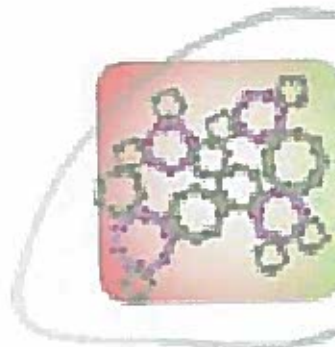
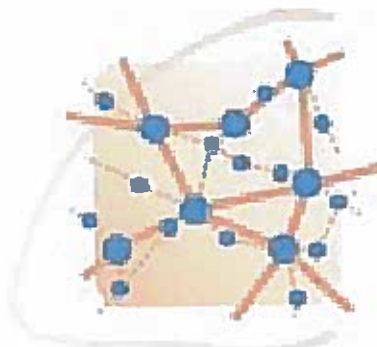
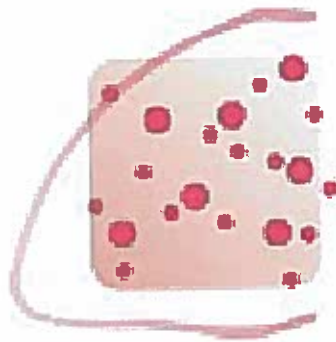




Centre d'Etudes Supérieures d'Aménagement

**La mise en réseau des villes intermédiaires  
atlantiques pour une vision polycentrique de  
l'Espace Atlantique ?  
Le cas de la France**



Mémoire de recherche de Magistère 3<sup>ème</sup> année

Sous la direction de Monsieur J.P.CARRIERE

BOCK Emilie

Année 2002-2003

UNIV.TOURS EPU DA CESA



D 251 001938 5

7A43 NR 2003 BOC



## **REMERCIEMENTS**

Je tiens à exprimer ma plus vive reconnaissance envers mon tuteur de DEA, Monsieur le Professeur Jean-Paul Carrière pour les conseils qu'il m'a prodigués et pour la disponibilité dont il a fait preuve à mon égard. Je lui exprime ma profonde gratitude.

Je remercie tout particulièrement Erika Miguel pour avoir collaborer à ce mémoire de recherche. Ayant une thématique de travail commune de nombreux échanges ont été réalisés.

Qu'il me soit permis de remercier Mélanie Fleurant et Anne Brossard, respectivement statisticienne et chargée des relations externes au sein de l'Institut Atlantique d'Aménagement des Territoires pour les données transmises.

Mes remerciements vont aussi à Pascale et Sophie, bibliothécaires du CESA, et à Mme Langard de la bibliothèque universitaire, pour l'aide précieuse qu'elles m'ont apportée dans la recherche de documents.

Que, Thérèse Saint-Julien, Rui Azevedo soient ici remerciés pour leurs conseils.

Enfin, je remercie Michelle Séguis et Julien Coquio pour leur aide et leur soutien.

## SOMMAIRE

REMERCIEMENTS .....	1
SOMMAIRE.....	2
INTRODUCTION .....	3
<b>PREMIERE PARTIE .....</b>	<b>5</b>
I PRESENTATION DU TERRAIN D'ETUDE : QU'EST-CE QUE L'ESPACE ATLANTIQUE ? .....	6
II LES ATOUTS ET LES FAIBLESSES DE CET ESPACE PERIPHERIQUE .....	14
III VERS UN ACCROISSEMENT DES DISPARITES TERRITORIALES INTERNES .....	25
<b>DEUXIEME PARTIE.....</b>	<b>31</b>
I LE POLYCENTRISME MULTISCALEAIRE, CONDITION D'UN DEVELOPPEMENT TERRITORIAL EQUILIBRE .....	34
II QUELLE DEFINITION, QUEL ROLE, QUELLE PARTICIPATION POUR LES VILLES MOYENNES DE L'ESPACE ATLANTIQUE ? .....	39
III LA MISE EN RESEAU DES VILLES MOYENNES .....	50
<b>TROISIEME PARTIE.....</b>	<b>57</b>
I LES INDICATEURS, DES INSTRUMENTS DE MESURE .....	59
II LES CHAMPS RETENUS ET LEURS CONTENUS .....	61
II LES INDICATEURS CHOISIS, LES DONNEES CHIFFREES ET LEUR ANALYSE .....	64
CONCLUSION .....	113
BIBLIOGRAPHIE .....	117
TABLES DES SIGLES .....	127
TABLE DES CARTES.....	128
TABLE DES GRAPHIQUES, TABLEAUX ET SCHEMAS .....	129
TABLES DES MATIERES.....	130

## Introduction

Alors qu'elles ont, chacune à leur échelle et souvent au-delà des réalités, longtemps été perçues comme prédatrices, accusées de piller les richesses des espaces environnants, les villes sont aujourd'hui largement pensées comme les moteurs du dynamisme et du développement économique régional [DATAR, 1991].

L'intégration et le développement des régions en retard passe par les villes : « ce sont les villes qui font les régions et non l'inverse » selon un expression de Pierre Georges. Cette affirmation ne vise pas à placer la ville comme relais obligatoire de tous les réseaux de développement mais si le renforcement des villes n'est pas une fin, elle se pose comme l'un des moyens qui nous semble indispensable pour parvenir à une meilleure fonctionnalité des espaces périphériques.

Le rôle des villes dans le devenir de l'Espace Atlantique est fondamental, mais les dysfonctionnements sont tels qu'il faut compter sur le long terme pour apporter des changements significatifs. Dans quelle mesure peut-on renforcer la compétitivité et l'attractivité des villes pour mieux affirmer la réalité de l'Espace Atlantique ? Peut-on favoriser l'essor d'aires multicentrées en revalorisant les fonctions des villes intermédiaires ? Est-il concevable de favoriser la recherche de complémentarités et au sein de réseaux de nouvelles solidarités urbaines plus ou moins pérennes, de façon à permettre aux villes intermédiaires de l'Espace Atlantique d'offrir collectivement un niveau de services rares proches de celui des grandes métropoles continentales ? Ne peut-on en définitive envisager de pallier la faiblesse relative, à l'échelle européenne, des métropoles et des grandes cités, par l'essor d'aires multipolaires maillant l'Espace Atlantique ? Peut-on considérer que l'articulation urbain-rural dans les espaces à faible densité puisse se faire autour des villes intermédiaires ?

En s'appuyant sur l'étude des régions françaises appartenant à l'Espace Atlantique, nous tenterons d'apporter des réponses à ces interrogations. Ainsi, de nombreux exemples se référant au cas français seront choisis pour illustrer nos propos notamment dans la première partie qui se propose de dégager les spécificités de cet espace périphérique. Ayant pris la pleine mesure des problèmes structurels que connaît ce territoire nous verrons comment la notion du polycentrisme proposée par le Schéma de Développement de l'Espace Communautaire se pose comme l'une des solutions afin de remettre en cause le modèle basé sur l'opposition centre-périphérie ou urbain-rural puis comment les villes intermédiaires sont amenées à obtenir un rôle de premier plan. Nous ferons dès lors l'hypothèse qu'elles devront opter pour la carte de complémentarité en intégrant des réseaux de villes afin d'atteindre une taille critique. Nous tenterons dans un troisième temps d'évaluer le poids, les faiblesses et les atouts des villes intermédiaires atlantiques françaises afin de mettre en place des réseaux de villes potentielles.

La ville étant au cœur de nos propos nous opterons pour la définition statistique des unités urbaines proposées par l'INSEE en 1954. Elle correspond à celle définie pour toutes les villes d'Europe sur la base de l'agglomération morphologique, c'est-à-dire de la continuité du bâti (habitations séparées de moins de 200 m ). L'agglomération de population doit compter au moins 5 000 habitants. Ce choix est motivé par la possibilité qu'offre la définition de comparer les unités urbaines françaises aux autres cités de cet espace transnational. Au cours de notre propos les termes de villes, cités...seront assimilés à cette définition afin de ne pas alourdir le discours.

## The Atlantic Arc, the Atlantic Area and the transnational study area



L'Espace Atlantique se définit par ce qui constitue son unité apparente à savoir la présence de l'Océan. Cette position occidentale induit, comme nous le verrons, une histoire particulière pour ce littoral marqué par les activités maritimes et leurs problèmes de reconversion. Mais, l'ensemble des régions considérées se reconnaît aussi ou se projette dans des scénarios similaires déclinés suivant des versions plus ou moins dramatiques de marginalisation périphérique en vue du déplacement vers l'est du centre de gravité de l'économie européenne.

## **I PRESENTATION DU TERRAIN D'ETUDE : QU'EST-CE QUE L'ESPACE ATLANTIQUE ?**

Comme le soulignent Vincent Nadin et David Shaw [NADIN, 2000], les régions bordant l'Océan Atlantique du nord de l'Ecosse au sud du Portugal forment un espace où les frontières se croisent et s'entremêlent. En effet, trois espaces transnationaux se superposent sur ces territoires en relation avec : la Commission de l'Arc Atlantique, « the Atlantic transnational study region for the Europe 2000 studies » et enfin l'Espace Atlantique défini par le programme communautaire INTERREG III B. Ainsi, tous les territoires n'adhèrent pas à chacune de ces organisations et/ou ne sont pas concernés suivant que l'on se place sur l'un ou l'autre de ces trois espaces ce qui complexifie le discours.

En effet, chaque espace transnational est représenté par des institutions qui abordent des sujets, des thèmes...différents.

Ainsi, l'Arc Atlantique est le rassemblement volontaire des autorités locales qui souhaitent coopérer sous l'égide de la Conférence des Régions Périphériques Maritimes (CRPM). De ce fait, quelques autorités locales, des régions qui bordent l'Océan Atlantique, comme le Merseyside, le Lancashire ou encore Cumbria en Angleterre, ont choisi de ne pas adhérer. L'Arc Atlantique est ici perçu comme un espace de coopération politique volontaire.

« The Atlantic transnational study » représente l'une des sept méga régions au même titre que l'Espace Méditerranéen, Baltique, de la Mer du Nord, la Mer Noire..., reconnus par la Commission Européenne. Cette dernière caractérise le territoire atlantique comme un espace possédant des caractéristiques géographiques spécifiques.

L'Espace Atlantique se définit comme un espace bénéficiant de l'allocation de fonds européens. Il s'agit d'un « espace-projet » [BEAUCHARD, 1995], où les différents acteurs collaborent autour de projets structurants au sein d'un espace transnational. La carte ci-après présente l'espace transnational couvert par le Programme d'Initiative Communautaire (PIC) INTERREG IIIB « Espace Atlantique ».

Il est constitué de 44 régions dont 43 de niveau NUTS II<sup>1</sup> (deux d'entre elles ne sont incluses qu'en partie : l'Andalousie pour l'Espagne et le Gloucestershire, Wiltshire et North

---

<sup>1</sup>Nomenclature des Unités Territoriales Statistiques (NUTS) créée par l'Office Européen des Statistiques (Eurostat) afin de disposer d'un schéma unique et cohérent de répartition territorial. Elle est utilisée de puis



Somerset pour le Royaume-Uni) et l'Irlande de niveau NUTS I. Il s'étend sur cinq Etats (Irlande, Royaume-Uni, France, Espagne et Portugal) et comptait 75,7 millions d'habitants en 1996, soit 20,3 % de la population de l'Europe des Quinze.

Ainsi, il va au-delà du territoire couvert par la Commission Géographique « Arc Atlantique » mise en place par la CRPM en 1990 (comptant 24 régions NUTS II et 8 régions NUTS III). C'est pourquoi nous nous intéresserons dans ce travail aux territoires intégrés dans l'Espace Atlantique et non uniquement à ceux de l'Arc Atlantique. *Table + voir carte + fig 10*

L'Espace Atlantique apparaît comme un espace présentant en son sein des disparités internes importantes. En effet, il rassemble des espaces continentaux et insulaires, des régions rurales comme l'hinterland portugais mais aussi des aires fortement urbanisées comme le Pays Basque espagnol. Ceci nous amène donc à nous poser plusieurs questions : comment cet espace transnational s'était-il créé ? Quels facteurs ont permis l'intégration de régions fondamentalement différentes ? Sur quelle identité commune repose ce partenariat désormais institutionnalisé ?

L'Espace Atlantique est une réalité ancienne fondée sur une histoire commune et la présence de l'océan atlantique lie les « atlanticités » dès le début du XV<sup>e</sup> siècle. Mais aujourd'hui, il se caractérise par la position périphérique qu'il occupe par rapport à l'aire rhénane, cette situation apparaissant comme le résultat d'une évolution, d'un processus lent.

## **1 UNE IDENTITE FONDEE SUR UN PASSE BRILLANT QUI N'A SU ETRE CONSERVE**

Cette aire, bordée par l'Océan atlantique qui s'étend du Royaume-Uni au sud de l'Espagne, a connu une période d'apogée du XVI<sup>e</sup> siècle jusqu'au XVIII<sup>e</sup> siècle. Les villes présentes sur cet espace bénéficient d'une situation d'interface entre mer et terre très favorable qu'elles surent exploiter avec succès. En effet, « les cités atlantiques, tout du moins les plus importantes d'entre elles, ont été les centres les plus dynamiques de la puissance européenne » [CARRIERE, 2000b]. Les régions atlantiques sont alors au cœur des échanges maritimes.

### a ) XV<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles : l'âge d'or : les régions atlantiques au cœur des échanges maritimes :

Du XV<sup>e</sup> au XVIII<sup>e</sup> siècle, l'organisation économique dominante, axée sur les échanges maritimes, favorise les territoires atlantiques. « La mer a toujours joué un rôle majeur dans la dynamisation des relations (grandes découvertes, commerce triangulaire, pêche, vin, laine...) » [MORVAN, 1996].

Au XV<sup>e</sup> siècle, les villes portuaires têtes de pont des grandes places commerciales sont les points de départ des grands conquérants et des navigateurs-négociants. Avec les grandes découvertes, on assiste à « un basculement de l'Europe vers l'ouest atlantique [RAFFARIN, 1994] ». Séville en Espagne et au Lisbonne/Portugal font rayonner la façade atlantique sur d'autres continents comme l'Asie, l'Amérique ou encore l'Afrique et prennent la relève de Venise et de Gênes. Citons à titre d'exemple le commerce du sel [LE BOUEDEC, 1997] qui va irriguer, à partir de deux grandes zones de production situées au sud du Portugal (dans la région de Setubal) et dans le Royaume de France (entre la Gironde et la Loire), l'ensemble de l'Europe. Il est employé partout pour les salaisons et la conservation des harengs. Le transport du sel de l'atlantique à la mer du Nord et à la Baltique est un fondement du cabotage sud/nord.

Cet âge d'or se poursuit au XVIII<sup>e</sup>, où les vocations précédentes se confirment. Le commerce des esclaves est aussi un élément clé de cette prospérité où Nantes apparaît comme une des plaques tournantes avec 42,2 % des expéditions négrières françaises entre 1701 et 1800. Ajoutons que par cette activité, la ville de Bristol, va progressivement s'enrichir pour se hisser comme la deuxième ville d'Angleterre juste derrière la capitale londonienne.

Les productions agricoles et viticoles sont en plein essor et sont la base des échanges de villes comme Porto ou Bordeaux.

Porto, bénéficie à partir du XVIII<sup>e</sup> siècle d'une accélération de son développement. Le traité de Méthuen (1703) va conduire à une augmentation des exportations de vin et à la création de la « Real Companhia da Agricultura dos Vinhos do Alto Douro ». Bordeaux est surtout le port des liaisons en droiture avec les Antilles. Les Bordelais échangent farine, vin contre sucre, café, coton et indigo antillais [LE BOUEDEC, 1997].

Toutefois, cette centralité concerne davantage les métropoles portuaires que les zones intérieures. Comme le note Olivier Chaline [CHALINE, 1996], Bordeaux et Nantes bénéficient d'une croissance démographique spectaculaire. Ainsi, avec une augmentation de +146 % de sa population entre 1700 et 1790, Bordeaux passe du rang de septième à celui de troisième ville de France.

### **b ) Un déclin amorcé à partir du début XIX<sup>e</sup> siècle :**

Si au XVIII<sup>e</sup> siècle, les critères de la localisation des activités restent encore marqués par le rôle que peuvent jouer les territoires en matière d'échanges et de commerce international, la localisation des matières premières nécessaires à l'essor industriel (eau, minerais...) prend une place croissante. Si certaines places atlantiques comme Glasgow, Liverpool, Bilbao saisissent l'opportunité de développement promis par la révolution industrielle, ceci ne peut être généralisé à l'ensemble des cités atlantiques.

Ainsi, se développent des activités industrielles, à partir des productions textiles en Irlande et au Portugal par exemple, sidérurgiques et minières, notamment pour les villes britanniques de Cardiff et Bristol, dans le Pays Basque ou sur les côtes cantabriques.

Sur la fin de cette période, les régions atlantiques marquent le pas : situations de rivalité, incapacité à s'étendre face aux compagnies hollandaises, politique nationale protectionniste pour la France due à Colbert...

Les « marches atlantiques » se trouvent progressivement coupées du grand large, l'articulation mer-terre se brise. Par exemple, les régions atlantiques françaises s'éloignent des foyers dynamiques d'une France continentalisée dont les centres se situent au nord (dans les bassins houillers), à l'Est (en Lorraine) et au sud-est (Lyon et Saint-Etienne). Ainsi, la distance par rapport aux marchés devient de plus en plus un critère de localisation. Les pôles d'activités dominantes deviennent, par exemple en France : le Nord-Pas-de-Calais, la Lorraine... L'activité portuaire décline au profit de places mieux équipées et mieux structurées comme les ports de la Hanse. Ainsi, l'épicentre se fixe en mer du Nord. Les régions européennes atlantiques à l'écart de l'Europe urbaine, de « l'usine-Europe » [RAFFARIN, 1994], semblent s'effacer. Désormais, l'attraction de la nébuleuse lotharingienne l'emporte et, pour citer Fernand Braudel, "coincée entre la mer et la terre, la France penche vers cette dernière".

Les villes de l'Océan Atlantique, océan des découvertes, ont diffusé la culture européenne sur tous les continents. Tout au long des XVI<sup>e</sup> et XVII<sup>e</sup> siècles, les régions atlantiques ont souvent été des régions centrales, alors qu'à partir du XVIII<sup>e</sup> siècle, le caractère périphérique de ces régions s'est révélé, en grande partie parce qu'elles ne se sont pas insérées de manière très forte au sein des nouveaux paradigmes technico-économiques dominants. Le XX<sup>e</sup> siècle a vu se maintenir ce caractère périphérique mais une prise de conscience s'est opérée au milieu du XX<sup>e</sup> siècle pour désormais essayer de contrecarrer ce destin, ce scénario noir.

## **2 LA PRISE DE CONSCIENCE D'UNE CERTAINE PERIPHERICITE :**

Dans « *l'Entreprise Atlantique* », Yves Morvan [MORVAN, 1996] souligne que « la dynamique de l'Espace Atlantique est née d'une prise de conscience d'une certaine « périphéricité » liée à des évolutions profondes et à trois changements notoires » que nous pouvons résumer de la façon suivante. D'une part, les espaces géographiques changeaient sous l'effet de l'abaissement des frontières et de l'ouverture des économies régionales à l'économie-monde et on craignait que les régions atlantiques en soit exclues. D'autre part, les espaces évoluaient avec l'essor des nouvelles technologies. Enfin, l'espace politique et institutionnel s'élargissait grâce à la construction européenne qui allait susciter des dynamiques nouvelles et faire courir les risques d'un développement inégal suivant les espaces régionaux.

Ainsi, pour ne pas être en retard de développement les régions atlantiques se devaient de s'unir au sein de ce qui fut appeler l'Arc Atlantique.

La notion d'Arc Atlantique est donc née de plusieurs constatations. La coopération interrégionale apparaissait comme la base du développement européen de demain, tant sur le plan économique que sur celui de l'aménagement du territoire. Or, dans l'Arc, ces liaisons interrégionales étaient peu nombreuses. De plus, les régions européennes bordant l'Atlantique ont en commun un certains nombre d'atouts mais aussi d'handicaps, sur lesquels nous reviendront ultérieurement. De même, la solidarité atlantique paraissait nécessaire en raison du risque de marginalisation face à la puissance mégapole véritable axe centrale de l'Europe, composé d'un ensemble de grandes métropoles de Manchester à Milan [BRUNET, 1989].

La mobilisation commence à naître dans les milieux locaux et c'est avec la naissance de la Commission de l'Arc Atlantique, espace inventé, en émergence depuis la fin des années 70, que les régions atlantiques prennent réellement conscience de leur caractère périphérique.

### **a ) La constitution de la Commission de l'Arc Atlantique**

Conscient du risque encouru, le Comité d'Etude de la Liaison des Intérêts Bretons (CELIB), invite, en 1973, à Saint Malo 23 régions périphériques maritimes européennes (danoises, allemandes, irlandaises, norvégiennes, espagnoles...) à collaborer et à promouvoir leurs intérêts dans un marché commun plus intégré.

Cette réunion engendre, la même année la création de la CRPM (Conférence des Régions Périphériques et Maritimes) dont le but principal est la reconnaissance des régions périphériques et maritimes par les décideurs européens afin de mettre en place une action européenne plus intensive réduisant les disparités.

En 1989, alors que l'Europe et le monde entier ont les yeux tournés vers les bouleversements qui secouent l'est du continent, on assiste à une mobilisation sans précédent des responsables régionaux de l'Espace Atlantique, conscients du risque de marginalisation de

et du processus de déclin dans lequel ces régions sont entraînées. C'est ainsi qu'en octobre 1989, dans le cadre de la CRPM réunie à Faro, au Portugal, est constituée une "Commission Arc Atlantique" ayant pour objectif de préparer : « une série d'actions destinées à créer dans cette partie de l'Europe un véritable noyau attractif ». L'image de l'Arc Atlantique déjà évoquée un an auparavant, lors d'une réunion de la Chambre de Commerce et d'Industrie (CCI) de Bretagne, devient officiellement le symbole d'une stratégie commune des régions atlantiques.

Cette solidarité atlantique fut directement renforcée lorsque Roger Brunet pointa, en 1989, « la puissance de la mégalopole qui court de l'Angleterre à la Lombardie à peu près sans interruption » [BRUNET, 1989] et où se concentrent villes, hommes, capitaux... Cet espace couvre seulement 20 % de la surface de l'Union Européenne mais concentre pourtant 40 % de la population communautaire et 50 % du P.I.B. européen [DATAR, 2002]. Face à cette dorsale que l'on qualifie aujourd'hui plus justement de « pentagone des capitales » se trouve les périphéries.

Les différents acteurs impliqués dans l'aménagement du territoire se regroupèrent pour éviter le scénario de l'inacceptable<sup>1</sup>. Les élus des régions, quelque soit la nature de leur mandat, ont donc été conduits à rechercher de nouvelles voies pour promouvoir leur territoire et assurer la défense des intérêts cruciaux pour l'économie locale. Ils ont probablement été aiguillonnés par d'autres expériences, notamment celles des quatre « moteurs » associant Rhône-Alpes, la Catalogne, la Lombardie et le Bade-Wurtemberg. « Le but est d'encourager le développement de toute sorte d'échanges pousser par la recherche de complémentarités et/ou guidé par la simple logique de l'exploitation d'avantages comparatifs. Il s'agit surtout de construire et d'animer un nouvel espace territorial pertinent » [MORVAN, 1996].

Cette démarche fut reconnue à plusieurs échelons notamment au niveau national en France par la DATAR au titre de « Grand Chantier » et par l'échelon communautaire avec la mise en place de financements, d'études (le Rapport Malher, Europe 2000+...) et consacré par la mise en place du programme européen INTERREG lancé en 1990.

### **b ) L' Arc Atlantique : d'une volonté locale à...**

Présenté par ses initiateurs comme une volonté de regroupement des régions de la façade atlantique communautaire, l'Arc Atlantique se définit plus comme une somme de projets initiés par des élus locaux ou régionaux destinés à faire coopérer entre eux des acteurs du développement économique selon un modèle de développement endogène. C'est probablement le professeur Jacques Beauchard qui a le mieux rendu compte de l'idée de l'Arc Atlantique avec la notion « d'espace-projet » [BEAUCHARD, 1995].

Le partenariat entre les différentes régions a notamment été permis grâce à l'utilisation des Fonds Structurels européens que touchent la plupart des régions atlantiques que ce soit le Fonds Européen de Développement Régional (FEDER), ou encore le Fonds de cohésion. En

---

<sup>1</sup> L'équipe de chercheurs qui a rédigé la synthèse des travaux de la DATAR sur les perspectives d'avenir de la façade atlantique a utilisé le terme de scénario de l'inacceptable.

1997, la CRPM, estimait que pour la période 1994-1999 les régions atlantiques auraient touché 38 % des fonds alloués au titre de l'Objectif 1 ; 31 % de l'Objectif 2 et 29 % de l'Objectif 5B. De plus, les régions atlantiques bénéficient d'initiatives communautaires telle que PESCA pour la pêche et l'industrie, Leader pour le développement rural et Urban pour les villes.

Ajoutons à cela que l'utilisation de « Article 10 » du FEDER subventionnant les projets ou les études concernant le développement régional dans un contexte transnational a permis aux Régions atlantiques de bénéficier de trois programmes :

- Arc Atlantique Network dont le but était d'établir et de renforcer les contacts entre les régions,
- Finatlantic encourageant et renforçant les échanges entre les régions,
- Atlantis devant permettre le développement d'une économie plus forte et plus compétitive.

Ces actions ont promu une logique de travail en commun et ont donné l'opportunité de réduire les charges en coordonnant les programmes (moins d'équipement redondants et/ou concurrentiels), de créer des économies externes (diffusion de l'information, modification des échanges) et de s'affirmer ensemble : s'organiser à plusieurs pour construire de véritables stratégies et constituer un lobby. C'est donc pour Yves Morvan une « façon nouvelle et moderne de participer au rééquilibrage des territoires en offrant aux périphéries la possibilité de s'unir et de s'ouvrir ensemble sur l'extérieur » [MORVAN, 1996]. L'Arc Atlantique est devenu un creuset servant de cadre de rencontre et parfois un label.

D'autres organisations ont vu le jour depuis. Leur principe repose sur une base territoriale plus restreinte comme la conférence des Régions du Sud de l'Europe Atlantique ou sur d'autres critères plus spécifiques, que ceux-ci soient d'ordre institutionnel (le réseau des villes de l'Ouest) ou sectoriel (tel le réseau Compostella en matière de sylviculture).

### **c ) ...une reconnaissance européenne**

Le Programme INTERREG est une initiative communautaire proposée au titre du FEDER et a été mis en place dès 1990. Il visait à préparer les régions frontalières européennes à l'Europe sans frontière. Le but recherché était d'éviter de faire des frontières nationales, un obstacle au développement des territoires et à leur intégration européenne. Dans ce programme l'Espace Atlantique apparaît comme une entité à part entière.

Aujourd'hui, la troisième génération de programme d'INTERREG est mise en place pour la période 2000-2006. Ce nouveau programme INTERREG III présente trois volets, comme INTERREG II. Ces derniers ne se recoupent pas exactement mais les thèmes proposés restent

identiques : la coopération transfrontalière, transnationale et interrégionale. Dans le cadre de notre analyse, le volet ayant trait à la coopération transnationale nous intéresse particulièrement : il s'agissait du volet C dans le programme INTERREG II et désormais du volet B d'INTERREG III. Ce nouveau volet est consacré à la structuration des grands espaces européens.

Le programme INTERREG est organisé géographiquement de la manière suivante : des grands bassins européens également caractérisés de méso-régions ont été déterminés lors de l'élaboration des programmes Europe 2000 et Europe 2000+. Ces regroupements de régions sont au nombre de onze : l'Espace Alpin, Archimed<sup>1</sup>, l'Espace Atlantique, la Région de la Mer Baltique, celle de la Mer du Nord, CADSES<sup>2</sup>, la Périphérie du Nord, l'Europe du Sud-Ouest, celle du Nord-Ouest, la Méditerranée Occidentale et les régions ultrapériphériques<sup>3</sup>.

Il divise aujourd'hui l'espace communautaire en grands bassins choisis pour leur pertinence et leur homogénéité et ignorent d'une certaine manière les frontières nationales pour permettre une réflexion à une échelle interrégionale. Il propose donc aux différents acteurs de travailler ensemble autour de problèmes et de projets communs.

Ainsi, l'Espace Atlantique peut se définir par sa situation périphérique par rapport à l'Europe des capitales mais aussi comme un « espace-projet » commun dans le but de sortir de cette logique de périphérie. Bien que la compétition fut sévère entre les régions et malgré leurs différences (qui a prouvé que la similitude est nécessairement un facteur d'homogénéité ?), elles se reconnaissent comme appartenant à un ensemble géographique, historique et culturel. Elles ont pris conscience de la place qu'elles pouvaient prendre dans l'Europe en construction.

---

<sup>1</sup> Regroupement de la Grèce, la Sicile, la Calabre, la Basilicate, la Puglia)

<sup>2</sup> Centre, Adriatique, Danube et Europe du Sud-Est

<sup>3</sup> Açores, madère, Iles Canaries, Caraïbes et Réunion

## **II LES ATOUTS ET LES FAIBLESSES DE CET ESPACE PERIPHERIQUE**

Riches d'une histoire particulièrement brillante, comme nous l'avons vu, les régions atlantiques peuvent encore se prévaloir d'une identité territoriale [BEAUCHARD, 1994], de spécificités propres et de nombreux atouts, à mettre en valeur.

### **1 DES POTENTIELS A VALORISER**

Selon le professeur Jacques Beauchard [BEAUCHARD, 1994], les atouts des régions Atlantiques sont : « la Mer, l'espace et les hommes ». En effet, ces régions se caractérisent par l'importance et la diversité des milieux naturels, où se côtoient les zones littorales, les zones humides ou encore les massifs montagneux. L'Espace Atlantique présente des qualités naturelles, environnementales et un patrimoine bâti de qualité, un dynamisme économique lié à la présence de l'Océan, la jeunesse relative de sa population (1,2 % de jeunes de moins de 15 ans de plus que la moyenne européenne en 1998)...

#### **a ) Une richesse naturelle et patrimoniale**

Les littoraux atlantiques présentent une grande diversité et constituent de ce fait un facteur d'attractivité important pour les actifs comme pour les retraités et les touristes. Ainsi, si l'on prend l'exemple de la France, on rencontre de multiples formes littorales : des côtes sableuses comme la dune du Pilat aux côtes rocheuses comme la Pointe du Raz en passant par le défilé des îles atlantiques et le Mont-Saint-Michel ou encore les golfes du Morbihan et de Gascogne. Ces zones restent encore assez bien préservées et leur biodiversité est remarquable. Afin de préserver ce patrimoine naturel, de nombreux espaces bénéficient de régimes de protection comme les parcs naturels régionaux, interrégionaux, nationaux ou les réserves naturelles [IFEN-DATAR, 2000]. La mise en œuvre d'un tourisme durable et d'un tourisme vert représente aujourd'hui un enjeu considérable.

L'Espace Atlantique se prête à une préoccupation importante des européens pour la santé qui est leur première source de dépense. Néanmoins, ces milieux naturels sont soumis à des pressions liées à l'urbanisation, l'agriculture, le tourisme et le transport maritime qui constituent un facteur très sérieux de risque de pollution maritime comme en témoigne les naufrages récents de l'Erika, et du Prestige.

L'Espace Atlantique se compose d'une série de territoires civilisés, fortement typés, ruraux et maritimes. « Ce sont des mondes culturels, au sens allemand du terme, la persistance des parlers (langues et patois) et traditions (Bretagne, Pays Basque, Vendée) qui se côtoient » [GIZARD, 1996]. Les régions atlantiques peuvent se prévaloir d'une identité fondée sur deux ensembles principaux : « au nord l'ensemble celtique-armoricain et au sud l'ensemble ibérique-aquitain » [BEAUCHARD, 1995].



Globalement, il faut tout de même convenir que mises à part quelques exceptions notoires, les régions atlantiques ne bénéficient pas d'une très forte notoriété internationale. Les régions atlantiques offrent à leurs habitants un cadre de vie attrayant. Cette qualité de vie est liée à un cadre environnemental de valeur (comme nous l'avons vu) mais aussi à un environnement urbain favorable. Au-delà des fragilités qui seront évoquées ultérieurement, le semi urbain atlantique présente l'avantage d'être basé sur des villes de dimension moyenne.

### **b ) Des potentiels économiques**

Les régions coordonnent leurs efforts en vue de développer les technologies de la mer et cherchent à susciter le phénomène de « maritimisation ». En matière de milieux innovants, un potentiel de recherche existe dans des domaines bien spécifiques, tels que les technologies marines bien représentées sur la façade avec des organismes comme l'Institut Français de Recherche et d'Exploitation des Mers (IFREMER). Celui-ci passe des accords avec le Natural Environment Research Council (NERC) pour la mise en œuvre de technologies nouvelles, de moyens d'intervention (laboratoires, bateaux...) et de recherche fondamentale. Ajoutons que l'Union Européenne possède sur le littoral atlantique sa flottille pour la surveillance et l'étude des océans. De plus, dans le secteur de la pêche, l'Atlantique est fort d'une flotte moderne et puissante mais se pose le problème de raréfaction des ressources et des quotas imposés par l'Europe.

Une grande réceptivité aux nouvelles technologies d'information et de communication avec en France la présence du Centre Commun d'Etudes de Télévision et Télécommunications (CCETT) est à signaler. De plus, le secteur de l'information et des télécommunications montre une importance des centres de recherche Public/ Privé en France [HENO, 2001] (parmi les leaders mondiaux), des écoles d'ingénieurs et des entreprises multinationales (Alcatel, Canon, Matra Nortel, Phillips, Rhom Electronic, Lucent technologies...).

Néanmoins, des déséquilibres sont à souligner dans les domaines de l'innovation et des hautes technologies entre le Nord de l'Espace Atlantique avec notamment le South West et Wales en Angleterre, Silicon Glen en Ecosse et Limerick en Irlande et les régions de la péninsule ibérique qui présentent de moindres densités en matière de milieux innovants et de dépenses de Recherche et Développement (R&D).

De plus, les régions atlantiques présentent des modèles d'industrialisation flexibles du fait d'un réseau dense de PME/PMI réactives et adaptables aux nouvelles données du marché [CARRIERE, 2002]. Pour Bernard Pecqueur [PECQUEUR, 2000] on trouve dans les régions des Highlands, de la Vendée dans la région de Porto...des systèmes industriels locaux basés sur tissu de nombreuses PME/PMI.

Malgré la présence de ces atouts incontestables et la liste est loin d'être exhaustive, les régions atlantiques se caractérisent par leur éloignement physique du cœur de l'Europe des capitales et par des clivages internes difficiles à résorber.

Il faut bien admettre que l'Espace Atlantique est le plus souvent décrit en termes négatifs : « l'Arc Atlantique est une collection de bouts du monde, une sorte d'arrière-cour aux populations désargentées qui attendent que le "centre" leur donne du travail », ou encore un espace "relativement fermé, replié dans l'histoire mais ouvert à l'investissement étranger" [BRUNET, 1989]. Tous les documents insistent sur la position périphérique des territoires qui composent l'Espace Atlantique et soulignent l'existence de ruptures physiques, démographiques, sociologiques ou encore économiques et relèvent la succession de régions et de villes coupées d'espaces parfois vides. Remarquons, sans nier la réalité des faits observés, qu'une telle hétérogénéité existe aussi ailleurs. Le document *Europe 2000+* [COMMISSION EUROPEENNE, 1994], qui émane de la Commission Européenne, n'est pas en reste. L'Espace Atlantique y apparaît marqué par trois traits principaux : « un territoire largement périphérique », « des secteurs productifs en crise » et « une armature urbaine faible et déséquilibrée » en comparaison à la "diagonale continentale".

## 2 UNE PERIPHERICITE GEOGRAPHIQUE ET SOCIO ECONOMIQUE

### a ) Une périphéricité géographique

L'Espace Atlantique au sein de l'Union Européenne ne se pose plus comme « le colporteur du Finistère eurasiatique » pour reprendre les termes de Xavier Gizard [GIZARD, 1996] mais comme le Finistère euroasiatique. En effet, un problème d'éloignement commun par rapport au « barycentre » européen caractérise les régions atlantiques. Le centre de gravité de l'Europe, cœur du marché économique, concentre aujourd'hui les richesses à la fois économiques, financières mais aussi humaines.

Les régions Atlantiques se trouvent éloignées physiquement de cette Europe des capitales dont elles dépendent. Si l'on prend en <sup>considère</sup> considération les distances (par route) et que l'on prend pour référence Paris, elle-même distante d'environ 500 kilomètres de l'axe rhéan, Nantes se situe à 380 Km, Bordeaux à 578 Km, Bilbao à 917 Km et Porto à 1 576 Km [www.viamichelin.com]. Entre les métropoles les distances sont également importantes Nantes est à 325 Km de Bordeaux et cette dernière est séparée de Bilbao par 334 Km tandis qu'il faut encore franchir 695 Km pour aller de Bilbao à Porto. Cette situation périphérique risque aujourd'hui d'être exacerbée par l'adhésion des Pays d'Europe Centrale et Occidentale (PECO) à l'Union Européenne avec un déplacement du centre de gravité européen vers l'Est. Ainsi, les relations continentales vont naturellement s'intensifier et peuvent se traduire par un renforcement apparent du caractère périphérique des régions atlantiques, surtout pour les plus éloignées.

Même si les infrastructures de transport ont connu, au cours de la dernière décennie, une nette amélioration, en particulier dans la partie sud du territoire (Espagne et Portugal), grâce à la contribution des Fonds Structurels, elles ne viennent pas atténuer la « périphéricité » par rapport au cœur de l'Europe. L'Espace Atlantique présente encore un manque d'accessibilité, des moyens de communication insuffisants, des coûts élevés relatifs des transports... Or, la bonne dotation en infrastructures de transport et le désenclavement constituent des conditions nécessaires au développement de ces régions. Mais, ces caractéristiques géographiques ne sont peut être pas les plus importantes, comme en témoigne l'essor de régions irlandaises et portugaises.

### **b ) Une périphéricité économique**

L'Espace Atlantique est soumis à des facteurs de vulnérabilité par rapport aux régions européennes centrales. Les régions situées autour des axes Londres-Milan et Paris-Hambourg cumulent des fonctions mais aussi des avantages comparatifs qui confortent leur statut de « barycentre » de l'Europe aux dépens des espaces plus périphériques et alimentent les déséquilibres territoriaux.

Historiquement, les activités économiques se sont accumulées dans les régions centrales de l'Europe. Au cours des 30 dernières années, la répartition territoriale de l'activité économique est restée assez semblable et les différents indicateurs existants confirment la concentration de l'activité économique sur un espace central limité.

#### **❖ Le Produit Intérieur Brut (PIB)<sup>1</sup>**

Ainsi, les régions situées dans un triangle délimité par le North Yorkshire (Royaume-Uni), la Franche-Comté (France) et Hambourg (Allemagne) représentent seulement un septième de la surface européenne mais abritent un tiers de la population et produisent 47 % des richesses de l'Union Européenne [COMMISSION EUROPEENNE, 2001]. Un rattrapage a certes été observé dans les trois Etats-Membres les plus en difficulté que sont la Grèce, l'Espagne et le Portugal où « le PIB moyen par habitant étant passé de 68 % de la moyenne de l'Union en 1988 à 79 % en 1999 » [COMMISSION EUROPEENNE, 2001]. Cependant, il n'est pas suffisant pour invalider le modèle centre-périphérie qui devrait plutôt se renforcer avec l'adhésion des pays de l'Europe du Centre et de l'Est.

Globalement, le PIB par habitant de l'Espace Atlantique ne représente que 80 % de la moyenne communautaire. Mais, les disparités entre Etats-Membres et plus particulièrement entre régions, restent considérables même si elles se sont partiellement atténuées. En effet, les

---

<sup>1</sup> Le Produit Intérieur Brut (PIB) est considéré comme un indicateur de la prospérité des régions. Il serait préférable de faire une analyse des revenus qui traduit les possibilités de consommation des régions mais l'information n'est pas disponible à toutes les échelles. Le PIB, quant à lui, fait l'objet de statistiques harmonisées pour toutes les régions de la Communauté Européenne et les Pays candidats au niveau NUTS III.

régions portugaises (exceptée celle de Lisbonne), la Galice, les Asturies, la Castilla Y Léon et les trois régions du Royaume-Uni (Cornwall et Isles of Scilly, West Walles et the Valleys, et Merseyside) enregistrent un PIB par habitant inférieur à 75 % de la moyenne communautaire en 1999 (seuil d'éligibilité à l'Objectif I). Ces régions font partie des régions européennes possédant les taux les plus bas de PIB par habitant. A l'opposé, on trouve également des régions ayant un PIB par habitant situé entre 100 et 125 % de la moyenne communautaire en 1999. Il s'agit de La Navarre, du Pays Basque et de l'Irlande du Sud.

#### ❖ Structure sectorielle de l'emploi

Si l'on prend désormais en considération l'emploi par secteur d'activité en 2000 (Base Regio) l'agriculture et la pêche restent des activités non négligeables puisque surreprésentées dans l'Espace Atlantique, même si la tendance générale est à la réduction des emplois agricoles. La majorité des régions Atlantiques ont un secteur primaire conséquent, supérieur à la moyenne communautaire qui représente 4,28 % de l'emploi total en 2000 (Base Regio). Alors que l'emploi agricole représente moins de 5 % du total dans l'Union Européenne actuelle, il dépasse 15 % dans certaines régions espagnoles (Galice) et portugaises (Centre). Peu de régions ont connu une augmentation de l'emploi dans ce secteur entre 1995 et 2000 mais, l'emploi y reste suffisamment important pour que le coefficient de spécialisation soit élevé. De plus, l'agriculture présente des faiblesses liées à la population active vieillissante et à des niveaux de productivité relativement bas, bien que concentrant 28 % des terres agricoles de l'Union, l'agriculture de la façade atlantique ne génère que 19 % du chiffre agricole européen.

L'importance de l'activité économique liée à la pêche est elle aussi considérable : 46 % des pêcheurs travaillent au sein de l'espace atlantique, et génèrent 47 % des chiffres de pêche européens en 1998. Mais l'épuisement des zones de pêche dans l'Atlantique nord-est et les règlements mis en place par Bruxelles dans une perspective de pêche durable, mettent en difficulté l'ensemble des actifs concernés, qui sont confrontés à des difficultés de reconversion. Ceci est notamment le cas des pêcheurs galiciens, qui se heurtent à l'absence d'activités de substitution.

L'Espace Atlantique se distingue donc par son secteur primaire important au sein de l'Europe.

En 2000, deux régions de l'Espace Atlantique sont à dominante industrielle, le Norte portugais et le Noreste espagnol (englobant les régions du Pais Vasco, de la Navarre et de la Rioja) avec un taux d'emploi supérieur à la moyenne communautaire (28,85 % en 2000).

⊗ Celles situées en dessous de la moyenne communautaire se localisent dans le sud portugais, l'Aquitaine, l'Ecosse et le Sud-Ouest anglais. Mais, de nombreux foyers industriels en déclin persistent dans les régions atlantiques. Il s'agit d'activités traditionnelles de main d'œuvre, confrontées à une concurrence mondiale de la part de zones à bas salaires, et souvent liées à l'exploitation de minerais de métaux (en Ecosse, au Pays de Galles), d'industrie du textile (en Irlande du Nord, en Espagne, au Portugal). Les zones industrialo-portuaires sont également sujettes à de graves problèmes de reconversion. On note également en France des dépendances inhérentes aux activités contrôlées par l'Etat tels l'aéronautique, les constructions navales, les activités militaires et paramilitaires. Il y a donc un risque

d'accélération « de marginalisation périphérique du fait du déclin de pans entiers des appareils productifs » [CARRIERE, 2000].

Enfin, le secteur tertiaire est sous représenté avec un taux d'emploi dans ce secteur inférieur à la moyenne communautaire (66,48 % en 2000) et plus particulièrement en Irlande du nord, dans le Nord et le Centre portugais, en Galice, en Navarre et la Rioja. Ce qui laisse sous entendre un certain retard dans ce domaine étant donné la tendance allant dans le sens d'un développement du secteur tertiaire. Cependant, certaines régions se distinguent par un taux supérieur à la moyenne communautaire. Ce sont les régions de l'Aquitaine, du sud-ouest anglais et du sud-ouest écossais et les périphéries des grandes capitales comme Lisbonne ou Dublin. Néanmoins, ce secteur connaît une augmentation générale dans toutes les régions entre 1995 et 2000 sauf dans les Asturies, dans la Rioja, en Basse-Normandie, dans le Devon et le Cornwall, dans le sud de l'Ecosse et en Irlande du Nord.

Cependant, l'importance de l'activité touristique au sein de ce secteur malgré sa saisonnalité et la faiblesse des salaires est une économie en plein essor qui représente une opportunité de développement réelle du secteur tertiaire.

Les régions atlantiques accusent donc un retard de développement par rapport aux espaces centraux les plus dynamiques de l'Europe. Si les secteurs nécessitant des ressources humaines et technologiques de haut niveau scientifique constituent, aujourd'hui, des pôles d'avenir générant de nouveaux facteurs de compétitivité, l'Etude Stratégique [CRPM, 2000] réalisée par la CRPM, montre les difficultés de ce territoire à attirer ce type d'investissements et les milieux innovants restent rares, ainsi que les relations entre les entreprises et les centres de recherche. Le Sixième Rapport Périodique de l'Union Européenne [COMMISSION EUROPEENE, 1999a], présente une carte (page 91) intitulée « faiblesses les plus importantes des régions NUTS II en 1995 » qui fait apparaître des insuffisances compétitives dans l'Espace Atlantique liées à l'accessibilité, à l'innovation et à la structure industrielle ».

### **3 UNE ARMATURE URBAINE FAIBLE ET DESEQUILIBREE**

Comme le souligne Jean-Paul Carrière « la façade occidentale de l'Europe apparaît globalement peu urbanisée, et son organisation urbaine peu équilibrée » [CARRIERE, 2002]. Les déséquilibres territoriaux de l'Espace Atlantique et les effets négatifs d'une métropolisation difficile à maîtriser sur le littoral ou le long des grands axes de circulation sont à relever.

#### **a ) Un espace peu dense et sous urbanisé**

##### **❖ De faibles densités**

Eloigné de l'Europe médiane, l'Espace Atlantique couvre 28 % de la superficie de l'Union Européenne et ne regroupe que 57 millions d'habitants (soit 15 % de l'Europe des Quinze). La densité y reste faible avec 94 habitants par kilomètre carré (hab/Km<sup>2</sup>) contre une moyenne communautaire de 153 hab/Km<sup>2</sup>. De fortes disparités sont notables entre les zones rurales des Highlands et les Iles écossaises ayant des densités de 9 hab/Km<sup>2</sup> et par exemple le Pays Basque espagnol ou encore le Sud du Pays de Galles très urbanisés [NADIN, 2000].

Si l'on se penche plus particulièrement sur le territoire français, objet de notre étude, ces remarques restent tout à fait valables.

Avec une superficie de 257 754 Km<sup>2</sup> soit 46,9 % du territoire français, la façade atlantique française ne compte que 19 582 024 habitants soit 33,5 % de la population française en 1999. La densité moyenne des neuf régions (voir tableau T) composant la façade française [INSEE, 1999] atteint 75,8 hab/Km<sup>2</sup> en 1999 et reste assez nettement inférieure à la moyenne nationale (108 hab/Km<sup>2</sup>), qui est elle-même relativement faible à l'échelle européenne : la densité française est ainsi la moitié de celle de l'Allemagne (230 hab/Km<sup>2</sup>) et du Royaume-Uni (245 hab/Km<sup>2</sup>).

Au sein de l'espace français, les régions atlantiques restent à l'écart des principales zones de peuplement qui se concentrent en Ile-de-France, dans le Sud-Est et sur les frontières du Nord. Toutes les densités régionales atlantiques sont inférieures à la moyenne nationale (exceptée pour la région Haute-Normandie 145hab/Km<sup>2</sup>) avec de fortes disparités entre le Limousin 42 hab/Km<sup>2</sup> et la Haute-Normandie ou encore la Bretagne 107hab/Km<sup>2</sup>. D'après M. Perronnet-Menault [PERRONNET-MENAUULT, 1993], le sous-peuplement tient plus à la sous urbanisation générale de cette partie de l'hexagone qu'à un sous peuplement du milieu rural. Cet handicap démographique est incontestablement aujourd'hui un des points sensibles d'un ensemble qui regroupe des régions dont l'histoire démographique a longtemps été divergente : forte vitalité des régions de l'ouest endossant un rôle de réservoir démographique à la différence de la dévitalisation précoce du Sud-Ouest contraint de recourir très tôt à l'immigration. Néanmoins, elles toutes ont connu une croissance de la population assez

soutenue entre 1990 et 1999 notamment en Loire-Atlantique (+0,57 %), en Ile-et- Vilaine et le long du littoral.

Tableau I : Situation démographique des régions atlantiques françaises en 1999

Régions	Population totale en 1999	Superficie en Km <sup>2</sup>	Densité démographique hab/Km <sup>2</sup>	Proportion démographique nationale %
Haute-Normandie	1 780 192	12 317	145	3
Bretagne	2 906 197	27 208	107	4,7
Pays de la Loire	3 222 061	32 082	100	5,2
Basse-Normandie	1 422 193	17 589	81	2,4
Aquitaine	2 908 358	41 308	70	5
Poitou-Charentes	1 640 068	25 809	64	2,5
Centre	2 440 329	39 151	62	4,8
Midi Pyrénées	2 551 687	45 348	56	4,3
Limousin	710 939	16 942	42	1,2
<b>Total régions atlantiques</b>	<b>19 582 024</b>	<b>257 754</b>	<b>75,8</b>	<b>33,46</b>
France métropolitaine	58 518 395	550 000	108	100
Allemagne (en milliers)	82 000	356 718	230	100
Royaume-Uni (en milliers)	59 400	241 751	245	100

Source : INSEE, 1999

❖ Une hiérarchie urbaine déséquilibrée

L'Espace Atlantique apparaît donc comme un territoire sous urbanisé où la hiérarchie des villes atlantiques forme une pyramide à large base c'est-à-dire qu'il y a peu de grandes villes et un grand nombre de petites.

Comptant sur la présence de seulement trois villes millionnaires que sont Glasgow, Manchester et Lisbonne, dix villes rassemblant entre 500 000 et un million d'habitants parmi lesquelles la moitié est britannique et enfin 24 villes intermédiaires de 500 000 à 100 000 habitants maillent faiblement le territoire. Force est de constater l'existence de clivage entre les différents niveaux de l'armature urbaine avec une sous-représentation des villes de niveau supérieur. Cet espace est, en effet, caractérisé par sa sous-métropolisation et la faiblesse de la structuration de son armature urbaine supérieure en comparaison avec l'Europe lotharingienne

qui est décrite comme « l'Europe des Capitales » ou encore « le Pentagone des capitales ». Ainsi, sur la Façade Atlantique française aucune ville ne dépasse le million d'habitants que ce soit Bordeaux, Nantes ou Toulouse. En revanche, l'Espace Atlantique présente un semis dense de villes moyennes, la plupart enregistrent 50 000 habitants et plus, seuil de population inférieur à celui que sous-entend les principales analyses urbaines européennes souvent fixé à 200 000 habitants.

❖ Un faible rayonnement international des pôles urbains principaux

Il y a plus de dix ans, la Délégation à l'Aménagement du Territoire et à l'Action Régionale (DATAR) publiait l'étude dirigée par Roger Brunet [BRUNET, 1989] sur les « villes européennes » qui constituait alors la première tentative pour décrire et hiérarchiser de façon quantifiée le système des grandes villes européennes. Cette commande permettait notamment de situer les villes françaises en Europe, dans un contexte d'intégration économique et politique en pleine accélération. La méthode multicritère composée de seize indicateurs conduisait à un classement des villes européennes de plus de 200 000 habitants. Divisé en sept niveaux de hiérarchisation le classement final faisait apparaître les premières cités atlantiques au niveau trois avec Manchester. Bordeaux, Nantes, Rennes ou encore Bilbao étaient repérables dans les quatrième et cinquième classes du fait « de leur faiblesse en matière d'équipements et de services rares ». Mais, c'est au sein des sixième et septième classes que l'on retrouvait la majorité des villes atlantiques : Angers, Le Mans, Tours, Orléans, Rouen, Le Havre pour la France ou encore Vigo, La Corogne, Valladolid, Oviedo, Gijon, Santander, Saint Sébastien, Pampelune pour l'Espagne.

La place occupée par les villes, notamment françaises, au sein du système des villes européennes demeure un objet de questionnement. Nadine Cattan et Denise Pumain [CATTAN, 1999] montrent que les villes atlantiques restent dans l'ombre des capitales internationales de la dorsale européenne. En effet, si les métropoles régionales à fort rayonnement international sont représentées sur la façade occidentale de l'Europe avec Bristol et Manchester, force est de constater qu'elles possèdent des fonctions internationales spécialisées et incomplètes. Bordeaux, Nantes, Belfast, Glasgow, Lisbonne, Séville, Plymouth sont classées parmi les métropoles régionales périphériques à rayonnement international limité avec des déficiences dans leurs secteurs tertiaires et des fonctions internationales peu développées... Huit villes atlantiques se retrouvent dans le dernier groupe, celui des métropoles à rayonnement international limité et très spécialisé, qui caractérise les villes présentant des faiblesses au niveau des services, d'un déficit des fonctions d'accessibilité ou des fonctions internationales. Tel est le cas de Cardiff, Rennes, Valladolid, La Corogne, Le Havre, Saint Sébastien, Santander et Vigo.

Une nouvelle recherche sur ce sujet, entreprise dans un contexte où les concurrences entre les villes ont tendance à s'exacerber et où l'attractivité des territoires, en particulier urbains, est un élément déterminant de la compétitivité économique a été réalisée par Céline Rozenblat et Patricia Cicille en 2003 [ROZENBLAT, 2003]. Celle-ci « s'inspire des principales options méthodologiques du travail réalisé en 1989 mais en renouvelle la portée



par un choix différent d'indicateurs de rayonnement » [JACQUET, 2003]. Ainsi, pour les 180 agglomérations européennes de plus de 200 000 habitants, sept classes sont constituées afin de déterminer le rayonnement des villes, et c'est désormais Lisbonne qui apparaît dans la troisième classe avec 51 points (30 derrière Paris et 25 derrière Londres) et Toulouse dans la quatrième. Manchester, Bordeaux, Glasgow, Nantes, Porto arrivent dans la cinquième et les sixième et septième classes rassemblent une majorité de villes atlantiques Saint- Sébastien, Santander, Tours, Valladolid, Vigo, La Corogne, Murcie, Le Havre, Orléans.... Mais, si toutes les études concernant les villes de taille européenne convergent dans leur mise en évidence de la faiblesse du rayonnement des grandes villes atlantiques, elle apparaît aujourd'hui relative au regard de la progression de certaines villes comme Lisbonne. Alors qu'il y a une dizaine d'années, seule Lyon paraissait pour la France en mesure d'accrocher le peloton de tête des premières villes européennes, les grandes métropoles que sont Toulouse, Bordeaux ou Nantes sont désormais en bonne place au regard de nombreux critères d'attractivité (nombre d'étudiants, manifestations culturelles, accessibilité...).

### **b ) Des déséquilibres territoriaux internes**

L'existence d'inégalités, de déséquilibres territoriaux internes entre les systèmes urbains, urbain/rural et littoral/intérieur caractérise la façade atlantique.

#### **❖ Des systèmes urbains différenciés**

Les réseaux urbains présentent des disparités régionales liées à l'histoire, à la géographie et aux dynamiques de développement des espaces qu'ils irriguent. Selon, Jean-Paul Charrié et Pierre Laborde, différents systèmes urbains se succèdent dans les régions allant de la Bretagne au Nord du Portugal qui « reflètent les modalités antérieures ». « L'environnement économique a entraîné l'émergence de systèmes urbains divers avec une polarisation de la ville plus ou moins forte ce qui a entraîné une typologie croisant territoire et système urbain » [CHARRIE, 1995].

Ainsi, il existe des territoires où la polarisation est intégrale tel est le cas des aires urbaines autour de Bordeaux (ou encore de Porto). Ces métropoles écrasent par leur puissance économique, culturelle, tertiaire les autres villes de leur aire de commandement. Des systèmes bipolarisés et articulés caractérisent La Bretagne et les Pays de la Loire qui ont échappé à la polarisation métropolitaine et profitent de la vitalité due à la proximité parisienne. Le Poitou-Charentes, le Sud-Aquitaine (mais aussi la Galice) composent des systèmes urbains sous-métropolisés caractérisés par leur base rurale. Ajoutons la présence en Espagne autour de Bilbao d'un système urbain dit polarisé et articulé. Ainsi à l'échelle intra-nationale des distorsions internes sont notables. Les différents systèmes urbains ne structurent pas de façon homogène leur territoire ce qui crée des distorsions internes. En effet, ces clivages se ressentent à l'échelon intra-régional où l'on retrouve le modèle centre-périphérie. L'Espace

Atlantique est fragmenté en nombreux systèmes urbains et leurs articulations ne sont pas évidentes. Mais, « c'est moins la diversité des systèmes urbains régionaux que la discontinuité qui peut en résulter qui crée une cassure. Le cas de la Région Poitou-Charentes est particulièrement illustratif de ce point de vue. Faiblement métropolisée et médiocrement rassemblée, elle risque un grave éclatement » [CHARRIE, 1993d].

#### ❖ Déséquilibre urbain/rural

Si il n'y a pas de pôles structurants comme dans l'Europe rhénane, l'Espace Atlantique se caractérise par le grand nombre de villes moyennes et petites et la rareté des grandes villes de taille internationale comme l'illustre le cas français. *mais celles-ci possèdent (réelle espace) leur territoire*

Les métropoles telles Bordeaux, cinquième unité urbaine française en 1999 avec près de 753 931 habitants, Nantes huitième avec 544 932 habitants et Toulouse 761 090 habitants se détachent très nettement. Elles exercent une polarisation réelle sur leur espace régional. Cette polarisation est d'autant plus prégnante du fait de la faiblesse de l'armature urbaine. Ces métropoles régionales captent hommes, marchandises et capitaux et font le vide autour d'elles de part le manque de cités de l'échelon immédiatement inférieur d'une part et du fait de la sous-urbanisation de l'espace d'autre part. Le dynamisme des métropoles régionales, Nantes, Bordeaux, Toulouse s'impose d'autant plus que la vitalité de leur arrière-pays semble nettement insuffisante. La comparaison entre la population de la métropole et celle de la ville arrivant immédiatement derrière, est édifiante. Deuxième ville des Pays de la Loire, Angers ne totalise qu'un tiers des habitants de Nantes, Bayonne parvient à 20 % de la population de Bordeaux. *Cette règle passait au*

Au sein de ces systèmes urbains, le poids et le rôle des métropoles s'accroissent, mais cette métropolisation des hommes et des activités ne se fait pas toujours dans le sens d'une dynamisation régionale. Il existe des distorsions considérables entre quelques pôles urbains atteignant ou dépassant le ½ million d'habitants voire plus dans le cas de Bilbao et des villes de second rang, de très petite taille quand on fait la comparaison avec les régions dynamiques du centre de l'Union Européenne. Le sous encadrement est notoire ce qui constitue déjà en soi une explication à la faible intégration de l'Espace Atlantique.

#### ❖ Des clivages littoral /intérieur

L'urbanisation littorale occupe au sein de cet espace une place prépondérante et reproduit la logique d'opposition centre-périphérie. Le phénomène de métropolisation concerne plus directement les cités littorales (anciens centres industrialo-portuaires dynamiques), accentuant les contrastes avec l'hinterland rural.

Cette asymétrie est particulièrement prégnante au Portugal où l'urbanisation se concentre sur la bande côtière avec le développement bicéphale des deux aires métropolitaines de

Lisbonne (2 682 676 habitants en 2001) et de Porto (1 260 679 habitants) [INE, 2003] aux dépens d'un intérieur encore marqué par la ruralité. Ainsi, ces deux métropoles concentrent à elles deux près de 40 % de la population nationale. Ajoutons qu'il se développe entre ces deux pôles une urbanisation côtière linéaire que des densités élevées laissent percevoir. De forts déséquilibres régionaux entre les régions littorales et les régions intérieures, que ce soit en termes de démographie ou encore de dynamisme économique [CARRIERE, 1996], sont observables. Citons également l'exemple la conurbation du Pays-Basque qui court de Bayonne à San-Sebastian directement en prise sur le littoral formant <sup>une</sup> un ensemble démographique, industriel et touristique de premier plan avec des villes parmi les plus peuplées comme Bilbao : véritable capitale économique de la Région. Ce phénomène d'urbanisation littorale est aussi visible en Irlande [LANDURE, 2000].

L'existence de fragmentations territoriales n'est pas une spécificité des régions de l'Espace Atlantique, mais leur relevé est plus fondamental qu'ailleurs car ces ruptures constituent autant de handicaps supplémentaires dans un processus de développement global et intégré.

### **III VERS UN ACCROISSEMENT DES DISPARITES TERRITORIALES INTERNES**

L'Espace Atlantique est caractérisé par un sous-encadrement urbain, une hiérarchie urbaine déséquilibrée, une urbanisation littorale et cette tendance s'est vue accentuer par des effets externes comme l'internationalisation de l'économie mais aussi par les politiques en matière de transports qui tendent elles aussi à avoir un pouvoir discriminant. Ajoutons le rôle joué par les politiques métropolitaines liées aux grands projets urbains et leur corollaire le marketing urbain.

#### **1 L'INTERNATIONALISATION DE L'ECONOMIE**

A partir des années 1970-1980, les nouveaux modes de régulation et d'organisation sont marqués par une entrée dans les marchés élargis (la mondialisation), la prise en considération croissante des préoccupations financières internationales (la globalisation), une évolution très nette des modes de régulation et d'intervention de l'Etat (dérégulation des marchés, privatisations, libéralisme), et une mutation profonde du système technico-économique (nouvelles technologies) qui ne vont pas favoriser les espaces périphériques. La globalisation a émergé de la restructuration économique des vingt dernières années et a été porteuse d'inégalités économiques.

Comme nous l'avons vu précédemment, au XX<sup>e</sup> siècle, les écarts de compétitivité importants persistent entre la partie centrale de l'Europe et ses périphéries, et se sont même

largement accentués avec l'internationalisation de l'économie. Bien que figurant parmi les régions les plus riches du monde, avec un PIB de 6,8 billions d'euros, l'Union Européenne présente de graves déséquilibres économiques. Hormis « le Pentagone des capitales » aucune autre zone géographique ayant des caractéristiques économiques d'importance mondiale ne peut se distinguer en Europe à la différence des Etats-Unis (côte ouest, côte est...).

Prenant pour base d'étude la péninsule ibérique, Jean-Paul Carrière [CARRIERE, 1998] démontre que les effets territoriaux de la mondialisation ont pour principales conséquences une recomposition territoriale qui va privilégier spontanément les régions les plus avancées : celles offrant les meilleurs avantages comparatifs. Ainsi la localisation des Investissements Directs Etrangers (IDE) va contribuer à renforcer la métropolisation et les disparités régionales. Lisbonne, Madrid et Barcelone, « offrant aux investisseurs étrangers d'indiscutables avantages comparatifs, captent l'essentiel des investissements directs étrangers », et les flux d'I.D.E. constituent donc « un facteur de renforcement de la polarisation de l'espace ibérique par les trois seules principales métropoles ». Les disparités entre les métropoles et leur hinterland rural continuent de s'exacerber. Il existe une tendance lourde à la polarisation et la métropolisation au profit certes de « la dorsale européenne » mais aussi au profit des villes et des métropoles comme le montre par exemple la prédilection des services aux entreprises pour leur localisation dans les grandes agglomérations.

## 2 DES POLITIQUES DISCRIMINANTES

### a ) Politiques nationales d'aménagement du territoire

*si l'on se penche sur la France,*

Le principe de conforter l'armature urbaine existante en fonction du schéma des métropoles d'équilibre n'a fait que conforter la polarisation de quelques grandes villes.

Depuis les années 50, la politique d'aménagement du territoire a cherché à diminuer le poids de Paris. C'est dans un contexte favorable « les années 60 et le début des années 70 ont été de belles années de l'aménagement du territoire » [NOIN, 1998] : l'emploi ne cesse de croître dans l'industrie et le tertiaire même si les centres industriels commencent à voir poindre certaines difficultés ; que naît la politique des métropoles d'équilibre. Le but est de développer quelques villes susceptibles d'animer leurs régions c'est-à-dire « de faire de ces unités urbaines des pôles de développement capables d'organiser leur d'influence, d'engager des processus de métropolisation » [LE DIASCORN, 1995]. C'est ainsi que huit métropoles sont choisies parmi lesquelles figurent Nantes-Saint-Nazaire, Bordeaux et Toulouse pour la façade atlantique française. En 1970, sont ajoutées quatre nouvelles villes dont Rennes. Ces grandes villes ont bénéficié de divers avantages. Sur tous ces sites, l'Etat va réaliser des investissements importants en matière d'équipements. On a notamment construit des centres hospitaliers et universitaires et on a cherché à y développer des activités industrielles et tertiaires ainsi que des moyens de liaisons avec les autres grandes villes nationales,

notamment avec Paris, mais aussi internationales. Ces villes bénéficieront largement des premières délocalisations d'emplois publics.

Mais si ces « métropoles provinciales ont connu un développement rapide en général, il a paru se faire au détriment des campagnes environnantes » [NOÏN, op.cit]. Leur poids s'est alourdi dans certaines régions au point de provoquer des situations défavorables. C'est le cas de Toulouse qui reproduit au niveau régional ce qui est dénoncé à l'échelle nationale.

### **b ) Politiques de transports**

« En Europe comme dans d'autres continents, les réseaux de communication reflètent les caractéristiques essentielles de chaque société et de son histoire » [MATHIS, 1996]. Le réseau « en étoile de Legrand » centralisé sur Paris se pose comme l'une des spécificités françaises. Cet avantage indéniable donné à la capitale au détriment de certains espaces, qui se voient relégués comme périphériques du fait de leur éloignement tant en distance qu'en temps, n'a pas été endigué par la construction de voies rapides qu'elles soient autoroutières ou ferroviaires. On peut même dire que ces infrastructures ont reproduit le schéma à l'identique. De plus, la déconcentration de la fin des années soixante et soixante-dix a eu pour conséquence d'accroître les dépendances de certaines grandes villes à la capitale.

Comme le souligne Laurent Chapelon [CHAPELON, 2000], « le réseau routier, vecteur principal de transport en cette fin de siècle, va structurer l'espace en contraignant les déplacements ». De fait, l'Ouest Français se caractérise par un réseau en radial centré sur Paris. Il s'agit en effet d'un éventail de grands axes centrés reliant directement les métropoles à la capitale. Ainsi le réseau de transports reproduit une fois de plus, le modèle centre-périphérie. Ajoutons à cela la faiblesse des liaisons internes qui ne privilégient pas les relations inter-atlantiques que ce soit par mode aérien, ferroviaire ou routier. Comme le souligne Philippe Mathis « les relations transversales y sont difficiles sur routes, aventureuses et longues par fer et impossibles par autoroute » tel est le cas entre Rennes-Angers ou Poitiers-Angers aujourd'hui. Mais, de nombreux progrès ont été fait depuis ces écrits datant depuis 1996, on pense notamment à la création de certains tronçons de l'autoroute des estuaires notamment entre Caen-Rennes...

Néanmoins, comme le démontre Laurent Chapelon [CHAPELON, 2000] par l'analyse des infrastructures routières prévues par l'achèvement du Schéma Directeur en 2005, les villes atlantiques doivent bénéficier de l'accroissement du maillage routier : « le déficit d'accessibilité observé par rapport à d'autres périphéries, mieux dotées en infrastructures rapides est en voie d'être comblé d'ici 2005 ». Néanmoins, si l'on prend en compte la performance de ce même réseau, Bordeaux se verra particulièrement avantagé tandis que d'autres villes se distingueront par un déficit d'accessibilité persistant.

La création du réseau TGV tend à renforcer le poids de certaines villes. En effet, la vitesse retenue (300Km/h) implique nécessairement la faiblesse du nombre des arrêts du fait

du temps de freinage et d'accélération des rames. Il en résulte que le TGV ne peut effectuer des arrêts que dans/ou à proximité des grandes villes. Le TGV, avec une desserte en centre-ville et seulement dans les villes les plus grandes, renforce donc la hiérarchie entre les villes desservies en privilégiant les plus importantes Nantes, Bordeaux, Rennes, Tours, Angers... Ainsi les villes desservies se rapprochent les unes des autres au détriment de leur environnement immédiat qui en pâtit « l'éloignement relatif des villes de niveau inférieur tend à limiter l'influence des métropoles régionales ». Tel est le constat qui se dégage des chronocartes réalisées par le laboratoire du CESA où les durées de trajet sont transformées en distance. Ajoutons que localement la présence du TGV peut entraîner une dégradation relative ou absolue de l'offre de transport ferroviaire. Certaines lignes locales se voient pénalisées par des fermetures ou des diminutions de fréquence.

« Néanmoins si les systèmes de transport sont à la fois source d'inégalités ils sont aussi les moyens pour les réduire » [CHAPELON, 1997].

### **c ) Politiques locales**

Le renforcement de l'attractivité internationale des grandes cités métropoles est devenu le grand enjeu urbanistique de la fin de siècle marqué par la globalisation. Comme le démontre Christophe Demazière en 1996 [DEMAZIERE, 1996] et en 1999 [DEMAZIERE, 1999] par les travaux réalisés sur les cas de Lille, Anvers ou Cardiff, les villes ne font pas que subir les effets de la restructuration de l'économie, mais élaborent des stratégies pour y prendre part.

Les grandes villes ont développé de nouvelles stratégies d'aménagement urbain, avec une prédilection pour les grands projets emblématiques en vue de développer une nouvelle croissance, de se positionner sur la scène internationale mais la finalité ultime est « d'attirer de nouveaux investissements internationalement mobiles et/ou des fonctions de niveau insuffisamment présentes dans la capitale » [CARRIERE, 2000c]. Ainsi, les pouvoirs publics cherchent à donner une image attractive de la ville en la vendant comme un produit [BENKO, 1998] grâce notamment à la promotion liées à des campagnes de publicité nationales ou internationales. La ville est donc restructurée « réemballée » [ARCHER, 1996] grâce aux dessins et projets d'architectes prestigieux.

De nombreux cas pourraient être cités : le projet de ville de Lisbonne où il s'agit de renforcer l'image de la ville et la compétitivité de la capitale par la revalorisation urbaine de zones de désindustrialisation récente mais présentant un potentiel environnemental ou encore le cas de Bilbao [DEMAZIERE, 2000] avec la construction du musée Guggenheim à la fois projet urbanistique emblématique et support d'une politique de marketing territorial. Celui-ci vise à redonner ou à « débarrasser » la ville d'une image passéiste.

Voyant dans cette stratégie entrepreneuriale un remède au syndrome de périphéricité, les principales métropoles atlantiques ont dès lors adopté cette option leur permettant de capter IDE, services aux entreprises...

Les méga-projets se sont donc multipliés sur les rivages atlantiques Dublin, Bristol et en France la réhabilitation des quais de Bordeaux, le Futuroscope à Poitiers, l'Île Beaulieu à

Nantes émerge de cette même stratégie urbanistique. Mais sous l'effet de cette « prolifération, de cette « reproduction en série » on peut se demander si cette politique est désormais novatrice, efficace et porteuse de modernité. S'ajoute à cela les « faibles effets d'entraînement sur les économies locales voire de graves conséquences sur la polarisation du tissu urbain » [DEMAZIERE, 2000]. Du fait de la concentration des investissements massifs sur ces sites, on assiste à une dévalorisation des espaces ruraux alentours même s'il ne convient pas d'oublier que tout développement est intrinsèquement porteur d'hétérogénéité spatiale. « Les rapports entre la ville et sa région se distendent, si bien qu'on ne peut espérer que les métropoles régionales puissent dynamiser leur environnement proche » [CHARRIE, 1993b]. En effet, « d'un côté se présentent des territoires dynamiques et de l'autre des territoires marginalisés, aux faibles densités, aux activités économiques en recul, incapables d'offrir un environnement attractif » [CHARRIE, 1993c].

Porte occidentale de l'Europe, l'océan joue un grand rôle dans ce « pays maritime » [LEBAHY, 2001] où la périphéricité économique et géographique constituent des éléments clé de sa différenciation par rapport à l'Europe rhénane. C'est en effet par ses nombreuses faiblesses et ses nombreux retards que se dénote l'Espace Atlantique dans l'Europe des Quinze.

Or, la concentration de l'activité économique tend à consolider le modèle territorial centre-périphérie en privilégiant massivement et spontanément le centre spatialement circonscrit à l'Europe des Capitales au détriment des périphéries et dans une certaine mesure privilégie les métropoles atlantiques au détriment de leur hinterland. Mais une exacerbation de ce scénario, qu'il ne faut pas occulter, va à l'encontre d'une logique d'intégration européenne. En effet, une telle perspective met à mal la réalisation de la cohésion européenne posée comme l'un des principes fondamentaux instituant la Communauté Européenne sous l'Article 158<sup>1</sup>.

Face à la dichotomie croissante des territoires, frein à l'objectif de cohésion et source de division, l'échelon européen apparaît de plus en plus comme pertinent afin de coordonner les différentes politiques sectorielles de l'Union et les actions des différents Etats-Membres. Le but est notamment de faire face aux nombreux problèmes dont souffre le territoire : forte concentration géographique des activités et de la population, déséquilibre dans les régions dans l'accessibilité et la capacité d'innovation, perturbations importantes au niveau environnemental.

Processus débuté en 1989, le Schéma de Développement de l'Espace Communautaire (SDEC), se veut la traduction de cette volonté de réduction des déséquilibres économiques sociaux et territoriaux. Mais comment réduire ces disparités territoriales inhérentes à l'Espace Atlantique et souvent source de fragilités ?

Cadre politique non contraignant basé sur un consensus intergouvernemental, le SDEC envisage un nouveau modèle d'organisation spatiale dit « polycentrique » pour le territoire européen. Il préconise de tendre « vers un développement spatial équilibré et durable du territoire de l'Union Européenne ». Cet objectif suppose un projet suffisamment volontariste pour s'opposer aux tendances lourdes de la polarisation et de la métropolisation que ce soit au profit de la " banane bleue " ou encore des grandes métropoles régionales. On peut dès lors se demander quelle sera la place des échelons intermédiaires dans le SDEC. Quelles seront les stratégies à adopter pour les villes françaises intermédiaires de l'Espace Atlantique ?

---

<sup>1</sup> « Afin de promouvoir un développement harmonieux de l'ensemble de la Communauté, celle-ci développe et poursuit son action tendant au renforcement de sa cohésion économique et sociale. En particulier, la Communauté vise à réduire l'écart entre le niveau de développement des diverses régions et le retard des régions les moins favorisées ».



# DEUXIEME PARTIE

Bien que nettement contre-tendanciel et bien incertain à l'horizon 2020, le scénario d'une Europe polycentrique retient l'attention en raison de son caractère mobilisateur et de l'intérêt stratégique que lui confèrent les décideurs. Même s'il ne fait pas l'unanimité comme le soulignent les propos de Laurent Davezies « sorte de lettre au Père Noël rédigée pour l'essentiel par des géographes de différents pays membres, tout entier tourné vers l'équilibre territorial et la qualité de la vie » mais qui ne mesurent pas suffisamment « les avantages économiques des déséquilibres territoriaux ». Mais ce concept est à la fois repris au niveau communautaire et au niveau national en France notamment par la DATAR. Mais quelle définition peut-on donner à ce concept ? Quels peuvent être les apports pour l'Espace Atlantique et en particulier pour la France, objet de notre étude ?

Il est difficile de trouver une définition précise du terme « polycentrisme » dans les dictionnaires de langue française : c'est une notion peu vulgarisée. Il n'y a pas de définition du mot dans le dictionnaire que ce soit dans le Larousse ou dans l'Encyclopédie Universalis. Le Robert donne une définition politique du polycentrisme et le caractérise comme un système d'organisation permettant la multiplication des centres de décision ou de direction. L'adjectif « polycentrique » est également défini dans une acceptation architecturale en référence à un bâtiment qui a plusieurs centres.

Le dictionnaire critique « *Les mots de la géographie* » sous la direction de Roger Brunet [BRUNET, 1993] donne une définition du terme de polycentrisme plus appropriée à la notion de territoire mais celle-ci reste toutefois peu détaillée. L'adjectif « polycentrique » y est défini comme se rapportant à quelque chose « ayant plusieurs centres, tels les réseaux urbains de certains pays (Allemagne, Italie...) ». A cette définition, un élément critique est ajouté par l'auteur qui écrit : « on aimerait voir se développer une Europe unie et polycentrique ».

Ainsi le polycentrisme vise à diminuer la suprématie d'un élément central du territoire quand il y en a un, par exemple une ville centre ou une capitale, pour donner plus de puissance à des pôles ayant moins d'importance et ainsi équilibrer le territoire. Une hiérarchie subsiste mais chaque pôle a un poids défini dans cette dernière et les pôles apparaissent, dans la mesure du possible, au maximum équilibrés entre eux. Ce terme est ainsi opposé à la notion de monocentrisme ; « polycentrique » est présenté comme l'antagonisme de « monocentrique ». L'organisation territoriale de la France est alors prise comme exemple, étant l'illustration parfaite de l'organisation monocentrique d'un pays.

Le polycentrisme se définit donc par rapport à la notion de centre, lieu de pouvoir politique, économique et financier ou culturel. Si le concept de polycentrisme est à la mode c'est peut-être qu'en dehors de sa signification étroitement urbanistique, son quasi-antonyme, le mot centre, inquiète. Ce dernier est souvent synonyme de créativité, d'innovation, d'interaction, de bouillonnement des idées, mais il peut aussi parfois évoquer la centralisation, l'arbitraire du pouvoir absolu et éloigné, la dissymétrie des flux, l'injustice à l'égard des territoires non-centraux, périphériques et donc dépendant. Le mot polycentrisme suggère au contraire l'équilibre spatial, le partage des pouvoirs de décision, l'harmonie territoriale. Néanmoins, si une réflexion sur le polycentrisme suppose un retour sur la notion de

centralité : « il n'en est ni le négatif, ni la négation des avantages, mais plutôt l'une de ses formes ou de ses déclinaisons » [ALLAIN, 2003b]

Ainsi, en Europe, le polycentrisme est défini comme un développement territorial équilibré obtenu grâce à une bonne répartition des activités et visant à contrecarrer les modes d'organisation centre/périphérie. L'objectif du polycentrisme est donc de réduire ces inégalités régionales par la promotion de nouveaux centres. Mais on peut se demander quels sont ces centres. Correspondent-ils des espaces transnationaux, nationaux, régionaux ou bien des villes ? Dans quelle mesure ces « centres » ont-ils un pouvoir rééquilibrant ?

Cette hypothèse du polycentrisme peut être interrogée à diverses échelles et à travers plusieurs organisations territoriales : pour notre questionnement nous privilégierons l'échelle des villes en ayant conscience qu'il ne s'agit ni de la seule hypothèse ni de la seule échelle à laquelle cette nouvelle forme d'organisation territoriale peut être appréhendée.

Selon une expression célèbre de Peter Schröller ce sont les villes qui font l'Allemagne « Was Deutschland ist, wurde es durch seine Städte »<sup>1</sup>. Dans quelle mesure les villes de l'Espace Atlantique et notamment de la Façade Atlantique française peuvent-elles jouer un rôle structurant ? Quelle est la place des villes moyennes ? Quelles stratégies peuvent-elles adopter ?

Il conviendra tout d'abord d'envisager dans quelle mesure le polycentrisme prôné par le niveau communautaire et par la politique d'aménagement du territoire française laisse entrevoir un rééquilibrage du territoire puis comment les villes moyennes (redéfinies comme intermédiaires) par leurs caractéristiques « d'interface » entre les métropoles et le milieu rural peuvent être la clé de voûte de cette organisation.

---

<sup>1</sup> « Que serait l'Allemagne sans ses villes »

## **I LE POLYCENTRISME MULTISCALEIRE, CONDITION D'UN DEVELOPPEMENT TERRITORIAL EQUILIBRE**

Le développement du polycentrisme se pose comme un modèle alternatif au développement métropolitain dont nous avons pointé les faiblesses. Mais une application satisfaisante du polycentrisme résulte en la déclinaison de ce concept à des échelles territoriales multiples. Pour ces raisons, nous devons considérer qu'il n'existe pas de réponse unique à l'application de ce modèle d'organisation territoriale.

### **1 LE SDEC OU LE DEVELOPPEMENT TERRITORIAL POLYCENTRIQUE EUROPEEN**

L'objectif de la politique d'aménagement du territoire de l'Union Européenne est de ce point de vue très clair. Il est résumé dans le titre du Schéma de Développement de l'Espace Communautaire qui préconise de tendre « vers un développement spatial équilibré et durable du territoire de l'UE ». Si le SDEC est en continuité avec les travaux de réflexion précédents (*Europe 2000 et Europe 2000+*), il va néanmoins plus loin en proposant des pistes pour l'aménagement à partir d'objectifs (chapitre 3) déclinés en initiatives (chapitre 4).

Le SDEC se décline en trois orientations principales elles-mêmes divisées en 60 options politiques que les Etats-Membres ainsi que les échelons inférieurs (Régions, Départements, villes) responsables de leur politique territoriale sont amenés à concrétiser, conformément au principe de subsidiarité. Les trois lignes directrices sont les suivantes :

- Le développement d'un système urbain équilibré et polycentrique et d'une nouvelle relation villes-campagnes ;
- L'assurance d'une parité d'accès aux infrastructures et au savoir ;
- Le développement durable, la gestion intelligente et la préservation de la nature et du patrimoine culturel.

Nous nous concentrerons dans la suite de cette étude sur les implications de la première de ces trois orientations qui en dépit de son caractère très général trouve de nombreuses implications. « En effet, cette philosophie générale ne présenterait qu'un aspect limité si l'aspect pratique faisait défaut » [TAULELLE, 2000]. Or, la seconde partie du document prévoit des expérimentations. A ce titre, le volet B d'INTERREG III se pose comme un instrument se voulant la traduction pragmatique de la vision à long terme du territoire européen tel qu'il est vu par le SDEC, en finançant des projets de coopération interrégionale et transnationale. Le programme INTERREG IIIB Atlantique fait lui aussi écho à cette philosophie en ayant comme première priorité (priorité A) la « structuration polycentrique de l'espace ».

Le SDEC se propose de remédier au développement d'une Europe « monocentrée » et basée sur une opposition urbain/rural en proposant une organisation spatiale qui permettrait de conjuguer cohésion économique, sociale et territoriale afin que soit exploitée l'ensemble des richesses régionales européennes et que soit évité le scénario d'une Europe éclatée. Il faut donc parvenir à un « développement régionalement équilibré » c'est-à-dire une meilleure intégration des régions européennes dans l'Economie-Monde. Le but ultime est la création et le développement de plusieurs zones dynamiques d'intégration européenne dans l'Economie-Monde.

De ce fait, le polycentrisme se pose comme une nouvelle stratégie d'intégration des zones périphériques tel que l'Espace Atlantique. Il ne vise pas uniquement au rattachement de ces zones au cœur de l'Europe par la création de nouvelles infrastructures. Comme le souligne Yves Morvan : « ce qui compte ce sont les flèches » si les relations est/ouest avec les régions centrales sont vitales, les radiales ne réduisent pas la « périphéricité » [MORVAN, 1996]. L'objectif du polycentrisme est donc de promouvoir l'équité territoriale en encourageant l'émergence de grands ensembles alternatifs au « Pentagone », afin de constituer des régions métropolitaines interconnectées et articulées autour de villes et de zones rurales de taille différente. Ainsi, l'hypothèse du polycentrisme, telle qu'elle portée par les discours officiels de l'Union Européenne est de parvenir à l'intégration d'espaces transnationaux pour faire émerger plusieurs zones d'importance mondiale.

Toutefois, limiter les efforts au seul développement de ces zones ne permettrait pas de construire un développement équilibré des territoires de l'Union. Le SDEC prévoit donc d'encourager également le développement d'une armature urbaine irriguant l'ensemble de l'Union. Il propose de se baser sur « une structure urbaine décentralisée, basée sur une hiérarchie de villes et couvrant l'ensemble du territoire de l'Union Européenne ». Pour mailler l'ensemble du territoire, l'Europe des Quinze bénéficie d'un atout en la présence d'un semi important de villes de moyenne et petite taille, comme le montre la carte ci-contre, sur lesquelles le polycentrisme devrait pouvoir s'appuyer afin de pallier l'absence de métropoles notamment sur l'Espace Atlantique.

Pour ce faire, « les objectifs devraient être poursuivis conjointement par les institutions européennes, ainsi que par les échelons politiques et administratifs nationaux, régionaux et locaux ». La coopération entre les différents niveaux administratifs et politiques s'avère un élément incontournable de cette politique spatiale. Sachant que notre étude concerne directement la Façade Atlantique française, quelles sont les positions françaises à ce sujet ?

## **2 LE POLYCENTRISME MAILLE : LE CHOIX FRANÇAIS**

Le polycentrisme est un concept qui a déjà été abordé à plusieurs reprises lors des diverses tentatives de réorganisation et d'aménagement du territoire en France. « L'idée de polycentrisme, même si elle n'était pas formulée de la sorte, existait déjà dans les documents de planification antérieurs au Schéma Directeur [de la région parisienne] de 1965, fondateur des villes nouvelles » [FOUCHIER,1998]. En effet, la notion de ville nouvelle s'appuie sur les notions de pôle et de polycentrisme : le but recherché était d'appuyer le développement de la région parisienne sur plusieurs pôles extérieurs au cœur de la capitale afin d'« organiser le Grand Paris ». Le polycentrisme étudié dans ce cas est donc à l'échelle d'une région, à savoir la région Ile-de-France. En ce sens, il est différent du polycentrisme analysé à une échelle européenne qui concernera un espace plus vaste.

Mais aujourd'hui, ce que préconise le SDEC pourrait être transposé mot à mot dans la stratégie de développement du territoire national préconisée par la DATAR, comme en témoigne le texte *Aménager la France en 2020* qui plaide pour « un polycentrisme maillé ».

Dans une vision prospective, la DATAR et différents comités ont travaillé sur une analyse des tendances lourdes (démographie, mutations sociologiques, inégalités territoriales...) qui conditionnent l'évolution de la France. Ainsi, quatre scénarios sont identifiés et paraissent réalisables en 2020 mais seul le quatrième scénario est souhaitable.

- ✓ Le premier scénario est celui dit de "l'archipel éclaté" dans lequel le désengagement de l'Etat laisserait le champ libre à l'hégémonie de huit grandes agglomérations : Paris, Lille, Nantes, Toulouse, Lyon, Bordeaux, Marseille et Strasbourg, au détriment des petites villes et des espaces ruraux qui se retrouveraient marginalisés.
- ✓ Le deuxième scénario, celui du "centralisme rénové", met en scène, dans un contexte d'affaiblissement de l'Europe, un Etat puissant et volontariste, encadrant fortement les initiatives des collectivités locales et dont l'action en matière d'aménagement du territoire se résume à une politique de redistribution des richesses au profit des espaces en retard de développement.
- ✓ Dans le troisième scénario, le "local différencié", les initiatives des collectivités locales créatrices de valeurs économiques et socioculturelles se multiplient, jusqu'à prendre le pas sur le rôle de l'Etat qui se retrouve cantonné à une simple fonction de médiateur des conflits ne manquant pas de surgir entre les différents territoires.
- ✓ Le quatrième scénario repose sur le « polycentrisme maillé ». Il s'agit de faire en sorte que la région parisienne ne soit pas la seule à bénéficier d'un développement basé sur une économie de rang mondiale, mais que quelques grands pôles puissent jouer la carte de

l'internationalisation. Mais, ces pôles d'attractivité devront aussi servir de « locomotives » aux territoires qu'ils irriguent. La mise en œuvre du polycentrisme maillé s'effectue à trois échelles : locale, régionale et interrégionale. La structuration du territoire national par une armature urbaine organisée est réalisée « au sein de six grands bassins<sup>1</sup>, cadres au sein desquels doivent être encouragés la coopération et le partenariat entre régions et entre métropoles appartenant au même système territorial » [DATAR, 2000].

---

<sup>1</sup> Les six grands bassins de peuplement au sein desquels doit se réaliser le polycentrisme maillé sont les suivants : le Grand Est, le Grand Sud-Est, le Grand Sud-Ouest, le Grand Ouest, le Nord, le Bassin parisien.

Que ce soit le polycentrisme prôné par l'Union Européenne ou le polycentrisme « à la française », cette stratégie va à l'encontre du modèle centre-périphérie, comme le montre les cartes ci-contre, et suppose l'affirmation du pouvoir urbain grâce au développement de pôles mis en réseau aux différents niveaux de la hiérarchie urbaine.

En effet, pour une bonne intégration des macro-régions<sup>1</sup> lancée par le rapport *Europe 2000+* en 1995 définissant l'Espace Atlantique comme un espace d'action pertinent ou les six grands bassins français, le polycentrisme se doit d'être décliné de façon « multiscale » [CARRIERE, 2002] afin de parvenir à une intégration maximale. Ceci se pose comme une condition sine qua non dans le but de ne pas reproduire ou accentuer les déséquilibres atlantiques dénoncés précédemment. En effet, il ne servirait à rien de conforter le rôle des villes moyennes si celles-ci doivent à leur tour vider les campagnes de leur population et affaiblir le poids et l'autonomie des petites villes. Il s'agit certes d'assurer un développement équilibré entre les « grandes zones d'intégration de l'économie mondiale » qu'elles soient proches ou non du barycentre de l'Europe, mais il convient aussi d'obtenir un meilleur équilibre interne à chacune d'entre elles. De ce fait, différents échelons sont identifiables en fonction de l'échelle à laquelle on se place mais une action simultanée doit être entreprise aux différents niveaux pour une réussite optimale. Trois échelons de coopération sont proposés dans le SDEC : l'échelon communautaire, l'échelon transnational/national et l'échelon régional/local. Du point de vue de l'Union Européenne, la coopération à l'échelon transnational revêt une importance centrale.

Cette politique volontariste dans le cadre de l'Espace Atlantique passe d'une part par le renforcement des métropoles existantes afin qu'elles puissent atteindre un niveau de lisibilité européenne et concerne d'autre part les échelons inférieurs de l'armature urbaine dans l'optique d'un développement et d'une intégration régionale. Sachant que l'Espace Atlantique ne dispose pas de métropoles de dimension mondiale, est-il possible que le polycentrisme se base sur « des aires multipolaires au sein desquelles les villes moyennes pourraient trouver toute leur place grâce à des spécialités compétitives et complémentaires, permettant de mieux diffuser le développement dans les espaces régionaux, essentiellement ruraux, aujourd'hui en perte de vitesse » [CARRIERE, 2002] .

Cette question soulevée par Jean-Paul Carrière apparaît tout à fait pertinente. Quel peut être l'apport des villes moyennes dans la mise en place du polycentrisme. Le rôle d'animateur de l'espace rural, de moteur du développement au sein d'un « pays » lui est à nouveau reconnu comme le montre le SDEC. Mais ces villes présentent néanmoins des faiblesses liées à leur taille que devraient pallier leur coopération et leur complémentarité. La création de réseaux de villes moyennes dans les régions moins densément peuplées et plus faibles d'un point de vue économique comme l'Espace Atlantique apparaît donc comme l'une

---

<sup>1</sup> A savoir « les régions » Mer du Nord, Aire métropolitaine de l'Europe du Nord-Ouest, Europe du Sud-Ouest, espace de l'Europe centrale, de l'Adriatique, du Danube et de l'Europe du Sud-Est (CADSES), Région de la Baltique, Méditerranée occidentale et Alpes latines, Façade atlantique



des solutions à envisager pour pallier notamment l'absence de métropoles dans une perspective de développement du polycentrisme.

Toutefois, s'intéresser à l'échelon des villes moyennes passe tout d'abord par la définition du qualificatif « moyen » afin d'identifier quelles sont les villes françaises directement concernées.

## **II QUELLE DEFINITION, QUEL ROLE, QUELLE PARTICIPATION POUR LES VILLES MOYENNES DE L'ESPACE ATLANTIQUE ?**

La ville moyenne considérée comme catégorie pertinente de la typologie urbaine française n'apparaît que relativement tard. « C'est sans doute parce que au qualificatif de moyen, parce qu'on dit ville moyenne et ville de taille moyenne, est d'abord synonyme de médiocre : médiocre et moyen veulent dire tous les deux dans le milieu, et le milieu n'est jamais très bien. » [COMMERCON, 1996].

Après les années d'agitation urbaine de 1968, qui ont accru la peur de la grande ville (thème d'un congrès du Conseil National des Economies Rurales et de la Productivité (CNERP) tenu à Reims) la ville moyenne fait son « apparition » en partie en réaction contre la politique de développement des grandes villes, dite alors des « métropoles d'équilibre ». Objet du V<sup>e</sup> Plan d'aménagement, la ville moyenne se trouve, en effet, être la réponse à un problème clé du moment, celui de l'organisation et de la distribution de la croissance spatiale.

Aujourd'hui, la mondialisation et l'intégration contribuent parfois à accentuer l'idée d'écrasement, d'anonymat, de perte d'identité et la ville moyenne est redécouverte. Le premier colloque de Cholet, en 1988, avait sans doute été le révélateur de cet état de fait. En 1995, ont été organisés deux colloques sur les villes moyennes et n'oublions pas le rôle éminent de la Fédération des Maires des Villes Moyennes (FMVM), comme celui de villes moyennes lancées dans des actions plus ou moins ponctuelles comme la publicité.

Alors qu'en est-il de cette notion de ville moyenne ? Quelles sont les villes qui pourraient jouer ce rôle ? De quels atouts disposent-elles ? Quelles sont leurs spécificités ? Toutes ces interrogations sont autant de questions auxquelles il faut répondre avant d'entrevoir sur quelles complémentarités pourraient reposer une éventuelle coopération. Nous nous baserons dans un premier temps sur notre espace de référence (le territoire français) avant de tenter de définir les villes moyennes atlantiques.

## **1 DEFINITION DE LA VILLE MOYENNE FRANÇAISE :**

Comme le souligne Roger Brunet [BRUNET, 1997] les villes moyennes existent mais nul ne les a vraiment caractérisées. En effet la ville moyenne se définit en premier lieu en fonction de l'échelle à laquelle on fait référence. Ceci nous renvoie donc à l'ambiguïté de la définition que l'on peut donner de la ville moyenne : celle qui reste dans l'entre deux, dans l'intermédiaire. « La diversité des appellations révèle en effet autant d'hésitations de langage qui témoignent de la difficulté que l'on a à les caractériser » [TOINARD, 1996]. Tout le problème réside ici « de traiter un objet réel non identifié » [BRUNET, 1997]. Quels critères utiliser pour définir cet échelon de l'armature urbaine ?

### **a ) Le critère démographique ?**

Le volume de la population apparaît alors comme un premier élément important dans l'identification des villes moyennes. La difficulté réside dans le fait de définir ce qui est petit, moyen et grand et donc de déterminer un seuil minimum au-dessous duquel un centre urbain ne peut prétendre qu'au titre de petite ville ou bourg et un seuil maximum au-dessus duquel on trouve des villes de notoriété nationale ou européenne assurant des fonctions supérieures. Pour certains, il s'agit des villes de 20 à 50 000 habitants pour d'autres de 20 à 100 000 ; on voit quelque fois choisir la tranche de 200 000 à 500 000 habitants, notamment chez les auteurs américains.

En France, la limite avec la grande ville se situerait à 100 000 habitants si l'on se réfère aux conventions établies par les associations. Cette définition est appuyée par l'INSEE qui valide comme ville moyenne celles regroupant 20 à 100 000 habitants dans un premier temps puis cette fourchette se voit modifiée pour plus de cohérence aux villes de 20 à 200 000 habitants.

Mais on sent bien que cette définition n'est pas très satisfaisante dans la mesure où une distinction numérique englobe des réalités très différentes : des préfectures, des banlieues, des centres ruraux, des villes spécialisées, des centres ruraux... De plus, l'amplitude de la fourchette détermine « des villes moyennes grandes et des villes moyennes petites. »

De même, une ville ne naît pas moyenne et n'est pas condamnée à rester moyenne. A cette relativité dans le temps, il convient d'ajouter la relativité dans l'espace. Faut-il préférer, comme référence l'armature urbaine régionale, nationale ou celle de l'Espace Atlantique.

On peut ainsi prendre l'exemple de l'importance relative de chacune des 22 unités urbaines bretonnes de plus de 10 000 habitants (hors Rennes et Brest) dans leur département respectif. De ce fait, quatre groupes se distinguent :

- Lorient et Saint-Brieuc, avec respectivement 18 et 15 % de leur population départementale et 3 à 4 % de leur population régionale sont hégémoniques.
- Vannes, Saint-Malo et Quimper, avec entre 45 et 60 000 habitants, apparaissent comme les villes moyennes au sein de cette catégorie du même nom.
- Guingamp, avec 17 000 habitants, apparaît dans le même groupe que Fougères (27 000 habitants) reconnue comme ville moyenne à part entière.
- Alors que Douarnenez se situe, avec la même population que Guingamp (16 500) dans le quatrième groupe des "petites villes".

L'importance que prend la place des grandes villes telles que Rennes et Brest dans leur espace de référence relègue des villes importantes pratiquement au rang des petites. Alors que les Côtes-d'Armor et le Morbihan qui ne comptent aucune ville centre de plus de 100 000 habitants « permettent » l'émergence de petites villes moyennes à l'échelon régional.

Le critère quantitatif et l'étude de l'armature urbaine sont-ils suffisants pour qualifier les villes moyennes ? Peuvent-elles être également caractérisées par les fonctions qu'elles assurent ?

### **b ) Le critère fonctionnel ?**

Même si une étude plus approfondie serait nécessaire pour déterminer quelles sont les fonctions ou le niveau d'équipement requis, il apparaît néanmoins possible de dégager quelques traits généraux spécifiques à cette entité.

Les villes moyennes sont bien souvent au cœur d'un espace bien plus vaste et agricole. La ville a donc souvent été le lieu de débouché des matières agricoles. Afin de jouer pleinement ce rôle de marché agricole, elle développe des infrastructures et des services pouvant l'aider à asseoir cette fonction en relation directe avec l'activité de production et de gestion agricole. Ces services recensés par Stéphane Toinard [op.cit] sont les suivants : abattoirs, sièges des banques agricoles, mutualité sociale agricole... Mais si dans une histoire récente ces villes avaient « une fonction de marché pour les campagnes environnantes » [CHARRIE, 1997], elles vont chercher à développer d'autres fonctions.

Dans « *le Précis de géographie humaine* », Pierre George [GEORGE, 1961] décrit les villes moyennes comme dotées d'un noyau administratif important, d'un lycée, d'un embryon d'enseignement supérieur.

En effet, la définition de la ville moyenne, retenue par la Fédération des Maires des Villes Moyennes, s'est enrichie. Il s'agit de retenir également les villes « autonomes, c'est-à-dire indépendantes de toute grande agglomération, qui se situent au centre d'un bassin d'emploi ou d'un pays. Sont reconnus par ailleurs comme ville moyenne, en dehors de toute fourchette numérique, les chefs lieux de départements comptant moins de 20 000 habitants.

Précisant ces fonctions Stéphane Toinard [op.cit] décrit la ville moyenne comme le lieu où siège la préfecture ou la sous-préfecture et parfois le Conseil Général ainsi que l'ensemble des chambres consulaires. Mais, il ajoute l'importance liée à la diversité de l'activité commerciale destinée aux entreprises mais surtout aux particuliers. En effet, on a assimilé pendant longtemps la ville moyenne à une ville de transit où les ruraux et notamment les retraités de l'agriculture venaient séjourner pour s'habituer aux conditions de vie urbaine et éviter ainsi une coupure brutale avec leur milieu d'origine encore proche. Il ne s'agit plus aujourd'hui d'accueillir les migrants ruraux, de leur offrir logement, travail et loisirs, mais au contraire d'assurer aux urbains, qui quittent des villes des échelons supérieurs une continuité dans le service c'est-à-dire leur permettre de disposer à tout moment des services qu'ils utilisaient auparavant. Une diversification et un accroissement de l'offre de services sont donc consentis par les élus comme le montre une étude réalisée par le CREDOC [CREDOC, 1991] mais une concurrence avec la grande ville « ne constitue pas le meilleur axe de développement de la ville moyenne, ni, non plus, le meilleur moyen d'assurer la pérennité du service créé. »

Avec la décentralisation, l'embryon universitaire décrit par Pierre George s'est développé. De gros efforts ont été consentis « pour renforcer ses capacités d'attraction dans le domaine universitaire, de la recherche et du développement » [CHARRIE, 1993b]. Les villes moyennes obtiennent bien souvent gain de cause, trouvant des soutiens institutionnels dans le Schéma Université 2000. Aussi, voit-on s'installer dans bon nombre de villes moyennes des Instituts Universitaires de Technologie (IUT), des formations de premier cycle [COMMERCON, 1996]

On peut donc se demander si la ville moyenne ne se définit pas du point de vue de son image, de sa personnalité et de la représentation que l'on s'en fait.

### **c ) Des critères plus subjectifs ?**

Les discours sur les villes moyennes ne se contentent pas d'une définition statistique ou fonctionnelle. Ils ajoutent une définition affective et flatteuse fondée sur la prise en compte d'éléments subjectifs. Selon M. Michel, [MICHEL, 1977] « les maîtres mots en sont l'agrément, le charme, la discrétion, la modestie, l'humanité, l'harmonie, l'équilibre. L'épithète ville moyenne ne désigne plus une catégorie : elle suggère une atmosphère et confère une

dignité ». Les textes de J. Lajugie [LAJUGIE,1974] et J. Monod [MONOD,1974] se rejoignent dans la description de cette ville « à la française », harmonieuse et paisible.

Selon l'expression de J. Monod , « la ville moyenne est une ville cohérente en rond ». Elle n'a qu'un seul centre, commerçant et animé, civique aussi car des fêtes si déroulent. Ce centre anciennement bâti, a souvent une grande qualité architecturale qu'il faut sauvegarder. La politique du Ministère du Plan consiste surtout à confronter les caractères ainsi reconnus, notamment l'agrément du cadre de vie. Ayant des atouts en matière de développement et possédant en général un cadre de vie agréable, le législateur les a dotées d'un outil (les Contrats de Plan de Villes Moyennes (CPVM)) afin d'améliorer le cadre de vie grâce à la revitalisation des centres, la conservation du patrimoine architectural, l'établissement de voies piétonnes et l'amélioration des espaces verts. Cette action a eu une indéniable utilité mais elle a toutefois relevé plus de l'urbanisme que de l'aménagement du territoire [NOIN, op.cit]. Notons que pour déterminer le choix des villes moyennes bénéficiaires des CPVM, le législateur s'est vu confronté au problème de définition. Il a donc fait le choix de délimiter un champ d'action plus qu'une catégorie.

Ces éléments ne nous permettent donc de dresser qu'un portrait imprécis d'une ville moyenne française. C'est donc en se référant à l'étymologique du qualificatif « moyen » et au sens de « mediane » que la définition semble la plus pertinente. Ainsi les villes moyennes sont des intermédiaires, des médiateurs entre la métropole, la grande ville d'une part et la petite et les bourgs ruraux d'autre part. C'est donc cette définition que nous privilégierons.

En effet nous avons pour le moment donné une définition de la ville moyenne que nous qualifierions désormais d'intermédiaire en référence à cette fonction de médiation, d'intermédiaire. Mais une question reste toujours en suspend : celle de l'échelle territoriale. Ces critères restent-ils valables à l'échelle de l'Espace Atlantique ?

## **2 QUELLES VILLES INTERMEDIAIRES POUR L'ESPACE ATLANTIQUE ?**

Les critères de définition de la ville intermédiaire française ne sont plus satisfaisants dans la mesure où l'on change d'échelle en passant d'une échelle territoriale nationale à un espace de référence transnational dans le cas de l'Espace Atlantique. Comme il paraît relativement difficile de proposer une définition avec les critères fonctionnels et encore plus avec des critères subjectifs, seul le critère quantitatif peut nous permettre de sélectionner ces villes. Mais quelles bornes numériques choisir sachant que cette définition devrait pouvoir s'appliquer aux cinq pays membres et à leurs 44 régions ?

Si l'Espace Atlantique est défini comme un espace homogène en termes de PIB, de forte présence du secteur primaire... il n'en reste pas moins que de fortes disparités internes le caractérisent, comme nous l'avons vu. Ainsi, chaque entité nationale a son histoire urbaine, ses spécificités géopolitiques, géomorphologiques...qu'il convient de prendre en compte. Une brève comparaison de la hiérarchie urbaine française et portugaise permet de se rendre compte de ces différences. Le Portugal connaît une hiérarchie urbaine très incomplète, on recense seulement sept villes (concelhos) rassemblant plus de 100 000 habitants, hors des aires métropolitaines de Lisbonne et Porto : Braga ( 164 193 habitants), Guimarès (159 577), Coimbra (148 474), Santa Maria da Feira (135 964), V.N. Famalicao (127 557), Barcelos (122 096), Leiria (119 870). « Le déséquilibre entre les grandes et les petites villes a donc pour corollaire l'insuffisance d'un échelon hiérarchique intermédiaire » [CARRIERE, 2000]. Si l'on multiplie les critères de sélection les différences restent tout aussi édifiantes comme le montrent les schémas ci-contre.

Il semble assez hasardeux de prétendre à une définition pertinente et homogène de la ville intermédiaire pour l'ensemble des territoires nationaux de l'Espace Atlantique. Se replacer dans le contexte national tout en tenant compte de la réalité atlantique peut donc s'avérer être une meilleure approche.

Mais comment identifier la ville intermédiaire atlantique ? Seul le critère quantitatif peut nous permettre de dresser une liste provisoire de ces villes intermédiaires dans un premier temps sachant que ce choix doit être modulable pour ne pas devenir arbitraire. Dresser cet inventaire nécessite donc la détermination d'un seuil à atteindre à cet effet nous choisirons celui de la masse démographique. Mais, il conviendra d'élaborer des seuils démographiques spécifiques pour désigner ces villes intermédiaires atlantiques françaises.

Il apparaît nécessaire de choisir une fourchette de taille pertinente tout en replongeant les villes dans leur contexte. Sachant que ces villes doivent avoir une capacité de dialogue avec les eurométropoles atlantiques françaises mais aussi avec les villes de leur limite directement inférieure ; on peut donc espérer identifier ces deux échelons.

### **a ) La limite supérieure**

Les études réalisées par Roger Brunet en 1989 et Céline Rozenblat et Patricia Cicille en 2003 désignent Toulouse, Bordeaux, Nantes comme des métropoles régionales périphériques à rayonnement international limité sur l'Espace Atlantique. Ces villes appartiennent donc à l'échelon supérieur de l'armature urbaine à l'échelle atlantique même si leur taille et leurs fonctions ne sont pas de l'envergure de celles des métropoles rhénanes. Elles jouent néanmoins le même rôle polarisant sur leur espace. Ces trois villes et plus précisément ces trois unités urbaines comptent respectivement 761 000 habitants, 753 931 habitants et 544 932 habitants. La limite supérieure qui déterminerait les villes intermédiaires semble pouvoir être fixée par rapport à la limite avec les métropoles atlantique françaises c'est-à-dire 500 000 habitants.

### **b ) La limite inférieure**

La limite inférieure est plus difficile à déterminer sachant que le seuil minimal fixé par l'INSEE à 20 000 habitants apparaît a priori trop bas pour pouvoir prétendre s'appliquer à un espace transnational. Une réévaluation à la hausse semble d'autant plus nécessaire que ces villes doivent, rappelons le, jouer un rôle d'intermédiaire d'une part mais aussi contrebalancer le phénomène de métropolisation voire pallier l'absence de ces métropoles. Une ville de moins de 100 000 habitants paraît peu apte à jouer ce rôle sauf s'il elle présente des fonctions d'excellence. Ce choix est conforté par une carte réalisée par Jean-Paul Charrié et Pierre Laborde, [CHARRIE, 1993c] qui dans une vision prospective du territoire considère également pertinent le seuil des 100 000 habitants.

Sachant que le but est une potentielle mise en réseau de ces villes intermédiaires, les échanges ou les partages de compétences sont plus aisés quand il existe des activités industrielles complémentaires et des équipements universitaires ayant une certaine importance, ce qui est rarement le cas des villes de moins de 100 000 habitants.

Les villes intermédiaires françaises atlantiques prises en considération seront donc les unités urbaines possédant une population comprise entre 100 et 500 000 habitants. Le tableau suivant présente donc ces villes auxquelles il a semblé pertinent d'adjoindre Niort et Cherbourg. Toutes deux présentent, en effet, une population inférieure au seuil déterminé mais qui peut être compensée du fait de leurs fonctions dans les assurances pour Niort et dans la construction navale et l'armement pour Cherbourg.

**Tableau II : Villes intermédiaires Atlantiques**

<b>Régions</b>	<b>Départements</b>	<b>Unités urbaines</b>	<b>Pop totale en 1999</b>
Pays de la Loire	Maine et Loire	ANGERS	226 843
Poitou-Charentes	Charente	ANGOULEME	103 746
Aquitaine	Pyrénées Atlantiques	BAYONNE	178 965
Bretagne	Finistère	BREST	210 055
Basse-Normandie	Calvados	CAEN	199 490
Basse-Normandie	Manche	CHERBOURG	89 704
Poitou-Charentes	Charente Maritime	LA ROCHELLE	116 157
Haute-Normandie	Seine Maritime	LE HAVRE	248 547
Pays de la Loire	Sarthe	LE MANS	194 825
Limousin	Haute-Vienne	LIMOGES	173 299
Bretagne	Morbihan	LORIENT	116 174
Poitou-Charentes	Deux Sèvres	NIORT	66 092
Centre	Loiret	ORLEANS	263 292
Aquitaine	Pyrénées Atlantique	PAU	181 413
Poitou-Charentes	Vienne	POITIERS	119 371
Pays de la Loire	Ile et Vilaine	RENNES	272 263
Haute-Normandie	Seine Maritime	ROUEN	389 862
Centre	Indre et Loire	TOURS	297 631

Source : INSEE, 1999

La carte-ci contre permet de localiser les villes choisies. On note ainsi l'absence de villes de plus de 100 000 habitants dans les Landes (région sous peuplée et sous urbanisée) et dans la région Midi-Pyrénées. En effet, Toulouse fait le vide autour d'elle et la seconde ville de la région : Tarbes atteint difficilement 80 000 habitants. Ceci soulève la question de savoir si la ville moyenne est une entité propre, unique et basée sur une commune centre ou une agglomération de villes : une grappe de villes ?



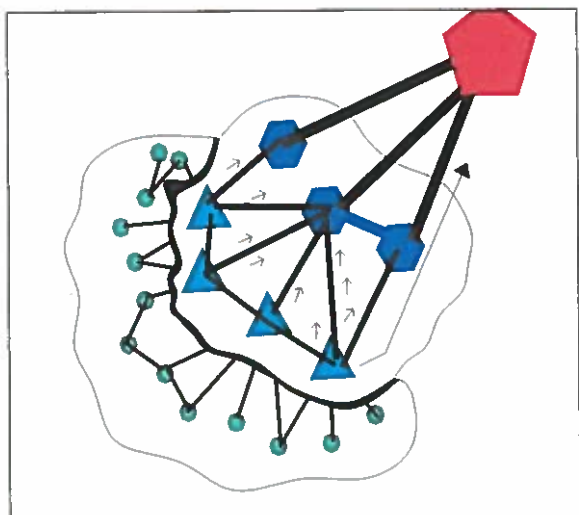
Pour la définition d'une ville intermédiaire, la prise en compte de critères démographiques est nécessaire, mais non suffisante car les fonctions qu'elle assure peuvent lui permettre de remplir ce rôle. Une ville intermédiaire polarise son territoire en proposant des services divers et variés. Parmi ceux-ci, on retrouve des fonctions administratives, culturelles, de santé, d'enseignement, etc. Au niveau économique, elle se doit d'être compétitive et dynamique mais également de représenter un poids relatif conséquent dans son environnement. Afin de remplir véritablement un rôle de catalyseur, son accessibilité doit être suffisante pour générer et capter des flux à différentes échelles territoriales. Sa desserte doit être optimisée grâce à des connexions à des réseaux variés de transport, mais aussi d'informations. Néanmoins, il apparaît impossible de fixer des seuils pour l'ensemble de ces champs dans la mesure où une ville intermédiaire telle que nous l'entendons, doit émerger de son environnement régional pour être lisible au niveau national.

Il apparaît qu'une ville intermédiaire est fortement lisible au niveau national [BOCK, 2003]. A chaque échelle sa ville-phare : si les métropoles émergent au niveau européen, les villes intermédiaires se révèlent principalement dans leur contexte national. Ainsi, elles peuvent être structurantes en jouant le rôle de pivot, d'articulation entre l'échelle nationale et l'échelle régionale. Le schéma ci-contre permet de comprendre la place de ces villes intermédiaires dans leur environnement, aux différentes échelles d'action proposées dans le cadre du polycentrisme. Les villes intermédiaires sont amenées à jouer un rôle de charnière car elles effectuent le lien entre les espaces nationaux et régionaux, entre les métropoles et les villes plus petites.

Ces villes intermédiaires doivent donc jouer un rôle structurant sur leur territoire en exploitant leur situation d'intermédiaire, de médiateur entre les métropoles et les petites villes. Leur rôle apparaît incontournable dans l'atténuation des déséquilibres et des fractures entre le monde rural et le monde urbain. Elles sont pour Charrié et Laborde [CHARRIE, 1995] « les pivots du rééquilibrage ». Elles peuvent être un interlocuteur privilégié à la fois des métropoles et des villes de petite et moyenne taille et il semble donc intéressant de porter une forte attention à ces pôles. Ceci semble d'autant plus nécessaire que l'Espace Atlantique comporte peu de pôles de dimension métropolitaine aptes à jouer un rôle de premier plan au niveau mondial.

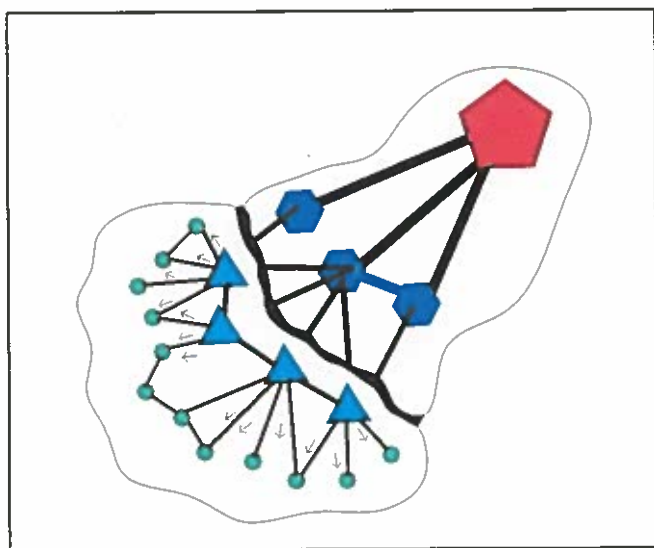
Néanmoins, cette position de « médiane » peut être menacée par des dérives potentielles [BOCK, 2003] :

- soit un regard trop dirigé vers les métropoles (de niveau européen ou atlantiques) au détriment de sa région ;



**Des villes intermédiaires trop tournées vers les métropoles**

- soit la négligence du niveau supérieur au profit du niveau inférieur mais induisant à une coupure avec les métropoles.



**Des villes intermédiaires trop tournées vers leur hinterland**

Dès lors, on comprend aisément l'importance du rôle joué par les villes intermédiaires dans la mise en place effective d'un polycentrisme multiscalair et équilibré .

Rappelons que dans une perspective de libéralisation des marchés, les métropoles tendent à se placer face à la concurrence des autres « eurocités ». De ce fait on assiste à un affaiblissement des liens avec les lieux de proximité. En quelques sortes, les rapports entre la métropole et sa région se distendent, si bien qu'on ne peut espérer que les métropoles puissent dynamiser leur environnement proche de façon satisfaisante.

Les villes intermédiaires se posent comme des relais du monde rural d'une part et du monde urbain d'autre part. Elles pourraient permettre d'atteindre un développement plus équilibré du territoire prôné par le SDEC. Mais, toutes ces villes ne possèdent pas les mêmes capacités pour s'opposer à la pression de leurs métropoles. La coopération sous forme de réseau de villes est donc un moyen. « Il apparaît (...) nécessaire de porter une attention forte à la place et au rôle que peuvent jouer les agglomérations intermédiaires et leurs réseaux dans le développement régional. Ceux-ci, dès lors qu'ils parviennent à susciter de réelles complémentarités fonctionnelles entre les villes de taille moyenne, peuvent en effet pallier partiellement l'absence de métropole régionale et les conséquences négatives d'une hiérarchie urbaine qui serait déséquilibrée » [CARRIERE, 2002].

Ainsi, dans l'hypothèse où ces villes ont effectivement un rôle majeur dans le développement des régions, dans l'intégration à l'Union Européenne, il faut proposer des solutions permettant de combler un déficit en terme de densités et de dynamisme. La politique des réseaux de ville est difficile à envisager car « les cités atlantiques ont rarement collaboré et ont été le plus souvent en concurrence » [CHEVALIER, 1999]. Néanmoins, les villes intermédiaires doivent réfléchir à une problématique commune afin de mieux coordonner leur position et leurs axes de développement face à la métropole qui les domine. Mais les rapprochements ne peuvent rester uniquement régionaux car cela augmenterait les distorsions sur la Façade Atlantique. Plutôt que d'envisager une coopération entre les villes intermédiaires et les villes de taille inférieure de leur environnement nous privilégierons une coopération entre les villes intermédiaires atlantiques françaises.

### **III LA MISE EN RESEAU DES VILLES MOYENNES**

Souvent une confusion est faite entre les termes réseau urbain, système de villes et réseau de villes. Pourtant ces concepts ne couvrent pas les mêmes champs.

#### **1 DU RESEAU URBAIN AU SYSTEME DE VILLES : « UNE OSSATURE FAÇONNEE PAR LE TEMPS » [ GUIGOU, 1993 ]**

La notion de réseau urbain renvoie à l'inscription géographique d'un ensemble de villes hiérarchisées et de leurs zones d'influence. Celui-ci présente, selon Pierre-Henri Derycke [DERYCKE, 1979] deux caractéristiques majeures : sa trame, constituée par la superposition et l'interconnexion des zones d'influence de chaque ville, et ses pôles, à savoir ces mêmes villes structurées en différents niveaux hiérarchiques dans le réseau. La réunion de cette trame et des pôles caractérise l'armature urbaine.

Les relations que peuvent avoir les villes entre elles sont totalement occultées. Françoise Choay et Pierre Merlin ajoutent à la définition du réseau urbain, les liens interurbains exprimés par des flux de nature diverse, notamment de personnes, de marchandises, ou de communications immatérielles [CHOAY, 2000]. Néanmoins, si selon cette acception du terme, les réseaux urbains intègrent les relations que peuvent entretenir les villes, leur réelle interdépendance n'est qu'implicite. Le terme recouvre donc davantage l'idée d'une couverture spatiale de l'ensemble du territoire par les zones d'attraction. Les relations s'expriment à travers les liens entre chaque pôle et son environnement, et ceci de façon unidirectionnelle, convergente au profit du pôle. Mais comme le souligne Hervé Baptiste « si les réseaux urbains peuvent faire l'objet d'analyses diachroniques, ils n'explicitent pas les processus évolutifs des villes au sein de ces réseaux » [BAPTISTE, 1999].

Devant l'inadaptabilité du concept de réseau urbain pour formaliser ces liens d'interdépendance entre les villes ainsi que son caractère évolutif, celui de système de villes fut introduit. Jean-Louis Le Moigne [LE MOIGNE, 1977] définit un système comme « un objet qui, dans un environnement, doté de finalités, exerce une activité [i.e. une fonction] et voit sa structure interne évoluer au fil du temps, sans qu'il perde pourtant son identité unique ». En outre, et d'une façon très générale, le système est défini comme un ensemble d'éléments en interaction. L'interaction est le concept fondamental dans le domaine de la systémique, elle en constitue le moteur à partir duquel vont s'exprimer l'échange, les flux.

L'assimilation de la ville comme étant elle-même un système semble possible en définissant cette fois les éléments (les sous-systèmes), comme les individus en constante

interaction et échangeant de l'information, des marchandises, ...Cet emboîtement des systèmes traduisant des échelles différentes a été développé par Brian Berry considérant la ville comme un système au sein d'un système de villes, les villes étant formalisées comme des systèmes interdépendants et interagissant entre elles.

Le réseau urbain est donc à rapprocher du concept de hiérarchie urbaine et traduit la l'ordre qui s'établit au sein de l'armature urbaine. Cette organisation apparaît comme figée dans la mesure où peu de changements notoires sont observables.

## **2 LES RESEAUX DE VILLES : UNE DEMARCHE VOLONTAIRE [TESON, 1996]**

Si la notion de réseau, fondée sur la complexe et très mathématique théorie des graphes, a longtemps fait référence à un objet dessinant des « arcs » reliant des « nœuds » spatialisés (câbles téléphoniques, tuyaux de gaz...), il semble qu'elle s'ouvre aujourd'hui à d'autres types de relations, plus abstraites, moins technicistes. De fait aujourd'hui, partout, les villes et leurs acteurs se mettent en réseau. Comment expliquer cet engouement ?

### **a ) La société fonctionne en réseau**

Sous l'effet conjugué des mutations technologiques, sociales, économiques, logistiques, juridiques et institutionnelles, on assiste à l'apparition de nouveaux modes de fonctionnement et d'organisation des territoires. Les nouvelles technologies de communication, la mobilité croissante des individus, le fonctionnement des entreprises en flux tendus et à stock zéro, la baisse des coûts de certains transports et services, sont autant de facteurs qui bouleversent les schémas territoriaux classiques, accélèrent leur évolution et accentuent la nécessité du recours à des réseaux.

La spécificité des fonctions des régions et des villes à l'échelle européenne, et l'accroissement corrélatif des flux de marchandises, de personnes ou d'informations renvoient systématiquement à la notion de réseau, réseaux non plus simplement linéaires mais maillés. De plus, ce fonctionnement en réseaux est aussi synonyme d'intégration dans la mesure où s'ensuit une interconnexion accrue d'activités au sein des territoires qui tendent à se recomposer. Ces réseaux sont les bases de la vie économique contemporaine. Ils s'appuient sur les villes dont les stratégies ont intégré l'importance de l'accessibilité à des niveaux de services toujours plus élaborés.

De nouvelles logiques obligent ainsi les villes à prendre en compte les notions de complémentarité, de vocations spécifiques, de coopération interurbaine « car aujourd'hui, la reconnaissance d'un centre urbain n'est plus garantie par son ancienne position hiérarchique » [DEGERMANN, 1991]. On peut ainsi estimer que la structuration classique de l'espace en

places centrales s'estompe au profit d'une organisation, de l'espace fondée sur le principe de la « centralité réticulée » ou « centralité répartie ». Dans ce nouveau schéma, les centres urbains sont insérés dans des réseaux de rapports où les liens horizontaux entre villes de même poids prennent de l'importance. Avec les réseaux de villes il ne s'agit plus d'armature urbaine hiérarchisée et d'encadrement des territoires mais « de systèmes maillés de nœuds mis en connexion par des échanges transversaux et réciproques » [FOURNY,1995]. La topographie n'existe plus si bien que « Sophia-Antipolis est plus proche de Paris ou de Alto que de Draguignan » [GASSOT, 1997] ; plus de réseaux objectifs dont l'analyse appuie la politique du pouvoir central mais des mises en réseaux volontaires à l'initiative des villes [BAZZIN, 1994] cela parce qu' « aujourd'hui les villes « s'arment » mutuellement alors qu'il y a trente ans elles « armaient » les campagnes » [DAMETTE, 1994].

### **b ) Définition des réseaux de villes**

La DATAR a, dans le contexte de l'aménagement du territoire, largement encouragé la constitution de réseaux de villes comme alliances volontaires entre villes proches (ce dont témoigne la publication par la DATAR en 1991 : « *En Europe, des villes en réseaux* »). Il s'agissait d'améliorer la position de certaines villes dans le contexte des villes d'Europe. Pierre Dupont [DUPORT, 1991] souligne que « l'objectif recherché par les élus qui ont porté ce débat sur la scène publique est simple : mettons nous à plusieurs, sinon, nous n'existerons pas demain sur la carte européenne des villes. »

Les réseaux de villes se fondent sur des caractéristiques communes ou des complémentarités sur lesquelles les cités peuvent jouer dans une politique de coopération. Il s'agit de poursuivre une politique qui encourage la coopération efficace entre les villes, basée sur des intérêts communs et sur un apport de tous les participants. Pour Frédéric Tesson [op.cit], le réseau est à la fois « échange et solidarité ainsi que dynamisme et efficacité tout cela sans hiérarchie ni contrainte. C'est une démarche volontariste d'alliance, de coopération entre des ensembles urbains quelque soit leur place dans la hiérarchie urbaine ».

Cette démarche se matérialise par l'accumulation de flux spécifiques, l'établissement de réseaux d'activités et d'acteurs qui établit l'interdépendance entre les villes que l'on peut parler de villes en réseaux. Ainsi les réseaux de villes correspondent à des villes reliées entre elles par des relations diverses desquelles naît une interdépendance fonctionnelle. De plus, les échanges et les flux se font à une échelle dans laquelle le rôle de la proximité et du principe d'agglomération s'estompe d'autant plus facilement que la révolution des communications modifie la notion de distance. On comprend dès lors que l'appartenance à un même territoire régional voire national n'est plus une nécessité absolue. La proximité et la contiguïté qui structuraient les territoires dans la schéma de Christaller se voient détrônées par la connexité.

Néanmoins, avant que cette mise en réseau devienne effective un certain nombre de pré requis sont nécessaires.

### **c ) Des impératifs à remplir...**

Les pré requis techniques sont indispensables comme le souligne Christian Jamot [JAMOT, 1997]. Le temps est l'une de ces conditions et apparaît comme un seuil psychologique : il ne faut pas perdre trop de temps dans les déplacements. Ainsi, les liaisons autoroutières et ferroviaires jouent le rôle fondamental de maille qui relie les différents nœuds. Mais pour que ces relations s'établissent entre deux ou plusieurs villes, « il faut concrètement avoir des choses à échanger » d'où une complémentarité fonctionnelle indispensable. Il apparaît aux acteurs locaux que l'idéal puisse être que ce qui manque à une ville lui soit offert par une autre et vice versa.

Le nouvel ensemble plus complet, serait alors susceptible d'occuper dans la hiérarchie urbaine un positionnement clair, supérieur à celui des deux villes ; ce serait ainsi l'occasion de combler une lacune ou de mettre en place un échelon supplémentaire. En dehors de toute préoccupation de modification du réseau urbain (au sens christallérien), l'impératif de complémentarité demeure, l'échange n'étant perçu que sous la forme de réciprocité avec des partenaires parfaitement égaux, ce qui sous-entend un équilibre entre les villes (masses de population, structure fonctionnelle, niveau de services, ...). Cette notion d'équilibre pas si évidente à établir doit, de surcroît, être perçue comme telle par les différents parties prenantes.

Mais il est des conditions humaines pour que se développent en France de nouvelles dynamiques territoriales, qui, par définition, devront passer outre les féodalités locales et bousculer les mentalités.

Tout d'abord, une volonté "politique" des villes est essentielle. Toute démarche de développement local qu'elle se situe au niveau d'un groupement de communes ou d'un réseau de ville, est avant tout le produit d'une volonté commune d'acteurs de différents horizons de se mobiliser pour apporter des solutions à une situation vécue comme insatisfaisante. Ceci signifie à terme que les collectivités qui s'engagent dans une démarche de réseau admettent qu'une partie de leur avenir est liée non pas uniquement à leur bassin de proximité mais également à celle d'autres territoires qui ne dépendent pas totalement d'elle. Pour qu'une association se crée dans ces conditions, il faut donc une grande volonté de la part des acteurs locaux. Sans elle, elle ne saurait durer très longtemps car elle ne pourra pas supporter les premiers échecs.

Cette volonté d'acteurs doit par ailleurs être d'autant plus forte que le jeu des acteurs n'est pas toujours favorable au réseau. On dit bien souvent : « Mieux vaut un petit chez soi qu'un grand chez les autres ». Beaucoup préfèrent décider seuls plutôt (même s'il savent qu'ils n'ont pas les moyens de leurs ambitions) plutôt que de travailler en partenariat. C'est pourquoi une démarche en réseau doit chercher à associer un maximum de partenaires. Ensuite il convient d'associer, très en amont, les acteurs socioprofessionnels afin "d'ancrer" les partenariats inter-villes recherchés sur des complémentarités effectives entre les compétences économiques des villes concernées.

#### **d ) ...mais des buts communs**

Si le réseau de villes peut prendre les formes les plus diverses, il doit permettre d'obtenir plusieurs effets (d'autres effets souhaités et recherchés pourraient être cités ici) :

- Effet de taille, grâce aux coopérations engagées entre des acteurs aux fonctions semblables et établissant entre eux des rapports de collaboration. L'ambition de telles pratiques est d'atteindre les « tailles critiques » sans lesquelles un certain nombre de fonctions ne pourraient se développer de façon efficace et/ou à moindre coût. Notons que cette préoccupation est valable quelque soit le niveau des cités. Les métropoles se préoccupent de leur positionnement international, les grandes villes cherchent leur place sur l'échiquier national et européen....Cet objectif fut clairement présent dans les objectifs initiaux du « Triangle » (composé de Vitry-le-François/ Saint-Dizier/ Bar-le-Duc) : « l'union fait la force ».
- Effet de complémentarités, à partir des relations développées entre les acteurs aux fonctions spécialisées et concourant ensemble à la réalisation de projets. Ces relations permettent, par exemple, de rapprocher des villes structurées entre elles, en leur permettant d'interopérer leurs forces, et de réaliser à plusieurs ce qu'aucun d'entre eux n'aurait pu faire seul. Des effets de réduction de coûts en résultent, tout partenariat raisonné permet d'éviter la création d'équipement redondant, les concurrences parfois stériles. Si l'on reprend l'exemple du « Triangle » évoqué plus haut, au niveau de l'enseignement secondaire, les provideurs d'établissements se retrouvent régulièrement pour aller progressivement vers une carte de l'offre de formation développant des spécialités sur chacune des zones plutôt que des formations redondantes.
- Effet de lobbying, en faisant pression auprès des décideurs politiques nationaux et européens mais aussi en affichant une nouvelle approche des problèmes dans un ensemble élargi. Si l'on reste toujours dans l'exemple du « Triangle », le poids démographique cumulé des trois villes les rend plus fortes. Dans les domaines des transports par exemple, les propositions se basent sur des coefficients applicables à des unités urbaines de 150 à 200 000 habitants pour demander la mise ne place de dessertes plus adaptées .

Il apparaît cependant bien hasardeux d'imaginer que la plus élémentaire des opérations, l'addition, suffise à produire un véritable « effet métropole » et à effacer les vieilles rivalités. Des données de l'histoire et de la géographie ne suffisent pas pour que les élites municipales, la population et les différents acteurs locaux dépassent les habitudes concurrentielles antagonisme; toutefois sans les potentialités qu'elles offrent, il ne peut y avoir de concrétisation de l'idée de réseau de villes.



### e ) Des réseaux divers

Pour Gabriel Dupuy [DUPUY, 1987] le réseau se veut « souple, diversifié, riche de possibilités, éminemment évolutif ». Ainsi, l'expression "réseau de villes" recouvre aujourd'hui une multitude de réalités car les villes peuvent être liées et reliées par des relations diverses.

On peut citer les réseaux de compétences basés sur des échanges d'expériences entre des villes travaillant dans des domaines proches. On peut ainsi trouver des réseaux qui relient des villes dans un domaine précis tel l'aéronautique, l'agronomie... Elles échangent donc leurs expériences, leurs savoir-faire, leurs compétences dans un domaine déterminé et spécialisé. Ces réseaux peuvent donc se réaliser en dépit de l'éloignement géographique.

Des villes peuvent aussi former des réseaux pour défendre et/ou promouvoir une attitude commune, des points semblables (les eurocités, les villes d'IUT...), une position géographique similaire (les villes de la couronne parisienne).

Les réseaux de complémentarités ont pour modèle les villes spécialisées de la Randstad hollandaise. La fonction industrialo-portuaire est localisée à Rotterdam, la fonction politique internationale à la Haye, la fonction culturelle et financière à Amsterdam. Dans cet exemple, le fonctionnement en réseau s'est historiquement et spatialement auto-organisé, en l'absence de pouvoir politique centralisateur, par l'ouverture du pays (y compris aux invasions et aux conquêtes) et par sa position géographique de carrefour entre l'axe de pénétration de l'Europe rhénane et les routes maritimes de la Manche, de la Baltique et de la Mer du Nord. C'est là une construction historique et politique diamétralement opposée à celle de la France jacobine.

On peut adjoindre les réseaux de synergie formés par des centres semblables qui visent à amplifier les économies d'échelle par l'intégration de leurs marchés, les réseaux d'innovation pouvant se traduire par des coopérations dans le domaine des infrastructures (TGV) ou des services technologiques ou culturels...

Face à la multiplicité des formes de réseaux, c'est la définition proposée par R. Camagni transposition des réseaux d'entreprises aux réseaux territoriaux, qui sera retenue comme la plus complète. « Les réseaux de villes sont des systèmes de relations et de flux à caractère essentiellement horizontal et non hiérarchique, s'établissant entre des centres complémentaires et semblables, et garantissant la création d'externalité ou d'économies, respectivement de spécialisation/complémentarité/division du travail et de synergie/coopération/innovation » [OFFNER, 1996].

Néanmoins cette définition aussi précise qu'elle soit, soulève la question de savoir quelles sont les similarités et les complémentarités dont bénéficient les villes intermédiaires françaises atlantiques qui pourraient leur permettre une mise en réseau potentielle. En effet, il apparaît nécessaire de connaître les atouts, les faiblesses de ces 18 cités afin d'envisager des coopérations possibles.

En s'opposant à la notion de monocentrisme, celle de polycentrisme s'oppose à la notion de centralisme. Le concept de polycentrisme peut alors être défini comme une notion visant la multiplicité des centres. De cette manière il doit être relié à l'idée de pôles. « Des réseaux de villes [sont ainsi] appelés à se développer autour de pôles urbains » [GUIGOU et PARTHENAY, 2001]

C'est aussi un concept qui renvoie à d'autres notions comme celles de réseau de villes, celle d'armature urbaine de cohésion territoriale. Mais ces notions dépendent également de l'échelle territoriale.

De fait, force est de constater que le positionnement de la France à la marge des grands courants d'échanges européens, le faible poids de ses grandes villes, directement lié à la prééminence historique de notre capitale et l'éclatement géographique de notre armature urbaine constituent autant de facteurs que les villes dans leur stratégie de développement à long terme, prennent désormais en considération.

Plus que jamais, apparaît fondamental et urgent de mieux lier les villes au territoire, de tout mettre en œuvre pour accroître les interdépendances entre zones de forte densité et les zones de faible densité, d'assurer la continuité, notamment en terme de services - à la population, aux entreprises - entre l'urbain et le rural.

Les villes apparaissent de plus en plus comme des moteurs dans ces dynamiques de coopération nouvelle, cherchant à s'affranchir, avant terme, des frontières souvent plus administratives et juridiques que géographiques et humaines.

Si les réseaux de villes européens ont mis des siècles à se constituer, ils évoluent en permanence. Leur situation actuelle, leurs similitudes comme leurs différences doivent beaucoup à l'histoire administrative, politique, économique, sociale et culturelle des pays qui les abritent. Les différences primordiales entre les villes françaises et les villes de la dorsale avant d'être économiques ou démographiques relèvent d'abord de facteurs historiques. La "dorsale des eurocités" est une réalité vieille d'au moins cinq siècles.

Le principe de la coopération entre villes "motrices" d'importance régionale, qui s'exprime dans la formule des réseaux de ville, est probablement une des solutions pour contenir des dysfonctionnements de ce type d'évolution et se doter des moyens pour atteindre un stade supérieur de services urbains. Du point de vue économique, il implique de dépasser les "vocations" qui ont été assignées autrefois par les politiques successives d'aménagement du territoire et de développer de nouvelles spécialisations basées sur l'innovation et les services soit un basculement progressif du développement exclusivement "par le haut" au développement endogène et durable. Il s'agit également de doter les villes du support physique nécessaire au fonctionnement en réseau, à savoir un système de déplacement et de communication efficace entre les pôles. Dans ces conditions, le fonctionnement en réseau est également une alternative au processus dominant de dilution des centralités qui affecte les villes.

# **TROISIEME PARTIE**

L'important dans les réseaux de villes est « d'avoir des choses à échanger », par conséquent « des similarités et des complémentarités » doivent exister entre les villes concernées. Une analyse préalable des villes est donc une étape nécessaire et cela passe pour Frédéric Tesson [op.cit] « par la réalisation d'un diagnostic afin de poser un regard objectif sur le territoire ». Ceci permet de poser les bases de réels projets et non d'alliances de circonstances où des villes cherchent à obtenir une autoroute, une gare TGV... Cela permet aussi d'éviter l'écueil de certains réseaux qui n'existent plus que sur le papier comme le souligne la DATAR.

Dans un réseau de villes, la cité est considérée comme un nœud qui entretient des relations avec d'autres nœuds. Ceci nous renvoie à analyser la « dimension externe et la dimension interne » du nœud [CHAPELON, 1997]. Il convient donc d'évaluer le poids des villes intermédiaires françaises atlantiques de façon interne c'est-à-dire de mesurer leurs capacités propres mais aussi leurs liens et leurs capacités relationnelles correspondant à leur dimension externe.

Dans l'application du polycentrisme le SDEC a souligné l'importance « des critères territoriaux et des indicateurs qui sont également nécessaires pour développer des scénarios à long terme pour le développement spatial de l'Union Européenne ». Pour une mise en réseau pérenne la mise en place d'indicateurs devrait permettre d'évaluer les potentialités, les handicaps de chacune des 18 unités urbaines françaises que nous avons déterminées.

Pour cela nous définirons des indicateurs se rapportant à la dimension interne et externe de chaque ville et tenterons pour chacun d'entre eux d'obtenir des données chiffrées et de les analyser. Mais, rappeler le rôle des indicateurs et leurs limites s'avère une étape préalable à l'analyse.

# I LES INDICATEURS, DES INSTRUMENTS DE MESURE

## 1 DEFINITION ET FONCTIONS

L'indicateur se distingue de la simple mesure par le fait qu'il est choisi parmi d'autres mesures. Pour l'OCDE, un indicateur est « un nombre sélectionné à partir d'une base de données plus importante, il a une signification synthétique et un but spécifique ». On peut ajouter à ceci une précision : « un indicateur peut-être défini comme la mesure d'un objectif à atteindre, d'une ressource à mobiliser, d'un effet à obtenir ou d'un grade de qualité (...). Il produit des informations quantifiées dans un souci d'aider les acteurs des interventions publiques à communiquer, à négocier ou à prendre des décisions » [COMMISSION EUROPEENNE, 1999b].

Ainsi, on reconnaît aux indicateurs quatre fonctions, dont deux président à leur élaboration :

- la quantification des phénomènes ;
- La simplification en réduisant le nombre de données à traiter.

Les deux autres concernent leur utilisation possible :

- la planification du phénomène étudié ;
- la communication.

Un indicateur doit remplir ces quatre fonctions interdépendantes afin de correspondre à la définition de Adriaanse [ADRIAANSE, 1993] : « un indicateur simplifie pour les rendre quantifiables des phénomènes complexes de sorte que la communication soit possible ou encouragée et la planification facilitée ».

Certaines conditions apparaissent pour cela incontournables. L'indicateur doit être effectivement mesurable et disponible, avoir une base scientifique, permettre des comparaisons, être sensible et fiable dans le temps, être adapté aux groupes cibles afin de permettre la diffusion d'une information simple et attractive et surtout être représentatif de l'objet étudié [OZIOL, 1998].

Les indicateurs se caractérisent ainsi par leur nature quantifiable. Ils peuvent être rapportés à des performances économiques (par exemple le taux de croissance du PIB), des réseaux de transports, rendre compte de la nature d'un partenariat (par exemple le nombre d'acteurs socio-économiques impliqués dans un projet...).

Ils ne permettent pas seulement de décrire des réalités à partir de chiffres, mais aussi à travers la définition de degrés ou de grades (de qualité, de satisfaction, d'intégration...). Ils apprécient des réalités d'ordre quantitatif, telles que le nombre d'universités, le taux de scolarisation...

## **2 CONTRAINTES ET LIMITES DES INDICATEURS**

Ces quelques remarques sur les caractéristiques des indicateurs induisent des précautions à prendre quant à leur utilisation. Les indicateurs constituent ainsi des outils à aborder avec certaines précautions, qui ne doivent pas être occultées :

- **La disponibilité de l'information appropriée**

Le choix des indicateurs nécessite de s'assurer de l'existence de l'information à l'échelle souhaitée et sur la réalité précise à observer. En outre il apparaît nécessaire de s'assurer de son actualisation régulière et de sa mise à disposition permanente.

- **La nécessité de comparabilité**

La problématique de la ville intermédiaire dans un espace transnational exige de disposer de données comparables, entre les cinq Etats et entre les différentes régions que ce soit au niveau spatial, temporel...

- **Une vision partielle de la réalité**

Les indicateurs ne peuvent prendre en compte la totalité des dimensions du domaine étudié et par conséquent apportent une vision partielle du réel. En effet, il n'est ni concevable, de quantifier toutes les réalités du territoire. De plus si certains indicateurs apparaissent facilement opérationnels, comme des mesures de population, d'autres sont plus difficiles (voire impossibles) à établir.

Plus que des instruments descriptifs, les indicateurs correspondent à une interprétation de la réalité. Leur construction implique, à plusieurs niveaux, de la subjectivité. Cela doit être l'occasion d'une mise en garde contre d'éventuelles orientations volontaires des résultats par une manipulation des outils d'observation.

Les indicateurs constituent des outils importants d'observation. Cependant à travers les limites que nous avons pu dégager, il apparaît indispensable qu'ils ne constituent pas des instruments exclusifs. Il apparaît pertinent de les compléter par d'autres formes d'informations, plus qualitatives, destinées à enrichir l'observation et à appréhender les phénomènes de manière plus exhaustive.

Les indicateurs ne pouvant rendre compte intégralement d'une réalité, il apparaît indispensable de mener conjointement au moins deux analyses : une approche quantitative et en parallèle une approche plus qualitative : « de terrain ».

C'est donc conscient des limites relatives aux indicateurs que cette étude fait le choix d'étudier les 18 unités urbaines déterminées précédemment par une démarche uniquement quantitative. On comprend dès lors que pour être pleinement satisfaisante elle devra être complétée (ultérieurement) par une étude plus « qualitative ».

## **II LES CHAMPS RETENUS ET LEURS CONTENUS**

### **1 LES CHAMPS RETENUS**

Le poids des villes sera déterminé en fonction des principaux éléments caractérisant la ville. Selon Jacqueline Beaujeu-Garnier [BEAUJEU-GARNIER, 1997] « il est important de considérer la ville comme une concentration d'hommes, de besoins, de possibilités de toutes sortes (travail, information, loisirs...). Elle attire et accueille des habitants auxquels elle fournit par sa production propre ou son commerce et par ses équipements divers, la majeure partie de tout ce dont ils ont besoin. [...] Elle est aussi le nœud de flux tour à tour centripètes ou centrifuges de toutes natures. ». Ajoutons que d'après Roger Brunet [BRUNET, 1989] le dynamisme des villes serait fonction de leur poids démographique mais aussi, surtout, de la qualité de leur population et de la spécificité de leurs entreprises et équipements et donc du poids qu'elles représentent [PUMAIN, 1989]. Afin de couvrir au mieux ces définitions, les 18 unités urbaines seront étudiés selon quatre champs :

- Démographique
- Compétitivité
- Fonctions et équipements urbains
- Connectivité et Accessibilité

au sein desquels des indicateurs seront étudiés.

## **1 LE CONTENU DES CHAMPS**

### **a ) Le critère de démographie :**

Ce champ évalue le poids et le dynamisme démographique de la ville. Il est également révélateur en terme d'effet de seuil. Toutes choses égales par ailleurs, plus la masse est importante, plus les chances de disposer d'une gamme large de services, de facteurs de développement, de main d'œuvre et de réaliser des économies d'échelle sont importantes.

Il prend en compte la population de chaque aire urbaine, sa densité, la croissance de la population entre les deux derniers recensements (1990-1999), la part des moins de 20 ans et des 65 ans et plus dans la population totale, le pourcentage de la population de l'unité urbaine par rapport au total régional et départemental.

### **b ) Le critère de compétitivité :**

Les indicateurs de compétitivité contribuent à élaborer un profil fonctionnel de la ville et à détecter l'éventuelle présence de secteurs spécialisés dans un domaine économique. La compétitivité d'une ville joue un rôle déterminant dans son influence polarisante. Il est primordial de mesurer d'un point de vue des individus (niveau de qualification, part des cadres ...) mais aussi des entreprises (nombre de grandes entreprises, secteurs d'activité...) les atouts et les faiblesses propres à chacune d'entre elles.

Ce champ apparaît comme la clé de voûte, dans le rôle polarisant attribué à chaque ville, même si cette condition est nécessaire mais pas suffisante. Il est donc primordial de mesurer d'un point de vue des individus (niveau de qualification, part des cadres ...) mais aussi des entreprises (nombre de grandes entreprises, secteurs d'activité...) les atouts et les faiblesses propres à chacune d'entre elles. Ceci se pose comme un point crucial, dans une optique de mise en réseau des villes, pour définir sur quelles complémentarités se baser, autour de quels thèmes de partenariats jouer....



### **c ) Fonctions et équipements urbains :**

Plus une ville propose des services supérieurs et des équipements urbains de qualité (palais des congrès, stade de football...), plus sa capacité à capter des flux de personnes et de capitaux, par exemple, est grande. La ville capte mais aussi rayonne sur son territoire et véhicule une image plus ou moins attrayante et dynamique qui se doit d'être évaluée.

Ainsi, les fonctions administratives, les types d'équipements ou les manifestations ponctuelles apparaissent comme des critères clé pour déterminer les forces vives en présence.

### **d ) Le critère de connectivité :**

Ce critère apparaît comme un élément essentiel pour la construction du polycentrisme et de la mise en réseau des villes dans la mesure où les liaisons entre les différentes villes sont une des conditions pour la mise en place de réseaux. Il permet de mesurer la capacité des villes à établir des liens à différents niveaux : avec les métropoles de l'Espace Atlantique, avec les autres villes de l'étude et avec des villes situées en dehors de la zone d'étude.

La connectivité avec d'autres villes sera prise en compte pour certains indicateurs seulement. Il est utile par exemple si l'on considère l'accessibilité aéroportuaire de savoir si une ville possède des relations directes vers des métropoles d'importance mondiale, telles Paris, Londres ou Bruxelles.

Ce champ tient compte des différents moyens de transports : aériens, ferroviaires, routiers et maritimes. Les indicateurs référant au transport de voyageurs ont été considérés en priorité mais quelques indicateurs concernant le fret (tonnage des ports et des aéroports) ont également été traités.

Pour ces quatre champs, différents types d'indicateurs seront retenus :

- Des indicateurs dits de stocks afin de prendre la pleine mesure du potentiel déjà en présence dans la cité et de mesurer son poids relatif.
- Des indicateurs qualifiés de dynamiques pour entrevoir si la ville bénéficie d'une tendance positive ou négative que ce soit pour la création d'entreprises, le taux de croissance de la population...
- Des indicateurs se rapportant à des flux pour évaluer si la ville capte des hommes, des marchandises, des capitaux,

## **II LES INDICATEURS CHOISIS, LES DONNEES CHIFFREES ET LEUR ANALYSE**

Cette partie reprend et synthétise les résultats obtenus lors d'une étude que nous (avons menée pour la Cellule de Prospective des Périphéries Maritimes (CPPM) [BOCK, 2003].

### **1 LA DEMOGRAPHIE**

L'analyse des unités urbaines étudiées débute par l'étude démographique qui nous permet d'envisager le poids de chaque ville, son dynamisme et la structure de sa population. Ces données fournissent des éléments clé de compréhension pour les autres thèmes abordés et constitue un passage obligatoire dans la compréhension générale du système-ville.

### a) Le poids démographique

Cet indicateur permet de comptabiliser le nombre d'habitants présents dans l'unité urbaine lors du recensement de 1999.

Tableau III : Nombre d'habitants par unité urbaine en 1999

Unité Urbaine	Population totale en 1999
ROUEN	389 862
TOURS	297 631
RENNES	272 263
ORLEANS	263 292
LE HAVRE	248 547
ANGERS	226 843
BREST	210 055
CAEN	199 490
LE MANS	194 825
PAU	181 413
BAYONNE	178 965
LIMOGES	173 299
POITIERS	119 371
LORIENT	116 174
LA ROCHELLE	116 157
ANGOULEME	103 746
CHERBOURG	89 704
NIORT	66 092

Source : INSEE, 1999

Les 18 unités françaises étudiées rassemblent 3 447 729 habitants en 1999. On note un écart conséquent entre la plus petite Niort (66 048 habitants) et la plus importante Rouen (389 862 habitants). Ainsi, Niort est six fois plus petite que Rouen.

La carte ci-contre permet d'observer un clivage entre le nord et le sud de la Façade atlantique française. En effet, les unités urbaines sont de taille plus conséquente en termes de démographie au nord et surtout en proximité immédiate de Paris. Localisées dans la moitié nord, Rouen (389 862 habitants), Tours (296 631), Rennes (272 223), Orléans (263 292), Angers (226 843) et Brest (210 055) sont les cinq unités urbaines atlantiques de plus de

200 000 habitants après Toulouse (761 090 habitants), Bordeaux (753 931) et Nantes (544 932).

Le sud-ouest présente un déficit en villes de plus de 100 000 habitants avec seulement Pau (181 413 habitants) et Bayonne (178 965) en Aquitaine. Bordeaux comme Toulouse font le vide autour d'elles. Aucune ville de plus de 100 000 habitants n'a pu se développer en Midi- Pyrénées : Tarbes, deuxième unité urbaine rassemble moins de 80 000 habitants.

Notons que sur la partie centrale de la façade atlantique, Poitiers, La Rochelle, Angoulême ont un poids démographique quasi équivalent (entre 100 000 et 120 000 habitants). Avec Niort, elles se partagent les zones d'influence de la région mais aucune n'arrive vraiment à s'imposer car elles restent sous l'influence de Bordeaux, Nantes ou encore Paris (cf. Thématique Accessibilité et Connectivité).

### **b ) Taux de croissance démographique entre 1990 et 1999**

Le taux croissance démographique est le rapport de la différence entre le nombre d'habitants de l'unité urbaine en 1999 et le nombre d'habitants de l'unité urbaine en 1990 sur le nombre d'habitants en 1990, multiplié par 100.

**Tableau IV : Taux de croissance démographique entre 1990 et 1999 (%)**

<b>Unité Urbaine</b>	<b>Pop. totale 99</b>	<b>Pop. totale 90</b>	<b>Taux de croissance 90-99</b>
<b>POITIERS</b>	119 371	107 625	10,91382114
<b>LA ROCHELLE</b>	116 157	105 221	10,39336254
<b>RENNES</b>	272 263	249 478	9,13306985
<b>ORLEANS</b>	263 292	243 153	8,282439452
<b>ANGERS</b>	226 843	211 770	7,117627615
<b>BAYONNE</b>	178 965	168 501	6,210052166
<b>TOURS</b>	297 631	283 189	5,099774356
<b>PAU</b>	181 413	173 537	4,538513401
<b>CAEN</b>	199 490	191 490	4,177763852
<b>BREST</b>	210 055	204 421	2,75607692
<b>LIMOGES</b>	173 299	170 299	1,761607526
<b>ROUEN</b>	389 862	384 344	1,435693025
<b>LE MANS</b>	194 825	192 379	1,271448547
<b>ANGOULEME</b>	103 746	102 908	0,814319586
<b>LORIENT</b>	116 174	115 488	0,594001108
<b>NIORT</b>	66 092	65 792	0,45598249
<b>LE HAVRE</b>	248 547	254 678	-2,407353599
<b>CHERBOURG</b>	89 704	93 061	-3,607311333

Source : INSEE, 1999

Si les densités des régions atlantiques restent assez nettement inférieures à la moyenne nationale, qui reste elle même relativement faible à l'échelle européenne, elles connaissent malgré tout une croissance de la population assez soutenue.

Globalement, les villes de la façade atlantique française ont des taux de croissance démographique assez élevés si l'on excepte les cas de Cherbourg (-3,46 %) et du Havre (-2,4 %).

Parmi les 18 villes étudiées, Poitiers est la cité qui enregistre le taux de croissance le plus important soit +10,91 % suivi de près par La Rochelle +10,39 %.

La croissance est aussi très positive pour les unités urbaines de Rennes (+9,13 %), Orléans (+8,28 %) et Angers (+7,11 %).

Si ces villes font partie des départements et régions françaises les plus attractives du fait de la présence notamment des littoraux, on constate que la croissance de la population est davantage tirée par les soldes naturels qui compensent une certaine faiblesse des soldes migratoires. En effet, la moitié des villes étudiées présentent un solde migratoire négatif, c'est-à-dire que les départs surpassent les arrivées, comme l'illustre le tableau ci-dessous. Ajoutons, que seules Bayonne, La Rochelle, Limoges, Poitiers connaissent un solde migratoire supérieur au solde naturel.

Les villes obtenant des soldes migratoires importants sont La Rochelle (+0,88 %), Bayonne (+0,76%) et Poitiers (+0,70 %). On peut donc en conclure que les villes de La Rochelle et Poitiers ont un taux de croissance démographique élevé imputable au solde migratoire. Ces villes peuvent être qualifiées d'attractives.

Inversement les villes de Cherbourg (-1,21 %) et du Havre (-0,82 %) voient leur population diminuer du fait de départs importants de population. Ce sont les villes qui comptabilisent les soldes migratoires les plus bas et de surcroît négatifs. Néanmoins, Cherbourg bénéficie d'un très bon solde naturel qui lui permet d'éviter le pire.

**Tableau V : Solde naturel et migratoire des unités urbaines entre 1990 et 1999**

Unité Urbaine	Solde naturel	Solde migratoire
Angers	0,63	0,14
Angoulême	0,27	-0,18
Bayonne	-0,08	0,76
Brest	0,51	-0,20
Caen	0,76	-0,30
Cherbourg	0,80	-1,21
La Rochelle	0,23	0,88
Le Havre	0,55	-0,82
Le Mans	0,53	-0,39
Limoges	0,10	0,11
Lorient	0,38	-0,32
Niort	0,36	-0,31
Orléans	0,79	0,09
Pau	0,26	0,24
Poitiers	0,45	0,70
Rennes	0,75	0,22
Rouen	0,58	-0,42
Tours	0,44	0,11

Source : INSEE, 1999

### c ) Les moins de 20 ans

La part des moins 20 ans est le rapport entre le nombre de personnes de moins de 20 ans dans l'unité urbaine en 1999 sur la population totale, multiplié par 100. Ce calcul prend en considération les étudiants.

**Tableau VI : Part des moins de 20 ans dans la population totale en 1999 (%)**

Unité Urbaine	Part des moins de 20 ans (%)
CHERBOURG	28,1
LE HAVRE	27,1
ORLEANS	25,8
ANGERS	25,1
ROUEN	24,8
BREST	24,5
CAEN	24,4
LORIENT	24,1
LE MANS	23,8
TOURS	23
PAU	22,9
ANGOULEME	22,8
RENNES	22,4
NIORT	22,1
LA ROCHELLE	21,9
BAYONNE	21,2
POITIERS	20,9
LIMOGES	20,1

Source : INSEE, 1999

En France les moins de 20 ans représentent 24,6 % de la population totale en 1999.

La moyenne des moins de 20 ans dans les 18 villes étudiées (23,81 %) est inférieure à la moyenne nationale. La part des jeunes oscille entre 20,1 % à Limoges et 28,1 % à Cherbourg.

Néanmoins, la carte permet de distinguer nettement deux zones. Une ligne est-ouest au dessus de Poitiers coupe la Façade atlantique française en deux ensembles :



\* Une zone nord présentant une proportion de moins de 20 ans plus importante. Ces villes apparaissent donc comme des villes plutôt jeunes avec un taux (24,63 %) similaire à la moyenne nationale. Si les unités urbaines de Cherbourg et du Havre se trouvent largement au-dessus de cette moyenne avec respectivement 28,1 % et 27,1 %, il n'en n'est pas de même pour Rennes (22,4 %) et Tours (23 %). Ainsi si l'on soustrait du calcul ces deux villes la proportion de moins de 20 ans de la zone nord passe à 26,11 %. Ces jeunes représentent un potentiel indéniable pour ces centres ;

\* Une zone sud, regroupant notamment les cités de Limoges, Bayonne, La Rochelle, Poitiers présente une part de jeunes moins élevée. La part des moins de 20 ans dans cette zone est de 21,61 % soit une différence de trois points par rapport à la moyenne nationale. Les villes de Limoges et Poitiers ont les parts les plus faibles avec respectivement 20,1 % et 20,9 %.

#### d ) Les 65 ans et plus

La part des 65 ans et plus est le rapport entre le nombre de personnes de 65 ans et plus ans dans l'unité urbaine en 1999 sur la population totale, multiplié par 100.

**Tableau VII : Part des personnes de 65 ans et plus dans la population totale en 1999 (%)**

<b>Unité Urbaine</b>	<b>Part des plus de 65 ans</b>
<b>BREST</b>	24,1
<b>LA ROCHELLE</b>	24,1
<b>ANGOULEME</b>	23,3
<b>LORIENT</b>	23,1
<b>NIORT</b>	22,9
<b>PAU</b>	22,3
<b>LIMOGES</b>	22,3
<b>LE MANS</b>	21,5
<b>TOURS</b>	20,6
<b>BAYONNE</b>	20,6
<b>ROUEN</b>	19,5
<b>LE HAVRE</b>	19,4
<b>ANGERS</b>	18,4
<b>CHERBOURG</b>	18,3
<b>POITIERS</b>	17,8
<b>CAEN</b>	17,2
<b>ORLEANS</b>	17,1
<b>RENNES</b>	16,2

Source : INSEE, 1999

Les villes atlantiques françaises connaissent des situations diverses. Néanmoins, la part des personnes âgées est en moyenne en dessous de la moyenne nationale (20,04 % contre 21,1 %) en 1999.

On observe, d'après la carte ci-contre, une concentration plus importante des personnes âgées sur les villes littorales. La Rochelle Brest, enregistrent toutes deux 24,1 % tandis que Lorient est à un point en dessous.

Néanmoins les cités du centre de la Façade Atlantique française accueillent également une part assez conséquente de personnes âgées : Angoulême (23,3 %), Niort (23,1 %) ou encore Limoges (22,3 %).

Rennes (16,2 %), Orléans (17,1 %) et Caen (17,2 %) sont les villes enregistrant les taux les plus faibles. Ces villes restent ainsi bien en deçà de la moyenne nationale française comme Cherbourg (18,3 %), Angers (18,4 %), Le Havre (19,4 %) et Rouen (19,5 %) dans une moindre mesure.

Cette synthèse concernant la thématique démographique est réalisée par la sélection de trois indicateurs : le poids démographique de chaque unité urbaine, le taux de croissance de la population au cours de la dernière période intercensitaire et la part des moins de 20 ans.

La position privilégiée occupée par les villes de la partie nord de la Façade Atlantique française est notable. En effet, la première ville de la partie sud (c'est-à-dire se localisant en dessous d'une ligne est-ouest dessinée au sud de Poitiers) est La Rochelle, arrivant au milieu du tableau ci-contre. Ajoutons que dans cette partie nord seules Lorient et Cherbourg se situent dans les villes possédant des faiblesses prononcées.

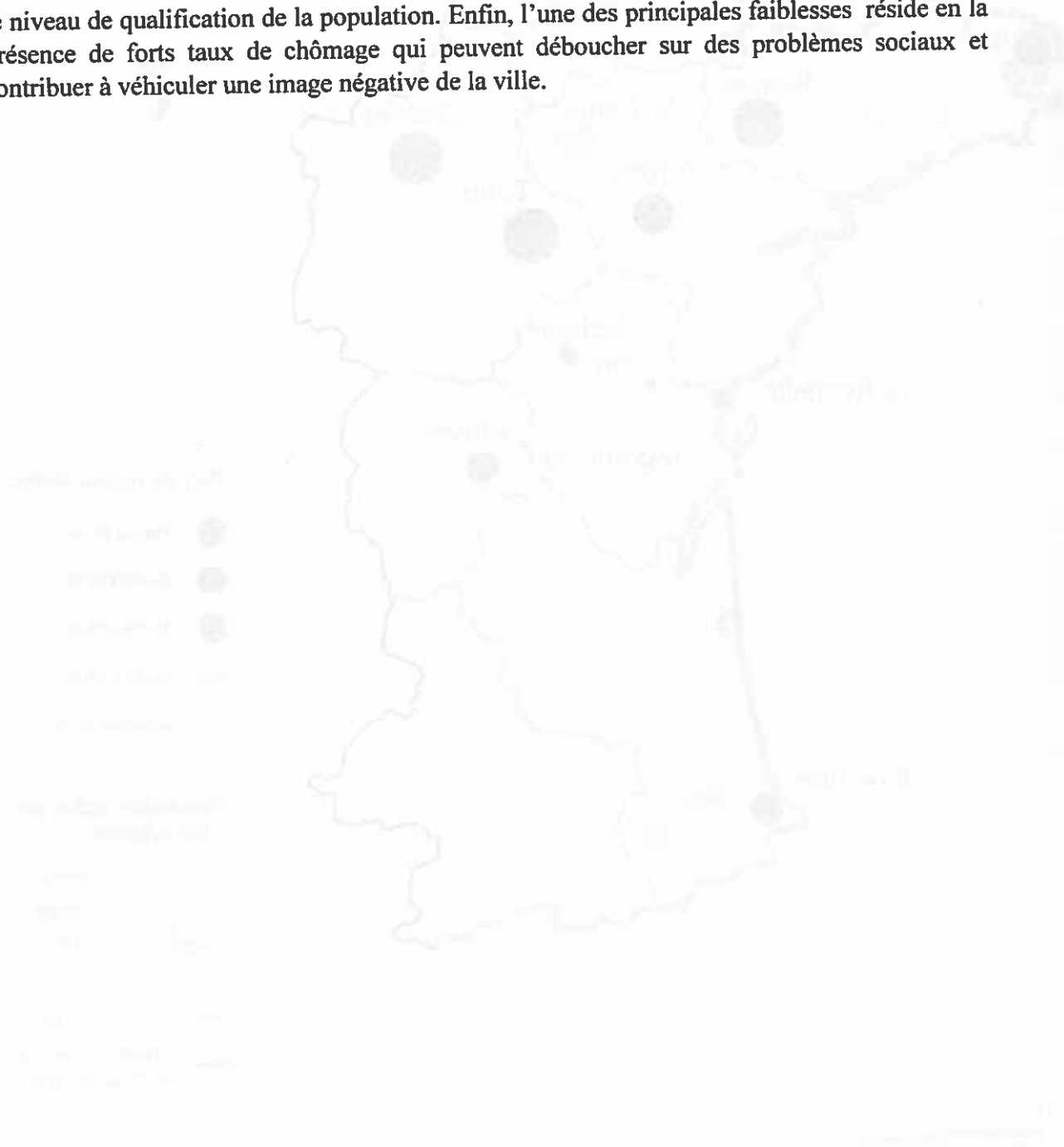
Les villes présentant des résultats satisfaisants sont les villes de poids démographique conséquent. On retrouve en effet les plus grandes unités urbaines après Nantes, Bordeaux et Toulouse dans la partie nord: Rouen (389 862 habitants), Tours (297 631) et Rennes (272 263 habitants).

Orléans cumule de forts scores dans les trois domaines sélectionnés et occupe la position la plus favorable. Suivent des villes comme Rennes, Tours ou Rouen qui malgré leur position de choix laissent apparaître des faiblesses dans un des domaines que se soit la croissance démographique ou la part des moins de 20 ans. Néanmoins ces villes possèdent un nombre d'étudiants important et donc de jeunes qui ne sont pas pris en considération du fait de la limite posée par l'âge de 20 ans.

Des villes apparaissent en situation délicate dans la mesure où les indicateurs sélectionnés mettent en évidence des résultats faibles. Peuvent être citées à titre d'exemple Niort, Lorient et Angoulême.

## 2 LA COMPÉTITIVITÉ

Le champ de la compétitivité abordé maintenant est très important pour les villes car de celle-ci dépend souvent la prospérité de la cité. Il permet d'entrevoir les spécificités économiques propres à chaque centre, leurs atouts mais aussi leurs handicaps. Plusieurs indicateurs peuvent nous aider à caractériser ces centres, en particulier la répartition des actifs par secteur d'activité le nombre de cadres... Les atouts sont aussi identifiables par l'observation des taux de croissance de l'emploi, la présence de grandes entreprises ou encore le niveau de qualification de la population. Enfin, l'une des principales faiblesses réside en la présence de forts taux de chômage qui peuvent déboucher sur des problèmes sociaux et contribuer à véhiculer une image négative de la ville.



### a ) Les actifs du secteur tertiaire

Cet indicateur est le résultat du rapport entre la population active occupée totale et le nombre de personnes occupées dans le secteur tertiaire. Il permet d'envisager le secteur d'activité de chaque cité.

**Tableau IX : Population active totale et population active occupée dans le secteur tertiaire en 1999 (%) :**

Unité urbaine	Population active totale	Pop active occupée dans le secteur tertiaire
ANGERS	78 112	78,3
ANGOULEME	100 061	71,9
BAYONNE	47 100	78,3
BREST	90 963	79,3
CAEN	89 144	80,7
CHERBOURG	39 326	70,8
LA ROCHELLE	50 785	80,6
LE HAVRE	106 845	75,2
LE MANS	89 723	76,0
LIMOGES	79 080	78,3
LORIENT	49 719	77,3
NIORT	31 940	84,3
ORLEANS	127 319	78,1
PAU	79 836	77,0
POITIERS	51 436	85,0
RENNES	122 642	84,1
ROUEN	176 003	79,4
TOURS	135 916	78,7

Source : RP, INSEE, 1999

La part de population active occupée dans le domaine des services est relativement élevée sur la Façade Atlantique française. Néanmoins cet ensemble de villes présente des situations hétérogènes. En effet, cette proportion varie entre 85 % à Poitiers et 70,8 % à Cherbourg.

La carte met en évidence la domination de Rennes du fait que la population active est beaucoup plus importante (122 642 personnes) qu'à Poitiers (51 436) et Niort (31 940).

Ainsi avec 84,1 % de personnes occupées travaillant dans le secteur tertiaire, Rennes supplante en nombre absolu Poitiers et Niort malgré des taux plus élevés : respectivement (84,3 %) et (85 %).

**b) La part des cadres dans la population active occupée**

Cet indicateur permet de compléter le précédent en indiquant plus précisément si la catégorie socioprofessionnelle des cadres occupe une part importante des actifs occupés en 1999.

La part des cadres dans la population active occupée est une composante importante de la compétitivité de la ville. En effet plus la part des cadres est importante plus une activité tertiaire de niveau supérieure a des chances d'être développée.

La carte met en évidence que la part des cadres dans la population active occupée varie du simple au double entre Rennes (20,3 %) et Cherbourg (10,1 %). La capitale bretonne se détache avec près de 2,5 points d'avance sur Poitiers (17,9 %).

Cherbourg (10,1 %), Le Havre (10,3%), Lorient (11,3 %), Bayonne (11,4 %), Angoulême (11,5 %) tirent la moyenne atlantique vers le bas. La faible part des cadres peut s'expliquer, par une surreprésentation des effectifs dans le secteur secondaire pour Cherbourg (23,9 %) et Angoulême (22,2 %) et un nombre d'ouvriers importants respectivement (28,5 %) et (26,7 %), d'après le tableau ci-dessous. Bayonne et Lorient se caractérisent par une surreprésentation des artisans (9,4 % et 6,9 %).

**Tableau X : Répartition de la population active occupée par CSP en 1999**

Unité urbaine	Agriculteurs exploitants	Artisans	Cadres	Professions intermédiaires	Employés	Ouvriers
BAYONNE	0,5	9,4	11,4	22,9	33,5	22,2
CAEN	0,1	4,7	15,2	26,2	31,0	22,7
ANGOULEME	0,4	6,2	11,5	24,1	31,2	26,7
LA ROCHELLE	0,4	6,7	13,2	24,8	33,6	21,2
BREST	0,6	4,7	14,6	25,4	33,4	21,3
RENNES	0,2	4,7	20,3	27,8	29,7	17,3
TOURS	0,4	5,6	14,3	25,7	31,1	22,8
ORLEANS	0,4	3,8	16,2	26,4	30,5	22,7
ANGERS	0,4	5,1	14,7	26,0	30,5	23,3
CHERBOURG	0,4	4,3	10,1	28,5	31,9	24,8
LORIENT	0,4	6,9	11,3	25,6	31,5	24,3
PAU	1,1	6,3	15,1	25,5	31,5	20,4
LE MANS	0,2	4,7	12,3	25,3	32,3	25,2
LE HAVRE	0,2	4,5	10,3	24,7	31,7	28,5
ROUEN	0,1	4,9	14,5	26,1	31,0	23,5
NIORT	0,4	5,1	13,6	25,9	34,5	20,5
POTIERS	0,2	4,7	17,9	28,4	32,0	16,9
LIMOGES	0,3	4,9	14,0	26,0	31,7	23,1

Source : RP, INSEE, 1999



### c ) Le taux de chômage

Le taux de chômage est le rapport entre le nombre de chômeurs et la population active totale correspondante. Précisons qu'un chômeur est une personne sans emploi qui en recherche un (qu'elle soit inscrite ou non à l'ANPE). Il ne s'agit pas ici du chômage au sens du Bureau International du Travail (BIT).

**Tableau XI : Taux de chômage en 1999 (%)**

Unité urbaine	Taux de chômage total	Hommes	Femmes
ANGERS	13,7	12,3	15,3
ANGOULEME	16,4	13,7	19,3
BREST	13,7	10,9	17,2
CAEN	16,3	15,7	17,1
CHERBOURG	16,9	14,5	19,9
LA ROCHELLE	16,9	15,2	18,7
LE HAVRE	18,8	16,4	21,7
LE MANS	14,0	11,9	16,4
LIMOGES	12,2	10,7	13,7
LORIENT	16,4	13,5	19,8
NIORT	13,7	12,7	14,7
ORLEANS	10,5	9,9	11,2
PAU	12,9	10,1	15,9
POTIERS	12,8	11,6	14,1
RENNES	11,6	10,8	12,5
ROUEN	16,2	15,4	17,0
TOURS	13,5	11,8	15,4

Source : INSEE, 1999

Le tableau ci-dessus nous permet de constater des situations hétérogènes concernant le taux de chômage dans les unités urbaines en 1999. Néanmoins, on observe que ce taux reste assez élevé puisque aucune ville étudiée ne possède un taux inférieur à 10 %. On remarque également que le taux de chômage féminin en 1999 est toujours supérieur au taux de chômage masculin pour toutes les unités urbaines étudiées.

Le taux de chômage maximum est relevé au Havre et se monte à 18,8 % de la population active en 1999. A l'opposé on trouve la ville de Orléans qui possède le taux de chômage le moins élevé soit 10,5 %.

La carte ci-contre nous permet de distinguer plusieurs cas de figure :

★ Une ville avec un taux de chômage très très conséquent : Le Havre (18,8 %);

★ Des unités urbaines avec des taux de chômage important : Cherbourg et la Rochelle (16,9 %), Angoulême et Lorient (16,4 %), Caen (16,3 %), Rouen (16,2 %);

★ Des cités avec des taux de chômage relativement élevés : Le Mans (14 %), Brest, Angers et Niort (13,7 %), Tours (13,5 %);

★ Des villes avec des taux moindres : Pau (12,9 %), Poitiers (12,8 %), Limoges (12,2 %), Rennes (11,6 %) et Orléans (10,5 %).

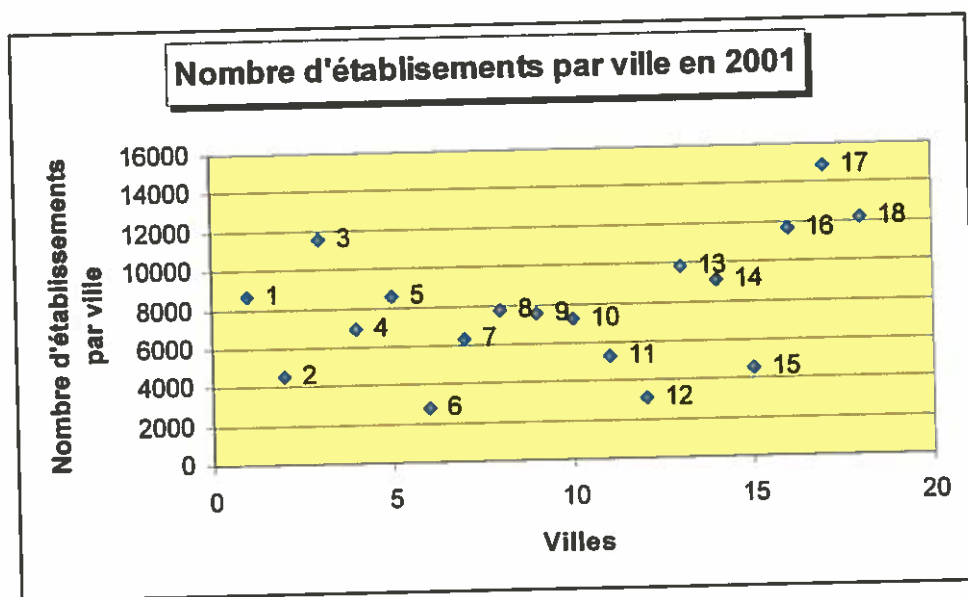
### d) Les établissements de services

Cet indicateur met en évidence dans un premier temps le nombre d'établissements par unités urbaines en 1999 et dans un second est calculée la part des établissements à vocation tertiaire.

#### Les établissements :

La répartition des établissements entre les villes étudiées est très inégale, comme le montre le graphique ci-dessous.

Quatre villes ont un nombre d'établissements supérieur à 10 000 : Rouen (14 868), Tours (12 164), Rennes (11 666) et Bayonne (11 535) et par conséquent se détachent nettement. Cherbourg est loin derrière avec 2 812 établissements ainsi que Niort (3 053) en 2001.



Source : INSEE, 2001

- 1 : Angers
- 2 : Angoulême
- 3 : Bayonne
- 4 : Brest
- 5 : Caen
- 6 : Cherbourg
- 7 : La Rochelle
- 8 : Le Havre
- 9 : Le Mans
- 10 : Limoges
- 11 : Lorient
- 12 : Niort
- 13 : Orléans
- 14 : Pau
- 15 : Poitiers
- 16 : Rennes
- 17 : Rouen
- 18 : Tours

### Les établissements de services

Les établissements se divisent suivant quatre secteurs : industrie, construction, commerce et services.

**Tableau XII : Répartition des établissements par secteur d'activité en 2001**

Unité urbaine	Nombre d'établissements (1/01/2001)				
	Total	Industrie	Construction	Commerce	Services
ANGERS	8 624	864	714	2397	4649
ANGOULEME	4 579	500	515	1366	2198
BAYONNE	11 535	1122	1192	3199	6022
BREST	6 928	635	683	1878	3732
CAEN	8 575	733	682	2605	4555
CHERBOURG	2 812	279	154	928	1451
LA ROCHELLE	6 291	631	527	1856	3277
LE HAVRE	7 710	734	487	2218	4271
LE MANS	7 490	730	572	2211	3977
LIMOGES	7 238	840	591	2139	3668
LORIENT	5 227	507	557	1547	2616
NIORT	3 053	288	294	931	1540
ORLEANS	9 783	870	937	2678	5298
PAU	9 074	1025	985	2526	4538
POITIERS	4 567	410	336	1282	2539
RENNES	11 666	907	795	3144	6820
ROUEN	14 868	1370	1135	4422	7941
TOURS	12 164	1227	1120	3371	6446

Source : INSEE, 2001

Les établissements de services représentent la part la plus importante : 52 % des établissements en 2001 contre 29 % pour le commerce. Le cumul de ces pourcentages est la traduction d'une part conséquente de l'activité tertiaire dans ces villes.



Source : INSEE, 2001

La carte ci-contre permet de distinguer, une fois de plus, une coupure entre le nord et le sud de la Façade Atlantique française au sud de Poitiers :

\* Dans la partie sud se localisent les villes dont la part des établissements tertiaires est la plus faible : Angoulême (48 %), Pau (50,01 %), Niort (50,44 %) et Limoges (50,68 %) ;

\* Au nord, Rennes se distingue avec 58,5 % d'établissements tertiaires. Si Rouen arrive juste en dessous grâce à ses 7 941 établissements, Poitiers et Le Havre ont une part d'établissement tertiaires supérieur à celle de Rouen avec respectivement 55,59 % et 55,44 % . Dans cette entité, Lorient rassemble un nombre d'établissements peu important (2 615) et une part assez faible (50,05 %). Il est intéressant de noter la part modeste des établissements de services dans l'unité urbaine de Tours (52,99 %).

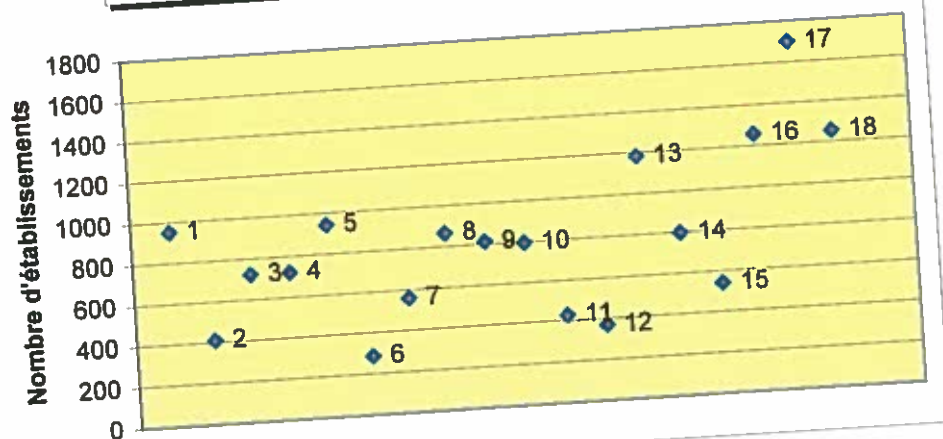
**e) Les établissements de plus de dix salariés**

**Tableau XIII : Nombre d'établissements de plus de dix salariés par unité urbaine en 1999**

<b>Unité urbaine</b>	<b>Etablissements + 10 salariés</b>
<b>ANGERS</b>	951
<b>ANGOULEME</b>	412
<b>BAYONNE</b>	723
<b>BREST</b>	722
<b>CAEN</b>	943
<b>CHERBOURG</b>	288
<b>LA ROCHELLE</b>	561
<b>LE HAVRE</b>	866
<b>LE MANS</b>	813
<b>LIMOGES</b>	795
<b>LORIENT</b>	429
<b>NIORT</b>	370
<b>ORLEANS</b>	1 183
<b>PAU</b>	797
<b>POITIERS</b>	540
<b>RENNES</b>	1 257
<b>ROUEN</b>	1 700
<b>TOURS</b>	1 254

Source : INSEE, 1999

### Etablissements de plus de dix salariés en 2001



Source : INSEE, 2001

- 1 : Angers
- 2 : Angoulême
- 3 : Bayonne
- 4 : Brest
- 5 : Caen
- 6 : Cherbourg
- 7 : La Rochelle
- 8 : Le Havre
- 9 : Le Mans
- 10 : Limoges
- 11 : Lorient
- 12 : Niort
- 13 : Orléans
- 14 : Pau
- 15 : Poitiers
- 16 : Rennes
- 17 : Rouen
- 18 : Tours

Comme le met en valeur le graphique ci-dessus, le nombre d'établissements de plus de dix salariés varie fortement d'une ville à l'autre en 2001. L'écart est important entre Rouen (1 700 établissements) et Cherbourg (288). Ainsi, Rouen dispose de six fois plus d'établissements que Cherbourg.

Une ligne est-ouest, au nord de la Rochelle, coupe la façade atlantique française en deux entités :

- \* Au sud, les unités urbaines de Bayonne, Pau Angoulême et La Rochelle détiennent les plus faibles parts d'établissements de 10 salariés et plus en 2001 ;
- \* Au nord, Orléans, Poitiers et Niort bénéficient des proportions les plus fortes. Elles sont suivies de près par Rouen, Le Havre, Caen, Le Mans et Angers.

Soulignons que si Rennes et Tours possèdent un nombre important d'établissements de plus de dix salariés, respectivement de 1 257 et 1 254, leur part reste néanmoins modeste.

### **f) Les établissements de plus de 500 salariés**

**Tableau XIV : Les établissements de plus de 500 salariés dans les unités urbaines en 1999**

<b>Unité urbaine</b>	<b>Etablissements de + 500 salariés</b>
<b>ANGERS</b>	11
<b>ANGOULEME</b>	5
<b>BAYONNE</b>	3
<b>BREST</b>	5
<b>CAEN</b>	7
<b>CHERBOURG</b>	2
<b>LA ROCHELLE</b>	3
<b>LE HAVRE</b>	12
<b>LE MANS</b>	3
<b>LIMOGES</b>	6
<b>LORIENT</b>	1
<b>NIORT</b>	3
<b>ORLEANS</b>	16
<b>PAU</b>	3
<b>POITIERS</b>	5
<b>RENNES</b>	10
<b>ROUEN</b>	16
<b>TOURS</b>	9

Source : INSEE, 1999

Les établissements de plus de 500 salariés sont considérés comme appartenant au cercle des plus grandes entreprises françaises. Les plus grandes d'entre elles font partie des figures emblématiques de ces villes mais elles sont une source de fragilité en cas de restructuration ou de faillite par exemple.

Les villes étudiées rassemblent 104 établissements de cette catégorie en 2001. Rouen et Orléans totalisent toutes deux 16 entreprises de plus de 500 salariés. On peut citer pour la ville d'Orléans les Parfums Christian Dior (1 562 salariés), Electricité de France (880), la BRGM (870), Unisabi (865), Quelle (829) et Parke Davis (530). Loin derrière, Lorient possède une seule entreprise de ce niveau.



Une coupure s'effectue entre le nord et le sud de la façade atlantique française au Sud de Poitiers :

\* le nord rassemble 86,5 % des entreprises de plus de 500 salariés en 2001. Ainsi, les villes du Havre (12), Angers (11) et Rennes (10) sont bien pourvues. Citons à titre d'exemple Thomson multimédia (1 350 employés), Nec Computer international (1 000), Valéo (1 000) ; Bosh France (900) ; Scania (700) pour Angers et Peugeot Citroën Bretagne (9 000 à 9 499 employés), CHU Rennes Pontchaillou (4 500 à 4 999), SNCF – Rennes (2 500 à 2 699), la Société Ouest France (1 200 à 1 299) pour Rennes ;

\* les villes de la partie sud regroupent un nombre peu élevé d'entreprises de plus de 500 salariés. Les villes de Bayonne, Pau, La Rochelle et Niort totalisent chacune trois entreprises. Elles sont devancées par Limoges (6) et Angoulême (5).

## **g ) Les technopoles**

Création d'activités innovantes, animation et mise en réseau des compétences, promotion du territoire : telles sont les différentes composantes de la dynamique technopolitaine. Support de la politique de développement d'un territoire à partir de l'innovation, la technopole est un atout pour la dynamique tertiaire des villes équipées. Le label technopole est décerné par France Technopoles Entreprises Innovation (FTEI), relais national de International Association of Science Parks (l'IASP).

Deux fonctions peuvent venir compléter les fonctions technopolitaines :

★ **Les incubateurs** sont nés de la Loi sur l'innovation de 1999. Ils ont pour mission de favoriser l'émergence et la concrétisation de projets d'entreprises innovantes valorisant les compétences et les résultats des laboratoires des établissements d'enseignement supérieur et des organismes de recherche publics.

★ **Les Centres Européens d'Entreprises et d'Innovation (CEEI)** qui ont pour objectif la détection et l'accompagnement de projets de création d'entreprises innovantes ou de développement d'entreprises existantes par l'innovation. Les CEEI sont labellisés par l'Union Européenne via le réseau EBN (European Business and innovation center Network) dont France Technopoles Entreprises Innovation est le relais au niveau national. A ce jour, il existe 23 CEEI en France parmi les 150 que compte le réseau européen.

Ainsi, comme le représente la carte-ci contre, neuf villes de la Façade Atlantique française composent avec des fonctions technopolitaines (Brest, Caen, Rennes, Le Mans, Angers, Orléans, Limoges, Pau et Bayonne). Seule Rennes possède une fonction d'incubation interne à la technopole. Ajoutons que Poitiers<sup>1</sup> et Limoges bénéficient également de cette fonction pour leur région respective.

Néanmoins, toutes présentent une fonction d'incubation qui vient s'ajouter au rôle technopolitain. Brest et Caen possèdent en complément un CEEI interne à leur technopole tandis que pour Rennes et Le Mans, le CEEI est indépendant.

On peut souligner qu'à l'échelle de la France la Façade Atlantique est assez bien pourvue dans la mesure où la FTEI compte 47 technopoles, dont certaines intègrent un CEEI et la plupart une fonction incubation. A ce jour, la FTEI rassemble 25 incubateurs parmi les 30 opérationnels conventionnés par le Ministère délégué à la Recherche et aux Nouvelles Technologies.

---

<sup>1</sup> Futuroscope

Cette synthèse concernant la thématique de la compétitivité est réalisée par la compilation de quatre indicateurs : la part des cadres, la faiblesse du taux de chômage, la part des établissements de services et la part des établissements de plus de 500 salariés.

On relève ainsi :

\* Les villes de Rennes, Orléans, Poitiers et Angers cumulent de bons résultats dans les quatre indicateurs. Néanmoins, Rennes se distingue avec une forte part des cadres et un nombre important d'établissements de services et Orléans avec un taux de chômage très faible et de nombreuses entreprises de plus de 500 salariés ;

\* Les cités de Rouen, Brest, Caen, Tours... se distinguent par des scores satisfaisants dans la quasi-totalité des indicateurs sélectionnés ;

\* Les unités urbaines de Bayonne, Le Havre, Le Mans, Niort...obtiennent des scores moyens voire faibles dans certains cas.

\* Les villes de Cherbourg, Lorient, La Rochelle se caractérisent quant à elles par des résultats très faibles dans la majorité des indicateurs retenus.

### **3 LES FONCTIONS ET EQUIPEMENTS URBAINS**

Les fonctions et équipements urbains permettent de situer la potentialité de services offerts par chaque ville que ce soit des services administratifs, éducatifs, médicaux, etc. Ils participent au rôle polarisant de la ville et au cadre de vie de la population.

Ajoutons que cette thématique est fortement liée à la précédente dans la mesure où ces équipements et services sont de type tertiaire.

### **a ) Les fonctions administratives**

La quasi-totalité des villes étudiées sont dotées de fonctions administratives :

- ✓ Capitales de régions pour Limoges, Poitiers, Caen, Rouen et Rennes qui cumulent aussi le rôle de chef-lieu de département. Rappelons que Bordeaux, Nantes et Toulouse jouent cette fonction pour les régions d'Aquitaine, Pays de la Loire et Midi-Pyrénées ;
- ✓ Huit d'entre elles sont des chefs-lieux de département : Angers, Tours, Niort, Angoulême, La Rochelle et Pau.

Seules Cherbourg, Lorient, Le Havre, Brest et Bayonne ne possèdent pas de fonctions administratives supérieures.

Ainsi, Cherbourg, Brest et Lorient sont supplantées pour les fonctions départementales par des villes plus faibles démographiquement, respectivement Saint-Lô, Quimper et Vannes. Bayonne et Le Havre se situent dans les départements dont Pau et Rouen endossent déjà le rôle de capitale régionale et/ou départementale.

## **b ) Les centres hospitaliers**

Si toutes les villes étudiées sont dotées d'un ou plusieurs hôpitaux, un Centre Hospitalier Universitaire (CHU) ou un Centre Hospitalier Régional Universitaire sont des équipements structurants pour la ville dans la mesure où une faculté de médecine leur est affiliée. Ainsi, dans les CHU et CHRU enseignent et pratiquent de nombreux Professeurs de médecine.

On observe ainsi une répartition homogène des CHU sur la façade atlantique française car toutes les régions disposent d'au moins un CHU excepté la région Centre qui est équipée d'un CHRU à Tours. Ils se localisent ainsi à Brest, Angers, Caen, Limoges, Poitiers et Rouen pour les villes étudiées auxquelles s'additionnent les métropoles de Bordeaux, Nantes et Toulouse.

Néanmoins six villes étudiées ne bénéficient pas de cet équipement : Cherbourg, Lorient, Le Mans, Niort, La Rochelle, Angoulême.

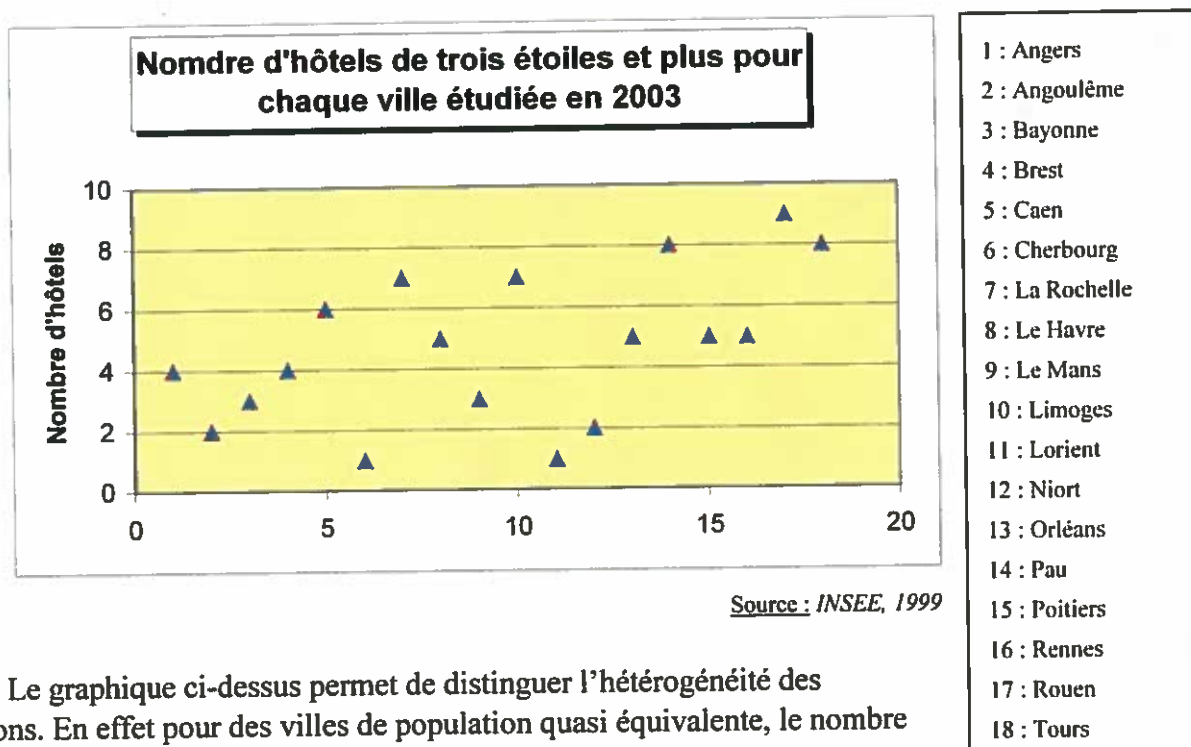
Seule la Bretagne dispose d'un CHU à Brest et d'un CHRU à Rennes.

## **b ) Les centres hospitaliers**

Si toutes les villes étudiées sont dotées d'un ou plusieurs hôpitaux, un Centre Hospitalier Universitaire (CHU) ou un Centre Hospitalier Régional Universitaire sont des

### c) Les hôtels de trois étoiles et plus :

Le nombre d'hôtels de trois étoiles ou plus est un atout important pour les unités urbaines dans la mesure où il leur permet d'une part d'accueillir des touristes dans des conditions de qualité et d'autre part de proposer un hébergement haut de gamme répondant à la demande engendrée par le tourisme d'affaire. Le nombre de chambres proposé par ces hôtels nous permet ainsi d'envisager de façon plus précise le potentiel de chaque ville. En effet, seuls ont été recensés les établissements localisés dans le centre-ville de la commune centre<sup>1</sup>.



Le graphique ci-dessus permet de distinguer l'hétérogénéité des situations. En effet pour des villes de population quasi équivalente, le nombre d'hôtels varie de 1 (Cherbourg et Lorient) à 9 (Tours).

Mais si Tours, Poitiers et Pau se détachent en disposant d'un nombre d'hôtels quasi équivalent, la carte-ci contre laisse percevoir un net avantage pour Poitiers qui dispose de 828 chambres contre 679 pour le centre-ville tourangeau et contre 389 chambres pour la capitale du Béarn.

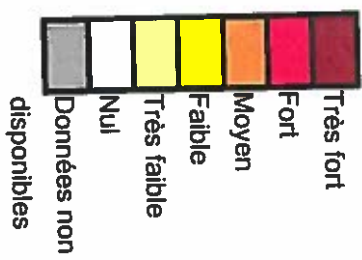
Inversement, on note la présence d'un hôtel unique à Cherbourg et Lorient et d'un nombre de chambres peu important respectivement 84 et 58. Il est à noter que la ville de Rennes ne peut mettre à disposition que cinq établissements et 399 chambres.

<sup>1</sup> exception faite de Poitiers où la zone du Futuroscope est prise en compte.



## SYNTHESE : EQUIPEMENTS ET FONCTIONS URBAINES

Indicateurs	FONCTIONS ADMINISTRATIVES	HOPITAUX	HOTELS TROIS ETOILES	MANIFESTATIONS CULTURELLES
Rennes				
Rouen				
Poitiers				
Caen				
Limoges				
Orléans				
Tours				
Angers				
Brest				
La Rochelle				
Pau				
Le Havre				
Niort				
Angoulême				
Le Mans				
Bayonne				
Lorient				
Charbourg				



Cette synthèse concernant les fonctions et équipements urbains est réalisée à partir de l'ensemble des indicateurs évoqués précédemment . Ainsi, elle s'appuie sur les fonctions administratives présentes dans chaque unité urbaine, les hôpitaux, les hôtels trois étoiles et les manifestations culturelles rassemblant plus de 50 000 visiteurs.

Ce tableau ci-contre, nous permet de distinguer :

- Cinq villes se détachant très nettement : Rennes, Rouen, Poitiers, Caen et Limoges. Toutes ces villes possèdent des fonctions administratives supérieures (chef-lieu de région), un CHU, de nombreux hôtels de trois étoiles et plus et pour certaines (Rennes et Rouen) un nombre important de des manifestations culturelles ;

- Orléans, Tours, Angers...présentent des fonctions et des équipements urbains de moindre importance. Mais elles obtiennent de bons résultats dans au moins un des indicateurs sélectionnés (fonctions administratives, hôpitaux ou hôtels) ;

- La Rochelle, Pau, Le Havre, Niort...laissent entrevoir une lacune en CHU. Hormis pour Pau et La Rochelle on note également une faiblesse en en établissement hôteliers de trois étoiles et plus ;

- Trois villes apparaissent en difficulté : Bayonne, Lorient et Cherbourg. Elles cumulent des scores faibles à très faibles : pas de fonctions administratives d'importance, pas de CHU...

Il semble que l'on peut arriver à la conclusion suivante : plus une ville possède des fonctions administratives importantes plus elle captera des hommes, des marchandises, des activités... Elle se posera comme un pôle,d'importance structurant et polarisant son territoire.

Ajoutons que la partie sud de la Façade Atlantique semble connaître des difficultés plus prononcées dans cette thématique que la partie nord.

#### **4 LA CONNECTIVITE ET L'ACCESSIBILITE**

L'analyse de la connectivité et de l'accessibilité des villes françaises a été réalisée en se basant sur différents réseaux de transport :

- Réseau routier et autoroutier
- Réseau de chemin de fer
- «Réseau » aérien

Ont par ailleurs été analysés les trafics de marchandises pour les villes disposant d'un port.

L'étude s'est avant tout basée sur les relations internes à la Façade Atlantique (liaisons des villes entre elles et avec les métropoles). Cependant, lorsque a été possible, il a semblé pertinent de prendre en compte les relations externes. En particulier, les liaisons avec la Capitale ont été largement abordées en raison de son importance dans le contexte national français et de sa proximité géographique avec certaines villes de l'étude.

L'analyse a donc permis d'évaluer l'accessibilité et la connectivité des unités urbaines étudiées à différentes échelles et par rapport à diverses villes.

## a ) Accessibilité et connectivité routière

### ❖ Analyse topologique du réseau autoroutier

La carte ci-contre représente les autoroutes et routes nationales assimilées<sup>1</sup> au 1<sup>er</sup> janvier 2003. Elle met tout d'abord en évidence le relatif bon maillage de la façade atlantique française. L'achèvement de nombreux projets d'infrastructures a amélioré la connectivité entre les villes atlantiques. Ainsi, l'A34 permettant de relier Caen à Rennes est aujourd'hui terminée et il est possible d'effectuer le trajet Bordeaux-Nantes sur autoroute ou 2x2 voies.

De plus, les autoroutes en projet ou en travaux devraient achever de mailler le territoire. A titre d'exemple, l'A28 permettra de relier Tours à Rouen en passant par Le Mans. Nantes et Limoges seront également connectées par une route nationale à 2x2 voies passant par Poitiers.

Toutefois, les cités atlantiques ne sont pas connectées au réseau d'égale manière. Si l'on recense les autoroutes adjacentes aux villes étudiées<sup>2</sup>, Rennes apparaît la mieux positionnée. Six autoroutes lui permettent d'être rapidement reliée à des villes dans des directions variées. Le Mans, avec cinq autoroutes adjacentes est également bien placée. Elle devrait également profiter pleinement des projets d'infrastructures autoroutières concernant Caen, Rouen et Tours.

Les villes les plus périphériques (Brest, La Rochelle, Cherbourg) sont les moins connectées, ce qui est logique dans la mesure où elles ne peuvent proposer des relations que dans un nombre limité de directions. Pau ne dispose que de deux autoroutes adjacentes (A64 vers Bayonne et Toulouse).

La plupart des villes étudiées sont connectées en moyenne à trois ou quatre autoroutes et certaines d'entre elles devraient voir ce nombre augmenter si les projets se concrétisent. Il y aurait alors un maillage relativement homogène du réseau autoroutier. Les villes demeurant faiblement connectées seraient les villes les plus périphériques, ainsi que Pau.

Néanmoins le maillage semble distendu si l'on prend comme élément de comparaison les régions du nord et de l'est de la France.

---

<sup>1</sup> Par défaut, le terme « autoroute » désignera par la suite ces deux types d'infrastructures

<sup>2</sup> Une autoroute transitant par une ville est comptée deux fois : en entrée et en sortie d'agglomération .

### ❖ Accessibilité temporelle au niveau national

L'étude de l'accessibilité temporelle des unités urbaines par la route est faite dans un contexte national, qui reste toujours très important en dépit de l'ouverture des frontières. Elle est mesurée par le temps moyen de trajet depuis les villes étudiées vers les autres villes du graphe français réalisé au sein du laboratoire du CESA.

On peut remarquer, sur la carte ci-contre, que l'accessibilité des villes étudiées est fortement liée à leur position géographique, ce qui semble logique. Les villes les plus accessibles sont ainsi Orléans (255 minutes en moyenne vers les autres villes considérées), Tours (275), Poitiers (285), Limoges (285) et Le Mans (296).

Leur situation contraste nettement avec celles de villes plus périphériques, telles Pau (430 minutes), Cherbourg (447) et surtout Brest (479). A noter que les résultats pour Lorient et Bayonne qui n'ont pu être obtenus ici, auraient sans doute été dans le même ordre de grandeur.

Toutefois, Brest et Cherbourg peuvent difficilement développer des relations transfrontalières au contraire de Pau avec Saragosse par exemple et Bayonne qui entretient déjà des liens avec San Sebastian dans le cadre de la création de L'Eurocité basque. Ceci justifierait une prise en compte ultérieure de ces relations (vers Irun, San Sebastian, etc). Celles-ci peuvent en effet compenser en partie le caractère périphérique de ces villes dans leur contexte national.

## **b ) Accessibilité et connectivité ferroviaire**

### **❖ Analyse topologique du réseau**

La connectivité ferroviaire ne peut être évaluée de la même manière que pour le réseau autoroutier. En effet, les lignes adjacentes sont parfois très courtes (ex : Tours-Loches) et leur performance dépend de la qualité des infrastructures (lignes à grande vitesse, lignes classiques électrifiées ou pas) et de la fréquence des trains.

Toutefois, l'analyse topologique fournit quelques éléments de réflexion quant à la position relative des villes par rapport au réseau de chemin de fer. Tout d'abord, on peut noter la position privilégiée de Tours. Connectée au réseau de lignes à grande vitesse, elle dispose de 8 autres lignes grâce auxquelles elle est facilement accessible : lignes électrifiées vers Angers et Orléans, lignes non électrifiées vers Le Mans, Châteaudun, Loches et Chinon.

Ensuite, les villes les mieux connectées au réseau sont Le Mans, Limoges, Rennes et Rouen. Elles disposent toutes les quatre de 5 ou 6 lignes adjacentes.

La faiblesse du nombre de lignes adjacentes concernant les villes les plus périphériques (ex : Brest, Le Havre, Cherbourg) peut s'expliquer par les mêmes raisons que celles évoquées pour le réseau autoroutier.

L'analyse du réseau nous renseigne également sur les performances potentielles des relations entre les villes. On peut ainsi remarquer l'absence de ligne entre Poitiers et Nantes, entre Rennes et Angers ou encore entre Le Mans et Orléans.

La relation entre Rennes et Nantes n'est pas optimale dans la mesure où elle nécessite un détour par Redon.

De nombreuses lignes ne sont pas électrifiées (ex : Le Mans-Tours, Rennes-Caen, Poitiers-Limoges, etc.) et on peut ainsi craindre que les relations ferroviaires ne soient pas très performantes entre ces villes.

Enfin, force est de constater le faible maillage du réseau en Bretagne. Aucune ligne de ne permet à Lorient de joindre le nord de la région et la ligne menant à Brest n'est pas électrifiée sur l'ensemble du trajet.

**Cette brève analyse topologique, si elle s'avérait nécessaire, ne fournit toutefois que quelques éléments de réflexion quant à la position relative des villes sur le réseau. Elle doit être enrichie d'une étude des trafics ferroviaires afin d'estimer le degré d'accessibilité des villes et les relations qu'elles sont susceptibles de développer.**

## ❖ Analyse du trafic ferroviaire

### Nombre quotidien d'arrivées et de départs de trains

Le trafic ferroviaire transitant par une ville peut être considéré comme un indicateur de son rayonnement. Une ville disposant d'un nombre important de lignes ferroviaires et d'un trafic important pourra être considérée comme facilement accessible.

Le calcul des arrivées et départs de trains par jour<sup>1</sup> met en évidence l'importance du trafic enregistré à Rennes (total de 298), Tours (282)<sup>2</sup> et au Mans (252). De plus, ces villes disposent, comme nous l'avons remarqué, d'un nombre de lignes adjacentes élevé. L'accessibilité ferroviaire de ces trois villes est donc élevée.

Dans une moindre mesure, Angers, Limoges, Rouen et Orléans<sup>3</sup> génèrent des flux assez importants (respectivement 202, 180, 183 et 88 arrivées et départs de trains quotidiens).

Les trafics les plus faibles sont observés sur les villes littorales. Brest, La Rochelle et Cherbourg enregistrent les flux les moins importants (respectivement 72, 65 et 24 arrivées et départs de trains).

---

<sup>1</sup> Calcul fait pour le mardi 7 octobre 2003

<sup>2</sup> La gare de St-Pierre des Corps n'a pas été prise en considération.

<sup>3</sup> La gare des Aubrais-Orléans n'a pas été prise en compte.

## Relations directes

Le recensement des relations ferroviaires et des temps de parcours est effectué à partir du site Internet de la SNCF. Sont retenues les relations directes de moins de 5h, s'effectuant entre 5h et 24h pour un jour de semaine du service d'été (mardi 7 octobre).

La carte réalisée à partir des calculs effectués montre les relations ferroviaires entre les pôles. On peut ainsi remarquer quelques liaisons performantes :

- Tours-Orléans (43 relations, temps moyen d'1h30) ;
- Angers-Le Mans (40 relations, temps moyen de 50 minutes) ;
- Poitiers-Angoulême (35 relations, temps moyen de 50 minutes).
- Le Havre-Rouen (35 relations, temps moyen d'1h) ;
- Tours-Poitiers (34 relations, temps moyen d'1h) ;
- Rennes-Le Mans (30 relations, temps moyen d'1h15) ;

Parmi ces six relations, quatre sont liées à la présence de Trains à Grande Vitesse (TGV) circulant sur voie classique en provenance de la Capitale. De plus, un nombre important de liaisons correspondent en partie à des lignes Paris-Province.

Les liaisons Brest-Lorient et Rennes-Cherbourg ne sont pas directes. Ajoutons à cela un temps de parcours long (près de 4h) et un nombre de relations faible (5 par jour, deux sens confondus) pour Rennes-Cherbourg. Certaines relations, bien que directes, présentent des fréquences très faibles (ex : Caen-Rennes, Angoulême- la Rochelle, Le Mans-Caen, etc.).

De plus, la carte ci-contre, met en valeur les positions relatives des villes étudiées sur le réseau. Ainsi, Tours, Le Mans et Poitiers semblent bénéficier d'une position stratégique puisqu'elles sont reliées de façon performante à de nombreuses villes. A l'opposé, Bayonne et Pau se situent à l'écart des flux principaux et possèdent un nombre de liaisons directes vers les autres villes très faible. De plus, la connectivité entre ces deux villes n'est pas optimale (12 relations pour un temps moyen d'environ 1h15).

Enfin, quatre entités se distinguent :

- **La Normandie** (Cherbourg, Caen, Le Havre, Rouen) dont les liaisons avec l'extérieur sont très faibles ;
  - **La Bretagne** (Rennes, Lorient, Brest) dont les relations internes ne sont pas très développées et où Rennes apparaît comme un pivot dans l'articulation avec l'extérieur ;
    - **Le « Centre »** (Le Mans, Angers, Tours, Orléans, Poitiers, Niort, La Rochelle, Angoulême, Limoges) dont la connectivité interne est importante ;
    - **Le « Sud »** (Bayonne, Pau), situé à l'écart des flux principaux et dont la position sur le réseau apparaît comme périphérique.



## Relations avec les métropoles atlantiques et Paris

Les villes étudiées entretiennent, pour beaucoup d'entre elles, un nombre élevé de relations avec la Capitale, souvent supérieures à celles se dirigeant vers les métropoles atlantiques. Paris semble ainsi polariser les villes atlantiques de façon importante.

Ainsi, Orléans est très nettement polarisé par Paris (55 relations par jour en 1h10). Elle ne dispose que de 6 relations quotidiennes directes vers Nantes et d'aucune de moins de 5h vers Bordeaux et Toulouse.

Les villes normandes ne disposent d'aucune relation avec les métropoles atlantiques mais d'une bonne connectivité avec la capitale. Rouen dispose ainsi de 48 relations quotidiennes (deux sens confondus) avec Paris pour un temps de trajet moyen d'environ 1h15.

Le cas de Rennes est également très révélateur de l'influence de la région parisienne sur les villes étudiées. Rennes est en effet mieux connectée à Paris qu'à Nantes en dépit de l'éloignement géographique par rapport à la capitale. 40 relations quotidiennes avec Paris peuvent être dénombrées pour un temps moyen d'environ 2h contre 9 avec Nantes pour un temps moyen d'environ 1h30. De plus, la ligne à grande vitesse qui devrait se prolonger du

Relations avec les métropoles atlantiques et Paris

## ❖ Analyse des relations proposées

Le calcul des relations aériennes est réalisé à partir des sites Internet des aéroports en se basant sur les liaisons s'effectuant un jour de semaine<sup>1</sup>.

### Relations intra-atlantiques

Les relations aériennes des villes étudiées sur la Façade Atlantique sont faibles. De nombreuses villes ne disposent d'aucune relation à l'intérieur de cet espace : La Rochelle, Niort, Angoulême, Limoges, Poitiers, Tours, Le Mans, Lorient et Cherbourg.

Les liaisons se dirigent exclusivement vers les métropoles : Brest-Nantes, Rennes-Bordeaux, Rennes-Toulouse, Le Havre-Toulouse, Le Havre-Nantes. Les relations Caen-Le Havre et Rouen-Le Havre sont proposées uniquement pour des transits au Havre. Une relation existait entre Poitiers et La Rochelle mais a été interrompue en raison des problèmes financiers d'Air Lib.

Certes, il est possible d'effectuer des trajets entre les villes étudiées mais ils nécessitent des correspondances. Ainsi, il est nécessaire de passer par Clermont-Ferrand pour se rendre à Brest depuis Poitiers. Les flux sont en effet majoritairement dirigés vers les hubs de Paris, Lyon et Clermont-Ferrand.

---

<sup>1</sup> Mardi 7 octobre 2003 est la date retenue pour ces calculs.

## Relations à l'intérieur du territoire français

Comparativement aux relations intra-atlantiques, les relations vers les autres villes de l'Hexagone sont très nombreuses. La carte des principaux flux de passages aériens en France pour les villes étudiées (cf page suivante) montre que les flux externes à la Façade Atlantique sont nettement plus importants que les flux internes.

Les relations se dirigent majoritairement vers Paris et Lyon, les deux hubs principaux du territoire français. De nombreuses villes sont reliées de façon directe à Clermont-Ferrand : Rennes, Poitiers, Limoges, Angoulême, La Rochelle, et Bayonne.

Outre ces remarques générales, force est de constater que les villes étudiées ne présentent pas la même diversité de relations aériennes. Rennes est la mieux connectée puisqu'elle propose des relations directes vers Lille, Metz-Nancy, Strasbourg, Mulhouse, Nice, Marseille, Montpellier et Lyon.

A L'opposé, Caen, Cherbourg, Tours, Angoulême, Rouen, Le Havre, Angers et La Rochelle ne sont connectées qu'à une ville.

Les autres villes disposent de relations avec deux ou trois villes en dehors de la Façade Atlantique, à savoir Paris, Lyon et Clermont-Ferrand.

## Relations internationales

Les villes étudiées présentent un nombre de liaisons internationales très faible. Certains aéroports ne disposent pas de relations directes avec l'étranger : Rennes, Lorient, Angers, Angoulême, Cherbourg, Caen, Rouen.

Quelques villes sont reliées à Londres grâce à deux vols par jour (deux sens confondus) : Brest, La Rochelle, Limoges, Tours, Poitiers, Pau et Bayonne.

Enfin, seul l'aéroport du Havre propose deux destinations internationales (Bruxelles et Amsterdam) au moyen de quatre liaisons journalières (deux sens confondus).

**Les villes étudiées sont donc, pour leur accessibilité internationale, fortement dépendantes des hubs auxquels elles sont connectées.**

L'observation des relations proposées par les différents aéroports nous permet de nuancer fortement les résultats obtenus concernant le trafic annuel des aéroports. En effet, Bayonne et Pau disposent d'un nombre très limité de connexions.

Au contraire, Le Havre, dont le trafic n'est que de 42 UDT en 2002, dispose d'une diversité de destinations (Toulouse, Nantes, Lyon, Bruxelles, Amsterdam).

Seul l'aéroport de Rennes cumule un trafic important (496 UDT) et une grande variété de liaisons (Bordeaux, Toulouse, Marseille, Lyon, etc). Il ne dispose en revanche d'aucune relation directe internationale.

Dans une moindre mesure, Brest est relativement bien positionné (trafic de 750 UDT, 4 destinations proposées).

Enfin, les autres villes disposent d'un nombre très limité de connexions et sont donc très dépendantes des grands hubs du territoire français (Paris, Lyon et Clermont-Ferrand dans une moindre mesure).

#### **d ) Connectivité maritime**

Le système portuaire français distingue trois catégories de ports :

- **les ports autonomes**, établissements publics d'Etat, implantés sur de vastes sites portuaires et traitant plus de 80% du trafic maritime de marchandises ;
- **les ports d'intérêt national**, ports de commerce et de pêche, relevant de la compétence de l'Etat et dont les installations de superstructure sont, dans la pratique, généralement concédées aux Chambres de Commerce et d'Industrie (CCI). Ces ports assurent environ 20 % du tonnage de marchandises, 50 % des marchandises diverses non conteneurisées et plus de 80 % du trafic de passagers ;
- **les ports décentralisés**, soit 304 ports de commerce et de pêche, gérés par les Conseils Généraux, et 228 ports de plaisance gérés par les communes.

Les ports des villes étudiées se répartissent en deux catégories :

<b>Ports autonomes</b>	<b>Ports d'intérêt national</b>
<b>Le Havre Rouen</b>	<b>Brest Caen Cherbourg La Rochelle Lorient Bayonne</b>

Source : [www.mer.equipement.gouv.fr](http://www.mer.equipement.gouv.fr), 2003

Les ports du Havre et de Rouen possèdent de loin le trafic de fret le plus important (respectivement 65 et 24 Mt en 1999). Ils devancent nettement les ports de Nantes-Saint-Nazaire (environ 30 Mt) et de Bordeaux (moins de 10 Mt) mais n'atteignent pas le niveau du port de Marseille (environ 90 Mt).

Chaque année, le port de Rouen Vallée de Seine accueille environ 4 000 navires et traite des marchandises variées : céréales, produits agroalimentaires, vrac industriels, conteneurs, produits forestiers et papetiers, etc. Il est le premier port européen pour l'exportation de céréales et le premier port français pour l'exportation de farines de l'agroalimentaire et de l'agro-industrie, d'engrais et de produits papetiers. Le port du Havre a accueilli 7513 escales en 2002. Il est, avec 20,10 Mt, le premier port français de marchandises diverses et avec 16,82 Mt le premier port français de conteneurs.

Les autres ports enregistrent des trafics nettement plus faibles allant de 7,8 MT pour La Rochelle à 1,7 Mt pour Caen en 1999. Cependant, les ports de Caen et Cherbourg enregistrent un trafic de passagers assez important. Ils ont accueilli en 1999 respectivement 907 000 et 1,5 millions de passagers pour la traversée de la Manche. A titre de comparaison, 859 000 passagers ont transité par le Havre en 2002.

L'ensemble de ces thématiques nous permet d'envisager avec plus de précision le poids relatif de chaque ville intermédiaire atlantique. La carte de synthèse ci-jointe montre pour chaque entité urbaine et dans chacune des gammes des critères étudiés (démographie, compétitivité, fonctions et équipements urbains et connectivité/accessibilité) les atouts mais aussi les faiblesses internes inhérentes à chaque cité.

Cette carte permet d'envisager des scénarios variés pour les différentes villes et se dégageant :

\* Des villes «performantes» qui cumulent des scores excellents dans les différents domaines abordés. Ces unités urbaines s'imposent donc sur tous les fronts dans leur environnement régional et obtiennent par conséquent une certaine visibilité au niveau national. Peuvent être inscrites dans cette catégorie les cités de Rennes et Rouen.

\* Des villes performantes mais possédant une des atouts moins importants que les précédentes. Tel est le cas de Tours, Orléans, Angers, Poitiers et Limoges. Deux profils se distinguent : les unités urbaines de Tours, Angers et Orléans et celles de Limoges et Poitiers ayant un moindre poids démographique mais de meilleurs résultats dans le champs des fonctions et équipements urbains que Tours, Angers et Orléans

\* Des cités présentant des lacunes importantes dans plusieurs domaines. On peut distinguer dans cet ensemble Bayonne, Pau, La Rochelle, Angoulême, Brest, Caen et Le Mans. Ces dernières ont de grandes chances d'être polarisées par des villes plus importantes ou doivent jouer la carte de complémentarités avec des gros bourgs ruraux de leur espace ;

\* Des unités urbaines composant avec des lacunes très importantes dans la quasi-totalité des domaines abordés. Ce villes sont Niort, Lorient et le Havre.



Une typologie a pu être dégagée comme le montre la carte ci-contre :

- Des villes à rayonnement supra régional, représentées par les villes disposant d'atouts forts dans les différents domaines, bénéficiant d'une bonne connectivité, et par conséquent émergentes au niveau national. Peuvent intégrer cette catégorie Rouen et Rennes. Leur position tend à les rapprocher des métropoles. En comparaison, il est à noter qu'on ne retrouve pas des villes de cette dimension au Portugal ;
- Des villes à rayonnement intra-régional, constituées par les cités de Tours, Orléans, Angers, Limoges et Poitiers. Elles se distinguent des précédentes du fait d'un poids démographique moins conséquent ou d'une connectivité en demi-teinte. Elles ont une influence indéniable sur l'organisation territoriale régionale. On peut souligner que leur aire d'influence peut parfois dépasser les frontières administratives régionales. On peut citer à titre d'exemple la ville de Tours dont l'aire d'influence s'étend jusqu'à Châtelleraut ;
- Des centres-relais, cumulant des lacunes dans de nombreux domaines mais pouvant s'affirmer dans le cadre de réseaux de villes, tel est le cas de Pau (appartenant au réseau Pau-Tarbes-Lourdes), Angoulême (membre du réseau Aire 198)... ;
- Des pôles à diffusion locale (Niort, Lorient et Cherbourg) qui ne disposent pas d'atouts suffisants pour rayonner sur une aire territoriale importante et dont l'influence reste essentiellement locale. Ce sont des villes ancrées dans leur territoire qui diffusent leur « aura » au niveau local. Néanmoins elles peuvent s'affirmer dans un domaine, une fonction spécifique comme le montre l'exemple de Niort avec les assurances.

Dresser un « portrait-robot » de ces unités urbaines s'avère une étape importante dans le cadre de mise en réseau puisque les réseaux se formalisent d'après Frédéric Tesson [op.cit] d'après l'image que les élites locales et les différents acteurs se font d'une ville avec qui ils souhaitent tisser des liens. L'image perçue est donc un élément déterminant dans la mise en réseau. Ainsi, cette analyse bien qu'incomplète permet dans un premier temps d'avoir un regard plus objectif sur la situation des différentes unités urbaines étudiées en fonction des indicateurs déterminés.

Néanmoins, notre travail ne peut avoir la prétention de dresser en l'état actuel des recherches des réseaux de villes potentiels sur lesquels pourrait se baser le développement de l'organisation territoriale polycentrique prônée par le SDEC. En effet, il serait utile de mener parallèlement une analyse de terrain afin d'évaluer :

- les besoins des différents acteurs dans le but de leur proposer des alliances éventuelles dans des domaines précis : échange de matériel médical, expériences concernant le domaine socio-culturel, le domaine universitaire... Mais cette démarche ne pouvait être effectuée dans le cadre de notre analyse car cela aurait nécessité de multiplier à l'infini le nombre d'indicateurs sans pour autant recouvrir les champs les plus utiles et les pertinents. Il apparaît par conséquent plus judicieux d'évaluer au cas par cas les besoins réels et détaillés des cités afin de leur proposer des solutions adaptées et individualisées. Ainsi, cette étude permet d'avoir une connaissance générale des atouts, des tendances et des handicaps que connaît actuellement la ville afin de mieux répondre à ses demandes ;

- les ressentis des acteurs locaux des politiques des acteurs économiques. En effet, il serait imprudent de proposer des réseaux de villes sans tenir des facteurs politiques culturels... susceptibles d'entraver ces actions. Ainsi, si la DATAR met périodiquement en avant le « réseau Orléans-Blois-Tours » comme un élément structurant du développement futur de la région, en réalité Tours et Orléans s'ignorent [DEMAZIERE, 2003]. Ainsi, ce type de communautés d'intérêts ne peut espérer être identifié par la présente étude.

Face aux résultats obtenus le point crucial que constituent les transports dans la mise en place des réseaux de villes et du polycentrisme mérite d'être soulevé car ils se posent comme une condition nécessaire mais pourtant pas suffisante. En effet, si l'ensemble des champs nous permettent dresser « un portrait-robot » de ces villes, ils ne nous autorisent pas à formaliser des réseaux potentiels. Le champs des transports nous laisse cependant entrevoir les liens physiques préexistants et qui pourraient ce doubler de liens fonctionnels dans des conditions de qualité.

Quelle cohérence y aurait-il à tenter de faire émerger des réseaux de développement qui échapperaient aux configurations et aux dynamiques des réseaux physiques d'échanges reflet de l'architecture topologique, de complémentarités, de solidarités plus ou moins ancrées dans l'histoire ? N'oublions pas que les flux qui se développent dans l'espace dépendent également de l'existence préalable de réseaux sociaux ; « le plus souvent les réseaux matériels mettent en relation des personnes déjà liées par des fréquentations, des habitudes, des images mentales partagées, des contrats ou des cadres institutionnels » [CLAVAL, 1991]. Néanmoins, sans réseaux de transports les réseaux sociaux ont moins de chance de perdurer et même d'exister. Comment construire des relations durables entre le Mans et Caen quand la ligne de chemin de fer est non électrifiée et qu'aucune liaison autoroute ou assimilée n'existe entre ces deux villes séparées de 160 Km. Peuvent s'ajouter à ce cas celui de Poitiers-Limoges ou Angers-Niort non relié par chemin de fer et autoroute de façon directe. Les réseaux de transports constituent un pré-requis d'importance à la mise en place de réseaux car ils maillent physiquement le territoire en reliant les différents noeuds que sont les villes. La capacité de communication physique continue de structurer le territoire.

## CONCLUSION

Finistère du continent eurasiatique, l'Espace Atlantique bénéficie de nombreux atouts : naturels, architecturaux culturels... Néanmoins, il est plus souvent décrit et cité pour ses problèmes et ses handicaps touchant à sa périphéricité économique sociale, géographique, à la faiblesse et aux déséquilibres de son armature urbaine... Conscients de ses difficultés structurelles les acteurs se sont mobilisés afin de faire entendre leurs voix au niveau national et européen. L'Espace Atlantique, « espace-projet », est un territoire transnational bénéficiant du programme communautaire INTERREG IIIB pour la période 2000-2006. En France neuf régions appartiennent à cet ensemble qui souhaite aujourd'hui sortir de cette situation de périphérie.

Afin que soit renforcée durablement la cohésion tant sociale qu'économique au niveau européen, le Schéma de Développement de l'Espace Communautaire propose une nouvelle organisation territoriale basée sur le concept du polycentrisme. Il remet en cause les schémas spatiaux traditionnels basés sur le modèle centre-périphérie ou sur l'opposition urbain-rural. Il propose pour contrebalancer une excessive concentration métropolitaine au coeur de l'Europe, qui de fait irait à l'encontre d'un développement durable de l'espace européen, un maillage équilibré et polycentrique de l'ensemble de l'espace communautaire permettant une exploitation du potentiel économique de toutes les régions européennes. Le but ultime étant la constitution de grands ensembles transrégionaux et transnationaux, zones dynamiques bien intégrées dans l'économie mondiale pouvant à terme devenir des Zones d'Intégration économiques Mondiales (ZIM).

Au sein de l'Espace Atlantique, déficient en métropoles de rang international, les villes intermédiaires peuvent espérer jouer un rôle de premier plan. Néanmoins, celle-ci ne peuvent prétendre atteindre un seuil et un poids conséquent sans jouer la carte de la complémentarité. La mise en réseau apparaît comme l'un des outils proposé par le SDEC pour que se développent des échanges entre les cités. Ainsi, le scénario polycentrique supposerait de développer les complémentarités entre ces villes afin que se développent des aires multipolaires. Grâce à ces relations basées sur des complémentarités et des similarités, le polycentrisme maillé pourrait devenir efficient sur l'Espace Atlantique et contribuer au développement d'ensemble de la région.

Afin de déterminer quelles pouvaient être ces villes intermédiaires françaises intégrées dans un espace transnational, dix-huit villes ont été choisies selon un seuil démographique s'élevant à 100 000 habitants (exception faite de Niort et Cherbourg) dans le but d'évaluer leur poids relatif et leur importance à l'échelle nationale dans l'optique d'une mise en réseau.. Les atouts, les faiblesses et les tendances inhérentes aux 18 unités urbaines intermédiaires françaises atlantiques ont été analysés à partir d'indicateurs dans les champs de la

démographie, de la compétitivité, des fonctions/équipements urbains et de la connectivité/accessibilité.

Une carte synthétique nous a permis de mettre en exergue les atouts et faiblesses dans les différentes thématiques ; une carte typologique en découle. Les villes disposant d'un maximum d'atouts ont ainsi été identifiées comme villes à rayonnement supra-régional (Rennes et Rouen) puis l'on distingue des villes à rayonnement régional (Tours, Angers, Poitiers, Orléans et Limoges), des centres-relais (Caen, Brest, Le Mans, Le Havre, La Rochelle, Angoulême, Pau et Bayonne), des pôles à diffusion locale (Lorient, Cherbourg et Niort).

Si les analyses apportées dans les différents champs permettent de porter un regard plus objectif sur les différentes unités urbaines avant que soit envisagée la formation de réseaux de villes basés sur des thématiques plus précises, cette recherche reste pourtant incomplète en raison de l'absence d'une analyse plus « qualitative ». Celle-ci permettrait pourtant d'appréhender de façon plus exhaustive la réalité complexe que constitue le système ville. Notre travail se doit donc d'être complété et poursuivi par des rencontres, des enquêtes permettant de déceler les attentes, les contraintes ressenties par les différents acteurs.

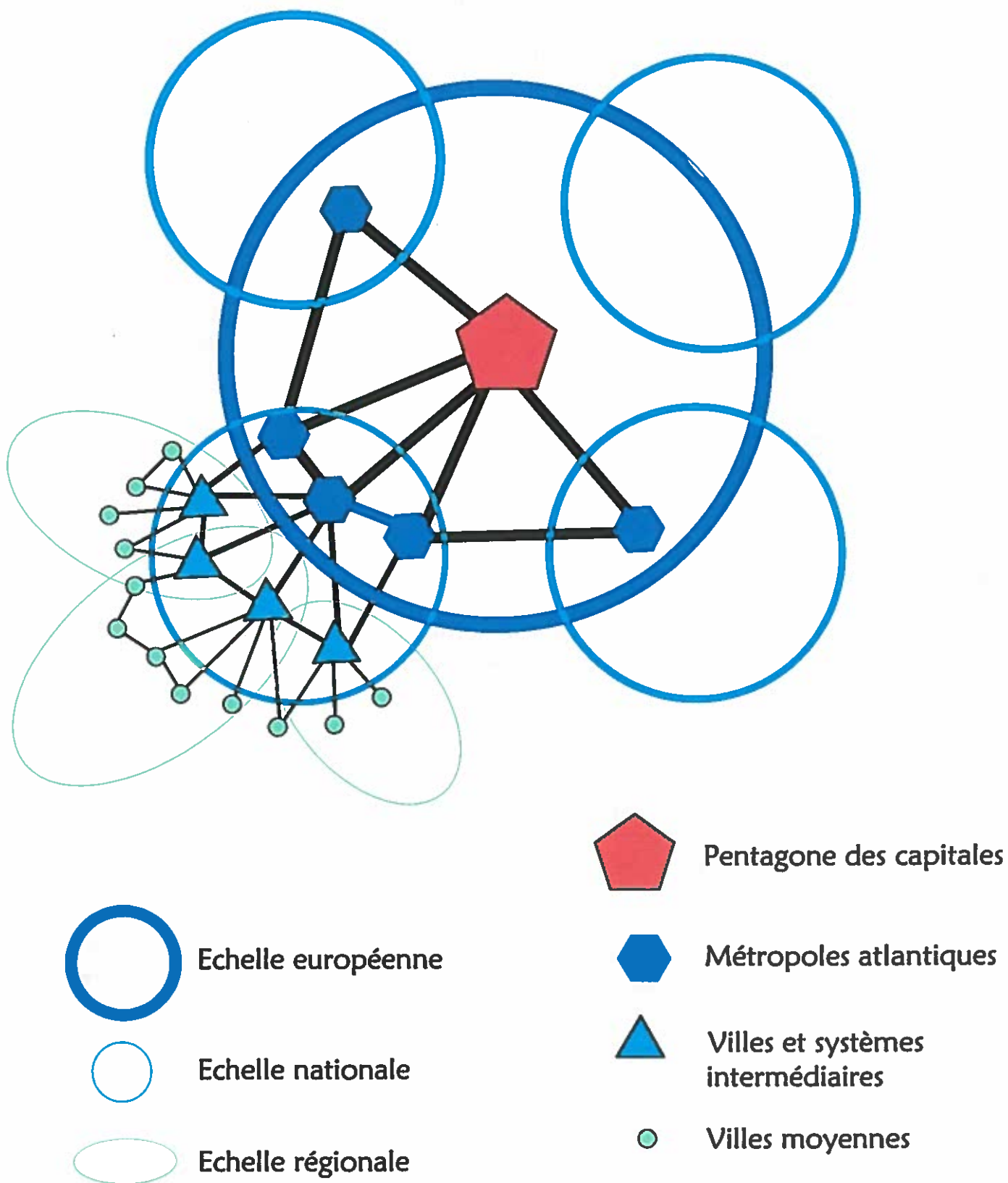
Dans ce travail, le semis de villes de petite et moyenne taille n'a pas été pris en compte. Néanmoins, parmi ces villes, certaines pourraient être intégrées dans des systèmes comprenant les villes étudiées. Ceux-ci seraient susceptibles d'obtenir dans le cadre de grappes de villes un poids relatif plus important : Pau-Tarbes-Lourdes, La Rochelle-Rochefort, Angers-Cholet, Lorient-Vannes-Auray...

Si l'objectif principal était de proposer des mises en réseau potentielles, ce travail nous a permis dans un deuxième temps d'apporter des éléments de réponse quant à la notion de ville intermédiaire.

Les villes à rayonnement supra régional et à rayonnement régional émergent dans le contexte national par de forts atouts dans les champs sélectionnés (démographie, compétitivité, fonctions et équipements urbains et accessibilité/connectivité). Elles peuvent jouer un rôle structurant et polariser un vaste territoire. Ces villes peuvent être qualifiées d'intermédiaires dans la mesure où elles sont les plus « proches » des métropoles dans la hiérarchie urbaine.

Pour la définition d'une ville intermédiaire, la prise en compte de critères démographiques est nécessaire, mais non suffisante car les fonctions qu'elle assure peuvent lui permettre de remplir ce rôle. Une ville intermédiaire polarise son territoire en proposant des services divers et variés. Parmi ceux-ci, on retrouve des fonctions administratives, culturelles, de santé, d'enseignement, etc. Au niveau économique, elle se doit d'être compétitive et dynamique mais également de représenter un poids relatif conséquent dans son environnement. Afin de remplir véritablement son rôle, son accessibilité doit être suffisante pour générer et capter des flux à différentes échelles territoriales. Sa desserte doit être optimisée grâce à des connexions à des réseaux variés de transport, mais aussi d'informations.

# LES DIFFERENTES ECHELLES DU POLYCENTRISME



Au niveau européen, l'Espace Atlantique fait partie de l'un des grands ensembles macro-régionaux périphériques. A l'intérieur de cet espace, les métropoles doivent jouer un rôle structurant dans la mesure où le polycentrisme au niveau européen passe dans un premier temps par la compétitivité de ces pôles. Mais, la dynamique de l'Espace Atlantique est également dépendante des différents échelons de l'armature urbaine. Si l'on veut éviter que les clivages ne se creusent entre les métropoles et leur hinterland, le développement polycentrique équilibré de l'Espace Atlantique passe par la prise en compte des échelons inférieurs, parmi lesquels les villes intermédiaires occupent une place de choix. Celles-ci possèdent des atouts indéniables leur conférant un rôle de premier ordre dans la mise d'un polycentrisme fonctionnel. En effet, par leur position « médiane », elles peuvent être des pivots d'une nouvelle organisation territoriale polycentrique, prônée par le SDEC.

Comme nous l'avons vu lors de nos derniers travaux [BOCK, 2003], la ville intermédiaire ne se réduit pas à une acception unique, la prise en compte des spécificités territoriales, culturelles, historiques...sont des données importantes afin de percevoir les particularismes nationaux. Une réflexion sur l'adaptabilité différenciée du polycentrisme et de la notion de ville intermédiaire doivent être menées dans le cadre de la mise en place du SDEA.

Mais sera-t-il alors possible de s'accorder sur une définition internationale ou transnationale des fonctions, des rôles...que doit recouvrir et remplir la ville intermédiaire ?

## BIBLIOGRAPHIE

### Ouvrages, rapports, dictionnaires...:

- ADRIAANSE A., 1993, *Environmental policy performance indicators*, Den Haag.
- ALLAIN Rémy, BAUDELLE Guy, GUY Catherine, 2003a, *Le polycentrisme : Un projet pour l'Europe*, PUR, 306 pages.
- ALLAIN Rémy, 2003b, *Introduction* page 13 à 16 in ALLAIN Rémy, BAUDELLE Guy, GUY Catherine, *Le polycentrisme : Un projet pour l'Europe*, PUR, 306 pages.
- ARCHER, K., 1996, *Dans l'ombre de Mickey : Les stratégies de redéveloppement de Tampa* (Floride), in DEMAZIERE Christophe, *Du global au local : Les initiatives locales pour le développement économique en Europe et en Amérique*, Paris, L'Harmattan.
- BAPTISTE Hervé, 1999, *Interraction entre le système de transports et les systèmes de villes : Perspective historique pour une modélisation dynamique spatialisée*, Thèse de doctorat en aménagement de l'Espace et Urbanisme sous la direction de Philippe Mathis, 423 pages.
- BAUDELLE Guy et CASTAGNEDE Bernard (sous la direction de), 2002, *Le polycentrisme en Europe*, Aube/DATAR, 266 pages.
- BAUDELLE Guy (sous la direction), octobre 1993, *La Façade Atlantique : stratégie et prospective de développement*, PUR, 238 pages.
- BEAUCHARD Jacques, 1996, *L'entreprise Atlantique*, éditions de L'Aube/IAAT, 116 pages.
- BEAUCHARD Jacques, 1995, *Espaces-Projets atlantiques*, éditions de L'Aube/IAAT, 116 pages.
- BEAUCHARD Jacques (dirigé par), 1994, *Cités Atlantiques : L'invention de la ville-pays*, éditions de L'Aube, 167 pages.
- BEAUCHARD Jacques, 1993, *Destins atlantiques : Entre mémoire et mobilité*, DATAR, Editions de l'Aube, 191 pages.
- BEAUJEU-GARNIER Jacqueline, 1997, *Géographie urbaine*, 5<sup>ème</sup> Edition, Armand-Colin, 349 pages.
- BENKO Georges et LIPIETZ Alain, 2000, *La richesse des régions, la nouvelle géographie économique*, PUF, 561 pages.

BENKO Georges, 20-25 octobre 1998, *Marketing urbain et concurrence territoriale, communication au séminaire international « Ciudades Abertas, Ciudades Competitivas »*, 6<sup>ème</sup> Convention Habitat International, Santé Fède Bogota, Colombie.

BOCK Emilie et COQUIO Julien, 2003, *Quelles villes intermédiaires pour une vision polycentrique de l'Espace Atlantique ? Le cas de la France et du Portugal*, stage de magistère troisième année, CESA, 132 pages

BRUNET Roger (sous la direction de), mai 1989, *Les villes européennes rapport pour la DATAR*, la Documentation Française, 79 pages.

BRUNET Roger, 1997, *Villes moyennes : Point de vue du géographe* page 13 à 27 in COMMERCON Nicole et GOUJON Pierre *Villes moyennes: espace, société, patrimoine*, PU Lyon, 490 pages

BRUNET Roger, 1993, *Les mots de la géographie : Dictionnaire critique*, La documentation Française, 470 pages

CARRIERE Jean-Paul, Août 2002, 38<sup>ème</sup> colloque de l'ASRDLF, *L'aménagement du territoire en Europe : vers une approche polycentrique multiscalaire*, 18 pages.

CARRIERE Jean-Paul et FARTHING Stuart, 2000a, *Cités Atlantiques : Villes périphériques ou métropoles de demain ? Diagnostics et politiques*, Publisud, 356 pages.

CARRIERE Jean-Paul, 2000b, *Introduction et présentation* page 5 à 12 in CARRIERE Jean-Paul et FARTHING Stuart, 2000, *Cités Atlantiques : villes périphériques ou métropoles de demain ? Diagnostics et politiques*, Publisud, 356 pages.

CARRIERE Jean-Paul, 2000c, *L'essor des métropoles atlantiques et les déséquilibres de l'armature urbaine : Quels enjeux pour les politiques d'aménagement au Portugal* page 43 à 73 in CARRIERE Jean-Paul et FARTHING Stuart, 2000a, *Cités Atlantiques : Villes périphériques ou métropoles de demain ? Diagnostics et politiques*, Publisud, 356 pages.

CARRIERE Jean-Paul, 1998, *L'internationalisation de l'économie et ses impacts territoriaux dans la péninsule ibérique : La localisation des investissements directs étrangers est-elle un facteur de recomposition spatiale ?* » page 231 à 245 in *Revue d'Economie Régionale et Urbaine* n° 2.

CARRIERE Jean-Paul, 1996, *Recomposition des espaces transfrontaliers et investissements directs à l'étrangers : Le cas de la frontière luso-espagnole*, *Régions et Développement* n°3, 16 pages.

CATTAN Nadine et alii, 1999, *Les systèmes des villes européennes*, *Economia* 2ed., 193 pages.



CHALLEAT Marc (coordonné par), 2001, *Les fonds structurels européens*, La Documentation Française DATAR, 96 pages

CHAPELON Laurent, 2000, *Accessibilité routière et périphéricité des villes atlantiques : évaluation diachronique 1998-2005 du réseau routier français* page 139 à 170 in CARRIERE Jean-Paul et FARTHING Stuart, 2000a, *Cités Atlantiques : Villes périphériques ou métropoles de demain ? Diagnostics et politiques*, Publisud, 356 pages.

CHAPELON Laurent, 1997, *Offre de transport et aménagement du territoire : Evaluation spatio-temporelle es projets de modification de l'offre par modélisation multi-échelles des systèmes de transport*, Thèse de doctorat en aménagement de l'Espace et Urbanisme sous la direction de Philippe Mathis, 221 pages.

CHARRIE Jean-Paul, 1997, *Villes moyennes de la façade atlantique*, Page 169 à 180, in COMMERCON Nicole et GOUJON Pierre, *Villes moyennes: Espace, société, patrimoine*, PU Lyon, 490 pages.

CHARRIE Jean-Paul et LABORDE Pierre, 1995, *Systèmes urbains et dynamiques territoriales* page 37 à 47 in BEAUCHARD Jacques, *Espaces-Projets Atlantiques*, Aube, 116 pages.

CHARRIE Jean-Paul et LABORDE Pierre, 1993a, *Dynamiques des systèmes urbains et devenir de la façade atlantique*, CESURB Talence, 166 pages.

CHARRIE Jean-Paul et LABORDE Pierre, 1993b, *Introduction* page 5 à 14 in CHARRIE Jean-Paul et LABORDE Pierre *Dynamiques des systèmes urbains et devenir de la façade atlantique*, CESURB Talence, 166 pages.

CHARRIE Jean-Paul et LABORDE Pierre, 1993c, *Scénarios de mises en réseau des villes de la Bretagne au Pays Basque* page 127 à 145 in CHARRIE Jean-Paul et LABORDE Pierre, 1993a, *Dynamiques des systèmes urbains et devenir de la façade atlantique*, CESURB Talence, 166 pages.

CHARRIE Jean-Paul, 1993d, *Conclusion : L'arc atlantique est un concept plus politique que géographique* page 149 à 154 in CHARRIE Jean-Paul et LABORDE Pierre, 1993a, *Dynamiques des systèmes urbains et devenir de la façade atlantique*, CESURB Talence, 166 pages.

CHEVALIER Jacques (coordonné par), 1999, *Réseaux urbains et réseaux de villes de l'Ouest de la France*, Paris Anthropos, 160 pages.

CHOAY Françoise et MERLIN Pierre (sous la direction), mai 2000, *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*, PUF, 3<sup>ème</sup> édition, 902 pages

CLAVAL Paul, 1991, *La conquête de l'espace américain : Du Mayflower au Disneyworld*, Flammarion, 320 pages.

COLL JL. et alii, 2000, *Préfiguration de l'Observatoire en Réseau de l'Aménagement du Territoire Européen* : rapport remis à la DATAR par le « point focal », GDR Libergeo, 80 pages.

COMMERCON Nicole et GOUJON Pierre, *Villes moyennes: Espace, société, patrimoine*, PU Lyon, 490 pages.

CRPM/ Cellule de Prospective des Périphéries Maritimes (coordonnée par), décembre 2002, *Etude sur la construction d'un modèle de développement polycentrique et équilibré pour le territoire européen*, 238 pages.

CRPM/ Cellule de Prospective des Périphéries Maritimes (coordonnée par), novembre 2000, *Etude stratégique de coopération interrégionale (rapport final) : Espace Atlantique*, Annexes et conclusions des séminaires thématiques, 103 pages.

CRPM, avril 2002, *Etude sur la réalisation d'un Schéma de Développement polycentrique de l'Espace Atlantique : Vers l'élaboration d'orientations stratégiques de développement de l'Espace Atlantique*, 18 pages.

COMMISSION EUROPEENNE, janvier 2001, *Unité de l'Europe solidarité des peuples, diversité des territoires : deuxième rapport périodique sur la cohésion économique et sociale volume 1*, Office des Publications Officielles des Communautés Européennes, Luxembourg, vol.1, 160 pages.

COMMISSION EUROPEENNE, 1999a, *Sixième rapport périodique : sur la situation et le développement économique et social des régions de l'Union Européenne*, Office des Publications Officielles des Communautés Européennes, Luxembourg, 242 pages.

COMMISSION EUROPEENNE, 1999b, *SDEC : Schéma de Développement de l'Espace Communautaire: Vers un développement spatial équilibré et durable du territoire de l'Union Européenne*, Office des publications officielles des Communautés Européennes Luxembourg, 94 pages.

COMMISSION EUROPEENNE, 1999c, *L'évaluation des programmes socio-économiques*, Office des Publications Officielles des Communautés Européennes, Luxembourg, 242 pages

COMMISSION EUROPEENNE, 1994, *Europe 2000+ : Coopération pour l'aménagement du territoire européen*, Office des Publications Officielles des Communautés Européennes, Luxembourg, 94 pages.

COMMERCON Nicole et GOUJON Pierre (sous la direction de), 1997, *Villes moyennes: espace, société, patrimoine*, PU Lyon, 490 pages

COMMERCON Nicole, 1996, *Les villes moyennes* page 487 à 493 in JEANNEAU Jacques (sous la direction de), juillet septembre 1996, *Les villes moyennes de l'Arc Atlantique*, La revue de géographie de l'Ouest et des pays de l'Atlantique Nord Tome 43 n°171, Norois, Pages 479 à 709.

DAMETTE Felix, juin 2000, *Le SDEC : Un travail à poursuivre* pages 67 à 73 in DATAR/Territoires 2020 : Revue d'études et prospective, n°1, La Documentation française

DAMETTE Félix, 1994, *La France en villes*, La Documentation Française.

DAMETTE Félix, 1992 et SCHEIBLING Jacques, *Le bassin Parisien, système productif et organisation urbaine*, DATAR/ La Documentation française, 104 pages.

DATAR, 2002, *Le Schéma de Développement de L'Espace Communautaire, Territoires en mouvement*, La Documentation Française, 102 pages.

DATAR, 2002, *Aménager la France en 2020*, La Documentation Française, 2ème édition ;

DATAR, Juin 2000, *Territoires 2020 : Revue d'études et prospective, n°1*, La Documentation Française, 103 pages.

DATAR, 1991, *En Europe des villes en réseau : Du mythe à la réalité : les réseaux de villes comme outil d'aménagement du territoire*, DATAR/ Documentation Française, 110 pages.

DEGERMANN Jacques, 1991, La notion de « réseau de villes », page 13 à 54 in DATAR, 1991, *En Europe des villes en réseau : Du mythe à la réalité : les réseaux de villes comme outil d'aménagement du territoire*, DATAR/ Documentation Française, 110 pages.

DEMAZIERE Christophe et BOUTET Annabelle, 2003, *Polycentrisme, métropoles secondaires et politique régionale : La bicéphalie urbaine en région Centre et ses évolutions possibles* page 115 à 126 in ALLAIN Rémy, BAUELLE Guy, GUY Catherine, 2003a, *Le polycentrisme : Un projet pour l'Europe*, PUR, 306 pages.

DEMAZIERE Christophe et RODRIGUEZ Arantxa, 2000, *Marketing territorial et grands projets urbanistiques dans les métropoles de l'Arc Atlantique : quelques réflexions à parti du cas de Bilbao*, (page 263 à 282) in CARRIERE Jean-Paul et FARTHING Stuart, *Cités Atlantiques : Villes périphériques ou métropoles de demain? Diagnostics et politiques*, Publisud, 356 pages.

DEMAZIERE Christophe, 1999, *Théorie de la régulation et espace urbain*, Paris, Anthropos-Economia.

DEMAZIERE Christophe, 1996, *Du global au local. Les initiatives locales pour le développement économique en Europe et en Amérique*, Paris, L'Harmattan, 382 pages.

DERYCKE Pierre-Henri, HURIOT Jean-Marie PUMAIN Denise, 1996, *Penser la Ville : théories et modèles*, Anthropos/Economica, 1996, 335 pages.

DERYCKE Pierre-Henri, 1979, *Economie et planification urbaines. Tome 1 : L'espace urbain*, PUF, 412 pages

DEYON Pierre, FREMONT Armand, 2000, *La France et l'aménagement du territoire (1945-2015)*, Locales de France, 189 pages.

DUPORT Pierre, 1991, *Encourager la constitution européenne de réseaux de villes*, page 5 à 9 in *En Europe des villes en réseau : Du mythe à la réalité : les réseaux de villes comme outil d'aménagement du territoire*, DATAR/ Documentation Française, 110 pages.

DUPUY, Gabriel, 1987, *Les réseaux techniques sont-ils des réseaux territoriaux ?* page 185 à 184 in *L'Espace Géographique*, n°3.

FABRIES-VERFAILLIE Maryse, STRAGIOTTI Pierre, Septembre 2000, *La France des villes*, Bréal, 336 pages.

FOUCHIER V. (1998), *Le polycentrisme : Du concept au concret*, Urbanisme n° 301, Juil-Août 1998.

GEORGE Pierre, 1961, *Le précis de géographie urbaine*, PUF, 279 pages.

GIZARD Xavier (sous la direction de), 1996, *Le colporteur des mondes : Penser l'Atlantique en Europe*, Aube, 150 pages.

GOUTTEBEL Jean-Yves, 2001, *Stratégies de développement territorial*, Economica, 234 pages.

GUESNIER Bernard (textes réunis par), Mars 1991, *Potentialités et stratégies de développement des Régions de l'Arc Atlantique en Europe*, colloque scientifique international du 20 au 22 mars 1990 à Poitiers, 179 pages.

GUIGOU Jean- Louis et PARTHENAY Dominique, 2001, *De la France éclatée à la France maillée : Modernisation de nos cadres territoriaux d'action publique*, page 11 à 44, in Conseil d'analyse économique, *Aménagement du territoire*, La Documentation Française.

GUIGOU Jean- Louis, 1993, *France 2015 : Recomposition du territoire national*, DATAR/ l'Aube, 80 pages.

HACHETTE, 1988, *Le dictionnaire de notre temps*, 1 714 pages

HENO Claude, LE BOLZER Emmanuel (rapporteurs), Octobre 2001, *Prospectives des facteurs d'attractivité des régions atlantiques*, CESR, 170 pages.

HUSSON Claude, 2002, *L'Europe sans territoire : Essai sur le concept de cohésion*, Aube/DATAR, 202 pages.

INSEE, 1997, *L'armature urbaine de la façade Atlantique*, INSEE Pays de la Loire, 79 pages.

JACQUET Nicolas, 2003, *Préface* page 7 à 9 in ROZENBLAT Céline, CICILLE Patricia, *Les villes européennes : le rayonnement comparé des villes européennes*, DATAR/La Documentation Française, 95 pages.

JAMOT Christian, 1997, *Mise en réseau des villes moyennes et réseau cristallin, compatibilité ou antinomie ?* in COMMERCON Nicole et GOUJON Pierre, *Villes moyennes : espace, société, patrimoine*, PU Lyon, 490 pages.

JEANNEAU Jacques (sous la direction de), juillet septembre 1996, *Les villes moyennes de l'Arc Atlantique*, La revue de géographie de l'Ouest et des pays de l'Atlantique Nord Tome 43 n°171, Norois, Pages 479 à 709.

KUKAWKA Pierre, 2001, *L'Europe par ses régions*, PUG, 176 pages.

LABORDE Pierre (dirigé par), 1996, *L'Ibérie Atlantique : Permanences et mutations*, Aube/LAAT, 100 pages.

LABORDE Pierre, 1993, *Les villes de la Façade Atlantique* page 19 à 31 in CHARRIE Jean-Paul et LABORDE Pierre, *Dynamiques des systèmes urbains et devenir de la façade atlantique*, CESURB Talence, 166 pages.

LAJUGIE J., 1974, *Les villes moyennes*, Paris, Cujas, 216 pages.

LANDURE Guy, 2000, *Unités urbaines et districts ruraux en république d'Irlande 1981-1986 : Dynamisme démographique, métropolisation et politiques territoriales* page 79 à 105 in CARRIERE Jean-Paul et FARTHING Stuart, *Cités Atlantiques : Villes périphériques ou métropoles de demain ? Diagnostics et politiques*, Publisud, 356 pages.

LEBAHY Yves, 2001, *Le pays maritime : Un espace de projet original*, PUR, 141 pages.

LE BOUEDEC Gérard, 1997, *Activités maritimes et sociétés littorales de l'Europe atlantique 1690-1790*, Armand Colin Paris, 372 pages.

LE DIASCORN Yves, 1995, *La France : Un territoire réaménagé*, Marketing, 61 pages.

LE MOIGNE Jean-Louis, 1977, *La théorie du système général*, P.U.F., 258 pages.

LEVEQUE Laurent, 1998, *Réseaux de ville de la théorie à la réalité*, Pages 19 à 32, Etudes Normandes n° 3.

MANGIN Chantal, 2002, *Les coopérations interrégionales*, La Documentation Française DATAR, 102 pages.

MARTRAY Joseph, Décembre 1991, *Nous qui sommes l'Atlantique...*, Terre de Brume, 110 pages

MATHIS Philippe, 1996, *La stratégie des transports dans le grand Ouest*, page 97 à 111 in MORVAN Yves, *l'Entreprise Atlantique*, Aube, 116 pages.

MICHEL M, , Septembre/Octobre 1977, *Ville moyenne ville moyen* page 641 à 685, *Annales de Géographie* n° 478.

MONOD J., 1974, *Transformation d'un pays. Pour une géographie de la liberté*, Paris, Fayard, 186 pages.

MORVAN Yves, 1996, *l'Entreprise Atlantique*, Aube, 116 pages.

NADIN Vincent, 2000, *Transnational collaboration in the Atlantic Region* page 15 à 41 in CARRIERE Jean-Paul et FARTHING Stuart : *Villes périphériques ou métropoles de demain ? Diagnostics et politiques*, Publisud, 356 pages.

NOIN Daniel, 1998, *Le nouvel espace Français*, Armand-Colin Paris, 250 pages.

OFFNER Jean-Marc et PUMAIN Denise (sous la direction de), 1996, *Réseaux, territoires : signification croisées*, Aube, 280 pages.

OZIOL Sébastien, 1998, *Vers un indicateur socio-spatial du développement*, Mémoire de recherche de Magistère III, CESA Tours, 61 pages.

PECQUEUR Bernard, 2000, *Le développement local*, 2ème édition, Syros, 132 pages.

PERRONNET-MENAULT M., 1993, *L'évolution des villes de la Façade Atlantique Française* page 31 à 41 in CHARRIE Jean-Paul et LABORDE Pierre, *Dynamiques des systèmes urbains et devenir de la façade atlantique*, CESURB Talence, 166 pages.

PUMAIN Denise, DERYCKE Pierre-Henri, HURIOT Jean-Marie, 1996, *Pour une confrontation des théories urbaines* page 1 à 6 in DERYCKE Pierre-Henri, HURIOT Jean-Marie PUMAIN Denise : *Penser la ville : Théories et modèles*, Anthropos/Economica, 335 pages.

PUMAIN Denise et SAINT-JULIEN Thérèse, 1989, *Atlas des villes de France*, Reclus, 175 pages

RAFFARIN Jean-Pierre (sous la direction de), mai 1994, *Le livre de l'Atlantique : l'Arc Atlantique une idée qui gagne en Europe*, Aubin, 154 pages.

SALLEZ Alain (sous la direction de), 1993, *Les villes lieux d'Europe*, Aube, 198 pages.

ROZENBLAT Céline, CICILLE Patricia, 2003, *Les villes européennes : Le rayonnement comparé des villes européennes*, DATAR/ La Documentation Française, 95 pages.

TAULELLE François, Juin 2000, *Le SDEC : Instrument de l'aménagement du territoire européen ?* page 58 à 66 in DATAR/Territoires 2020 : *Revue d'études et prospective*, n°1, La Documentation française.

TESSON Frédéric et alii, 1996, *Les réseaux de villes : Dossiers d'experts*, La Lettre du cadre territorial, 166 pages.

TOINARD Stéphane, 1996, *La ville moyenne mythe ou réalité ?* page 537 à 543 in JEANNEAU Jacques (sous la direction de), juillet septembre 1996, *Les villes moyennes de l'Arc Atlantique*, La revue de géographie de l'Ouest et des pays de l'Atlantique Nord Tome 43 n°171, Norois, Pages 479 à 709.

VIOLLE Cécile, 2002, *L'option du polycentrisme dans le schéma de développement de l'espace communautaire : La coopération interrégionale peut-elle être un outil pour faciliter l'articulation des villes européennes*, CESA rapport de DEA, 75 pages.

WACKERMANN Gabriel, Septembre 2001, *Réseaux de villes et aménagement durable de l'Europe*, *Bulletin de l'Association des géographes français*, vol.3 pages 257 à 312.

### Sites Internet :

Ont été consultés :

- les sites des différentes villes étudiées
- les sites des différentes CCI concernées,
- les sites de l'ensemble des Offices de Tourisme,
- les sites des différents aéroports,

ainsi que tous les sites suivants :

<http://insee.fr>

<http://www.recensement.insee.fr/>

<http://www.industrie.gouv.fr/accueil.htm>

<http://www.France-technopoles.asso.fr>

<http://www.tourisme.fr>

<http://www.tourisme.gouv.fr/>

<http://www.viamichelin.com>

<http://www.sncf.com>

[www.datar.gouv.fr](http://www.datar.gouv.fr)

<http://www.equipement.gouv.fr>

<http://www.datar.gouv.fr/>

<http://www.aeroport.fr>

[www.arcat.org](http://www.arcat.org)

[www.iaat.org](http://www.iaat.org)

<http://www.interreg-atlantique.org>

<http://www.crpm.org>

<http://www.cor.eu.int/fr/index.html>

<http://www.cor.eu.int/fr/index.html>

<http://www.are-regions-europe.org/FR/index.html>

<http://europa.eu.int/>

<http://www.atlas-atlantique.org>

## **TABLES DES SIGLES**

<b>ANPE</b>	<b>Agence Nationale Pour l'Emploi</b>
<b>BIT</b>	<b>Bureau International du Travail</b>
<b>CCETT</b>	<b>Centre Commun d'Etudes de Télévision et de Télécommunications</b>
<b>CCI</b>	<b>Chambre de Commerce et d'Industrie</b>
<b>CEEI</b>	<b>Centre Européen d'Entreprises et d'Innovation</b>
<b>CELIB</b>	<b>Comité d'Etude de la Liaison des Intérêts Bretons</b>
<b>CHR</b>	<b>Centre Hospitalier Régional</b>
<b>CHRU</b>	<b>Centre Hospitalier Régional Universitaire</b>
<b>CHU</b>	<b>Centre Hospitalier Universitaire</b>
<b>CNERP</b>	<b>Conseil National des Economies Rurales et de la Productivité</b>
<b>CPPM</b>	<b>Cellule de Prospective des Périphéries Maritimes</b>
<b>CPVM</b>	<b>Contrat de Plan de Ville Moyenne</b>
<b>CRPM</b>	<b>Conférence Régionale des Périphéries Maritimes</b>
<b>CSP</b>	<b>Catégorie Socio Professionnelle</b>
<b>DATAR</b>	<b>Délégation à l'Aménagement du Territoire et à l'Action Régionale</b>
<b>DCN</b>	<b>Direction des Chantiers Navals</b>
<b>EBN</b>	<b>European Business innovation center Network</b>
<b>FEDER</b>	<b>Fonds Européen de Développement Régional</b>
<b>FMVM</b>	<b>Fédération des Maires des Villes Moyennes</b>
<b>FTEI</b>	<b>France Technopoles Entreprises Innovation</b>
<b>IASP</b>	<b>International Association of Science Parks</b>
<b>IDE</b>	<b>Investissements Directs à l'Etranger</b>
<b>IFREMER</b>	<b>Institut Français de Recherche et d'Exploitation des MERs</b>
<b>INSEE</b>	<b>Institut National de Statistiques d'Etudes Economiques</b>
<b>IUT</b>	<b>Institut Universitaire de Technologie</b>
<b>NERC</b>	<b>Natural Environment Research Council</b>
<b>NUTS</b>	<b>Nomenclature des Unités Territoriales Statistiques</b>
<b>PECO</b>	<b>Pays d'Europe Centrale et Occidentale</b>
<b>PIB</b>	<b>Produit Intérieur Brut</b>
<b>PIC</b>	<b>Programme d'Initiative Communautaire</b>
<b>PME</b>	<b>Petites et Moyennes Entreprises</b>
<b>PMI</b>	<b>Petites et Moyennes Industries</b>
<b>R&amp;D</b>	<b>Recherche &amp; Développement</b>
<b>RFF</b>	<b>Réseau Ferré de France</b>
<b>SDEA</b>	<b>Schéma de Développement de l'Espace Atlantique</b>
<b>SDEC</b>	<b>Schéma de Développement de l'Espace Communautaire</b>
<b>SNCF</b>	<b>Société National des Chemins de Fer</b>
<b>TGV</b>	<b>Train à Grande Vitesse</b>
<b>UDT</b>	<b>Unité De Trafic</b>
<b>ZIM</b>	<b>Zone d'Intégration Mondiale</b>



## TABLE DES CARTES

Je 6	The Atlantic arc, the Atlantic area and the transnational study area
Je 7	L'Espace Atlantique défini par le programme INTERREG IIIB
Je 17	Produit Intérieur Brut en 1999
Je 18	Emploi par secteur en 2000 dans les régions de l'Arc Atlantique
Je 35	Distribution de la population dans l'Ouest européen
Je 38	Le polycentrisme en France et en Europe
Je 44	Répartition des villes intermédiaires selon différents critères
Je 45	Systèmes urbains et propositions de mise en réseaux des villes et des métropoles
Je 46	Localisation des unités urbaines étudiées
Je 47	Les différentes échelles du polycentrisme
Je 65	Population des unités urbaines étudiées en 1999
Je 68	Taux de croissance démographique entre 1990 et 1999
Je 71	Part des moins de 20 ans dans la population totale des unités urbaines en 1999
Je 72	Part des plus de 65 ans dans la population totale des unités urbaines en 2000
Je 76	Part de la population active travaillant dans le secteur tertiaire en 1999
Je 78	Part des cadres dans la population active occupée des unités urbaines en 1999
Je 80	Taux de chômage dans les unités urbaines étudiées en 1999
Je 83	Nombre et part des établissements de services en 2002
Je 85	Répartition des établissements de plus de 10 salariés en 2001
Je 87	Nombre d'établissements de plus de 500 salariés dans les unités urbaines étudiées en 2001
Je 88	Répartition des technopoles sur la Façade atlantique française en 2003
Je 91	Les fonctions administratives des unités urbaines étudiées en 2003
Je 92	Présence de CHU, CHR ou CHRU dans les unités urbaines étudiées en 2003
Je 93	Nombre de chambres des hôtels de trois étoiles et plus en 2003
Je 94	Equipements et manifestations culturelles attirant plus de 50 000 visiteurs en 2002
Je 98	Accessibilité temporelle par la route au niveau national en 2003
Je 99	Lignes de chemin de fer connectées aux villes étudiées en 2002
Je 100	Trafic ferroviaire journalier en 2003
Je 101	Relations ferroviaires directes journalières entre les unités urbaines étudiées en 2004
Je 102	Relations directes journalières ferroviaires avec les métropoles atlantiques et Paris en 2003
Je 103	Trafic en UDT des principaux aéroports en 2003
Je 104	Liaisons aériennes quotidiennes sur la Façade Atlantique pour les villes étudiées
Je 105	Liaisons quotidiennes aériennes pour les villes étudiées en 2003
Je 106	Flux aériens principaux de passagers pour les villes étudiées en 2003
Je 107	Trafic de marchandises des ports des unités urbaines étudiées en 1999
Je 109	Synthèse des atouts et faiblesses des unités urbaines
Page 111	Essai de typologie des unités urbaines

## **TABLE DES GRAPHIQUES, TABLEAUX ET SCHEMAS**

**P21 Tableau I** : Situation démographique des régions atlantiques françaises en 1999

**P46 Tableau II** : Villes intermédiaires atlantiques

**P65 Tableau III** : Nombre d'habitants par unités urbaines en 1999

**P67 Tableau IV** : Taux de croissance de la population entre 1990 et 1999 (%)

**P69 Tableau V** : Solde naturel et migratoire des unités urbaines entre 1990 et 1999

**P70 Tableau VI** : Part des moins de 20 ans dans la population totale en 1999 (%)

**P72 Tableau VII** : Part des 65 ans et plus dans la population totale en 2001 (%)

**P74 Tableau VIII** : Synthèse Démographie

**P76 Tableau IX** : Population active totale et population active occupée dans le secteur tertiaire en 1999 (%)

**P78 Tableau X** : Répartition de la population active occupée par CSP en 1999

**P79 Tableau XI** : Taux de chômage en 1999 (%)

**P82 Tableau XII** : Répartition des établissements par secteur d'activité en 2001

**P84 Tableau XIII** : Nombre d'établissements de plus de 10 salariés par unités urbaines en 1999

**P86 Tableau XIV** : Les établissements de plus de 500 salariés dans les unités urbaines en 1999

**P89 Tableau XV** : Synthèse Compétitivité

**P95 Tableau XVI** : Synthèse Equipements /Fonctions urbaines

**P107 Tableau XVII** : Deux catégories de ports

**P108 : Tableau XVIII** : Synthèse Connectivité/Accessibilité

**P81 Graphique I** : Nombre d'établissements par ville en 2001

**P83 Graphique II** : Répartition des établissements par secteur d'activité en 2001

**P85 Graphique III** : Etablissements de plus de 10 salariés en 2001

**P93 Graphique IV** : Nombre d'hôtels de 3 étoiles et plus en 2003

**P48 Schéma I** : Des villes intermédiaires trop tournées vers les métropoles

**P48 Schéma II** : Des villes intermédiaires trop tournées vers leur hinterland

## TABLES DES MATIERES

REMERCIEMENTS .....	1
SOMMAIRE.....	2
INTRODUCTION.....	3
<b>PREMIERE PARTIE .....</b>	<b>5</b>
I PRESENTATION DU TERRAIN D'ETUDE : QU'EST-CE QUE L'ESPACE ATLANTIQUE ? .....	6
1 <i>Une identité fondée sur un passé brillant qui n'a su être conservé</i> .....	7
a) XV <sup>e</sup> et XVIII <sup>e</sup> siècles : l'âge d'or : les régions atlantiques au cœur des échanges maritimes : .....	8
b) Un déclin amorcé à partir du début XIX <sup>e</sup> siècle : .....	9
2 <i>La prise de conscience d'une certaine périphéricité</i> : .....	10
a) La constitution de la Commission de l'Arc Atlantique.....	10
b) L' Arc Atlantique : d'une volonté locale à .....	11
c) ...une reconnaissance européenne.....	12
II LES ATOUTS ET LES FAIBLESSES DE CET ESPACE PERIPHERIQUE .....	14
1 <i>Des potentiels à valoriser</i> .....	14
a) Une richesse naturelle et patrimoniale .....	14
b) Des potentiels économiques.....	15
2 <i>Une périphéricité géographique et socio économique</i> .....	16
a) Une périphéricité géographique .....	16
b) Une périphéricité économique .....	17
❖ Le Produit Intérieur Brut (PIB).....	17
❖ Structure sectorielle de l'emploi .....	18
3 <i>Une armature urbaine faible et déséquilibrée</i> .....	20
a) Un espace peu dense et sous urbanisé .....	20
❖ De faibles densités .....	20
❖ Une hiérarchie urbaine déséquilibrée.....	21
❖ Un faible rayonnement international des pôles urbains principaux.....	22
b) Des déséquilibres territoriaux internes.....	23
❖ Des systèmes urbains différenciés .....	23
❖ Déséquilibre urbain/rural .....	24
❖ Des clivages littoral /intérieur .....	24
III VERS UN ACCROISSEMENT DES DISPARITES TERRITORIALES INTERNES .....	25
1 <i>L'internationalisation de l'économie</i> .....	25
2 <i>Des politiques discriminantes</i> .....	26
a) Politiques nationales d'aménagement du territoire .....	26
b) Politiques de transports .....	27
c) Politiques locales.....	28
<b>DEUXIEME PARTIE .....</b>	<b>31</b>
I LE POLYCENTRISME MULTISCALEAIRE, CONDITION D'UN DEVELOPPEMENT TERRITORIAL EQUILIBRE .....	34
1 <i>Le SDEC ou le développement territorial polycentrique européen</i> .....	34

2 Le polycentrisme maillé : le choix français.....	36
II QUELLE DEFINITION, QUEL ROLE, QUELLE PARTICIPATION POUR LES VILLES MOYENNES DE L'ESPACE ATLANTIQUE ? .....	39
1 Définition de la ville moyenne française : .....	40
a) Le critère démographique ? .....	40
b) Le critère fonctionnel ? .....	41
c) Des critères plus subjectifs ? .....	42
2 Quelles villes intermédiaires pour l'Espace Atlantique ? .....	44
a) La limite supérieure .....	45
b) La limite inférieure .....	45
III LA MISE EN RESEAU DES VILLES MOYENNES .....	50
1 Du réseau urbain au système de villes : « une ossature façonnée par le temps » [Guigou, 1993].....	50
2 Les réseaux de villes : une démarche volontaire [TESON, 1996] .....	51
a) La société fonctionne en réseau.....	51
b) Définition des réseaux de villes .....	52
c) Des impératifs à remplir... ..	53
d) ... mais des buts communs.....	54
e) Des réseaux divers.....	55
<b>TROISIEME PARTIE.....</b>	<b>57</b>
I LES INDICATEURS, DES INSTRUMENTS DE MESURE .....	59
1 Définition et fonctions .....	59
2 Contraintes et limites des indicateurs .....	60
II LES CHAMPS RETENUS ET LEURS CONTENUS.....	61
1 Les champs retenus.....	61
1 Le contenu des champs .....	62
a) Le critère de démographie : .....	62
b) Le critère de compétitivité : .....	62
c) Fonctions et équipements urbains : .....	63
d) Le critère de connectivité : .....	63
II LES INDICATEURS CHOISIS, LES DONNEES CHIFFREES ET LEUR ANALYSE.....	64
1 La démographie.....	64
a) Le poids démographique .....	65
b) Taux de croissance démographique entre 1990 et 1999 .....	67
c) Les moins de 20 ans .....	70
d) Les 65 ans et plus .....	72
2 La compétitivité .....	75
a) Les actifs du secteur tertiaire .....	76
b) La part des cadres dans la population active occupée.....	78
c) Le taux de chômage.....	79
d) Les établissements de services .....	81
e) Les établissements de plus de dix salariés.....	84
f) Les établissements de plus de 500 salariés.....	86
g) Les technopoles .....	88
3 Les fonctions et équipements urbains.....	90

a ) Les fonctions administratives .....	91
b ) Les centres hospitaliers .....	92
c ) Les hôtels de trois étoiles et plus : .....	93
d ) Les manifestations culturelles .....	94
<b>4 La connectivité et l'accessibilité .....</b>	<b>96</b>
a ) Accessibilité et connectivité routière .....	97
❖ Analyse topologique du réseau autoroutier .....	97
❖ Accessibilité temporelle au niveau national .....	98
b ) Accessibilité et connectivité ferroviaire .....	99
❖ Analyse topologique du réseau .....	99
❖ Analyse du trafic ferroviaire .....	100
Nombre quotidien d'arrivées et de départs de trains .....	100
Relations directes .....	101
Relations avec les métropoles atlantiques et Paris .....	102
c ) Accessibilité et connectivité aérienne .....	103
❖ Analyse du trafic aérien des différents aéroports .....	103
❖ Analyse des relations proposées .....	104
Relations intra-atlantiques .....	104
Relations à l'intérieur du territoire français .....	105
Relations internationales .....	106
d ) Connectivité maritime .....	107
<b>CONCLUSION .....</b>	<b>114</b>
<b>BIBLIOGRAPHIE .....</b>	<b>118</b>
<b>TABLES DES SIGLES .....</b>	<b>127</b>
<b>TABLE DES CARTES .....</b>	<b>128</b>
<b>TABLE DES GRAPHIQUES, TABLEAUX ET SCHEMAS .....</b>	<b>129</b>
<b>TABLES DES MATIERES .....</b>	<b>130</b>