



Centre d'Etudes Supérieures
d'Aménagement

POUR UN DEVELOPPEMENT POLYCENTRIQUE DE L'ESPACE ATLANTIQUE : LA MISE EN RESEAU DES VILLES MOYENNES

LE CAS DE L'ESPAGNE



Mémoire de recherche
Directeur de recherche : Jean-Paul CARRIERE

Erika MIGUEL
Magistère « Aménagement », 3^e année

UNIV. TOURS EPU DA CESA



D 251 001651 3

REMERCIEMENTS

Je tiens avant tout à remercier mon directeur de recherche, **Jean-Paul CARRIERE**, Professeur en Aménagement-Urbanisme au CESA à Tours, pour ses conseils attentifs et sa très grande disponibilité tout au long de l'élaboration de cette recherche.

Je remercie également Monsieur **Julián MORA ALISEDA**, Professeur de Géographie et d'Aménagement du Territoire à l'Université de Cáceres, en Estrémadure (Espagne), pour les informations qu'il a eu la gentillesse de me fournir.

Je remercie enfin toutes les personnes qui ont contribué, d'une manière ou d'une autre, à l'élaboration de ce travail, et tout particulièrement Mademoiselle **Emilie BOCK**, avec qui j'ai eu un grand plaisir à travailler.

SOMMAIRE

| | |
|---|--------------|
| INTRODUCTION | P.2 |
| PARTIE 1 : LA FAIBLESSE CROISSANTE DE L'ARMATURE URBAINE DE L'ESPACE ATLANTIQUE | p.5 |
| A. Présentation du terrain d'étude : qu'est-ce que l'espace atlantique ? | p.6 |
| B. Des richesses, mais un état de périphéricité et une armature urbaine faible et déséquilibrée | p.14 |
| C. La tendance à l'accroissement des disparités territoriales internes | p.26 |
| <i>SYNTHESE PARTIE 1</i> | <i>p.31</i> |
| PARTIE 2 : POUR UN POLYCENTRISME MULTISCALEIRE : LA MISE EN RESEAU DES VILLES MOYENNES | p.32 |
| A. Le polycentrisme multiscalaire, condition d'un développement territorial équilibré | p.33 |
| B. Vers une mise en réseau des villes moyennes | p.53 |
| <i>SYNTHESE PARTIE 2</i> | <i>P.63</i> |
| PARTIE 3 : DES CRITERES POUR LA MISE EN RESEAUX DES VILLES MOYENNES DE L'ESPACE ATLANTIQUE | p.64 |
| A. Des critères pour les mises en réseaux | p.65 |
| B. Les indicateurs, traductions « scientifiques » des critères | p.69 |
| C. Base de données correspondant aux indicateurs précédemment définis pour l'ensemble des villes d'étude. | p.85 |
| D. Analyse des données dans le but de dégager des motifs de mise en réseau | p.111 |
| CONCLUSION | p.122 |
| BIBLIOGRAPHIE | p.124 |
| TABLE DES MATIERES | p.129 |

INTRODUCTION

Marché unique, monnaie commune, projets communautaires...on assiste aujourd'hui à une accélération du processus d'intégration européenne.

Pourtant, des écarts de compétitivité importants persistent entre la partie centrale de l'Europe et ses zones périphériques. Actuellement, il n'existe qu'une seule grande zone géographique d'importance mondiale, appelée tantôt « Banane Bleue » ou « Pentagone », délimitée par les métropoles de Londres, Paris, Milan, Munich et Hambourg. Cet espace, qui ne couvre que 20 % de la surface du territoire de l'Union Européenne, concentre pourtant 40 % de la population communautaire et 50 % du PIB européen. Dans le contexte de la globalisation, qui renforce encore les régions offrant déjà les meilleurs avantages comparatifs, la tendance est à l'accroissement des disparités entre la « dorsale européenne » et les régions périphériques du continent.

Cette perspective reste inacceptable, dans la mesure où elle est totalement contradictoire avec le processus d'intégration européenne et la notion de développement durable.

La façade atlantique du continent est l'une des zones périphériques qui souffrent le plus de l'accroissement de leur marginalisation. Dotée de seulement 3 villes millionnaires, et d'une densité qui ne s'élève qu'à 94 hab/km² (la moyenne européenne étant de 153 hab/km²), cette région est sous-urbanisée comparativement au reste de l'Europe. Du coup, ses cités ont du mal à rivaliser avec les grandes métropoles du cœur de l'Europe, et la périphéricité de cette zone est non seulement géographique, mais aussi économique : couvrant 28 % de la surface du continent, elle n'est peuplée par seulement 15 % de la population, et son PIB ne s'élève qu'à 80 % de la moyenne communautaire. Depuis les années 70, avec la naissance de la Commission de l'Arc Atlantique, les régions atlantiques ont pris conscience de leur périphéricité géographique et économique et se sont unies pour lutter ensemble contre ce handicap.

Mais malgré les nombreuses mesures d'intégration européennes mises en place, la tendance est à l'accroissement de l'isolation périphérique (d'autant que le centre de gravité européen se déplace à l'est, avec l'élargissement de l'Union Européenne). Les nombreux progrès permis par les diverses politiques ne suffisent pas à compenser l'écart qui se creuse continuellement avec la Banane Bleue. Le problème est celui d'une difficulté réelle à réduire la périphéricité des régions atlantiques.

Ainsi se pose la question des moyens d'intervention permettant de réduire cet écart de manière efficace. Comment réduire la périphéricité des régions atlantiques ?

Actuellement, les politiques de développement de l'espace atlantique misent essentiellement sur le développement des grands pôles urbains comme « pôles de croissance », le développement du pôle étant supposé, par effet d'entraînement, permettre celui de leur hinterland. Mais contrairement à l'effet souhaité, ces projets ne font qu'accroître l'écart entre les grandes villes littorales et leur arrière-pays : ils ont pour effet d'accroître le phénomène de concentration de la population au sein des grandes cités littorales.

Parce que les politiques volontaristes de développement de l'Arc Atlantique ne doivent pas renforcer ces disparités intra régionales, le Schéma de Développement de l'Espace Communautaire (SDEC), publié en 1999 à la suite de la conférence de Postdam, envisage un nouveau modèle d'organisation spatiale polycentrique pour l'Europe qui prend en compte la nécessité d'éviter cette aberration. L'intérêt du polycentrisme est de rééquilibrer le territoire européen, de réduire l'écart de développement entre la dorsale européenne et la périphérie du continent. Mais son objectif est de tendre vers « un développement spatial équilibré et durable de l'Union Européenne » non seulement à l'échelle du continent, en luttant contre une opposition Banane Bleue/ périphéries, mais aussi à l'échelle intra régionale. Le SDEC spécifie que le modèle de développement polycentrique n'a de sens que s'il est appliqué simultanément à tous les niveaux spatiaux : européen, national, régional et même local.

Le SDEC propose, entre autres orientations, une stratégie alternative au développement métropolitain exclusif dont nous venons d'identifier les faiblesses. Au lieu de miser sur le développement des pôles urbains les plus importants, il parie notamment sur le fort potentiel de développement des villes intermédiaires. Leur rôle, ainsi que celui des réseaux qu'elles forment, pourrait donc être fondamental dans un développement régional équilibré. La stratégie suggérée par le SDEC part de l'idée que l'armature urbaine des territoires européens, même faiblement métropolisés, devrait favoriser l'émergence de grands systèmes compétitifs à l'échelle mondiale. L'existence de spécialisations complémentaires entre les villes moyennes, créant des réseaux performants et dynamiques, est susceptible de pallier l'absence de métropoles régionales ; en outre, elle permettrait de lutter contre les déséquilibres intra-régionaux entre pôles urbains littoraux et arrière-pays.

Mais une question surgit immédiatement après que l'on a supposé la pertinence et l'efficacité de cette politique alternative à la métropolisation : comment déterminer, d'une part, quelles sont les villes ayant une capacité à devenir des pivots du développement polycentrique, et d'autre part, quelles sont les alliances de villes les plus pertinentes dans cette perspective de développement stratégique ?

La définition de critères précis semble à cet égard indispensable. Mais une approche rigoureuse de la question semble exiger la constitution d'indicateurs quantitatifs, qui puissent constituer une traduction scientifique de ces critères.

Il s'agira alors de vérifier si les indicateurs quantitatifs alors définis peuvent effectivement dégager des motifs pertinents de mise en réseau.

La première étape de ce travail consistera à identifier cette faiblesse croissante de l'armature urbaine de l'Espace Atlantique, en dépit – et en partie en raison – des diverses politiques menées dans le but d'un rééquilibrage du territoire européen.

Ce constat amènera à évoquer la réponse proposée par la Commission Européenne (dans le cadre du SDEC) à ce problème : un scénario de polycentrisme multiscalair, dont un projet de mise en réseau des villes de niveau intermédiaire serait la clé de voûte.

Cette proposition amène à examiner en quoi les villes moyennes et les réseaux de villes peuvent réellement constituer des outils appropriés, dans la perspective de ce projet de développement polycentrique ; pour répondre à cette question, il sera nécessaire de mieux définir ces deux concepts.

Enfin, le projet d'une mise en réseau des villes moyennes amène à se poser la question des moyens : comment savoir quelles villes seront aptes à devenir des nœuds du développement polycentrique, et comment déterminer avec quelles villes la coopération sera la plus pertinente ?

L'établissement de critères de sélection, pour lesquels seraient définis une batterie d'indicateurs quantitatifs, semble dans cette perspective tout à fait nécessaire.

Il sera alors question de vérifier l'hypothèse suivante : les indicateurs quantitatifs permettent-ils de dégager des motifs objectifs de mise en réseau ?

Afin de vérifier cette hypothèse, cette théorie sera expérimentée sur l'une des sections de l'Espace Atlantique : les régions espagnoles de cet espace transnational.

Partie I :
LA FAIBLESSE CROISSANTE DE L'ARMATURE URBAINE
DE L'ESPACE ATLANTIQUE

A. PRESENTATION DU TERRAIN D'ETUDE : QU'EST-CE QUE L'ESPACE ATLANTIQUE ?

Le terme d'« espace atlantique » renvoie à l'un des grands groupes de régions européennes formés dans le cadre du programme d'initiative communautaire de coopération transnationale INTERREG III B. Cet espace correspond *grosso modo* à la façade atlantique – au sens large – du continent européen, et concerne donc plusieurs régions des cinq pays « atlantiques » de l'Union Européenne : l'Irlande, le Royaume-Uni, la France, l'Espagne et le Portugal.

Cependant, l'observation - même très rapide - des contours de cet espace sur une carte soulève immédiatement une question : quels sont donc les critères qui ont amené à se rassembler dans un même espace des régions aussi dissemblables que le très rural centre portugais et le Pays Basque espagnol, véritable conurbation industrielle, ou encore des territoires insulaires aussi différents que l'Irlande et les Canaries ?

Analyser un espace de manière pertinente n'est envisageable que dans le cadre d'une bonne connaissance, d'une compréhension fine de celui-ci. Or, comprendre l'espace atlantique nécessite d'en connaître au préalable l'histoire : les éléments qui amené cet espace transnational à se former en tant que territoire institutionnel, puis à évoluer (en termes de périmètre) jusqu'à son état actuel, permettent à eux seuls de mieux en saisir les caractéristiques et les paradoxes.

La conscience, en ce qui concerne les régions, d'appartenir à un ensemble territorial plus vaste, qui serait la façade atlantique, ne date pas de la création de l'« espace atlantique » par l'Union Européenne, en 2000. Depuis plusieurs siècles, l'« atlanticité » a rassemblé ces régions sous des caractéristiques communes, au-delà de leurs différences fondamentales. Cependant, au fil de l'histoire, les points communs qui les ont caractérisé ont évolué : si la prospérité et le dynamisme ont pendant longtemps été l'élément commun le plus remarquable des régions atlantiques, c'est aujourd'hui la marginalisation par rapport aux zones plus dynamiques du continent, correspondant au centre de l'Union Européenne, et donc la conscience d'une certaine périphéricité par rapport au « cœur » de l'Europe qui les rassemble.

1/ Une identité fondée sur un passé dynamique...

Pendant plusieurs siècles, la façade atlantique a été sans conteste la zone la plus dynamique du continent européen : cette prospérité liée à la maritimité fut sans doute la première caractéristique commune des régions atlantiques.

Au XV^e siècle, alors que les pays européens les plus puissants tentent d'agrandir sans relâche leur empire par des conquêtes incessantes, Christophe Colomb découvre le Nouveau Monde. Les cités portuaires espagnoles et portugaises deviennent les points de départ des grands conquérants. Tous les regards se tournent alors vers ce finistère européen qui devient l'interface entre ces terres inconnues riches de promesses et l'Europe : la façade atlantique.

Le commerce se développe alors rapidement entre l'Europe et le continent américain ainsi qu'avec l'Afrique. Les cités atlantiques deviennent donc des pôles d'échange d'un dynamisme remarquable : Lisbonne et Séville deviennent ainsi les centres incontournables du négoce entre l'Europe et le reste du monde.

Plus tard, au XVIII^e siècle, le commerce triangulaire va permettre l'enrichissement et l'essor remarquable d'autres cités atlantiques : celui de Bristol, qui devient alors la seconde ville d'Angleterre après Londres, tandis que Bordeaux et Nantes acquièrent elles aussi une importance remarquable dans l'économie française. Ces deux dernières cités, à l'instar de Brest, connaissent alors une croissance spectaculaire : leur attraction est si grande que l'afflux de migrants vient doubler leur population en moins d'un siècle. Bordeaux, qui passe du rang de septième à celui de troisième ville de France entre 1700 et 1790, grâce à un accroissement démographique record de 146 %, attire des négociants venus jusque de Hambourg ou Lübeck (CHALINE, 1996)...

Au siècle suivant, les ports de Bilbao, Glasgow et Liverpool entrent pleinement dans la Révolution Industrielle, et saisissent rapidement les opportunités de développement offertes par le capitalisme naissant.

Les villes atlantiques ont donc bel et bien inscrit dans l'Histoire leur dynamisme, dont elles portent encore aujourd'hui la mémoire : l'héritage celtique du VI^e siècle offre les empreintes d'un patrimoine architectural porteur d'identité fortement valorisé par le tourisme. Les échanges entre les régions les plus imprégnées par cette culture sont nombreux. Par ailleurs, les villes de l'Océan Atlantique ont diffusé la culture européenne sur tous les continents. Elles conservent toujours des liens privilégiés avec le continent américain. Enfin, toutes les villes de l'Atlantique, à l'exception des villes anglaises, ont su conserver un réel dynamisme démographique qui les distingue des métropoles du centre de l'Europe. A travers les époques, la maritimité a donc toujours été le principal fondement de l'unité des régions de la façade atlantique.

2/...puis sur la prise de conscience d'une certaine périphéricité

a. L'émergence du déséquilibre territorial intra européen

Ce qui fut longtemps le principal atout de la façade atlantique, à savoir sa position géographique de « porte occidentale de l'Europe », est aujourd'hui plutôt devenu un handicap.

Après le XVII^e siècle, cette région a certes continué à prospérer, mais dans une moindre mesure relativement à d'autres régions du continent, notamment celles d'Europe Centrale ; le centre de gravité de l'Europe s'est ainsi décalé vers l'est, et le caractère périphérique de la façade atlantique est devenu manifeste. Il s'est accentué à partir des XVIII^e et XIX^e siècles, en grande partie parce que cette région ne s'est pas insérée de manière très forte au sein du nouveau paradigme technico-économique dominant. L'appartenance à la façade atlantique est ainsi devenue synonyme d'éloignement par rapport au « cœur » de l'Europe.

Au XX^e siècle, des 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 Produit Intérieur Brut (PIB) de 6,8 milliards d'euros, l'Union Européenne présente de graves déséquilibres économiques. Il n'existe en effet actuellement qu'une seule grande zone géographique d'importance mondiale en Europe, délimitée par les métropoles de Paris, Londres, Milan, Munich et Hambourg. Cette zone offre des fonctions économiques et des services globaux de valeur élevée, qui permettent d'atteindre un niveau élevé de rente et de disposer d'infrastructures bien développées. Parfois appelée « le Pentagone », elle est plus fréquemment désignée sous le nom de « Banane Bleue », terme explicite choisi par Roger Brunet en 1989. Il distingue cet espace central continental dynamique d'un ensemble de territoires périphériques écartés.

Cette « Banane Bleue », qui ne couvre que 20 % de la surface du territoire de l'Union Européenne, concentre en effet aujourd'hui 40 % de sa population et 50 % de son Produit Intérieur Brut (PIB) (DATAR, 2002). A l'inverse, certaines zones situées dans la périphérie européenne, telles que la partie méridionale de l'Union Européenne (du Portugal à la Grèce, en passant par le sud de l'Espagne et de l'Italie), ou encore la partie septentrionale du continent (nord de la Finlande et du Royaume-Uni), le PIB par habitant ne représente qu'entre 50 % et 65 % de la moyenne communautaire (UNION EUROPEA, 1999). En ce sens, la situation géoéconomique de l'Union se distingue, par exemple, de celle des Etats-Unis, qui disposent de plusieurs zones d'intégration économique à l'échelle mondiale (la côte ouest, la côte est, le sud-ouest).

De plus, le contexte actuel de globalisation de l'économie a pour conséquence « une recomposition territoriale qui privilégie spontanément les régions les plus avancées, celles offrant les meilleurs avantages comparatifs » (CARRIERE, 2002). Il existe donc une tendance lourde à la polarisation au profit de cette zone que l'on appelle aussi « la dorsale européenne ».

En outre, ces disparités économiques s'accompagnent de disparités urbaines : les variations régionales de la densité des villes sont révélatrices des inégalités spatiales de l'urbanisation européenne. On constate un phénomène de diffusion centre-périphérie de l'urbanisation européenne, en soulignant la dorsale centrale, qui s'identifie à l'Europe Rhénane, prolongée au nord-ouest vers les Midlands et au sud vers l'Italie. Dans toute cette zone centrale, moins de 25 km séparent en moyenne deux villes de plus de 10 000 habitants. Dans les régions périphériques, la densité est beaucoup plus faible : leurs espacements dépassent les 50 km dans la plupart des régions de la péninsule scandinave, ainsi que dans plusieurs régions de l'Europe Atlantique (Irlande, sud de la France, Espagne intérieure) et Méditerranéenne (Yougoslavie, Grèce...).

La concentration de l'activité dans les régions relativement fortes peut, à court terme, favoriser la production économique dans l'Union. Mais à long terme, ce phénomène risque de détériorer le potentiel productif des régions les plus faibles et de réduire leur capacité à exploiter leurs avantages comparatifs (DATAR, 2002).

Bien entendu, cette perspective est inacceptable dans la mesure où elle totalement contradictoire avec le processus d'intégration européenne. Ces graves déséquilibres qui affectent l'Union Européenne entravent la réalisation du modèle poursuivi de développement durable et équilibré du territoire, **la cohésion étant l'un des objectifs fondamentaux de l'Union**, ainsi qu'en témoigne l'Article 23 de l'Acte unique européen (1986), devenu l'article 158 du traité consolidé instituant la Communauté Européenne : « 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 ».

b. Les régions éloignées du centre européen prennent conscience de leur périphéricité

Aussi, en 1973, sur une initiative du Centre d'Etudes et de Liaison des Intérêts Bretons (CELIB), 23 régions périphériques et maritimes européennes – qu'elles soient atlantiques, méditerranéennes ou baltiques, se sont réunies à Saint-Malo. Ensemble, elles se sont interrogées sur les modalités de collaboration permettant de promouvoir leurs intérêts dans un marché commun plus intégré.

De cette rencontre est née la Conférence des Régions Périphériques et Maritimes (CRPM), dont le but principal est de s'assurer que les régions périphériques et maritimes soient reconnues par les décideurs européens, et de promouvoir une action plus intensive de l'Europe pour réduire les disparités.

Le démarrage est long, mais une prise de conscience véritable s'effectue en 1989 à la suite de la publication d'un rapport de Roger Brunet et de son équipe du GIP Reclus, dans lequel il met en avant le déséquilibre du développement au sein de l'espace communautaire. La même année, des commissions géographiques internes à la CRPM s'organisent en macro-régions de coopération transnationale : trois groupes se forment en fonction des similarités économiques, culturelles, sociales et environnementales : Interméditerranéen, Mer du Nord et Arc Atlantique.

➤ *La création endogène de l'Arc Atlantique*

La Commission de l'Arc Atlantique est la première institution à avoir représenté les intérêts de la façade atlantique. Porte-parole de 32 autorités régionales et locales, sa mission consiste à faire émerger une prise de conscience quant aux problèmes rencontrés par l'Arc Atlantique, et à encourager toutes les actions relevant du développement endogène.

La plupart des régions de l'Arc Atlantique bénéficient de fonds structurels (notamment le FEDER), utilisent les initiatives communautaires telles que PESCA, LEADER ou URBAN, certaines bénéficient même du fonds de cohésion, mais le principal apport de la création de l'Arc Atlantique est autre : la création de cette institution transnationale a surtout permis à cette zone de recourir à l'« article 10 » du FEDER, qui subventionne les projets et études concernant le développement régional dans un contexte transnational.

Dans ce cadre, trois programmes voient alors le jour :

- Arc Atlantic Network, qui vise à établir et renforcer les contacts entre les diverses régions du territoire
- Finatlantic, dont le but est d'encourager les échanges financiers et informatiques entre PME-PMI
- Atlantis, le plus important, qui a soutenu de variés et nombreux projets.

Le but commun de ces programmes était de tenter de construire une économie plus forte et plus compétitive au sein de l'Europe. Un Atlantis II fut élaboré mais jamais opérationnel, en raison de la création, en 1990, du programme INTERREG.

➤ *La consécration de la dimension interrégionale par l'Union Européenne*

INTERREG I, la première initiative communautaire en matière de coopération transfrontalière, c'est-à-dire entre les régions situées de part et d'autre d'une frontière nationale commune, a été lancée en juillet 1990. La création de ce dispositif marque symboliquement «l' incursion » (CARRIERE, 2002) de l'Europe dans le champ de l'aménagement du territoire. En effet, bien que ce domaine ne relève pas de ses compétences, mais de celles des Etats membres, la nécessité d'un développement plus équilibré du territoire européen devient évidente, notamment dans le cadre de l'exigence du respect de la notion de cohésion territoriale, qui figure déjà à l'article 16 du Traité consolidé instituant la Communauté Européenne. A la demande des Etats, la Commission introduit une nouvelle échelle d'analyse dans sa réflexion et produit deux rapports à ce sujet, Europe 2000 (1992) et Europe 2000+ (1994). Ce dernier préconise la vision d'une Europe organisée en huit macro régions, dont le développement équilibré est proposé comme priorité dans la définition des politiques de la Communauté.

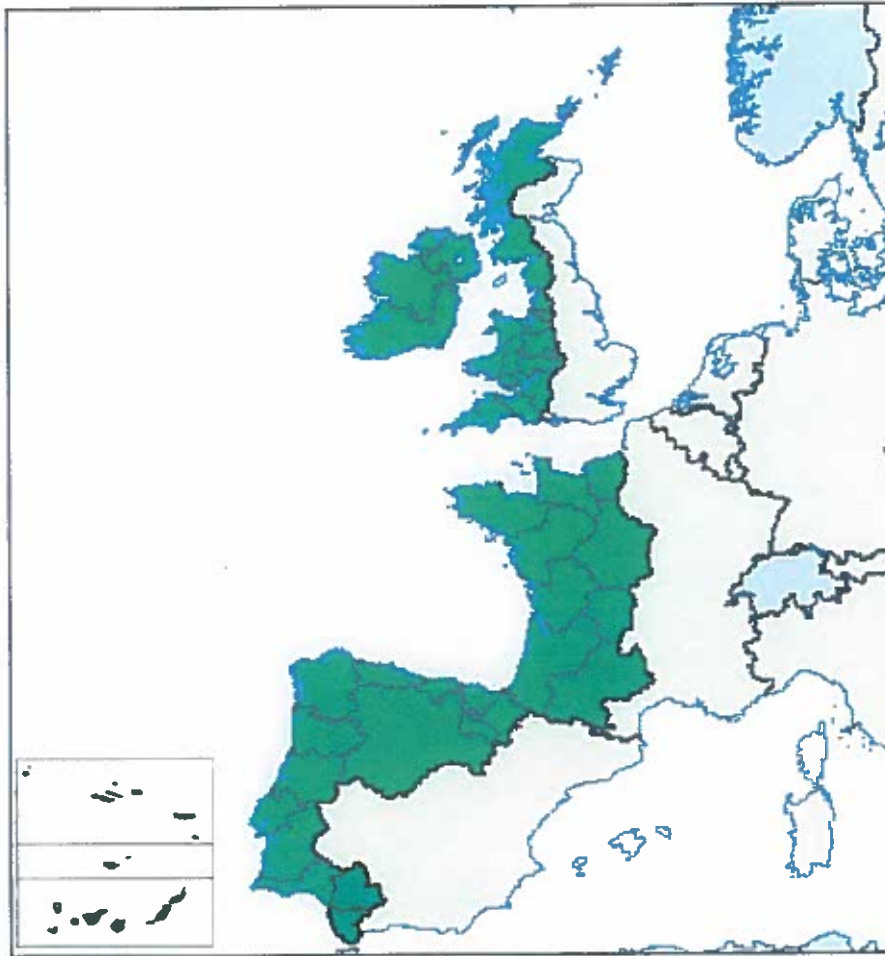
Le programme INTERREG IIC, lancé pour la période 1994-1999, confirme le découpage proposé par Europe 2000+, et consacre de ce fait le principe d'une grande région atlantique, en tant qu'espace d'intervention. Ce nouvel outil d'aide au développement de la coopération interrégionale transnationale semble conçu sur mesure pour l'Arc Atlantique, qui a le plaisir de voir se confirmer le volontarisme européen en matière d'aménagement du territoire, bien que le budget alloué fût encore des plus modestes.

Une troisième génération, INTERREG III, a été mise en place pour la période 2000-2006. Comportant trois volets, ce programme encourage les coopérations transfrontalières (volet A), transnationales (volet B), et interrégionales (volet C).

La coopération interrégionale (volet B, qui poursuit en partie l'action du volet IIC), vise à promouvoir une meilleure intégration territoriale dans l'Union grâce à la formation de grands groupes de régions européennes contiguës. Les groupement de régions qu'il retient pour sa mise en œuvre entre 2000 et 2006 ignore de façon délibérée les frontières nationales et privilégie les solidarités de caractère géographique, à savoir les espaces de la Méditerranée occidentale, alpin, sud-ouest Europe, nord-ouest Europe, Mer du Nord, Mer Baltique, central et danubien, périphérique nord, caraïbe et océan indien, « Archimed » et Atlantique. Ces programmes font figure d'espaces transnationaux en voie d'intégration, véritables « petites

Europes » (CARRIERE, 2002). Parmi ces programmes, sept concernent des régions françaises, notamment celui de l'Arc Atlantique. Son périmètre a connu quelques modifications, et il a été rebaptisé « Espace Atlantique ».

Carte de l'Espace Atlantique



Source : Commission Européenne, 2000

L'espace atlantique couvre une surface de 856 420 km² et représente une population totale de 76.1 millions d'habitants.

Cette région est constituée par des régions européennes qui appartiennent à cinq Etats distincts : l'Espagne, la France, l'Irlande, le Portugal et le Royaume-Uni. Le cadre géographique comprend les régions suivantes :

- **Espagne** : Galicia, Asturias, Cantabria, Navarra, Pais Vasco, la Rioja, Castilla y Leon, Andalucia (provinces de Huelva, Cadix et Sevilla), Canarias.

*pourquoi pas
Espace Atlantique*

- **France** : Aquitaine, Poitou-Charentes, Pays de la Loire, Bretagne, Basse-Normandie, Haute-Normandie, Limousin, Centre, Midi-Pyrénées.

- **Irlande** : l'ensemble de son territoire

- **Portugal** : l'ensemble de son territoire

-**Royaume-Uni**: Cumbria, Lancashire, Greater Manchester, Cheshire, Merseyside, Worcestershire et Warwickshire, Avon, Gloucestershire et Wiltshire, Dorset et Somerset, Cornwall et Devon, Staffordshire, Herefordshire, Shropshire, West Midlands, les 22 Unitary Authorities of Wales, Northern Ireland, Highlands and Islands, South Western Scotland.

Etant donné que l'« espace atlantique » est aujourd'hui, en ce qui concerne la problématique de la façade atlantique, le cadre de référence des recherches les plus récemment menées à ce sujet, ainsi que le périmètre d'action de l'Union Européenne (au moins jusqu'en 2006), **nous l'avons choisi pour cadre géographique de cette étude, pour des raisons évidentes de cohérence avec les autres travaux.**

Après avoir été forgée par des siècles de prospérité commune et de rayonnement sur le reste du monde, l'identité de la façade atlantique est aujourd'hui davantage assurée par « la convergence de besoins et la prise de conscience de problèmes qui motivent le rapprochement des régions qui la constituent » (CHARRIE et LABORDE, 1993).

Ces problèmes sont d'abord l'état général de périphéricité, à la fois géographique et socio-économique, mais aussi, d'un point de vue spatial, la faiblesse d'une armature urbaine de surcroît déséquilibrée.

B. DES RICHESSES, MAIS UN ETAT DE PERIPHERICITE ET UNE ARMATURE URBAIN FAIBLE ET DESEQUILIBREE

1/ Un espace aux atouts incontestables

a. Un potentiel naturel et culturel

L'Espace Atlantique regroupe des territoires aux latitudes très variées : des pluvieuses côtes écossaises aux chaudes plaines andalouses, il présente une kyrielle de paysages différents. La relativement faible urbanisation de cette façade maritime a permis la préservation de cette richesse écologique ; cette grande diversité de biotopes bien conservés recèle une biodiversité remarquable. Les nombreuses mesures de protection appliquées aux territoires atlantiques européens témoignent de leur grande valeur environnementale : citons entre autres les Parcs Nationaux (Pyrénées en France, Doñana en Espagne...), ou encore les réserves naturelles (Banc d'Arguin en Gironde, etc.). La protection de cet héritage naturel est cependant des plus difficiles, l'agriculture, l'industrie et surtout la pression urbaine – en particulier sur les littoraux - constituant des menaces lourdes envers cet équilibre fragile. La constitution de systèmes de protection supranationaux est à cet égard un enjeu fondamental de la coopération transnationale. La qualité environnementale est en effet d'une importance vitale en ce qui concerne l'agriculture et la pêche, mais aussi en ce qui concerne le tourisme.

Conscientes de la qualité de leur patrimoine naturel et paysager, les régions atlantiques européennes développent effectivement depuis de nombreuses années une activité touristique d'importance.

Qu'il soit sportif (surf au Pays Basque et voile en Vendée), vert ou tout simplement balnéaire, le tourisme est au sein de l'Espace Atlantique une activité en plein essor.

Le potentiel de cette économie est d'autant plus grand dans cette région que la façade atlantique est également dotée d'une considérable richesse culturelle. On compte en effet au sein de l'Espace Atlantique plusieurs mondes culturels à l'identité très forte : les Celtes, parmi lesquels certains appartiennent à des entités culturelles très affirmées tels que les Irlandais, les Bretons ou encore les Galiciens, mais aussi le très médiatisé peuple basque. Dans un contexte où le retour à l'authenticité et à la tradition est devenu « à la mode », ces groupes culturels qui revendiquent des valeurs ancestrales de manière plus ou moins radicale suscitent l'intérêt grandissant des touristes.

En outre, l'existence d'entités culturelles vigoureuses, d'un sentiment d'appartenance à un territoire spécifique peut être un élément positif dans la perspective du développement de la coopération interrégionale.

b. Un potentiel démographique

La population constitue une autre des forces de cet espace périphérique. En effet, l'Espace Atlantique jouit depuis quelques décennies d'un dynamisme démographique certain. L'Institut Atlantique d'Aménagement des Territoires (IAAT) a noté qu'entre 1950 et 1990, le poids démographique des villes de plus de 200 000 habitants du cœur de l'Europe est passé de 63 % à 51 % de la population urbaine d'Europe. Ce déclin relatif du poids démographique de l'Europe Rhénane s'est effectué à l'avantage des périphéries européennes, et tout particulièrement de la façade atlantique.

Ce dynamisme démographique est du à la fois au mouvement naturel (on compte 1,2 points de jeunes de moins de 15 ans de plus que la moyenne communautaire en 1998), notamment en Irlande où il est particulièrement positif, et au mouvement migratoire. Les évolutions récentes (1990-1999) mettent en relief une forte attractivité des littoraux, notamment les littoraux atlantiques, qui participent à l'augmentation générale de la population européenne.

c. Un potentiel économique

Comme nous venons de l'évoquer, l'Espace Atlantique possède un potentiel touristique qui ne demande qu'à être exploité – dans la mesure, bien évidemment, où il s'inscrit dans une démarche de durabilité. Il dispose en effet d'une offre considérable et diversifiée de produits touristiques (tourisme vert, sportif, balnéaire, culturel, de luxe...).

Par ailleurs, il existe au sein de l'Espace Atlantique des régions spécialisées dans des activités industrielles innovantes, bien que celles-ci soient essentiellement concentrées au nord de cet espace. Il ne serait pas invraisemblable d'imaginer, par un système de mise en réseau des laboratoires et des entreprises, une diffusion de ce type d'activités « porteuses » sur l'ensemble de l'espace interrégional.

Cependant, l'une des principales richesses de l'Espace Atlantique est liée à son dénominateur commun : la mer. Générant 47 % des chiffres de la pêche communautaire, les régions atlantiques ont en commun une connaissance profonde et un tout savoir-faire liés à l'océan.

Ces savoir-faire anciens pourraient sans aucun doute être associés à la mise en œuvre de nouvelles technologies. L'un des objectifs de la coopération interrégionale atlantique est d'ailleurs le transfert des technologies et de la recherche liés à la mer entre les différents ports.

Il existe par ailleurs un large potentiel à développer en ce qui concerne les transports maritimes. A défaut d'un réseau de communication terrestre et aérien performant, et dans le cadre d'un encouragement par l'Union Européenne au développement des transports maritimes, la façade atlantique détient en l'océan un atout à exploiter.

Riche d'un patrimoine naturel varié et bien préservé, d'une histoire brillante, de mondes culturels multiples et vivaces, d'une population dynamique et d'un certain potentiel économique, l'Espace Atlantique possède tous les atouts qui auraient pu lui permettre de rester une région dynamique.

Cependant, elle n'est plus pour l'instant, relativement au cœur de l'Europe, qu'un espace dynamique « en puissance ». L'un des facteurs de ce retard relatif est sans aucun doute son état de triple périphéricité : géographique, socio-économique et urbaine.

2/ Une périphéricité géographique et socio-économique

a. La périphéricité géographique

La périphéricité de l'espace atlantique s'exprime tout d'abord géographiquement. En effet, la façade atlantique est, par définition, en position de finistère par rapport au reste du continent européen.

Cet éloignement par rapport au centre du continent est d'autant plus réel que le cœur géographique de l'Europe est aussi le centre de gravité économique. C'est en effet au centre de l'Europe que se situe la Banane Bleue, qui, nous l'avons vu, a tendance à concentrer l'activité économique contemporaine. Si l'on prend pour référence le fossé rhénan, les secteurs de la façade atlantique les plus proches, Nantes et l'estuaire de la Loire, sont éloignés de 800 km ; le Nord du Portugal et la Galice, eux, se situent à plus de 2000 km.

Les infrastructures de transport ne contribuent par ailleurs que bien peu à la résorption de cet éloignement : peu de voies de communication à grande vitesse relient la façade atlantique au cœur de l'Europe ; la configuration des liens de communication encourage pour l'instant bien davantage la communication nord-sud qu'est-ouest.

Etant donné l'élargissement imminent de l'Union Européenne, le centre de gravité européen va se déplacer vers l'est. L'éloignement de l'espace atlantique par rapport au reste du continent est donc appelé à s'accroître dans un futur proche.

b. La périphéricité socio-économique

L'espace atlantique est actuellement dans **une situation de retard économique** vis-à-vis du reste de l'Europe.

En effet, en 1991, le PIB par habitant de l'ensemble des régions de l'Arc Atlantique ne s'élevait qu'à seulement 80 % de la moyenne communautaire. En outre, d'après le 6^{ème} rapport sur la situation socio-économique des régions de l'Union Européenne, aucune région atlantique ne figure dans le groupe des 25 régions européennes ayant les niveaux de PIB par habitants les plus élevés.

Ceci s'explique en partie par la répartition locale de l'activité par secteur : la plupart des activités dominantes sont en effet fragiles, voire en déclin.

On constate tout d'abord une surreprésentation du secteur primaire tout autant au niveau de l'agriculture qu'à celui de la pêche.

En 1994, l'agriculture employait 16 % des actifs de la façade atlantique (NADIN et SHAW, 2000) contre une moyenne de seulement 6,4 % pour l'ensemble de l'Union Européenne : on trouve donc 24 % des agriculteurs du continent dans cette région, marquée par la ruralité et le poids encore prédominant des activités agricoles.

Par ailleurs, cette activité qui occupe une bonne partie des actifs est ici peu productive comparativement au reste du continent : 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. 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. Cela est notamment le cas des pêcheurs galiciens, qui se heurtent à l'absence d'activités de substitution.

Le secteur industriel est quant à lui en crise. Bien que sous industrialisée, la façade atlantique n'est pas dépourvue d'activités industrielles ; malheureusement, il s'agit bien souvent d'une industrie obsolète où de secteurs en difficulté. De nombreuses villes industrielles atlantiques de tradition ancienne, dont le développement a été lié aux industries lourdes ou traditionnelles (industrie textile en Irlande et au Portugal par exemple), doivent aujourd'hui faire face aux reconversions sectorielles imposées par la globalisation de l'économie.

L'industrie métallurgique est notamment en grande difficulté. Etant donné la difficulté croissante des conditions d'extraction, la production minière s'est effondrée dans certaines régions, mettant en difficulté l'industrie sidérurgique. La crise de cette industrie a gravement touché les régions où cette économie tenait une place prépondérante. Cela fut notamment le cas des Asturies, où les effectifs employés dans la sidérurgie ont été divisés par deux en quelques années (CHARRIE et LABORDE, 1999), ou encore du Pays Basque espagnol : à Bilbao, cité éminemment industrielle, le taux de chômage s'est multiplié par dix en une quinzaine d'années (voir ci-dessous).

Evolution du taux de chômage dans le Pays Basque espagnol (en %)

| | 1975 | 1981 | 1986 | 1991 |
|------------------|------|------|------|------|
| Capitales | | | | |
| Grand Bilbao | 2, 3 | 18,0 | 25,8 | 21,4 |
| San Sebastian | 2,5 | 17,1 | 24,1 | 19,6 |
| Vitoria | 1,4 | 21,4 | 18,9 | 16,5 |
| Provinces | | | | |
| Biscaye | 2,1 | 16,7 | 24,4 | 20,5 |
| Guipuzcoa | 2,1 | 15,1 | 22,1 | 17,7 |
| Alava | 1,4 | 21,1 | 18,1 | 16,6 |
| Région | 2 | 15,6 | 22,9 | 19,1 |

Source : DEL CASTILLO et alii, « Crises et perspectives de développement en Pays Basque », in LABORDE, 1996, L'Ibérie atlantique.

Dans l'ensemble des régions atlantiques espagnoles du nord, les industries traditionnelles (agroalimentaires...) et automobiles, qui s'étaient développées en raison de la densité de population et de la disponibilité d'une partie de la main-d'œuvre agricole, se délocalisent : les avantages n'y sont plus suffisants pour maintenir les entreprises sur place. L'industrie de la construction navale, auparavant importante dans cette région portuaire, a payé elle aussi un lourd tribut à l'internationalisation de l'économie.

Enfin, le secteur tertiaire est sous représenté, notamment au niveau des services aux entreprises. Il ne concentrait en effet que 53,6 % des actifs en 1991, contre une moyenne communautaire de 60,4 % (NADIN et SHAW, 2000). Il est cependant essentiel de noter l'importance de l'activité touristique au sein de ce secteur ; malgré sa saisonnalité et la faiblesse des salaires, c'est une économie en plein essor qui représente une opportunité de développement réelle du secteur tertiaire.

Philippe Cichowlaz, Chargé de Mission à la CRPM, a tenté d'évaluer l'état général de périphéricité de la façade atlantique, en croisant trois types d'indicateurs respectivement représentatifs de la richesse, du dynamisme démographique et de l'accessibilité des territoires européens.

En ce qui concerne la richesse, les analyses de la CRPM sur l'évolution des PIB régionaux de 1988 à 1993 offrent un résultat très clair. Pour un grand ensemble atlantique européen de 43 régions, on constate que seules 8 d'entre elles ont connu une évolution de leur PIB supérieure à l'évolution de la moyenne communautaire. Il s'agit en outre essentiellement de l'Irlande, de régions « parties de très bas » comme l'Algarve. Les 35 régions restantes ont vu leur écart de développement vis-à-vis de la moyenne communautaire s'accroître.

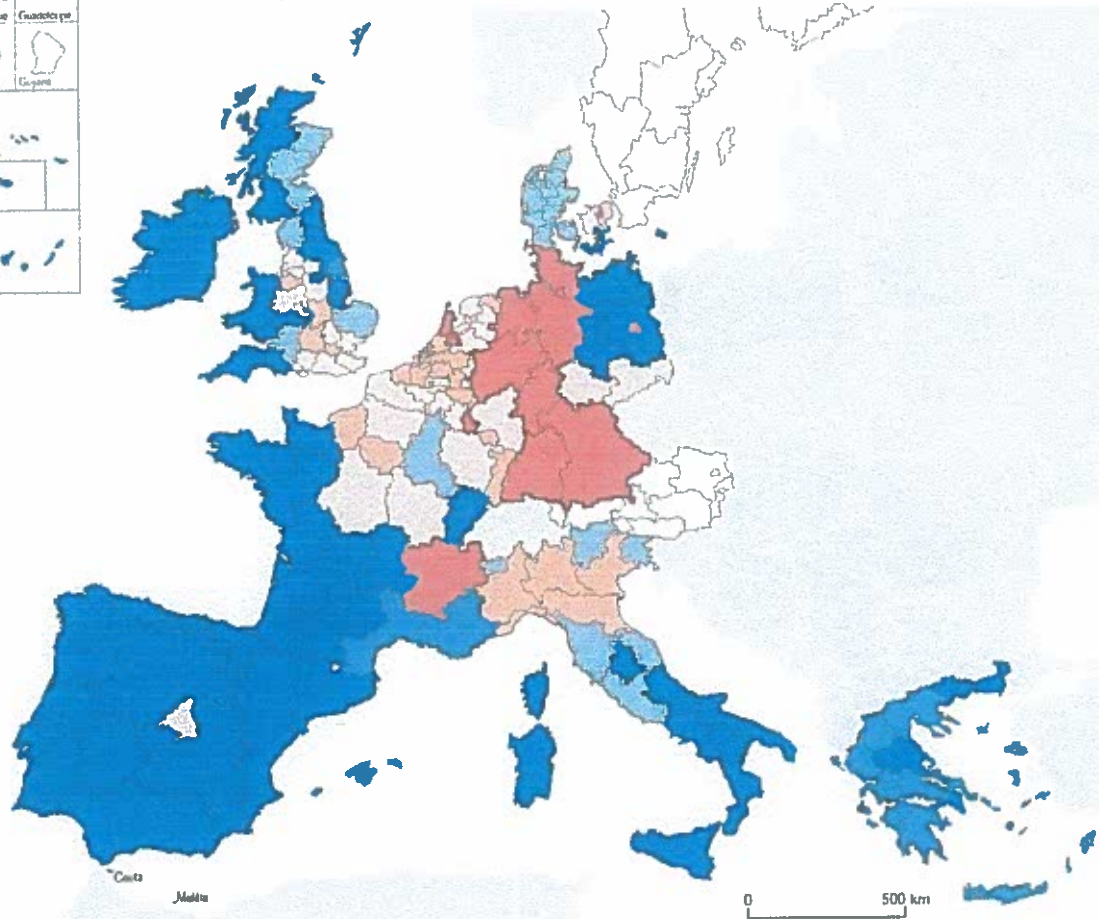
Afin de mesurer le dynamisme démographique de la façade atlantique, Philippe Cichowlaz a observé les chiffres de l'évolution de la densité entre 1989 et 1992 dans les différentes régions européennes. Aucune région de l'Arc Atlantique n'a connu une augmentation de population supérieure à la moyenne communautaire durant cette période. Au contraire, environ un tiers d'entre elles ont vu leur population stagner, et les deux tiers restants ont enregistré une baisse.

Enfin, l'indicateur que Philippe Cichowlaz a choisi d'utiliser est le temps moyen d'accès aux 194 principaux pôles économiques en Europe (communautaire ou non). A partir de ces résultats, il a retenu d'une part les régions pour lesquelles le temps moyen d'accessibilité était inférieur à 5 heures, et celles pour lesquelles il était supérieur à 5 heures.

Le croisement de ces trois indicateurs de PIB, d'évolution des densités et d'accessibilité a permis la réalisation d'une typologie de la périphéricité en Europe, représentée sur la carte suivante.

Carte de la typologie de la périphéricité

fig. 10 Essai de typologie de la périphéricité
Croisement entre l'évolution de la densité, l'accessibilité et le PIB



- pas de données disponibles
- accessibilité, PIB et évolution de la densité forts
- accessibilité et PIB forts, évolution de la densité faible
- accessibilité forte, PIB faible et évolution de la densité majoritairement faible
- accessibilité faible, PIB fort et évolution de la densité majoritairement faible
- accessibilité et PIB faibles et évolution de la densité forte
- accessibilité, évolution de la densité et PIB faibles

PIB faible : PIB inférieur à 100 (PIB base 100) Communauté européenne en 1994)

Accessibilité faible : accessibilité supérieure à 5 h (accessibilité : temps de parcours moyen vers 194 centres économiques en 1991)

Évolution de la densité faible : évolution de la densité inférieure à l'évolution moyenne européenne (moyenne européenne entre 1989 et 1992 : 1,02)

Sources : Commission européenne
Conception et réalisation : IAAT et CRPM

3/ Une armature urbaine faible et déséquilibrée

a. Définition du concept d'armature urbaine.

Une ville peut être en partie définie, ainsi que le soulignent Denise PUMAIN et Thérèse SAINT-JULIEN (PUMAIN et SAINT-JULIEN, 1995), comme « un nœud dans un réseau de relations ». Elle se définit alors par sa position relative dans une hiérarchie complexe de fonctions productives, sociales et territoriales qui s'exercent, non plus seulement à l'échelon local, mais à l'échelon régional, national ou même international.

On a parfois nommé « armature urbaine » ce réseau. D'après Pierre MERLIN (CHOAY et MERLIN, 2000), **la notion d'armature urbaine est directement liée à deux autres :**

- **celle de réseau urbain**, qui est l'inscription géographique de l'armature urbaine et qui se caractérise par les relations entre les villes qui sont des pôles pour leur aire d'influence (relations exprimées par des flux divers : matériels (marchandises, personnes...) ou immatériels) ; ces relations sont le plus souvent de type hiérarchique.
- **celle de hiérarchie urbaine**, qui implique une structuration en différents niveaux et des rapports de dominance entre les villes voisines de différents niveaux.

Les théories portant sur **l'armature urbaine, comme ensemble des villes hiérarchisées et de leurs aires d'influence**, ont été initiées en 1933 en Allemagne par les travaux de Walter Christaller (*Die Zentralen Orte im Suddeutschland*).

b. Une région peu dense et sous-urbanisée

Vincent NADIN et David SHAW présentent de manière très argumentée la faiblesse de l'armature urbaine de la façade atlantique à travers leur article commun : « Transnational Collaboration in the Atlantic Region » (CARRIERE et STUART, 2000). Voici donc les grandes lignes de leur démonstration.

Bien que couvrant 28 % de la surface du territoire communautaire, l'espace atlantique ne concentre que 15 % de la population européenne. **Cet espace est ainsi caractérisé par une faible densité** au regard du reste du continent : celle-ci n'est en effet que de 94 hts/km² en moyenne, contre 153 hts/km² dans le reste de l'Union Européenne, même si l'on note d'importantes disparités internes (notamment si l'on compare les Highlands écossais avec le très urbanisé Pays Basque espagnol).

En outre, la **façade atlantique souffre d'un sous encadrement urbain** : peu de villes se situent en effet au niveau supérieur de l'armature urbaine européenne. Après les villes millionnaires de Glasgow, Manchester et Lisbonne, on ne dénombre ensuite que dix villes comptant entre 500 000 et un million d'habitants (dont la moitié sont britanniques), et seulement 24 villes abritant entre 100 000 et 500 000 habitants. Les distorsions sont donc considérables entre les quelques pôles urbains dépassant 500 000 habitants et les villes de second rang, de très petite taille comparativement aux régions dynamiques du centre de l'Union Européenne.

Dans ce contexte de relative sous-urbanisation, **le rayonnement des grandes villes atlantiques au niveau international est nécessairement fortement limité**. Ce fait a été mis en évidence par la DATAR à travers une étude publiée en 1989, dont l'objectif était de classer, grâce à une méthode multicritère utilisant 16 indicateurs, les villes européennes de plus de 200 000 habitants.

Dans ce classement, incluant 7 niveaux, on ne repère une ville de la façade atlantique qu'à partir du niveau 3 : Manchester. C'est au sein des classes 6 et 7, désignant les villes les moins bien dotées, que l'on retrouve la grande majorité des villes atlantiques : Vigo, la Corogne, Valladolid, Oviedo, Gijon, Santander, Saint Sébastien, Pampelune en Espagne, Angers, le Mans, Tours, Orléans, Le Mans, Rouen, Le Havre en France, Plymouth, Cardiff, Liverpool au Royaume-Uni et Belfast en Irlande. Les pôles urbains majeurs du territoire eux-mêmes, tels que Lisbonne, Bilbao, Bordeaux ou Glasgow ne sont classés qu'en 4^e voire 5^e position, comprenant les villes dotés d'un rayonnement international mais souffrant de faiblesses en matière d'équipements et de services rares.

De nombreuses autres études confirment le faible rayonnement des cités majeures de l'espace atlantique, notamment une étude publiée en 1999 (CATTAN, PUMAIN, ROZENBLAT et SAINT-JULIEN, 1999), qui procède également à un classement multicritère. On y constate que les deux villes atlantiques les mieux situées dans le classement –Manchester et Bristol– sont certes répertoriées dans la catégorie des métropoles régionales à fort rayonnement international, mais sont caractérisées par des fonctions internationales spécialisées et incomplètes. Huit villes atlantiques se retrouvent là aussi 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 (voir tableau page suivante).

à actualiser

| Caractéristique structurelle | | | | | |
|---|---|--|--|--|---|
| Position hiérarchique | Très forte concentration des pouvoirs de décision | Structure d'activité diversifiée, forte concentration d'entreprises et ou d'institutions internationales, très bonne accessibilité | Structure d'activité légèrement spécialisée, fonctions internationales spécialisées et incomplètes | Faiblesse des services tertiaires de niveau métropolitain, fonctions internationales peu développées | Faiblesse des services tertiaires de niveau métropolitain, fonctions internationales très peu développées, accessibilité médiocre |
| Métropoles internationales dominantes | Londres Paris | | | | |
| Métropoles internationales à fonction spécialisée | | Amsterdam Berlin Bruxelles Düsseldorf Francfort Genève Hambourg Vienne Copenhague Zurich Munich Strasbourg | | | |
| Métropoles régional à fort rayonnement international | | Anvers Rotterdam Lyon Nuremberg Bâle Cologne-Bonn Marseille Brême Hanovre Stuttgart Luxembourg Milan | Barcelone Nice Manchester Berne Naples Bologne Bristol Rome Florence Salzbourg Madrid The Midlands | | |
| Métropoles régionales périphériques à rayonnement international limité | | | Bordeaux Munster Edimbourg Nantes Innsbruck Southampton Toulouse | Athènes Belfast Bilbao Gênes Glasgow Graz Lille Malaga Linz Lisbonne Palerme Porto Séville Salonique Turin Tyneside Valence Venise | Montpellier Nancy-Metz Plymouth Grenade Grenoble |
| Métropoles régionales à rayonnement international limité et très spécialisé | | | Cardiff Clermont-Ferrand Eindhoven | Alicante Bari Catane Dijon West-Yorkshire Liège Saragosse | Murcie Kiel Pampelune Rennes La Corogne Toulon Le Havre St-Etienne Valladolid Vigo St-Sébastien Santander |

Source : CATTAN, PUMAIN, ROZENBLAT, SAINT-JULIEN

Le problème est donc celui d'une réelle difficulté pour l'Espace Atlantique à réduire son état périphérique. En effet, sa marginalisation vis-à-vis du « cœur » européen, tant du point de vue économique que du point de vue de la structure urbaine, constitue une entrave réelle à la réussite de son intégration au sein de l'Union Européenne.

c. Une armature urbaine déséquilibrée

Les constats effectués dans les lignes qui suivent concernant les caractéristiques de l'armature urbaine de l'Espace Atlantique reposent en grande partie sur les travaux effectués par Jean-Paul CARRIERE à ce sujet.

Ce dernier spécifie qu'en dépit de ces traits généraux qui donnent à la façade atlantique une certaine unité, il est important de « ne pas voir dans la façade atlantique qu'un conglomérat homogène d'espaces en difficulté et fragilisés par l'internationalisation de l'économie et la globalisation financière, celles-ci concentrant toujours plus de capitaux et les activités dans les métropoles du barycentre de l'Europe » (CARRIERE, 2002). **L'espace atlantique se caractérise en effet par une très grande hétérogénéité, que ce soit au niveau géographique, économique ou au niveau de la structure urbaine.** Les moyennes globales calculées pour l'ensemble de cet espace ont tendance à masquer la très grande diversité qui le caractérise, et ce à toutes les échelles.

A l'échelle de l'ensemble transnational tout d'abord ; on note des contrastes saisissants entre des zones à faible densité, menacées de désertification, tels que les espaces intérieurs portugais et les Highlands écossais, et certaines zones urbaines caractérisées par une forte densité et un dynamisme démographique et économique digne de comparaison avec certaines zones de l'Europe lotharingienne, comme cela est notamment le cas au Pays Basque espagnol, en particulier autour de la cité de Bilbao (NADIN et SHAW, 2000).

A l'échelle inférieure, intra nationale ou même intra régionale, on retrouve cette logique d'opposition centre-périphérie. Nous l'avons vu, la faible quantité de pôles urbains atlantiques majeurs (dépassant les 500 000 habitants) n'est pas compensée par une présence importante de villes de niveau immédiatement inférieur. Du coup, on assiste à des mouvements d'hommes, de capitaux, de marchandises, de concentration d'activités de haut niveau dans de grandes villes qui, bien qu'ayant un poids très limité au niveau européen, exercent pour le moins localement une domination réelle sur un espace sous-urbanisé.

L'influence de la configuration physique est déterminante quant au dessin de l'urbanisation : en observant la carte européenne du semis de villes de plus de 10 000 habitants, il est facile de repérer les contours du continent, alors qu'il n'ont pas été reportés sur la carte, du seul fait des lignes de villes très rapprochées les unes des autres qui les jalonnent. La densité de cette urbanisation littorale contraste assez nettement avec certaines zones atlantiques plus intérieures.

Cette tendance à la métropolisation (c'est-à-dire au renforcement des niveaux supérieurs de l'armature urbaine) concerne donc très souvent les cités littorales, systèmes urbains hérités du développement portuaire ou industriel (Lisbonne, au Portugal, ou Dublin, en Irlande...), contrastant avec des territoires intérieurs ruraux à la vitalité insuffisante.

Provoquant un affaiblissement inversement proportionnel des niveaux urbains inférieurs, ce phénomène de polarisation ne fait qu'accroître l'écart démographique et économique entre les grandes cités littorales et les villes intermédiaires ou moyennes.

On peut par exemple noter, en ce qui concerne la France, la polarisation exercée par la ville de Bordeaux au sein de l'Aquitaine : unité urbaine de 759 931 habitants, elle concentre le quart de la population de sa région, et n'est relayée que par seulement deux pôles urbains excédant 100 000 habitants, Pau et Bayonne, qui sont quatre fois moins peuplés qu'elle (respectivement 181 413 et 178 965 habitants).

La logique d'opposition prononcée urbain/rural et littoral/intérieur est donc une forte caractéristique de la façade atlantique. L'existence de ces inégalités, de ces déséquilibres territoriaux internes, est pour l'Espace Atlantique un handicap lourd dans la perspective d'un développement intégré au sein de l'espace communautaire : non seulement parce que les principales « métropoles » ne peuvent s'élever au rang de véritables « eurocités » sans l'appui d'un arrière-pays solide, mais encore et surtout parce que le seul développement d'« eurocités » n'a aucun intérêt s'il ne permet pas, par effet d'entraînement, le développement de l'ensemble du territoire.

C. LA TENDANCE A L'ACCROISSEMENT DES DISPARITES TERRITORIALES INTERNES

Nous l'avons vu, les inégalités territoriales internes de l'espace atlantique sont un facteur aggravant de marginalisation au sein de l'espace communautaire. Malheureusement, il existe une tendance lourde à l'accroissement de ces disparités à court et long terme, et ce pour deux causes de types distincts : la première est économique, la seconde, politique.

1/ L'internationalisation de l'économie, facteur de recomposition spatiale

Nous avons déjà constaté, en ce qui concerne l'espace communautaire dans son intégralité, que le contexte actuel de globalisation de l'économie a pour conséquence une recomposition territoriale qui privilégie spontanément les régions les plus avancées ; de ce fait, l'écart entre la zone européenne possédant à ce jour les meilleurs avantages comparatifs, c'est-à-dire la « Banane Bleue », et le reste de l'Europe, se creuse de jour en jour. Le phénomène spontané de polarisation et de métropolisation accroît les inégalités territoriales préexistantes.

Ce phénomène est identifiable à l'échelle communautaire, mais aussi à toutes les autres échelles territoriales. Ainsi, Jean-Paul CARRIERE, prenant pour territoire d'étude la péninsule ibérique, démontre notamment (CARRIERE, 1998) dans quelle mesure Lisbonne, Madrid et Barcelone, « offrant aux investisseurs étrangers d'indiscutables avantages comparatifs, captent l'essentiel des investissements directs étrangers », et que 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 ». La conclusion que l'on peut tirer de cette étude serait que l'internationalisation de l'économie (dont l'une des caractéristiques majeures est l'essor des I.D.E. à l'échelle mondiale) est un facteur réel de recomposition spatiale, s'exprimant notamment par l'exacerbation des déséquilibres territoriaux antérieurs. En l'occurrence, si ce phénomène est constatable à toutes les échelles territoriales, l'espace atlantique lui-même ne fait pas exception.

2/ Les causes politiques

a. Les grands projets urbains, facteurs d'accroissement du phénomène de polarisation

Dans le contexte de globalisation que nous venons d'évoquer, un certain nombre de villes européennes cherchent à s'inscrire dans cette économie concurrentielle en adoptant un style entrepreneurial. Christophe DEMAZIERE et Arantxa RODRIGUEZ (DEMAZIERE et RODRIGUEZ, 2000) ont bien montré qu'étant donné que les villes et les régions sont de plus en plus indépendantes de processus d'investissements qui opèrent à une échelle très large, « leur sort dépend de leur capacité à attirer une part de ces investissements ». Certaines villes se refusent donc à « subir les effets de la restructuration économique, et cherchent au contraire à élaborer des stratégies pour y prendre part ».

Ceci est le cas de certaines grandes villes atlantiques, qui souffrent comme nous l'avons vu d'un certain nombre de faiblesses en comparaison avec les métropoles lotharingiennes, notamment en ce qui concerne les services aux entreprises. Voyant que ces grandes métropoles restent le lieu de prédilection de localisation des services aux entreprises, les cités des régions périphériques de l'Europe mettent tout en œuvre pour attirer ces entreprises de services sur leur territoire. Elles se convertissent donc en véritables entreprises, et emploient pour arriver à leurs fins d'authentiques stratégies de marketing. Celles-ci sont de deux types :

- la promotion d'une image attractive de la ville, permettant de « la vendre comme un produit aux touristes et aux investisseurs »
- la restructuration de l'espace urbain (c'est-à-dire de l'objet de commercialisation lui-même), afin de le rendre plus attractif aux « clients » potentiels. Il s'agit de « réemballer la ville pour mieux la commercialiser ».

Le cas de Bilbao, étudié par les deux auteurs précédemment cités, est à ce titre paradigmatique. Cette cité atlantique millionnaire, qui a bâti sa prospérité sur une spécialisation dans l'industrie lourde dès les années soixante, a très lourdement souffert de la restructuration industrielle. Par la suite, l'image elle-même d'aire industrielle en déclin est devenue pour la ville un handicap en termes d'attractivité.

Cette cité s'est donc attachée à rénover totalement son image, afin d'offrir aux entreprises un environnement attractif et innovateur adapté à leurs nouvelles exigences ; ceci à travers plusieurs vastes projets de reconversion physique l'espace urbain lui-même, mais aussi à travers le grand projet emblématique que fut la construction du très célèbre Musée Guggenheim.

Ces stratégies entrepreneuriales, qui révèlent la volonté des cités de se placer face à la concurrence des « eurocités », furent employées avec des fortunes variées par de nombreuses autres métropoles atlantiques et non atlantiques : Londres, Dublin, Glasgow, Rotterdam, Lille...

Mais dans ce cadre de lutte concurrentielle à l'échelle internationale, on assiste à un affaiblissement des liens de proximité. Ne profitant qu'à la cité directement concernée, voire même au quartier concerné de la cité en question, les grands projets emblématiques de ce type ne représentent souvent aucun bénéfice pour les régions environnantes en termes de développement. Au contraire, « 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 et LABORDE, 1993, p. 13).

Ainsi, les stratégies individuelles de développement des plus grandes cités de la façade atlantique, pensées dans une perspective de développement de la ville seule (et non de sa région), ne résorbent pas, voire même creusent l'écart existant entre le pôle urbain et son arrière-pays.

b. Les politiques de développement des transports transeuropéens : une aggravation involontaire du phénomène

Bien que regrettable, le fait que les grands projets emblématiques ne représentent aucun bénéfice pour les régions environnantes des villes concernées en termes de développement, voire même leur nuise (dans la mesure où il creusent l'écart ville/campagne), est compréhensible : tel n'est pas leur principal objectif. Ces stratégies menées par ces grands pôles urbains ne sont pas conçues a priori dans une perspective régionale, mais plutôt dans l'intérêt de la ville elle-même. Elles ne sont donc en aucun cas censées générer un quelconque développement à l'échelle supra-communale.

De ce fait, certaines politiques de développement régional ou national, dont le but est justement de garantir un développement équilibré du territoire, c'est-à-dire notamment entre aires urbaines et zones rurales, génèrent une situation inverse à la situation désirée.

On peut notamment constater ce phénomène au niveau des politiques de transport. Devant le constat de leur état périphérique, les régions de l'espace atlantique ont rapidement compris que leur intégration aux régions plus dynamiques du centre de l'Europe reposait en bonne partie sur la résorption de leur carence en matières de communications avec cette zone. Les connections avec le barycentre européen sont apparues comme un élément essentiel du processus d'intégration des régions de la façade atlantique au reste de l'Europe. Les pays « atlantiques » se sont donc attachés à développer les infrastructures de communication les

reliant au « cœur » de l'Europe, surtout en ce qui concerne les transports rapides (lignes pour trains à grande vitesse, aéroports...).

Mais dans un souci de compétitivité par rapport à l'Europe lotharingienne, la construction de ces infrastructures favorise systématiquement les métropoles régionales : en effet, on pense qu'elles seules sont capables d'attirer les investissements et d'évoluer vers des eurocités, étant donné qu'elles sont effectivement les zones disposant de l'offre de services la plus étendue, relativement à leur environnement régional. Finalement, on mise sur l'évolution potentielle de ces métropoles vers de véritables eurocités, en espérant qu'elles permettent par la suite, par effet d'entraînement, le développement de tout leur arrière-pays, conformément à la théorie des « pôles de croissance » de François PERROUX. Les réseaux de transport routiers et ferroviaires qui irriguent les territoires atlantiques confortent donc les échanges le long des littoraux et des territoires fortement urbanisés ou disposant d'infrastructures performantes, au détriment d'espace plus intérieurs ou périphériques (Ecosse, Irlande, territoires intérieurs du Portugal).

L'exemple du Schéma Directeur routier national français est à ce titre éclairant : Laurent CHAPELON (CHAPELON, 2000), au terme d'une simulation des conséquences de l'achèvement de ce Schéma à l'horizon 2005, met en évidence le fait que Bordeaux sera la ville de l'Ouest français la plus avantagée par la performance du futur réseau routier, (grâce à la future autoroute A 73 traversant le Massif Central), alors que des villes voisines mais plus intérieures, telles que Bergerac, Angoulême, Ruffec ou Villeneuve-sur-Lot, pourtant situées à l'intérieur des mailles du réseau routier, se distingueront par un déficit d'accessibilité persistant.

Cette amélioration de l'accessibilité des principaux pôles urbains de la façade atlantique a effectivement pour conséquence une augmentation des investissements au niveau des pôles eux-mêmes ; ceci constitue indéniablement un bénéfice réel pour les cités concernées, mais ne fait donc qu'accroître le phénomène de polarisation, et donc de déséquilibres territoriaux dont nous avons déjà expliqué les inconvénients.

Empêcher la perpétuation de cette tendance à l'accroissement des déséquilibres territoriaux, qui constitue une véritable menace pour le processus d'intégration de l'Union Européenne, n'est envisageable que dans le cadre d'une politique volontariste forte d'aménagement du territoire.

Cependant, de nombreuses politiques interventionnistes ayant eu pour objectif de lutter contre cette tendance lourde à la polarisation et la métropolisation, ont involontairement reproduit ce même phénomène à l'échelle spatiale inférieure : lutter contre les déséquilibres spatiaux européens en développant des « métropoles » situées dans les zones périphériques du continent est certes nécessaire, mais développer une cité telle que Bordeaux sans que cela permette de développer tout son arrière pays est insatisfaisant : le déséquilibre se reporte alors à l'échelle régionale, entre une « capitale » locale dynamisée et un arrière pays laissé en marge de cette croissance. L'intérêt d'une dynamisation des « métropoles » situées dans les zones périphériques n'est pas le développement de ces noyaux urbains en tant que tels, mais bien l'effet d'entraînement que peut générer la croissance de ces cités pour l'ensemble régional.

La question que l'on peut se poser est alors celle-ci : quelle type de politique pourrait permettre d'obtenir une meilleure cohésion territoriale à l'échelle européenne, c'est-à-dire en favorisant la constitution de grands ensembles transrégionaux qui permettraient de multiplier les centres de gravité européens, tout en assurant parallèlement une cohésion territoriale à l'échelle régionale et locale ? Comment réduire la périphéricité des régions de l'Espace Atlantique sans accentuer les déséquilibres internes ?

Synthèse

Si une histoire brillante et un rayonnement sur le reste du monde ont autrefois été le principal dénominateur commun des régions de la façade atlantique européenne, c'est aujourd'hui plutôt l'état de périphéricité socio-économique et urbaine par rapport au centre de gravité de l'Union Européenne (la « Banane Bleue ») qui constitue le principal facteur d'unité de cette zone. Ce sont d'ailleurs ces difficultés communes qui ont motivé l'institutionnalisation de cet espace transnational, à travers la création de la Commission de l'Arc Atlantique, puis plus récemment de l'Espace Atlantique.

Bien que de nombreuses actions aient été mises en place pour renforcer l'intégration de cet espace au sein de l'Union Européenne, elles n'ont pas suffi à corriger – et on parois même accentué – la faiblesse relative de l'armature urbaine de la façade atlantique.

Quelles sont donc les politiques qui permettraient d'atténuer réellement les disparités économiques et urbaines entre l'Espace Atlantique et l'Europe lotharingienne, sans reproduire les mêmes déséquilibres à l'échelle spatiale inférieure ?

PARTIE II :
POUR UN POLYCENTRISME MULTISCALAIRE :
LA MISE EN RESEAUX DES VILLES MOYENNES

A. LE POLYCENTRISME MULTISCALEAIRE, CONDITION D'UN DEVELOPPEMENT TERRITORIAL EQUILIBRE

1/ Le polycentrisme : un concept à mettre en œuvre à toutes les échelles spatiales

La perspective nous est offerte par le Schéma de Développement de l'Espace Communautaire de penser autrement le polycentrisme, afin de tenter de remédier aux déséquilibres du développement territorial que nous avons évoqués précédemment.

Il existe une stratégie alternative à ce développement métropolitain dont nous avons souligné les faiblesses, un concept visant à assurer une meilleure cohésion territoriale à l'échelle européenne sans compromettre cette même cohésion à une échelle spatiale plus fine : le polycentrisme multiscalaire.

En 1999, les Ministres chargés de l'Aménagement du Territoire des Etats membres de l'UE et la Commission Européenne responsable de la politique régionale se réunissent dans le cadre d'un conseil informel à Postdam, où ils finalisent le débat concernant la stratégie territoriale européenne. La Conférence a donné jour au **Schéma de Développement de l'Espace Communautaire (SDEC)**, document de réflexion et d'orientation dont l'objectif est de proposer un cadre de référence commun en vue d'un développement équilibré et durable de l'UE, autrement dit de **donner une vision de l'organisation du territoire répondant aux principes tant de cohésion territoriale que de cohésion économique et sociale.**

La philosophie de l'aménagement du territoire européen telle qu'elle est définie par le SDEC se décline à travers trois grands principes, eux-mêmes déclinés en une série d'objectifs et d'options politiques spécifiques :

- **le développement d'un système équilibré et polycentrique de l'Europe** et la construction d'une nouvelle relation ville/campagne
- la garantie d'un accès équivalent aux infrastructures et à la connaissance
- le développement durable, la gestion intelligente et la protection de la nature et du patrimoine culturel.

Les implications de la première de ces trois orientations nous intéressent tout particulièrement, d'autant que cette recommandation est assortie de mesures d'application, notamment avec le lancement du programme INTERREG III, plus spécifiquement son volet B qui remplace INTERREG II C. Le volet B d'INTERREG III est un instrument permettant la traduction programmatique de la vision à long terme du territoire européen tel qu'il est vu par

le SDEC, en finançant des projets de coopération interrégionale transnationale. En d'autres termes, cet outil entend concrétiser l'objectif polycentrique.

Jean-Paul CARRIERE développe, dans plusieurs de ses travaux, l'intérêt et l'enjeu du polycentrisme en Europe. Les lignes suivantes reposent donc en totalité sur ses propres analyses.

Ainsi qu'il le souligne, le polycentrisme se veut une réponse à la persistance des écarts de développement entre le noyau central de l'UE et ses périphéries, déséquilibres que les politiques structurelles n'ont pas vraiment résorbés.

En effet, le potentiel économique de toutes les régions européennes ne pourra être exploité pleinement que par le biais d'une structure territoriale relativement décentralisée. En outre, l'amélioration de la compétitivité de l'UE à l'échelle mondiale exige le renforcement de l'intégration des régions européennes dans l'économie mondiale.

Quoi qu'il en soit, l'enjeu du polycentrisme n'est pas seulement économique : l'intégration européenne serait compromise si l'actuel modèle territorial « monocentré » venait à se consolider. Le fait que le développement continue à se concentrer au sein d'une zone unique d'intégration ne favoriserait pas une réduction des disparités entre la partie centrale de l'Europe et la périphérie (qui plus est en expansion), ainsi que nous l'avons vu.

Jusqu'à présent, les mesures politiques de développement territorial ayant été adoptées dans le but d'éviter la marginalisation croissante des régions périphériques européennes se sont spécialement centrées sur l'amélioration des connexions entre les régions périphériques et le « cœur » européen grâce à des projets d'infrastructures.

Cependant, une politique qui offre de nouvelles perspectives de développement pour les zones périphériques grâce à une formation polycentrique de l'espace communautaire semble indispensable. **La création de plusieurs zones dynamiques d'intégration dans l'économie mondiale, bien distribuées par l'UE et formées par des régions métropolitaines de facile accès international, bien reliées entre elles, aux villes et zones rurales de leur aire respective d'influence, jouera un rôle-clé dans l'amélioration de l'équilibre de l'espace européen.**

La proposition stratégique du SDEC de formation d'un espace polycentrique se fonde notamment sur l'idée que l'histoire a légué un système de villes suffisamment régulier (en dépit d'une inégale densité) pour compenser une excessive concentration métropolitaine et mailler l'espace européen, tout en favorisant la constitution de grands ensembles régionaux.

Cependant, **il ne faudrait pas qu'une politique volontariste d'appui au développement des grands ensembles macro régionaux s'accompagne paradoxalement d'un renforcement des disparités régionales en leur sein.** Transformer les grands espaces géographiques de l'Europe en espaces de projet n'a de sens que dans la mesure où ne s'y reproduisent pas des déséquilibres du même ordre que ceux constatés à l'échelle communautaire et auxquels le SDEC entend remédier. Cela est pourtant le cas jusqu'à présent, comme nous l'avons souligné précédemment.

Le seul moyen d'éviter cette aberration est de **procéder à une mise en œuvre multiscalaire du concept de polycentrisme**, ce modèle de développement n'étant opératoire que s'il est appliqué simultanément à tous les niveaux spatiaux : au niveau européen, mais aussi aux niveaux national, régional et local. Dans le cas de l'Espace Atlantique, l'enjeu d'une telle approche multiscalaire serait notamment d'éviter le renforcement des oppositions entre le littoral et les zones intérieures, ou plus généralement entre les principales zones urbaines et le reste du territoire.

De nombreux pays travaillent déjà à l'élaboration de projets de mise en œuvre du polycentrisme sur leur territoire, prenant le relais de l'objectif européen à l'échelle nationale. En ce qui concerne la France, par exemple, la DATAR (Délégation à l'Aménagement du Territoire et à l'Action Régionale) préconise un scénario de « polycentrisme maillé » pour l'aménagement de la France de demain. Ce scénario, présenté dans l'ouvrage publié en 2002 « Aménager la France de 2020 », s'oppose au scénario tendanciel de la monoconcentration sur Paris et propose une alternative polycentrique dans le contexte de 6 grands bassins de peuplement. La mise en œuvre d'un polycentrisme multiscalaire est donc apparemment une nécessité bel et bien reconnue au sein du territoire européen. De nombreux pays se sont déjà à ce jour penchés sur ce problème, dans le but de déterminer les moyens de cette mise en œuvre.

Dans le cadre de cette recherche des moyens de mise en œuvre d'un polycentrisme multiscalaire, il semble nécessaire de prêter une attention forte à **la place et au rôle que peuvent jouer les agglomérations intermédiaires et leurs réseaux** dans le développement régional. En effet, dès lors qu'ils parviennent à susciter de réelles complémentarités fonctionnelles entre les villes de taille moyenne, les réseaux peuvent pallier partiellement l'absence de métropole régionale et les conséquences d'une hiérarchie urbaine déséquilibrée.

L'hypothèse est en fait celle qu'un Espace Atlantique « maillé non pas par des métropoles de dimension mondiale dont il n'est pas doté, mais par des aires multipolaires au sein desquelles les villes moyennes pourraient trouver toute leur place grâce à des spécialités compétitives et complémentaires, permettrait de mieux diffuser le développement dans les

espaces régionaux, essentiellement ruraux, aujourd'hui en perte de vitesse » (Jean-Paul CARRIERE, 2002).

Dans cette perspective, les villes intermédiaires acquièrent un rôle tout aussi fondamental que celui des métropoles dans le processus de développement et d'intégration des grandes régions périphériques européennes telles que l'Espace Atlantique.

Il convient donc de se pencher avec attention sur les caractéristiques de ces agglomérations intermédiaires au sein de la façade atlantique et sur les potentialités qu'elles peuvent offrir dans la perspective du développement polycentrique.

2/ La contribution potentielle des villes moyennes dans le maillage de l'Espace Atlantique

On a longtemps cru que seules les métropoles pouvaient entraîner, dynamiser leur territoire, et on constate aujourd'hui qu'elles portent bien souvent peu d'intérêt pour leur environnement régional, et se concurrencent sur un espace européen voire mondial. On redécouvre alors la place des villes de rang intermédiaire dans l'armature urbaine, on leur reconnaît leur rôle de développement local, voire régional.

Si l'Espace Atlantique est faiblement métropolisé, il est en revanche doté, nous l'avons vu, d'un nombre considérable de villes de niveau inférieur, c'est-à-dire de villes intermédiaires aux fonctions très incomplètes.

En outre, ainsi que le soulignent Jean-Paul CHARRIE et Pierre LABORDE, **ces villes intermédiaires forment un maillage très régulier, ce qui leur confère un rôle structurant majeur au sein de l'espace atlantique.** Leur localisation respecte assez bien le schéma de Christaller, en ce sens « qu'elles entourent d'assez loin les grandes métropoles régionales et que chacune se taille une zone d'influence directement proportionnelle à sa dimension » (CHARRIE et LABORDE, 1993). On relève par exemple la couronne de villes moyennes qui entoure en demi-cercle l'agglomération bordelaise. Cependant, cette disposition n'est pas systématique, comme le montre l'exemple du Pays Basque espagnol.

Le SDEC a donc proposé de **favoriser les associations de villes voisines**, sur la base d'un acte volontaire, estimant que « de réelles complémentarités entre les villes intermédiaires peuvent pallier partiellement le manque de métropoles régionales et le déséquilibre de la hiérarchie urbaine » (CARRIERE, 2002). En fait, la force résultant de la mise en réseau des villes serait supérieure à la somme des forces que représente chacune prise isolément.

Les potentialités de développement polycentrique offertes par les villes moyennes, par le biais de leur mise en réseau, sont donc bien réelles.

Dans l'hypothèse où une politique de développement de l'Espace Atlantique s'appuyant sur les villes moyennes serait mise en place, il serait nécessaire de commencer par dresser l'inventaire de l'ensemble de ces villes. Quelles villes de l'Espace Atlantique peuvent être définies comme des villes moyennes ? Pour déterminer quelles villes sont moyennes ou non, il est essentiel d'établir des critères de définition.

L'objectif est ici donc de définir précisément la notion de ville moyenne : quelles sont les caractéristiques des villes se regroupant sous cette dénomination ?

a. Qu'est-ce qu'une ville moyenne ?

La ville moyenne est une notion récente et très controversée.

La diversité des appellations révèle autant d'hésitations de langage qui témoignent de la difficulté qu'on a à les caractériser. Si certains préfèrent en effet à « moyenne » les qualificatifs « intermédiaire », « d'équilibre » ou « humaine », la plupart ne retiennent que son sens étymologique « mediana », qui fait de la ville moyenne la ville de rang intermédiaire dans l'armature urbaine. Par delà un critère précis de taille ou de fonction, ce qui définit le mieux la ville moyenne est ainsi sa situation de ville de « l'entre-deux » ; contrairement à ce que l'on pourrait objecter, il ne s'agit pas d'un état transitoire : comme le constatent Nicole COMMERCON et Pierre GOUJON (COMMERSON et GOUJON, 1997), il existe une réelle permanence de la hiérarchie urbaine. Quand l'ensemble du système urbain se transforme, globalement, chaque ville conserve sa place.

En France, la notion de « ville moyenne » est apparue à la fin des années 60 par réaction aux métropoles d'équilibre, dans un contexte d'urbanisation accélérée et de la « peur de la grande ville ». Trois niveaux se distinguaient alors dans l'armature urbaine française et les recensements venaient confirmer la préférence des français pour les unités urbaines de dimension modérée. Plus tard, lors du VI^e Plan, une attention particulière fut portée au développement des villes moyennes qui « ne connaissent pas les difficultés et les coûts supplémentaires qu'entraîne une concentration urbaine excessive et constituent un important facteur d'équilibre du point de vue de l'aménagement du territoire et du cadre de vie ».

La « ville moyenne », un terme en réalité inexact

Il semble également important à ce stade de la définition d'émettre une précision quant au terme de « ville moyenne » que nous avons utilisé jusqu'ici, qui se révèle être en fait un terme inadéquat à l'objet dont nous parlons, et qu'il est censé représenter. Sa polysémie peut en effet être à l'origine de graves confusions.

Le terme de « ville » renvoie en effet parfois à celui de cité, de commune, c'est-à-dire à une entité urbaine administrative : « la ville de Paris », « la ville de Lisbonne », etc.

Or, nous ne cherchons pas ici à déterminer quelles sont les communes, mais plutôt les unités urbaines susceptibles d'égaliser, une fois mises en réseau, les métropoles. Les unités urbaines ont été définies par l'INSEE en 1962, et concernent, au-delà des frontières de la commune administrative, l'agglomération morphologique, c'est-à-dire la continuité du bâti (habitations séparées de moins de 200 mètres). Le mot « ville » tel qu'il est utilisé dans

l'expression ville moyenne doit donc être entendu comme « agglomération urbaine » plutôt que comme « commune ». Il serait en fait plus adéquat de parler de « pôles urbains moyens » plutôt que de « villes moyennes », ce qui permettrait d'éviter un certain nombre de confusions. Mais pour des raisons de commodité, et parce que le terme de « ville moyenne » est aujourd'hui un terme consacré, nous continuerons à l'utiliser ici. Il est simplement essentiel de se rappeler, chaque fois qu'il est cité, que c'est l'agglomération urbaine à laquelle il est fait allusion, et non pas l'entité administrative.

Le critère quantitatif

Dès lors, se pose le problème de la définition d'une ville moyenne qui puisse à terme aboutir au recensement de celles-ci sur l'ensemble du territoire national. Le volume de la population apparaît alors comme le premier élément important dans l'identification de ces villes moyennes. La difficulté réside alors dans le fait de déterminer numériquement ce qui est petit, moyen ou grand : l'INSEE, tout comme la FMVM (Fédération des Maires des Villes Moyennes), admettent communément une fourchette comprenant toutes les unités urbaines de 20 000 à 100 000 habitants pour déterminer les villes moyennes. Cependant, il s'avère rapidement que la distinction numérique n'est pas satisfaisante : ainsi, en raison de la faiblesse de l'armature urbaine régionale, on constate par exemple que certaines villes de 20 000 à 50 000 habitants possèdent des zones d'influence aussi étendues que celle d'une ville de plus de 100 000 habitants pour tout ce qui concerne les activités de type banal. Jean-Claude CHARRIE (CHARRIE 1997) donne à ce titre les exemples français « atlantiques » que constituent Cholet, Cognac, Saintes ou Villeneuve-sur-Lot, ou encore certaines préfectures telles que Vannes, la Roche-sur-Yon ou Mont-de-Marsan. Finalement, la fourchette a été élargie par l'INSEE pour plus de cohérence **de 20 000 à 200 000 habitants**. Mais du fait des différences de taille très importantes entre les villes moyennes, le critère quantitatif est insuffisant pour les qualifier ; ces villes se définissent aussi et surtout par une réalité plus complexe, c'est-à-dire les fonctions qu'elles assument.

Les critères fonctionnels

Les villes moyennes assument des fonctions très diverses qui leur sont caractéristiques.

Elles sont dans la très grande majorité des cas des centres administratifs, bien que les fonctions politiques exercées introduisent également des inégalités très fortes entre les villes moyennes. Certaines sont des capitales régionales qui bénéficient ainsi d'un renforcement de leur potentiel, telles que Rennes et Poitiers en France, ou encore Pampelune, Santander,

Vitoria ou Saint-Jacques-de-Compostelle en Espagne. Pampelune et Rennes, par le poids qu'elles détiennent et la teneur de leurs activités, pourraient d'ailleurs être pratiquement placée dans la catégorie des grandes villes. D'autres villes moyennes (la majorité) sont préfectures ou sous-préfectures (ou capitales de province dans le cas de l'Espagne). Là aussi, on relève des écarts de taille très prononcés entre les villes, notamment entre Brest ou Oviedo qui dépassent 200 000 habitants et La Roche-sur-Yon ou Mont-de-Marsan qui n'atteignent pas les 50 000. Mais de manière générale, ainsi que le soulignent Jean-Paul CHARRIE et Stéphane TOINARD (TOINARD, 1996), les villes moyennes assument pour la plupart une fonction politique.

La ville moyenne se caractérise aussi bien souvent comme le centre du marché agricole, disposant d'équipements liés à l'activité de production et de gestion de cette activité (coopérative, abattoirs, siège des banques agricoles, mutualité sociale agricole...). Selon Jean-Paul CHARRIE, toutes les villes moyennes ont fondé à un moment ou un autre leur développement sur « une fonction de marché pour les campagnes environnantes, et cette orientation est toujours présente, surtout dans les villes moyennes les plus petites, celles qui sont au cœur des régions où l'agriculture occupe encore une importante proportion d'actifs » (CHARRIE, 1997).

En outre, la ville moyenne se distingue par l'importance et la diversité de l'activité commerciale (centres commerciaux, grossistes, zones commerciales...), par son **offre de services aux particuliers et aux entreprises**. Pour Stéphane TOINARD, l'offre de services aux particuliers et aux entreprises est reconnue par les élus comme une des obligations, un élément d'identification, ou encore un indicateur de vivacité. Il prend en effet pour preuve une étude du CREDOC (CREDOC, 1991) qui montre les effets consentis par les villes moyennes pour accroître et diversifier l'offre de services. Cette volonté est constituée aussi une forte caractéristique des villes moyennes pour Jean-Paul CHARRIE : « toutes cherchent à se doter de fonctions de services aux entreprises, à acquérir des établissements universitaires, à obtenir des laboratoires de recherche, à proposer des technopôles ou tout au moins des parcs d'activités spécialisés et veulent se brancher sur l'extérieur grâce à de nouvelles infrastructures et aux télécommunications ».

La course aux métropoles illustre bien cette volonté des villes moyennes de ne pas se laisser distancer par les « métropoles d'équilibre ». Les élus et responsables économiques ont enfin compris que la reprise de dynamisme passe par la modification du tissu industriel et l'appel à des activités de haute technologie.

Cependant, les villes moyennes ont tout à fait conscience du fait qu'elles ne peuvent espérer rivaliser avec les eurométropoles. De ce fait, elles visent dans la majorité des cas le créneau qui peut leur permettre de percer et éventuellement de se positionner au niveau

international, ce qui permet de surcroît d'éviter de rentrer en concurrence directe avec les villes de même niveau.

Toutes les villes moyennes étant dotées d'un « technopole » ou d'un parc d'innovation sont à la recherche d'une structure universitaire qui puisse soutenir cette nouvelle orientation. En France, nombre d'entre elles ont obtenu la création d'antennes universitaires leur permettant d'assurer la formation d'étudiants au moins dans le premier cycle (Pau, Nantes, Brest, périgueux, Bayonne...). Jean-Paul CHARRIE insiste même sur le fait que tous les chefs-lieux de la façade atlantique française, à l'exception de Mont-de-Marsan, possèdent au moins un département d'IUT et une antenne universitaire. En Espagne, les villes moyennes sont aussi bien équipées, surtout les capitales régionales qui sont toutes dotées d'un établissement d'enseignement supérieur. Le secteur tertiaire constitue donc un autre fond commun des villes moyennes.

Au-delà de ce capital commun, on note des spécialisations qui, selon Jean-Paul CHARRIE, expliquent les écarts importants en termes de taille entre les villes moyennes de la façade atlantique française et espagnole. Certaines d'entre elles ont une vocation industrielle affirmée, le plus souvent avec l'activité portuaire, et sont donc le plus souvent des villes littorales : Brest, Saint-Nazaire, Lorient, Bayonne... Cela est moins vrai en Espagne, où l'arrière-pays, comme dans le cas de Bilbao, conserve lui aussi parfois une vocation industrielle. Les villes moyennes de l'intérieur sont marquées par leurs fonctions tertiaires et constituent souvent les relais de la métropole régionale. Enfin, d'autres ont une vocation particulièrement touristique : c'est le cas de Royan, de Biarritz, de la région de Santander et surtout, aux Canaries, de Santa Cruz de Tenerife.

Le mode et cadre de vie

Pour Christine LAMARRE (LAMARRE, 1997), le caractère unifiant des villes moyennes ne tient ni à la taille, ni à la fonction, mais plutôt à l'aspect et au type et mode de vie. Apparentées par les historiens aux « bonnes villes » des XVIII^e et XIX^e siècle, elles assureraient l'équilibre entre le nouveau et l'ancien et seraient capable de croître, contrairement aux grandes villes, en conservant leur patrimoine et leur identité. Se ralliant à l'opinion d'Olivier GUICHARD et Jacques MONOD, et à un discours assez répandu en ce qui concerne les villes moyennes, elle définit celles-ci comme des cités proches de la campagne : dotées de nombreux espaces verts et permettant des trajets domicile-travail courts et aisés, contrairement aux grandes villes, elles permettent de mener une existence « cohérente et familiale ». Jacques MONOD (MONOD, 1997) aurait défini la ville moyenne comme un lieu où « les relations sociales sont autres ». La politique menée dans les années soixante-dix par le Ministère du Plan, par le biais des Contrats de Plan de Villes Moyennes (CPVM), a

consisté d'ailleurs à renforcer cette caractéristique que constitue l'agrément du cadre de vie. En général, tous les CPVM ont eu pour objet l'embellissement de la ville historique et l'amélioration des équipements collectifs, visant à terme à proposer une image attractive de ces villes, afin de contrebalancer les vagues d'urbanisation au sein des grandes villes.

Ainsi, on voit bien la difficulté que l'on a à caractériser précisément une ville moyenne. Outre le critère statistique et fonctionnel, il faut ajouter des critères plus subjectifs tels que le mode de vie et le cadre de vie. Malgré ces critères communs, on ne peut nier l'extrême diversité des villes moyennes, qui font que cette catégorie perd un peu de son unicité, et donc de sa cohérence. Mais en dépit de ses faiblesses, ce concept s'impose. Bien que « difficiles à qualifier et à recenser, elles existent bel et bien, sont rarement contestées et souhaitent afficher leurs spécificités » (Christine LAMARRE, 1997).

b. Pourquoi s'appuyer sur les villes moyennes ?

S'appuyer sur les villes moyennes dans la perspective d'un développement stratégique de l'Espace Atlantique semblerait alors constituer une alternative intéressante à la situation problématique que nous avons exposée.

Tout d'abord parce que les villes moyennes de la façade atlantique, nous l'avons vu, forment un **maillage assez régulier**. Un développement stratégique prenant appui sur ces villes permettrait donc de **mieux diffuser le développement sur l'ensemble du territoire atlantique**, en évitant les phénomènes de polarisation métropolitaine qui laissent en marge de leur croissance une grande partie des espaces ruraux.

En outre, les villes moyennes peuvent acquérir un rôle de moteur de développement non seulement grâce à leur répartition spatiale équilibrée sur l'ensemble du territoire, mais surtout grâce aux **liens privilégiés qu'elles entretiennent avec l'espace rural**. Comme nous l'avons vu, ces villes sont en effet souvent les centres du marché agricole, et conservent de fait des relations –économiques et culturelles– étroites avec la campagne environnante.

Mais malgré une culture proche de la campagne, les villes moyennes n'en restent pas moins des villes, c'est-à-dire qu'**elles assument un rôle de « centralité »**, étant dotées d'un certain nombre de fonctions (notamment politiques) et offrant différents services aux particuliers et aux entreprises. De ce fait, il ne serait pas invraisemblable d'imaginer que certaines de ces cités, sur la base de complémentarités, puissent s'allier entre elles afin d'offrir collectivement un niveau de services rares et supérieurs proche de celui des grandes métropoles.

L'avantage serait alors double : d'une part, ces réseaux de villes moyennes, permettant l'union de forces urbaines isolées, pourraient pallier partiellement le manque de métropoles au sein de l'espace atlantique. Ces « ersatz » de métropoles permettraient donc d'atténuer la faiblesse de l'armature urbaine de la façade atlantique, dans la perspective d'une meilleure intégration européenne. D'autre part, ces réseaux sont susceptibles de diffuser le développement de manière plus homogène d'un point de vue spatial, notamment au sein des espaces ruraux avec lesquels les villes moyennes ont des liens privilégiés.

En fait, **tout l'avantage d'un développement s'appuyant sur les villes moyennes réside justement dans leur propriété de « mediana »** : assumant un rôle d'« interface » ville-campagne, ces villes sont à la fois les moteurs historiques du développement des espaces ruraux, et des centres urbains potentiellement capables d'égaliser et de remplacer les métropoles dans leurs fonctions supérieures et spécialisées, une fois alliées dans le cadre des réseaux de villes.

c. Qu'est-ce qu'une ville moyenne de l'Espace Atlantique ?

La définition des villes moyennes à laquelle nous avons procédé plus haut ne s'applique qu'aux villes françaises ; elle a été établie en fonction des caractéristiques propres de l'armature urbaine française, à la fois d'un point de vue quantitatif et qualitatif.

Or, chaque pays possède une armature urbaine bien distincte. Les différences sont notamment évidentes entre un Etat aussi densément peuplé que les Pays-Bas (368 hab. / Km² en 1997) et un pays tel que l'Irlande, sept fois moins peuplé (51 hab. / Km²). Les disparités de l'urbanisation sont, comme nous l'avons vu plus haut, également notables au sein même de l'Espace Atlantique, et ce même entre des régions contiguës telles que le Sud-ouest français et le Pays Basque Espagnol.

Rappelons que le but est ici de définir un concept de ville moyenne valable pour l'ensemble de l'Espace Atlantique, et non seulement pour l'espace français. Pourquoi alors s'être attaché à détailler le concept de ville moyenne française ?

Cela parce qu'il n'existe qu'extrêmement peu de recherches effectuées à ce jour sur les villes moyennes, en particulier concernant les villes moyennes de la façade atlantique. La bibliographie concernant les villes moyennes françaises étant dans le cadre de cette recherche la plus accessible et la plus conséquente, il nous est paru pertinent de commencer par appréhender le concept français de ville moyenne, afin de mieux cerner le concept de ville moyenne en général.

Bien entendu, la définition d'un cas particulier (la ville moyenne française) ne peut suffire à appréhender le général (la ville moyenne de l'Espace Atlantique). Cependant, il peut permettre d'en appréhender certaines caractéristiques, ce qui se confirme à la lecture de certains travaux traitant de la question des villes moyennes à l'échelle européenne : globalement, il semble que les villes moyennes – en dehors du fait qu'elles se situent bien entendu toujours au niveau intermédiaire de l'armature urbaine – se caractérisent par le même type de fonctions (administratives, politiques, etc.) d'un pays à l'autre, et qu'elles soient également souvent considérées comme des villes permettant un mode de vie agréable. Les différences entre les villes moyennes de pays distincts seraient plutôt d'ordre quantitatif : selon les caractéristiques de l'armature urbaine de chaque pays, les villes moyennes seraient plus ou moins grandes.

Dans l'ensemble, il semblerait donc que les villes moyennes aient toujours, d'un pays atlantique à l'autre, les caractéristiques qui nous intéressent dans la perspective d'une mise en réseau pour un développement stratégique de l'Espace Atlantique. Ces points communs indiquent que le concept de « ville moyenne de l'Espace Atlantique » n'est pas un concept vide.

La nécessité d'une redéfinition quantitative liée à l'échelle territoriale

Définir ce qu'est une ville moyenne de l'Espace Atlantique ne va pas de soi. En effet, l'idée de ville moyenne est par nature toute relative ; tout dépend en effet de l'échelle de la hiérarchie urbaine à laquelle on se situe : cherche-t-on à définir une ville moyenne à l'échelle régionale, à l'échelle nationale ou à une échelle internationale ?

La définition des villes moyennes à laquelle nous avons procédé plus haut ne s'applique qu'aux villes françaises, c'est-à-dire à une échelle strictement nationale. Or, l'Espace Atlantique est un espace transnational, plus vaste que l'espace français. Une ville moyenne à l'échelle nationale n'a donc pas nécessairement le même statut à l'échelle de la façade atlantique.

L'établissement de critères quantitatifs spécifiques, permettant de déterminer quelles villes sont moyennes où non à l'échelle de cet espace transnational, semble alors être une étape incontournable de notre étude.

Le critère quantitatif de définition

L'une des caractéristiques les plus évidentes de la ville moyenne est, ainsi que l'indique son nom, sa taille relative. Elle est avant tout, nous l'avons vu, une cité « mediana », c'est-à-dire qu'elle situe au rang intermédiaire de l'armature urbaine d'un espace donné, entre grandes et petites villes.

Le critère de la taille doit donc nécessairement être réévalué selon que l'on cherche à définir une ville moyenne au sein d'une armature urbaine nationale, ou au sein d'une armature urbaine internationale. Il existe en effet de grandes chances pour qu'une ville considérée comme moyenne dans un pays tel que la France, ne soit plus qu'une petite ville à l'échelle de l'Espace Atlantique. Ainsi, une ville de 50 000 habitants est par exemple en France considérée comme une ville moyenne. Mais est-il imaginable que la mise en réseau de plusieurs villes de 50 000 habitants puisse contrebalancer le poids d'une métropole atlantique telle que Manchester ? La fourchette déterminée par l'INSEE en ce qui concerne les villes moyennes françaises (de 20 000 à 200 000 habitants) doit donc nécessairement être réévaluée, étant donné que le terrain d'étude n'est ici plus français mais bien transnational.

La fourchette de taille devrait donc a priori être révisée à la hausse. A partir de quelle limite peut-on considérer qu'une ville est assez grande pour pouvoir être considérée comme une ville moyenne de l'Espace Atlantique ? A l'inverse, à partir de quelle limite devient-elle

une grande ville, c'est-à-dire ici une métropole régionale ? Il semble essentiel d'établir une fourchette numérique qui puisse constituer un critère quantitatif pertinent.

- La limite supérieure

La limite supérieure correspondrait à un nombre d'habitants strictement inférieur à celui de la plus petite des métropoles régionales. En effet, l'intérêt de la mise en réseau des villes moyennes est bien de contrebalancer le poids des métropoles (voire de le remplacer, en l'absence de celles-ci) sur le territoire ; de ce fait, les villes moyennes doivent nécessairement, relativement aux métropoles régionales, se situer à un rang inférieur de l'armature urbaine.

Nous avons vu que les plus grandes villes de l'Espace Atlantique ne constituent pas de véritables métropoles, en comparaison avec les pôles urbains imposants de l'Europe Rhénane ; cependant, elles peuvent être considérées comme des métropoles au sein de l'Espace Atlantique, dans la mesure où elles exercent une pouvoir de polarisation et de métropolisation incontestée sur leur environnement.

Connaître la dimension de ces métropoles régionales est donc le seul moyen de déterminer la limite supérieure de taille des villes moyennes de l'Espace Atlantique. Si l'on se réfère à la classification des unités urbaines de plus de 200 000 habitants de l'Union Européenne dont nous avons parlé plus haut (CATTAN, PUMAIN, ROZENBLAT, SAINT-JULIEN, 1999), on peut constater que l'ensemble des unités urbaines atlantiques ayant un statut incontesté de métropole régionale (d'après les auteurs de ce classement) sont toutes classées parmi les « métropoles régionales à fort rayonnement international » (Manchester, Bristol) et les « métropoles régionales périphériques à rayonnement international limité » (Bordeaux, Nantes, Toulouse, Belfast, Bilbao, Glasgow, Lisbonne, Porto, Séville).

Or, toutes ces unités urbaines comptent plus de 500 000 habitants.

Etant donné que toutes les métropoles régionales de l'Espace Atlantique dépassent le seuil de 500 000 habitants, on peut raisonnablement adopter ce chiffre comme limite supérieure en ce qui concerne les villes moyennes de l'Espace Atlantique.

En ce qui concerne le présent territoire d'étude, à savoir la partie espagnole de l'Espace Atlantique, cette limite supérieure exclut les trois métropoles de **Bilbao** (934 994 habitants pour l'unité urbaine, 354 271 habitants pour la ville-centre), **las Palmas de Gran Canaria** (615 164 habitants pour l'unité urbaine et 358 518 pour la ville-centre) et **Séville** (1 042 606 habitants pour l'unité urbaine, 700 716 pour la ville-centre).

- La limite inférieure

Comment déterminer une limite inférieure de taille ? Dans la perspective qui nous intéresse, les villes moyennes sont les villes qui ont suffisamment de poids pour être susceptibles d'offrir, une fois alliées entre elles, autant de services que les métropoles, le but étant d'égaliser ces dernières. **Sachant qu'il s'agit donc pour ces villes moyennes d'égaliser des pôles urbains comptant au minimum 500 000 habitants, il paraît peu envisageable d'inclure dans la liste des pôles urbains de moins de 100 000 habitants.**

La liste suivante présente donc toutes les unités urbaines¹ du territoire d'étude comprenant un nombre d'habitants inférieur à 500 000 habitants et supérieur à 100 000. Rappelons que le territoire d'étude est la section espagnole de l'Espace Atlantique ; pour plus de cohérence, la réflexion globale est effectuée à l'échelle de l'espace transnational dans son ensemble ; mais une observation plus précise est effectuée sur une seule partie de celui-ci, à savoir la section espagnole de l'Espace Atlantique.

¹ Les unités urbaines dont la population est présentée en suivant sont bien des unités urbaines au sens français du terme : en effet, la source de ces données est François MORICONI-EBRARD, qui a créé une base de données sur la population des toutes les unités urbaines (au sens français du terme) de la planète.

| Communauté Autonome | Province | Ville | Nombre d'habitants de l'unité urbaine en 2001 ² | Nombre d'habitants de la ville-centre en 2001 ³ |
|---------------------|------------------------|------------------------------|--|--|
| ANDALOUSIE | Cadix | Cadix | 259 540 | 140 061 |
| | | Algeciras | 201 445 | 104 087 |
| | | Xérès | 187 160 | 187 160 |
| | Huelva | Huelva | 140 985 | 140 985 |
| ASTURIES | Asturies | Avilès | 83 930 | 83 930 |
| | | Gijón | 267 426 | 267 426 |
| | | Oviedo | 200 411 | 200 411 |
| CASTILLE ET LEON | Burgos | Burgos | 163 358 | 163 358 |
| | Léon | Léon | 167 356 | 138 006 |
| | Valladolid | Valladolid | 348 075 | 319 129 |
| | Salamanque | Salamanque | 180 965 | 158 556 |
| CANTABRIQUE | Cantabrique | Santander | 229 152 | 184 264 |
| GALICE | La Corogne | La Corogne | 361 136 | 241 769 |
| | | Saint Jacques de Compostelle | 124 487 | 93 903 |
| | | Ferrol | 142 128 | 81 255 |
| | Ourense | Ourense | 122 835 | 108 647 |
| | Pontevedra | Vigo | 354 520 | 285 526 |
| | | Pontevedra | 113 855 | 75 212 |
| NAVARRRE | Navarre | Pampelune | 267 220 | 182 666 |
| PAYS BASQUE | Alava | Vitoria-Gasteiz | 217 358 | 217 358 |
| | Guipuzcoa | Saint Sébastien | 297 662 | 180 277 |
| LA RIOJA | La Rioja | Logroño | 136 566 | 132 486 |
| CANARIES | Santa Cruz de Tenerife | Santa Cruz de Tenerife | 354 240 | 215 132 |

² Source : Base de données Géopolis

³ Source : INE

La nécessité d'adapter la définition aux spécificités de chaque armature urbaine

La définition d'une « fourchette » permettant d'indiquer ce que serait la taille d'une ville moyenne à l'échelle de la façade atlantique n'a pour objectif que de fixer une liste indicative et approximative de ces villes.

En effet, nous l'avons vu précédemment, chaque pays, chaque région possède une armature urbaine aux caractéristiques spécifiques. Il convient donc de tenir compte de ces caractéristiques spécifiques en établissant la liste de l'ensemble des villes moyennes de l'Espace Atlantique.

Par exemple, on constate qu'en ce qui concerne le pays qu'est le Portugal, il n'existe que deux unités urbaines (en dehors de Lisbonne et Porto, qui en constituent les métropoles), qui dépassent les 100 000 habitants : Braga et Guimares. Si l'on s'en tenait à la définition élaborée plus haut, cela supposerait qu'il n'existe au Portugal que deux unités urbaines au niveau intermédiaire de l'armature urbaine, et qu'il ne serait par conséquent possible de s'appuyer que sur ces deux unités urbaines pour compenser le poids de Porto et Lisbonne, ce qui est bien entendu absurde. Il existe en effet dans ce pays un bien plus grand nombre de villes assumant les fonctions de ville moyenne, mais ces unités urbaines comptent pour la plupart bien moins de 100 000 habitants.

Le but étant de pallier l'absence des métropoles régionales, il serait tout à fait envisageable d'inclure dans la liste des villes pouvant être mises en réseau les plus importantes de ces villes moyennes portugaises, qu'elles comptent plus ou moins de 100 000 habitants.

Par ailleurs, il existe souvent, quelque soient les pays de l'Espace Atlantique, ce que l'on appelle communément des « grappes de villes ». Les grappes de villes rassemblent des villes proches dont les tailles peuvent être très différentes, et forment des régions urbaines où les échanges sont très intenses. Au final, ces grappes de villes forment une telle unité qu'on pourrait presque les considérer comme un seul et même pôle urbain.

Cela est notamment le cas de ce système espagnol surnommé « le triangle des Asturies », formé par Gijón, Oviedo et Avilès. Si Gijón et Oviedo comptent chacune un nombre d'habitants bien supérieur à 100 000, et peuvent donc être considérées comme des villes moyennes de l'Espace Atlantique au regard de la définition établie plus haut, cela n'est pas le cas d'Avilès, qui ne compte que 83 930 habitants. Pourtant, l'interdépendance de ces trois villes est si forte qu'il serait absurde de bâtir une politique de mise en réseau qui ne prendrait en compte que deux de ces villes en ignorant la troisième.

Il est donc essentiel d'inclure dans la liste des villes pouvant éventuellement être mises en réseau, les villes faisant partie de grappes de villes, ces dernières pouvant posséder un effet de masse aussi intéressant que celui des villes moyennes.

En ce qui concerne la partie espagnole de l'Espace Atlantique, il serait effectivement pertinent d'intégrer la ville d'Avilès au tableau précédent.

| Communauté Autonome | Province | Ville | Nombre d'habitants de l'agglomération | Nombre d'habitants de la ville-centre |
|---------------------|----------|--------|---------------------------------------|---------------------------------------|
| ASTURIES | Asturies | Avilès | 83 930 | 83 930 |

Il est important de savoir que l'ensemble du système urbain Gijón-Oviedo-Avilès compte 674 755 habitants, ce qui confirme qu'il serait dommage de ne pas utiliser le potentiel important des grappes de villes en termes d'effet de masse : excédant largement 500 000 habitants, le triangle asturien a le potentiel démographique d'une véritable métropole régionale.

Les limites de cette approche numérique

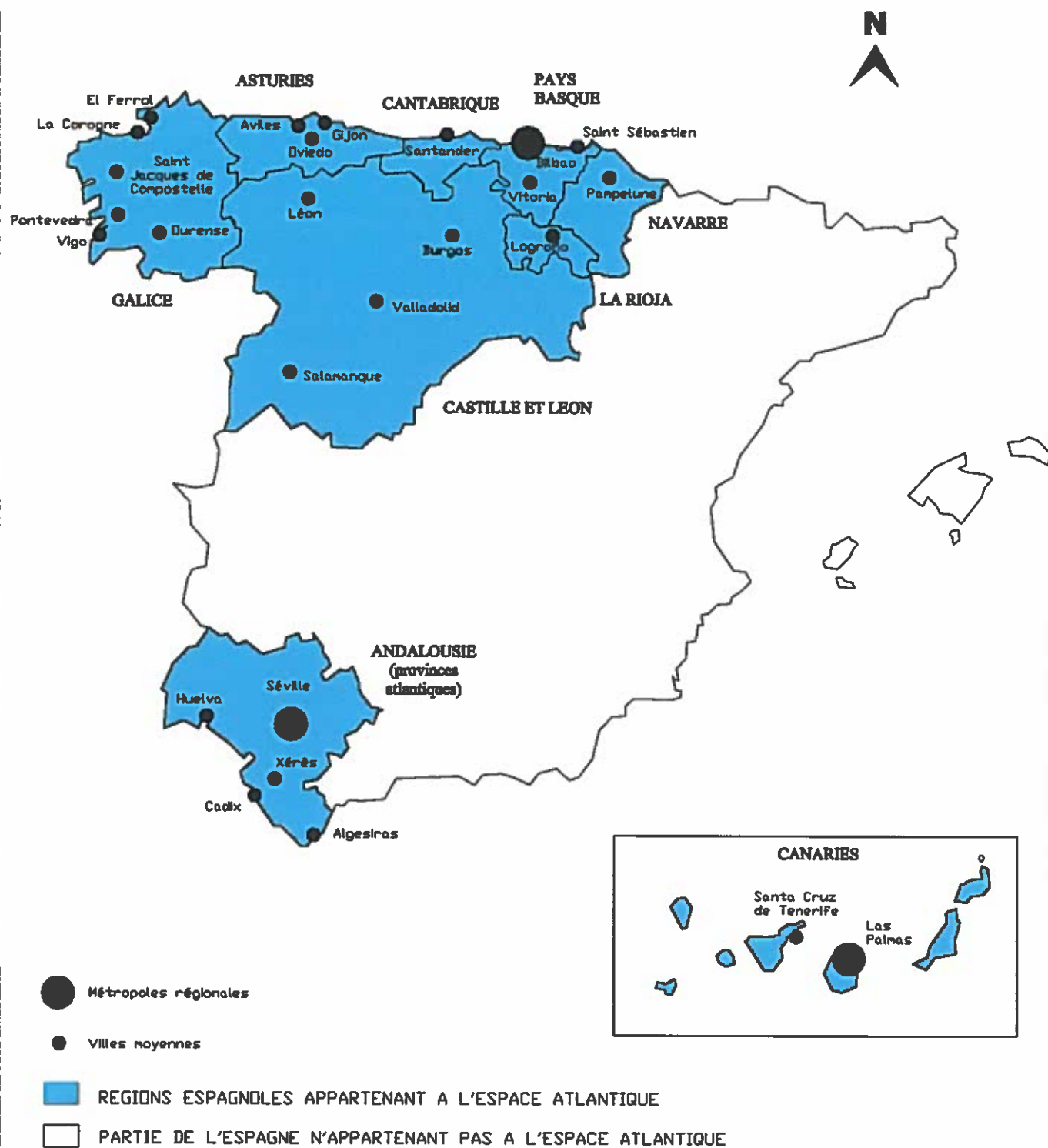
Bien entendu, comme tout critère, le critère quantitatif choisi précédemment pour déterminer la liste des villes moyennes de l'Espace Atlantique est totalement arbitraire. Il ne se base que sur la démographie, c'est-à-dire sur le potentiel des villes en terme d'effet de masse.

Bien entendu, pour établir cette liste avec plus d'exactitude et de rigueur, il serait nécessaire d'utiliser une méthode multicritère qui prenne en compte des aspects quantitatifs mais aussi qualitatifs.

Cependant, l'établissement de la liste exacte des villes moyennes de l'Espace Atlantique n'est pas l'objet de notre recherche. En ce qui concerne notre recherche, ce type de critère a le mérite de permettre de dresser rapidement une liste approximative des villes moyennes de l'Espace Atlantique, c'est-à-dire des villes qui sont susceptibles de nous intéresser dans la perspective d'une mise en réseau.

Ces villes sont présentées sur la carte page suivante.

METROPOLES REGIONALES ET VILLES MOYENNES DE L'ESPACE ATLANTIQUE ESPAGNOL



Réalisation : MIGUEL Erika, 2003

d. Quelles sont les villes moyennes de l'Espace Atlantique pouvant être mises en réseau ?

Rappelons que le but de notre recherche n'est pas de déterminer quelles villes sont moyennes ou non ; la qualité de « mediana » est une condition nécessaire d'appartenance à la liste des unités urbaines de l'Espace Atlantique pouvant être mises en réseau – de par la nécessité d'un effet de masse suffisant - mais n'est pas une condition suffisante.

Dresser la liste des villes moyennes n'est que la première étape d'une recherche, qui consiste à déterminer quelles sont, parmi ces villes, celles qui sont susceptibles d'être mises en réseau ; en effet, certaines villes moyennes possèdent sans doute un potentiel susceptible de se développer si elles s'allient avec d'autres villes ; mais ce n'est peut être pas le cas de toutes les villes de cette catégorie ; **il est tout à fait envisageable que certaines villes moyennes ne possèdent pas les caractéristiques rendant leur appartenance à un réseau pertinente.**

Il sera donc nécessaire de déterminer quelles sont les villes susceptibles de nous intéresser dans la perspective d'une mise en réseau. Lesquelles d'entre elles pourraient permettre, une fois alliées à d'autres villes, que « la somme des forces soit supérieure à la somme de chacune prise isolément » ? Lesquelles de ces villes serait-il pertinent et utile de mettre en réseau ? Toutes ? Quelques unes seulement, voire même peut-être aucune ?

Pour établir lesquelles pourraient être mises en réseau, il est nécessaire de connaître les critères qui font qu'une mise en réseau est pertinente ou non. Quelles sont les conditions pour que plusieurs villes puissent s'allier entre elles dans une perspective de développement stratégique ?

Pour connaître ces conditions, il faudrait au préalable connaître le fonctionnement et les caractéristiques d'une alliance de villes de ce type. Les pages suivantes auront donc pour objectif de définir ce type d'alliance, communément désignées sous le terme de « réseau de ville ».

B. VERS UNE MISE EN RESEAU DES VILLES MOYENNES

Comme nous l'avons évoqué précédemment, il est essentiel de s'attacher à mieux connaître le concept de réseau de villes, afin de pouvoir déterminer quels sont les critères d'appartenance d'une ville à ce type d'alliance.

Pour mieux connaître ce concept de réseau de villes, nous le distinguerons tout d'abord de celui de réseau urbain, dont il est totalement opposé. Nous nous pencherons également sur le rôle et l'intérêt des réseaux de villes ; enfin, nous tenterons d'appréhender les pré-requis d'une coopération entre villes, ce qui nous amènera à constater la nécessité de mettre en place une série de critères de mise en réseau.

1/ Définition du réseau de villes : distinction avec le concept de réseau urbain

Il arrive que des confusions soient faites entre le terme de réseau urbain et celui de réseau de villes. Pourtant, ces deux termes renvoient à des réalités tout à fait différentes, voire même opposées. Il est donc essentiel de procéder à une définition claire de chacun de ces deux concepts.

a. Le réseau urbain, une forme de structuration spatiale « spontanée »

Le réseau urbain comprend l'ensemble des villes, et de leurs relations, sur un même territoire politico administratif bien délimité et intégré, tel qu'une région ou un Etat.

Pendant longtemps, les géographes ont tenté de comprendre les logiques de relation et de hiérarchisation des villes entre elles. Ils ont ainsi tenté de créer des modèles d'organisation de l'espace par les villes.

Le plus célèbre de ces modèles est issu de **la théorie des lieux centraux de Christaller (1933) et Lösch (1941)**. Le principe de centralité repose sur l'idée que l'offre et la demande se concentrent dans des lieux centraux (ou places centrales), privilégiés pour leur accessibilité (distance minimale à parcourir par le consommateur pour un bien ou un service) et qui constituent des marchés, offrant biens et services à une population résidant à l'extérieur de ce lieu. Entre ce centre et sa zone d'influence, il y a polarisation, c'est-à-dire un tissage de liens d'interrelations ; vers ce centre converge une clientèle attirée par les établissements de commerce et de services qui s'y trouvent.

Ces centres sont classés hiérarchiquement selon la rareté d'utilisation de leurs fonctions, la diversité des fonctions à la portée de celles-ci. Chaque niveau de centre possède toutes les fonctions du niveau inférieur, plus d'autres de portée plus large. Ainsi, chaque ville possède sa zone d'influence urbaine. On peut distinguer sept niveaux de places centrales, du village à la métropole régionale.

« Les premiers théoriciens de l'économie spatiale, régionale ou urbaine, ceux de l'école de Iéna, (Lösch, 1940, Christaller, 1933) partirent de la question suivante : comment, à partir d'un espace plan, homogène (la campagne dédiée aux activités agro-pastorales), penser l'émergence de concentrations urbaines d'activités manufacturières ou tertiaires ? Comment rendre compte de la hiérarchie (en taille, en gamme de services fournis, donc en richesse) entre ces agglomérations ?

La réponse semble assez simple, dans le cadre de la théorie micro-économique déjà dominante, celle qui part de comportements de maximisation du profit, de minimisation des coûts. Chaque bien à fournir, chaque service à rendre, présente un optimum d'échelle de production. A cet optimum correspond une demande répartie dans l'espace homogène. Les productions urbaines tendront donc à s'organiser en réseaux de lieux centraux dont les disques recouvriront l'espace, ce qui est réalisé au mieux si le réseau est à mailles hexagonales. A des services de plus en plus rares, (ou à des production présentant des économies d'échelles de plus en plus massives) correspondront des réseaux d'hexagones (dits de Christaller) aux mailles de plus en plus larges. En supposant qu'une ville soit au nœud de la plupart des réseaux, en faisant pivoter ces réseaux autour de ce centre des nœuds, on voit régulièrement apparaître des concentrations de nœuds, amorce de villes de second rang.

Ainsi se constituerait, grâce à quelque main invisible optimisatrice, depuis les métropoles dotées d'opéras jusqu'aux villages simplement dotés d'épicerie, la hiérarchie urbaine. Ce schéma ne doit pas faire sourire. Il se réalise à peu près, dans la vaste plaine nord européenne, de la France de l'ouest à la sainte Russie (ce n'est pas un hasard si Iéna vit la maturité de cette théorie !), comme dans les grands espaces nord-américains. Mais il invite surtout à la réflexion. »

Source : BENKO et LIPIETZ, 1992

Bien que faisant encore aujourd'hui figure de référence, la théorie des lieux centraux est surtout un modèle théorique ; assez simpliste, elle ne répond pas avec exactitude à la réalité complexe du terrain. Ainsi que le souligne Roberto CAMAGNI, les systèmes réels de villes dans les pays avancés « se sont largement éloignés de la représentation, fournie par Christaller, d'une hiérarchie « gigogne » de centres et d'aires de marché étroitement emboîtés les uns dans les autres » (CAMAGNI, 1993, p. 107). Le schéma christallérien demande à être revu dans un monde où la baisse des coûts et le progrès des transports et des

télécommunications abolit, ou du moins relativise la distance. Aujourd'hui, les zones d'influence se superposent et se mélangent, et l'image ancienne des hexagones emboîtés et bien délimités n'est plus d'actualité, même si la permanence de la nature hiérarchique du système est réelle.

Pour éviter les confusions, **on préfère donc aujourd'hui parler de système de villes pour qualifier les interactions complexes entre les villes d'un espace** plutôt que de parler de réseau urbain, expression que l'on a tendance à assimiler à la terminologie de Christaller.

Par réseau urbain, il faut donc entendre réseau des relations hiérarchiques entre les villes d'un même territoire, qui s'instaurent spontanément, guidées notamment par la loi du marché. On peut rapprocher cette notion de celle d'armature urbaine, précédemment définie.

b. Le réseau de villes, une forme de structuration spatiale volontaire

Contrairement au réseau urbain, le réseau de villes est une forme de structuration volontaire et partielle : alors que le réseau urbain concerne l'ensemble des villes d'un même territoire, le réseau de villes ne prend en compte que certaines villes d'un même espace, ou d'un espace plus étendu.

Ce type de réseau ne dépend donc pas de l'appartenance des villes à un même territoire - national ou régional - mais se fonde sur des caractéristiques communes ou complémentaires propres aux villes. Ces caractéristiques peuvent être liées à la dimension, à l'activité, à la fonction ou à la spécialisation des ces villes. Au lieu de structurer le territoire selon des principes de *contiguïté* et de *proximité* (ce qui est le cas du réseau urbain, tel qu'il est vu par Christaller), le réseau de villes structure le territoire en privilégiant les relations de *connexité*.

De plus, le réseau de villes est formé sur **une relation d'interdépendance fonctionnelle**, c'est-à-dire d'échanges à double sens entre les villes faisant partie de ce réseau ; l'intérêt de la création de ce type de réseau est la création d'externalités, partant du principe que « l'Union fait la force ». Le réseau urbain est quant à lui caractérisé par des relations de dépendance des villes par rapport aux villes de niveau hiérarchique supérieur.

Pour Gabriel DUPUY (DUPUY, 1991), les réseaux de villes auraient aujourd'hui un rôle plus déterminant dans la structuration du territoire que le réseau urbain, fondé sur des principes hiérarchiques. Pour lui, nous vivons l'époque d'un passage d'une *territorialité aréolaire* à une *territorialité réticulaire*. L'environnement d'une ville se définirait plus par l'ensemble des villes avec lesquelles elle est en relation, que par son espace

avoisinant contigu. Non pas que les relations d'une ville avec son voisinage disparaîtraient, mais que celles-ci se cantonneraient le plus souvent à des relations banales (services à la population par exemple), et non à des relations spécifiques contribuant à modifier la place de la ville au sein du système de villes.

Cette vision conforte l'idée que les réseaux de villes peuvent constituer des outils considérables dans la perspective d'un développement stratégique des villes.

En France, l'idée des réseaux de villes est apparue dans les documents de la DATAR en 1989 ; s'inspirant d'exemples étrangers (Bade-Wurtemberg, Emilie-Romagne), elle vise à créer des dynamiques nouvelles sur le plan de l'aménagement du territoire. Il s'agit, « soit pour les métropoles régionales de mobiliser les villes de leur aire d'influence et de les faire profiter de leurs possibilités de développement, soit pour les villes moyennes de se regrouper afin de mettre en valeur leurs complémentarités pour exercer, ensemble, un effet de métropole » (MERLIN et CHOAY, 2000, définition du « réseau de villes »).

Ce sont tout particulièrement les perspectives de développement qu'ils peuvent offrir aux villes moyennes, qui font des réseaux de villes des outils intéressants dans le cadre du développement stratégique de l'Espace Atlantique. Quel est l'apport qu'ils sont susceptibles de fournir dans cette perspective ?

2/ Le rôle et l'intérêt des réseaux de villes

Ce qui motive la création d'un réseau de villes, c'est le fait de partir du postulat que celui-ci peut permettre la création d'externalités et d'économies d'échelle; on pense que la somme des apports de chaque ville dans le cadre d'un réseau est supérieure à la somme des apports de chaque ville prise isolément, dans le cadre d'un fonctionnement indépendant.

Bien qu'il soit ici question du développement stratégique des villes, le type de raisonnement adopté ici rappelle celui effectué plus couramment pour le développement stratégique des entreprises.

Selon Roberto CAMAGNI, la similitude de ces deux logiques n'est pas un hasard. Pour lui, « la nouvelle logique de comportement d'entreprise procède parallèlement à (et même détermine partiellement) la nouvelle logique d'organisation de l'armature urbaine, où se font jour des phénomènes de spécialisation des centres et de rapports en réseau » (CAMAGNI, 1993). Il estime donc que la naissance du nouveau paradigme de nature coopérative des « réseaux d'entreprises », apparu dans le monde des comportements d'entreprise assez récemment, est en partie à l'origine de cette nouvelle logique d'organisation de l'armature urbaine.

L'adoption croissante par les territoires (et les villes en particulier) de stratégies de développement de type entrepreneurial est d'ailleurs une théorie partagée par de nombreux auteurs ; rappelons que cette théorie est entre autres partagée par Christophe DEMAZIERE et Aranxa SANCHEZ, dont nous avons évoqué plus haut les idées concernant l'émergence d'un « marketing territorial » (DEMAZIERE et SANCHEZ, 2000).

Le concept de réseau d'entreprises, utilisé en économie pour représenter toutes ces formes contractuelles ou d'organisation impliquant la « coopération » entre les entreprises (coopération technologique et commerciale, « alliances stratégiques », consortiums et toutes les formes de partenariat avec ou sans participation au capital), permet ainsi de développer par analogie le concept de « réseau de villes ».

De même que l'entreprise peut, où qu'elle soit, surmonter le handicap de ses compétences internes limitées (ou des compétences de son milieu local) en établissant des liens de coopération avec d'autres entreprises, **les villes peuvent espérer, quelle que soit leur localisation, acquérir des fonctions de niveau supérieur en s'alliant avec d'autres villes, et ainsi grimper dans la hiérarchie de l'armature urbaine.**

Si les réseaux de villes peuvent permettre aux villes de gagner une place supérieure dans la hiérarchie urbaine, c'est parce qu'ils permettent d'obtenir plusieurs types d'effets (CESR, 2001, p. 16-17):

✓ **Un 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.

✓ **Un effet de complémentarité**, 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 entre elles des villes présentant certaines complémentarités, en leur permettant de réaliser à plusieurs ce qu'aucun d'autre eux n'aurait pu faire seul ; il s'agit en fait de remédier par des alliances volontaires à des carences interdisant le développement de services et de fonctions spécifiques. Des effets de réduction de coûts en résultent ; ce type de partenariat permet d'éviter la création d'équipements redondants.

Les complémentarités se traduisent par un partage des tâches, la division interurbaine du travail garantissant l'existence d'un marché suffisamment vaste pour la production de chacun des centres, et pour réaliser des économies d'échelle et d'agglomération. Ce type de réseau a pour modèle les villes spécialisées de la Randstad hollandaise, ou encore la structure polycentrique de la Vénétie italienne.

✓ **Un effet de lisibilité**, au niveau international et national, permettant aux villes concernées d'affirmer une image commune et d'en tirer parti (notamment en ce qui concerne les investissements internationaux et le tourisme).

✓ **Un effet de lobbying**, afin de faire pression auprès des décideurs politiques nationaux et européens, ou encore pour défendre ou promouvoir une attitude commune. Cet effet est recherché par des villes qui ont des problèmes ou des intérêts communs, qu'elles soient voisines ou non.

L'intérêt des réseaux de villes est donc bien réel : l'alliance entre villes est un outil majeur pour toute ville désirant grimper dans la hiérarchie urbaine. Les réseaux de villes

constituent donc une véritable opportunité de développement pour les villes moyennes ; en coopérant entre elles de manière intelligente sur la base de caractéristiques communes ou complémentaires, telles de véritables entreprises, certaines de ces villes pourraient acquérir des fonctions supérieures et rares, du même type que celles que détiennent les grandes métropoles, et ainsi contrebalancer le poids de ces dernières, voire même les remplacer là où elles n'existent pas.

La mise en réseau des villes moyennes de l'Espace Atlantique constitue donc un enjeu fondamental de la mise en œuvre du scénario polycentrique multiscalaire mis en place par la Commission Européenne. Il serait intéressant, dans cette perspective, de généraliser ce type de coopération au sein de l'Espace Atlantique.

Cependant, il est évident qu'il ne serait pas très pertinent de généraliser, dans la perspective qui nous intéresse ici, ce type de coopération à l'ensemble des villes moyennes de l'Espace Atlantique. En effet, certaines des villes moyennes de cet espace ne posséderont probablement jamais, même regroupées dans le cadre d'une alliance, le potentiel démographique et économique nécessaire à la constitution de la trame d'un Espace Atlantique polarisé tel qu'il est défini par le SDEC.

Il sera donc nécessaire d'identifier les villes moyennes susceptibles de constituer des systèmes urbains ayant une capacité réelle à devenir des nœuds de l'organisation polycentrique de l'Europe atlantique. Il sera également indispensable de repérer les alliances les plus pertinentes et les plus judicieuses pouvant être effectuées (c'est-à-dire quelle ville avec quelle(s) villes).

3/ Comment déterminer quelles villes moyennes il serait pertinent de mettre en réseau ?

Comme cela a déjà été évoqué plus haut, le fait qu'une ville soit « mediana » (c'est-à-dire corresponde à la définition générale de la « ville moyenne » que nous avons effectuée) est une condition nécessaire, mais pas suffisante pour que ce type de ville fasse partie de celles dont la mise en réseau sera réellement pertinente dans la perspective d'une organisation polycentrique de l'Espace Atlantique.

Dans le but d'identifier, parmi l'ensemble de ces villes définies comme moyennes, celles qui seraient les plus aptes à participer à ce maillage polarisé du territoire, il est nécessaire d'établir une critériologie.

Les critères choisis doivent être suffisamment précis pour permettre une approche scientifique et rigoureuse de la question ; aussi l'emploi de critères quantitatifs semble-t-elle indispensable. Ces critères doivent être multiples, afin que la sélection soit la plus fine et la plus rigoureuse possible ; ils doivent être la traduction de toutes les exigences (traductibles d'un point de vue quantitatif) requises pour que ces villes soient susceptibles de devenir des nœuds de l'organisation polycentrique européenne, et surtout de la façade atlantique. Cette évaluation pourra se faire au regard de critères quantitatifs aussi variés que l'évolution démographique, la compétitivité, la connectivité...

Bien entendu, si l'utilisation de critères quantitatifs permet d'effectuer une évaluation de manière rigoureuse, elle n'est pas suffisante : une mise en réseau requiert également de la part des villes des qualités qui ne sont pas quantifiables, mais qui n'en sont pas moins indispensables. Ainsi, l'existence d'une absence totale de volonté politique de la part d'une ville rend, pratiquement parlant, la coopération avec d'autres villes impossible, même si cette ville remplit par ailleurs tous les critères quantitatifs requis semblant signifier la pertinence de son appartenance à un réseau de villes.

Pour évaluer de la manière la plus juste possible la capacité de ces villes à jouer un rôle dans la mise en œuvre du scénario polycentrique, **il semble donc indispensable de les analyser en croisant des approches tout autant quantitatives que qualitatives.**

4/ Comment déterminer quels seraient les réseaux les plus pertinents ?

Une fois que les villes les plus aptes à participer au maillage polycentrique de l'espace sont identifiées, il faut identifier les ensembles qu'il serait le plus pertinent de créer. En effet, pour être efficace, la coopération entre les villes, doit se baser non seulement sur les potentiels intrinsèques des villes, mais aussi sur leurs potentiels réels en termes de flux et d'échanges, de communication avec les autres villes.

Il existe de nombreuses conditions de possibilité d'échanges entre plusieurs villes :

Avant tout, la coopération ne peut être intéressante entre plusieurs villes qu'à la seule condition qu'elles aient quelque chose à s'échanger ou à partager ; la coopération doit donc se baser sur des **complémentarités fonctionnelles** (que ce qui manque à chaque ville lui soit offert par l'autre, et vice-versa). Par exemple, deux villes peuvent être spécialisées dans une même activité, et posséder des équipements différents qu'elles auraient intérêt à se prêter mutuellement, pour une diminution des coûts.

La coopération doit aussi se baser sur des **similarités** ; les villes doivent posséder des points communs pour avoir un intérêt à s'allier. En effet, que pourraient bien s'échanger deux laboratoires qui ne travailleraient pas dans le même domaine ?

En outre, l'alliance entre deux villes requiert une **capacité préexistante en termes de possibilité de circulation des flux** ; il est nécessaire que les villes qui se mettent en réseau possèdent au préalable les moyens techniques d'y parvenir. La synergie et les échanges entre deux villes ne peut s'envisager sans une bonne circulation des flux, qu'ils soient matériels (marchandises, personnes) ou immatériels (capitaux, informations...). Aussi l'existence d'une multiplicité de moyens de relations entre deux villes est-elle favorable à la création d'une réelle coopération (par exemple, la présence d'une autoroute et d'une ligne de train à grande vitesse reliant les villes entre elles).

Cette capacité de circulation des flux ne réside pas seulement dans la présence d'infrastructures concrètes, mais aussi dans l'existence de relations plus abstraites : des villes peuvent posséder les mêmes pratiques commerciales, ou encore des relations culturelles historiques.

En fait, la préexistence d'un potentiel en termes d'échanges est la condition d'une mise en réseau spontanée et réussie. A l'inverse, si aucun lien n'existe au préalable, « la construction sera, au contraire, arbitraire, artificielle et ponctuelle...parachutée en quelque sorte » (Christian JAMOT, 1997).

Enfin, il est indispensable qu'il n'existe aucun blocage d'ordre humain ou socioculturel pouvant rendre impossible une coopération. Ainsi, une guerre de clocher

opposant deux villes depuis des temps reculés, une véritable concurrence historique, constitue un handicap suffisant pour que tout échange soit compromis. La volonté politique (de part et d'autre) est indispensable à la réalisation d'une coopération entre deux villes.

Ainsi, pour ce qui concerne le choix des coopérations, il existe toute une série de conditions. **L'identification des réseaux les plus pertinents, la création de systèmes de villes fonctionnels requiert donc également la mise en place d'une série de critères traduisant ces diverses exigences.**

5/ La nécessité de mise en place d'une critériologie pour la mise en réseau

Il apparaît à ce stade que la mise en réseaux de villes requiert de nombreuses exigences, et ce à deux niveaux :

- d'abord au niveau des capacités intrinsèques des villes (démographie, compétitivité, etc.) à appartenir à un réseau censé devenir un point d'appui du développement polycentrique de l'Espace Atlantique,
- ensuite au niveau du potentiel relationnel des villes, c'est-à-dire leur aptitude à faire partie d'un réseau (connectivité, entente politique, etc.)

La mise en place de critères traduisant les pré-requis (à ces deux niveaux) d'une mise en réseau est donc un préalable incontournable à l'évaluation de l'aptitude des villes moyennes de l'Espace Atlantique à contribuer à un maillage plus équilibré du territoire.

L'étape suivante de cette recherche consistera donc en l'établissement de critères de mise en réseau des villes, dans la perspective d'un développement stratégique de l'Espace Atlantique.

Synthèse

La première partie de ce document avait conclu sur les difficultés rencontrées par l'Espace Atlantique pour réduire son état de périphéricité globale par rapport à l'Europe lotharingienne. Elle soulevait la question du type de politique qui permettrait de réduire la faiblesse de l'armature urbaine de cet espace transnational, tout en évitant l'accroissement dommageable des disparités internes entre métropoles régionales et zones rurales.

Cette partie présente alors l'une des alternatives imaginées par la Commission Européenne. La supposition est celle-ci : la coopération entre elles, sous formes de réseaux, des villes situées aux niveau intermédiaire de l'armature urbaine, devrait leur permettre de devenir des systèmes urbains susceptibles de pallier l'absence de métropoles.

L'examen des caractéristiques de ces villes, regroupées communément sous l'appellation de « villes moyennes », a semblé confirmer la pertinence de cette supposition. De par leur rôle d'interface entre ville et campagne, certaines villes moyennes sont susceptibles de remplacer, dans le cadre d'alliances, les métropoles absentes, tout en dynamisant les espaces ruraux dont elles sont très proches.

Le réseau de villes constitue donc une perspective pertinente, mais exige un certain nombre de pré requis.

La conclusion est donc celle-ci : dans l'hypothèse de la mise en œuvre de ce type de scénario, comment déterminer quelles villes détiennent la capacité de devenir des pôles du développement polycentrique ? Et comment déterminer quels seraient les réseaux les plus pertinents dans la perspective qui nous intéresse ?

L'établissement de critères spécifiques paraît alors incontournable.

PARTIE III :
DES CRITERES POUR LA MISE EN RESEAUX DES VILLES
MOYENNES DE L'ESPACE ATLANTIQUE

A. DES CRITERES POUR LES MISES EN RESEAUX

Comme cela a été évoqué précédemment, le repérage des réseaux de villes moyennes qui pourraient constituer la trame d'un Espace Atlantique polycentrique passe par l'établissement d'une critériologie.

Ces critères permettront de déterminer, parmi les villes moyennes, lesquelles possèdent à la fois un potentiel intrinsèque et un potentiel « relationnel » justifiant la pertinence de leur intégration au sein de réseaux voués à devenir des nœuds de l'organisation polycentrique européenne atlantique.

1/ Le critère démographique

Etant donné qu'il s'agit ici de déterminer quels systèmes urbains peuvent égaler le poids des métropoles, dont le point commun essentiel est le poids démographique, le critère le plus évident à retenir est le critère démographique.

Le **poids démographique absolu** d'une ville (symbolisé par le chiffre de la population totale de l'unité urbaine dont elle est le centre) est avant tout révélateur en termes d'effet de seuil. Toute chose étant égale par ailleurs, plus la masse démographique est importante, et plus les chances de disposer d'une large gamme d'actifs, d'équipements, de services et de réaliser des économies d'échelle sont importantes.

Les caractéristiques démographiques d'une ville sont en outre tout révélatrices de son **poids relatif par rapport à son environnement**, c'est-à-dire de son potentiel en termes de centralité, de « pôle de commandement régional » apte à jouer le rôle d'une métropole absente. En effet, quelque soit le poids démographique absolu d'une ville, son poids relatif à son environnement (surtout son environnement immédiat) est révélateur de son rôle au sein de son environnement. Ainsi cette ville peut compter assez peu d'habitants dans l'absolu, mais assumer le rôle d'une ville d'un poids démographique « habituellement » supérieur, par exemple en offrant des services de niveau élevé (si l'on se réfère à la théorie christallérienne). Ce poids relatif de la ville par rapport à son environnement peut notamment s'exprimer à travers le pourcentage de population de l'agglomération urbaine par rapport aux entités régionales et nationales dans lesquelles elle s'insère.

En outre, certains chiffres démographiques constituent de bons indicateurs du **dynamisme** d'une ville, à la fois du point de vue de son potentiel interne mais aussi de son attractivité. Ainsi, une part importante de jeunes actifs dans la population constitue un

potentiel important en termes d'emploi (ces actifs vont en effet être disponibles sur le marché du travail pendant plusieurs décennies).

La croissance démographique globale, et surtout le solde migratoire, sont quant à eux l'expression la plus évidente de l'attractivité d'une ville, et donc de son dynamisme.

2/ Le critère de compétitivité

La compétitivité est la capacité à faire face à la concurrence. Ce critère est sans aucun doute le plus révélateur du potentiel ici recherché : la compétitivité est la condition majeure de l'intégration réussie des villes au sein du réseau des pôles les plus dynamiques de la façade atlantique, et surtout de l'Union Européenne. **Elle est la condition essentielle au rôle de polarisation que les villes moyennes seront censées assumer, et permet donc de mesurer l'aptitude des villes moyennes à assumer ce rôle.**

La compétitivité d'une ville, tout comme celle d'une entreprise, ne se mesure pas par un critère unique, mais résulte de la conjonction d'éléments pour lesquels la ville se situe en situation favorable par rapport aux autres villes. Ces éléments correspondent tout autant à un capital humain (niveau de formation de la population active, part des cadres...) qu'aux diverses forces économiques de la ville (PIB par habitant, présence de grandes entreprises et centres de recherche...).

Dans la mesure où elle permet de cerner le profil économique des villes, l'évaluation de la compétitivité permet également d'identifier les spécialités de chacune d'entre elles. Les spécialités des villes peuvent être indiquées par des indicateurs spécifiques, tels que la spécialité des centres de recherche (aéronautique, agroalimentaire...). **La détermination de ces spécialités sera la base permettant d'imaginer des scénarios de coopération : on ne peut en effet imaginer mettre en réseau plusieurs villes que sur la base de spécialités complémentaires.**

3/ Le critère des fonctions et équipements urbains

Le recensement des fonctions assumées par la ville et des types d'équipements dont elle dispose constitue un **important critère d'attractivité de la ville**, tant d'un point de vue démographique que d'un point de vue économique.

En effet, toute chose étant égale par ailleurs, plus une ville propose de fonctions, équipements et services de niveau supérieur, plus sa capacité à capter des flux de personnes et de capitaux est grande. Si l'heure est à la globalisation, les caractéristiques locales ont toujours un rôle bien réel dans la géographie économique – le retard relatif de l'Espace Atlantique par rapport au reste de l'Europe en est une preuve. Les grandes entreprises cherchent généralement à s'installer là où elles peuvent bénéficier d'un maximum de services, non seulement pour avoir ceux-ci à portée de main (la présence d'une université peut par exemple constituer un facteur d'attractivité important pour une entreprise qui pratique la recherche), mais aussi parce que ce type d'équipements donnent à la ville une image positive dont bénéficie directement l'image de l'entreprise elle-même.

Ainsi, la présence d'un technopôle, d'une université ou encore de manifestations culturelles exceptionnelles permet d'évaluer la qualité de l'image véhiculée par une ville, c'est-à-dire son rayonnement sur un territoire donné.

4/ Le critère de connectivité

Le critère de connectivité traduit la **capacité matérielle d'une ville à créer des liens** avec d'autres villes.

Il a été évoqué précédemment que toute coopération entre deux villes requiert l'existence préalable de moyens techniques rendant cette coopération possible, c'est-à-dire d'infrastructures et de services de transport adaptés, mais aussi de circulation des flux d'information (réseau NTIC).

Dans cette perspective, il est important de tenir compte de tous les moyens de transport, qui constituent tous des supports de flux entre deux points donnés : les transports routiers, ferroviaires, aériens et maritimes. Il sera également intéressant de prendre en compte les systèmes de circulation des flux d'information : existe-t-il des systèmes de circulation à haut débit ?

L'évaluation du temps de trajet entre deux villes, le recensement des infrastructures les reliant (que ce soit du point de vue des personnes, des marchandises ou des informations) permettent de vérifier si leur alliance dans le cadre d'un réseau est matériellement possible.

Dans le cadre d'un réseau, ce sont en effet les capacités de circulation des flux qui importent le plus.

Par ailleurs, le critère de connectivité est rétroactivement **révélateur de l'importance d'une ville donnée dans la hiérarchie urbaine** au sein de laquelle elle s'insère. Il permet en effet d'identifier l'intensité des relations existantes entre les différents pôles (l'ampleur de l'équipement en termes d'infrastructures de transport étant généralement proportionnel à l'intensité des échanges), et donc de repérer les « places centrales ». Ce critère est donc central en ce qui concerne l'évaluation des capacités relationnelles d'une ville, mais il est également riche en enseignements quant aux capacités intrinsèques des villes à devenir des pivots de développement de l'Espace Atlantique.

Ces quatre critères de démographie, compétitivité, fonctions / équipements et connectivité devraient donc permettre d'analyser la capacité des villes moyennes à participer au projet de développement polycentrique, grâce au procédé de la mise en réseaux de villes.

Cependant, pour savoir si telle ou telle ville répond à tel ou tel critère, il est important de s'appuyer sur des éléments concrets et précis, qui permettent de traduire « scientifiquement » (donc numériquement) la capacité des villes à répondre à ces critères. Par exemple, pour savoir si une ville répond au critère de connectivité, il serait nécessaire de s'appuyer sur des données précises telles que la présence ou l'absence d'un aéroport, ou encore le temps de trajet entre deux villes données...Il est donc important de définir, pour chacun de ces critères, une batterie d'indicateurs quantitatifs qui seraient l'expression scientifique de ces critères.

L'hypothèse est donc la suivante : l'utilisation d'indicateurs quantitatifs doit permettre de connaître les capacités à la fois intrinsèques et « relationnelles » des villes moyennes de l'Espace Atlantique à faire partie d'un réseau de villes.

B. LES INDICATEURS, TRADUCTIONS « SCIENTIFIQUES » DES CRITERES

L'évaluation de la capacité des villes à répondre à tel ou tel type de critère ne peut être simplement « littéraire », c'est-à-dire schématique et plus ou moins imprécise. Il est essentiel de mesurer véritablement cette capacité par des données chiffrées, c'est-à-dire des indicateurs.

1/ Intérêt et limites des indicateurs

a) Un rôle de simplification et de quantification

Le rôle d'un indicateur est de traduire un phénomène donné par des variables représentatives : « un indicateur simplifie, pour les rendre quantifiables, des phénomènes complexes, de sorte que la communication soit rendue possible ou encouragée et la planification facilitée » (ADRIAANSE, 1993).

Cette définition résume les deux fonctions essentielles de l'indicateur : la simplification d'un phénomène complexe, et sa quantification. Les indicateurs sont donc des outils quantitatifs. En conséquence, ils traduisent les phénomènes par des chiffres (par exemple, l'attractivité d'une ville par un solde migratoire), mais aussi, de manière plus nuancée, par des graduations, des degrés.

Ces qualités permettent de **rendre un phénomène donné mesurable scientifiquement**. Les indicateurs permettent par conséquent les comparaisons entre plusieurs phénomènes.

Ces deux qualités font des indicateurs des outils indispensables d'aide à la décision ; grâce à l'approche scientifique des phénomènes qu'ils permettent, il est possible d'effectuer plus qu'une évaluation approximative du réel, d'avoir une perception plus fine de celui-ci, et donc de répondre par des actions elles aussi plus adéquates.

b) Des inconvénients et des limites

Les indicateurs, pour être des outils extrêmement utiles, n'en comportent pas moins quelques désavantages dont il convient de tenir compte, pour que le bénéfice de leur utilisation soit optimal.

Avant de déterminer des indicateurs précis, il est important de s'assurer de l'existence et de la disponibilité de l'information correspondante. Ainsi, il est par exemple important de s'assurer que les données correspondant à chacun des indicateurs choisis soient disponibles

pour chacun des pays du territoire d'étude. Ceci est la condition sine qua non pour qu'une comparaison soit à terme possible entre les différents pays de l'Espace Atlantique. Sans cette **comparabilité**, une étude à l'échelle transnationale est impossible.

Malgré tout, dans ce cadre précis, il est concevable de choisir pour de mêmes critères des indicateurs différents selon les pays étudiés ; il est en effet important, nous l'avons vu plus haut, de s'adapter aux spécificités nationales ; le tout est de s'assurer que les indicateurs traduisent globalement le même type de réalité, afin que les données soient au final effectivement comparables.

En outre, il convient de garder à l'esprit que comme tout outil statistique, les indicateurs ne sont pas dénués d'une certaine **subjectivité**. Lorsque l'on élabore une carte, il existe un grand nombre de possibilités au niveau de la détermination de classes statistiques ; selon les classes formées, les réalités apparaissant sur la carte peuvent très largement différer entre elles. Le choix d'indicateurs implique la même part de subjectivité que le choix de classes pour un document cartographique, et peut donc laisser la place à des manipulations délibérées permettant d'orienter les résultats. En ce qui concerne le présent travail, le choix a été effectué dans une perspective de traduction fidèle de la réalité, mais des erreurs d'appréciation peuvent faire que le résultat ne soit pas celui escompté.

En tant que démarche subjective, la définition d'un indicateur est *un type* de traduction scientifique d'un critère donné ; en somme, il existe souvent un grand nombre d'indicateurs différents pouvant constituer la traduction scientifique fidèle d'un critère. **Les indicateurs qui sont déterminés ici ne correspondent donc pas à une possibilité unique** ; ils ne sont pas irremplaçables, et ne sont pas forcément ceux reflétant le mieux la réalité recherchée ; ils correspondent en tout cas à un choix personnel, déterminé par une certaine subjectivité mais aussi par la contrainte de la disponibilité des informations.

Enfin, **les indicateurs ne peuvent rendre compte que partiellement du réel** ; tous les phénomènes ne sont en effet pas quantifiables, et ne peuvent en conséquence être traduits par des indicateurs. Si les indicateurs sont des outils précieux d'information, ils ne peuvent en aucun cas constituer des instruments exclusifs.

Comme cela a été évoqué précédemment, une évaluation rigoureuse et précise de la capacité des villes à appartenir des réseaux qui deviendront les clés de voûtes du développement polycentrique, nécessite de croiser des analyses quantitatives et qualitatives.

Aussi semble-t-il indispensable de s'attacher à choisir les indicateurs les plus pertinents possibles, et de compléter l'apport théorique qu'ils fournissent par des approches plus qualitatives, dont le but est de dégager des éléments inquantifiables. Pour cela, il est important d'avoir une approche plus détaillée, plus exhaustive, intégrant les réalités

« humainement » perceptibles mais non traduisibles en chiffres, telles que, par exemple, une concurrence historique entre deux villes. Ce type d'apport qualitatif ne peut être obtenu que par une connaissance fine des territoires étudiés, une véritable approche de terrain.

2/ Définition d'indicateurs correspondant aux critères choisis pour la partie espagnole de l'Espace Atlantique

Il s'agit ici de choisir, et de justifier les choix d'indicateurs effectués pour chaque critère (démographie, compétitivité, fonctions et équipements urbains, connectivité).

a) Indicateurs démographiques

L'indicateur le plus essentiel du poids démographique d'une ville est bien entendu l'effectif de la **population résidant dans l'ensemble de l'unité urbaine** dont elle est le centre. Nous avons en effet vu que le poids démographique révélateur en termes d'effet de seuil : plus la masse démographique est importante, et plus les chances de disposer d'une large gamme d'actifs, d'équipements, de services et de réaliser des économies d'échelle sont importantes.

Le poids démographique de chaque ville a été déterminé grâce la base de données Géopolis ; mise en place par François MORICONI - EBRARD, elle recense l'ensemble des unités urbaines comptant plus de 50 000 habitants dans le monde entier, et est régulièrement mise à jour.

Plusieurs indicateurs peuvent être par ailleurs révélateurs du poids relatif d'une ville par rapport à son environnement, c'est-à-dire de son potentiel en termes « pôle de commandement régional » :

- **le pourcentage de population de l'unité urbaine par rapport aux entités régionale (ici la Communauté Autonome) et nationale (ici l'Espagne) dans lesquelles elle s'insère** ; cet indicateur direct du poids relatif d'une ville permet de traduire numériquement le caractère polarisant d'une ville sur son environnement.
- **la densité de l'unité urbaine**, qui permet elle aussi de donner un aperçu de la capacité de concentration d'une ville ; généralement, plus la ville est attractive, plus sa densité est élevée.

Il est enfin important de déterminer des indicateurs du dynamisme des villes :

- **la part des jeunes de 15 à 25 ans dans la population communale¹** est révélatrice d'un certain potentiel interne au niveau de l'emploi et de la main d'œuvre (cette tranche d'âge correspond aux plus jeunes des actifs) : plus la part

¹ Etant donné la faible pertinence des concepts d'aire et d'unité urbaine en Espagne, il n'existe qu'extrêmement peu de données statistiques disponibles à cette échelle, qui serait pourtant la plus pertinente dans le cadre de cette recherche. Ainsi, les données sont par défaut celles correspondant aux villes-centres des unités urbaines.

des jeunes actifs est importante, plus la part de personnes disponibles sur le marché du travail et donc potentiellement productives en termes de richesse sera importante dans les années à venir.

- **la part des 65 ans et plus** peut quant à elle, si elle est importante, être révélatrice d'une menace de perte de dynamisme, lié à la diminution de la part des actifs au sein de la population totale.
- **le taux d'accroissement total² de la population entre les deux derniers recensements** (1991 et 2001 en Espagne) est le meilleur indicateur de l'évolution démographique globale récente d'une ville ; il est révélateur du dynamisme démographique à la fois naturel et migratoire d'un territoire.
- **le taux d'accroissement migratoire³** constitue quant à lui l'expression la plus évidente de l'attractivité d'une ville, de sa capacité à attirer des personnes extérieures, et donc de son dynamisme.

b) Indicateurs de compétitivité

La production de richesses

Le **PIB** (Produit Intérieur Brut d'un territoire donné = somme des valeurs ajoutées produites par des agents économiques sur ce territoire en un an) est un indicateur incontournable de la richesse d'un territoire.

En raison de l'indisponibilité de ce type de donnée à l'échelle de l'unité urbaine et de la commune, les chiffres du PIB qui seront présentés seront ceux de l'échelle provinciale (équivalent de notre échelle départementale). Même si cette échelle ne correspond pas exactement à l'échelle d'étude, les chiffres qu'elle présente ont du moins le mérite de permettre une première approche de la réalité locale.

Ces chiffres permettent de comparer la richesse des diverses provinces atlantiques entre elles.

La part représentée par le PIB provincial dans le PIB national (indice 100 %) permet de donner une idée de la richesse produite par les provinces de l'Espace Atlantique dans le contexte national.

² Taux d'accroissement total de la population : taux d'accroissement naturel + taux d'accroissement migratoire

³ Taux d'accroissement migratoire = (immigrés – émigrés entre les deux recensements) / population lors du premier recensement * 100

Si les deux indicateurs précédents permettent de mesurer la richesse absolue d'un territoire, le **PIB par habitant** (PIB provincial / nombre d'habitants de la province) a le mérite d'évaluer le potentiel économique d'un territoire relativement à sa masse démographique, c'est-à-dire la capacité par individu à produire de la richesse.

La structure de l'emploi

La structure de l'emploi est généralement assez révélatrice du **dynamisme économique** d'une ville.

Il est tout d'abord important de connaître le **taux d'activité** de chaque ville, c'est-à-dire la part de personnes, parmi la totalité des personnes en âge de travailler (16 ans et plus), qui constituent une force de travail immédiatement disponible, en d'autres mots les personnes qui ont un emploi, ou les chômeurs qui recherchent activement du travail. Plus le taux d'activité est élevé, plus la capacité d'une population à produire de la richesse, relativement à sa masse démographique, est grande. Les chiffres de l'activité sont ceux de l'échelle communale.

Par ailleurs, il est essentiel de connaître le **taux de chômage** de la ville, c'est-à-dire la part de personnes, parmi les personnes étant en âge de travailler, qui n'ont pas d'emploi. Un taux de chômage élevé est en général symptomatique des difficultés économiques traversées par la ville (crise ayant généré la fermeture d'entreprises, générant elle-même une quantité de chômeurs). Les chiffres du chômage sont eux aussi ceux de l'échelle communale.

Connaître la structure de l'emploi permet d'évaluer le dynamisme économique de la ville, mais aussi sa structure, **son profil économique**.

Ainsi, la **répartition sectorielle des actifs** permet de connaître le secteur dominant de la ville, celui dans lequel elle est en quelque sorte « spécialisée » : l'agriculture et la pêche, l'industrie et l'énergie, la construction ou encore les services. Etant donné l'indisponibilité de ces données à l'échelle de la commune et de l'unité urbaine, les chiffres de la répartition sectorielle des actifs seront les chiffres provinciaux.

Pour plus de lisibilité, ces chiffres seront confrontés aux moyennes nationales ; les pourcentages nationaux correspondant à un indice égal à 1. Ainsi, si une province donnée présente un indice supérieur à 1 quant à la part d'actifs travaillant dans le secteur primaire, on pourra en conclure que cette province est plus ou moins spécialisée dans ce secteur (au regard de la moyenne nationale).

Certains éléments peuvent ensuite indiquer le fait qu'une ville assume des **fonctions plus ou moins supérieures au sein d'un territoire**, et détient de ce fait un rôle central important.

La **part des cadres dans la population active** est notamment révélatrice du degré de « commandement économique » exercé par la ville au sein de son environnement : plus la part des cadres est importante, plus les fonctions de commandement économique sont importantes au sein de la ville.

Il est également intéressant de connaître l'importance du secteur tertiaire supérieur ; pour cela, un indicateur satisfaisant serait la **part de la population active travaillant dans le domaine des services aux entreprises** tels que **les services financiers, économiques, de transports et de télécommunications**. Plus l'importance des services aux entreprises est élevée dans une ville, plus cette ville détient une capacité à attirer de nouvelles entreprises.

Il n'a à ce jour pas été possible de se procurer ces deux données, mais elles représenteraient des variables extrêmement utiles dans l'évaluation de la compétitivité des villes.

Le capital humain

Le capital humain est une autre des pièces maîtresses de la compétitivité d'un territoire : « La richesse des nations qui pendant leurs phases agricoles et industrielles ont dépendu de la terre, du travail et du capital, des ressources naturelles et de l'accumulation monétaire, se basera dans le futur sur l'information, la connaissance et l'intelligence » (COMMISSION EUROPEENNE, 2000).

Le **niveau de qualification de la population active** est un bon indicateur de la richesse intellectuelle d'un territoire ; plus les actifs sont dotés d'un niveau de formation élevé, plus ils sont aptes à assumer des fonctions supérieures pouvant contribuer à la compétitivité de leur ville.

Recherche et développement

La présence d'activités de recherche et développement est essentielle à la compétitivité d'une ville. En effet, la capacité d'innovation permet de s'adapter aux mutations de la demande et aux innovations créées dans d'autres territoires ; en d'autres termes, la recherche est un atout incontestable dans la perspective d'un placement concurrentiel face aux autres villes.

La **présence ou l'absence de centres de recherche** est donc un premier indicateur, permettant de nous renseigner sur le rapport d'une ville donnée avec les activités de recherche.

Le **nombre d'équipes travaillant dans ce domaine au sein de la ville**, permet d'évaluer l'importance de la recherche dans le territoire étudié.

Dégager la **spécialité dominante des activités de recherche** d'une ville permet enfin d'obtenir une base intéressante quant aux complémentarités possibles qui peuvent se dessiner entre elle et d'autres villes, dans une perspective de mise en réseau.

Il n'a malheureusement pas été possible à ce jour de se procurer l'ensemble de ces données - pourtant essentielles - à l'échelle appropriée.

Afin d'avoir une idée globale de la place de la recherche et du développement au sein des villes étudiées, sont à défaut présentés les chiffres régionaux relatifs aux dépenses liées à la recherche et au développement. Bien entendu, cette échelle est très éloignée de l'échelle d'étude ; mais il est opportun de se rappeler que les activités de recherche et développement se concentrent généralement dans les villes les plus importantes d'un territoire donné ; en l'occurrence, les villes étudiées sont systématiquement les plus importantes de leur territoire, à l'exception bien sûr des cas du Pays Basque, de l'Andalousie et des Canaries où les villes les plus importantes sont les métropoles régionales de Bilbao, Séville et Las Palmas. En dehors de ces trois communautés autonomes, on peut considérer que les dépenses liées à l'activité de recherche et développement se concentrent essentiellement dans les villes étudiées ; en conséquence, ces chiffres apportent une idée relativement fidèle du rapport qu'entretiennent ces villes avec l'activité de recherche, mais s'ils ne permettent pas de dégager les diverses spécialités.

Les indicateurs qui sont apportés ici sont donc :

- **les dépenses annuelles consacrées à la recherche et au développement (entreprises, administration, enseignement supérieur) dans chaque communauté autonome**
- **la part représentée par les dépenses de ce type effectuées par chaque communauté autonome dans le total des dépenses nationales liées à la recherche et au développement, afin de situer les capacités d'innovation des territoires étudiés dans le contexte national,**
- **la part des dépenses consacrées à la recherche et au développement dans le PIB global régional, donnée qui permet d'évaluer, au-delà de l'ampleur des sommes investies, la part des richesses que chaque région consacre à la recherche, et donc l'effort qu'elle fournit pour cette activité.**

La fréquentation hôtelière

La fréquentation hôtelière est quant à elle significative des flux de personnes extérieures séjournant temporairement dans une ville, flux composé généralement majoritairement de touristes.

Le nombre de nuitées d'hôtel effectuées sur un territoire donné en un mois d'été, c'est-à-dire au cœur de la saison touristique, permet de mesurer l'ampleur de cette fréquentation.

Ce nombre de nuits d'hôtel rapportées au nombre d'habitants du territoire permet d'évaluer l'importance de cette fréquentation en rapport avec la masse géographique.

Là encore, en l'absence de données communales, les chiffres présentés ici sont les chiffres provinciaux.

Pour l'ensemble des données liées à la compétitivité, la source est la base de données de l'INE.

c) Indicateurs des fonctions et équipements urbains

Le recensement des fonctions assumées par la ville et des types d'équipements dont elle dispose constitue, nous l'avons vu, un important critère d'attractivité de celle-ci, tant au niveau des habitants qu'au niveau des entreprises.

La fonction administrative de la ville est généralement révélatrice de la place qu'elle détient au sein de la hiérarchie urbaine : plus sa fonction administrative est importante, plus sa place dans l'armature urbaine est élevée, et donc plus – de manière générale, mais il existe de nombreuses exceptions à cette règle - son attractivité est grande. Ici, il s'agit de savoir si les villes étudiées ont une fonction de capitale de communauté autonome, c'est-à-dire de capitale régionale, de capitale provinciale (équivalent du chef-lieu de département français), ou ne détiennent aucune fonction.

La présence de certains équipements urbains constitue aussi un facteur important d'attractivité pour une ville.

Cela est le cas des **hôpitaux universitaires**, réputés pour la qualité de leurs soins comparés aux hôpitaux classiques ; ils concentrent les médecins les plus compétents, étant donné que ceux-ci sont aussi des chercheurs.

Les **universités** sont souvent des pôles importants de recherche ; en cela, elles représentent un capital intellectuel important pour chaque ville, et pour cette raison certaines entreprises cherchent leur proximité dans l'intérêt de leurs unités de recherche.

Les **palais des congrès** constituent également des équipements recherchés par les entreprises. Ce sont des lieux permettant les rencontres des grandes entreprises entre elles, les colloques réunissant les chercheurs... En cela, la présence d'un palais des congrès est souvent l'apanage des villes assumant des fonctions urbaines importantes.

Enfin, la présence d'une **technopole** est un signe indéniable de l'existence d'activités économiques supérieures : ces centres urbains actifs développent le plus souvent des

industries de haute technologie et des activités de recherche. Ce type d'équipement témoigne donc de la compétitivité d'une ville.

Les données concernant les trois premiers équipements cités ont été relevées au sein des sites internet des villes concernées ; malheureusement, les données concernant les technopoles n'ont pas été accessibles.

d) Indicateurs de connectivité

Nous avons vu que toute coopération entre deux villes requiert l'existence préalable de moyens techniques rendant cette coopération possible, c'est-à-dire d'infrastructures et de services de transport adaptés ou de circulation de l'information adaptés. En outre, le critère de connectivité est révélateur de l'importance d'une ville donnée dans la hiérarchie urbaine au sein de laquelle elle s'insère. Il permet en effet d'identifier l'intensité des relations existantes entre les différents pôles (l'ampleur de l'équipement en termes d'infrastructures de transport étant généralement proportionnel à l'intensité des échanges), et donc de repérer les « places centrales ».

Le degré de connectivité entre deux villes données doit donc être mesuré en prenant en compte tous types de transports : les transports routiers, aériens, ferroviaires et maritimes.

Les transports routiers

L'accessibilité d'une ville tient avant tout en les infrastructures qui arrivent jusqu'à elle ou la traversent. Plus les infrastructures routières dont elle dispose sont nombreuses, plus elle est connectée à des points différents de l'espace. Plus le gabarit et la qualité des infrastructures est élevée, plus l'accessibilité est bonne (rapidité, confort), et donc plus facilement la ville peut se connecter à d'autres points.

Il semble donc intéressant de se pencher sur le nombre et le type d'infrastructures routières dont dispose chaque ville. Le **nombre de routes nationales, internationales (4 voies) et d'autoroutes** permet donc de mesurer l'accessibilité routière en quantité et en qualité.

Ces infrastructures ont été relevées sur des cartes routières.

Il est également important de connaître les villes entre lesquelles la proximité est la plus grande (proximité temporelle, la proximité spatiale étant un critère peu pertinent, compte tenu de la dépendance aux conditions d'accessibilité). En effet, nous l'avons vu, la proximité est un facteur important pour la mise en réseau de deux villes : elle permet une plus grande intensité des échanges.

Il a donc été décidé ici de relever **pour chaque ville étudiée l'ensemble des villes et métropoles du territoire d'étude situées à moins de trois heures de trajet** (au-delà de ce laps de temps, il paraît par exemple difficile d'envisager des allers-retours quotidiens). Ceci permet de dresser pour chaque ville une liste des villes avec lesquelles elle peut envisager la possibilité matérielle d'une mise en réseau.

Ces données ont été recueillies auprès de la base de données Michelin, sur la base du trajet le plus rapide.

Les transports ferroviaires

En ce qui concerne les transports ferroviaires, pourraient être relevées le même type d'indicateurs que ceux utilisés pour les transports routiers.

Au niveau de la qualité de l'accessibilité ferroviaire, il serait pertinent de voir quelles villes jouissent du **passage d'une ligne à grande vitesse**, ou quelles villes en bénéficieront prochainement, la « alta velocidad » n'étant en Espagne en grande partie qu'en projet.

Par ailleurs, pour les mêmes raisons que celles évoquées concernant les transports routiers, le **nombre de villes moyennes et métropoles du territoire d'étude situées à moins de trois heures de trajet** constituerait un indicateur profitable.

Enfin, il serait utile de connaître le **nombre de liaisons effectuées quotidiennement entre une ville donnée et les villes situées à moins de trois heures de trajet**, afin d'évaluer la qualité de la desserte.

Les transports aériens

La **présence d'un aéroport** est un atout important pour une ville en termes de connectivité, d'autant plus s'il effectue des **liaisons internationales** (connectivité directe au reste de l'Europe et du monde). Ces deux éléments sont donc à recenser prioritairement.

Si une ville ne dispose pas d'un aéroport ou est dotée d'un aéroport n'effectuant que des liaisons nationales, il est pertinent de signaler le **temps d'accès à l'aéroport effectuant des lignes internationales le plus proche**. Pour cela, la base de données Michelin a été l'outil utilisé.

Le relevé du **nombre de passagers** (en vols réguliers) permet par ailleurs d'évaluer la quantité du trafic et des échanges effectués avec d'autres villes, et donc d'évaluer les flux de

personnes générés par la ville. **Le nombre de passagers transitant sur des liaisons internationales** peut d'ailleurs indiquer le rayonnement de la ville sur le reste du monde.

Le relevé du **nombre de liaisons possibles avec d'autres aéroports** (Vitoria / Lisbonne, Vitoria / Londres), dont le **nombre de liaisons internationales**, permet d'évaluer la diversité des liens qui unissent une ville à d'autres villes.

Enfin, la **quantité d'entrées et de sorties de marchandises transitant annuellement dans un aéroport (en tonnes)** permet d'évaluer les flux de marchandises générés par la ville, et donc la capacité d'une ville à envoyer et recevoir des flux.

L'ensemble de ces données ont été récoltées auprès de l'AENA (Aeropuertos Nacionales y Navegación Aérea), et sont issues des statistiques effectuées pour l'année 2001.

Les transports maritimes

Là encore, il est utile de s'interroger sur la **présence d'infrastructures portuaires**, et sur le **nombre de liaisons** effectuées et le **nombre de passagers** transitant par ces ports.

En ce qui concerne les flux de marchandises, une évaluation est là aussi souhaitable (**entrées et sorties de marchandises en tonnes**).

Dans le même contexte que celui de l'analyse des infrastructures aériennes, il est enfin pertinent d'évaluer, en l'absence de port, le temps de trajet au port le plus proche.

Les flux d'information

De nos jours, la rapidité de la circulation des flux d'information permet quasiment une abolition de la distance ; l'existence d'un système de haut débit reliant deux villes leur confère une proximité presque aussi intéressante qu'une proximité simplement spatiale. Aussi est-il opportun de s'interroger sur l'équipement des villes en matières de circulation de l'information : disposent-elles d'un **système de haut débit** ?

L'ensemble de ces indicateurs quantitatifs devrait a priori permettre de mieux connaître la capacité des villes à faire partie du projet polycentrique imaginé par la Commission Européenne pour l'espace périphérique qu'est l'Espace Atlantique. Comme cela a été évoqué précédemment, ces indicateurs correspondent à des choix personnels déterminés tout autant par la subjectivité que par la disponibilité des données existantes.

Les pages suivantes présentent donc la liste récapitulative des indicateurs précédemment définis, puis les données correspondant à ces indicateurs pour chacune des villes étudiées.

3/ Liste des Indicateurs

La liste suivante présente l'ensemble des indicateurs définis pour chaque critère. Les indicateurs inscrits en bleu sont ceux pour lesquels il n'a pas été possible à ce jour d'accéder aux données correspondant aux villes d'étude.

INDICATEURS DEMOGRAPHIQUES

- effectif de population de la ville centre
- effectif de population de l'unité urbaine
- part de la population de l'unité urbaine dans la population régionale
- part de la population urbaine dans la population nationale
- densité de l'unité urbaine
- superficie de l'unité urbaine
- part des jeunes de 15 à 25 ans dans la population communale
- part des 65 ans et plus dans la population communale
- taux d'accroissement total de la population communale entre 1991 et 2001
- **taux d'accroissement migratoire de la population communale**

INDICATEURS DE COMPETITIVITE

Production de Richesse

- PIB provincial
- part représentée par le PIB provincial dans le PIB global espagnol
- PIB provincial par habitant

Recherche et Développement

- dépenses consacrées à la recherche et au développement par communauté autonome
- part représentée par les dépenses de chaque communauté autonome dans les dépenses nationales consacrées à la recherche et au développement
- part du PIB régional consacrée à la recherche et au développement
- **présence de centres de recherche au sein de l'unité urbaine**
- **nombre d'équipes travaillant dans l'activité de la recherche au sein de l'unité urbaine**
- **spécialité dominante des divers centres de recherche d'une même unité urbaine**

Structure de l'Emploi

- taux d'activité par ville
- taux de chômage par ville
- répartition sectorielle de l'activité par province
- (répartition sectorielle de l'activité au niveau national)
- part des cadres dans la population active
- part des personnes travaillant dans les services financiers, les services économiques, les services de transport et de télécommunications dans la population active

Fréquentation hôtelière

- Nuits d'hôtel par mois d'été et par province
- Nuits d'hôtels (en un mois d'été) par habitant et par province

Capital humain

- Niveau de formation de la population de 16- ans et plus

INDICATEURS DE FONCTIONS ET EQUIPEMENTS URBAINS

- Fonction administrative de la ville
- Présence d'un hôpital universitaire
- Présence d'une université
- Présence d'un palais des congrès
- Présence d'une technopole

INDICATEURS DE CONNECTIVITE

Les transports routiers

- Nombre de routes nationales, internationales et d'autoroutes
- Nombre de villes situées à moins de trois heures de trajet

Les transports ferroviaires

- Présence de lignes à grande vitesse
- Nombre de villes situées à moins de trois heures de temps de trajet
- Nombre de liaisons effectuées quotidiennement entre une ville donnée et les villes situées à moins de trois heures de trajet

Les transports aériens

- Présence d'un aéroport
- Liaisons internationales
- Aéroport effectuant des liaisons internationales le plus proche
- Diverses liaisons régulières effectuées (dont liaisons internationales)
- Nombre d'entrées et de sorties annuelles de passagers sur vols réguliers (dont voyages internationaux)
- Poids des entrées et sorties annuelles de marchandises (en tonnes)

Les transports maritimes

- Présence d'un port
- Diverses liaisons régulières effectuées
- Nombre d'entrées et de sorties annuelles de passagers
- Poids des entrées et sorties annuelles de marchandises (en tonnes)

Les flux d'information

- Présence d'un système de haut débit

C. BASE DE DONNEES CORRESPONDANT AUX INDICATEURS PRECEDEMMENT DEFINIS POUR L'ENSEMBLE DES VILLES D'ETUDE.

Les données correspondant à chaque indicateur précédemment défini, ont été recherchées pour chacune des villes moyennes du territoire d'étude choisi pour la vérification de l'hypothèse, à savoir l'Espace Atlantique espagnol.

Ces données ont été récoltées grâce à des recherches bibliographiques et à des recherches sur Internet.

Compte tenu de plusieurs facteurs, il n'a pas été possible de récolter les données correspondant à certains indicateurs : tout d'abord en raison du caractère très disparate des données, la régionalisation espagnole ayant certaines conséquence sur l'accessibilité des statistiques ; ensuite, en raison de l'étroitesse des délais disponibles pour la réalisation de la recherche de ces données.

Cependant, les données effectivement récoltées devraient tout de même permettre de nous renseigner de manière satisfaisante sur la capacité des villes étudiées à devenir des nœuds du futur système polycentrique.

Les données sont regroupées en fonction des divers critères auxquels elles correspondent, c'est-à-dire sous ces trois catégories :

- indicateurs démographiques
- indicateurs de compétitivité
- indicateurs des fonctions et équipements urbains
- indicateurs de connectivité

INDICATEURS DEMOGRAPHIQUES

| Communauté Autonome | Province | Ville | Nombre d'habitants de l'unité urbaine en 2001 | Nombre d'habitants de la ville-centre en 2001 |
|---------------------|------------------------|------------------------------|---|---|
| ANDALOUSIE | Cadix | Cadix | 259 540 | 140 061 |
| | | Algésiras | 201 445 | 104 087 |
| | | Xérès | 187 160 | 187 160 |
| | Huelva | Huelva | 140 985 | 140 985 |
| ASTURIES | Asturies | Avilès | 83 930 | 83 930 |
| | | Gijón | 267 426 | 267 426 |
| | | Oviedo | 200 411 | 200 411 |
| CASTILLE ET LEON | Burgos | Burgos | 163 358 | 163 358 |
| | Léon | Léon | 167 356 | 138 006 |
| | Valladolid | Valladolid | 348 075 | 319 129 |
| | Salamanque | Salamanque | 180 965 | 158 556 |
| CANTABRIQUE | Cantabrique | Santander | 229 152 | 184 264 |
| GALICE | La Corogne | La Corogne | 361 136 | 241 769 |
| | | Saint Jacques de Compostelle | 124 487 | 93 903 |
| | | Ferrol | 142 128 | 81 255 |
| | Ourense | Ourense | 122 835 | 108 647 |
| | Pontevedra | Vigo | 354 520 | 285 526 |
| | | Pontevedra | 113 855 | 75 212 |
| NAVARRRE | Navarre | Pampelune | 267 220 | 182 666 |
| PAYS BASQUE | Alava | Vitoria-Gasteiz | 217 358 | 217 358 |
| | Guipuzcoa | Saint Sébastien | 297 662 | 180 277 |
| LA RIOJA | La Rioja | Logroño | 136 566 | 132 486 |
| CANARIES | Santa Cruz de Tenerife | Santa Cruz de Tenerife | 354 240 | 215 132 |

Source : Base de données Géopolis et INE

| Ville | Pourcentage de la population de l'unité urbaine par rapport au total régional en 2001 | Pourcentage de la population de l'unité urbaine par rapport au total national en 2001 | Superficie de l'unité urbaine en 2001 | Densité de l'unité urbaine (habitants au km ²) en 2001 |
|------------------------------|---|---|---------------------------------------|--|
| Cadix | 3,5 | 0,63 | 247,0 | 1050,8 |
| Algésiras | 2,7 | 0,49 | 581,0 | 346,7 |
| Xérès | 2,5 | 0,44 | 1411,8 | 132,6 |
| Huelva | 1,9 | 0,34 | 151,3 | 931,8 |
| Avilès | 7,9 | 0,20 | ? | ? |
| Gijón | 25,2 | 0,65 | ? | ? |
| Oviedo | 18,9 | 0,49 | 186,7 | 1073,4 |
| Burgos | 6,7 | 0,39 | 108,4 | 1507,0 |
| Léon | 6,8 | 0,40 | 156,7 | 1068,0 |
| Valladolid | 14,2 | 0,85 | 283,9 | 1226,0 |
| Salamanque | 7,4 | 0,44 | 112,7 | 1605,7 |
| Santander | 42,8 | 0,55 | 95,4 | 2402,0 |
| La Corogne | 13,4 | 0,88 | 395,0 | 914,3 |
| Saint Jacques de Compostelle | 4,6 | 0,30 | 379,9 | 327,7 |
| Ferrol | 5,3 | 0,35 | 230,7 | 616,1 |
| Ourense | 4,6 | 0,30 | 215,2 | 570,8 |
| Vigo | 13,3 | 0,86 | 310,3 | 1142,5 |
| Pontevedra | 4,2 | 0,28 | 188,9 | 602,7 |
| Pampelune | 48,1 | 0,65 | 182,0 | 1468,2 |
| Vitoria-Gasteiz | 10,4 | 0,53 | 276,8 | 785,2 |
| Saint Sébastien | 14,3 | 0,72 | 351,3 | 847,3 |
| Logroño | 49,4 | 0,33 | 99,9 | 1367,0 |
| Santa Cruz de Tenerife | 20,9 | 0,86 | 327,4 | 1082,0 |

Source : Base de données Géopolis et INE

| Ville | Part des jeunes de 15 à 25 ans dans la population communale en 2001 (en %) | Part des 65 ans et plus dans la population communale en 2001 (en %) | Taux d'accroissement total de la population communale (1991-2001) en % |
|------------------------------|--|--|--|
| Cadix | 15,6 | 14,6 | - 9,3 |
| Algésiras | 16,2 | 12,2 | + 2,8 |
| Xérès | 15,4 | 12,1 | + 0,2 |
| Huelva | 16,6 | 13,2 | - 1,1 |
| Avilès | 12,9 | 19,3 | - 1,7 |
| Gijón | 12,2 | 20,2 | + 3,2 |
| Oviedo | 13,2 | 19,4 | + 2,2 |
| Burgos | 14,0 | 17,1 | - 1,9 |
| Léon | 10,9 | 19,8 | - 4,2 |
| Valladolid | 14,1 | 16,1 | - 3,5 |
| Salamanque | 13,6 | 19,8 | - 2,7 |
| Santander | 13,7 | 18,9 | - 3,6 |
| La Corogne | 12,9 | 18,3 | - 2,1 |
| Saint Jacques de Compostelle | 14,4 | 15,8 | + 6,9 |
| Ferrol | 13,0 | 33,4 | - 2,2 |
| Ourense | 14,0 | 19,1 | + 5,7 |
| Vigo | 14,3 | 15,4 | + 3,4 |
| Pontevedra | 15,4 | 15,5 | + 5,2 |
| Pampelune | 12,7 | 17,9 | + 1,3 |
| Vitoria-Gasteiz | 13,5 | 15,2 | + 5,5 |
| Saint Sébastien | 11,1 | 19,2 | + 5,2 |
| Logroño | 14,1 | 29,4 | + 5,1 |
| Santa Cruz de Tenerife | 13,2 | 12,6 | + 7,5 |

Source : INE, 2001

INDICATEURS DE COMPETITIVITE

| Province (villes moyennes concernées) | PIB en 1998 (en milliers de millions de pesetas) | Part dans le PIB espagnol en 1998 (en %) | PIB par habitant en 1998 (en pesetas) |
|---|---|--|---|
| Cadix (Cadix, Algésiras, Xérès) | 1731,4 | 1,98 | 1 553 847 |
| Huelva (Huelva) | 721,2 | 0,82 | 1 603 916 |
| Asturies (Avilès, Gijon, Oviedo) | 2 059,0 | 2,35 | 1 941 833 |
| Burgos (Burgos) | 877,6 | 1,00 | 2 531 606 |
| Léon (Léon) | 927,6 | 1,09 | 1 868 906 |
| Valladolid (Valladolid) | 1 082,2 | 1,24 | 2 189 137 |
| Salamanque (Salamanque) | 628,8 | 0,72 | 1 781 014 |
| Cantabrique (Santander) | 1089,9 | 1,24 | 2 070 409 |
| La Corogne (La Corogne, Saint Jacques de Compostelle, Ferrol) | 2109,7 | 2,41 | 1 913 393 |
| Ourense (Ourense) | 533,7 | 0,61 | 1 560 458 |
| Vigo (Pontevedra, Vigo) | 1564,1 | 1,79 | 1 729 297 |
| Navarre (Pampelune) | 1510,9 | 1,73 | 2 856 431 |
| Alava (Vitoria-Gasteiz) | 885,9 | 1,01 | 3 185 791 |
| Guipuzcoa (Saint Sébastien) | 1866,2 | 2,13 | 2 827 358 |
| La Rioja (Logroño) | 664,2 | 0,76 | 2 559 645 |
| Santa Cruz de Tenerife (Santa Cruz de Tenerife) | 1627,9 | 1,86 | 2 118 841 |

Source : INE, 1998

| Communauté Autonome (villes moyennes concernées) | Dépenses consacrées à la recherche et au développement en 2001 (en milliers d'euros) | Part dans le total des dépenses nationales consacrées à la recherche et au développement en 2001 (en %) | Part du PIB consacrée à la recherche et au développement en 2001 (en %) |
|---|---|--|--|
| ANDALOUSIE (Cadix, Algésiras, Huelva, Xérès) | 538 331 | 8,6 | 0,61 |
| ASTURIES (Avilès, Gijón, Oviedo) | 139 582 | 2,2 | 0,67 |
| CASTILLE ET LEON (Burgos, Léon, Valladolid, Salamanque) | 295 943 | 4,8 | 0,80 |
| CANTABRIQUE (Santander) | 46 314 | 0,7 | 0,55 |
| GALICE (La Corogne, Saint Jacques de Compostelle, Ferrol, Ourense, Vigo, Pontevedra) | 240 265 | 3,9 | 0,70 |
| NAVARRRE (Pampelune) | 11' 065 | 1,8 | 1,03 |
| PAYS BASQUE (Vitoria-Gasteiz, Saint Sébastien) | 561 104 | 9,0 | 1,38 |
| LA RIOJA (Logroño) | 23 268 | 0,4 | 1,49 |
| CANARIES (Santa Cruz de Tenerife) | 136 692 | 2,2 | 0,53 |

Source : INE, 2003

| Ville | Taux d'activité en 2001 (en %) | Taux de chômage en 2001 (en %) |
|------------------------------|--------------------------------------|--------------------------------------|
| Cadix | 50,6 | 28,4 |
| Algésiras | 52,5 | 25,2 |
| Xérès | 52,8 | 27,3 |
| Huelva | 53,4 | 21,4 |
| Avilès | 48,9 | 17,1 |
| Gijón | 50,3 | 17,0 |
| Oviedo | 52,5 | 13,6 |
| Burgos | 56,5 | 11,7 |
| Léon | 50,0 | 13,1 |
| Valladolid | 53,3 | 14,7 |
| Salamanque | 51,2 | 15,4 |
| Santander | 52,0 | 15,7 |
| La Corogne | 52,7 | 14,2 |
| Saint Jacques de Compostelle | 55,1 | 12,4 |
| Ferrol | 45,0 | 18,2 |
| Ourense | 51,6 | 12,8 |
| Vigo | 54,6 | 15,0 |
| Pontevedra | 53,7 | 12,4 |
| Pampelune | 56,5 | 10,3 |
| Vitoria-Gasteiz | 58,2 | 9,9 |
| Saint Sébastien | 55,6 | 11,1 |
| Logroño | 58,5 | 10,6 |
| Santa Cruz de Tenerife | 56,7 | 18,9 |

Source : INE, 2001

| Province (villes moyennes concernées) | Répartition sectorielle des actifs en 2003 (en %) | | | |
|---|--|-----------|--------------|----------|
| | Agriculture | Industrie | Construction | Services |
| Cadix (Cadix, Algésiras, Xérès) | 8,12 | 10,73 | 14,14 | 59,15 |
| Huelva (Huelva) | 19,81 | 11,84 | 12,68 | 50,65 |
| Asturies (Avilès, Gijon, Oviedo) | 6,93 | 17,66 | 11,24 | 59,32 |
| Burgos (Burgos) | 5,66 | 26,5 | 11,21 | 54,8 |
| Léon (Léon) | 8,79 | 16,11 | 12,04 | 59,43 |
| Valladolid (Valladolid) | 3,62 | 19,96 | 9,24 | 62,66 |
| Salamanque (Salamanque) | 6,75 | 9,17 | 13,44 | 64,95 |
| Cantabrique (Santander) | 5,79 | 19,82 | 12,47 | 57,76 |
| La Corogne (La Corogne, Saint Jacques de Compostelle, Ferrol) | 9,25 | 17,95 | 12,83 | 54,93 |
| Ourense (Ourense) | 10,13 | 17,66 | 11,86 | 55,5 |
| Pontevedra (Pontevedra, Vigo) | 9,93 | 22,77 | 11,07 | 51,02 |
| Navarre (Pampelune) | 6,24 | 28,37 | 9,64 | 55,08 |
| Alava (Vitoria-Gasteiz) | 2,83 | 31,55 | 7,9 | 55,71 |
| Guipuzcoa (Saint Sébastien) | 2,32 | 31,5 | 9,44 | 54,86 |
| La Rioja (Logroño) | 6,06 | 31,94 | 10,51 | 49,19 |
| Santa Cruz de Tenerife (Santa Cruz de Tenerife) | 5,71 | 6,11 | 16,51 | 68,31 |
| Moyenne nationale | 7,4 | 18,3 | 10,1 | 57,4 |

Source : INE, 1^{er} trimestre 2003

| Province (villes moyennes concernées) | Répartition sectorielle des actifs par province comparée à la moyenne nationale (indice 1) (en %) | | | |
|---|---|-------------------------|--------------|----------|
| | Agriculture et pêche | Industrie et énergie | Construction | Services |
| Cadix (Cadix, Algésiras, Xérès) | 1,10 | 0,58 | 1,4 | 1,03 |
| Huelva (Huelva) | 2,67 | 0,65 | 1,26 | 0,88 |
| Asturies (Avilès, Gijon, Oviedo) | 0,94 | 0,97 | 1,12 | 1,03 |
| Burgos (Burgos) | 0,76 | 1,45 | 1,12 | 0,95 |
| Léon (Léon) | 1,19 | 0,88 | 1,19 | 1,03 |
| Valladolid (Valladolid) | 0,49 | 1,09 | 0,91 | 1,09 |
| Salamanque (Salamanque) | 0,91 | 0,50 | 1,33 | 1,13 |
| Cantabrique (Santander) | 0,78 | 1,08 | 1,23 | 1,01 |
| La Corogne (La Corogne, Saint Jacques de Compostelle, Ferrol) | 1,25 | 0,98 | 1,27 | 0,95 |
| Ourense (Ourense) | 1,37 | 0,97 | 1,17 | 0,97 |
| Pontevedra (Pontevedra, Vigo) | 1,34 | 1,24 | 1,09 | 0,88 |
| Navarre (Pampelune) | 0,84 | 1,55 | 0,95 | 0,96 |
| Alava (Vitoria-Gasteiz) | 0,38 | 1,72 | 0,78 | 0,97 |
| Guipuzcoa (Saint Sébastien) | 0,32 | 1,72 | 0,93 | 0,96 |
| La Rioja (Logroño) | 0,82 | 1,75 | 1,04 | 0,87 |
| Santa Cruz de Tenerife (Santa Cruz de Tenerife) | 0,77 | 0,33 | 1,63 | 1,19 |
| Moyenne nationale | 1 | 1 | 1 | 1 |

Source : INE, 1999 et 1^{er} trimestre 2003

| Province (villes moyennes concernées) | Nuits d'hôtel en juillet 2003 | Nuits d'hôtels par habitant en un mois d'été |
|--|--|---|
| Cadix (Cadix, Algeciras, Xérès) | 700 260 | 0,62 |
| Huelva (Huelva) | 286 618 | 0,63 |
| Asturies (Avilès, Gijon, Oviedo) | 318 524 | 0,30 |
| Burgos (Burgos) | 115 917 | 0,33 |
| Léon (Léon) | 101 306 | 0,20 |
| Valladolid (Valladolid) | 74 869 | 0,15 |
| Salamanque (Salamanque) | 117 903 | 0,34 |
| Cantabrique (Santander) | 324 862 | 0,61 |
| La Corogne (La Corogne, Saint Jacques de Compostelle, Ferrol) | 283 727 | 0,26 |
| Ourense (Ourense) | 42 165 | 0,12 |
| Pontevedra (Pontevedra, Vigo) | 393 063 | 0,43 |
| Navarre (Pampelune) | 117 705 | 0,22 |
| Alava (Vitoria-Gasteiz) | 55 769 | 0,19 |
| Guipuzcoa (Saint Sébastien) | 161 831 | 0,24 |
| La Rioja (Logroño) | 79 052 | 0,30 |
| Santa Cruz de Tenerife (Santa Cruz de Tenerife) | 1 713 087 | 2,09 |

Source : INE, 2003

| Ville | Niveau de formation de la population de 16 ans et plus en 2001 | | | | |
|------------------------------|--|--------------|-----------------------|--|--|
| | Analphabètes | Pas d'études | 1 ^{er} grade | 2 ^{ème} grade (lycée et Bac) | 3 ^{ème} grade (études supérieures) |
| Cadix | 1,9 | 13,1 | 21,4 | 47,3 | 16,3 |
| Algésiras | 3,1 | 15,4 | 24,7 | 47,4 | 9,5 |
| Xérès | 3,7 | 16,1 | 24,3 | 44,7 | 11,3 |
| Huelva | 2,6 | 9,8 | 19,6 | 53,4 | 14,7 |
| Avilès | 1 | 7,6 | 25,9 | 52,7 | 12,8 |
| Gijón | 0,9 | 9,9 | 22,7 | 53,5 | 14,7 |
| Oviedo | 0,6 | 6,2 | 19,9 | 51,1 | 22,3 |
| Burgos | 0,5 | 5,2 | 24,8 | 51,1 | 18,4 |
| Léon | 0,4 | 3,7 | 18,0 | 56,2 | 21,6 |
| Valladolid | 0,8 | 7,1 | 23,5 | 48,7 | 20 |
| Salamanque | 0,9 | 8,2 | 23,0 | 44,7 | 23,2 |
| Santander | 0,7 | 6,5 | 22,2 | 52,9 | 17,8 |
| La Corogne | 0,9 | 6,6 | 17,2 | 56,2 | 19,2 |
| Saint Jacques de Compostelle | 1,4 | 9,2 | 19,4 | 46,8 | 23,2 |
| Ferrol | 1 | 8 | 22,9 | 53,1 | 15,0 |
| Ourense | 1,2 | 11,0 | 22,1 | 49,2 | 16,6 |
| Vigo | 1 | 8,4 | 23,5 | 52,2 | 15,1 |
| Pontevedra | 1,1 | 7,1 | 22,0 | 52,0 | 17,8 |
| Pampelune | 0,9 | 4,4 | 19 | 42,5 | 23,2 |
| Vitoria-Gasteiz | 1,1 | 6,9 | 21,5 | 53,4 | 17,1 |
| Saint Sébastien | 0,6 | 5,8 | 20,2 | 49,3 | 24,2 |
| Logroño | 0,6 | 4,3 | 18,2 | 58,6 | 18,3 |
| Santa Cruz de Tenerife | 2,5 | 10,6 | 12,7 | 51,5 | 15,7 |

Source : INE, 2001

INDICATEURS DE FONCTIONS ET EQUIPEMENTS URBAINS

| Ville | Statut de la ville | Présence d'une université | Présence d'un centre hospitalier universitaire |
|------------------------------|---------------------------------|------------------------------|--|
| Cadix | Capitale de province | oui | oui |
| Algésiras | non | oui (antenne Cadiz) | non |
| Xérès | non | Oui (antenne Cadiz) | non |
| Huelva | Capitale de province | oui | non |
| Avilès | non | non | Non |
| Gijón | non | Non | non |
| Oviedo | Capitale de Communauté Autonome | oui | oui |
| Burgos | Capitale de province | oui | Non |
| Léon | Capitale de province | oui | Non |
| Valladolid | Capitale de Communauté Autonome | Oui | oui |
| Salamanque | Capitale de province | oui | oui |
| Santander | Capitale de Communauté Autonome | oui | oui |
| La Corogne | Capitale de province | Oui | non |
| Saint Jacques de Compostelle | Capitale de Communauté Autonome | Oui | oui |
| Ferrol | non | Oui (antenne la Corogne) | Non |
| Ourense | Capitale de province | Non | Non |
| Vigo | non | Oui | Non |
| Pontevedra | Capitale de province | oui | non |
| Pampelune | Capitale de Communauté Autonome | oui | oui |
| Vitoria-Gasteiz | Capitale de Communauté Autonome | oui | Non |
| Saint Sébastien | Capitale de province | Oui | Non |
| Logroño | Capitale de Communauté Autonome | Oui | Non |
| Santa Cruz de Tenerife | Capitale de province | Oui (Université de Tenerife) | oui |

Source : Sites internet des villes

| Ville | Présence d'un palais des congrès |
|------------------------------|---|
| Cadix | oui |
| Algeciras | Non |
| Xérès | Oui |
| Huelva | Oui |
| Avilès | Non |
| Gijón | Non |
| Oviedo | Oui |
| Burgos | Non |
| Léon | Non |
| Valladolid | Oui |
| Salamanque | oui |
| Santander | oui |
| La Corogne | oui |
| Saint Jacques de Compostelle | Oui |
| Ferrol | Non |
| Ourense | Non |
| Vigo | Non |
| Pontevedra | Oui |
| Pampelune | Oui |
| Vitoria-Gasteiz | Oui |
| Saint Sébastien | Oui |
| Logroño | Oui |
| Santa Cruz de Tenerife | Oui |

Source : Sites internet des villes

INDICATEURS DE CONNECTIVITE

| Ville | Nombre d'autoroutes et routes internationales en 2003 | | Nombre de routes nationales en 2003 | |
|---------------------------------|---|--------------|--|---------------------|
| | | | | |
| Cadix | 1 | E 05 | 1 | N 340 |
| Algeciras | 0 | 0 | 1 | N 340 |
| Xérès | 1 | E 05 | 2 | N 340, N 342) |
| Huelva | 1 | A 49 | 1 | N 431 |
| Avilès | 1 | A 66 | 0 | 0 |
| Gijón | 1 | A 66 | 0 | 0 |
| Oviedo | 2 | A 66, E 70 | 0 | 0 |
| Burgos | 2 | A 1, E 80 | 3 | N 1, N 120, N 623 |
| Léon | 1 | A 66 | 3 | N 120, N 601, N 630 |
| Valladolid | 1 | E 80 | 2 | N 122, N 601 |
| Salamanque | 1 | E 80 | 2 | N 501, N 630 |
| Santander | 1 | E 70 | 2 | N 661, N 623 |
| La Corogne | 2 | E 1, E 70 | 1 | N 642 |
| Saint Jacques de Compostelle | 1 | E 1 | 2 | N 550, N 525 |
| Ferrol | 0 | 0 | 1 | N 642 |
| Ourense | 0 | 0 | 2 | N 120, N 525 |
| Vigo | 1 | E 1 | 2 | N 550, N 525 |
| Pontevedra | 1 | E 1 | 1 | N 550 |
| Pampelune | 1 | A 15 | 3 | N 1, N 121, N 111 |
| Vitoria-Gasteiz | 2 | A 1, A 68 | 2 | N 1, N 232 |
| Saint Sébastien | 2 | E 70 et A 15 | 1 | N 1 |
| Logroño | 1 | E 804 | 2 | N 111, N 232 |
| Santa Cruz de Tenerife | 1 | TF 5 | 1 | TF 4 |

Source : Carte Michelin 2001

| Ville | Villes de plus de 100 000 habitants de la zone d'étude situées à moins de trois heures de route en 2003 | |
|------------|---|--|
| | Nombre de villes | Liste et éloignement des villes (en heures) |
| Andalousie | | |
| Cadix | 4 | Xérès (0h32) Séville (1h19) Algeciras (1h44) Huelva (2h10) |
| Algeciras | 3 | Xérès (1h35) Cadix (1h44) Séville (2h19) |
| Xérès | 4 | Cadix (0h32) Séville (0h57) Algeciras (1h35) Huelva (1h48) |
| Huelva | 3 | Séville (0h54) Xérès (1h48) Cadix (2h10) |
| Asturies | | |
| Avilès | 6 | Gijon (0h16) Oviedo (0h17) Léon (1h27) Santander (2h02) Bilbao (2h51) Valladolid (3h00) |
| Gijón | 6 | Avilès (0h16) Oviedo (0h17) Léon (1h27) Santander (2h02) Bilbao (2h51) Valladolid (3h00) |
| Oviedo | 7 | Avilès (0h17) Oviedo (0h17) Léon (1h19) Santander (1h57) Bilbao (2h46) Valladolid (2h52) Burgos (2h56) |

Source : base de données Michelin

| Castille et Léon | | |
|------------------|---|--|
| Burgos | 9 | Valladolid (1h17) Vitoria-Gasteiz (1h20) Logroño (1h29) Bilbao (1h37) Léon (1h48) Pamplona (2h14) Saint Sébastien (2h21) Salamanque (2h24) Oviedo (2h56) |
| Léon | 7 | Oviedo (1h19) Avilès (1h27) Gijon (1h27) Valladolid (1h44) Burgos (1h48) Salamanque (2h30) Santander (2h59) |
| Valladolid | 9 | Salamanque (1h15) Burgos (1h17) Léon (1h44) Vitoria-Gasteiz (2h27) Logroño (2h36) Bilbao (2h44) Oviedo (2h52) Avilès (3h00) Gijon (3h00) |
| Salamanque | 3 | Valladolid (1h15) Burgos (2h24) Léon (2h30) |
| Cantabrique | | |
| Santander | 9 | Bilbao (0h59) Vitoria-Gasteiz (1h36) Saint Sébastien (1h49) Oviedo (1h57) Avilès (2h02) Gijon (2h02) Logroño (2h12) Pampelune (2h28) Léon (2h59) |

| Galice | | |
|------------------------------|---|--|
| La Corogne | 5 | Ferrol (0h35) Saint-Jacques de Compostelle (0h45) Pontevedra (1h19) Vigo (1h32) Ourense (1h56) |
| Saint Jacques de Compostelle | 5 | Pontevedra (0h36) La Corogne (0h45) Vigo (0h49) Ferrol (0h58) Ourense (1h16) |
| Ferrol | 5 | La Corogne (0h35) Saint Jacques de Compostelle (0h58) Pontevedra (1h29) Vigo (1h42) Ourense (2h06) |
| Ourense | 5 | Vigo (1h04) Saint Jacques de Compostelle (1h16) Pontevedra (1h19) La Corogne (1h56) Ferrol (2h06) |
| Vigo | 5 | Pontevedra (0h19) Saint Jacques de Compostelle (0h49) Ourense (1h04) La Corogne (1h32) Ferrol (1h42) |
| Pontevedra | 5 | Vigo (0h19) Saint Jacques de Compostelle (0h36) Ourense (1h19) La Corogne (1h19) Ferrol (1h29) |
| Navarre | | |
| Pampelune | 6 | Saint Sébastien (0h57) Vitoria-Gasteiz (1h05) Logroño (1h11) Bilbao (1h39) Burgos (2h14) Santander (2h28) |

| Pays Basque | | |
|------------------------|---|---|
| Vitoria-Gasteiz | 7 | Pampelune (1h03) Logroño (1h05) Saint Sébastien (1h14) Bilbao (0h47) Burgos (1h20) Valladolid (2h27) Santander (1h36) |
| Saint Sébastien | 6 | Pampelune (0h57) Logroño (1h56) Vitoria-Gasteiz (1h14) Bilbao (1h00) Burgos (2h21) Santander (1h49) |
| Logroño | 7 | Vitoria-Gasteiz (1h05) Pampelune (1h11) Bilbao (1h23) Burgos (1h29) Saint Sébastien (1h56) Santander (2h12) Valladolid (2h36) |
| Canaries | | |
| Santa Cruz de Tenerife | 0 | |

| Ville | Présence d'une ligne à grande vitesse |
|------------------------------|---------------------------------------|
| Cadix | En projet |
| Algeciras | non |
| Xérès | En projet |
| Huelva | En projet |
| Avilès | En projet |
| Gijón | En projet |
| Oviedo | En projet |
| Burgos | En projet |
| Léon | En projet |
| Valladolid | En construction |
| Salamanque | Non |
| Santander | En projet |
| La Corogne | En projet |
| Saint Jacques de Compostelle | En projet |
| Ferrol | En projet |
| Ourense | En projet |
| Vigo | En projet |
| Pontevedra | En projet |
| Pampelune | En projet |
| Vitoria-Gasteiz | non |
| Saint Sébastien | En projet |
| Logroño | En projet |
| Santa Cruz de Tenerife | non |

Source : Ministerio del Fomento

| Ville | Présence d'un aéroport | Aéroport international | Temps de trajet jusqu'à l'aéroport international le plus proche |
|------------------------------|------------------------|------------------------|---|
| Cadix | Non | Non | Xérès (0h32) |
| Algeciras | Non | non | Xérès (1h35) |
| Xérès | Oui | Oui | |
| Huelva | Non | non | Séville (0h54) |
| Avilès | Oui | Oui | |
| Gijón | Non | Non | Avilès (0h16) |
| Oviedo | Non | Non | Avilès (0h17) |
| Burgos | Oui (inauguré en 1999) | Non | Valladolid (1h17) |
| Léon | Oui | Non | Avilès (1h27) |
| Valladolid | Oui | Oui | |
| Salamanque | Oui | Oui | |
| Santander | oui | Non | Bilbao (0h59) |
| La Corogne | oui | Oui | |
| Saint Jacques de Compostelle | oui | Oui | |
| Ferrol | Non | Non | La Corogne (0h35) |
| Ourense | Non | Non | Vigo (1h04) |
| Vigo | Oui | Oui | |
| Pontevedra | Non | Non | Vigo (0h19) |
| Pampelune | oui | Non | Vitoria-Gasteiz (1h05) |
| Vitoria-Gasteiz | oui | Oui | |
| Saint Sébastien | oui | Non | Bilbao (1h00) |
| Logroño | Oui | Non | Vitoria-Gasteiz (1h05) |
| Santa Cruz de Tenerife | Oui | Oui | |

Source : AENA

| Ville | Nombre de liaisons | | Nombre de passagers | | Entrées et sorties de marchandises (en tonnes) |
|------------------------------|--------------------------------|-----------------|---------------------|------------------------------|--|
| | Total | Internationales | Total | Sur liaisons internationales | |
| Cadix | Pas d'aéroport | | | | |
| Algeciras | Pas d'aéroport | | | | |
| Xérès | 27 | 9 | 669 956 | 257 036 | 208, 085 |
| Huelva | Pas d'aéroport | | | | |
| Avilès | 11 | 4 | 773 702 | 18 760 | 632, 737 |
| Gijón | Pas d'aéroport | | | | |
| Oviedo | Pas d'aéroport | | | | |
| Burgos | Pas encore de données publiées | | | | |
| Léon | 4 | 0 | 24 393 | 0 | 0,1 |
| Valladolid | 11 | 1 | 152 454 | 41 291 | 59, 6 |
| Salamanque | 9 | 1 | 30 330 | 674 | 0, 1 |
| Santander | 3 | 0 | 261 306 | 0 | 92, 9 |
| La Corogne | 10 | 6 | 635 793 | 5127 | 700, 8 |
| Saint Jacques de Compostelle | 26 | 15 | 1 176 653 | 102 522 | 2 998, 1 |
| Ferrol | Pas d'aéroport | | | | |
| Ourense | Pas d'aéroport | | | | |
| Vigo | 9 | 3 | 769 934 | 26 682 | 1 141, 7 |
| Pontevedra | Pas d'aéroport | | | | |
| Pampelune | 3 | 0 | 326 564 | 0 | 81, 6 |
| Vitoria-Gasteiz | 5 | 2 | 60 176 | 54 | 42 728, 6 |
| Saint Sébastien | 3 | 0 | 273 445 | 0 | 153, 1 |
| Logroño | Pas encore de données publiées | | | | |
| Santa Cruz de Tenerife | 13 | 4 | 2 505 428 | 41 283 | 20 906, 2 |

Source : AENA

| Ville | Présence d'une infrastructure portuaire |
|------------------------------|---|
| Cadix | Oui |
| Algeciras | Oui |
| Xérès | Non |
| Huelva | Oui |
| Avilès | Oui |
| Gijón | Oui |
| Oviedo | Non |
| Burgos | Non |
| Léon | Non |
| Valladolid | Non |
| Salamanque | Non |
| Santander | Oui |
| La Corogne | Oui |
| Saint Jacques de Compostelle | Non |
| Ferrol | Oui |
| Ourense | Non |
| Vigo | Oui |
| Pontevedra | Non |
| Pampelune | Non |
| Vitoria-Gasteiz | Non |
| Saint Sébastien | Oui |
| Logroño | Non |
| Santa Cruz de Tenerife | ? |

Source : Sites internet des villes

D. ANALYSE DES DONNEES DANS LE BUT DE DEGAGER DES MOTIFS DE MISE EN RESEAU

1/ Analyse des données par critère

Il s'agit ici d'analyser les données récoltées, afin de voir en quoi elles peuvent nous renseigner sur la capacité des diverses villes à remplir les quatre critères de démographie, compétitivité, fonctions urbaines et connectivité.

Ces données seront analysées critère par critère.

a) Le critère démographique.

Le **poids démographique** des villes moyennes étudiées est très variable.

A l'exception de la Cantabrique, toutes les communautés autonomes de la zone d'étude comptent au moins une ville moyenne dont la population est comprise entre 250 000 et 300 000 habitants : Cadix en Andalousie (259 540 habitants), Gijón dans les Asturies (267 426 habitants), Valladolid en Castille et Léon (348 075 habitants), La Corogne et Vigo en Galice (361 136 et 354 520 habitants), Pampelune en Navarre (267 220 habitants), Saint-Sébastien au Pays Basque (297 662 habitants) et Santa Cruz de Tenerife dans les Canaries (354 240 habitants).

Près de la moitié des villes moyennes ont cependant un poids démographique assez modeste, étant donné qu'elles comptent moins de 200 000 habitants.

Il est cependant intéressant de constater que **ce ne sont pas les villes dont le poids démographique absolu est le plus important qui exercent le pouvoir de polarisation et de concentration le plus important** sur leur environnement.

Logroño, qui ne compte que 136 566 habitants, concentre en effet près de la moitié de population de sa communauté autonome, alors que Valladolid, qui compte environ trois fois plus d'habitants, ne regroupe quant à elle que 14,2 % de la population de sa région. Santander et Pampelune (qui regroupent 42,8 et 48,1 % de la population de leur région) font preuve du même pouvoir de polarisation que Logroño.

Cela peut s'expliquer par le fait que ces villes sont les capitales de communauté autonomes uniprovinciales, et jouissent de ce fait d'un « règne » sans partage sur l'ensemble de leur environnement. La capacité de concentration de ces trois villes se confirme par leur densité : elles présentent en effet toutes trois les chiffres les plus élevés de l'ensemble des villes étudiées.

Le dynamisme démographique est lui aussi très hétérogène.

Les villes dont l'évolution démographique est positive ne sont pas forcément les villes les plus importantes ou les plus « polarisantes ». On ne peut pas prendre de « raccourcis » maladroits en considérant que les taux d'accroissement total sont des indicateurs à part entière de l'attractivité des villes ; celles-ci ne peuvent en effet être clairement exprimées que par le taux d'accroissement migratoire. Le taux dont nous disposons ici a cependant au moins le mérite d'indiquer une certaine tendance.

On constate une tendance constante en ce qui concerne deux zones géographiques : l'ensemble des villes du nord-est de la façade atlantique (Pampelune, Vitoria, Saint-Sébastien, Logroño) présentent un taux d'accroissement assez nettement positif, alors que la totalité des villes de Castille et Léon enregistrent toutes une perte de population.

Il existe plus de diversité dans les autres régions :

- dans les Asturies, Gijón et Oviedo gagnent des habitants aux dépens du troisième et plus petit élément de la triade, Avilès ;
- en Galice, toutes les villes enregistrent une augmentation de la population, à l'exception des deux villes situées le plus au nord, la Corogne et Ferrol ;
- en Andalousie, les deux capitales de province, Cadix et Huelva, perdent des habitants alors qu'Algesiras et Xérès en gagnent.

L'âge de la population est lui aussi un bon indicateur du dynamisme démographique.

El Ferrol et Logroño sont les villes souffrant le plus de la proportion importante des plus de 65 ans (respectivement de 33,4 % et 29,4 %), et en conséquence d'une part importante d'inactifs.

En revanche, l'ensemble des villes andalouses semble bénéficier d'un certain capital humain en termes de jeunesse : la part des plus de 65 ans est toujours inférieure à 15 %, et ces villes présentent la proportion la plus importante de jeunes actifs de l'ensemble des villes d'étude (entre 15 et 17 % de la population).

L'analyse démographique de ces villes mène à un constat contrasté : on note une très grande hétérogénéité des caractéristiques et tendances démographiques entre les villes étudiées. La classification de ces villes du point de vue de leurs qualités démographiques est loin d'être aisée : en effet, les villes les plus importantes ne sont pas forcément celles qui bénéficient d'un réel dynamisme démographique ; or ces deux critères ont tous deux leur importance.

Malgré tout certaines tendances fortes émergent : Saint-Sébastien, Vitoria, Pampelune, Vigo, Gijón, Oviedo et Santa Cruz de Tenerife font preuve à la fois d'un poids démographique conséquent et d'un certain dynamisme, alors qu'Avilès, Léon et el Ferrol présentent le double handicap d'un poids limité et de la récession démographique.

b) Le critère de compétitivité

En matière de compétitivité, le PIB par habitant est un indicateur très intéressant, dans la mesure où il permet d'évaluer l'« efficacité » d'une ville (en rapport avec ses moyens humains) à **produire de la richesse**. Le PIB par habitant est, en ce qui concerne la zone d'étude, très variable d'une ville à l'autre :

Les provinces du nord-est de la façade atlantique, provinces de Pampelune, Vitoria, Saint-Sébastien et Logroño, mais aussi Burgos en Castille et Léon, présentent un chiffre très élevé, supérieur à 2,5 millions de pesettes par habitants.

Les provinces andalouses de Cadix et Huelva, ainsi que la province d'Ourense en Galice, présentent des chiffres bien plus faibles, excédent à peine 1,5 millions de pesettes.

En dehors de ces villes qui se détachent particulièrement, les autres villes se caractérisent par un PIB par habitant moyen.

Le classement que l'on pourrait effectuer en fonction des caractéristiques du marché du travail serait très proche du précédent, confirmant une certaine tendance du point de vue de la compétitivité de ces villes.

Le taux d'activité :

Les villes dont le PIB par habitant est le plus élevé (Pampelune, Vitoria, Saint-Sébastien et Logroño) sont également celles où le taux d'activité est le plus élevé ; il faut cependant joindre à cette liste Santa Cruz de Tenerife et Saint-Jacques-de-Compostelle, dont le taux d'activité dépasse également les 55 %.

Les taux les plus faibles sont ceux d'Avilès et de el Ferrol (que nous avons identifié comme les villes les moins dynamiques démographiquement parlant).

Le taux de chômage :

Le quatuor des villes du nord-est atlantique (Pampelune, Vitoria, Saint-Sébastien et Logroño), accompagné de la ville de Burgos, est également le moins touché par le chômage avec des taux inférieurs à 12 %.

L'ensemble des villes andalouses (Cadix, Algesiras, Xérès et Huelva) se distinguent à nouveau négativement, car le chômage y est systématiquement supérieur à 20 %, avec un triste record pour Cadix de 28,4 %.

L'effort fourni dans l'investissement dans l'innovation et la recherche, que l'on peut évaluer grâce à la part du PIB régional consacré aux dépenses en matière de recherche et de développement, est lui aussi très hétérogène selon les régions. Ces disparités dessinent une typologie qui recoupe plus ou moins les précédentes.

Les régions consacrant la part la plus conséquente de leurs richesses (de 1 à 1,5 %) dans la recherche sont celles de Pampelune, Vitoria, Saint-Sébastien et Logroño.

Avec une part dépassant à peine 0,5 % de leur PIB, les régions de Santander et Santa Cruz de Tenerife (Cantabrique et Canaries) sont celles dont l'effort est le plus modeste.

Les chiffres du **capital intellectuel** des villes, exprimé par le niveau de formation des 16 ans et plus, dessinent une carte quelque peu différente.

Bien sûr, certaines villes de la façade atlantique nord-est (Saint-Sébastien et Pampelune) présentent les chiffres les plus favorables, avec une proportion de personnes ayant effectué des études supérieures avoisinant un quart de la population ; ces villes sont cependant suivies de près par d'autres dont les chiffres sont supérieurs à 20 % : Oviedo, Léon, Valladolid mais surtout les prestigieuses villes étudiantes que sont Salamanque et Saint Jacques de Compostelle.

Les villes où la formation est la plus faible sont les villes andalouses d'Algesiras, Xérès et Huelva. Ces cités conjuguent une faiblesse de la part de personnes ayant effectué des études supérieures (inférieure à 15 %, avec un record pour Algesiras de 9,5 %), et un taux d'analphabètes allant de 2,6 à 3,7 % (la plupart des autres villes présentant un taux inférieur à 1). Avilès est à peine en meilleure position.

La **répartition sectorielle des actifs** dans chaque province permet quant à elle de dresser le profil économique des villes étudiées et de leur arrière-pays, d'en déterminer la spécialité sectorielle.

L'importance du **secteur primaire** est supérieure à la moyenne dans les provinces andalouses (Cadix et Huelva) et galiciennes (La Corogne, Ourense, Pontevedra) : la vocation des premières est en effet l'agriculture, celle des secondes la pêche. Huelva détient le record de la part des actifs travaillant dans le secteur primaire avec un chiffre de 19,8 %, deux fois et demi supérieur à la moyenne nationale. Cette « hypertrophie » du secteur agricole dans cette province, accompagnée de la faiblesse des services (à peine la moitié des actifs) semble faire de Huelva plus un important bourg rural qu'une réelle capitale provinciale. Faisant figure d'exception dans sa région, la province de Léon présente elle aussi une dominante agricole avec un chiffre avoisinant 9 %.

L'industrie et l'énergie sont plutôt la spécialité du Pays Basque (Vitoria, Saint-Sébastien) et des régions avoisinantes (Logroño et Pampelune), avec un pourcentage d'actifs de 50 à 75 % supérieur à la moyenne nationale.

Mais d'autres provinces atlantiques présentent elles aussi, bien que dans une moindre mesure, une spécialisation industrielle : les provinces de Burgos (26,5 % des actifs), et de Pontevedra (22,77 %), qui a développé une industrie liée à son activité hauturière. L'industrie présente une importance plus modérée dans les provinces de Valladolid et Santander.

Il faut signaler l'importance de la **construction** dans les provinces de Santander (12,47 % des actifs), de Huelva (12,6 %) et surtout de Santa Cruz de Tenerife (16,51 %). L'importance de ce secteur dans ces provinces ne doit pas être sans lien avec le développement de leur activité touristique ; en effet, ces provinces sont les plus touristiques de la zone d'étude, avec un nombre de nuits d'hôtels au mois de juillet d'environ 0,6 par habitant dans les Asturies et à Huelva, et surtout de 2,09 à Santa Cruz de Tenerife. Cette hypothèse se confirme par le fait que les chiffres de la construction augmentent proportionnellement à ceux du tourisme (Santa Cruz, où la construction est la plus importante, est aussi la province la plus touristique). La construction présente également une importance notable à Salamanque (13,44 % des actifs), ce qui s'explique peut-être par le fait que cette ville étudiante réputée doit répondre à la demande en logement de sa principale ressource : les étudiants.

Le secteur des **services** est particulièrement représenté dans les Canaries (69,31 % des actifs), sans doute en raison de l'importance de l'économie touristique.

Seules les provinces de Valladolid et Salamanque concentrent une part notable d'actifs du tertiaire (supérieure à 60 %).

Dans les Asturies, les provinces de Cadix et de Léon, l'importance du tertiaire est à peine égale à la moyenne.

La majorité des provinces étudiées se caractérisent cependant par une tertiarisation inférieure à la moyenne nationale, ce qui confirme le retard des villes atlantiques comparativement aux villes plus intérieures.

Il est dommageable de ne pas avoir pu exploiter certaines données : la part de la population travaillant dans le domaine des services aux entreprises, ce qui aurait permis de mieux évaluer la capacité des villes à attirer de nouvelles entreprises, et surtout la spécialité des centres de recherche, ce qui aurait permis de cerner avec plus de précision les spécialités des villes étudiées.

Cependant, les données effectivement disponibles ont tout de même permis d'apprécier la compétitivité de l'ensemble des villes étudiées.

Les villes apparaissant comme les plus compétitives sont indéniablement Saint Sébastien, Vitoria, Pampelune et Logroño, tandis que celles qui émergent comme étant les moins avantagées sont les villes moyennes andalouses : Cadix, Xérès, Huelva et Algésiras.

c) Le critère des fonctions et des équipements urbains.

Il aurait été intéressant de savoir lesquelles, parmi les villes moyennes, disposent d'une technopole : ce dernier élément est en effet un facteur d'attractivité important en ce qui concerne les villes désirant attirer de nouvelles entreprises.

Les diverses données récoltées permettent cependant de se faire une idée sur la dotation de chaque ville en fonctions et équipements urbains intéressants.

Dans l'ensemble, les villes étudiées possèdent toutes au moins un équipement pouvant constituer un élément attractif pour une entreprise, à l'exception d'Ourense.

Dans la plupart des cas, les villes qui se montrent **les plus attractives** au regard du statut qu'elles occupent et des équipements dont elles disposent sont des capitales régionales (Oviedo, Valladolid, Santander, Pampelune, Saint Jacques de Compostelle) ou provinciales (Salamanque, Santa Cruz de Tenerife) : toutes ces villes ont en effet un statut administratif, et comptent à la fois une université, un hôpital universitaire et un palais des congrès.

Les villes **les moins attractives** à ce niveau sont par exemple Ourense, capitale de province mais ne possédant aucun des équipements pré-cités, ou encore Xérès, Algesiras et el Ferrol qui n'ont pas de statut administratif particulier, et n'ont pour tout équipement qu'une antenne universitaire.

d) Le critère de connectivité.

Des données sur le trafic ferroviaire et maritime auraient permis de mieux apprécier le poids des villes, ainsi que leurs capacités en terme de connectivité. Les données suivantes nous offrent tout de même un premier aperçu.

Les villes disposant du plus grand nombre d'**infrastructures routières permettant une bonne accessibilité** (autoroutes ou routes internationales à quatre voies) sont Vitoria et Saint-Sébastien, mais aussi la Corogne, Oviedo et Burgos.

Les villes les moins bien dotées ne disposent d'aucune infrastructure de ce type, et au mieux de routes nationales : c'est la cas d'Algesiras, Ourense, et el Ferrol.

Les villes qui se trouvent traversées par **le plus grand nombre d'autoroutes et routes nationales**, et sont donc reliées directement à un nombre important de villes, sont avant tout les deux villes de Burgos (5 voies différentes) et Léon (4), qui bénéficient de leur localisation plus ou moins centrale au sein du pays, et sont donc d'important lieux de passage

dans les transit nord-sud et côte atlantique-Madrid. Elles sont suivies de près par les villes de Pampelune et Vitoria, qui sont desservies par 4 voies d'importance au moins nationales.

Les villes connectées au plus grand nombre de villes de plus de 100 000 habitants (à condition qu'elles soient situées à moins de trois heures de route) sont les villes de Castille et Léon : Burgos et Valladolid comptent 9 villes situées à moins de trois heures, ce qui peut s'expliquer par la position plus ou moins centrale de la région, lieu important de passage. Les moins avantagées sur ce points sont bien entendu Santa Cruz, en raison de son insularité, ainsi que les villes andalouses et galiciennes, handicapées par leur localisation en finistère.

Du point de vue ferroviaire, aucune des villes étudiées ici ne bénéficie pour l'instant du passage d'une **ligne à grande vitesse**. Mais le projet d'extension des lignes de « Alta Velocidad », prévu à l'horizon 2010 (MINISTERIO DEL FOMENTO, 2000), devrait desservir la quasi-totalité de ces villes, à l'exception de Salamanque, Vitoria, Algésiras et bien sûr l'insulaire Santa Cruz de Tenerife.

Les villes moyennes de la façade atlantique espagnoles n'étant pas dotées d'un aéroport sont minoritaires ; on ne peut d'ailleurs pas mettre ces dernières sur un même plan, dans la mesure où certaines se situent à proximité immédiate d'un aéroport, et où d'autres en sont très éloignées. Ainsi, on peut considérer que les villes d'Oviedo, Gijon, et Pontevedra, qui sont situées à moins de 20 minutes d'une ville équipée d'un aéroport, en sont elles-mêmes équipées. En revanche, Cadix, Huelva, el Ferrol, Ourense et Algesiras sont toutes situées à plus d'une demi-heure de la première ville dotée d'un aéroport.

L'aéroport offrant le plus de liaisons différentes est celui de Saint-Jacques de Compostelle, avec 26 liaisons dont 15 internationales, sans doute en raison du fait qu'il soit un lieu de pèlerinage international.

Du point de vue du **nombre de passagers réguliers**, c'est cependant l'aéroport de Santa Cruz de Tenerife qui détient le record, évidemment en raison de sa situation d'insularité et du fait de son intérêt touristique, suivi par celui de Saint Jacques de Compostelle. En dehors de ces destinations touristiques, les villes connaissant la fréquentation aéroportuaire la plus importante sont Vigo et Avilès.

En ce qui concerne les **flux de marchandises**, c'est l'aéroport de Vitoria qui enregistre le plus grand nombre d'entrées et de sorties, deux fois plus élevé que celui de Santa Cruz ; suivent ceux de Saint Jacques de Compostelle et Vigo.

La plupart des villes, en tant que villes appartenant à la façade atlantique, sont dotées d'un port, ou sont à défaut situées à proximité d'une ville portuaire. Nombre d'entre elles tirent même une bonne partie de leurs richesses de ce type d'infrastructure.

Cependant, certaines villes, en raison de leur localisation continentale, ne disposent pas de ce type d'infrastructure de transport et en sont particulièrement éloignées: cela est le cas des villes Castille et Léon (Burgos, Léon, Valladolid et Salamanque) et de la Rioja (Logroño).

En dépit de l'absence de certaines données, il a tout de même été possible de dresser un tableau assez éclairant sur les caractéristiques de chaque ville moyenne de la façade atlantique espagnole ; pour chaque critère, un certain nombre de villes se démarque – positivement ou négativement – et se dessine ainsi une certaine hiérarchie des villes dans leur capacité à répondre à ces critères.

2/ Conclusions de l'analyse

La réalisation de cette analyse des villes par critère peut nous permettre d'établir une typologie ; celle-ci a pour intérêt d'indiquer lesquelles, parmi les villes moyennes, répondent le mieux aux critères établis précédemment, c'est-à-dire possèdent le plus de capacités intrinsèques et relationnelles rendant leur mise en réseau pertinente.

Cette typologie répartit les villes moyennes de l'Espace Atlantique espagnol en trois catégories distinctes.

Ces catégories ont été déterminées par les grands traits qui ressortent de l'analyse, c'est-à-dire l'aptitude globale de chaque ville à répondre aux différents critères. Cette catégorisation n'a donc aucune prétention scientifique ; pour pouvoir classer ces villes de manière juste et rigoureuse, il aurait en effet fallu être en possession de la totalité des données nécessaires, ce qui n'est pas ici le cas.

Cette catégorisation n'a donc qu'une valeur purement indicative.

Ont été regroupées dans la première catégorie les villes répondant le mieux aux différents critères ; ces villes possèdent toutes une importante influence régionale mais aussi extrarégionale, de par leur poids démographique et leurs diverses caractéristiques.

Ce sont donc les villes les plus aptes à faire partie du scénario polycentrique imaginé pour les villes moyennes ; elles peuvent en devenir les pivots essentiels.

La deuxième catégorie regroupe les villes dont l'influence est plutôt infrarégionale ; elle ne rassemble pas du tout des villes aux caractéristiques homogènes du point de vue démographique, économique ou fonctionnel ; cependant elle regroupe des villes qui ont pour point commun le fait de posséder des caractéristiques rendant leur appartenance à un réseau pertinente, dans la mesure où celles-ci peuvent fournir un apport intéressant (cet apport pouvant être de toute nature). Ces villes sont les alliées indispensables des « pivots » des réseaux de villes.

Par exemple, Gijón et Avilès apparaissent comme les alliées incontournables d'Oviedo ; elles en sont un peu le prolongement, le complément : Oviedo est en fait le centre de décision de ce triangle, dont les trois sommets ont une spécialisation marquée et complémentaire.

La troisième catégorie regroupe les villes qui, en raison de la faiblesse de leur dynamisme économique ou de leurs équipements, n'ont qu'une influence strictement locale. Ces villes ne sont donc susceptibles d'apporter qu'une faible contribution dans le cadre d'un réseau de villes.

Le tableau suivant présente donc la répartition des villes étudiées dans ces trois catégories.

| Caractéristiques | Villes moyennes |
|---|---|
| <p>Villes d'influence extra-régionale</p> <p>Répondent le mieux aux différents critères</p> <p>Paraissent les plus aptes à devenir des pivots du scénario polycentrique</p> | <p>Pampelune</p> <p>Vitoria</p> <p>Saint Sébastien</p> <p>Logroño</p> <p>Oviedo</p> <p>Valladolid</p> <p>La Corogne</p> <p>Vigo</p> |
| <p>Villes d'influence régionale</p> <p>Répondent moyennement bien aux différents critères</p> <p>Paraissent aptes à fournir un apport pertinent dans le cadre d'un réseau de villes</p> | <p>(Santa Cruz de Tenerife)</p> <p>Saint Jacques de Compostelle</p> <p>Gijón</p> <p>Santander</p> <p>Burgos</p> <p>Salamanque</p> <p>Pontevedra</p> <p>Avilès</p> <p>Léon</p> <p>Cadix</p> <p>Xérès</p> |
| <p>Villes d'influence locale</p> <p>Répondent assez mal aux différents critères</p> <p>Ne sont susceptibles de fournir qu'un apport très limité dans le cadre d'un réseau de villes</p> | <p>Huelva</p> <p>Algesiras</p> <p>El Ferrol</p> <p>Ourense</p> |

En ce qui concerne les réseaux qu'il serait le plus pertinent de mettre en œuvre, il paraît quelque peu anticipé d'avancer des propositions à ce stade de la recherche.

Bien entendu, il est possible de suggérer quelques pistes au vu des données aujourd'hui en notre possession, telles que la spécialité sectorielle des villes et leur proximité :

- des réseaux sont imaginables entre les villes de Pampelune, Vitoria, Saint Sébastien, Logroño, Santander et Burgos, en raison de leur relative proximité, de leur dynamisme commun et de leur spécialité industrielle commune ;

- l'alliance des trois villes asturiennes est sans doute la plus évidente ; elles fonctionnent toutes trois d'ores et déjà les unes par rapport aux autres, dans un esprit de complémentarité ; elles forment déjà un véritable système urbain.
- il est concevable que les villes galiciennes s'allient entre elles : leur vocation agro-industrielle pourrait se développer conjointement, grâce au dynamisme des villes portuaires de Vigo et la Corogne, et à l'apport des villes à vocation plus tertiaire de Pontevedra et surtout de Saint-Jacques de Compostelle.

Ces trois pistes sont pour l'instant celles qui se manifestent comme étant les plus pertinentes ; cependant, la mise en œuvre d'un véritable scénario de réseau de villes moyennes de la façade atlantique espagnole nécessite évidemment plus de précisions.

Tout d'abord, nous l'avons vu, le manque de certaines données correspondant à des indicateurs fondamentaux entrave toute possibilité de proposition définitive ; en particulier, la spécialité des équipes de recherche au sein de chaque ville constitue une information cruciale dans la perspective de dégager des possibilités de coopération entre villes.

En outre, comme nous l'avons évoqué précédemment, les indicateurs quantitatifs sont des outils utiles, mais ils ne peuvent en aucun cas constituer des outils exclusifs dans la prise de décision ; il est indispensable de compléter toute approche quantitative par une approche plus qualitative, qui seule peut permettre d'apprécier certaines réalités. Ainsi, la volonté politique est par exemple une condition de possibilité d'un réseau de villes, mais l'existence ou l'absence de ce type de facteur ne peut être apprécié à l'aide d'indicateurs ; de même, l'existence de liens historiques entre deux villes peut faciliter largement l'émergence d'un réseaux de villes dont la pertinence ne serait pas la plus évidente par ailleurs.

En somme, nous pouvons conclure sur le fait que l'hypothèse a été vérifiée. Nous avons supposé a priori que l'utilisation d'indicateurs quantitatifs pouvait permettre de déterminer les capacités intrinsèques et « relationnelles » des villes moyennes de l'Espace Atlantique à faire partie d'un réseau de villes.

L'étude du cas des régions atlantiques espagnoles a confirmé cette hypothèse : les indicateurs quantitatifs permettent effectivement de dégager ces éléments.

Cependant, il faut nuancer la confirmation de cette hypothèse : certes, les indicateurs quantitatifs constituent des outils indispensables dans le cadre d'une approche scientifique et rigoureuse ; cependant, ils ne sont pas des outils suffisants. Les conclusions qu'ils permettent de tirer doivent absolument être confirmées ou nuancer par des éléments d'ordre plus qualitatif.

CONCLUSION

La première partie de ce document a mis en évidence l'état de périphéricité à la fois géographique, socio-économique et urbain de l'Espace Atlantique par rapport au cœur de l'Union Européenne. Il a également été démontré dans quelle mesure les diverses politiques de développement mises en œuvre au sein de cet espace transnational ont parfois aggravé plutôt que résorbé la faiblesse de son armature urbaine, en y accentuant les déséquilibres internes.

La seconde partie a souligné le fait qu'il existe des perspectives de développement plus équilibré pour l'Espace Atlantique ; le Schéma de Développement de l'Espace Communautaire élaboré par l'Union Européenne propose en effet un scénario de développement polycentrique, dont les pivots seraient les villes situées au niveau intermédiaire de l'armature urbaine. La coopération de ces villes entre elles leur permettrait en effet d'atteindre un effet de masse critique et des économies d'échelles, leur permettant de devenir de véritables systèmes compétitifs à l'échelle européenne et mondiale, au même titre que des métropoles actuellement absentes. Par ailleurs, leur position intermédiaire au sein de l'armature urbaine leur confère un rôle d'interface urbain-rural qui permettrait d'éviter les déséquilibres intra-régionaux.

L'examen des caractéristiques de ces villes de niveau intermédiaires, nommées plus communément « villes moyennes », a confirmé la pertinence de cette supposition. La coopération de certaines d'entre elles dans le cadre de réseaux de villes semblerait effectivement une alternative efficace à l'absence de métropoles atlantiques.

Cette partie conclut cependant sur un problème : celui des moyens permettant de déterminer d'une part, quelles sont les villes ayant une capacité à devenir des pivots du développement polycentrique, et d'autre part, quelles sont les alliances de villes les plus pertinentes dans cette perspective de développement stratégique.

La troisième partie de ce rapport évoque donc la nécessité de définir à cet égard des critères précis de mise en réseau. Il est apparu comme indispensable que la définition de ces critères se fasse de manière rigoureuse. Dans la perspective de cette démarche quasi-scientifique, la définition d'indicateurs quantitatifs, qui puissent constituer une traduction précise et chiffrée de ces critères, nous a semblé pertinente. L'hypothèse posée était donc celle-ci : des indicateurs quantitatifs appropriés peuvent permettre de dégager des motifs objectifs de mise en réseau.

Pour vérifier cette hypothèse, l'expérience a été tentée sur une partie de l'Espace Atlantique : les régions espagnoles de cet espace transnational. Des indicateurs quantitatifs ont été définis, puis les données correspondant à ces indicateurs ont été récoltées pour chacune des villes moyennes espagnoles. Il n'a pas été possible de se procurer toutes ces données, mais cependant, la majorité d'entre elles ont pu être trouvées.

Le résultat est édifiant : l'analyse de ces données a effectivement permis d'évaluer globalement les capacités à la fois intrinsèques et relationnelles des villes moyennes espagnoles à faire partie du scénario polycentrique multiscalair. Les indicateurs quantitatifs apparaissent donc comme des outils précieux et indispensables d'aide à la décision ; ils ne sont toutefois pas suffisants. Pour dégager des motifs précis et incontestables de mise en réseau, d'autres informations sont nécessaires. Or, ces éléments ne peuvent être récoltés que grâce à une approche qualitative, un travail de terrain.

L'hypothèse se confirme donc dans la nuance : si les indicateurs quantitatifs semblent constituer des outils pertinents et efficaces d'aide à la décision dans le cadre d'un projet de mise en réseaux des villes moyennes, ils ne sont toutefois pas des outils suffisants.

BIBLIOGRAPHIE

Ouvrages :

- ASCHER François, 1995, Metapolis ou l'avenir des villes, Editions O. Jacob, Paris, 346 p.
- BAUD Pascal, BOURGEAT Serge, BRAS Catherine, 1997, Dictionnaire de géographie, Collection Initial, Hatier, 509 p.
- BAUELLE Guy et CASTAGNEDE Bernard (dir. par), 2002, Le polycentrisme en Europe, Bibliothèque des Territoires, Editions de l'Aube/DATAR, 266 p.
- BEAUCHARD Jacques, 1995, Espaces-projets atlantiques, convertir les périphéries en façades, Editions de l'Aube, la Tour d'Aigues, 122 p.
- BEAUCHARD Jacques, 1994, Cités atlantiques : l'invention de la ville-pays, Editions de l'Aube, 166 p.
- BENKO Gérard et LIPIETZ Alain, 1992, Les régions qui gagnent. Districts et réseaux : les nouveaux paradigmes de la géographie économique, PUF.
- BREMOND Janine et GELEDAN Alain, 1990, Dictionnaire économique et social, Hatier, 419 p.
- CARRIERE Jean-Paul et FARTHING Stuart (dir. par), 2000, Cités atlantiques: villes périphériques ou métropoles de demain ? Diagnostics et politiques, Publisud, 356 p.
- CARRIERE Jean-Paul, 2002, L'aménagement du territoire en Europe : vers une approche polycentrique multiscalair. Analyse à partir du cas de l'espace atlantique, 38 ° colloque de l'ASRDLF à Trois-Rivières, Québec, 21-23 août 2002, 21 p.
- CATTAN Nadine, PUMAIN Denise, ROZENBLAT Céline, SAINT-JULIEN Thérèse, 1999, Le système des villes européennes, 2^e édition, Collection Villes, Anthropos, 197 p.
- CHALINE Olivier, 1996, La France au XVIII^e siècle 1715-1787, Edition Belin Sup Histoire, 303 p.
- CHARRIE Jean-Paul et LABORDE Pierre, 1993, Dynamique des systèmes urbains et devenir de la façade atlantique, Recherches urbaines n°7, CESURB, 166 p.
- CHOAY Françoise et MERLIN Pierre (dir. par), 2000, Dictionnaire de l'Urbanisme et de l'Aménagement, 3^e édition revue et augmentée, PUF, 902 p.
- CHRISTALLER Walter, 1933, Die Zentralen Orte im Suddeutschland, Iéna
- COMMERCON Nicole et GOUJON Pierre (dir. par), 1997, Villes moyennes : espace, société, patrimoine, Presses Universitaires de Lyon, 490 p.

COMMISSION DE L'ARC ATLANTIQUE, 1993, Revue de presse de l'Arc Atlantique, 448p.

DAMETTE Félix, 1994, La France en villes, La Documentation Française, DATAR, 271 p.

DATAR, /Ministère de la Ville et de l'Aménagement du Territoire, 1991, En Europe, des villes en réseaux, La Documentation Française, DATAR/, 111 p.

DATAR, 2002, le Schéma de Développement de l'Espace Communautaire, Territoires en mouvement, la Documentation Française, 102 p.

DUPUY G., 1985, Systèmes, Réseaux et Territoires. Principes de réseautique territoriale, Presses de l'Ecole des Ponts et Chaussées, 168 p.

DUPUY G., 1991, L'urbanisme des réseaux, théories et méthodes, A. Colin, 198 p.

JEANNEAU Jacques (dir. par), juillet-septembre 1996, Villes moyennes dans l'Arc Atlantique, Revue géographique de l'Ouest et des pays d'Atlantique Nord, n° 171, 43^e année, Editions Norois, 228 p.

HUMBERT André, 1992, L'Espagne, Géographie d'aujourd'hui, Nathan Université, 192 p.

INSTITUT ATLANTIQUE D'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE (IAAT), 2000, Villes de l'Arc Atlantique, Conférence des villes de l'Arc Atlantique, Rennes, 6 et 7 juillet 2000, 18 p.

LABORDE Pierre (dir. par), 1996, L'Ibérie atlantique, permanences et mutations, Editions de l'Aube, 99 p.

LÖSCH, 1940, Die Räumliche Ordnung der Wirtschaft, Iéna

MORVAN Yves, 1996, L'entreprise Atlantique : du local à l'économie-monde, la Tour d'Aigues, Editions de l'Aube, 116 p.

OFFNER Jean-Marc et PUMAIN Denise (dir. par), 1996, et groupement de recherche « Réseaux » du CNRS, Réseaux et territoires, significations croisées, Editions de l'Aube, 280 p.

POUSSARD Anne, 1999, L'Arc Atlantique, Chronique d'une coopération interrégionale, Presses Universitaires de Rennes, 241 p.

PUMAIN Denise et SAINT-JULIEN Thérèse, 1995, L'espace des villes, volume 12 de l'Atlas de France, Reclus, La Documentation Française, 128 p.

SALLEZ Alain (dir.par), 1993, Les villes, lieux d'Europe, DATAR, Editions de l'Aube, 193 p.

Articles :

BOUHIER Abel, 1996, « Le réseau de villes de la Galice », in JEANNEAU Jacques, op. cit. pp. 623-645

BRUNET Roger, 1997, « Villes moyennes, le point de vue du géographe », in COMMERCON et GOUJON, op. cit. pp.

CAMAGNI Roberto, Organisation économique et réseaux de villes, 1993, in SALLEZ Alain, op. cit. pp. 107-127

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 ? » Revue d'Economie Régionale et Urbaine n° 2, pp. 231-245

CHAPELON Laurent, 2000, « Accessibilité routière et périphéricité des villes atlantiques : Evaluation diachronique 1998-2005 du réseau routier français », p. 139-169, in CARRIERE et FARTHING, op. cit.

CHARRIE Jean-Paul, 1997, « Villes moyennes de la façade atlantique », in COMMERCON et GOUJON, op. cit. pp. 169-180

CICHOWLAZ Philippe, 1998, « L'Arc Atlantique : entre indicateurs de périphéricité et centralités », in Espace Atlantique, émergence et caractères, IAAT, 4 p.

DERYCKE Pierre-Henri, 1993, « Théorie des réseaux de villes », in SALLEZ Alain, op. cit. pp. 95-105

FIGUEIREDO Antonio Manuel, 1995, « Le système urbain du Nord-Ouest ibérique », in BEAUCHARD Jacques, op. cit. pp. 49-57

FERRER REGALES Manuel et alii, « Des Asturies à la Navarre », in BEAUCHARD Jacques, op. cit. pp. 59-63

JAMOT Christian, 1997, « Mise en réseau des villes moyennes et réseau cristallin : compatibilité ou antinomie ? », in COMMERCON et GOUJON, op. cit. pp.

LAMARRE Christine, 1997, « La ville moyenne, naissance d'un concept », in COMMERCON et GOUJON, op. cit. pp.

LOIS GONZALEZ Ruben Camillo et GONZALEZ Roman Rodriguez, 1996, « Les villes moyennes de la Galice intérieure », in JEANNEAU Jacques, op. cit. pp. 573-583

ROBERT Martine, 9 novembre 1998, « Réseaux de villes, le territoire redécoupé », Les Echos, p.55-62

TOINARD Stéphane, 1996, « La ville moyenne : mythe ou réalité ? », in JEANNEAU Jacques, op. cit. pp. 536-543

Documents officiels :

CESR de BASSE-NORMANDIE, BRETAGNE, PAYS DE LA LOIRE, POITOU-CHARENTES,AQUITAINE, 2001, Prospective des facteurs d'attractivité des Régions Atlantiques.

COMISION EUROPEA, 1999, Estrategia Territorial Europea (ETE) : Hacia un desarrollo equilibrado y sostenible del territorio de la UE, 89 p.

COMMISSION EUROPEENNE, 1999, 6^{ème} rapport sur la situation socio-économique des régions de l'Union Européenne, 241 p.

COMMISSION EUROPEENNE, 2000, Programme d'initiative communautaire INTERREG III B « Espace atlantique » 2000-2006, 125 p.

COMMISSION EUROPEENNE, 2000, Tendances sociales : perspectives et défis.

DATAR, 2002, Aménager la France de 2020, Mettre les territoires en mouvement, La Documentation Française.

Documents espagnols :

INSTITUTO NACIONAL DE ESTADISTICA, 2002, Anuario Estadístico de España 2001, Madrid, 922 p.

MINISTERIO DEL FOMENTO, 2000, Infraestructuras ferroviarias 2000-2007.

Sites internet :

Site de l'Institut Atlantique d'Aménagement des Territoires :
<http://www.atlas-atlantique.org>

Site du CRPM :
<http://www.crpm.org>

Site de l'Union Européenne :
<http://www.eu.int>

Site de GEOPOLIS, base de données géographique mondiale mise en place par François MORICONI-EBRARD :
<http://www.geopolis.com>

Site de l'Espace Atlantique :
<http://www.interreg-atlantique.org>

Site des réseaux de villes français :
<http://www.reseaux-de-villes.org>

Site des Aéroports Nationaux Espagnols :

www.aena.es

Site des temps de trajet Michelin :

www.viamichelin.com

Sites des villes :

www.bilbao.net (Bilbao)

www.aytoburgos.es (Burgos)

www.ayto-gijon.es (Gijón)

www.ayuntamientohuelva.es (Huelva)

www.webjerez.com (Xérès)

www.aytolacoruna.es (La Corogne)

www.aytoleon.com (Léon)

www.aytooviedo.es (Oviedo)

www.pamplona.net (Pampelune)

www.donostia.org (Saint-Sébastien)

www.ayto-santander.es (Santander)

www.ayunt-sevilla.es (Séville)

www.ava.es (Valladolid)

www.vitoria-gasteiz.org (Vitoria)

TABLE DES MATIERES

| | |
|--|-------------|
| SOMMAIRE | P.1 |
| INTRODUCTION | P.2 |
| PARTIE 1 : LA FAIBLESSE CROISSANTE DE L'ARMATURE URBAINE DE L'ESPACE ATLANTIQUE | p.5 |
| A. PRESENTATION DU TERRAIN D'ETUDE : QU'EST-CE QUE L'ESPACE ATLANTIQUE ? | P.6 |
| <i>1/ Une identité fondée sur un passé dynamique...</i> | <i>p.7</i> |
| <i>2/...puis sur la prise de conscience d'une certaine périphéricité</i> | <i>p.8</i> |
| a. L'émergence du déséquilibre territorial intra européen | p.8 |
| b. Les régions éloignées du centre européen prennent conscience de leur périphéricité | p.10 |
| <i>La création endogène de l'Arc Atlantique</i> | <i>p.10</i> |
| <i>La consécration de la dimension interrégionale par l'Union Européenne</i> | <i>p.10</i> |
| B. DES RICHESSES, MAIS UN ETAT DE PERIPHERICITE ET UNE ARMATURE URBAINE FAIBLE ET DESEQUILIBREE | P.14 |
| <i>1/ Un espace aux atouts incontestables</i> | <i>p.14</i> |
| a. Un potentiel naturel et culturel | p.14 |
| b. Un potentiel démographique | p.15 |
| c. Un potentiel économique | p.15 |
| <i>2/ Une périphéricité géographique et socio-économique</i> | <i>p.16</i> |
| a. La périphéricité géographique | p.16 |
| b. La périphéricité socio-économique | p.17 |
| <i>3/ Une armature urbaine faible et déséquilibrée</i> | <i>p.21</i> |
| a. Définition du concept d'armature urbaine. | P.21 |
| b. Une région peu dense et sous-urbanisée | p.21 |
| c. Une armature urbaine déséquilibrée | p.24 |
| C. LA TENDANCE A L'ACCROISSEMENT DES DISPARITES TERRITORIALES INTERNES | P.26 |
| <i>1/ L'internationalisation de l'économie, facteur de recomposition spatiale</i> | <i>p.26</i> |
| <i>2/ Les causes politiques</i> | <i>p.27</i> |
| a. Les grands projets urbains, facteurs d'accroissement du phénomène de polarisation | p.27 |
| b. Les politiques de développement des transports transeuropéens : une aggravation involontaire du phénomène | p.28 |

PARTIE 2 : POUR UN POLYCENTRISME MULTISCALEAIRE : LA MISE EN RESEAU DES VILLES MOYENNES

A. LE POLYCENTRISME MULTISCALEAIRE, CONDITION D'UN DEVELOPPEMENT TERRITORIAL EQUILIBRE

1/ Le polycentrisme : un concept à mettre en œuvre à toutes les échelles spatiales

2/ La contribution potentielle des villes moyennes dans le maillage de l'Espace Atlantique

- a. Qu'est-ce qu'une ville moyenne ? p.38
 - La « ville moyenne », un terme en réalité inexact* p.38
 - Le critère quantitatif* p.39
 - Les critères fonctionnels* p.39
 - Le mode et cadre de vie* p.41
- b. Pourquoi s'appuyer sur les villes moyennes ? p.43
- c. Qu'est-ce qu'une ville moyenne de l'Espace Atlantique ? p.44
 - La nécessité d'une redéfinition quantitative liée à l'échelle territoriale* p.45
 - Le critère quantitatif de définition* p.45
 - La nécessité d'adapter la définition aux spécificités de chaque armature urbaine* p.49
 - Les limites de cette approche numérique* p.50
- d. Quelles sont les villes moyennes de l'Espace Atlantique pouvant être mises en réseau ? p.52

B. VERS UNE MISE EN RESEAU DES VILLES MOYENNES

1/ Définition du réseau de villes : distinction avec le concept de réseau urbain

- a. Le réseau urbain, une forme de structuration spatiale « spontanée » p.53
- b. Le réseau de villes, une forme de structuration spatiale volontaire p.55

2/ Le rôle et l'intérêt des réseaux de villes p.57

3/ Comment déterminer quelles villes moyennes il serait pertinent de mettre en réseau ? p.60

4/ Comment déterminer quels seraient les réseaux les plus pertinents ? p.61

5/ La nécessité de mise en place d'une critériologie pour la mise en réseau p.62

PARTIE 3 : DES CRITERES POUR LA MISE EN RESEAUX DES VILLES MOYENNES DE L'ESPACE ATLANTIQUE

p.64

A. DES CRITERES POUR LES MISES EN RESEAUX

P.65

1/ Le critère démographique

p.65

2/ Le critère de compétitivité

p.66

3/ Le critère des fonctions et équipements urbains

p.67

4/ Le critère de connectivité

p.67

B. LES INDICATEURS, TRADUCTIONS « SCIENTIFIQUES » DES CRITERES

p.69

1/ Intérêt et limites des indicateurs

p.69

a) Un rôle de simplification et de quantification

p.69

b) Des inconvénients et des limites

p.69

*2/ Définition d'indicateurs correspondant aux critères choisis pour la partie
espagnole de l'Espace Atlantique*

p.72

a) Indicateurs démographiques

p.72

b) Indicateurs de compétitivité

p.73

La production de richesses

p.73

La structure de l'emploi

p.74

Le capital humain

p.75

Recherche et développement

p.75

La fréquentation hôtelière

p.76

c) Indicateurs des fonctions et équipements urbains

p.77

d) Indicateurs de connectivité

p.78

Les transports routiers

p.78

Les transports ferroviaires

p.79

Les transports aériens

p.79

Les transports maritimes

p.80

Les flux d'information

p.80

3/ Liste des Indicateurs

p.82

C. BASE DE DONNEES CORRESPONDANT AUX INDICATEURS PRECEDEMMENT DEFINIS POUR L'ENSEMBLE DES VILLES D'ETUDE. P.85

D. ANALYSE DES DONNEES DANS LE BUT DE DEGAGER DES MOTIFS DE MISE

EN RESEAU

p.111

1/ Analyse des données par critère

p.111

- a) Le critère démographique. p.111
- b) Le critère de compétitivité p.113
- c) Le critère des fonctions et des équipements urbains. p.116
- d) Le critère de connectivité. p.116

2/ Conclusions de l'analyse

p.119

CONCLUSION

p.122

BIBLIOGRAPHIE

p.124

TABLE DES MATIERES

p.129