Age

Voir exemples en page 26

I2.3 : Revenu

La comparaison s'effectue à partir du revenu médian par ménage français ou canadien sur une période donnée identique.

+1 : si le revenu annuel médian par ménage de la ville d'étude est supérieur à celui national

0 : si le revenu annuel médian par ménage de la ville d'étude est identique à celui national

-1 : si le revenu annuel médian par ménage de la ville d'étude est inférieur à celui national

I3.1 : Domaines d'activités

On rassemble les domaines d'activités sous trois secteurs à savoir le secteur primaire, le secteur secondaire et le secteur tertiaire.

+1 : si l'ensemble des domaines d'activités sont représentés sur la ville d'étude, cela montre ainsi sa diversification et complémentarité à la métropole

0 : si le domaine d'activité qui prédomine est le même depuis tout temps

-1 : si l'ensemble des domaines d'activités ne sont pas représentés sur la ville d'étude, cela montre leur « non diversification »

I3.2 : Equipements et services

On compte ici trois types d'équipements et de services qui sont les services supérieurs, intermédiaires et de proximité

+1 : si l'ensemble des domaines d'activités sont représentés sur la ville d'étude, cela montre ainsi sa diversification et complémentarité à la métropole

0 : si un type de services prédomine ou manque

-1 : si très peu de services sont présents sur le territoire

I3.3 : Innovation/création

+1 : s'il existe un pôle, technopôle ou partenariat entre enseignements supérieurs et entreprises

0 : lorsque ce dernier n'est pas renseigné, ou que le projet est en cours

-1 : s'il n'existe aucune politique ou espaces et services au profit de l'innovation

Plus la note attribuée est importante au critère étudié, plus ce dernier est positif pour son territoire.

La somme de ces points pour chacun des critères donnera une note à chaque territoire étudié, permettant de faire une comparaison et de comprendre les atouts et faiblesses de chacun pour les critères étudiés, cela dans le but de définir quels modèles socio-économique et fonctionnel permettent à certaines villes petites et moyennes d'avoir des dynamiques plus positives que d'autres.

D. Choix des terrains d'étude

Le but de cette étude est bien entendu dans un premier temps de répondre à la problématique soulevée à travers l'hypothèse de départ émise. Néanmoins, dans un second temps, ce travail vise à faire une comparaison des modèles français et canadiens.

Ainsi, il apparaît intéressant de choisir quatre cas d'études afin de pouvoir réaliser une comparaison entre les deux pays mais également une comparaison à l'intérieur de chaque pays.

Les deux profils qui ont été retenus sont les plus marquants, ceux qui ressortent de la revue de lecture effectuée et qui apparaissent comme des « modèles » en terme de dynamisme et de maintien face aux grandes métropoles dont elles dépendent.

A savoir, les villes au passé industriel, qui ont su diversifier leur économie, s'en entrant en concurrence avec la métropole et les villes sans passé industriel, et qui se sont tournées vers les services tertiaires, l'éducation. Ainsi, deux villes en France, sont ressorties de ces lectures : Albi et Cognac. En effet, ces deux villes françaises sont sous l'influence respectivement d'une agglomération. Leur profil socio-économique se déforme et se transforme de manière variable. Pour Cognac, ville au passé très industriel a su diversifier son économie. A l'inverse, la ville d'Albi, très peu industrialisée, a dû développer une économie basée sur les services et l'éducation.

Le choix c'est fait de la même façon pour les deux villes canadiennes. Ces dernières ont également été choisies de part la littérature importante à leur sujet mais également, par leur position géographique suite au semestre d'échange réalisé au Québec. Les villes de Drummondville et Lévis sont donc apparues comme des choix cohérents et intéressants. Tout comme Cognac, Drummondville est une ville au passé très industriel à l'inverse Lévis, présente le même profil qu'Albi.

Au terme de cette étude, il sera intéressant de réaliser une comparaison entre Albi et Cognac, Drummondville et Lévis afin de comprendre les disparités, similitudes des modèles de chacun des pays à savoir la France et le Canada. Mais également une comparaison internationale entre Albi et Lévis et, Drummondville et Cognac.

ETUDE DE CAS

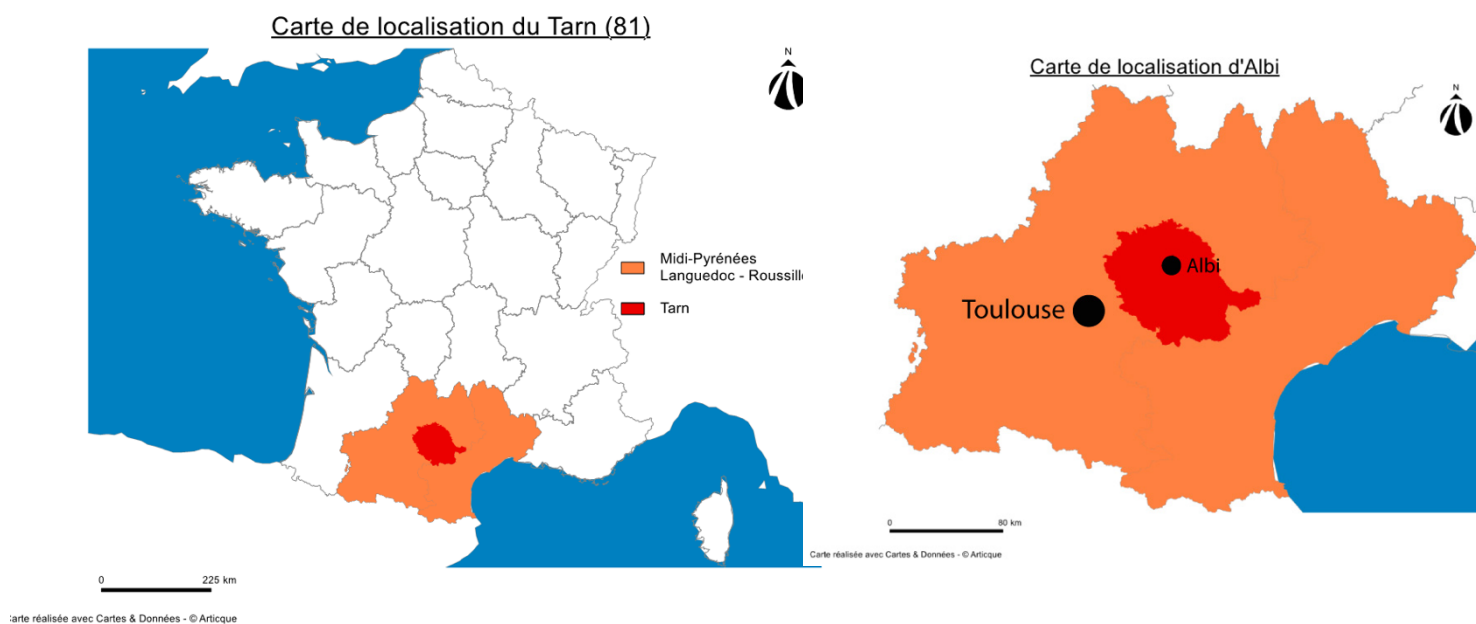
Les études de cas pour répondre à la problématique soulevée ont été choisis après une lecture bibliographique suffisamment dense. Ainsi, le choix s'est porté sur deux cas français et deux cas canadiens. Dans cette deuxième partie, les quatre terrains d'études seront analysés par une méthode multicritères. A travers cette dernière, nous pourrons réaliser différentes comparaisons à deux échelles différentes (nationale et internationale). A savoir, la première portera entre les deux modèles français, une seconde entre les deux modèles canadiens, puis une dernière entre les modèles français et canadiens.

I. PRESENTATION DES CAS D'ETUDE FRANÇAIS

A. Albi, entre ville administrative et cité épiscopale

Albi est une ville moyenne située en région Languedoc-Roussillon-Midi-Pyrénées et le département du Tarn dont la ville centre est Toulouse. Elle compte 49 231 habitants (INSEE, 2012) et s'étend sur 44,3 km² (Voir Figure 3 : Localisation de la ville d'Albi au sein du territoire français).

Figure 3 : Localisation de la ville d'Albi au sein du territoire français



Réalisation : Marteles Marjorie, 2016
Source : Cartes et Données

Située à 40 minutes de Toulouse, l'agglomération albigeoise qui regroupe 17 communes dont Albi, sait tirer profit de cette proximité géographique pour attirer des populations nouvelles et des entreprises innovantes. Il s'agit d'un territoire de faible industrie qui s'est construit sur une base administrative.

« Il a suffi que le Tarn devienne navigable, non loin d'un site facile à fortifier dominant un accès commode à la rivière, et les facteurs étaient rassemblés pour qu'apparaisse la petite cité d'Albi ».

La ville d'Albi s'est constituée durant le haut Moyen-Age en tant que place forte de part sa protection par ses murailles. La cité occupe alors le plateau situé entre le Tarn et le ruisseau du Bondidou. Albi est à cette époque partagée entre le pouvoir de l'évêque et celui des vicomtes (qui rendent hommage au comte de Toulouse). Cette dernière dispose donc d'un scriptorium important lié à la présence du pouvoir épiscopal : il s'agit d'une cité épiscopale. Il faut attendre le XIII^{ème} siècle pour qu'elle soit reconnue comme une communauté quasi indépendante.

C'est au cours de la seconde moitié du XIV^{ème} siècle que la ville est découpée en six quartiers. Albi est alors une ville serrée à l'intérieur de ses murs parcourue d'un réseau de rues étroites. Durant la renaissance, de nombreux seigneurs se succèdent à l'épiscopat. La culture du Pastel fait alors de l'Albigeois un pays de « cocagne » assurant la fortune d'une bourgeoisie marchande qui joue un rôle prépondérant dans la ville à cette époque.

Albi a été au long des siècles, animée par une vie culturelle et intellectuelle particulièrement riche. Mais, cette dernière ne présente pas d'industrie importante. Elle ne s'est pas construite sur une base industrielle importante et prédominante. Le chemin de fer arrive à Albi en 1864. Un deuxième pont sera construit sur le Tarn ainsi qu'un viaduc pour le train. La ville se développe également autour des gares au XIX^{ème} siècle. Ainsi, une autoroute gratuite entre Toulouse, la métropole et Albi, la ville moyenne est créée.

Cette dernière connaît jusqu'alors une période prospère qui va être marquée par la guerre de 1870 qui va mettre un soudain frein à cet élan. De ce fait même si elle ne s'est pas construite sur une base industrielle importante et prédominante, la ville d'Albi, au XX^{ème} siècle commence à développer de nouvelles industries comme les minoteries et vermicelleries, des usines de chaux pour la fabrication du ciment, et enfin l'exploitation du charbon qui représente donc un bassin sidérurgique relativement important. L'activité la plus connue est la Verrerie fondée en 1896 en coopérative ouvrière.

Néanmoins, c'est par sa croissance démographique soutenue que la nécessité d'anticiper le dimensionnement des infrastructures et des équipements structurants est apparue pour la ville d'Albi. Avec une croissance démographique soutenue et stable depuis plusieurs décennies, de l'ordre de 1 à 1,1% par an, d'ici 2025 le territoire de l'agglomération Albigeoise devrait accueillir 97 000 habitants. C'est donc cette perspective qui va encourager les élus à penser l'aménagement de leur territoire. La ville d'Albi fut candidate à la nomination au patrimoine mondial de l'Unesco suite à la rénovation de son centre ville et à l'aménagement des berges du Tarn qui a permis de mettre en évidence ses éléments architecturaux tels que sa cité épiscopale ou encore sa cathédrale. Par ces atouts, Albi a su développer une attractivité touristique forte pour son territoire notamment en période estivale. Malgré un aéroport de qualité, à proximité immédiate du centre de ville, une proximité directe avec l'aéroport de Toulouse-Blagnac par voie autoroutière gratuite, Albi ne parvient pas à attirer le tourisme d'affaires.

Albi concentre également les services administratifs du Tarn tels que la Préfecture, le Conseil général, l'Inspection académique. La ville concentre donc un nombre important d'activité de services publics.

Entre ville administrative et cité épiscopale, Albi peine ainsi à donner d'elle une autre image que celle d'une cité administrative où il fait bon vivre, et ce malgré des atouts réels.

Pourtant, Albi dispose d'un socle d'entreprises important qui a favorisé l'introduction il y a une dizaine d'années, d'un dispositif de valorisation de la recherche et de transfert de technologie ainsi que la création d'entreprises innovantes via une technopole. En effet, afin de développer ce territoire et de le faire subsister, la ville d'Albi a su profiter dans les années 1990 du plan « Université 20 000 » visant à la création d'un réseau d'antenne délocalisé des grandes universités dans les villes moyennes. La ville moyenne qu'est Albi voit l'implantation d'un campus universitaire (3 000 étudiants) et de l'Ecole Nationale Supérieure des Mines (1 500 étudiants).

Le développement universitaire apparaît donc comme un levier d'aménagement pour ce territoire. Cela a été permis par le fait qu'Albi dispose d'un bassin sidérurgique en pôle classé de reconversion (écoles des mines) mais également le départ du 7^{ème} régiment de parachutistes et donc la mise à disposition de sa caserne.

Albi compte ainsi deux Plates-Formes Technologiques (PFT, sur 14 en France) et un CRITT CAAPPI, l'une étant rattachée à un lycée professionnel, l'autre à un lycée d'enseignement général et technologique. De plus, l'incubateur de l'Ecole des Mines et le CIRTES (centre de prototypage rapide) sont fédérés au sein de la technopole afin de favoriser l'innovation dans les PME et contribuer au développement du tissu économique. Afin de promouvoir cet esprit d'innovation et de favoriser les synergies entre l'ensemble des acteurs à l'échelle du département, le réseau Mercure a été créé sous la houlette de l'Ecole des Mines, en 2004. Il réunit les acteurs d'enseignement supérieur et de recherche (ESR) et de transfert de technologie du département, l'agence de développement économique AGATE, les Communautés d'agglomération de Castres-Mazamet et de l'Albigeois. Il organise depuis 2008, le concours Tarn Inno Jeunes destiné à récompenser des projets innovants d'étudiants.

En outre, une journée dédiée à l'innovation est organisée depuis deux ans par l'Ecole des Mines et AGATE.

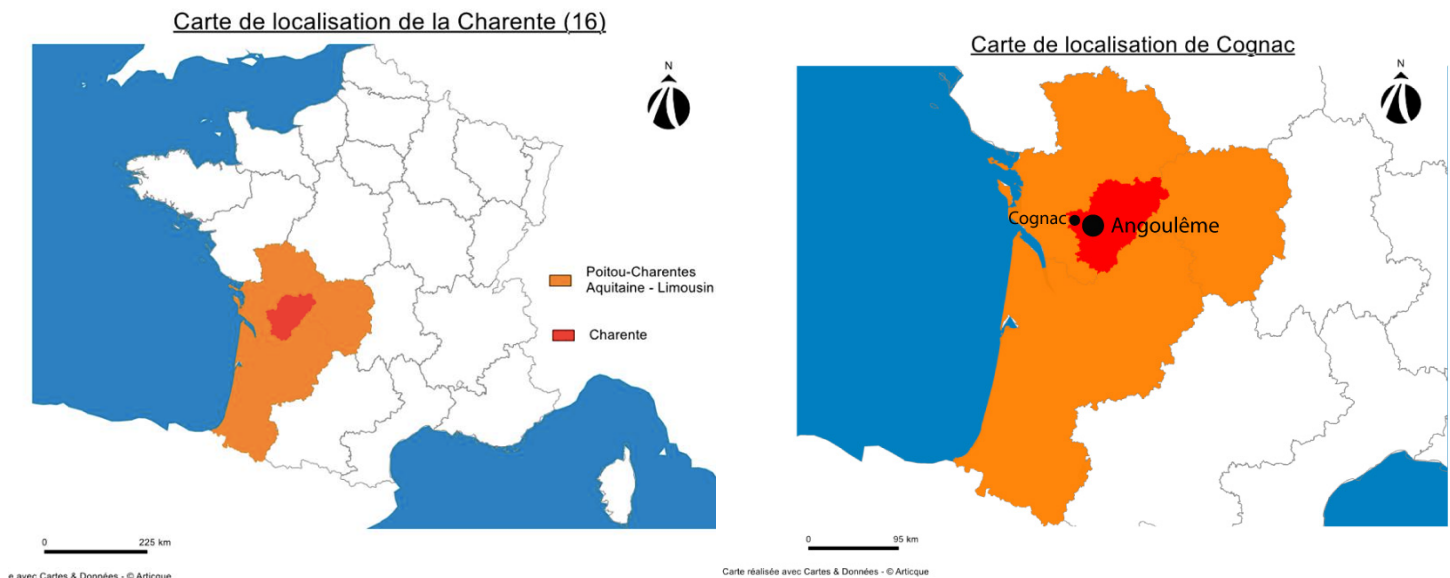
Le pôle d'enseignement supérieur et de recherche de l'Albigeois est donc important puisqu'il compte plus de 4 500 étudiants pour une population de 81 000 habitants, elle est donc classée à la 6^{ème} place nationale pour le nombre d'étudiants par habitants (journal l'Entreprise en 2008).

La ville d'Albi est donc un territoire qui a choisi de développer une économie complémentaire à celle de sa métropole Toulouse en se tournant vers une économie de services, de recherches et d'éducation tout en favorisant l'implantation d'entreprises innovantes.

B. Cognac, l'émergence d'un cluster

Cognac, ville de taille moyenne est située en région Poitou-Charentes, dans le département de la Charente dont la grande ville est Angoulême. Elle compte 19 473 habitants (INSEE, 2012) et s'étend sur 15,5 km² (Voir Figure 4 : Localisation de la ville de Cognac au sein du territoire français).

Figure 4 : Localisation de la ville de Cognac au sein du territoire français



Réalisation : Marteles Marjorie, 2016
Source : Cartes et Données

L'évocation de Cognac, renvoie inévitablement dans l'imaginaire collectif, à la célèbre eau-de-vie. En effet, c'est un territoire fortement marqué par l'industrialisation et la production de cognac qui a façonné son développement économique. Ainsi, les organisations productives du Cognais, en s'appuyant sur une longue histoire industrielle, bénéficient d'un vrai savoir dans de nombreux métiers et domaines (notamment celui de l'export). Celui-ci a donc permis la construction au cours du temps de la grappe du spiritueux. Depuis l'antiquité, Cognac possède des vignobles, lui permettant, de développer très tôt la production de vin puis, de l'eau-de-vie de cognac. Il est donc vrai que la ville doit au cognac sa réputation universelle et son changement brutal au XIX^{ème} siècle. Néanmoins, Cognac, dispose d'une riche histoire et d'un patrimoine dépassant le cadre du spiritueux qui ont aussi participé à son développement.

Au I^{er} siècle, l'actuelle région Poitou-Charentes apparaît comme un territoire stratégique pour l'Empire Romain en raison de son ouverture sur le commerce local du sel et celui de l'étain de Cornouaille. Le sel était un produit capital assurant la conservation des aliments. Par sa qualité et la régularité de ses récoltes, la réputation du Sel de Saintonge était forte dans les Pays du Nord de l'Europe. Son commerce constitue une activité à forte valeur ajoutée dont les revenus vont permettre le développement de l'artisanat (corderie, cordonnerie, travail du cuir) ce qui va amplifier les échanges avec l'extérieur (COSTE, 2001).

Le commerce local prend alors une place importante au sein du territoire, faisant émerger une nouvelle classe de noblesse notamment dans les villes de Saintes et Angoulême. Cette dernière contribue alors au développement de la vigne dans la région et notamment dans le Cognacais. Le climat océanique auquel est soumis la région, ainsi que la constitution géologique de ses sols, lui confère une aptitude non négligeable à la viticulture. Il faut néanmoins attendre le XII^{ème} siècle pour assister à l'extension du vignoble sur le territoire.

Les flottes anglaises chargent à la fois du sel et du vin. Face à la décroissance du marché du sel, les Cognacais vont alors planter des vignes et vendre des vins rouges corsés et des blancs doux pour les classes sociales les plus aisées et des petits vins pour les plus modestes. A l'époque où toutes les économies sont encore fermées, le bassin du cognacais a su créer une mentalité propice aux échanges commerciaux.

Au XVI^{ème} siècle, des difficultés apparaissent dans le commerce du vin : « il se vend très peu de vins aux étrangers qui ne les trouvent pas assez forts pour passer la mer » (Delamain, 1935) ; les marchands hollandais ont alors l'idée de le distiller ; ils utilisent des alambics à Amsterdam pour leur donner de la vigueur et mieux les conserver et en font des vins brûlés (brandy). La distillation va alors devenir un art et un nouveau métier va voir le jour, celui de bouilleur de profession.

Au début du XVII^{ème} siècle, les techniques de « distillation charentaise » ou « double chauffe » voient le jour, issues de l'amélioration des techniques hollandaises. Les Cognacais, conscients de l'avantage de leur produit (qui se vend plus cher), ne divulguent pas la technique de distillation et il n'existe « pas un autre lieu où une autre eau-de-vie aussi parfaite puisse être obtenue » (Delamain, 1935). Les eaux-de-vie jeunes et pâles, laissent progressivement place sur un marché en évolution à des eaux-de-vie vieilles et teintées. De cette situation va naître le métier d'assembleur (Maître de chai) dont l'objectif est de créer un produit à partir de plusieurs eaux-de-vie.

Le marché s'organise pour répondre à la demande de la fin du XVII^{ème} siècle, où le cognac est en plein essor. Des affaires du négoce se créent : des négociants collectent les eaux-de-vie produites et nouent des relations régulières avec leurs acheteurs en Hollande, en Angleterre, en Europe du Nord puis en Amérique et en Extrême Orient. « Des amitiés précieuses se nouèrent et il n'était pas rare qu'un membre de la maison fonda un comptoir à Londres. Aux liens d'amitié, s'ajoutèrent ceux de la parenté ». « Ces relations personnelles constantes contribuèrent puissamment au développement de ce commerce » (Delamain, 1935).

Au milieu du XIX^{ème} siècle, les maisons de commerce créent leurs propres distilleries et la distillation industrielle se développe au détriment de la distillation agricole. L'essentiel de la production passe alors aux mains des grandes maisons de commerce qui donnent naissance à des industries connexes. Le développement de métiers satellites s'établit progressivement sur le territoire. Des implantations régulières de moulins à papiers apparaissent jusqu'à la fin du XVIII^{ème} siècle et s'industrialisent à partir de 1830 avec l'installation de la première machine à papier. La tonnellerie se développe également pour les besoins des eaux-de-vie et s'industrialise après la seconde guerre mondiale. Les marchands souhaitant alors se distinguer, créent des étiquettes.

La production de verre se développe au XVII^{ème} grâce à la création d'une manufacture royale des glaces en 1692 à St Gobain par Colbert et s'accroît au XIX^{ème} siècle avec la généralisation du conditionnement en bouteilles plutôt qu'en futs de chêne. Mr Boucher, verrier à Cognac, va révolutionner le secteur grâce à l'invention d'une machine à mouler le verre qui permet la fabrication semi-automatique des bouteilles (brevets déposés en 1894 et 1898).

En 1936, sous décret du 15 mai, l'eau-de-vie de Cognac obtient l'AOC (appellation d'origine contrôlée) et son élaboration est alors soumise à des règles strictes afin de protéger le produit. La labellisation impose une certaine localisation en définissant le périmètre de production de l'eau-de-vie empêchant de faire venir les vins de Champagne ou de Bordeaux. La zone de production s'étend globalement sur les départements de la Charente et de la Charente-Maritime, à l'intérieur de cette zone six crus sont définis, correspondant à des caractéristiques géologiques différentes qui affectent les qualités finales des eaux-de-vie.

On observe ensuite un essor des eaux-de-vie de Cognac, de 1975 à 1990, résultat non seulement de l'AOC mais également d'un travail marketing et packaging. A partir des années 1980-1990, les industries satellites cherchent à diversifier leur clientèle face aux fluctuations du marché.

Au vue de son histoire, le poids de l'industrie est donc indéniablement important sur Cognac. En effet, 37% des salariés de la zone d'emploi travaillent dans ce secteur en 2009 (données UNISTATIS) contre 21% en Poitou-Charentes et 19% en France. Les activités de production de boissons alcooliques distillées occupent 10,5% de l'ensemble des salariés et plus de 28% des salariés de l'industrie. Cette activité correspond pour une part essentielle à la production d'eau-de-vie de Cognac. Les maisons de Cognac, telles que Hennessy, Rémy Martin, Martell, Courvoisier et Camus, font la renommée du territoire. Dans des proportions relativement faibles et pour limiter les effets des crises sur le cognac lorsqu'ils se font sentir, les viticulteurs développent d'autres boissons alcooliques tels que le pineau des Charentes ou encore, une ligne de vin de pays charentais.

D'autres secteurs ont été développés par le territoire notamment dans les activités de conditionnement et d'emballage d'eau de vie (la fabrication d'emballages en bois, la fabrication de cartons ondulés, la fabrication de verres creux et autre imprimeries). La tonnellerie, la verrerie, la fabrication d'étuis, caisses et étiquettes, le bouchage, le design et les agro-équiments, sont des activités que nécessite le processus d'élaboration long et complexe de ce produit. Malgré les restructurations du début des années 1990, les unités de distribution et de conditionnement de spiritueux restent les principaux employeurs de ce territoire.

La force de ce territoire réside donc dans sa dotation initiale en ressources tels que le climat, le terroir et la qualité des affluents de la Charente ont permis l'implantation de vignes sur le territoire ou encore les différents événements historiques. Mais également, par la présence sous leur forme finale de l'essentiel des activités nécessaires à la production des eaux-de-vie. Seule la production du liège et le design sont réalisées à l'extérieur du bassin industriel cognaçais.

Ainsi, on observe sur le territoire la concentration géographique d'activités complémentaires qui se traduit par la spécialisation de chacun des établissements du territoire dans chacune des étapes de la production de l'eau de vie de Cognac, révélant à priori l'existence d'un cluster.

En effet, un cluster est "un groupe d'entreprises et d'institutions partageant un même domaine de compétences, proches géographiquement, reliées entre elles et complémentaires" (Porter, 1999).

Le "cluster" est donc un regroupement d'entreprises et d'institutions faisant partie d'un même secteur d'activité (même domaine de compétences) et qui sont ancrées dans un territoire ou localisées géographiquement.

Ce regroupement permet aux acteurs d'un cluster de bénéficier d'avantages compétitifs grâce notamment aux "externalités" qu'elles suscitent (définition de la DATAR). Toutefois, l'émergence et la réussite du cluster ne peut être expliquée sans la prise en compte des facteurs cognitifs et institutionnels ainsi que des coûts de transaction, déterminants dans la stratégie des organisations productives du territoire.

Les établissements du territoire cherchant à réduire l'ensemble de leurs coûts de transaction, de transports et de coordination à distance, cela favorisent le développement des établissements complémentaires dans la chaîne de production de l'eau-de-vie proches les uns des autres. Ainsi, les entreprises devant travailler ensemble sur les aspects techniques, se trouvent à proximité l'une de l'autre sur le territoire.

De ce fait, les déterminants standards interviennent et expliquent la concentration des activités locales connexes.

De plus, le savoir faire nécessaire à la production de l'eau-de-vie et aux activités connexes qui en découlent présentes localement, sont spécifiques au territoire et ne peuvent être trouvés en dehors du bassin cognaçais. A cela s'ajoute la présence de compétences non standards dans d'autres métiers que les tonneliers locaux (qui connaissent parfaitement les besoins des clients) par exemple, à savoir : maître de chai, collage des lièges. L'existence de ces savoir-faire spécifiques au territoire est renforcée par la présence de formations spécialisées en viticulture et œnologie telle que l'université internationale des eaux-de-vie et boissons spiritueuses de Ségonzac ou l'école des tonneliers de France à Cognac (unique en France lors de son lancement).

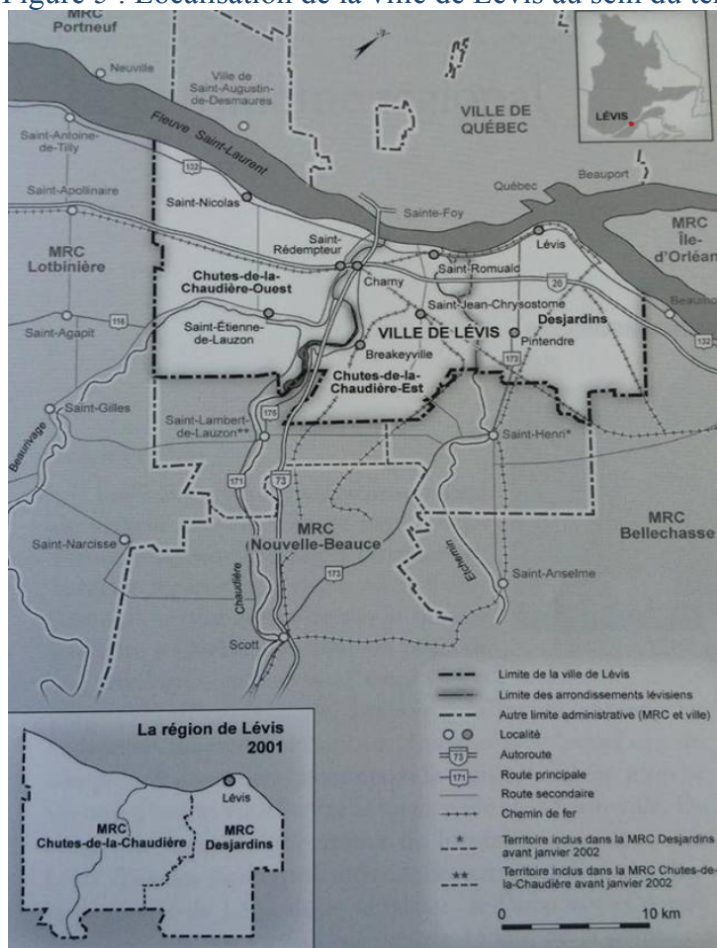
Ainsi, s'est développé le cluster de Cognac, autour de l'industrie de l'eau-de-vie. Ce dernier tire sa force, de sa capacité à diversifier ses activités dans ce domaine, en développant les activités locales connexes. Le fait que Cognac ne se soit pas cantonnée à une économie mono-produit, en fait aujourd'hui sa force. Cela a été impulsé par l'appellation AOC de ces produits mais également par les relations sociales entre acteurs et leur trajectoire spatiale qui ont favorisé le développement international de la production d'eaux-de-vie et ont ainsi contribué à la dynamique économique du territoire. L'appellation AOC constitue un facteur majeur d'ancrage et assure la pérennité de la localisation de la production sur le bassin industriel de cognaçais.

II. PRESENTATION DES CAS D'ETUDE CANADIENS

A. Lévis, à proximité de Québec, « ville sœur et rivale »

La ville de Lévis est située face à la ville de Québec, sur la rive sud du fleuve Saint-Laurent (voir Figure 5 : Localisation de la ville de Lévis au sein du territoire canadien). Elle se localise entre les régions de la Côte-du-Sud, à l'est, et de Lotbinière, à l'ouest, elle couvre donc un territoire de 450 km². Elle rassemble, 144 147 habitants (Institut de la statistique du Québec, 2015), il s'agit d'une ville moyenne supérieure.

Figure 5 : Localisation de la ville de Lévis au sein du territoire canadien



Source : site de la ville de Lévis

C'est à partir du XVIII^{ème} et la première moitié du XIX^{ème} siècle, que la ville de Lévis se dote d'une physionomie institutionnelle ainsi que d'un profil économique, social et culturel. En effet, la présence immédiate du Saint-Laurent, permet à la ville de développer des activités économiques d'importances comme le commerce du bois équarri et scié.

Ainsi, la ville est tournée vers une exploitation forestière, péri-industrielle importante et rentable. Puis progressivement, Lévis développe des compétences dans la construction navale.

Ces activités ont donc entraînés au XIX^{ème} siècle, Lévis dans une économie de marché intégrée aux principaux réseaux nationaux et internationaux. Ainsi, la colonisation Européenne conservera à Lévis ce caractère de lieu de passage. En l'intégrant dans une économie coloniale, elle lui conférera donc une position « stratégique ». Lévis sera alors lié à Québec, et du XVIII^{ème} au XIX^{ème} siècle, elle bénéficiera du développement et essor de Québec. A partir des années 1850, 1880, au cours de l'expansion économique que vit Lévis et donc de son émergence, se crée une classe bourgeoise sur son territoire, permettant la création et le développement de nouvelles institutions sociopolitiques (municipalités par exemple).

La ville de Lévis va donc au cours de son histoire entretenir une relation complexe avec la ville de Québec, sa voisine. Mais, c'est au XIX^{ème} siècle que la position stratégique de Lévis prend toute sa signification. En effet, à la moitié du XIX^{ème} (1854), est créée un chemin de fer reliant Lévis à Québec. Ce dernier confère à Lévis une position stratégique dans la distribution des marchandises et l'accueil des migrants, permettant à la zone littorale de se développer. Il s'agira pendant plus d'un quart de siècle de la seule liaison ferroviaire existante entre l'Est et le continent des Etats-Unis. Puis, à la fin du XIX^{ème}, un pont est construit entre les deux villes. La fin du XIX^{ème} est aussi marqué par un déclin important que connaît Lévis dans ses chantiers de construction navale.

Face à ce déclin, la ville de Lévis va exploiter d'avantage ses terres. Ainsi, l'agriculture jusqu'alors de blé, d'avoine se tourne alors de 1850 à 1930 vers la production laitière. Cela permet donc de renforcer et consolider l'intégration de l'agriculture à l'économie de marché. Elle se tourne également vers la fonderie autour des chemins de fer (outillage, wagon) ou encore vers le cuir et les cigares.

L'émergence de la ville de Lévis, s'est donc faite durant les années 1850-1930. Le Saint-Laurent et la proximité avec la ville de Québec ont été des éléments importants pour Lévis, puisque ces derniers lui ont permis d'acquérir une position stratégique et donc d'asseoir son importance.

Ainsi, la ville à vue émerger une diversification de sa structure sociale au niveau de la santé, de l'éducation ou encore des loisirs. D'un développement économique important, économie qui a su s'intégrer à un marché national et international, qui s'est traduit par une croissance de l'emploi.

Lévis a connu une forte augmentation de sa population jusqu'en 1880, puis une perte qui s'est traduite à 3 000 habitants en 20 ans.

Mais à l'orée des années 1930, la ville de Lévis a changé. En effet, elle n'est plus celle du XVII^{ème} siècle. Son économie, toujours intégrée aux marchés locaux et internationaux, cherche néanmoins une nouvelle vocation répondant aux demandes intérieures et extérieures. A l'instar où sa structure sociale se complexifie, la ville de Lévis subit une densification et urbanisation importante de son littoral.

A compter des années 1930, la ville de Lévis entre donc dans la modernité. Son économie intégrée, sa structure sociale diversifiée, le développement des communications positionnent désormais Lévis dans l'orbite économique et sociale de la ville de Québec.

En 1960, la ville subit une croissance importante de sa population, elle comptera alors 52 000 habitants dont 70% vient en milieu urbain. Ainsi, la ville subit un étalement urbain important et commence à émerger au sein de cette dernière des banlieues.

Sa structure économique va alors subir des changements notables. En effet, face au déclin important des services primaires et secondaires et la croissance des secteurs des produits et services, Lévis décide donc de se tourner vers le secteur tertiaire. Cette tertiarisation prend naissance après la guerre par la création de nouveaux axes routiers notamment. Lévis va développer des commerces et services en bordures de ces routes. Mais c'est en 1970, que la ville va connaître un véritable virage vers le secteur tertiaire avec l'implantation sur son territoire de nombreuses PME (Petite et Moyenne Entreprise).

Ce mouvement, est marqué par le groupe Desjardins qui va implanter son siège social à Lévis et créer de nouveaux édifices. Ce dernier développe des banques, des sociétés d'assurances des caisses populaires mais également d'assurance vie sur la ville de Lévis. Cela permet donc à la ville de créer de nombreux emplois dans le secteur tertiaire, complémentaires à Québec. La ville devient alors le lieu où se développe aussi les institutions socioculturelles. Le premier hôpital public est créé en 1930 et en 1970, le centre local des services communautaires voit le jour. Lévis, favorise à cette même période le développement des services de l'éducation. Cela se traduit dès 1972, par l'affiliation à l'université de Laval d'une antenne à Lévis, en partenariat avec les hôpitaux de la ville des médecins sont alors formés. Mais il est important de souligner que dès 1930, Lévis développe l'accès au savoir et à l'éducation. En effet, il existe alors dans la ville 250 écoles élémentaires accueillant plus de 13 000 élèves. Dès 1950, quatre écoles primaires supérieures, trois couvents et collèges voient le jour sur le territoire.

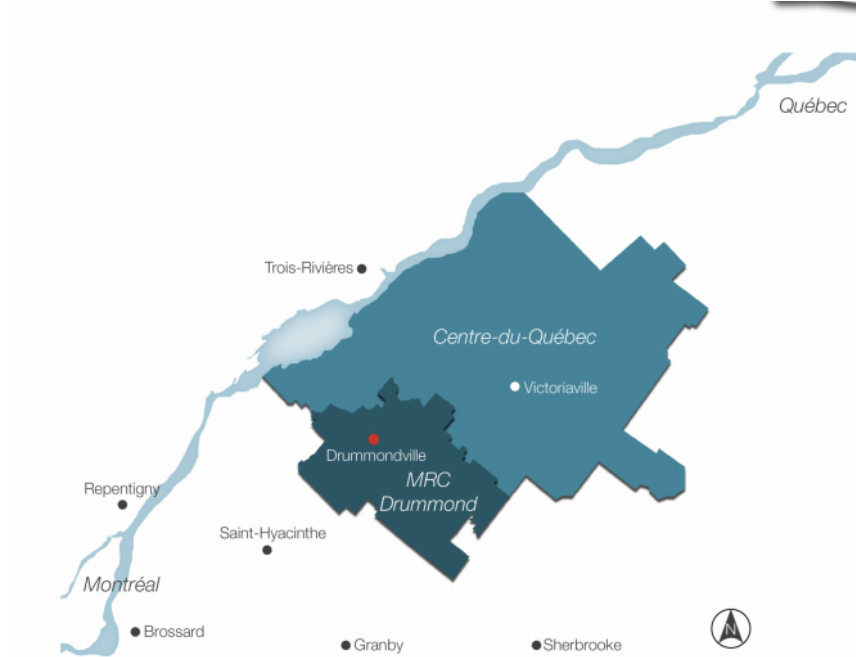
En 1960, la réforme scolaire, oblige la ville à installer de nouvelles infrastructures scolaires comme des établissements d'enseignement général et des établissements de formation professionnelle, comme le CEGEP (Collège d'Enseignement Général et Professionnel) qui se situe entre le secondaire et, l'université était créée en 1969. Au vu de l'ensemble de ces infrastructures d'éducation qu'offre Lévis cette dernière voit sa population étudiante croître de +70% entre 1960 et 1970. Dans les années 1970, après l'implantation des enseignes Desjardins, des collèges d'enseignement commercial (général plus techniques) voient le jour. A la même époque, 50% de la main-d'œuvre vit à Lévis et travaille à Québec, il est important de souligner quand même que ce mouvement n'est pas unilatéral.

A partir des années 2000, la ville de Lévis est désormais entièrement intégrée à la société de consommation et voit émerger sur son territoire les biotechnologies, mais également des banlieues et de l'industrie touristique. La revitalisation alors engagée des centres villes anciens permet à Lévis de retrouver un intérêt certain pour son patrimoine. En 2002, la CMQ (Communauté Métropolitaine) inclut à la fois Québec et Lévis. Cela témoigne donc de la complémentarité de ces dernières.

B. Drummondville, une destinée industrielle

A mi-chemin entre Montréal et Québec, sur la route Transcanadienne à une trentaine de kilomètres au sud du Lac Saint-Pierre et à quatre-vingt kilomètres de Sherbrooke, se trouve la ville moyenne Drummondville (Voir Figure 6 : Localisation de la ville de Drummondville au sein du territoire canadien). Cette ville que desservent deux lignes de chemins de fer, le Canadien National et le Canadien Pacifique est donc située « à la charnière de la plaine rurale qui s'étend jusqu'au fleuve et des premiers vallonnements des Cantons de l'Est » (Blanchard). Elle compte aujourd'hui 74 540 habitants (Direction générale des finances municipales, 2015) et s'étend sur 613 km².

Figure 6 : Localisation de la ville de Drummondville au sein du territoire canadien



Source : site de la ville de Drummondville

Elle fut fondée après la guerre de 1812, dans le but d'y installer des soldats démobilisés pour y assurer une présence vigilante sur une des voies d'accès importante au cœur du Québec, afin de prévenir toute possible invasion de l'armée américaine. Dès 1816 fut fondée une meunerie afin de transformer les grains de céréales et une scierie. Ce n'est qu'en 1874 que Drummondville est érigée en village, puis il obtient le titre de ville en 1888 (Drummondville alors moins de 2 000 personnes). L'économie de la ville dépend durant tout le XIX^{ème} siècle de l'exploitation de deux ressources naturelles que sont le bois et la limonite. De nombreuses usines se créent dans ces domaines là. Notamment en 1880, avec la création de la fonderie John McDougall, dont la production du fer en gueuse qui sert à alimenter les usines montréalaises qui fabriquent alors des roues pour les wagons de chemins de fer et les tramways urbains. En parallèle, quelques entreprises développent des méthodes de travail à la chaîne afin de fabriquer en grande quantité des chaussures, des allumettes, des chemises destinées au marché local et régional.

Malgré ces efforts de développement industriel, Drummondville peine à prendre son élan. En effet, la population délaisse peu à peu la ville ainsi, on ne compte plus que 1 450 Drummondvillois en 1901.

Le tournant et regain économie pour Drummondville, se produit en 1915, avec l'installation sur son territoire de l'Aetna Chemical. Il s'agit d'une usine succursale d'un consortium américain d'explosifs. Cette dernière communément appelée « la Poudrière » emploie 2 500 travailleurs, recrutés directement sur le territoire de son implantation. « La Poudrière » qui ferma ses portes en 1919 aura néanmoins permis à Drummondville de se faire connaître au-delà des frontières canadiennes. La ville a profité de cette dynamique pour développer en son territoire un réseau ferroviaire bien structuré. Ainsi, la présence de ce réseau et de la main-d'œuvre nombreuse auxquels vient s'ajouter la généreuse exemption de taxes foncières sont des atouts alors susceptibles de convaincre de nouveaux investisseurs.

Néanmoins, la véritable industrialisation de Drummondville est impulsée par la production abondante d'électricité sur son territoire. De 1918 à 1925, deux centrales sont construites par la Southern Canada Power. Cette dernière recrute depuis son bureau New-Yorkais, des entreprises spécialisées dans la transformation de la soie artificielle et du coton, nécessitant une demande accrue de main-d'œuvre. Si bien, qu'après Montréal et Québec, Drummondville occupe la troisième place en 1949 (sommet de l'époque glorieuse du textile) pour le nombre total d'emplois manufacturiers et le sixième rang pour la valeur annuelle de production. Le secteur du textile embauche près de 80% de la main-d'œuvre locale. A la même époque, l'abolition des barrières douanières et commerciales entraîne une longue phase de recul dans toutes les entreprises de tissage canadiennes, Drummondville n'est pas épargnée par ce phénomène.

Face à la tourmente du textile, les autorités de Drummondville reçoivent un message clair : l'avenir économique de la ville ne peut reposer sur un seul secteur manufacturier. Ainsi, la ville amorce un long processus de diversification des ses activités de production. De plus, elle commence la promotion des avantages dont dispose la ville. Cette dernière, a su profiter durant son essor important, de sa position géographique, située au carrefour de l'autoroute 55 menant vers l'Estrie et les États-Unis et de l'autoroute 20 dans l'axe Montréal-Québec, elle a ainsi implanté deux parcs industriels. Cette dynamique profite aux jeunes entrepreneurs de la ville qui jusqu'alors étaient installés dans leur garage ou dans des locaux restreints. Ces derniers font alors leurs premiers pas dans des créneaux innovateurs reliés au secteur de la machinerie et du métal ainsi que des papiers. De façon parallèle au développement de ces entreprises à propriété locale, naissent sur le territoire, des firmes hautement spécialisées. Ces dernières ont un rayonnement international. Afin de compenser les pertes des emplois manufacturiers compromis par les importations de l'Asie, des activités du secteur tertiaire viennent prendre la relève. Parmi elles, on compte l'entreposage, la distribution ou encore le transport.

Fondée en 1815, la petite colonie agro-militaire fondée par Frederick George Heriot s'est au cours des années transformées en un centre industriel grâce à la présence abondante sur son territoire de ressources naturelles exploitables telles que les résineux et les gisements de limonite.

S’amorce par la suite l’épopée du textile alors que ces ressources naturelles s’épuisent. Ces dernières, sont à l’origine d’un essor démographique important pour Drummondville. Cette spécialité n’a toutefois pas occulté la présence grandissante sur le territoire de petites et moyennes entreprises exploitants des créneaux d’avant-garde. Ces dernières ont été créées pour la majorité pas des entrepreneurs locaux. Drummondville connaît donc après 200 ans d’existence une diversification de ses activités tant du secteur secondaire que du secteur tertiaire.

Sa situation géographique à mi chemin entre Montréal et Québec la place en plein cœur de l’arc industriel Québécois. Elle subit donc l’influence de la métropole et de la ville centre de la région de Québec. Elle concentre une main-d’œuvre et des espaces industriels moins chers que dans le reste du Québec de part son faible prix du foncier ce qui fait son succès économique depuis plus de trente ans. Elle rassemble la population sans diplôme la plus élevée et un revenu moyen 16% inférieur à la moyenne du Québec. Ce territoire compte 453 entreprises essentiellement dans des activités manufacturières à faible et moyenne valeur ajoutée. Les cas d’étude présentent tous, un point commun essentiel à leur territoire qui est leur passé. En effet, le passé respectif de chacun d’entre eux, a façonné leur territoire et notamment leur développement économique. Ainsi au fil de l’histoire, chaque terrain d’étude a évolué différemment marqué par des événements qui lui sont propre. Mais, cette partie montre également le rôle non négligeable et parfois même décisionnel dans le développement économique de la relation qu’entretiennent ces villes moyennes par rapport à la métropole.

III. APPLICATION DE LA GRILLE D'ANALYSE AUX CAS D'ETUDE

A. Le cas français d'Albi

A l'échelle de l'aire urbaine, Albi est reliée à Toulouse, la métropole, par différents moyens de transports. En effet les deux villes sont desservies par le train et une autoroute. Ainsi en une heure de train et la somme de 14 euros on peut rejoindre Toulouse depuis Albi. Il existe 17 liaisons ferroviaires quotidiennes entre les deux villes. L'autoroute gratuite A68 dessert Albi et Toulouse en une heure. La ville d'Albi dispose donc d'une bonne desserte jusqu'à la métropole qu'est Toulouse.

En terme d'accessibilité à l'échelle urbaine, la ville d'Albi dispose d'un aéroport utilisé pour le transport aérien mais également pour la pratique d'activités de loisir et de tourisme. Ainsi qu'une gare SNCF à 15 minutes à pied du centre ville à partir de laquelle des liaisons quotidiennes s'effectuent (Paris/Toulouse/Albi ou encore Toulouse/Albi). Elle est également desservie par l'autoroute A68, qui lui permet d'être à 6h10 de Paris, 2h45 de Bordeaux, et 3h de la frontière espagnole. Ne disposant pas d'aéroport au sein de son territoire, la ville a néanmoins mis des navettes express entre les différents aéroports comme celui de Blagnac à Toulouse, celui de Rodez ou encore celui de Castres Mazamet. L'aire urbaine de la communauté d'agglomération de l'Albigeois, dispose d'un réseau de transports urbains dense, l'Albibus qui dessert l'ensemble des 17 communes de l'agglomération depuis 2003 et couvre 169km et exploite 18 lignes régulières (voir Annexe 1 : Plan général du réseau de transports urbains de la communauté d'agglomération de l'Albigeois 2015/1016). Il existe également depuis 2004 des transports des personnes à mobilité réduite (TPMR) et des lignes de transport à la demande (TAD).

A l'échelle de la ville, Albi compte 290 points d'arrêts de bus, permettant de se déplacer à l'intérieur même de la commune. La commune a également mis en place deux aires de covoiturage et de nombreux parkings gratuits sont disponibles sur l'ensemble d'Albi. Il existe également une rocade, de 10km de 2x2 voies reliant la RN88 et l'A68 qui après 40 ans de travaux n'est toujours pas terminée au nord de la commune. Cette dernière permet de décongestionner l'itinéraire Rodez-Toulouse.

Néanmoins, on peut souligner l'absence d'un « tram-train », alors que la commune d'Albi dispose d'un réseau ferroviaire important. Ce projet est né de la volonté politique d'une femme, Marie-Claude Bascoul, qui, en réfléchissant au projet albigeois des municipales de 2008, s'aperçut que la ligne existante de chemin de fer autour d'Albi pouvait servir à utiliser un tramway ou un tram-train, et par la suite, à décliner un autre plan de circulation et d'évolution dans Albi. A cela s'ajoute le manque d'une gare multimodale suite aux problèmes de livraisons grandissants sur le territoire. Néanmoins de façon générale, l'accessibilité tant à l'échelle urbaine qu'à l'échelle de la ville est facilitée par l'ensemble des infrastructures et réseaux de transports mis en place.

L'évolution de la population sur le territoire d'Albi connaît une croissance depuis 1999 jusqu'en 2012. Cette dernière est néanmoins très marquée en 1999 et 2007 puisqu'elle est passée de 46 274 habitants à 48 889 habitants. Entre 2007 et 2012, Albi connaît une croissance un peu moins importante qui se traduit par un passage de 48 889 habitants à 49 231 habitants. Ainsi, la commune d'Albi a connu entre 1999 et 2012 une augmentation de 6,4 % de sa population. Ce résultat s'obtient après le calcul suivant $((49\,231 - 46\,274) / 46\,274) \times 100$. Si l'on compare cette croissance à celle de la France pour la même période on constate une croissance de 8,7% pour le territoire français $((65,8 - 60,5) / 60,5) \times 100$.

De ce fait, même si la population évolue de façon importante sur la commune d'Albi cette dernière reste néanmoins moins importante, plus faible que la croissance du territoire français pour la même période mais elle reste quand même positive.

Si l'on s'intéresse, à la répartition de cette population en fonction des classes d'âges sur la commune, on observe le tableau suivant :

Figure 7 : Tableau de la répartition de la population en fonction des classes d'âges de la ville d'Albi

Classe d'âges	0 à 14 ans	15 à 29 ans	30 à 44 ans	45 à 59 ans	60 à 74 ans	75 ans et plus
Nombre d'habitants	6 998	10 500	7 566	9 275	8 134	6 759
% parmi la population totale de la commune	14, 2	21,3	15,4	18,8	16,5	13,7
Profil	Jeune ménage 35, 6 %		Moyen 34, 2%		Vieillissante 30, 2 %	

Réalisation : Marteles Marjorie, 2016

Source : Données INSEE 2012

On observe donc que sur la ville aucun profil ne se distingue parmi les trois profils identifiés à savoir les « jeunes ménages », la classe d'âge « moyen » et la classe « vieillissante ». Tous les profils sont représentés de façon égale sur le territoire. Contrairement, au profil type des populations des villes moyennes en France qui se veut être composé de « jeune ménage » et d'une population « vieillissante ». Néanmoins, la ville d'Albi ne présente pas un profil « moyen » dominant qui lui permettrait de se distinguer des autres villes moyennes françaises.

Si l'on s'intéresse maintenant aux revenus des ménages de la commune d'Albi, on observe que sur les 22 611 ménages, 57, 9% sont imposables. La médiane des revenus par ménage de la commune est de 19 090 euros (INSEE, 2012). Si l'on compare cette médiane à celle des ménages français on observe que cette dernière est moins élevée. En effet, la médiane des revenus par ménage en France en 2012 est de 29 540 euros (INSEE, 2012). Ainsi, le revenu médian d'un ménage de la commune d'Albi est deux fois moins élevé que le revenu médian Français.

La commune d'Albi, rassemble 5 353 établissements sur son territoire (INSEE, 2013). Ces derniers se répartissent de la façon suivante :

Figure 8 : Tableau de la répartition des établissements de la commune d'Albi

Etablissements	Part en %	Secteur d'activité
Agriculture	0,5	Primaire (0,5%)
Industrie	4,8	Secondaire(12,2%)
Construction	7,4	
Commerce, transports et services divers	67,2	Tertiaire (87,3%)
Administration publique, enseignement, santé et action sociale	20,1	
Très petite entreprise (1 à 9 salariés)	29,8	
10 salariés et ou plus	8,1	

Réalisation : Marteles Marjorie, 2016

Source : Données INSEE 2013

Albi n'est donc pas un territoire à vocation industrielle ou dans le secteur de la construction. Néanmoins, elle présente des établissements diversifiés. La part importante de TPE (Très Petite Entreprise, 29,8%) exprime la bonne dynamique du territoire, sa volonté de diversifier son économie puisque cette part est plus importante que celle de l'administration, enseignement qui est de 20,1%. Le nombre d'établissements marchands augmente grâce au dynamisme des services. Le tissu productif, comme dans les territoires de référence, est essentiellement constitué de PME, particulièrement de très petites entreprises (TPE, moins de 20 salariés).

Cela témoigne donc du souhait de la part des politiques du territoire d'inculquer une nouvelle dynamique économique sur ce dernier et de ne pas se contenter d'être une ville qui s'est uniquement tournée vers une spécialité économique mais qui a su développer les services tertiaires, l'enseignement et l'accueil de TME et PME (Petite et Moyenne entreprise). De plus, 71,4 % de la population de la ville d'Albi travaillent et résident à Albi contre 28, 6% qui travaillent en dehors d'Albi.

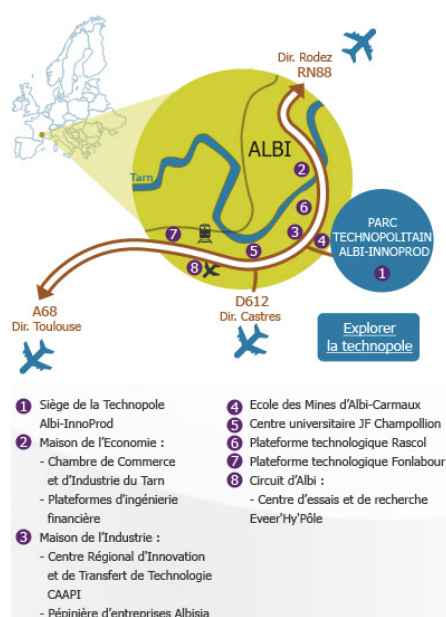
Albi n'est donc pas une cité dortoir. De la richesse est créée sur son territoire à travers les divers secteurs d'activités et établissements présents qui est directement réinjecter au sein de la commune.

En terme de services et d'équipements, Albi constitue un pôle d'équipements et de services supérieurs avec 35 équipements de cette gamme. On y trouve également des équipements de proximités et intermédiaires. On retrouve comme service marquant les maternités et les services d'urgence. La part de la population vivant à plus d'une demi-heure aller-retour de la plupart des équipements de la gamme intermédiaire est plus faible dans la zone d'emploi d'Albi qu'en moyenne en Midi Pyrénées. Pour certains équipements l'accessibilité est de très bonne qualité avec une très faible proportion d'habitants éloignés de plus de 30 minutes de ces équipements : parfumeries, garde d'enfants d'âge préscolaire, magasins d'optiques, horlogeries, bijouteries, orthophonistes, magasins de chaussures.

Albi est une ville importante, bien équipée en spécialités médicales par exemple, et très bien située au centre de sa zone d'emploi : autant de facteurs favorables à une bonne accessibilité pour l'ensemble des habitants des bassins de vie limitrophes. Ainsi, la part de la population vivant à plus d'une heure de ces services est inférieure à la moyenne régionale. Pour certains services ou équipements de la gamme supérieure, l'accès est plus rapide que dans l'ensemble des zones d'emploi hors celle de Toulouse. Les habitants sont ainsi plutôt privilégiés en ce qui concerne l'accès à certains services de santé : pédiatres, gastro-entérologues, spécialistes en hépatologie, gynécologues et obstétriciens, dermatologues, maternités auxquels s'ajoutent les services d'accueil d'adultes handicapés, les agences de Pôle emploi ou encore les hypermarchés (INSEE, 2014).

Albi est n°1 au classement des villes moyennes françaises « où il fait bon entreprendre » (Magazine L'Entreprise., octobre 2010, n°293). La ville mène une politique d'innovation au sein de son territoire. Elle est donc reconnue pour son économie et innovation. Elle est le siège de la Technopole Albi-Innoprod (voir Figure 9 : Localisation des acteurs de l'innovation sur le territoire d'Albi). Ce parc technopolitain offre des perspectives nouvelles pour les entreprises innovantes et pour les entreprises issues des incubateurs de l'École des Mines d'Albi Carmaux et de la pépinière d'entreprises Albisia.

Figure 9 : Localisation des acteurs de l'innovation sur le territoire d'Albi



Source : albi-innoprod.com

Au vu de l'ensemble de ces indicateurs, nous pouvons attribuer une note soit : -1, 0, +1 à l'ensemble de ces derniers comme suit :

Figure 10 : Tableau de la grille d'analyse pour le cas d'étude d'Albi

Critère	Indicateur	Note	Moyenne Critère
Géographie	Rapport à la métropole	+1	2
	Accessibilité	+1	
Sociologie	Population	0	-1
	Age	0	
	Revenu	-1	
Economie	Domaines d'activités	+1	3
	Equipements et services	+1	
	Innovation/Création	+1	
Note cas d'étude Albi	4		

Réalisation : Marteles Marjorie, 2016

B. Le cas français de Cognac

A l'échelle de l'aire urbaine, Cognac est reliée à Angoulême, la métropole, par différents moyens de transports. En effet les deux villes sont desservies par le train, une ligne de bus directe. Ainsi en 40 minutes de train et la somme de 11 euros on peut rejoindre Angoulême depuis Cognac. Il existe 10 liaisons ferroviaires quotidiennes entre les deux villes. La ligne de bus 15, dessert quotidiennement à raison de 11 liaisons en une heure pour 1 euro seulement. La ville de Cognac dispose donc d'une bonne desserte jusqu'à la métropole qu'est Angoulême.

En terme d'accessibilité à l'échelle urbaine, la ville de Cognac dispose d'une gare SNCF en centre ville à partir de laquelle des liaisons quotidiennes s'effectuent notamment par les TER Poitou Charente. L'aéroport Angoulême-Cognac se trouve à 53km de Cognac mais ne propose pas de navettes pour rejoindre la ville. Le Grand Cognac, dispose d'un réseau de transports urbains peu dense, Transcom qui dessert l'ensemble des communes du Grand Cognac (voir Annexe 2 : Plan général du réseau de transports urbains du Grand Cognac). Il existe également depuis 2011 des transports des personnes à mobilité réduite (TPMR) et des lignes de transport à la demande (TAD).

A l'échelle de la ville de Cognac, le réseau de bus dispose de 4 lignes régulières qui permettent de se déplacer. La commune a également mis en place une aire de covoiturage et l'ensemble des parkings de la commune sont gratuits le week-end et jours fériés.

Néanmoins, on peut souligner l'absence d'une autoroute, d'une navette entre l'aéroport et le centre de Cognac et d'un faible réseau de transports en commun. De ce fait même si elle dispose d'équipements favorisant son accessibilité, la ville de Cognac doit encore faire des efforts dans ce domaine.

L'évolution de la population sur le territoire de Cognac connaît une croissance stable voire une décroissance depuis 1999 jusqu'en 2012. Entre 1999 et 2007 cette dernière est stable, constante puisqu'elle est passée de 19 525 habitants à 19 243 habitants. Entre 2007 et 2012, Cognac connaît une décroissance qui se traduit par un passage de 19 243 habitants à 18 626 habitants. Ainsi, la commune de Cognac a connu entre 1999 et 2012 une stagnation puis une décroissance de -3,2 % de sa population. Ce résultat s'obtient après le calcul suivant $((18\,626 - 19\,243) / 19\,243) * 100$. Si l'on compare cette croissance à celle de la France pour la même période on constate une croissance de 8,7% pour le territoire français $((65,8 - 60,5) / 60,5) * 100$. Ainsi, alors que le territoire français pour cette même période connaît une croissance importante, le territoire de Cognac lui connaît une décroissance importante.

Si l'on s'intéresse, à la répartition de cette population en fonction des classes d'âges sur la commune, on observe le tableau suivant :

Figure 11 : tableau de la répartition de la population Cognaise en fonction des classes d'âges

Classe d'âges	0 à 14 ans	15 à 29 ans	30 à 44 ans	45 à 59 ans	60 à 74 ans	75 ans et plus
Nombre d'habitants	2 839	3 603	3 152	3 911	2 814	2 307
% parmi la population totale de la commune	15,2	19,3	16,9	21	15,1	12,4
Profil	Jeune ménage 34,5 %		Moyen 37,2 %		Vieillissante 27,5 %	

Réalisation : Marteles Marjorie, 2016

Source : Données INSEE 2012

On observe donc que sur la ville deux profils se distinguent parmi les trois profils identifiés à savoir les « jeunes ménages », la classe d'âge « moyen ». Tous les profils sont représentés sur le territoire, néanmoins le profil âge « moyen » est prédominant. Contrairement, au profil type des populations des villes moyennes en France qui se veut être composé de « jeunes ménages » et d'une population « vieillissante ». De ce fait la ville de Cognac présente un profil « moyen » dominant qui lui permet de se distinguer des autres villes moyennes françaises.

Si l'on s'intéresse maintenant aux revenus des ménages de la commune de Cognac, on observe que sur les 9 276 ménages que compte le territoire, 60,3% sont imposables. La médiane des revenus par ménage de la commune est de 18 525 euros (INSEE, 2012). Si l'on compare cette médiane à celle des ménages français on observe que cette dernière est moins élevée. En effet, la médiane des revenus par ménage en France en 2012 est de 29 540 euros (INSEE). Ainsi, le revenu médian d'un ménage de la commune de Cognac est deux fois moins élevé que le revenu médian français.

La commune de Cognac, rassemble 2 017 établissements sur son territoire (INSEE, 2013). Ces derniers se répartissent de la façon suivante :

Figure 12 : Tableau de la répartition des établissements de la commune de Cognac

Etablissements	Part en %	Secteur d'activité
Agriculture	1,0	Primaire (1%)
Industrie	6,7	Secondaire (12,6%)
Construction	5,9	
Commerce, transports et services divers	71,2	Tertiaire (86,3%)
Administration publique, enseignement, santé et action sociale	15,1	
Très Petite (1 à 9 salariés)	26,9	
10 salariés et ou plus	8,8	

Réalisation : Marteles Marjorie, 2016

Source : Données INSEE 2013

Cognac se veut être un territoire à vocation industrielle avec un secteur secondaire représentant 12,6%. Néanmoins, elle présente des établissements diversifiés, montrant la nécessité pour son territoire de s'adapter aux nouveaux marchés. La part importante de TPE (Très Petite Entreprise, 26,9%) exprime la bonne dynamique du territoire, sa volonté de diversifier son économie puisque cette part est plus importante que celle de l'administration, enseignement qui est de 15,1%. Le nombre d'établissements marchands augmente grâce au dynamisme des services. Le tissu productif, comme dans les territoires de référence, est essentiellement constitué de PME, particulièrement de très petites entreprises (TPE, moins de 20 salariés).

Cela témoigne donc du souhait de la part des politiques du territoire d'inculquer une nouvelle dynamique économique sur ce dernier et de ne pas se contenter d'être une ville qui s'est uniquement tournée vers une spécialité économique mais qui a su développer les services tertiaires, l'enseignement et l'accueil de TME et PME (Petite et Moyenne entreprise). De plus, 56,5% de la population de la ville de Cognac travaille et réside à Cognac.

Cognac n'est donc pas qu'une cité dortoir. En effet, de la richesse est créée sur son territoire à travers les divers secteurs d'activités et établissements présents qui est directement réinjectée au sein de la commune.

En terme de services et équipements Cognac compte huit écoles maternelles, six écoles primaires, trois collèges publics (Claude-Boucher, Félix-Gaillard et Élysée-Mousnier), deux lycées publics (Jean-Monnet et lycée professionnel Louis-Delâge), deux écoles privées, un lycée privé (Beaulieu) et un collège privé (Saint-Joseph), ainsi que plusieurs établissements de formations professionnelles et de formations continues, et un réseau d'aide spécialisé pour les enfants en difficulté.

Pour le sport, les équipements sont nombreux, image des très nombreux sports pratiqués ce qui a valu à Cognac un titre de ville la plus sportive de France en 1965 et 1991. Ces équipements sont de deux types, les uns communaux et les autres intercommunaux. En terme de santé la ville dispose d'un pôle créé en 2013. Il existe également plusieurs maisons de retraite.

Sont présents médecins généralistes et spécialistes, dentistes, kinésithérapeutes, infirmières et pharmacies.

Cognac présente donc des équipements et des services supérieurs. On y trouve également des équipements de proximité et intermédiaires (INSEE, 2014).

En terme d'innovation et de création aucune donnée n'est renseignée.

Au vu de l'ensemble de ces indicateurs, nous pouvons attribuer une note soit : -1, 0, +1 à l'ensemble de ces derniers comme suit :

Figure 13 : Tableau de la grille d'analyse pour le cas d'étude de Cognac

Critère	Indicateur	Note	Moyenne Critère
Géographie	Rapport à la métropole	+1	1
	Accessibilité	0	
Sociologie	Population	-1	-1
	Age	+1	
	Revenu	-1	
Economie	Domaines d'activités	+1	2
	Equipements et services	+1	
	Innovation/Création	Non renseigné	
Note cas d'étude Cognac	2		

Réalisation : Marteles Marjorie, 2016

C. Le cas canadien de Lévis

A l'échelle de l'aire urbaine, Lévis est reliée à la ville de Québec, la métropole, par différents moyens de transports. Les deux villes sont desservies par une navette fluviale et une voie rapide de bus. Ainsi, par navette fluviale il est possible de rejoindre la ville de Québec en 12 min, cette dernière est gratuite. Le départ de cette navette s'effectue tous les jours toutes les 20 minutes. En voiture, le trajet s'effectue en 26 min, de nombreux covoiturages sont proposés. Le projet de l'élaboration de voies de bus rapides réservées aux trajets Lévis/Québec a été adopté cette année, en 2016 et les travaux débiteront d'ici 5 à 6 ans. La ville de Lévis dispose donc d'une bonne desserte jusqu'à la métropole qu'est Québec.

En terme d'accessibilité à l'échelle urbaine, la ville de Lévis dispose d'une gare intermodale en centre ville à partir de laquelle des liaisons quotidiennes s'effectuent notamment par navette fluviale pour rejoindre Québec (voir Annexe 3 : Plan de la gare multimodale de Lévis).

A l'échelle de la ville, Lévis, dispose d'un réseau de bus relativement important (voir Annexe 4 : Plan général du réseau de transports de la ville de Lévis) qui s'étend sur 550 km² et couvre l'ensemble du territoire mais ce dernier ne semble pas être adapté aux personnes à mobilités réduites. La gare multimodale de Lévis possède 5 quais d'embarquement et de débarquement adjacents à la Gare de la société de transports en communs. De nombreux parkings gratuits sont mis à la disposition des habitants à proximité des transports en communs afin de favoriser leurs usages. On retrouve également des aires de covoiturage. Néanmoins, la ville de Lévis ne présente pas d'autoroute ni d'aéroport. On pourrait également penser à l'extension du réseau de bus de la ville jusqu'à la ville de Québec. De ce fait même si elle dispose d'équipements favorisant son accessibilité, la ville de Lévis doit encore faire des efforts dans ce domaine.

L'évolution de la population sur le territoire de Lévis connaît une croissance stable depuis les années 1991. En effet, depuis 1991, la ville de Lévis connaît une croissance environnant les 6% chaque années. Ainsi, entre 2006 et 2011 la population de la ville est passée de 130 005 habitants à 138 765 habitants soit une croissance de 6,7% $((138\,765 - 130\,005) / 130\,005) * 100$. Si l'on compare cette croissance à celle du Canada, pour la même période on constate une croissance de 5,9 % pour le territoire canadien $((33\,479\,688 - 31\,612\,897) / 31\,612\,897) * 100$. Ainsi, la ville de Lévis connaît pour cette même période une croissance plus importante, que l'ensemble du territoire canadien.

Si l'on s'intéresse, à la répartition de cette population en fonction des classes d'âges sur la commune, on observe le tableau suivant :

Figure 14 : Tableau de la répartition de la population de Lévis en fonction des classes d'âges

Classe d'âges	0 à 14 ans	15 à 24 ans	25 à 64 ans	65 ans et plus
Nombre d'habitants	23 720	17 195	78 985	18 635
% parmi la population totale de la commune	17,1	12,4	57	13,5
Profil	Jeune ménage 29,5 %		Moyen 57 %	Vieillissant 13,5 %

Réalisation : Marteles Marjorie, 2016

Source : Données statistique Canada 2011

On observe donc que sur la ville un profil se distingue parmi les trois profils identifiés à savoir la classe d'âge « moyen ». Tous les profils sont néanmoins représentés sur le territoire. Contrairement, au profil type des populations des villes moyennes au Canada qui se veut être composé de « jeunes ménages » et d'une population « vieillissante », la ville de Lévis présente donc un profil de classe d'âge « moyen ». De plus, cette dernière présente un profil vieillissant faible comparé aux autres villes moyennes canadiennes (13,5%). Ainsi, la ville de Lévis se distingue des autres villes moyennes canadiennes.

Si l'on s'intéresse maintenant aux revenus des ménages de la commune de Lévis, on observe que le territoire compte 57 765 ménages. La médiane des revenus par ménage de la commune est de 69 122 dollars (Données statistique Canada, 2011). Si l'on compare cette médiane à celle des ménages canadiens on observe que cette dernière est sensiblement la même. En effet, la médiane des revenus par ménage au Canada en 2011 est de 69 860 dollars (Données statistique Canada, 2011). Ainsi, le revenu médian d'un ménage de la commune de Lévis est égal au revenu médian canadien.

La commune de Lévis, rassemble 4 750 établissements sur son territoire (données statistique Canada, 2011). Ces derniers se répartissent de la façon suivante :

Figure 15 : Tableau de la répartition des établissements de la commune de Lévis

Secteurs	Part en %
Primaire	4,5
Secondaire	23
Tertiaire	64,5

Réalisation : Marteles Marjorie, 2016

Source : Données statistique Canada, 2016

Sur le plan de l'emploi, c'est le secteur tertiaire (commerces et services) qui domine puisqu'il représente près de 80 % de tous les emplois. Dans ce secteur, les domaines des finances et des assurances occupent une place prépondérante en raison de la présence du siège social du Mouvement Desjardins. Le secteur secondaire (constructions et fabrications) est aussi très actif, compte tenu de la présence d'une industrie manufacturière forte. Ce secteur caractérise le tissu économique de toute la région Chaudière-Appalaches. En lien avec une économie régionale dynamique et diversifiée, la ville de Lévis possède également un secteur primaire (agriculture et forêt) bien établi. Ce n'est donc pas un territoire à vocation industrielle.

En terme de services et équipements Lévis compte 10 bibliothèques, une université, un Cégep, 13 piscines, 195 km de réseau cyclable dont 69 km rattachés à la Route Verte. Elle compte également 255 parcs et espaces verts dont une centaine rassemblent des infrastructures sportives et récréatives. Lévis présente donc des équipements et des services supérieurs. On y trouve également des équipements de proximité et intermédiaires.

La ville de Lévis a créé un parc à vocation technologique et scientifique qui s'adresse aux entreprises innovantes. Elles pourront ainsi jouir d'un site inspirant à proximité de la ville de Québec à des prix plus attractifs.

Au vu de l'ensemble de ces indicateurs, nous pouvons attribuer une note soit : -1, 0, +1 à l'ensemble de ces derniers comme suit :

Figure 16 : Tableau de la grille d'analyse pour le cas d'étude de Lévis

Critère	Indicateur	Note	Moyenne Critère
Géographie	Rapport à la métropole	+1	1
	Accessibilité	0	
Sociologie	Population	+1	2
	Age	+1	
	Revenu	0	
Economie	Domaines d'activités	+1	3
	Equipements et services	+1	
	Innovation/Création	+1	
Note cas d'étude Lévis	6		

Réalisation : Marteles Marjorie, 2016

D. Le cas canadien de Drummondville

A l'échelle de l'aire urbaine, Drummondville est reliée à la ville de Québec et de Montréal, par différents moyens de transports. En effet elle est desservie jusqu'à Québec et Montréal par un réseau ferroviaire important. Ainsi, on peut rejoindre Québec en 2h pour 31\$ et Montréal en 1h pour 24\$. Six liaisons sont proposées vers les deux villes quotidiennement. Une autoroute gratuite permet d'accéder à Québec en 1h41 et à Montréal en 1h18. Elles disposent également d'autoroutes gratuites comme l'autoroute 20, 55 et la route Transcanadienne.

La ville de Drummondville dispose donc une bonne desserte jusqu'à Québec et Montréal.

En terme d'accessibilité à l'échelle urbaine, la ville de Drummondville dispose d'une gare à 10km du centre ville à partir de laquelle des liaisons quotidiennes s'effectuent. Ainsi que d'un réseau de bus desservant toutes les communes aux alentours (voir Annexe 5 : Plan général du réseau de transports de la ville de Drummondville). De plus, Drummondville est dotée d'un aéroport pouvant servir au tourisme d'affaire, à des privées ou encore transport de marchandises.

A l'échelle de la ville, Drummondville dispose d'un réseaux très important d'Autobus et de Taxi bus. Elle met à disposition de nombreux stationnements gratuits et aires de covoiturage. Elle est dotée sur l'ensemble de son territoire d'un réseau de télécommunication à haute vitesse.

L'évolution de la population sur le territoire de Drummondville connaît une croissance stable depuis les années 1991. Depuis 1991, la ville de Drummondville connaît une croissance environnant les 6% chaque années. Ainsi, entre 2006 et 2011 la population de la ville est passée de 67 392 habitants à 71 855 habitants soit une croissance de 6,6% $((71\ 855 - 67\ 392) / 67\ 392) * 100$). Si l'on compare cette croissance à celle du Canada, pour la même période on constate une croissance de 5,9 % pour le territoire canadien $((33\ 479\ 688 - 31\ 612\ 897) / 31\ 612\ 897) * 100$). Ainsi, la ville de Drummondville connaît pour cette même période une croissance plus importante, que l'ensemble du territoire canadien.

Si l'on s'intéresse, à la répartition de cette population en fonction des classes d'âges sur la commune, on observe le tableau suivant :

Figure 17 : Tableau de la répartition de la population de Drummondville en fonction des classes d'âges

Classe d'âges	0 à 14 ans	15 à 24 ans	25 à 64 ans	65 ans et plus
Nombre d'habitants	10 640	8 655	39 755	12 805
% parmi la population totale de la commune	14, 8	12,1	55, 3	17,8
Profil	Jeune ménage 26, 9 %		Moyen 55,3 %	Vieillissant 17,8 %

Réalisation : Marteles Marjorie, 2016

Source : Données statistique Canada 2011

On observe donc que sur la ville un profil se distingue parmi les trois profils identifiés à savoir les la classe d'âge « moyen ». Tous les profils sont néanmoins représentés sur le territoire. Contrairement, au profil type des populations des villes moyennes au Canada qui se veut être composé de « jeunes ménages » et d'une population « vieillissante », la ville de Drummondville présente donc un profil de classe d'âge « moyen ». De plus, cette dernière présente un profil vieillissant faible comparé aux autres villes moyennes canadiennes (13,5%). Ainsi, la ville de Drummondville se distingue des autres villes moyennes canadiennes.

Si l'on s'intéresse maintenant aux revenus des ménages de la commune de Drummondville, on observe que la médiane des revenus par ménage de la commune est de 43 352 dollars (Données statistique Canada, 2011). Si l'on compare cette médiane à celle des ménages canadiens on observe que cette dernière est sensiblement moins élevée. En effet, la médiane des revenus par ménage au Canada en 2011 est de 69 860 dollars (Données statistique Canada, 2011). Ainsi, le revenu médian d'un ménage de la commune de Drummondville est inférieur au revenue médian canadien.

La commune de Drummondville, rassemble 2 845 établissements sur son territoire (données statistique Canada, 2011). Ces derniers se répartissent de la façon suivante :

Figure 18 : Tableau de la répartition des établissements de la commune de Drummondville

Secteurs	Part en %
Primaire	2,9
Secondaire	19
Tertiaire	78,1

Réalisation : Marteles Marjorie, 2016

Source : Données statistique Canada, 2011

Sur le plan de l'emploi, c'est le secteur tertiaire (commerces et services) qui domine puisqu'il représente près de 80% de tous les emplois. Le secteur secondaire (construction et fabrication) est aussi très actif, compte tenu de la présence d'une industrie manufacturière forte. Ce secteur caractérise le tissu économique de toute la région. En lien avec une économie régionale dynamique et diversifiée, la ville de Drummondville possède également un secteur primaire (agriculture et forêt) bien établi. Ce n'est donc plus qu'un territoire à simple vocation industrielle.

En terme de services et équipements Drummondville compte un centre de réunions, un centre des congrès, un centre de foires. On y trouve aussi une antenne de l'université de Trois Rivières, un Cégep. Elle compte également des parcs et espaces verts dont une centaine rassemblent des infrastructures sportives et récréatives. Un cinéma et des festivals. Drummondville présente donc des équipements et des services supérieurs. On y trouve également des équipements de proximités et intermédiaires.

En terme d'innovation et de création aucune donnée n'est renseigné.

Au vu de l'ensemble de ces indicateurs, nous pouvons attribuer une note soit : -1, 0, +1 à l'ensemble de ces derniers comme suit :

Figure 19 : Tableau de la grille d'analyse pour le cas d'étude de Drummondville

Critère	Indicateur	Note	Moyenne Critère
Géographie	Rapport à la métropole	+1	2
	Accessibilité	+1	
Sociologie	Population	+1	1
	Age	+1	
	Revenu	-1	
Economie	Domaines d'activités	+1	2
	Equipements et services	+1	
	Innovation/Création	Non renseigné	
Note cas d'étude Drummondville	5		

Réalisation : Marteles Marjorie, 2016

Dans cette partie nous avons pu remplir les grilles analytiques pour chacun de nos cas d'étude. Avant de comparer ces territoires dans la partie suivante, nous remarquons déjà des disparités et des limites quant à cette étude. En effet, certains indicateurs ne peuvent être renseignés par manque d'informations les concernant notamment en terme d'innovation et de création et ce aussi bien en France qu'au Canada. De plus, on remarque que les classes d'âges en France et au Canada ne sont pas les mêmes. Pour les établissements au Canada ils ne sont référencés qu'en fonction des secteurs auxquels ils appartiennent.

De ce fait, nous avons retenu la définition suivante de l'économiste Ecossais Colin Clark concernant les trois secteurs d'activités primaire, secondaire et tertiaire.

Le secteur primaire comprend l'agriculture, la pêche, l'exploitation forestière et minière. On désigne parfois les trois dernières industries par « autres industries primaires ». Les industries primaires sont liées à l'extraction des ressources de la terre et à l'agriculture.

Le secteur secondaire regroupe les activités liées à la transformation des matières premières issues du secteur primaire. Il comprend des activités aussi variées que l'industrie du bois, l'aéronautique et l'électronique. Ce dernier fournit des emplois d'ingénieur et fournit du travail de recherche et développement à des entreprises du secteur tertiaire.

Le secteur tertiaire regroupe toutes les activités économiques qui ne font pas partie des deux autres.

Par exemple, l'assurance, l'enseignement, la grande distribution, les associations, le tourisme, les transports font partie du secteur tertiaire. Il s'agit du secteur qui produit des services.

L'ensemble des résultats sont repris dans le tableau ci-dessous :

Figure 20 : Tableau de la grille d'analyse pour l'ensemble des cas d'étude

Ville	Critère	Moyenne	Note finale
Albi	Géographie	2	4
	Sociologie	-1	
	Economie	3	
Cognac	Géographie	1	2
	Sociologie	-1	
	Economie	2	
Lévis	Géographie	1	6
	Sociologie	2	
	Economie	3	
Drummondville	Géographie	2	5
	Sociologie	2	
	Economie	2	

Réalisation : Marteles Marjorie, 2016

IV. ANALYSE ET COMPARAISON DES CAS D'ETUDE

A. A l'échelle française

Figure 21 : Tableau de la grille d'analyse pour les deux cas d'étude français

Critère	Indicateur	Note Albi	Note Cognac
Géographie	Rapport à la métropole	+1	+1
	Accessibilité	+1	0
Sociologie	Population	0	-1
	Age	0	+1
	Revenu	-1	-1
Economie	Domaines d'activités	+1	+1
	Equipements et services	+1	+1
	Innovation/Création	+1	Non renseigné
Note finale		4	2

Réalisation : Marteles Marjorie, 2016

Dans ce tableau sont regroupés les résultats de l'analyse multicritères appliquée aux deux cas français choisi précédemment.

Les villes moyennes françaises ont été soutenues par les différents gouvernements mis en place. Dès 1970, notamment avec les contrats des villes moyennes. Ces lois, contrats, et soutiens ont été appliqués à toutes les villes moyennes de France de la même façon. Pourtant, à travers ces deux cas d'étude, on s'aperçoit qu'elles n'ont pas toutes subies le même sort, puisque la note finale attribuée à chacune d'entre elles à la suite de l'analyse multicritères n'est pas la même. Au vu de cette note finale, on remarque donc que les disparités entre les villes moyennes françaises sont belles et bien présentes et notables. En effet, dans les deux cas d'étude choisis cette dernière est deux fois plus importante d'un territoire à un autre. Il y a donc certaines villes moyennes françaises qui s'en sortent mieux que d'autres, qui ont des dynamiques plus positives comme Albi qui obtient une note finale de 4 soit deux fois plus importante que Cognac qui obtient la note de 2.

Afin de comprendre les disparités qui amènent ces deux cas d'étude à obtenir un écart si important dans leur note finale, il est nécessaire de comparer leurs modèles fonctionnels et socio-économiques.

Pour se faire, nous allons nous intéresser aux notes attribuées à chacun des indicateurs renseignant sur les trois critères retenus dans cette étude.

Le rapport d'Albi et Cognac à leurs métropoles respectives, Toulouse et Angoulême est bon puisque toutes deux ont un +1 pour cet indicateur. En revanche, un travail en terme d'accessibilité est encore à faire pour la ville de Cognac puisque cette dernière a une note de 0 contrairement à Albi qui a une note de +1 pour cet indicateur. Par le critère géographie, nous pouvons ainsi définir de quel type de ville il s'agit pour les deux territoires. Ces dernières sont toutes les deux des villes moyennes en réseaux, puisqu'elles sont reliées à la ville centre par de nombreux moyens tels que les transports en commun (bus, trains, navettes) ou encore des axes autoroutiers. Des trajets quotidiens, rapides et peu chers sont donc présents sur ces territoires. Le modèle fonctionnel suivi par ces villes moyennes françaises est donc le même et leur permet d'être connecté à la métropole dont elles dépendent sans pour autant en être très proche géographiquement. De plus, à l'intérieur même de leur territoire, le modèle mis en place permet une bonne desserte et accessibilité de ce dernier.

La population, l'âge et les revenus, sont des indicateurs renseignant sur le critère sociologie et donc sur les modèles sociologiques suivis par les villes d'Albi et de Cognac. En terme de population, son évolution dans le temps pour les deux cas d'étude, montre qu'Albi et Cognac connaissent respectivement une croissance mais qui est inférieure à la croissance nationale française pour cette même période voire une décroissance pour Cognac. Cela se traduit en terme de note par 0 et -1. Albi et Cognac soulèvent et confirment un véritable problème, auxquels sont soumises les villes moyennes françaises de façon générale quant à l'accroissement de la population au sein de leurs territoires, à retenir les populations déjà présentes et en faire venir des nouvelles.

En terme des classes d'âges présentent sur les communes d'étude d'Albi et de Cognac, avec des notes respectives de 0 et +1, les villes moyennes françaises s'en sortent relativement bien. En effet, même si Cognac présente une classe moyenne dominante sur son territoire, Albi est quant à elle plus homogène, mais ces dernières ne s'accordent que sur le profil types des villes moyennes à savoir un profil vieillissant ou de jeunes ménages.

Néanmoins, en terme de revenu médian par ménage et par an, Albi et Cognac avec des notes de -1 sont donc en dessous de la médiane nationale française.

Ainsi, l'analyse de ces indicateurs permet de définir que le modèle sociologique actuel suivi par les villes moyennes françaises ne semble pas adapté, et que de nombreux efforts sont à faire afin d'attirer et de garder de nouvelles populations sur leurs territoires ainsi que d'accroître leur pouvoir d'achat.

Le critère économie a été calculé quant à lui à l'aide des indicateurs suivants : domaines d'activités, équipements et services et innovation/création. Au vu des notes attribuées à Albi et Cognac à savoir +1 pour l'ensemble de ces indicateurs, les deux villes moyennes françaises présentent donc le même modèle économique. Elles comptent des équipements et services complémentaires et diversifiés par rapport à ceux offerts par la métropole. A savoir, une économie diversifiée où les trois secteurs d'activités sont représentés avec une part importante et majoritaire des services tertiaires, complémentaire aux services secondaires essentiellement concentrés dans les métropoles respectives. Afin d'être plus performante, compétitive et attirer de jeune PME et TPE, Albi et Cognac ont su développer des espaces (technopole par exemple) dédiés à l'innovation et la création.

On peut ainsi regrouper dans un tableau les similitudes et différences entre les deux cas d'étude français.

Figure 22 : Tableau de la comparaison des indicateurs pour les cas français

Similitude	Différence
Rapport à la métropole	Accessibilité
Revenu	Population
Domaine d'activités	Age
Equipements et services	

Réalisation : Marteles Marjorie, 2016

En d'autres termes, Albi et Cognac, au passé pourtant différent, industriel pour Cognac contrairement à Albi, sont de même type et accordent leur stratégie de développement économique.

Toutes les deux sont des villes moyennes en réseau par rapport à Toulouse et Angoulême. En se tournant vers une économie diversifiée, à dominante du secteur tertiaire, elles développent donc des services et des fonctions complémentaires à ceux de la métropole. Ces derniers se veulent donc être également innovants et créatifs. Ainsi ces deux cas français malgré les différences qu'ils présentent notamment au niveau des indicateurs « population », « âge », « accessibilité » présentent des profils fonctionnels et socio-économiques similaires au vu de la note attribuée aux critères Géographie et Economie notamment. Néanmoins, le modèle d'Albi avec une note totale de 4, est le modèle français de ville petite est moyenne qui est inscrite dans la dynamique la plus positive. Elle se distingue de part les indicateurs population et accessibilité de la ville Cognac. Son réseau de transports en commun et ses infrastructures comme la présence d'une gare ou encore d'une autoroute sont de véritables atouts, qui manque aujourd'hui à la ville moyenne qu'est Cognac. De plus, Albi connaît certes, une croissance de sa population moins importante que la moyenne française pour la même période mais contrairement à Cognac, elle ne décroît pas.

Cognac n'est pas en reste puisqu'un indicateur, celui de l'innovation et création, n'a pas pu être noté par manque d'information à son sujet. Sans quoi, elle aurait certainement pu se voir attribuer la note de +1 pour cet indicateur là et donc voir sa note finale s'améliorer. C'est donc là une limite non négligeable que présente cette méthodologie d'analyse.

B. A l'échelle canadienne

Figure 23 : Tableau de la grille d'analyse pour les deux cas d'étude canadiens

Critère	Indicateur	Note Lévis	Note Drummondville
Géographie	Rapport à la métropole	+1	+1
	Accessibilité	0	+1
Sociologie	Population	+1	+1
	Age	+1	+1
	Revenu	0	-1
Economie	Domaines d'activités	+1	+1
	Equipements et services	+1	+1
	Innovation/Création	+1	Non renseigné
Note finale		6	5

Réalisation : Marteles Marjorie, 2016

Dans ce tableau sont regroupés les résultats de l'analyse multicritères appliquées aux deux cas canadiens choisis précédemment.

Les villes moyennes canadiennes ont été soutenues par les différents gouvernements mis en place. Dès les années 70, le Québec reconnaît le rôle des villes petites et moyennes en tournant sa politique vers une densification urbaine qui se traduit alors par la protection et aménagement du territoire ou encore la revitalisation des centres villes. Ces lois, volontés politiques, soutiens ont été appliqués à toutes les villes moyennes canadiennes de la même façon. Ainsi, à travers ces deux cas d'étude, on s'aperçoit qu'elles ont sensiblement toutes les deux subi le même sort, puisque la note finale attribuée à chacune d'entre elles à la suite de l'analyse multicritères est à 80% la même. Au vu de cette note finale, on remarque donc que les disparités entrent les villes moyennes canadiennes sont présentes mais limitées. De façon générale, les villes moyennes canadiennes sont inscrites dans de bonnes dynamiques. Même s'il est vrai que certaines s'en sortent mieux que d'autres, qui ont des dynamiques plus positives comme c'est le cas de Lévis qui obtient une note finale de 6. Drummondville est non loin dernière avec une note finale de 5, mais il est important de signaler qu'un indicateur n'a pas pu être renseigné à savoir innovation et création.

Afin de comprendre les disparités et similitudes qui amènent ces deux cas d'étude à obtenir un écart si peu important dans leur note finale, il est nécessaire de comparer leurs modèles fonctionnels et socio-économiques.

Pour se faire, nous allons nous intéresser aux notes attribuées à chacun des indicateurs renseignant sur les trois critères retenus dans cette étude.

Le rapport de Lévis et Drummondville à leurs métropoles respectives, Québec et Montréal est bon puisque toutes deux ont un +1 pour cet indicateur. En revanche, un travail en terme d'accessibilité est encore à faire pour la ville de Lévis puisque cette dernière a une note de 0 contrairement à Drummondville qui a une note de +1 pour cet indicateur. Par le critère géographie, nous pouvons ainsi définir de quel type de ville il s'agit pour les deux territoires.

La ville de Drummondville est une ville en réseau, puisqu'elle est reliée à la ville centre par de nombreux moyens tels que les transports en commun (bus, trains) ou encore des axes autoroutiers gratuits. Tout comme la ville de Lévis qui dessert Québec via une navette fluviale gratuite quotidienne.

Des trajets quotidiens, rapides et peu chers sont donc présents sur ces territoires. Le modèle fonctionnel suivi par ces villes moyennes canadiennes est le même, se sont des villes en réseaux. Cela leur permet d'être connecté à la métropole dont elles dépendent. De plus à l'intérieur même de leurs territoires, le modèle mis en place permet une bonne desserte et accessibilité de ce dernier. Puisque les deux villes ont un +1 en terme d'accessibilité.

La population, l'âge et les revenus sont des indicateurs renseignant sur le critère sociologie et donc sur les modèles sociologiques suivis par les villes de Lévis et Drummondville. En terme de population, son évolution dans le temps pour les deux cas d'étude, montre que Lévis et Drummondville connaissent respectivement une croissance importante qui est supérieure à la croissance nationale canadienne pour cette même période. Cela se traduit en terme de note par +1 pour les deux territoires. Lévis et Drummondville infirment et dépassent donc le problème auxquels sont soumises les villes moyennes canadiennes de façon générale quant à l'accroissement de la population au sein de leurs territoires, à retenir les populations déjà présentes et en faire venir de nouvelles.

En terme de classes d'âges présentent sur les communes d'étude de Lévis et Drummondville, avec des notes respectives de +1, les villes moyennes canadiennes s'en sortent bien. En effet, toutes deux présentent une classe moyenne dominante sur leurs territoires, tout en arrivant à promouvoir une certaine homogénéité. De ce fait, ces dernières ne s'accordent pas sur le profil type des villes moyennes à savoir un profil vieillissant ou de jeunes ménages.

Néanmoins, en terme de revenu médian par ménage et par an, Lévis et Drummondville avec des notes de 0 et -1 sont donc égales ou en dessous de la médiane nationale canadienne.

Ainsi, l'analyse de ces indicateurs permet de définir que le modèle sociologique actuel suivi par les villes moyennes canadiennes semble bien adapté et fonctionner.

Le critère économie a été calculé quant à lui à l'aide des indicateurs suivants domaines d'activités, équipements et services et innovation/création. Au vu des notes attribuées à Lévis et Drummondville à savoir +1 pour l'ensemble de ces indicateurs, les deux villes moyennes canadiennes présentent donc le même modèle économique. Elles comptent des équipements et services complémentaires et diversifiés par rapport à ceux offerts par la métropole. A savoir, une économie diversifiée où les trois secteurs d'activités sont représentés avec une part importante et majoritaire des services tertiaires, complémentaires aux services secondaires essentiellement concentrés dans les métropoles respectives. Afin d'être plus performante, compétitive et attirer de jeune PME et TPE, Lévis a su développer des espaces (technopole par exemple) dédié à l'innovation et la création. Cette donnée n'est pas renseignée pour Drummondville.

On peut ainsi regrouper dans un tableau les similitudes et différences entre les deux cas d'étude canadiens.

Figure 24 : Tableau de la comparaison des indicateurs pour les cas canadiens

Similitude	Différence
Rapport à la métropole	Accessibilité
Domaine d'activités	Revenu
Equipements et services	
Age	
Population	

Réalisation : Marteles Marjorie, 2016

En d'autres termes, Lévis et Drummondville, au passé pourtant différent, industriel pour Drummondville contrairement à Lévis, sont de même type et accordent leur stratégie de développement économique.

Toutes les deux sont des villes moyennes en réseau par rapport à Québec et Montréal. En se tournant vers une économie diversifiée, à dominante du secteur tertiaire, elles développent donc des services et des fonctions complémentaires qu'offre ceux de la métropole. Ces derniers se veulent donc être également innovants et créatifs. Ainsi ces deux cas canadiens malgré leurs différences certes limitées mais présentes, notamment au niveau des indicateurs « revenu » et « accessibilité » présentent des profils fonctionnels et socio-économiques similaires au vu de la note attribuée aux critères Géographie et Economie notamment. Néanmoins, le modèle de Lévis avec une note totale de 6, est le modèle canadien de ville petite est moyenne qui est inscrit dans la dynamique la plus positive. Elle se distingue de part l'indicateur revenu de la ville de Drummondville. Afin de devenir le modèle idéal, Lévis doit améliorer la qualité de ses transports en commun et favoriser l'augmentation du revenu médian des ménages de son territoire par an.

Drummondville n'est pas en reste puisqu'un indicateur, celui de l'innovation et création, n'a pas pu être noté par manque d'information à son sujet. Sans quoi, elle aurait certainement pu se voir attribuer la note de +1 pour cet indicateur là et donc voir sa note finale s'améliorer et devenir un modèle aussi performant que Lévis. C'est donc là une limite non négligeable que présente cette méthodologie d'analyse. Néanmoins, Drummondville a pour seul point noir le revenu médian par ménage et par an.

C. A l'échelle internationale

Dans cette partie nous réaliserons deux analyses distinctes que nous comparerons. Dans un premier temps nous nous intéresserons au cas d'Albi en France et celui de Lévis au Canada. Dans un second temps, nous regarderons les cas de Cognac et Drummondville.

Figure 25 : Tableau de la grille d'analyse d'Albi et Lévis

Critère	Indicateur	Note Albi	Note Lévis
Géographie	Rapport à la métropole	+1	+1
	Accessibilité	+1	0
Sociologie	Population	0	+1
	Age	0	+1
	Revenu	-1	0
Economie	Domaines d'activités	+1	+1
	Equipements et services	+1	+1
	Innovation/Création	+1	+1
Note finale		4	6

Réalisation : Marteles Marjorie, 2016

L'analyse porte ici sur deux territoires au passé non industriel. Tous deux, respectivement en France et au Canada ont été soutenus par plusieurs initiatives de leurs gouvernements respectifs notamment autour des années 1970. Il apparaît donc intéressant d'effectuer cette analyse à l'échelle internationale afin de comparer quelles directions ces dernières ont prises au cours du temps.

Albi et Lévis, sont toutes les deux des villes en réseaux (attribution de la note +1 au rapport à la métropole), qui desservent par de nombreux moyens la ville centre dont elles dépendent. Sur ce point ces dernières s'accordent. De même, à l'intérieur de leur territoire elles assurent une bonne desserte, à travers un réseau de transports en commun dense tel qu'un réseau de bus par exemple. Même si la ville française compte un léger avantage pour cet indicateur. Les deux villes présentent donc le même modèle fonctionnel.

Pour le critère Sociologie, la ville canadienne, Lévis devance Albi. En effet, cette dernière connaît une croissance de sa population plus grande que la croissance nationale. De plus, elle présente un profil d'âge moyen sur son territoire dominant contrairement à Albi où aucun profil ne se distingue. En terme de revenu le constat est le même : le revenu médian par an des habitants de Lévis est égal au revenu médian national contrairement à Albi où ce dernière est plus faible. Ainsi, Lévis a un modèle sociologique plus adapté, meilleur que celui d'Albi.

Le critère économie a été calculé quant à lui à l'aide des indicateurs suivants domaines d'activités, équipements et services et innovation/création. Au vu des notes attribuées à Albi et Lévis à savoir +1 pour l'ensemble de ces indicateurs, les deux villes moyennes présentent donc le même modèle économique. Elles comptent des équipements et services complémentaires et diversifiés par rapport à ceux offerts par la métropole. A savoir, une économie diversifiée où les trois secteurs d'activités sont représentés avec une part importante et majoritaire des services tertiaires, complémentaire aux services secondaires essentiellement concentrés dans les métropoles respectives. Afin d'être plus performante, compétitive et attirer de jeune PME et TPE, Lévis a su développer des espaces (technopole par exemple) dédié à l'innovation et la création.

Ainsi, Albi et Lévis, villes au passé non industriel sont des villes moyennes en réseaux qui ont toutes les deux mis en place sur leur territoire des stratégies de développement économique tournées vers la diversification, la complémentarité par rapport à la métropole et l'innovation.

Néanmoins, on observe une différence au niveau de la note finale obtenue par chacune d'entre elle. En effet, si elles suivent toutes les deux le même modèle fonctionnel et économique, elles diffèrent en terme de modèle sociologique. C'est là où Lévis prend le dessus sur Albi. Ainsi, Lévis, ville moyenne canadienne, apparaît comme le meilleur modèle lui conférant une dynamique plus positive comparée à Albi avec une note de 6 contre 4.

Figure 26 : Tableau de la grille d'analyse de Cognac et Drummondville

Critère	Indicateur	Note Cognac	Note Drummondville
Géographie	Rapport à la métropole	+1	+1
	Accessibilité	0	+1
Sociologie	Population	-1	+1
	Age	+1	+1
	Revenu	-1	-1
Economie	Domaines d'activités	+1	+1
	Equipements et services	+1	+1
	Innovation/Création	Non renseigné	Non renseigné
Note finale		2	5

Réalisation : Marteles Marjorie, 2016

L'analyse porte ici sur deux territoires au passé industriel qui a façonné pendant longtemps leur développement économique. Toutes deux, respectivement en France et au Canada ont été soutenues par plusieurs initiatives de leurs gouvernements respectifs notamment autour des années 1970. Il apparaît donc intéressant d'effectuer cette analyse à l'échelle internationale afin de comparer quelles directions ces dernières ont prises au cours du temps.

Cognac et Drummondville, sont toutes les deux des villes en réseaux (attribution de la note +1 au rapport à la métropole), qui desservent par de nombreux moyens la ville centre dont elles dépendent. Sur ce point ces dernières s'accordent. De même, à l'intérieur de leur territoire elles assurent une bonne desserte, à travers un réseau de transport en commun dense tel qu'un réseau de bus par exemple. Même si la ville canadienne compte un léger avantage pour cet indicateur. Les deux villes présentent donc le même modèle fonctionnel.

Pour le critère Sociologie, la ville canadienne, Drummondville devance Cognac. En effet, Drummondville connaît une croissance de sa population plus grande que la croissance nationale alors que Cognac fait face depuis plusieurs années à une décroissance de la population sur son territoire. En revanche, les deux villes moyennes présentent un profil d'âge moyen sur leur territoire dominant. En terme de revenu le constat est le même pour les deux villes moyennes : le revenu médian par an des habitants de la ville de Drummondville est inférieur au revenu médian national. Il en est de même pour Cognac. Ainsi, Drummondville a un modèle sociologique plus adapté, meilleur, que celui de Cognac.

Le critère économie a été calculé quant à lui à l'aide des indicateurs suivants domaines d'activités, équipements et services et innovation/création. Néanmoins, le critère innovation/création n'a pas pu être renseigné pour les deux villes. Au vu des notes attribuées à Cognac et Drummondville à savoir +1 pour l'ensemble de ces indicateurs, les deux villes moyennes présentent donc le même modèle économique. Elles comptent des équipements et services complémentaires et diversifiés par rapport à ceux offerts la métropole. A savoir, une économie diversifiée où les trois secteurs d'activités sont représentés avec une part importante et majoritaire des services tertiaires, complémentaires aux services secondaires essentiellement concentrés dans les métropoles respectives.

Ainsi, Cognac et Drummondville, villes au passé industriel sont des villes moyennes en réseaux qui ont toutes les deux mis en place sur leur territoire des stratégies de développement économique tournées vers la complémentarité par rapport à la métropole et l'innovation. Ces dernières à vocation industrielles ont su et dû se tourner vers la diversification de leurs activités.

Néanmoins, on observe une différence au niveau de la note finale obtenue par chacune d'entre elle. En effet, si elles suivent toutes les deux le même modèle fonctionnel et économique, elles diffèrent en terme de modèle sociologique. C'est là où Drummondville prend le dessus sur Cognac. Ainsi, Drummondville, ville moyenne canadienne, apparaît comme le meilleur modèle lui conférant une dynamique plus positive comparativement à Cognac avec une note de 5 contre 2.

CONCLUSION

L'étude de cas d'Albi, Cognac, Lévis et Drummondville révèle que malgré une histoire et un passé propre à chacune de ces villes moyennes françaises et canadiennes toutes ont été confrontées aux phénomènes marquants de ce dernier siècle que sont la mondialisation et la métropolisation.

Ces villes moyennes françaises et canadiennes sont donc toutes les quatre aujourd'hui sous l'influence d'une ville centre respective. Elles sont de type « réseau » et toutes assurent une connexion et desserte jusqu'à cette ville centre et au sein même de leur territoire. Elles présentent donc le même modèle fonctionnel. De plus, toutes les cas d'étude ont adopté sur leur territoire la même stratégie en terme de développement économique. Elles se sont tournées vers le même modèle économique à savoir : la diversification de leurs activités, le développement de l'innovation et création et le développement de services tertiaires dominants. Elles ont donc joué la carte de la complémentarité face à la ville centre et non celle de la concurrence. Malgré ces similitudes en termes de choix de modèles fonctionnels et économiques, on constate que les villes moyennes canadiennes et notamment la ville de Lévis ont des dynamiques plus positives que les villes moyennes françaises. Cela peut s'expliquer par la divergence au niveau des modèles sociologiques français et canadiens. En effet, les villes moyennes françaises peinent quelques soient leur passé, dans ce domaine notamment au niveau de la croissance de la population sur leur territoire ainsi qu'en terme de revenu. De ce fait, Lévis suit un modèle fonctionnel et socio-économique qui lui permet d'avoir une dynamique plus positive que Drummondville, Albi et Cognac.

Les résultats présentés dans cette étude font échos à ceux du rapport ESPON, tant sur le fait que, les villes au passé industriel telles que Cognac et Drummondville ont su et du se diversifier pour continuer à avoir des dynamiques positives mais également le fait que les villes en réseaux s'en sortent mieux que les autres. Pour les villes moyennes étudiées françaises et canadiennes tout l'enjeu de leurs modèles repose sur le fait d'apporter à la population et aux acteurs de la ville centre les éléments qu'ils ne peuvent pas développer eux mêmes cela passe aussi par la création d'emplois innovants.

L'étude de ces quatre villes moyennes vient confirmer que le type de ville induit les stratégies de développement économique de ces dernières. Cela aussi bien en France qu'au Canada.

Cette méthodologie et ces résultats sont néanmoins à nuancer car certains des indicateurs permettant de calculer les critères n'ont parfois pas pu être renseignés, de plus l'analyse multicritères aurait pu être plus précise, plus affinée avec des données plus récentes.

BIBLIOGRAPHIE

Livres :

BERTHOLD E, *Les régions du Québec histoire en bref Lévis*, Les éditions de l'IQRC, 2006, 190 pages.

BRUNEAU P, *Les villes moyenne au Québec : Leur place dans le système socio-spatial*, Presses de l'Université du Québec, 1989.

BRUNEAU R, *La petite histoire de la traverse de Lévis*, Québec : Ministère des transports, 1953, 99 pages.

Centre national de la recherche scientifique (France), Centre régional de publication de Bordeaux, Université de Pau et des Pays de l'Adour, Groupe de recherche sur les villes moyennes, *Aménagement et pratiques urbaines : rêves et réalités de la ville moyenne*, Paris : Edition du CNRS, 1982, 196 pages.

COLIN A, *Mutations économiques des villes petites et moyennes*, Economie régionale et urbaine, 2012, 200 pages.

FOREST J, HAMDOUCH A, *Quand l'innovation fait la ville durable*, Metis LyonTech, 2015, 208 pages.

GAUTHIER G, *Drummondville : Le développement d'une ville moyenne : Etude géographique*, Drummondville : Presses du College de Drummondville, 1981, volume 1.

HAMDOUCH A, DEPRET M_H, TANGUY C, *Mondialisation et résilience des territoires. : Trajectoires, dynamiques d'acteurs et expériences*, Géographie contemporaine, Québec, 2012, 2887 pages.

LAUZON J, MARTEL R, *Drummondville*, Consortium Erudit, 1983, 30-31 pages.

LOUBIERE A, *Les villes moyennes contre attaquent*, Revue urbanisme, n°378, 2011, 29 pages.

Société historique du Centre du Québec, *Drummondville a short story*, Drummondville : Société historique du centre du Québec, 1983, 23 pages.

Articles scientifiques et thèses :

AFTISS H, ALAINMAT E, BRUN L, DENTZ C, MEALLIER P, OUZOUNIAN G, WINCKLER L, *Portrait économique des villes petites et moyennes en région Centre : Quel développement économique sur ces territoires ?*, Cités, Territoires, Environnement et Sociétés, 2011, 103 pages.

ARTH E, *L'influence des villes moyennes sur la géographie sociale des milieux périphériques : l'exemple de la microrégion du Lac-Saint-Jean*, Université du Québec à Chicoutimi, 2006, 138 pages.

CASSAIGNE B, *Villes moyennes*, Revue Projet, 2010, 5 pages.

Communauté d'agglomération de l'Albigeois, *20 villes moyennes témoins*, DIACT, 2009, 68 pages.

CERTU, *La mobilité dans les villes moyennes*, Editions du CERTU collection dossiers, 2011, 67 pages.

DEMAZIERE C, *Pourquoi et comment analyser les villes moyennes ?* Métropolitiques, 2014, 6 pages.

DEMAZIERE C, BANOVA K, HAMDouch A, *The Socio-Economic Development of Small and Medium-Sized Towns (SMSTs) : Factors, Dominant Profiles and Evolution Patterns*, ESPON, 2013, 28 pages.

DEMAZIERE C, SERRANO J, VYE D, *Les villes petites et moyennes et leurs acteurs : regard de chercheur*, Norois, 2012, 7-10 pages.

DESMARAIS R, *Considérations sur les notions de petite ville et de ville moyenne. Cahiers de géographie du Québec*, vol. 28, n° 75, 1984, p. 355-364.

EDOUARD J-C, *Des stratégies exemplaires pour les villes petites et moyennes ? Enjeux de développement et d'aménagement*, Université Blaise Pascal Clermont-Ferrand, 2014, 9 pages.

ESPARRE S, BARON-YELLES N, PETREQUIN L, THOIN M, *Les villes moyennes françaises : enjeux et perspectives*, Collection TRAVAUX, 2002, 64 pages.

HAUMONT Bernard, *Hiérarchie et armature urbaine*, Persée, volume 9, numéro 2, 1968, pp. 251-256.

KADDOURI L, *Structures spatiales et mises en réseaux de villes pour la régionalisation des territoires*, Université Montpellier II – Paul Valéry, 2004, 310 pages.

LACROIX J-M, *Villes et politiques urbaines au Canada et Etats-Unis*, Presse De La Sorbonne Nouvelle, 1998, 287 pages.

LAROSE V, *Profil statistique de Drummondville*, Guy Drouin, 2013, 94 pages.

MARESCA B, *Les villes de 100 000 à 200 000 habitants peuvent devenir les plus attractives*, Consommation et modes de vie, n°13, 1998, 4 pages.

MICHEL M, *Ville moyenne, ville-moyen*, Annales de géographie, volume 86, numéro 478, 1977, pp. 641-685.

NADOU F, *La notion de « villes intermédiaires », une approche différenciée du rôle des villes moyennes : entre structuration territoriale et spécificités socio-économiques*, HAL, 2011, 20 pages.

RENARD R, *Les villes moyennes du fleuve Charente. Evolution historique et économique depuis l'Antiquité*, Norois, volume 1959, numéro 1, 1993, pp. 413-429.

SANTAMARIA F, *La notion de « ville moyenne » en France, en Espagne et au Royaume-Uni*, Annale de Géographie, volume 109, numéro 613, 2000, pp. 227-239.

SANTAMARIA F, *Les villes moyennes françaises et leur rôle en matière d'aménagement du territoire : vers de nouvelles perspectives ?* Norois, 2012, 13-30 pages.

TALLEC J, *La construction socio-spatiale de l'innovation en ville moyenne face aux objectifs de compétitivité et d'attractivité des politiques d'aménagement : les cas des agglomération d'Albi, Alès, Fougères et Quimper*, Thèse de doctorat en Géographie, 2014.

TALLEC J, ZULIANI J_M, *Villes moyennes et développement des services technologiques aux entreprises, l'exemple de quatre agglomération du grand sud-ouest français (Bayonne/Biarritz, Pau, Albi et Castres)*, Cairn : 237_259, 2012, 112 pages.

Articles de presse :

ASTORG F, *Albi intègre un réseau de villes moyennes classées au patrimoine de l'Unesco, dont Matéra (Italie) est chef de file*, Le Tarn Libre, 2014.

BERLIOUX O, GINTRAND F, *Pour les villes moyennes, demain, il sera trop tard*, Slate, 2014.

Châtel V, *S'installer dans une ville moyenne*, L'express emploi, 2012.

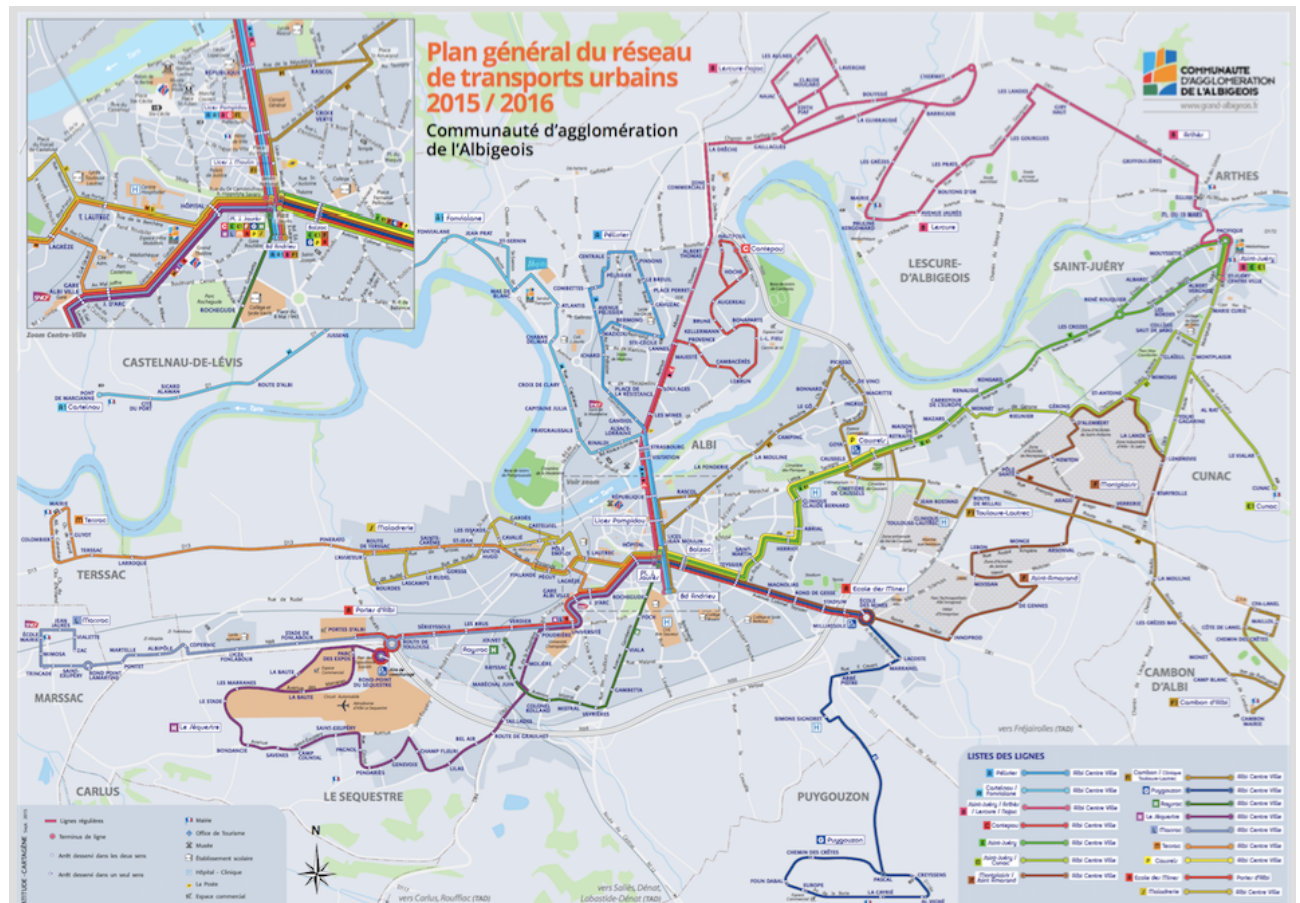
GIBEAULT E-P, *Des villes de taille moyenne en croissance*, La Presse, 2013.

LEVESQUE L, *Les villages se vident et les villes moyennes croissent*, La Presse, 2011.

Sites internet :

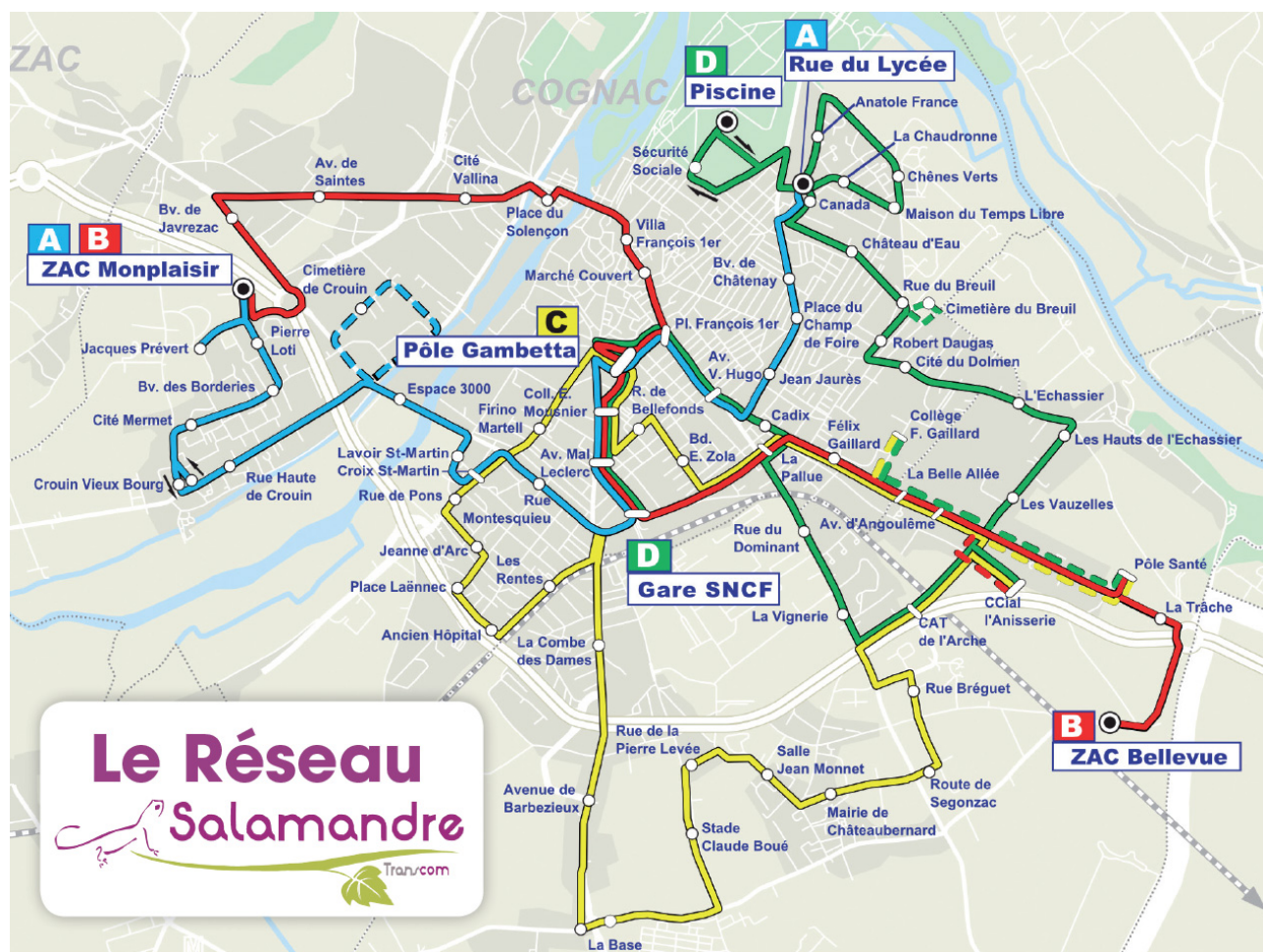
- <http://www.drummondville.ca/> (1^{er} avril 2016)
- <https://www.ville.levis.qc.ca/accueil/> (3 avril 2016)
- <http://www.mairie-albi.fr/> (20 mai 2016)
- <http://www.ville-cognac.fr/> (26 mai 2016)
- <http://www.insee.fr/fr/themes/comparateur.asp?codgeo=com-81004> (20 mai 2016)
- <http://www.insee.fr/fr/themes/comparateur.asp?codgeo=com-16102> (26 mai 2016)
- <https://www12.statcan.gc.ca/census-recensement/2011/as-sa/fogs-spg/Facts-csd-fra.cfm?LANG=Fra&GK=CSD&GC=2449058> (1^{er} avril 2016)
- <http://www.commerce-drummond.com/profil-demographique-et-statistiques> (3 avril 2016)
- <https://www.ville.levis.qc.ca/la-ville/statistiques/> (2 avril 2016)
- <https://www12.statcan.gc.ca/census-recensement/2011/as-sa/fogs-spg/Facts-csd-fra.cfm?LANG=Fra&GK=CSD&GC=2425213> (2 avril 2016)

Annexe 1 : Plan général du réseau de transports urbains de la communauté d'agglomération de l'Albigeois 2015/1016



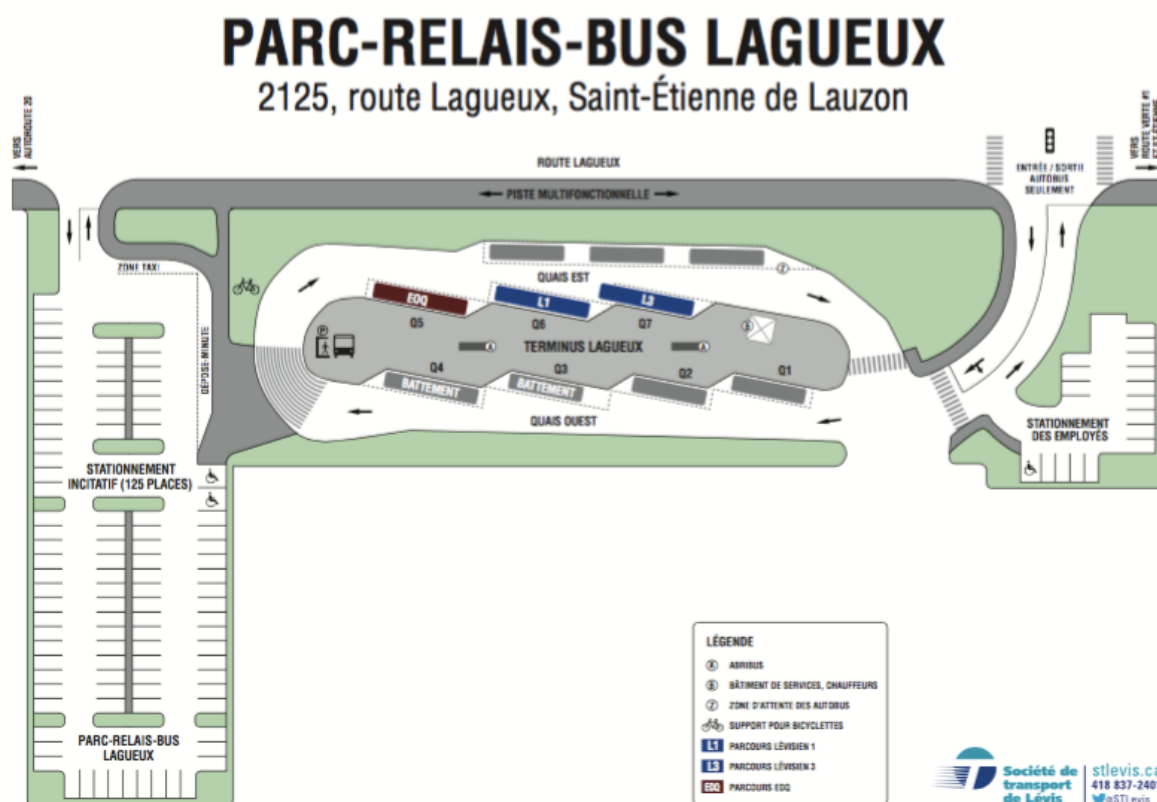
Source : site de la communauté d'agglomération de l'Albigeois

Annexe 2 : Plan général du réseau de transports urbains du Grand Cognac



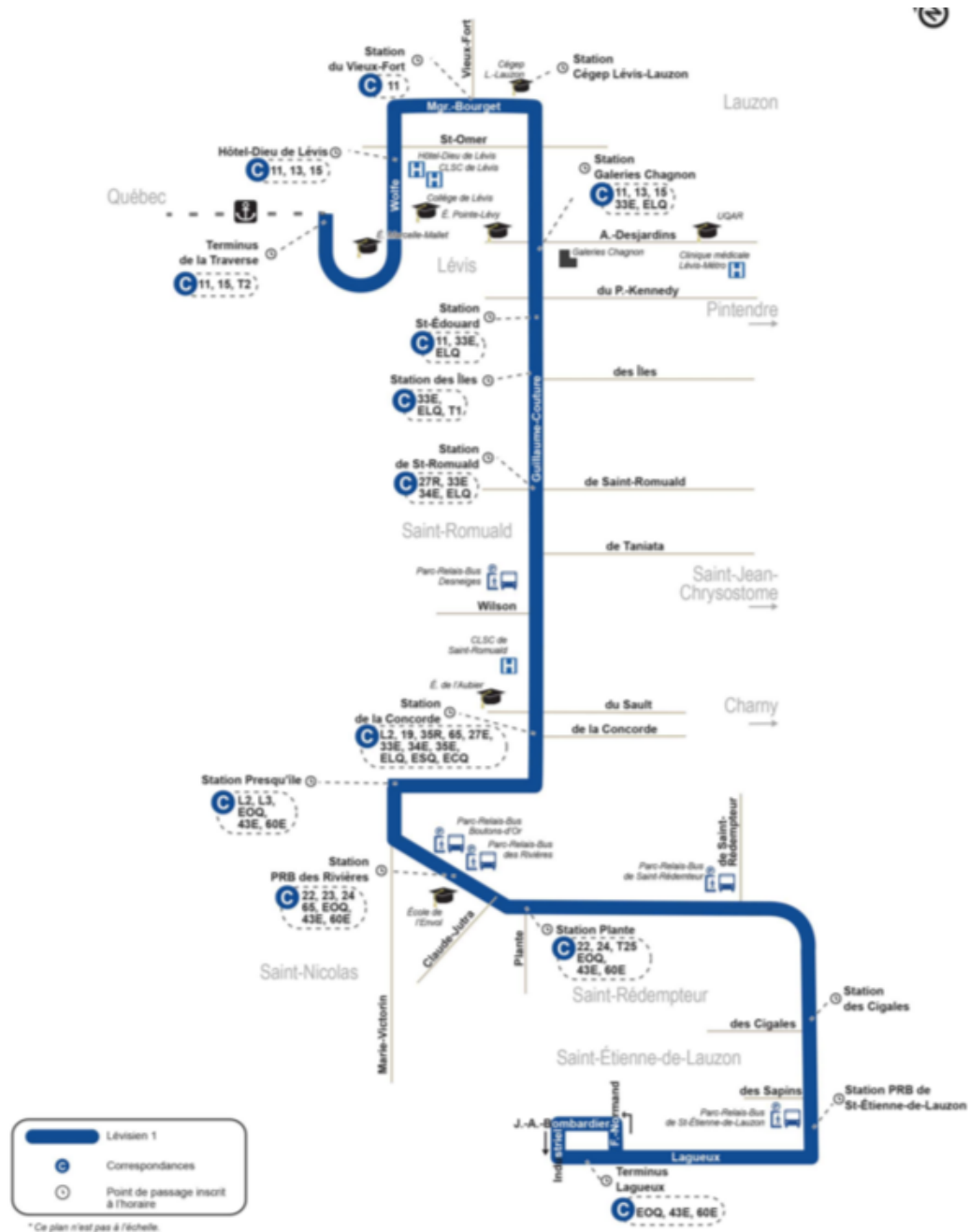
Source : site du réseau la Salamandre

Annexe 3 : Plan de la gare multimodale de Lévis



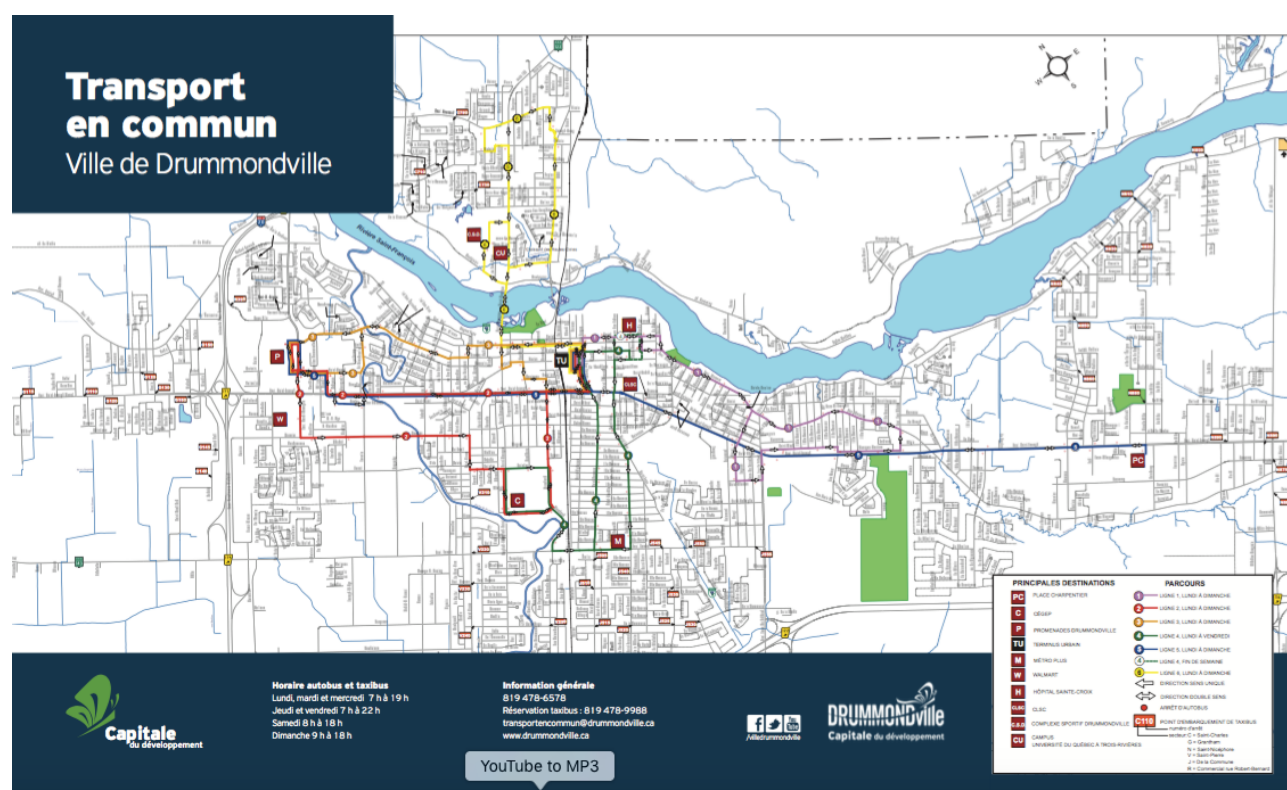
Source : site de la société de transport de Lévis

Annexe 4 : Plan général du réseau de transports de la ville de Lévis



Source : site réseau de transport de la ville de Lévis

Annexe 5 : Plan général du réseau de transports de la ville de Drummondville



Source : site de la ville de Drummondville

CITERES

UMR 6173

**Cités, Territoires,
Environnement et Sociétés**

Equipe IPA-PE

Ingénierie du Projet

D'Aménagement, Paysage,

Environnement



35 allée Ferdinand de Lesseps
BP 30553
37205 TOURS cedex 3

**Directeur de recherche :
HAMDOUCH Abdel-illah**

**MARTELES Marjorie
Projet de Fin d'Etudes
DA5
2015-2016**

La nouvelle place des villes petites et moyennes dans la hiérarchie urbaine Comparaison internationale France/Canada

Résumé :

La question des villes petites et moyennes est apparue au cours des deux dernières décennies. En effet, le développement de la société post-industrielle pendant les trente glorieuses marque l'essor de ces dernières. Elles se placent alors dans la hiérarchie urbaine au second rang entre les métropoles et les petites villes. Ces dernières, assument trois fonctions principales à savoir l'absorption de l'exode rural, le développement industriel ainsi que la modernisation sociale et économique. Les villes moyennes françaises et canadiennes sont à cette époque des nids de concentration de main d'œuvre docile, peu formée, à bas salaire provenant de l'exode rural afin de répondre aux demandes des industries présentes sur leurs territoires. Soumises à trente ans de décentralisation et vingt ans de révolution intercommunale, elles voient la fin de leur « âge d'or » dans les années 1980. En effet, la nouvelle division géographique du travail, les changements profonds qui l'affectent, l'aggravation des difficultés économiques ont placé les villes petites et moyennes dans une position difficile dans l'ombre des métropoles. De ce fait, le type de villes petites et moyennes (en réseau, autonome, aggloméré) induit les stratégies de développement économique (complémentarité, innovation, diversification) de ces dernières pour subsister face aux villes centres. Pour discuter de cette hypothèse, le projet de fin d'études propose des outils d'analyse à partir d'une grille multicritères. Elle montre que les villes en réseaux ont choisi de développer une économie diversifiée sur leur territoire à travers des services et équipements complémentaires et innovants à ceux qui sont offerts par la ville centre.

Albi, Cognac, Lévis et Drummondville, offrent quatre exemples de modèles fonctionnels et socio-économiques suivis par les villes petites et moyennes leurs permettent d'avoir des dynamiques positives.

Mots Clés :

Villes petites et moyennes, mondialisation, métropolisation, outils méthodologique, type de ville, modèle fonctionnel, modèle socio-économique, dynamique positive.