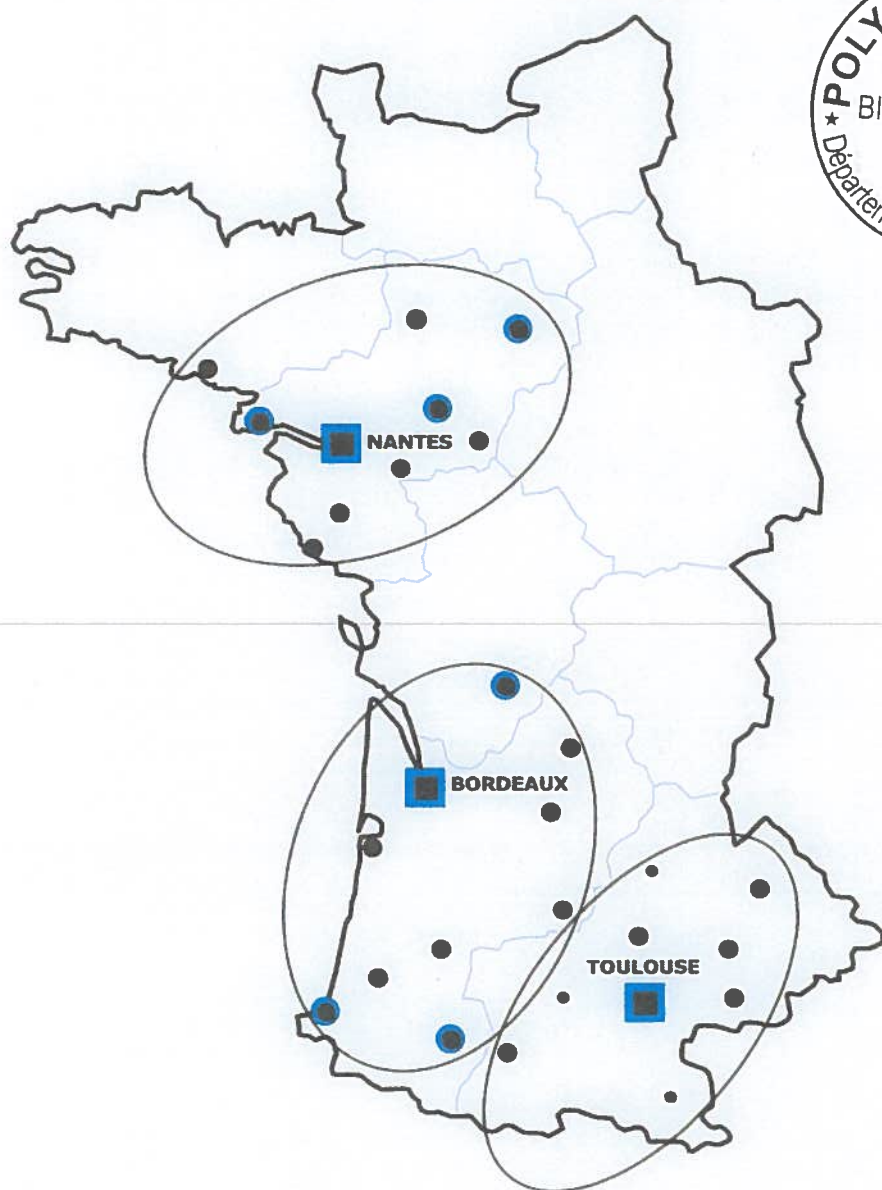


CHABENAT Virgile

Juillet 2005



"Les relations entre les métropoles régionales atlantiques et leur arrière-pays. Le cas de l'Espace Atlantique français"



Sous la direction de Monsieur Jean-Paul CARRIERE

UNIV. TOURS POLYTECH DA



D 251 010583 5

7AG3 7R 2005 CHA



CHABENAT Virgile



"Les relations entre les métropoles régionales atlantiques et leur arrière-pays. Le cas de l'Espace Atlantique français"

Juillet 2005

Magistère d'aménagement 3^{ème} année

REMERCIEMENTS

Je tiens à exprimer ma gratitude à Monsieur le Professeur Jean-Paul Carrière, mon tuteur, pour ses conseils avisés, la qualité de son encadrement et sa disponibilité, sans qui ce mémoire n'aurait jamais pu aboutir.

Je remercie également Emilie Bock qui, malgré de nombreuses sollicitations, a toujours su répondre à mes requêtes et accorder de son temps.

Je tiens enfin à remercier Elisabeth Rakotofiringa pour son soutien et ses précieux conseils méthodologiques.

AVANT-PROPOS

En s'intéressant aux dynamiques et au devenir des systèmes urbains de l'Espace Atlantique français, ce mémoire de recherche aborde certaines thématiques qui s'inscrivent dans les travaux effectués au sein de l'équipe ART du Centre de Recherches VST (UMR CITERES). Il se situe plus particulièrement dans la continuité du mémoire de recherche de Magistère 3^{ème} année, réalisé en 2002-2003 par Emilie Bock¹ et intitulé : "La mise en réseau des villes intermédiaires atlantiques pour une vision polycentrique de l'Espace Atlantique? Le cas de la France".

Aussi, le présent mémoire s'inspire et vient en complément des travaux évoqués ci-dessus. Par ailleurs, il en reprend, du moins partiellement, l'approche méthodologique ainsi qu'une grande partie des références bibliographiques. Enfin, j'espère que ce mémoire constituera un apport de connaissances et une contribution utiles aux recherches relatives à l'Espace Atlantique, déjà menées ou en cours.

¹ Sous la direction de Jean-Paul Carrière

SOMMAIRE

Remerciements

Avant-propos

Introduction.....p 1

I) L'Espace Atlantique : une macro-région européenne périphérique et composite.....3

1) Potentialités et handicaps de l'Espace Atlantique.....4

A) Un espace jadis central et ouvert sur le monde...

B) ...en perte de vitesse face à l'Europe rhénane.....5

2) De l'Arc Atlantique à l'Espace Atlantique.....8

A) L'Arc Atlantique : une réaction face à une marginalisation annoncée

B) L'Espace atlantique ou la consécration européenne d'un espace-projet.....10

3) L'Espace Atlantique français : un espace sous-métropolisé et faiblement peuplé.....11

A) Des métropoles régionales à faible rayonnement international

B) ...mais structurantes pour l'Espace Atlantique français.....17

II) Enjeux du modèle polycentrique et perspectives pour l'Espace Atlantique français.....21

1) Le polycentrisme comme alternative aux déséquilibres territoriaux engendrés par le processus de métropolisation.....22

A) Le polycentrisme : un concept en cours de formalisation

B) Le polycentrisme : un concept qui se décline à plusieurs échelles.....24

C) Les conditions propices à l'émergence de systèmes urbains polycentriques.....26

D) Le polycentrisme, un concept opératoire?.....27

2) Le polycentrisme au travers des réseaux de villes.....29

- A) Des réseaux urbains aux réseaux de villes.....30
- B) Intérêts des réseaux de villes
- C) Les obstacles à la constitution de réseaux de villes.....36
- D) Les réseaux de villes, l'heure du bilan pour l'Espace Atlantique français.....38

III) Etude empirique.....40

1) Les unités urbaines étudiées.....41

2) Méthodologie de l'analyse comparative.....43

- A) Les critères de sélection des indicateurs
- B) Le déroulement et les finalités de l'analyse comparative.....44

3) L'analyse comparative.....46

- A) Le dynamisme démographique
- B) L'attractivité.....51
- C) La compétitivité économique.....59
- D) Le niveau et la qualité de vie.....67
- E) La connectivité et l'accessibilité.....71

4) Conclusions.....78

- A) Des situations régionales contrastées
- B) Le niveau d'articulation des unités urbaines par rapport à la métropole régionale.....80

Conclusion générale.....84

Table des matières.....85

Table des figures.....89

Références bibliographiques.....90

Sites Internet.....93

INTRODUCTION

Les instances européennes considèrent l'Espace Atlantique comme un espace périphérique et peu polarisé. En effet, cette vaste macro-région compte seulement six aires métropolitaines dépassant le million d'habitants (Lisbonne, Manchester, Glasgow, Bilbao, Porto et Liverpool). Les régions atlantiques sont donc caractérisées par un manque en métropoles d'envergure européenne capables d'irriguer de vastes arrière-pays et de rivaliser avec les nombreuses métropoles de l'Europe rhénane. Cette sous-métropolisation se traduit spatialement par une armature urbaine faible et déséquilibrée pourtant bien structurée par un réseau assez dense de villes petites et moyennes.

L'Espace Atlantique souffre également du handicap lié à sa situation à la périphérie occidentale de l'Europe, loin des concentrations de populations et de richesses de la dorsale européenne. Par ailleurs, le récent élargissement de l'Union Européenne à 25 Etats-membres n'a fait qu'aggraver sa périphéricité par rapport au barycentre de l'Europe.

Aussi, afin de garantir un développement plus équilibré du territoire européen, certains documents de planification stratégique tel que le Schéma de Développement de l'Espace Communautaire (SDEC) envisagent la mise en oeuvre d'un développement polycentrique à l'échelle de l'Europe, propice à l'affirmation des métropoles régionales atlantiques disposant d'une masse démographique et d'un potentiel économique suffisant pour intégrer leur arrière-pays. Dans un contexte où le polycentrisme est devenu l'enjeu majeur de la politique spatiale de l'Union européenne, il convient d'évaluer les opportunités d'émergence d'un tel modèle de développement au sein de l'Espace Atlantique, région marquée par d'importants écarts de développement entre des métropoles relativement prospères et des hinterlands qui cumulent un certain nombre de handicaps.

Notre démarche consiste à évaluer ces déséquilibres spatiaux de façon à savoir si la prééminence des métropoles régionales atlantiques sur les villes de leur hinterland s'est accrue, maintenue ou bien affaiblie, au cours de la décennie précédente. L'étude tentera également de déterminer les impacts liés à la polarisation métropolitaine. La méthode sur laquelle est basée notre étude consiste en une analyse comparative entre les régions commandées par Nantes, Bordeaux et Toulouse. Cette comparaison trouve sa pertinence dans le fait que ces trois villes se placent au même niveau dans la hiérarchie urbaine française. Elles constituent par ailleurs les agglomérations les plus importantes de l'Espace Atlantique français, ce qui leur a valu d'être classées parmi les huit métropoles d'équilibre qui devaient structurer le territoire national et faire contrepoids à l'agglomération parisienne.

Ces métropoles se sont-elles développées au détriment de leur arrière-pays, au cours de la dernière décennie? Autrement dit, est-ce que les dynamiques en cours profitent davantage aux métropoles régionales qui consolident leurs fonctions de commandement, ou au contraire, assiste-t-on à un processus de redistribution de la population, de l'emploi et des services au profit des unités urbaines de rangs inférieurs?

L'Espace Atlantique français est perçu comme un territoire sous-métropolisé et peu irrigué par ses métropoles. Pourtant, les villes situées au sommet de son armature urbaine n'ont pas échappé au processus de concentration spatiale des activités et des hommes. Les métropoles régionales atlantiques françaises ont donc affirmé leur position au sein des espaces périphériques qu'elles dominent et s'imposent désormais comme des relais de l'économie mondiale. Par ailleurs, la politique des métropoles d'équilibre, dont le but était d'assurer un meilleur équilibre territorial, a reproduit à l'échelle régionale le schéma centre-périphérie qui prévaut à l'échelle nationale en creusant les écarts entre les métropoles régionales atlantiques et les villes de rangs inférieurs sises dans leur hinterland. **Nous allons donc essayer de vérifier si ces métropoles régionales captent l'essentiel des forces vives de leur espace régional au détriment des unités urbaines de moindre importance qu'elles polarisent.**

Dans une première partie, après avoir présenté les caractéristiques principales et les enjeux qui sous-tendent l'Espace Atlantique dans son ensemble, nous nous intéresserons plus particulièrement aux espaces régionaux commandés par Nantes, Bordeaux et Toulouse.

La deuxième partie sera consacrée aux fondements théoriques et à la possible application du polycentrisme dans les régions atlantiques, concept aujourd'hui au centre de nombreux débats. Par la suite, nous aborderons les différents facteurs qui sont à l'origine de l'intensification de la coopération interurbaine. Nous verrons en quoi les réseaux de villes sont une première étape vers l'émergence de systèmes urbains plus polycentriques.

Enfin, la dernière partie de ce mémoire prendra la forme d'une analyse comparative portant sur les trois espaces régionaux retenus. Celle-ci sera menée à partir d'une série d'indicateurs destinés à définir la nature des rapports entre les métropoles atlantiques et les villes de leur arrière-pays.

PREMIERE PARTIE

L'Espace Atlantique : une macro-région européenne périphérique et composite

Cette première partie a tout d'abord trait au passé, à la genèse et aux caractéristiques principales de cet espace transnational que l'on appelle désormais "Espace Atlantique". Nous nous intéresserons ensuite plus spécifiquement à la partie française de cet espace qui constitue par ailleurs le cadre géographique de notre étude.

1) Potentialités et handicaps de l'Espace Atlantique

Malgré l'officialisation récente du terme d'Espace Atlantique cette macro-région existe en tant que territoire vécu depuis le XV^e siècle. C'est en effet à partir de l'âge d'or des grandes découvertes que l'océan, véritable porte ouverte sur le monde, a contribué à fournir une identité commune à l'ensemble des régions atlantiques. Aujourd'hui, c'est encore avec la "maritimité" comme dénominateur commun que ces régions essaient de trouver leur voie dans une Europe en construction.

A) Un espace jadis central et ouvert sur le monde...

L'Espace Atlantique a connu son heure de gloire entre les XVI^e et XVIII^e siècles. Au cours de cette longue période, les régions atlantiques ont su tirer profit de la rente de situation qu'elles doivent à leur position d'interface, de relais entre océan et continent, leur permettant de jouer un rôle central dans les échanges maritimes qui constituent alors le socle de l'économie européenne.

L'amélioration des techniques de navigation et la découverte de nouveaux territoires permettent de commercer avec des contrées de plus en plus lointaines. Des relations commerciales s'établissent entre les ports atlantiques (Lisbonne, Séville, Bordeaux, etc.) et des comptoirs disséminés sur les continents américain, asiatique et africain.

Le commerce triangulaire constitue également une composante essentielle de la prospérité de certains ports atlantiques. Au XVIII^e siècle, les "villes-ports" de Nantes et Bristol bâtissent une grande partie de leur fortune sur le commerce des esclaves, cette dernière se voyant promue au rang de deuxième ville d'Angleterre juste derrière Londres. L'exportation de produits agricoles (farine essentiellement) et viticoles vers les Antilles est à la base du développement spectaculaire de Bordeaux qui, durant ce siècle, passe du rang de septième à celui de troisième ville du Royaume de France. C'est donc sous l'impulsion des grandes découvertes et de la mondialisation des échanges, que le centre de gravité économique de l'Europe bascule vers l'Ouest atlantique [RAFFARIN, 1994].

Le début du XVIII^e siècle marqué par l'avènement et la propagation de la révolution industrielle en Europe occidentale, sonne le glas de l'hégémonie des régions atlantiques. La localisation à proximité des matières premières nécessaires à la production industrielle (minerais, eau) prime désormais sur la position d'interface qui a fait la prospérité des ports atlantiques.

La grande majorité des villes atlantiques (exceptés Bilbao, Glasgow et Liverpool) ne prennent pas le tournant du nouvel ordre économique émergent et tendent à se marginaliser

face aux foyers de production industrielle continentaux. Les régions atlantiques françaises paraissent s'éloigner des pôles d'activités dominants situés dans le Nord et l'Est du pays (bassins houillers du Nord-Pas-de-Calais, Lorraine et Rhône-Alpes). Aussi, "elles se trouvent progressivement coupées du grand large, l'articulation mer-terre se brise" [BOCK, 2003]. Les ports atlantiques déclinent d'autant qu'ils se trouvent fortement concurrencés par ceux qui jalonnent la mer du Nord, alors mieux équipés et plus proches du nouveau coeur économique de l'Europe qui se dessine.

B) ...en perte de vitesse face à l'Europe rhénane

Après avoir dominé l'Europe pendant près de trois siècles, les régions atlantiques ont donc vu leur leadership lentement décliner. Il est aujourd'hui relégué au rang de région périphérique tant en ce qui concerne sa situation géographique qu'au regard de sa compétitivité économique.

a) Une périphéricité géographique qui reste problématique

Les régions atlantiques se caractérisent par une position périphérique par rapport aux principaux centres décisionnels européens localisés dans l'axe rhénan. La distance entre Paris et quelques unes des grandes villes atlantiques permet de mesurer l'ampleur de cet éloignement. Ainsi, Nantes se situe à 382 km de Paris¹, Bordeaux à 584 km, Toulouse à 677 km, Bilbao à 919 km et Lisbonne à 1751 km. A ce propos, même si la capitale française est considérée comme un des "angles" du "Pentagone des capitales²", celle-ci se trouve à 311 km de Bruxelles et à 491 km de Cologne. Elle ne fait donc pas pleinement partie de la dorsale européenne d'autant que des zones relativement peu densément peuplées (Ardennes, Picardie) la séparent des fortes concentrations humaines de la Ruhr et de la Belgique.

Cette périphéricité se trouve amplifiée par la récente adhésion à l'Union européenne de 10 pays appartenant à l'ex-bloc soviétique. L'élargissement se traduit par le déplacement du centre de gravité géographique de l'union vers l'est, quelque part en Allemagne du Sud. Cet éloignement progressif par rapport au barycentre de l'Europe prive les régions atlantiques des avantages inhérents à une position stratégique au coeur des échanges européens.

Malgré les nombreux efforts consentis ces dernières années pour améliorer l'état et la performance des infrastructures routières et autoroutières (surtout dans la péninsule ibérique), le manque relatif en réseaux de transport performants ne permet pas de compenser cet isolement par rapport au coeur de l'Europe en améliorant les temps de parcours. De ce fait, la moitié Sud de l'Espace Atlantique se caractérise encore par un déficit d'accessibilité qui découle de moyens de communication insuffisants. Il faut là souligner le rôle prépondérant donné aux fonds structurels européens destinés à atténuer les écarts de développement entre les régions de l'Union européenne, sachant qu'une bonne accessibilité des régions atlantiques aux principaux lieux de pouvoirs et de production du continent est une des conditions majeures de leur rattrapage économique.

¹ Source : www.viamichelin.com

² Le coeur économique de l'Europe délimité par les villes de Londres, Hambourg, Munich, Milan et Paris

b) Une région à l'économie "périphérique" qui recèle toutefois de nombreux atouts de développement

Un espace économiquement dominé par un centre européen plus compétitif

L'Europe est marquée par d'importants déséquilibres territoriaux en terme de développement économique qui sont en grande partie hérités de la révolution industrielle. On distingue ainsi un coeur européen qui a bâti sa richesse sur une longue tradition industrielle et qui concentre l'essentiel de l'activité économique, des fonctions et des avantages comparatifs sur un espace restreint. Ainsi, avant le récent élargissement à 25 Etats-membres, cet espace qui court de Milan à Manchester, couvrait seulement 20 % de la superficie de l'Union Européenne mais concentrait près de 50 % du PIB européen et 40 % de la population communautaire [COMMISSION EUROPEENNE, 1999].

Le modèle centre-périphérie européen qui régit la distribution des richesses et la concentration des capitaux semble maintenir l'Espace Atlantique dans une situation précaire. Face au dynamisme des espaces les plus centraux de l'Europe, cette région accuse un réel retard de développement et fait figure de périphérie lointaine et désargentée.

La structure sectorielle de l'emploi est un indicateur pertinent pour rendre compte du retard que les régions atlantiques accumulent par rapport aux régions européennes plus centrales. Celle-ci se caractérise par une sous-représentation des secteurs secondaires et tertiaires et une surreprésentation du secteur primaire par rapport aux standards communautaires.

En effet, seulement deux régions de l'Espace Atlantique (le Norte portugais et le Noreste espagnol) connaissent un taux d'emploi industriel supérieur à la moyenne communautaire qui était en 2000 de l'ordre de 29 %. On observe également le déclin industriel de quelques secteurs-clés de la base productive des régions atlantiques. C'est le cas d'activités traditionnelles à forte utilisation de main d'oeuvre, confrontées à une concurrence croissante de la part des zones à bas salaires, telles que l'industrie textile (au Portugal, en Espagne, etc.) et l'exploitation minière (en Ecosse et au Pays de Galles). Par ailleurs, la majorité des régions atlantiques ont un taux d'emploi dans le secteur primaire supérieur à la moyenne communautaire. De plus, le secteur agricole se caractérise par une productivité relativement basse car avec 28 % des terres cultivées de l'Union européenne, l'agriculture de l'Espace Atlantique ne génère que 19 % du chiffre agricole européen.

D'importantes disparités de développement internes

Le Produit Intérieur Brut (PIB) est également assez révélateur du niveau de développement des régions atlantiques même si cet indicateur est à compléter par des critères qui tiennent compte d'aspects plus qualitatifs. En 1999, le PIB par habitant de l'Espace Atlantique ne représentait que 80 % de la moyenne communautaire bien que ce taux ait grimpé avec le récent élargissement de l'Union européenne vers l'est du continent.

En outre, les disparités internes à l'Espace Atlantique demeurent considérables malgré le rattrapage avéré des régions situées dans sa partie méridionale (Espagne et Portugal). En

effet, en 1999, la totalité des régions portugaises (exceptée celle de Lisbonne), trois régions espagnoles (La Galice, Les Asturies, La Castilla y León) et trois régions britanniques (Cornwall et Isles of Scilly, West Walles et the Valleys, Merseyside) enregistraient un PIB par habitant inférieur à 75 % de la moyenne communautaire, seuil en-dessous duquel un territoire est éligible à l'Objectif 1. A l'opposé, on trouve également des régions dont le PIB par habitant se situe entre 100 et 125 % de la moyenne communautaire telles que celles de l'Irlande, la Navarre et le Pays Basque espagnol.

Sous l'impulsion de l'internationalisation de l'économie, les disparités de développement qui viennent d'être observées entre les régions atlantiques ont eu tendance à s'aggraver au détriment des espaces les moins compétitifs. Les trois dernières décennies qui ont vu l'avènement successif de la mondialisation (élargissement des marchés) puis de la globalisation³ ont largement contribué au renforcement des inégalités interrégionales. Les nouvelles donnes du marché privilégient les espaces qui présentent les meilleurs avantages comparatifs. Tel est le cas pour les centres décisionnels de l'axe rhénan mais aussi pour quelques métropoles d'envergure européenne, véritables "têtes de pont de l'économie mondiale" situées à l'extérieur de la dorsale européenne (Barcelone, Lisbonne, etc.) qui "captent l'essentiel des investissements directs à l'étranger" [CARRIERE, 1998]. De cette nouvelle tendance lourde résulte une reproduction au niveau des régions atlantiques du modèle centre-périphérie déjà présent à l'échelle européenne, qui se manifeste par une accentuation des disparités entre des métropoles prospères et attractives et des hinterlands souvent marginalisés.

Des atouts à valoriser

Au-delà des nombreux handicaps dont elles souffrent, les régions atlantiques possèdent des potentialités qui sont autant d'opportunités de développement à mettre en valeur pour s'affranchir de leur statut de périphérie dominée.

Selon les dires de Jacques Beauchard [BEAUCHARD, 1994], les régions atlantiques ont pour atouts principaux "la mer, l'espace et les hommes". Ces régions présentent en effet une grande diversité de milieux naturels encore assez bien préservés, un littoral où se succèdent des paysages variés et un patrimoine bâti remarquable. Tous ces éléments propres à la façade atlantique sont à valoriser dans une perspective de développement touristique durable. Aussi, l'amélioration de l'offre en terme de tourisme vert et balnéaire peut constituer un facteur majeur d'attractivité pour les vacanciers comme pour les actifs et les retraités.

Cet espace recèle également d'un potentiel humain non négligeable. Ainsi, grâce à un taux de natalité relativement élevé et une forte proportion de jeunes, l'accroissement de la population des régions atlantiques apparaît aujourd'hui plus rapide que la moyenne communautaire. L'Espace atlantique peut également se prévaloir d'offrir "un cadre de vie urbain humanisé et convivial" [CRPM, 2000] qu'il doit avant tout à une armature urbaine basée sur des villes aux dimensions petites et moyennes.

Sur le plan économique, les mutations industrielles actuellement en cours peuvent se révéler favorables aux principales villes de l'Espace Atlantique dans la mesure où "les

³ La globalisation se traduit principalement par une montée en puissance des préoccupations financières internationales

industries de haute technologie s'affranchissent des contraintes traditionnelles de localisation, exigent de hauts niveaux de qualification et un cadre de vie agréable" [CHARRIE, 1993], atouts dont disposent des villes comme Bordeaux ou Toulouse.

C'est conscientes de leurs potentialités et de leurs handicaps par rapport à la dorsale européenne, que les régions atlantiques refusent désormais d'être réduite à un statut de périphérie enclavée, bien décidées à se recentrer sur une logique de front de mer et présenter cette marginalisation comme un atout, une identité partagée.

2) De l'Arc Atlantique à l'Espace Atlantique

La façade atlantique, véritable finistère de l'Europe, est à première vue un ensemble caractérisé par de nombreuses disparités tant sur les plans géographique et économique qu'en terme d'urbanisation et de paysages. Pourtant, depuis près de quinze ans, les institutions de l'Arc Atlantique se sont impliquées dans une dynamique de coopération très volontariste, persuadées que les régions atlantiques avaient une destinée commune. Pourquoi le concept d'Arc Atlantique est-il devenu si mobilisateur en dépit des différences qui persistent entre les régions atlantiques?

A) L'Arc Atlantique : une réaction face à une marginalisation annoncée

La prise de conscience brutale de l'existence d'une identité et d'un destin communs à l'ensemble des régions atlantiques, eu lieu dans la seconde moitié des années 80, époque où une étude prospective de la DATAR faisait état d'une situation de plus en plus préoccupante pour la façade atlantique. Le scénario élaboré dans ce rapport est sans appel : les régions atlantiques sont vouées à un déclin lent et progressif mais irréversible, elles sont destinées à constituer une réserve d'espaces relativement bien préservés à la périphérie de l'Europe.

Dans le même temps, la perspective d'une ouverture de l'Europe vers l'est et le nord couplée aux dynamiques déjà en cours semblait asseoir la suprématie de la dorsale continentale qualifiée de "banane bleue" par Roger Brunet [BRUNET, 1989], où se concentre l'essentiel du tissu urbain, des activités économiques, sociales et culturelles de l'Europe.

C'est en 1989, dans un contexte où toutes les attentions sont portées sur la chute du bloc soviétique, qu'on assiste pour la première fois à une mobilisation massive des responsables des régions atlantiques qui, suite à ce signal d'alarme, refusent de voir leur région se marginaliser face à une Europe rhénane toujours plus puissante.

En octobre de la même année, dans le cadre de la Conférence des Régions Périphériques Maritimes (CRPM) réunie dans la ville portugaise de Faro, et sous l'impulsion des conseils régionaux de Bretagne et des Pays de la Loire, la décision est prise de constituer (de façon pionnière par rapport aux autres espaces transnationaux européens) une commission "Arc Atlantique". Celle-ci n'est alors pas représentative de toutes les régions atlantiques car

elle ne réunit que celles qui souhaitent coopérer. Ainsi, certaines d'entre elles comme les comtés anglais du Merseyside, de Cumbria et de Lancashire n'y sont pas représentées.

La commission "Arc Atlantique" avait pour mission première d'accélérer le développement économique afin de créer dans cette partie de l'Europe un noyau attractif en mesure de concurrencer les grands centres décisionnels de l'Europe rhénane. Cette coopération entre régions atlantiques naissait aussi "de la crainte de moins profiter des effets positifs induits par le marché unique que les régions déjà les plus développées" [MARTRAY, 1991].

De nombreuses initiatives communes de valorisation des régions atlantiques émanant des élus et responsables locaux, alors conscients que c'était d'abord à eux de s'organiser, ont été menées. Celles-ci furent très vite reconnues à l'échelle européenne et encouragées par la mise en place de la première génération du programme INTERREG en 1990 qui a fortement contribué à faire de l'Arc Atlantique un véritable "espace-projet" [BEAUCHARD, 1995].

Ce partenariat basé sur la coopération interrégionale transnationale a été largement tributaire des Fonds Structurels européens (FEDER et Fonds de cohésion) lesquels ont constitués des instruments financiers privilégiés pour nombre de régions atlantiques. La CRPM a estimé que pour la période 1994-1999, les régions atlantiques auraient touché 38 % des fonds alloués au titre de l'Objectif 1, 31 % de l'Objectif 2 et 29 % de l'Objectif 5B ; alors qu'avec à peine 78 millions d'habitants, elles ne rassemblaient que 20,3 % de la population de l'Europe des Quinze.

Par ailleurs, dans le cadre des initiatives de développement régional financées par le FEDER, trois programmes transnationaux ont vu le jour :

- Finatlantique qui consiste à encourager et renforcer les échanges entre les régions,
- Arc Atlantique Network dont le but était d'établir et de renforcer les contacts entre les régions,
- Atlantis dont l'ambition est de permettre le développement d'une économie plus forte et plus compétitive. En 1994-1995, ce programme a mobilisé 25 régions atlantiques sur 22 projets de coopération portant sur les thématiques prioritaires mises en évidence par l'étude Europe 2000+ : la modernisation du tourisme atlantique, les transferts de technologie, l'amélioration des liaisons maritimes et aériennes, l'eau et l'environnement.

B) L'Espace Atlantique ou la consécration européenne d'un espace-projet

a) Un espace issu du programme INTERREG IIIB

L'Espace Atlantique est né du Programme d'Initiative Communautaire (PIC) INTERREG IIIB mis en place pour la période 2000-2006 dans lequel il apparaît pour la première fois en tant qu'entité à part entière.

Le volet B d'INTERREG III consacre les efforts consentis dans les précédents programmes en terme de coopération interrégionale transnationale. Les thèmes prioritaires définis par ce programme semblent conforter les intérêts stratégiques de la coopération atlantique. Ainsi, selon le CRPM [CRPM, 2000], "les villes, les systèmes de transport et l'intermodalité, le patrimoine naturel et culturel restent des domaines prometteurs".

Tout porte à croire que l'Espace Atlantique est devenu pour les institutions européennes un périmètre d'action pertinent. Ainsi, comme en attestent les recherches et les initiatives les plus récemment menées au sujet des régions atlantiques, ce nouvel espace transnational semble avoir supplanté l'Arc Atlantique comme cadre territorial de référence.

b) Un périmètre élargi à l'ensemble des régions atlantiques

Alors que la commission "Arc Atlantique" ne réunissait que 24 régions NUTS II et 8 régions NUTS III, ce nouvel espace transnational regroupe 44 régions dont 43 de niveau NUTS II, auxquelles il faut ajouter l'Irlande (niveau NUTS I), réparties dans cinq pays :

-Espagne : Galicia, Asturias, Cantabria, Navarra, Pais Vasco, La Rioja, Castilla y Leon, Andalucia, Canarias.

-Portugal : la totalité du territoire.

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

-Irlande : la totalité du 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.

Le périmètre couvert par l'Espace Atlantique est par conséquent nettement plus vaste que celui délimité par les régions adhérentes à la commission "Arc Atlantique". Il concerne cette fois-ci la totalité des territoires littoraux et insulaires de la façade atlantique européenne. De nombreuses régions dépourvues de façade maritime sont également présentes telles que Midi-Pyrénées en France ou La Castilla y Leon en Espagne. La présence de telles régions est

en fait révélatrice de l'intérêt porté aux enjeux soulevés par une stratégie commune de développement et ce même pour des espaces qui ne sont pas directement atlantiques.

Malgré d'apparentes disparités entre les régions qui composent l'Espace Atlantique, celles-ci sont mues par des intérêts et des buts communs. La prise de conscience d'une situation qui se précarise face à une Europe rhénane de plus en plus prospère se révèle être un puissant vecteur de coopération. En effet, loin de se focaliser sur leur difficultés actuelles et leurs rivalités passées, les régions atlantiques, qu'elles soient espagnoles, portugaises, britanniques, irlandaises ou françaises cherchent à valoriser leurs potentiels respectifs et leur appartenance à un espace géographique commun.

3) L'Espace Atlantique français : un espace sous-métropolisé et faiblement peuplé

Après s'être portée sur l'ensemble de la façade atlantique de l'Europe, notre réflexion va désormais s'intéresser à l'Espace Atlantique français tel qu'il a été défini par le programme INTERREG IIIB, et plus particulièrement aux espaces régionaux commandés par Nantes, Bordeaux et Toulouse. Nous tenterons de mesurer le poids de ces métropoles et leur rayonnement à différentes échelles en se fondant sur l'analyse de leurs fonctions.

Outre ces trois villes, deux autres agglomérations de l'Ouest français (Rennes et Rouen) qui se distinguent par leur taille et leurs fonctions administratives supérieures, auraient pu être incluses dans notre étude.

Avec près de 300 000 habitants, Rennes ne possède pas un poids démographique suffisant pour prétendre au statut de métropole régionale bien qu'elle cumule certaines fonctions de commandement et une bonne place dans bon nombre d'indicateurs de rayonnement.

Rouen (389 862 habitants en 1999) sera également exclue de cette étude en raison de sa position au sein de l'orbite parisienne qui constitue une entrave à son rayonnement. L'agglomération rouennaise fait pourtant partie d'une région urbaine plus large. En effet, l'ensemble Rouen – Le Havre – Caen regroupe près d'un million d'habitants et peut ainsi potentiellement jouer le rôle d'une métropole régionale.

A) Des métropoles régionales à faible rayonnement international...

Aujourd'hui encore, on constate que malgré les efforts consentis ces dernières décennies pour décentraliser le territoire national, Paris demeure la seule agglomération française à réellement peser sur l'échiquier des métropoles européennes. Le poids écrasant de cette ville dite "globale", qui regroupe toutes les fonctions de commandement, limite toujours le nombre de villes françaises pouvant se hisser aux premiers rangs de la hiérarchie urbaine européenne. En effet, Nantes, Bordeaux et Toulouse restent dans l'ombre de la capitale dans

bien des domaines même si leur position tend à s'améliorer au regard de nombreux critères d'attractivité.

a) Nantes, Bordeaux, Toulouse : métropoles régionales atlantiques?

Une métropole régionale se définit tout d'abord comme "une ville qui domine et organise un espace alentour" [CHOAY et MERLIN, 2000]. Cette ville occupe une position de carrefour de communication, de noeud routier et ferroviaire vers lequel tous les flux provenant des autres agglomérations peuvent converger aisément. Par ailleurs, elle est dotée d'activités tertiaires supérieures très développées qui lui permettent d'offrir une large gamme de services aux particuliers et aux entreprises (banques, conseils juridiques, etc.). Ses commerces sont assez diversifiés pour mettre à disposition de la population régionale des articles rares ou de luxe qu'on ne peut pas distribuer sans disposer d'une aire de chalandise étendue. En outre, la métropole régionale dispose d'une main d'oeuvre importante et qualifiée, notamment dans les domaines de la recherche, de l'information et des hautes technologies. La conjugaison des présentes fonctions et caractéristiques lui permet de rayonner sur son environnement régional et de fonctionner en réseau avec les autres villes de rang supérieur. Cependant, pour des raisons historiques, l'ensemble des métropoles régionales françaises ne présente pas forcément toute la panoplie des fonctions qui viennent d'être évoquées.

Comme le souligne Nadine Cattan [CATTAN, 1999], "la seconde moitié des années 1980 aura été pour les métropoles celle d'une prise de conscience aiguë de la mondialisation". Désormais, leur action s'inscrit dans un espace plus vaste que le territoire national, plus ouvert mais aussi plus exposé. Les concurrences se sont avivées entre les villes, même très éloignées les unes des autres. De ce fait, loin de se réduire à la seule concentration spatiale de population, le processus de métropolisation sous-entend également un certain dynamisme économique et une insertion dans les marchés et les réseaux internationaux. Cette notion implique que la métropole soit un centre fonctionnel "capable d'organiser les échanges et de les valoriser" [DE ROO, 1993]. Elle est donc fortement liée à la mondialisation des échanges de laquelle découle une nouvelle division internationale du travail où les métropoles se voient attribuer les fonctions de commandement.

Au sein du cadre territorial qui nous intéresse, Nantes, Bordeaux et Toulouse sont incontestablement les pôles urbains les plus importants, ce qui leur a valu d'être désignées comme métropoles d'équilibre en 1964. Ces villes sont à la tête de vastes espaces régionaux qu'elles "écrasent" par leur masse démographique. Aussi, les qualifie t-on de métropoles régionales car elles dépassent le seuil de 500 000 habitants souvent requis pour figurer dans cette catégorie urbaine qui, par ailleurs, ne regroupe que neuf unités urbaines en France (voir tableau page suivante). Pourtant, à l'échelle européenne, leur poids démographique reste relativement modeste face aux nombreuses métropoles de l'axe rhénan. Le même constat peut être fait si on les compare à Manchester, Glasgow et Lisbonne, toutes trois situées au sommet de l'armature urbaine de l'Espace Atlantique.

Il convient alors de se demander si, au-delà du seul critère démographique, ces trois villes possèdent des caractéristiques et des dynamiques qui leur permettent de se placer parmi les métropoles régionales françaises. On peut également s'interroger sur leurs aptitudes à être compétitives aux échelles nationale, européenne voire mondiale.

Tableau n° 1 : Les principales unités urbaines françaises en 1999

Unités urbaines	Population (1999)	Variation de la population en % (1990-1999)	Solde Naturel	Solde migratoire	Rang national
Paris	9 644 507	0,25	0,78	- 0,53	1
Marseille - Aix	1 349 772	0,29	0,3	- 0,01	2
Lyon	1 348 832	0,45	0,72	- 0,27	3
Lille	1 000 900	0,25	0,78	- 0,53	4
Nice	888 784	0,42	0	0,42	5
Toulouse	761 090	1,48	0,63	0,85	6
Bordeaux	753 931	0,63	0,4	0,23	7
Nantes	544 932	1,05	0,66	0,39	8
Toulon	519 546	0,55	0,12	0,43	9

Source : INSEE, 1999

b) Un poids démographique plutôt modeste mais des dynamiques favorables

A l'échelle nationale, la masse démographique des trois métropoles régionales précitées apparaît comme relativement modeste comparée à celle des villes et conurbations du nord et de l'est de la France dont certaines dépassent le million d'habitants.

On observe une nette distinction dans la taille des villes situées de part et d'autre d'une ligne Le Havre – Marseille, ce qui souligne le fait que les régions de l'Ouest sont moins urbaines et caractérisées par des campagnes relativement peuplées alors que la partie Est de l'espace français s'est urbanisée plus précocement.

C'est Toulouse, qui avec 761 090 habitants, s'impose comme l'agglomération la plus peuplée de l'Ouest français. Elle n'occupe pourtant que le sixième rang national derrière Paris, Marseille – Aix, Lyon, Lille et Nice. Bordeaux la talonne avec 753 931 habitants (septième rang national), puis loin derrière, arrive Nantes avec 544 932 habitants (huitième rang national).

Nantes, Bordeaux et Toulouse semblent pourtant bénéficier de dynamiques favorables depuis un demi-siècle. Comme bien des villes françaises, elles ont connu une croissance démographique supérieure à la moyenne européenne entre 1950 et 1990. Cette tendance peut en partie s'expliquer par un processus d'urbanisation plus tardif sur la façade atlantique française que dans les régions plus proches de l'Europe rhénane.

Depuis 1990, cette croissance soutenue s'est ralentie dans de nombreuses grandes villes françaises, à l'exception de Toulouse, Bordeaux, Nantes et Montpellier. Les trois métropoles régionales atlantiques demeurent parmi les villes françaises les plus dynamiques en terme de démographie. On assiste donc à un lent rattrapage des métropoles de l'Ouest par rapport à celles du Nord et de l'Est de la France qui ont su tirer profit des phénomènes de

littoralisation et d'héliotropisme en captant les flux d'actifs à la recherche d'un cadre de vie attrayant.

c) Un déficit d'accessibilité persistant

"L'accessibilité est une expression de la centralité des villes dans le système qu'elles forment" [ROZENBLAT et CICILLE, 2003]. Or, il est admis que cette centralité confère aux villes un potentiel d'échanges plus ou moins élevé pour le développement de leurs activités et de leurs fonctions. La question de l'accessibilité est donc vitale pour toute ville qui souhaite intégrer ses espaces environnants et s'insérer dans des réseaux internationaux.

L'Espace Atlantique français se caractérise par une faible accessibilité relative qui est le corollaire d'infrastructures de transport souvent déficientes. Il souffre d'une mauvaise accessibilité externe qui se traduit par un manque de connexions aux grands réseaux européens. Situées à l'écart des grands flux de l'Europe rhénane, les métropoles atlantiques restent relativement isolées. Bordeaux et Nantes souffrent plus de cet isolement que Toulouse en raison de leur position plus périphérique et de leur moindre accessibilité aérienne.

Encore plus problématique est le manque de liaisons entre régions atlantiques. D'après Hervé Baptiste [BAPTISTE, 2000], "les relations transversales (nord-sud) sont difficiles par la route, longues par le rail, impossibles en totalité par l'autoroute, tandis que les liaisons avec la capitale restent globalement beaucoup plus aisées". Cette faiblesse des liaisons intra-atlantiques s'explique en partie par des réseaux routiers et ferrés assez lâches où persistent quelques zones d'ombre. La présence de nombreux aéroports ne compense que partiellement cette mauvaise accessibilité interne, car les liaisons aériennes intra-atlantiques sont plutôt rares et de fréquence très variable d'une ville à une autre.

Toutefois, grâce à la mise en oeuvre des schémas routiers nationaux successifs, on peut parler de rééquilibrage par rapport au pourtour méditerranéen et au Nord-Est de la France en terme de performance du réseau routier et donc d'accessibilité. Le gain d'accessibilité escompté sera notamment profitable à Bordeaux, en particulier grâce à la future ligne TGV en site propre, et dans une moindre mesure à Nantes et Toulouse. De leur côté, Rennes et Caen seront les principales bénéficiaires de l'achèvement de l'autoroute des estuaires qui doit à terme relier Calais à Bayonne sans interruption.

Malgré les projets d'infrastructures engagés, le maillage n'est pas encore suffisamment fin pour combler les importantes disparités entre les villes bien connectées aux réseaux de transport et celles qui se caractérisent par un déficit d'accessibilité. On peut même s'attendre à un creusement des écarts entre ces deux types de villes.

d) Des métropoles atlantiques françaises marginalisées à l'échelle européenne

Le positionnement des grandes villes françaises sur l'échiquier européen a fait l'objet de plusieurs recherches durant les quinze dernières années. La première d'entre elles, intitulée "Les villes européennes, rapport pour la DATAR" fut dirigée par Roger Brunet [BRUNET, 1989]. Cette étude permettait "de situer les villes françaises en Europe, dans un contexte

d'intégration économique et politique en pleine accélération" [JACQUET, 2003]. Elle visait à décrire et hiérarchiser de façon quantifiée le système des grandes villes européennes au travers de seize indicateurs. Sur les sept niveaux de hiérarchisation proposés, Bordeaux, Nantes et Toulouse ne figuraient que dans les quatrième et cinquième en raison de leur faiblesse en équipements et services rares.

Une autre étude, menée par Nadine Cattan et Denise Pumain [CATTAN et PUMAIN, 1999], a tenté de définir la place des villes françaises dans la hiérarchie européenne. Celle-ci met en exergue la déficience des fonctions tertiaires et des fonctions internationales des villes atlantiques. Les métropoles atlantiques françaises figurent alors parmi les villes périphériques à rayonnement international limité au côté de villes comme Glasgow, Lisbonne ou Séville.

La dernière recherche en date effectuée sur ce thème a été entreprise par Céline Rozenblat et Patricia Cicille [ROZENBLAT et CICILLE, 2003]. 180 agglomérations européennes de plus de 200 000 habitants ont été réparties dans sept classes en fonction de leur niveau de rayonnement. Les indicateurs retenus par les deux auteurs mettent l'accent sur les fonctions métropolitaines. Ils traduisent pour une partie d'entre eux le potentiel des villes à favoriser un environnement propice au développement (universitaire, culturel...) et insistent sur les phénomènes d'intégration aux différents types de réseaux (transport, recherche, connaissances, etc.) à partir desquels se construit de plus en plus la production des richesses et donc la puissance des villes.

Dans ce classement (voir carte ci-contre), Toulouse se positionne dans la quatrième classe au même titre que Lyon et Marseille et constitue la troisième ville de l'Espace Atlantique en terme de rayonnement derrière Lisbonne et Dublin. Nantes et Bordeaux figurent dans la cinquième classe au côté de villes comme Bilbao, Porto, Edimbourg et Stuttgart. A un rang encore inférieur, Rennes, Angers et Brest côtoient Pampelune, Gijon et Bristol. Toulouse se démarque des deux autres métropoles atlantiques par une dynamique démographique plus soutenue, une meilleure accessibilité, un trafic aérien plus important, et une plus grande insertion dans les réseaux de recherche qui découle en partie de sa spécialisation universitaire (les étudiants représentent plus de 20 % de sa population).

Au vu de la synthèse des résultats issus des 15 indicateurs retenus (accessibilité, population, nombre d'étudiants...), Toulouse, Bordeaux et Nantes se voient toutefois surclassées, comme la plupart des grandes villes françaises ; c'est à dire qu'elles ont un rayonnement supérieur à ce que leur poids démographique laisserait supposer. Autrement dit, elles ont développé davantage de fonctions en comparaison de villes de même taille dans les autres pays. Nantes et Bordeaux peuvent ainsi prétendre avoir le même niveau de rayonnement que certaines villes européennes de masse démographique bien supérieure telles que Manchester, Glasgow ou Turin. Quant à Toulouse, elle se positionne dans la même classe que Hambourg et Zurich. Elle est également mieux placée que Naples qui est pourtant quatre fois plus peuplée.

Au final, il apparaît que, conformément à la majorité des cités de l'Espace Atlantique, les métropoles atlantiques françaises n'ont pas atteint une taille qui leur permet de développer un nombre significatif de fonctions de commandement internationales.

A ce propos, la répartition des sièges sociaux met en évidence le coeur décisionnel de la production européenne en pleine mutation économique qui s'appuie sur d'anciennes bases industrielles. De son côté, l'Espace Atlantique français s'est tardivement industrialisé ce qui

explique que Nantes, Bordeaux et Toulouse n'accueillent aucun siège social de grand groupe européen à l'heure actuelle. Par ailleurs, leur enclavement relatif et la faiblesse de leurs services financiers et de gestion sont peu propices à l'installation de firmes multinationales. Notons toutefois que Nantes est la seule des trois métropoles régionales concernées à "présenter la panoplie complète des compétences financières" [BEAUCHARD, 1994].

Cependant, la politique de décentralisation tertiaire menée par l'Etat depuis ces trente dernières années a largement contribué à renforcer les fonctions de commandement des métropoles de l'Espace Atlantique français bien que celles-ci n'aient pas toutes bénéficiées des mêmes largesses. Nantes est incontestablement la métropole qui a le plus profité de l'aide des pouvoirs publics, certainement en raison de sa plus grande proximité par rapport à Paris (accessible en deux heures par TGV). Ce transfert de compétences de l'Etat vers la métropole nantaise se traduit principalement par une déconcentration de certains services centraux tels que le Casier judiciaire et les Affaires étrangères. Il faut également signaler l'installation d'écoles renommées parmi lesquelles l'Ecole nationale de la mécanique, l'Ecole des mines, l'Ecole nationale du Bois, ainsi que la décentralisation de nombreux bureaux de recherche.

e) Un assez faible niveau de spécialisation

La spécialisation de l'activité est un bon indicateur du contexte économique et social d'une ville. Si le modèle de développement de cette ville est trop spécialisé, celle-ci sera plus vulnérable. Bien souvent, une forte spécialisation est à l'origine de crises conjoncturelles. Ainsi, certaines villes très spécialisées et de rang inférieur apparaissent comme dépendantes d'enjeux internationaux qui les dépassent et ne semblent pas réellement maîtriser leur appareil productif. Pour une ville, la diversité socio-économique représente donc un avantage indéniable et "constitue le maillon essentiel de sa force de renouvellement" [CATTAN, 1999].

Par ailleurs, on sait que le degré de spécialisation, lorsqu'il est évalué d'après la concentration d'un type de bien fabriqué ou échangé, a tendance à diminuer assez rapidement en moyenne avec la taille des agglomérations. Les cas de spécialisation extrême dans une activité d'une certaine nature se raréfient donc parmi les grandes villes. En Europe, le seuil de 500 000 habitants paraît identifier le niveau au-delà duquel les villes ont peu tendance à se spécialiser.

On peut observer (voir carte ci-contre) que la moitié des grandes villes de l'Union européenne se caractérisent par une économie diversifiée, surtout parmi celles situées au sommet de la hiérarchie urbaine européenne. On remarque également que d'une manière générale, les villes localisées à la périphérie de l'Europe ont moins développé de spécialisations que les villes plus centrales et plus précocement industrielles. Bordeaux et Toulouse correspondent à ce profil avec des économies diversifiées bien que cette dernière soit réputée pour sa spécialisation dans la construction aéronautique et spatiale. Nantes se démarque des deux autres métropoles régionales par une structure économique moins diversifiée qui reste à dominante industrielle au même titre que Bilbao, Grenoble et Turin. Son économie est encore fortement liée à son activité portuaire localisée dans le complexe de Nantes-Saint-Nazaire-Donges, ainsi qu'à la construction navale et aux industries mécaniques et chimiques (caoutchouc, matières plastiques).

B) ...mais structurantes pour l'Espace Atlantique français

Bien que l'Espace Atlantique français ne compte aucun pôle urbain d'importance européenne par ses fonctions tertiaires et industrielles, il est pourvu de métropoles qui constituent autant de points d'appui pour irriguer et intégrer de vastes espaces régionaux.

a) Des métropoles qui dominent des espaces faiblement peuplés

Selon les estimations de l'INSEE, l'Espace Atlantique français comptait en 2003 19 582 024 habitants soit environ 33,5 % de la population nationale alors qu'il couvre 46,9 % du territoire français avec une superficie de 257 754 km². Il en résulte une densité moyenne (77 hab/km²) qui est nettement inférieure à la moyenne nationale (110 hab/km²) laquelle paraît déjà modeste si on la compare à nombre de pays européens voisins. En effet, les concentrations urbaines sont rares hors de l'Ile-de-France, du Nord-Pas-de-Calais et du quart Sud-Est de la France ; ce qui laisse apparaître des capitales régionales assez isolées, au sein de territoires régionaux souvent assez faiblement peuplés.

Ceci est particulièrement vrai pour l'Espace Atlantique français qui est loin de connaître les concentrations de population observées dans les principaux foyers de peuplement du pays. La quasi totalité des régions atlantiques possède des densités de population inférieures à la moyenne nationale. Seules la Haute-Normandie et la Bretagne sortent du lot avec respectivement 145 et 109 habitants par km². Par contre, les régions atlantiques se caractérisent par des campagnes relativement peuplées qui ont longtemps servies de réservoirs démographiques pour alimenter la croissance des villes alentours.

Tableau n°2 : Démographie des régions de l'Espace Atlantique français en 1999-2003

Régions	Population totale en 1999	Population totale en 2003 ⁴	Variation de population 1999-2003 en %	Superficie en km ²	Densité de population en hab/km ² en 2003
Haute Normandie	1 780 192	1 787 319	0,4	12 317	145
Basse Normandie	1 422 193	1 436 134	0,98	17 589	82
Bretagne	2 906 197	2 977 932	2,46	27 208	109
Pays de la Loire	3 222 061	3 312 473	2,8	32 082	103
Poitou-Charentes	1 640 068	1 668 337	1,72	25 809	65
Centre	2 440 329	2 466 617	1,07	39 151	63
Limousin	710 939	710 645	- 0,04	16 942	42
Aquitaine	2 908 358	2 988 395	2,75	41 308	72
Midi-Pyrénées	2 551 687	2 637 957	3,38	45 348	58
Total Espace Atlantique français	19 582 024	19 985 809	2,06	257 754	77
France métropolitaine	58 518 395	ND	ND	543 965	110

Source : INSEE, 1999-2003

⁴ Estimations INSEE au 1^{er} janvier 2003

b) Une armature urbaine faible et déséquilibrée

Des disparités renforcées par les processus de métropolisation et de littoralisation

L'Espace Atlantique français se caractérise par "un sous-encadrement urbain" [CHARRIE, 1993] et par la faiblesse de l'échelon supérieur de son armature urbaine. Cette vaste région n'abrite aucune unité urbaine millionnaire. Elle compte seulement trois villes qui dépassent le demi million d'habitants et dix-huit villes intermédiaires⁵.

L'absence de métropole d'envergure européenne et le faible nombre de villes intermédiaires se trouvent néanmoins en partie compensés par un semis assez dense de villes moyennes. En outre, les villes de plus de 10 000 habitants (voir carte ci-contre) sont largement représentées dans toutes les régions de la façade atlantique française, qu'elles soient "associées aux principaux ensembles urbains où qu'elles se disséminent dans les secteurs ruraux et faiblement urbanisés" [SDEA, 2004].

Si elles n'atteignent pas le poids démographique des métropoles de l'axe rhénan, les principales agglomérations atlantiques exercent pourtant une réelle attraction sur leur arrière-pays qu'elles doivent avant tout à un fort degré de primatialité en l'absence de villes de rang immédiatement inférieur. La comparaison entre la masse démographique de la capitale régionale et celle de la ville arrivant juste derrière peut mettre en évidence des écarts très importants. Ainsi, en région Midi-Pyrénées, il y a un rapport de 1 à 10 entre la population de l'unité urbaine de Tarbes et celle de Toulouse.

Ces déséquilibres "métropole régionale - arrière-pays" sont accentués par le phénomène de métropolisation qui reproduit à l'échelle régionale le modèle centre-périphérie qui prévaut aux échelles nationale et européenne. De plus, ces disparités territoriales se redoublent d'une opposition forte entre, d'un côté, des métropoles et des zones industrialo-portuaires du littoral relativement prospères et, de l'autre, des petites villes et des espaces ruraux situés dans un hinterland qui peine à se développer. Enfin, il faut souligner que, d'une manière générale, l'un des traits de l'urbanisation de la façade atlantique française, qu'on peut d'ailleurs également observer à l'échelle européenne, est son développement le long des axes fluviaux et des littoraux. Si ce caractère est historique, il se voit aujourd'hui renforcé par les axes de communication qui permettent aux villes les mieux pourvues de renforcer leur position relative grâce à une meilleure accessibilité qui leur facilite les possibilités d'échanges.

Différents types d'organisation territoriale

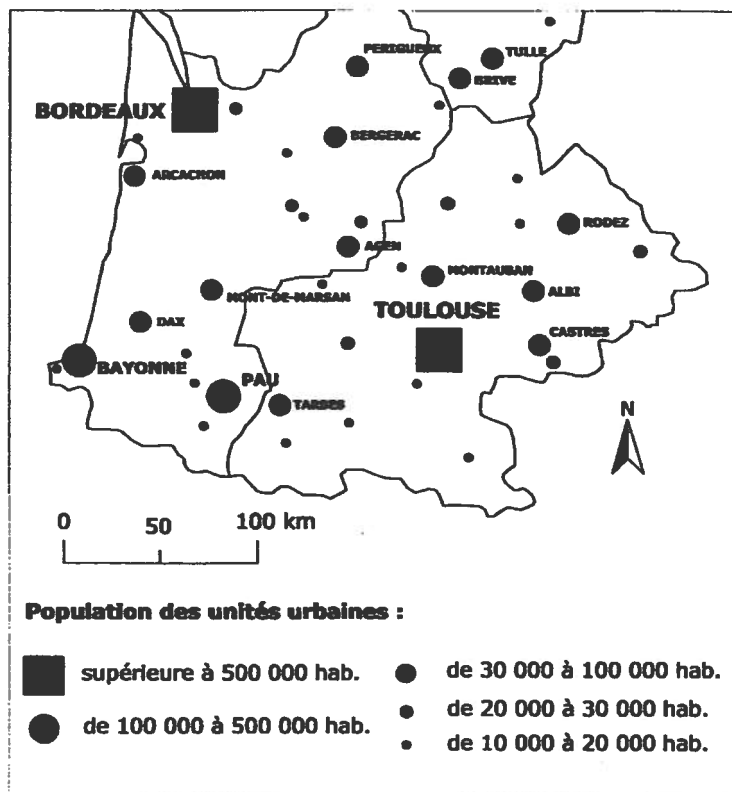
Trois principaux types d'organisation territoriale peuvent découler de l'analyse de l'armature urbaine des régions atlantiques françaises. Ainsi, on distingue :

- Des régions dites "monocentriques" où la polarisation de la métropole tend à être intégrale, marquées par une armature urbaine particulièrement déséquilibrée et incomplète : il s'agit des régions Midi-Pyrénées et Aquitaine. Dans ces régions, les métropoles écrasent par leur puissance économique, tertiaire, et culturelle les autres villes de leur aire de commandement. Ainsi, on ne trouve aucune ville de plus de 100 000 habitants dans un rayon

⁵ Villes dont la population est comprise entre 100 000 et 500 000 habitants

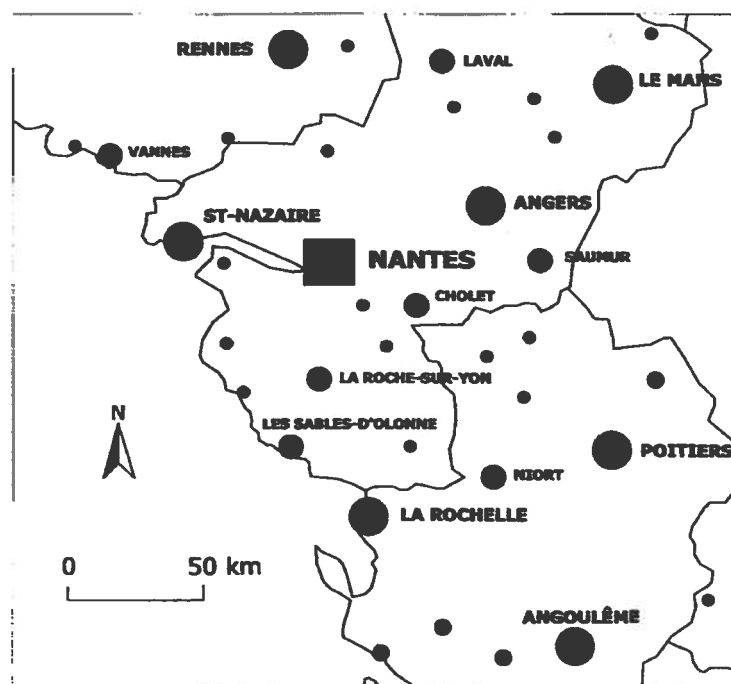
de 100 km autour de Bordeaux et Toulouse. Ce monocentrisme semble toutefois plus évident en Midi-Pyrénées où l'armature urbaine est la plus incomplète. En effet, cette vaste région ne compte aucune ville intermédiaire alors que l'Aquitaine en possède deux (Pau et Bayonne).

Carte n°5 : L'armature urbaine des régions Aquitaine et Midi-Pyrénées



- Des espaces sous-métropolisés où aucune ville ne semble dominer le système urbain régional. C'est surtout le cas en région Poitou-Charentes, qui à défaut d'être polarisée par une métropole d'envergure régionale, est multipolarisée par une ville moyenne (Niort) ainsi que par trois villes intermédiaires (Poitiers, La Rochelle et Angoulême) dont le rayonnement ne dépasse pas l'échelon régional. Le Sud aquitain peut aussi être inclus dans cette typologie d'espace. Organisé par deux unités urbaines de tailles presque semblables (Pau et Bayonne), cet espace échappe aux polarisations bordelaise et toulousaine en raison de son éloignement aux deux métropoles régionales du Sud-Ouest.

Carte n°6 : L'armature urbaine des régions Pays de la Loire et Poitou-Charentes



- Des régions qui peuvent être qualifiées de polycentriques au sein desquelles l'armature urbaine est nettement plus équilibrée : Les Pays de la Loire et la Bretagne. Ces deux régions du Grand Ouest présentent un semis de villes plus dense et des systèmes urbains mieux articulés. Contrairement à ce qui s'observe dans les régions Aquitaine et Midi-Pyrénées, la métropole régionale ne constitue pas une entrave à l'épanouissement des villes intermédiaires (Angers et Saint-Nazaire) situées dans un rayon inférieur à 80 km. Notons que le rapport entre Nantes et Angers n'est que de l'ordre de 2,5. La région Bretagne est quant à elle bipolarisée par Brest et Rennes même si cette dernière a plus de poids.

A ce propos, la partie qui suit abordera en profondeur le concept émergent de polycentrisme. Par ailleurs, en s'appuyant sur les fondements et les finalités de ce concept, nous évaluerons les perspectives qu'un tel modèle de développement est susceptible d'offrir aux systèmes urbains de l'Espace Atlantique français.

DEUXIEME PARTIE

**Enjeux du modèle de développement polycentrique et
perspectives pour l'Espace Atlantique français**

Bien que sous-métropolisées, les régions atlantiques françaises n'échappent pas au processus de concentration spatiale des activités et de la population. Nantes, Bordeaux et Toulouse sont des métropoles régionales qui ne cessent d'accroître leur potentiel démographique, souvent au détriment des espaces les moins intégrés de leur aire d'influence. En se focalisant sur les principes, les contraintes et les atouts liés au modèle de développement polycentrique, cette partie tentera d'évaluer les perspectives de développement territorial qui s'offrent aux régions atlantiques.

La question qui se pose ici est de savoir si la transposition du modèle polycentrique est envisageable aux niveaux local et régional et si elle constitue un moyen efficace pour rééquilibrer l'armature urbaine et réaffirmer le poids et l'identité des unités urbaines intermédiaires, moyennes et petites dans les régions atlantiques.

1) Le polycentrisme comme alternative aux déséquilibres territoriaux engendrés par le processus de métropolisation.

Le concept de polycentrisme est au centre de beaucoup de débats aujourd'hui. Le Schéma de Développement de l'Espace Communautaire (SDEC) l'a érigé en principe directeur devant guider les politiques de développement à l'échelle européenne. Il convient toutefois de faire le point sur le bien-fondé de ce concept récent, notamment en ce qui concerne sa faculté à diminuer les disparités à toutes les échelles territoriales.

Quel est l'intérêt d'un développement polycentrique? Est-il possible de mettre en oeuvre le polycentrisme à tous les niveaux? Les systèmes polycentriques sont-ils plus efficaces et compétitifs que les systèmes monocentriques?

A) Le polycentrisme : un concept en cours de formalisation

Le polycentrisme est une nouveauté dans les discussions européennes. Le concept a été pour la première fois institutionnalisé à l'échelle européenne en 1994 avec l'adoption des principes de Leipzig en lien avec le programme "European Spatial Development Perspective" (ESDP). Pourtant, il prend naissance comme concept empirique quelques décennies auparavant avec la théorie des places centrales développée par Walter Christaller dans les années 1930. L'application la plus précoce du polycentrisme est probablement la politique française des métropoles d'équilibre qui date des années 1960, dont le but était de rétablir un équilibre territorial au niveau national.

a) Définition et éléments conceptuels

Le polycentrisme est fondamentalement opposé au monocentrisme dans lequel les services et les pouvoirs sont concentrés dans un seul centre. Il promeut des réseaux urbains équilibrés et multiscalaires qui se révèlent plus bénéfiques qu'une organisation monocentrique, d'un point de vue social et économique, autant pour les aires centrales que

pour les régions périphériques. Il sous-entend donc que le développement d'un territoire se fait ou devrait se faire de manière équilibrée à toutes les échelles, ce qui suppose l'existence de plusieurs centres complémentaires ou concurrents à tous les niveaux de l'organisation spatiale. Un développement polycentrique vise entre autres à renforcer la compétitivité économique des systèmes urbains et repose sur les valeurs d'équité sociale, de développement durable, de partage des pouvoirs de décision, d'émulation et de coopération. Il entend aussi faciliter l'émergence d'un nouveau partenariat villes-campagnes.

Le concept de polycentrisme est indissociable de deux dimensions complémentaires qui la composent : les aspects morphologique et relationnel. La dimension morphologique du polycentrisme concerne la distribution spatiale et la hiérarchie des centres urbains sur un territoire donné. La dimension relationnelle est, quant à elle, liée aux réseaux de flux et à la coopération entre les villes à différentes échelles. Ceci met en exergue le caractère fondamental des relations dans un système dit polycentrique. La mise en place de réseaux entre différentes villes nécessite le développement de connexions mutuelles entre celles-ci.

Par ailleurs, dans un système urbain polycentrique les liaisons se doivent d'être performantes entre centres secondaires et centres principaux autant qu'entre centres de même niveau hiérarchique. Ceci permet aux centres de moindre importance de bénéficier d'une bonne accessibilité. A l'opposé, des liaisons qui s'effectuent de manière exclusive vers un centre principal sont à exclure dans une perspective de développement polycentrique car ce type de relation mono-orientée favorise le maintien d'une organisation territoriale monocentrique.

b) Les concepts-clés en faveur d'une politique de développement polycentrique

Le rapport 1.1.1 intitulé "Potentials for polycentric development in Europe" publié en 2004 dans le cadre du programme European Spatial Planning Observatory Network (ESPON), a défini quatre nouveaux concepts qui constituent autant de niveaux d'analyse territoriale.

Les FUAs (functional urban areas) : dans le but d'améliorer la validité des études comparatives concernant le niveau de polycentrisme des systèmes urbains nationaux, une définition européenne des aires fonctionnelles urbaines devait être établie. Celles-ci se révèlent proches des aires urbaines françaises élaborées par l'INSEE. Une aire fonctionnelle urbaine se définit comme une aire comprenant une ville centre d'au moins 15 000 habitants et les communes périphériques qu'elle intègre économiquement, formant un ensemble de plus de 50 000 habitants (sachant que les définitions varient selon le poids démographique du pays concerné).

Les MEGAs (Metropolitan European Growth Areas) : ce concept désigne les 76 aires fonctionnelles urbaines européennes qui obtiennent les scores les plus élevés au regard d'une série d'indicateurs relatifs à la démographie, aux transports, à l'industrie manufacturière, etc. Bordeaux et Toulouse figurent parmi ces FUAs d'excellence mais on déplore toutefois l'absence de Nantes, classée parmi les FUAs d'importance nationale.

Les PUSH (Potential Urban Strategic Horizon) : la définition de ce concept repose sur un principe de proximité spatiale. Une aire PUSH inclue toutes les FUAs accessibles en voiture en moins de 45 minutes à partir d'un centre. Par ailleurs, plusieurs aires PUSH peuvent se chevaucher. Ainsi, sur les 1595 aires PUSH identifiées en Europe, 1139 partagent au moins un tiers de leur superficie avec une autre alors que les 456 restantes sont plus isolées. Les plus fortes concentrations d'aires PUSH se trouvent dans la dorsale européenne. Leur distribution est beaucoup plus diffuse dans les pays scandinaves (excepté le Danemark), dans nombre de pays d'Europe orientale et dans la péninsule ibérique, et peut s'expliquer par un semis de villes plus lâche ou par des infrastructures routières moins performantes.

Les PIAs (Potential Polycentric Integration Areas) : ces entités spatiales ont été construites en fusionnant les aires PUSH qui se recouvrent sur au moins un tiers de leur superficie sachant qu'une aire PUSH ne peut appartenir qu'à une seule PIA. Ce nouveau découpage territorial est basé sur l'hypothèse que des villes voisines dont les bassins d'emploi se chevauchent ont vocation à mieux s'intégrer fonctionnellement et à tirer profit de la coopération. La constitution de PIAs permet de définir les zones en Europe qui ont le plus grand potentiel en terme de développement polycentrique et de planification stratégique.

B) Le polycentrisme : un concept qui se décline à plusieurs échelles

Le rapport 1.1.1 élaboré dans le cadre du programme ESPON souligne la nécessité de mettre en valeur le polycentrisme à toutes les échelles spatiales et précise que la signification du concept de polycentrisme dépend étroitement du contexte et du niveau territorial dans lequel il est appliqué.

A l'échelle européenne, on parle de polycentrisme quand le système urbain n'est pas dominé par une seule ville. A ce niveau, le polycentrisme est vu comme un modèle alternatif capable d'assurer un développement équilibré sur l'ensemble du territoire européen. L'application de ce concept à l'échelle européenne pourrait promouvoir le développement de plusieurs macro-régions intégrées à l'économie mondiale qui viennent concurrencer la domination de l'axe rhénan. La mise en place du modèle de développement polycentrique consiste donc ici à "redistribuer de la centralité" [BAUDELLE, 2002] au profit de nouveaux pôles urbains de niveau international. Cette redistribution permet entre autre de préserver la cohésion du territoire européen avec l'idée sous-jacente qu'une répartition équilibrée des activités et des fonctions ne peut avoir que des conséquences positives sur l'avenir des centres majeurs aujourd'hui menacés par une croissance incontrôlée.

Dans le contexte actuel de globalisation de l'économie, de nouvelles relations fonctionnelles et divisions du travail sont établies en s'affranchissant des frontières nationales. Tenant compte de ces nouvelles données, des recherches peuvent être entreprises sur la possibilité que des régions extérieures au Pentagone puissent compenser leur manque en systèmes urbains suffisamment intégrés en se spécialisant dans des fonctions d'importance européenne. Selon le SDEC de telles régions capables de faire contrepoids à l'axe rhénan portent la dénomination de Zones d'Intégration Economique Mondiale (ZIEM). Dans ce

cadre, la France est d'ailleurs directement impliquée dans la consolidation du pôle "Méditerranée occidentale" et participe aux grandes articulations entre le centre européen et les pôles "Sud Atlantique" et "Méditerranée centrale".

Plus récemment, en élaborant le concept de PIA, le programme ESPON a défini un nouvel espace de réflexion et d'intervention pertinent en terme de développement d'un polycentrisme européen.

A l'échelle nationale, il s'agit de promouvoir des systèmes de régions métropolitaines, des régions urbaines et des réseaux de villes plus équilibrés. Ceci sous-entend l'existence d'un maillage à peu près uniforme de grands pôles régionaux. Le choix français pour le polycentrisme maillé figurant dans le rapport de la DATAR intitulé "Aménager la France en 2020", montre l'aspiration des pouvoirs publics à vouloir assurer un développement équilibré au territoire national. Pour le cas français, un développement polycentrique du territoire national consiste à faire en sorte que la région parisienne ne soit pas la seule à bénéficier d'un développement basé sur une économie de rang mondial, mais que quelques grands pôles puissent s'intégrer à l'économie mondiale servant de relais entre l'échelle globale et les territoires qu'ils irriguent. Bien avant cela, la création des métropoles d'équilibre, parmi lesquelles figurent les trois agglomérations qui nous intéressent dans cette étude, constituait déjà, par son objectif d'équilibre territorial, une politique de développement polycentrique d'ampleur nationale.

A une échelle régionale et locale, le polycentrisme est effectif quand plusieurs villes ont des fonctions complémentaires, d'autant plus si celles-ci coopèrent entre elles de façon à être capable de fonctionner comme une ville plus grande. Cette complémentarité fonctionnelle permet d'offrir aux citoyens et aux entreprises un accès à des services et équipements urbains qui sont souvent proposés par des villes de rang supérieur. Cependant, un tel partage en terme de fonctions économiques et de services doit être accompagné par des infrastructures de transport performantes, offrant une bonne accessibilité. A ce niveau, les politiques en faveur du polycentrisme favorisent la division fonctionnelle du travail, les flux et la coopération entre les villes voisines.

C'est à une échelle régionale et locale que doit être envisagé un polycentrisme basé sur la coopération interurbaine et les complémentarités fonctionnelles permettant aux villes de faible poids démographique et isolées de l'Espace Atlantique français de s'affirmer face aux métropoles régionales. Il est aujourd'hui reconnu que renforcer les relations centre-périphérie rend souvent les espaces périphériques plus dépendants du centre. Aussi, le développement de ces espaces doit-il se faire sur la base de leurs potentialités propres.

C) Les conditions propices à l'émergence de systèmes urbains polycentriques

Le polycentrisme repose sur une série de facteurs qui sont autant d'éléments favorables à son développement. Il peut s'agir de facteurs liés à la configuration spatiale des systèmes urbains (taille et distribution des villes, connectivité) aussi bien que d'aspects plus immatériels relevant plus de la volonté des acteurs institutionnels et locaux (partenariats).

Un des préalables au développement polycentrique d'un territoire est lié à la taille et à la localisation des villes. Ces deux critères sont identifiés comme étant les aspects morphologiques du polycentrisme. Un système urbain dominé par une seule grande ville ne présente pas une configuration propice au développement d'une structure polycentrique qui, au contraire, implique la présence de plusieurs centres urbains de plus ou moins égale importance en terme de poids démographique et économique. Par ailleurs, une distribution uniforme des villes sur le territoire est plus appropriée à l'apparition d'un système urbain polycentrique qu'un espace polarisé et déséquilibré où toutes les villes principales se concentrent dans une partie de celui-ci.

Une bonne connectivité figure également parmi les facteurs favorables au développement d'une structure urbaine polycentrique. Les systèmes urbains polycentriques se caractérisent par une complémentarité fonctionnelle qui se manifeste par une division du travail verticale, entre centres de niveau inférieur et centres principaux, et horizontale, entre centres de même niveau hiérarchique. Malgré l'essor des moyens de communications auquel nous assistons, cette complémentarité entre villes est plus facilement rendue effective si les liaisons sont courtes et se font dans de bonnes conditions et ce même entre les centres de niveau inférieur. Un système urbain où les connexions sont bonnes entre les centres de moindre importance est plus polycentrique qu'un réseau urbain qui propose des liaisons radiales entre centres secondaires et centres principaux.

Les réseaux de coopération sont des éléments fondamentaux au développement du polycentrisme. La mise en réseau des villes peut être vue comme un moyen de maintenir, voire de valoriser la position des villes de second rang dans la hiérarchie urbaine. Les réseaux transnationaux d'universités et de firmes privées permettent, entre autres, d'échanger des idées nouvelles et de stimuler l'innovation. Aux échelles urbaine, régionale et transfrontalière, la coopération peut se faire en terme de partage d'équipements et de revalorisation d'infrastructures telles que des hôpitaux ou des universités ; et implique soit une certaine proximité spatiale soit une bonne accessibilité. Le concept de PIA, explicité ci-dessus, s'impose comme un niveau territorial pertinent en terme de coopération interurbaine et suppose que les villes dont les bassins d'emploi se chevauchent ont un meilleur potentiel pour développer ce type de synergie. Il existe également des coopérations se faisant sur de plus grandes distances (aux échelles nationale, transnationale et européenne), qui cette fois-ci s'affranchissent de la contrainte de proximité spatiale entre villes. Le partenariat peut concerner des projets thématiques ou des échanges d'étudiants. Certains programmes communautaires tels que URBAN et INTERREG IIIB ont encouragés ce genre d'initiatives. Ce type de coopération nécessite toutefois que les villes soient dotées d'infrastructure aéroportuaires performantes.

Il ne faut cependant pas assimiler toutes les coopérations à un désir de développement polycentrique. L'intégration polycentrique du système urbain est d'ailleurs rarement mentionnée comme un instrument ou un objectif du partenariat. Aussi, une enquête réalisée dans le cadre du programme ESPON auprès de sept régions transfrontalières a révélé, qu'à cette échelle du moins, le développement économique et commercial était le principal leitmotiv de la coopération.

D) Le polycentrisme : un concept opératoire?

Le polycentrisme, longuement débattu ici, est désormais un concept phare dans les politiques européennes et nationales. On peut toutefois se demander si, au-delà de la théorie, ce concept ne connaît pas certaines limites quant à son applicabilité et ses effets véritables sur les systèmes urbains européens.

a) Un modèle de développement considéré comme efficient et durable

La constitution d'un système urbain polycentrique est, aux yeux de nombre d'instances et décideurs européens, la condition *sine qua non* à un développement plus équilibré capable de contrer les effets néfastes et les "déséconomies" [CICHOWLAZ, 2002] engendrés par le processus de métropolisation. En effet, il est aujourd'hui reconnu que la forte concentration des hommes et des activités induit un certain nombre de surcoûts qui peuvent nuire à la compétitivité globale de l'Europe notamment en terme de congestion, de problèmes environnementaux et de surcharge foncière.

A l'opposé, le modèle de développement polycentrique est souvent perçu comme un moyen efficace pour réduire les disparités de manière à garantir une cohésion territoriale entre l'ensemble des régions européennes et à l'intérieur de celles-ci, pour accroître leur compétitivité économique et tendre vers un développement plus durable de nos sociétés (voir tableau ci-dessous).

Tableau n° 3 : Concentration et polycentrisme, deux modèles antagonistes

	La concentration	Le polycentrisme
Forces motrices	Le néolibéralisme	La coopération des acteurs
Localisation des activités	Division spatiale du travail : centre-périphérie	Epuisement du modèle centre- périphérie
Aires géographiques	Une économie duale	Une croissance multi-répartie
Environnement	Congestion, pollution et accroissement des risques	Développement durable
Collectivités territoriales	Compétition	Gouvernance territoriale
Enjeux pour l'Union européenne	Compenser les inégalités régionales	Cohésion territoriale
Enjeux pour la France	Limiter l'hypertrophie parisienne	Garantir l'équité territoriale

Source : d'après l'ouvrage "Le polycentrisme en Europe", 2002

Une étude réalisée récemment dans le cadre du rapport "Potentials for polycentric development in Europe" [ESPON, 2004] a confirmé les avantages souvent attribués au modèle de développement polycentrique. Selon celle-ci, il existerait une corrélation entre niveau de polycentrisme et PIB per capita, étayant l'idée que les pays qui ont une structure plus polycentrique sont économiquement plus performants. Une corrélation existerait également entre polycentrisme et consommation d'énergie montrant que les pays polycentriques sont plus économes en énergie. Il convient cependant de nuancer l'éventuel lien de causalité entre ces éléments, car la consommation d'énergie et les performances économiques peuvent être liées à d'autres facteurs indépendants du polycentrisme.

b) Une mise en oeuvre fortement tributaire des moyens politiques mobilisés

A ce jour, le concept de polycentrisme n'a pas eu de réelle influence sur les instruments politiques et sur le développement spatial des pays européens. Il y a pourtant des exemples d'application dans les documents stratégiques de planification territoriale. Néanmoins, ces documents n'ont pas de force contraignante, leur objectif principal étant d'alimenter le débat et de communiquer les nouvelles approches politiques.

Par ailleurs, sur les 29 pays de l'espace ESPON (Union Européenne à 25, Roumanie, Bulgarie, Norvège et Islande), 18 déclarent poursuivre un développement polycentrique principalement dans le but d'accroître la compétitivité des systèmes urbains et, dans un second temps, pour réduire les disparités entre les aires urbaines. Les objectifs affichés semblent donc peu en rapport avec les principes d'équité sociale et de développement durable qui constituent pourtant le socle du modèle de développement polycentrique.

Il reste aussi à savoir si le développement polycentrique ne demeure pas un voeu pieux car pour de nombreux observateurs "la faisabilité du schéma polycentrique se heurte à beaucoup d'inconnues, notamment sur les moyens mobilisables" [CASTAGNEDE, 2002]. L'application d'un tel modèle nécessite effectivement une forte volonté politique et une prise de conscience des investisseurs privés des inconvénients liés à la surconcentration des hommes et des activités caractérisant le modèle centre – périphérie. Aussi, faudrait-il inciter les entrepreneurs à changer les critères guidant leurs choix de localisation. Or aujourd'hui, aucune dynamique ni instance ne semble assez forte et légitime pour aller contre les lois du marché et les choix "rationnels" des firmes.

c) Vers un renforcement des régions les plus dynamiques?

Des interrogations subsistent également quant à la capacité du polycentrisme à réduire les disparités de développement au sein et entre les pays européens. En effet, il apparaît que les régions les mieux placées pour développer une structure polycentrique sont celles où la gouvernance territoriale et la coopération sont les plus poussées.

Il en résulte que dans l'hypothèse où un système urbain polycentrique s'impose à travers toute l'Europe, ce sont les régions de l'axe rhénan, parmi les plus compétitives d'Europe, qui en profiteront inévitablement le plus [ESPON, 2004]. Ceci tient en grande partie

au fait que le modèle d'urbanisation rhénan qui structure la dorsale européenne est initialement "un modèle polycentrique présentant différentes centralités" [OLLIVRO, 2002].

De même, au niveau national, une politique en faveur d'un polycentrisme accru pourrait avoir pour effet de renforcer la compétitivité économique des régions urbaines qui sont déjà les plus intégrées. Selon ce raisonnement, les investissements auraient donc tendance à se concentrer dans ces régions, ce qui aurait pour conséquence de rendre les systèmes urbains plus monocentriques. Cet effet non voulu souligne la nécessité d'assurer un développement polycentrique à tous les niveaux d'organisation territoriale sans quoi les déséquilibres internes persisteront ou risqueront même de s'aggraver.

La mise en place d'un système urbain polycentrique à travers toute l'Europe paraît bien incertaine à l'horizon 2020 en raison des tendances fortes à la polarisation des hommes et des activités par les espaces les mieux intégrés à l'économie mondiale qui découlent des lois du marché à l'oeuvre aujourd'hui.

En outre, l'épanouissement du modèle de développement polycentrique à l'échelle européenne semble subordonné à la constitution de réseaux urbains plus équilibrés aux niveaux local et régional qui passe, en outre, par une coopération accrue entre des villes encore trop souvent concurrentes.

2) Le polycentrisme au travers des réseaux de villes

Comme explicité précédemment, il est désormais reconnu que les différents types de coopération interurbaine constitue un des maillons indispensables à l'émergence d'un système urbain polycentrique. Dans ce contexte, le rôle des réseaux de villes apparaît d'autant plus crucial qu'il est devenu un des enjeux majeurs de la cohésion territoriale des régions atlantiques.

Les réseaux de villes, en plein essor depuis près d'une décennie, méritent donc d'être reconsidérés car ils s'imposent de plus en plus comme un moyen de contrebalancer sinon d'atténuer les tendances lourdes de la métropolisation. Ils prennent la forme d'entités urbaines multipolaires capables de rééquilibrer l'armature urbaine régionale.

Toutefois, la question des finalités, des effets territoriaux et de la faisabilité de telles initiatives se pose aujourd'hui. En effet, les tentatives du passé se sont souvent montrées infructueuses, soit en l'absence de véritable volonté politique de la part des collectivités concernées, soit en raison de la faiblesse des moyens mobilisés.

Peut-on construire des solidarités entre des villes qui ont des handicaps communs et des caractéristiques économiques proches dans un contexte d'exacerbation des concurrences interurbaines? Dans quelle mesure les réseaux de villes sont-ils capables de réduire les disparités intrarégionales et de renforcer le rayonnement des cités atlantiques?

A) Des réseaux urbains aux réseaux de villes

Les deux notions de "réseau urbain" et de "réseau de villes", apparemment très proches, ne recouvrent pourtant pas les mêmes champs.

a) La notion de réseau urbain

Un réseau urbain correspond à un ensemble de villes auxquelles il faut ajouter leur aire d'influence respective. De ce fait, la notion de réseau urbain s'apparente assez largement à celle d'armature urbaine. Selon Pierre-Henri Derycke [DERYCKE, 1979], ce groupe de villes présente deux caractéristiques principales : une trame, qui consiste en la superposition et l'interconnexion des aires d'influence de chaque ville, et des pôles, c'est à dire les villes agencées en différents niveaux hiérarchiques dans le réseau. On peut toutefois noter que cette définition est partiellement incomplète car elle ne fait aucune allusion aux relations qui relient ces pôles.

Ce manque est partiellement comblé grâce à Françoise Choay et Pierre Merlin [CHOAY et MERLIN, 2000], qui, deux décennies plus tard, complèteront cette définition en y intégrant la dimension relationnelle qui lui manquait, ici exprimée par les flux de personnes, de marchandises et de "communications immatérielles". Pourtant, cette nouvelle définition du réseau urbain semble toujours occulter les interdépendances qui sous-tendent les relations interurbaines. Finalement, cette définition de la notion de réseau urbain peut se résumer à la simple idée d'une couverture spatiale de l'ensemble du territoire par les aires d'influence.

b) Les réseaux de villes : des alliances volontaires qui nécessitent une forte volonté politique

Une notion récente et à géométrie variable

Le terme de "réseau de villes" est apparu pour la première fois dans les documents de la DATAR en 1989 pour réapparaître en 1991 dans une de ses publications : "En Europe, des villes en réseau". S'inspirant d'exemples étrangers tels que ceux du Bade-Wurtemberg en Allemagne et de la Randstad Holland aux Pays-Bas, la DATAR a depuis largement encouragé la constitution de réseaux de villes comme rapprochement volontaire entre villes souvent proches.

Un réseau de villes se définit comme "une association de villes ayant pour but de mettre en valeur leurs complémentarités et d'exercer, ensemble, un effet de métropole" [CHOAY et MERLIN, 2000]. Les réseaux de villes se fondent donc sur des caractéristiques communes ou des complémentarités fonctionnelles sur lesquelles les cités peuvent jouer dans le cadre d'une politique de coopération "au sein d'un territoire dont les contours flous s'affranchissent des cadres administratifs traditionnels" [SANTAMARIA, 1998]. Ajoutons que l'idée première de la constitution de réseaux de villes visait à créer des dynamiques nouvelles aux échelles locale et nationale, de manière à améliorer la position des villes françaises sur l'échiquier européen dans un contexte de vive concurrence interurbaine.

Aujourd'hui, la création de réseaux de villes s'envisage de plus en plus à une échelle plus vaste que celles de la région et du pays. Ainsi, la DATAR suggère-t-elle de transposer cette notion à des espaces plus larges tels que l'Arc Atlantique ou l'Arc Méditerranéen.

Par ailleurs, la mise en réseau des villes peut prendre différentes formes. Il s'agit soit pour des villes moyennes (Angoulême, Niort, La Rochelle, Poitiers) de se regrouper en fonction de leur potentialités et de leur volonté de collaboration, soit pour des métropoles régionales (Lille, Strasbourg, Lyon, Toulouse) de mobiliser les villes de leur aire d'influence et de les faire profiter de leurs possibilités de développement.

En définitive, "réseau de villes" et "réseau urbain" sont deux termes qui désignent deux aspects très différents du système urbain. Alors que la notion de "réseau urbain" rend compte de la répartition des pôles et des aires d'influence qui leur sont associées sur un territoire donné, celle de "réseau de villes" est moins figée car elle traite des relations réciproques entretenues entre les différents pôles.

Les conditions favorables à la constitution d'un réseau de villes

La constitution d'un réseau de ville est subordonnée à certains pré-requis, sans quoi la mise en réseau ne permet pas d'atteindre les buts visés.

Un réseau de villes correspond à des villes reliées entre elles par des relations diverses desquelles naît une interdépendance fonctionnelle. Il y a donc là la nécessité que les différentes villes du réseau aient des choses à s'échanger (biens, informations, etc.), chacune comblant les manques de l'autre.

Une forte volonté politique est également une des clés de la réussite d'une telle dynamique partenariale. Elle s'avère nécessaire si l'on veut faire travailler ensemble les acteurs socioprofessionnels et jouer sur les complémentarités économiques des villes concernées par le partenariat.

Enfin, les liaisons physiques de toutes sortes (autoroutières, ferroviaires, etc.) doivent être performantes dans leur rôle de mailles qui relient les différents noeuds du réseau de villes. Néanmoins, dans le contexte actuel de développement des moyens de communication et d'abolition des distances qui en résulte, les échanges et les flux d'informations se font à une échelle dans laquelle le rôle de la proximité et du principe d'agglomération s'estompent progressivement. Cette nouvelle donne privilégie le principe de connectivité au détriment des notions de proximité et de contiguïté spatiales chères à la théorie des lieux centraux développée par Walter Christaller.

La mise en place des réseaux de villes

L'initiative de création d'un réseau de villes se prend le plus souvent au niveau local et a pour but de mobiliser le plus grand nombre possible d'acteurs locaux (villes, structures intercommunales, départements, régions, DATAR, etc.) autour de projets d'envergure. Toutefois, l'Etat, à travers la DATAR, peut encourager les rapprochements entre les maires et associer les ministères à la définition de programmes de coopération. Un état des lieux et un diagnostic sont alors établis afin d'élaborer une stratégie commune. Des objectifs à l'horizon

de 20 ans sont définis par les différents partenaires. Une charte d'objectifs est ainsi établie. Elle peut impliquer l'Etat et servir de base lors de l'élaboration des contrats de plan Etat-région et des contrats de villes, l'Etat soutenant les projets d'intérêt national communs aux villes du réseau (accueil des entreprises, spécialisation universitaire ou économique...).

Le cas le plus significatif de constitution de réseau de villes, est sans doute celui qui associe les huit régions du Bassin parisien. Dans ce cadre, une charte d'aménagement a été élaborée en 1990 donnant lieu à la publication par la DATAR d'un livre blanc en 1992 alors contesté par les présidents de région qui, à leur tour, publièrent en 1993 leur propre "scénario de l'équilibre". Il en résulte la création (ou le projet de création) de réseaux de villes en Normandie⁶ (Rouen - Le Havre - Caen), en Val de Loire (Orléans - Tours - Blois), en Champagne (Châlons-en-Champagne - Reims - Troyes) et en Picardie (Amiens - Beauvais - Saint-Quentin).

Il reste à savoir si ce schéma qui n'est appuyé par aucune procédure et la modestie du contrat de plan interrégional permettront de dépasser le stade des velléités et se traduiront davantage dans les faits que la tentative antérieure qui remonte à la fin des années 60.

B) Intérêts et enjeux des réseaux de villes dans une perspective de développement polycentrique

Les réseaux de villes ont des objectifs variés qui dépendent essentiellement du contexte territorial dans lequel les villes sont insérées. Cependant, au sein de l'Espace Atlantique français, où les grandes agglomérations sont relativement peu nombreuses, le leitmotiv de la coopération interurbaine peut souvent se résumer à une phrase : "atteindre une taille critique pour mieux peser aux échelles régionale, nationale voire européenne" [CHABENAT, 2005].

Aussi, nous évoquerons les différents types de solidarités existants et envisageables entre les pôles urbains atlantiques, ainsi que le rôle que les villes moyennes et intermédiaires sont susceptibles d'exercer en terme d'animation et de développement des espaces régionaux considérés.

a) Pallier l'absence de métropole d'envergure européenne.

Accroître le rayonnement des villes à l'échelle européenne

Comme explicité précédemment, la façade atlantique française se caractérise par l'absence de métropole à rayonnement international capable de rivaliser avec les nombreuses agglomérations millionnaires de la dorsale européenne. Par ailleurs, Nantes, Bordeaux et Toulouse sont relativement isolées dans des espaces régionaux souvent peu peuplés. Dans ce contexte territorial, une mise en réseau associant ces métropoles régionales aux villes de leur arrière-pays est donc à envisager dans le but d'accroître la lisibilité de cet espace métropolitain

⁶ Le réseau de villes "Normandie Métropole"

sur l'échiquier européen ; tout en évitant la marginalisation à de nombreuses unités urbaines qui n'atteignent pas la taille critique nécessaire au développement de certaines fonctions supérieures.

Une coopération visant des objectifs similaires peut également s'établir, mais cette fois-ci de manière plus horizontale et moins hiérarchique entre villes de tailles assez semblables. C'est notamment le cas du réseau de villes "Aire 198" qui, depuis 1989, réunit les quatre principales agglomérations de la région Poitou-Charentes⁷ donnant naissance à "un ensemble métropolitain multipolaire" [SANTAMARIA, 1998] dans un cadre régional médiocrement métropolisé. A elles quatre, ces agglomérations possèdent une masse démographique potentielle d'environ 380 000 habitants alors que la plus peuplée d'entre elles dépasse difficilement le seuil des 100 000 habitants requis pour figurer parmi la catégorie des villes intermédiaires. Outre la recherche d'une lisibilité à l'échelle européenne, l'un des enjeux de ce réseau de villes est de favoriser l'émergence d'une armature urbaine polycentrique dans une région particulièrement propice à ce type de développement où aucune ville ne semble vraiment se démarquer des autres. Notons que Limoges voue un intérêt tout particulier à ce réseau de villes. En effet, comme en attestent les chiffres relatifs aux migrations alternantes et définitives, la capitale limousine entretient des relations privilégiées avec ses voisines picto-charentaises et possède de bonnes raisons de vouloir adhérer à la dynamique partenariale déjà en place.

L'appel à coopération métropolitaine

Quelques décennies après la politique des métropoles d'équilibre initiée par la DATAR au cours des années 60 dans le but de rééquilibrer le territoire national, le comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire (CIADT) a annoncé en 2003 le lancement d'un appel à coopération métropolitaine visant à renforcer le rayonnement des métropoles les mieux positionnées dans l'armature urbaine française.

Contrairement à la politique des métropoles d'équilibre, pour laquelle l'Etat avait désigné unilatéralement huit métropoles selon des critères essentiellement démographiques, aucune liste n'est définie a priori dans le cadre de l'appel à coopération métropolitaine. L'Etat n'accompagne que les collectivités volontaires, hors Ile-de-France, qui ont élaboré un projet métropolitain. Deux types d'espaces métropolitains sont visés par cette nouvelle politique. Il s'agit, d'une part, de vastes régions métropolitaines, organisées autour d'aires urbaines de plus de 500 000 habitants et associant des villes moyennes. D'autre part, sont aussi concernés les réseaux de villes totalisant plus de 500 000 habitants et organisés autour d'au moins une aire urbaine de plus de 200 000 habitants. On peut noter ici le souhait qu'a la DATAR de ne pas seulement encourager l'émergence de réseaux de villes à caractère horizontal, en laissant la porte ouverte à des coopérations plus verticales entre villes de tailles très différentes.

Un des grands axes de cette nouvelle politique consiste à favoriser les partenariats entre entités urbaines afin de formuler et porter un projet métropolitain de niveau européen ou international, car il est admis que c'est bien à l'échelle européenne, voire mondiale, que se joue aujourd'hui la compétition entre villes. Ces partenariats peuvent être envisagés à différentes échelles. Les régions, en raison tant de l'échelle géographique que des thématiques abordées (orientées vers l'attractivité économique), sont incitées à s'associer autant que

⁷ Les communautés d'agglomération de Poitiers, Angoulême, Niort et La Rochelle

possible aux initiatives des structures intercommunales. De même, des relations stratégiques entre deux espaces métropolitains peuvent être encouragées, dans la mesure où ceux-ci sont clairement présentés comme complémentaires. Enfin, l'appel à coopération métropolitaine permet une certaine flexibilité spatiale car si la continuité territoriale des structures intercommunales candidates est souhaitée, elle n'est pas impérative.

Conscientes des opportunités offertes par cette nouvelle politique, de nombreuses villes se sont portées candidates. A l'issue de la première sélection, effectuée le 25 février 2005 ⁸, six projets de coopération métropolitaine ont d'ores et déjà été retenus (voir tableau ci-dessous) dont deux associent des agglomérations situées dans l'Espace Atlantique français.

Tableau n°4 : Les six projets de coopération métropolitaine sélectionnés

Nom de l'espace métropolitain	Agglomérations concernées
Le Sillon lorrain	Nancy, Metz, Epinal et Thionville
La Métropole normande	Caen, Rouen et Le Havre
La Métropole Loire-Bretagne	Nantes, Rennes, Saint-Nazaire, Brest et Angers
La Métropole Aix-Marseille	Marseille et Aix-en-Provence
La Métropole Côte d'Azur	Nice, Antibes, Menton, Grasse et Cannes
L'agglomération transfrontalière franco-allemande	Strasbourg et l'Ortenaukreis

Source : La lettre de la DATAR (printemps 2005)

C'est le cas de l'espace métropolitain Loire-Bretagne qui réunit les agglomérations de Rennes, Brest, Nantes, Saint-Nazaire et Angers, et regroupe potentiellement près de deux millions d'habitants. L'objectif visé par cette "métropole à cinq têtes" est de "devenir attractive pour l'ensemble de la façade atlantique de l'Europe" [GROSRICHARD, 2005] en fonctionnant comme une seule et même entité. Le même but est assigné à la métropole normande bien qu'elle représente une masse démographique deux fois moins importante, de surcroît dans un espace assez fortement polarisé par Paris.

b) Maintenir l'équilibre régional et faire contrepoids aux métropoles en favorisant l'émergence de pôles secondaires dynamiques.

La mise en réseau des villes ayant des intérêts communs peut également s'effectuer à une échelle plus locale dans le but de contrebalancer la suprématie grandissante de la métropole régionale. Il s'agit en quelque sorte de réguler la concentration des pouvoirs par le pôle dominant de manière à mieux les répartir dans l'espace régional. Ainsi, la création de réseaux de villes ou le renforcement de ceux déjà existants auraient pour effet d'atténuer les déséquilibres centre-périphérie présents au sein de l'armature urbaine des régions atlantiques françaises.

⁸ La seconde sélection est prévue pour le 27 juin 2005

Cette dynamique de rééquilibrage de l'armature urbaine régionale peut passer par la promotion de réseaux de villes regroupant des entités urbaines de différentes tailles qui ont la volonté commune de s'affirmer en dehors d'une stricte logique de dépendance hiérarchique. Au sein de la région Midi-Pyrénées, par ailleurs la plus monocentrique de l'Espace Atlantique français, il est pertinent d'évoquer le rôle essentiel que le Grand Rodez peut jouer dans l'équilibre du système urbain régional. En effet, l'aire urbaine de Rodez est, avec près de 100 000 habitants, potentiellement le troisième espace le plus peuplé de cette région et pourrait constituer un pôle régional d'équilibre ayant la double vocation de faire contrepoids à Toulouse et de polariser la partie Sud du Massif central. Une coopération accrue entre les villes situées dans l'aire d'influence de la préfecture aveyronnaise peut ainsi favoriser le maintien d'un système urbain capable d'encadrer les espaces ruraux alentours. Par ailleurs, l'adhésion récente de Rodez au réseau de villes qui associait déjà les villes tarnaises de Castres, Mazamet et Albi vient confirmer cet objectif de rééquilibrage de la région Midi-Pyrénées.

D'autres initiatives de ce genre existent dans le Sud-Ouest, notamment dans l'aire d'influence bordelaise où le "Réseau des villes de Guyenne" créé en 1999 et regroupant sept villes aquitaines petites et moyennes⁹ a pour but de s'imposer comme un élément fort de rééquilibrage régional faisant contrepoids à la prééminence de Bordeaux.

Le rôle des structures intercommunales et des territoires de projets (communautés de communes et pays) est aussi à signaler dans l'équilibre territorial de régions sous-encadrées telles que celles de la façade atlantique française où "les petites villes jouent encore plus qu'ailleurs un rôle dans l'animation des campagnes" [CHARRIE, 1993]. A l'échelle du pays, l'association de plusieurs bourgs-centres gravitant autour d'une petite ville aux fonctions suffisamment diversifiées est donc à envisager pour structurer les territoires, conserver des bassins d'emplois dynamiques et résister à la polarisation exercée par la métropole régionale.

Ce type d'association nécessite que les bourgs alentours établissent des relations préférentielles avec la petite ville. Cette dernière doit rester attractive par les services qu'elle offre à sa population et à celle des bourgs proches et constitue un relais entre les entités urbaines de rang inférieur et la métropole régionale. La population ne doit être amenée à se rendre dans une ville de rang supérieur que pour accéder à certains services rares.

c) Mutualiser les potentialités en renforçant les complémentarités

Le principe qui consiste à rassembler les forces de plusieurs collectivités territoriales afin de réaliser ce qu'aucune d'elles ne peut réaliser toute seule, est déjà fortement prégnant dans l'idée d'intercommunalité et en constitue même un de ses fondements.

Cette stratégie partenariale repose sur la mise en valeur de fonctions urbaines en recherchant un effet de complémentarité. Elle vise surtout à rationaliser les équipements existants ou en projet en les partageant entre les différentes collectivités dans un souci de réduction des coûts d'investissement et de fonctionnement. Cependant, selon Félix Damette [DAMETTE, 1995], une telle mise en commun des équipements et fonctions nécessite

⁹ Agen, Bergerac, Périgueux, Villeneuve-sur-Lot, Libourne, Marmande et Nérac

toutefois que les distances entre les villes "n'excèdent pas 90 kilomètres, soit une heure de trajet en voiture".

Ce type de coopération peut s'établir à des échelles variées : de la coopération intercommunale à celle concernant plusieurs villes situées de part et d'autre d'une frontière départementale, régionale ou nationale. En région Champagne-Ardenne, le réseau de villes dit du "Triangle" associant deux villes de taille moyenne (Bar-le-Duc, Saint-Dizier) et une ville plus modeste (Vitry-le-François), constitue à ce jour le cas le plus abouti de coopération interurbaine à l'échelle de l'hexagone. Ces trois villes sont impliquées dans un projet de développement commun visant à mettre à profit leurs complémentarités dans des domaines aussi variés que l'accompagnement des entreprises, l'enseignement supérieur, le tourisme et la culture.

Toujours dans une logique de mise en commun des ressources mais cette fois-ci à l'échelle transfrontalière, on peut évoquer le partenariat liant les villes de Bâle en Suisse, Mulhouse en France et Fribourg en Allemagne qui partagent le même aéroport (situé en France entre Mulhouse et Bâle). Cet aéroport international, baptisé "EuroAirport", est largement rentabilisé par la présence d'un foyer de peuplement regroupant une population d'environ un million d'habitants pouvant accéder à cette infrastructure d'envergure en moins d'une heure grâce à un réseau autoroutier dense.

Enfin, au sein même de l'Espace Atlantique français, l'exemple le plus significatif est le rapprochement effectué entre Pau, Tarbes et Lourdes. Ces villes ont su profiter de leur proximité (et de leur éloignement relatif aux deux métropoles du Sud-Ouest) pour mettre en commun certains grands services publics ou privés (universités, manifestations commerciales). Il s'agit également de faire contrepoids à l'Eurocité Basque qui, de chaque côté des Pyrénées, constitue un ensemble urbain de premier ordre pour la partie méridionale de l'Espace Atlantique.

C) Les obstacles à la constitution de réseaux de villes

a) L'influence parisienne

Il apparaît que l'une des conditions nécessaires à la constitution de réseaux de villes est la présence d'infrastructures de transport performantes permettant une bonne connectivité entre les différentes villes, or selon Jacques Chevalier [CHEVALIER, 1999] "le schéma mental de l'indispensable liaison avec Paris" qui prévaut encore aujourd'hui représente une réelle entrave à de telles coopérations. Au sein de l'Espace Atlantique français, Paris constitue souvent une gêne aux relations entretenues entre la métropole régionale et son arrière-pays. Ainsi, nombreux sont "les chefs-lieux qui court-circuitent l'échelon métropolitain régional en établissant des relations privilégiées avec la capitale, tandis que les métropoles entretiennent leurs propres relations parisiennes" [BEAUCHARD, 1994].

Nantes et Rennes fournissent une bonne illustration à cette tendance très palpable tant celles-ci se tournent le dos au profit de Paris. Les flux entre ces deux villes sont assez révélateurs du peu d'intérêt qu'elles semblent s'accorder mutuellement. En effet, bien que seulement une centaine de kilomètres les sépare, le trafic routier reliant Nantes et Rennes est

deux à trois fois inférieur à celui qui relie ces deux villes à la capitale. Par ailleurs, dans le Sud-Ouest, les rivalités bilatérales entre Bordeaux et Toulouse ne se sont pas encore atténuées et constituent encore un frein à l'émergence d'un bipôle métropolitain. De plus, à ces réticences s'ajoutent, d'une part, un manque de complémentarité dans les fonctions et les activités développées par ces deux métropoles et, d'autre part, la priorité donnée aux échanges avec Paris.

b) Un relâchement des liens de proximité entre les métropoles régionales et leur arrière-pays

Certaines difficultés apparaissent également quant à la mise en réseau entre villes de niveaux hiérarchiques différents. Ainsi, d'après Jean-Pierre Charrié [CHARRIE, 1993], "on observe d'importantes distorsions entre les différents échelons régionaux" qui s'accompagnent d'un affaiblissement des liens de proximité. Autrement dit, les rapports que la métropole entretient avec les villes de son espace régional se distendent au profit de relations plus lointaines impliquant d'autres métropoles européennes.

Cette dégradation des relations métropole – arrière-pays nous amène à une réflexion plus large relative au rôle de "moteurs" souvent attribué aux capitales régionales. En effet, si les métropoles atlantiques se tournent plus volontiers vers l'extérieur pour assurer leur développement et négligent de ce fait leur rôle d'animation et d'organisation de leur aire de commandement, celles-ci risquent de se voir de plus en plus coupées de leur environnement régional [CHABENAT, 2005].

Les métropoles régionales demeurent toutefois des interfaces, des relais entre les villes de leur arrière-pays et les niveaux supérieurs (France, Espace Atlantique, Europe). Celles-ci ont par ailleurs accru leur pouvoir de polarisation et leur accessibilité grâce à l'amélioration des liaisons aériennes, ferroviaires et autoroutières qu'elles assurent avec les principales agglomérations européennes, rapprochant ainsi les régions atlantiques de l'axe rhénan. Encore faut-il que les gains d'accessibilité enregistrés permettent une véritable articulation entre l'ensemble du système urbain de l'Espace Atlantique français et le centre économique européen plutôt qu'un renforcement de l'intégration des seules métropoles régionales atlantiques dans le réseau des grandes métropoles du continent.

c) Le renforcement des concurrences interurbaines

Si l'idée des réseaux de villes paraît séduisante et la mise en oeuvre proposée très souple, il n'est pas certain que la dynamique souhaitée par la DATAR se vérifie toujours sur le terrain dans un contexte où "la concurrence entre villes est devenue une lutte acharnée pour savoir qui tirerait le mieux son épingle du jeu urbain" [SANTAMARIA, 1998]. Depuis les trois dernières décennies et à l'instar de ce qui se passe au niveau national, les formes de concurrence entre villes se sont en effet exacerbées dans l'Ouest de la France si bien que, trop souvent, les villes qui s'associent se considèrent plus comme des rivales que comme véritablement partenaires.

Même si les villes sont prêtes à s'associer pour bénéficier des concours de l'Etat, elles sont le plus souvent réticentes à l'idée de renoncer à développer certaines de leurs fonctions et peinent à coordonner leur action en matière d'accueil des entreprises comme l'illustre la rivalité qui persiste entre Orléans et Tours en région Centre. A ce propos, ajoutons que le réseau de villes, qui en Val de Loire associe ces deux pôles régionaux à Blois est tombé en désuétude en l'absence de véritable projet commun.

On assiste parfois même à une véritable compétition entre les villes dans le but d'attirer de nouveaux investissements publics et privés. De plus, il faut souligner les effets pervers parfois générés par les politiques étatiques qui sont susceptibles de raviver les concurrences, notamment au moment de la négociation des contrats de plan.

Enfin, une réflexion relative aux facteurs de blocage liés aux découpages régionaux est à mener car ils peuvent également constituer un frein aux coopérations interurbaines. En effet, les limites régionales sont autant de ruptures politico-administratives susceptibles d'entraver les relations entretenues par les différentes régions de la façade atlantique française, et expliquent en grande partie que les coopérations entre les Pays de la Loire, Poitou-Charentes, Aquitaine et Midi-Pyrénées demeurent encore embryonnaires. Pourtant, les liens qui se tissent entre Pau et Tarbes ou, au Pays Basque, entre Bayonne et San Sebastian prouvent que la coopération peut parfois s'affranchir des barrières administratives.

D) Les réseaux de villes, l'heure du bilan pour l'Espace Atlantique français

a) Une démarche bien engagées?

Nous avons vu qu'à travers les différents types de coopération interurbaine (horizontale, verticale, transnationale, etc.), les villes de l'Espace Atlantique français cherchaient, entre autre, à combler les lacunes d'un réseau urbain déséquilibré et faiblement métropolisé. Il est à noter qu'une bonne partie des initiatives allant dans ce sens émane de villes de rangs inférieurs qui souhaitent s'émanciper d'une position subalterne au sein de la hiérarchie urbaine de la façade atlantique et cherchant à jouer un rôle plus actif dans l'animation et le développement de cet espace.

Aussi, les villes moyennes et intermédiaires des régions atlantiques françaises peuvent être perçues comme des "ensembles urbains sous-régionaux" au maillage suffisamment dense pour servir de fondement à un meilleur fonctionnement des organisations urbaines régionales. On entend par là que ces villes constituent potentiellement des éléments majeurs du rééquilibrage de l'armature urbaine de cet espace en faveur de l'émergence de systèmes urbains régionaux plus polycentriques. Par ailleurs, ces villes sont également susceptibles de jouer un rôle important au sein de leur propre territoire en participant activement à l'organisation de vastes espaces internes aux régions atlantiques, surtout dans les territoires où la polarisation de la métropole régionale se ressent le moins. Les coopérations déjà engagées entre les villes de la région Poitou-Charentes, du Piémont pyrénéen ou encore celles de la conurbation basque témoignent de cette dynamique.

Néanmoins, force est de constater que les initiatives de ce type sont à ce jour en nombre assez limité et se résument bien souvent plus à des "lobbies circonstanciels" qu'à de véritables projets de territoire, à l'image du réseau des villes moyennes bretonnes¹⁰ essentiellement crée en opposition à celui constitué par cinq grandes villes de l'Ouest¹¹. Par conséquent, afin que la coopération interurbaine puisse constituer un élément véritablement moteur pour les régions atlantiques, les villes doivent, d'une part, passer outre des rivalités encore parfois vivaces. D'autre part, elles ont tout intérêt à intensifier leurs échanges et leurs complémentarités fonctionnelles, sans quoi elles demeureront plus des points d'appui potentiels que de véritables "pivots" en mesure d'animer leurs espaces environnants.

b) Des partenariats en partie conditionnés par l'organisation urbaine régionale

Au vu des dynamiques partenariales installées dans les régions atlantiques, nous pouvons affirmer qu'il existe un lien entre la nature et le nombre de réseaux de villes et l'armature urbaine régionale dans laquelle ils s'insèrent [CHABENAT, 2005].

Dans le Grand Sud-Ouest, le fait que Toulouse et Bordeaux n'adhèrent à aucun réseau de villes est assez révélateur du décrochage spatial de ces métropoles régionales vis-à-vis de leur arrière-pays. De leur côté, certaines des villes situées dans leur hinterland tissent entre-elles des liens par le biais de réseaux de villes plus ou moins fonctionnels. Notons que toute la légitimité de ce genre d'initiative réside dans le fait que la plupart de ces villes sont écrasées par le poids et le dynamisme de leur métropole régionale. La mise en réseau constitue alors leur seul moyen d'atteindre une certaine masse critique susceptible de faire contrepoids à cette quasi hégémonie métropolitaine.

On comprend également que les villes moyennes et intermédiaires de l'Ouest, région dotée d'une armature urbaine nettement plus polycentrique, soient moins impliquées dans la coopération interurbaine. Le faible nombre de réseaux de villes associant des villes moyennes et petites s'explique en partie par la moindre nécessité de s'affirmer face aux villes de rangs supérieurs. Enfin, Nantes coopère davantage que Bordeaux et Toulouse avec les villes de sa région, même s'il ne s'agit pour l'heure que de relations purement horizontales.

L'étude empirique qui suit permettra d'apporter des éléments de réponse quant à l'actuelle aptitude des villes de rangs inférieurs à rester compétitives au sein de leur région respective. Par ailleurs, les concepts (polycentrisme, réseaux de villes) qui ont été évoqués tout au long de cette partie nous seront utiles, notamment dans le cas où l'hypothèse de départ est vérifiée par l'étude empirique.

Précisons que ces concepts doivent constituer la base d'une réflexion plus large relative à la mise en place d'un mode de développement polycentrique susceptible de permettre une organisation plus équilibrée des territoires atlantiques concernés et capable de mettre un terme à la "dévitalisation" présumée des villes de rangs inférieurs.

¹⁰ Ce réseau de villes réunit les villes de Saint-Brieuc, Saint-Malo, Vannes, Lorient et Quimper

¹¹ Nantes, Rennes, Angers, Brest et le Mans

TROISIEME PARTIE

Etude empirique

1) Les unités urbaines étudiées

Les unités urbaines qui constituent le cadre de notre étude sont au nombre de 29. Le principal critère de sélection retenu est le poids démographique. Ainsi, toutes les unités urbaines de plus de 30 000 habitants des régions Pays de la Loire, Aquitaine et Midi-Pyrénées ont été sélectionnées. Celles-ci ont été réparties en 4 classes en fonction de leur population.

Le seuil démographique à partir duquel une ville est le plus souvent considérée comme "moyenne" est fixé à 20 000 habitants. Néanmoins, ce seuil sera ici porté à 30 000 habitants afin de réduire à un nombre plus facilement exploitable les villes étudiées. En région Midi-Pyrénées, Auch, Cahors et Foix, en constituent les seules exceptions. Bien que possédant des masses démographiques inférieures à ce nouveau seuil, celles-ci seront étudiées car elles détiennent des fonctions administratives supérieures qu'elles doivent à leur position de chefs-lieux de département.

Par la suite, deux autres unités urbaines, cette fois-ci extérieures aux trois régions administratives précitées, ont été ajoutées à la liste : Vannes et Angoulême. Ces deux villes se caractérisent par une certaine proximité spatiale par rapport à respectivement Nantes et Bordeaux, se situant dans un rayon inférieur à 130 km par la route. Aussi, la qualité des infrastructures nord-sud conforte la prééminence bordelaise sur la moitié sud de la région Poitou-Charentes et place Angoulême sous sa domination. De même, Vannes est relativement bien reliée à Nantes par la route.

Cependant, toutes les unités urbaines en question ne font pas forcément partie des aires d'influence des métropoles régionales atlantiques. C'est notamment le cas de l'agglomération du Mans, souvent associée à l'aire d'influence parisienne. Dans notre étude, cette unité urbaine est toutefois intégrée dans ce que l'on appellera désormais "l'ensemble nantais" car il est intéressant d'observer les relations que cette ville entretient avec Nantes, sa capitale régionale.

De même, on accorde souvent une forte autonomie à Pau et Bayonne vis-à-vis de Bordeaux. Bayonne est faiblement polarisée du fait de son éloignement à la métropole régionale aquitaine (184 km) et des relations privilégiées qu'elle entretient avec les villes intégrées comme elle à l'Eurocité Basque. Quant à Pau, rien n'indique qu'elle soit plus attirée par Bordeaux (199 km) que par Toulouse (197 km), cette dernière étant toutefois plus rapidement accessible par la route. Nous choisissons pourtant d'inclure Pau dans l'ensemble bordelais car elle se situe en région Aquitaine.

Pour cette même raison, Agen est pour sa part intégrée dans l'orbite de Bordeaux malgré sa plus grande proximité à Toulouse (respectivement 140 contre 113 km) et au fait que cette ville soit souvent considérée comme bipolarisée.

Tableaux n° 5, 6 et 7 : Poids démographique des unités urbaines étudiées

Ensemble nantais	
Unités urbaines	Population (1999)
Nantes	544 932
Angers	226 843
La Mans	194 825
St-Nazaire	136 886
Laval	62 729
Vannes	60 062
Cholet	54 204
La Roche-sur-Yon	49 262
Les Sables-d'Olonne	38 500
Saumur	31 443

Ensemble toulousain	
Unités urbaines	Population (1999)
Toulouse	761 090
Tarbes	77 414
Albi	66 231
Montauban	56 734
Castres	53 082
Rodez	38 458
Auch	24 725
Cahors	23 128
Foix	10 378

Ensemble bordelais	
Unités urbaines	Population (1999)
Bordeaux	753 931
Pau	181 413
Bayonne	178 965
Angoulême	103 745
Agen	69 488
Périgueux	63 539
Bergerac	58 991
Arcachon	54 204
Dax	37 269
Mont-de-Marsan	36 653

Dans cette étude, Nantes et Saint-Nazaire seront considérées comme deux entités bien distinctes même si celles-ci sont les principales composantes d'une aire métropolitaine particulièrement fonctionnelle, car il n'existe pas de réelle continuité bâtie entre ces deux unités urbaines.

Enfin, les agglomérations de Niort et La Rochelle, pourtant assez bien reliées à Nantes et Bordeaux, n'ont pas été retenues en raison de leur éloignement relatif et de leur appartenance à une région administrative différente (Poitou-Charentes) de celles qui abritent ces deux métropoles régionales.

2) Méthodologie de l'analyse comparative

A) Les critères de sélection des indicateurs

Un indicateur doit remplir simultanément quatre fonctions interdépendantes afin d'être conforme à la définition de Albert Adriaanse [ADRIAANSE, 1993] selon laquelle "un indicateur simplifie pour rendre quantifiables des phénomènes complexes de sorte que la communication soit possible ou encouragée et la planification facilitée". On reconnaît donc communément quatre fonctions essentielles à un indicateur, dont deux nous seront utiles pour dresser un tableau le plus exhaustif possible des dynamiques qui sous-tendent les espaces concernés par notre étude :

- la quantification de phénomènes complexes,
- la simplification par le biais d'une réduction du nombre de données à traiter,

Les deux suivantes concernent ses applications possibles :

- la planification du phénomène étudié,
- la communication à des fins d'aide à la décision.

Afin de remplir les fonctions qui lui sont assignées, l'indicateur doit respecter un certain nombre de conditions. Il doit :

- être suffisamment représentatif du système étudié,
- être quantifiable, effectivement mesurable et facilement disponible,
- permettre les comparaisons dans le temps et dans l'espace,
- être sensible et fiable dans le temps.

Une analyse comparative fiable des unités urbaines situées dans les aires de commandement de Nantes, Bordeaux et Toulouse, est subordonnée au choix d'indicateurs qui respectent ces quelques conditions.

Notons que la difficulté ici réside dans l'extraction d'indicateurs pertinents et homogènes concernant les 29 unités urbaines qui font l'objet de l'étude, notamment en ce qui concerne les aspects économiques et sociaux.

Au final, seule une analyse effectuée sur la base de critères quantitatifs et qualitatifs peut être considérée comme objective et permet d'établir des classements et des comparaisons entre les objets étudiés.

B) Le déroulement et les finalités de l'analyse comparative

a) Les champs et les indicateurs retenus

Pour chacun des indicateurs que nous allons énumérer, l'analyse comparative portera sur deux échelles territoriales bien distinctes. Dans un premier temps, l'étude s'effectuera à l'échelle régionale de manière à confronter les contextes économiques et sociaux inhérents à la métropole et aux villes de son arrière-pays. Il s'agit, dans un second temps, de dégager des disparités, des atouts et des handicaps communs aux trois espaces régionaux étudiés.

Cette analyse, qui repose sur quinze indicateurs répartis dans cinq champs, permet :

- **De comparer le dynamisme démographique des métropoles régionales par rapport à celui des villes de leur arrière-pays** par le biais du taux de croissance démographique, de la part de cette croissance attribuée à l'excédent naturel et de l'indice de jeunesse.

- **D'évaluer l'attractivité de chacune des unités urbaines** en tenant compte des soldes migratoires, des navettes domicile-travail et de la distribution des équipements universitaires et hospitaliers.

- **D'évaluer la compétitivité des arrière-pays vis-à-vis de leur métropole** en considérant les taux de chômage, l'évolution annuelle moyenne des emplois, le nombre d'entreprises de plus de 10 et 500 salariés, la présence ou non d'un technopôle.

- **De déterminer le niveau d'accessibilité des unités urbaines entre-elles et par rapport à la métropole**, grâce à l'analyse de l'accessibilité routière et de la connectivité ferroviaire.

- **De comparer le niveau et la qualité de vie des unités urbaines et de la métropole régionale** en se basant sur les revenus fiscaux et le nombre de médecins pour 10 000 habitants.

Au vu de ces indicateurs, nous pouvons constater que certains d'entre-eux ont pour ambition de rendre compte d'une situation à un moment donné alors que d'autres, notamment ceux relatifs à la démographie, tentent d'évaluer les dynamiques en cours.

A l'issue de chaque champ, une synthèse présentée sous forme de tableaux chiffrés attribuant des scores à chacune des unités urbaines permettra d'identifier celles qui, dans les trois ensembles régionaux concernés, enregistrent les meilleures performances.

b) La validation de l'hypothèse

Après avoir procédé à l'analyse comparative, nous serons en conséquence capables de valider ou non l'hypothèse formulée en introduction selon laquelle le développement des métropoles atlantiques françaises se fait au détriment des villes de leur hinterland.

Aussi, nous disposerons de tous les éléments pour répondre au questionnement, formulé en guise de problématique, se demandant si les dynamiques actuelles profitent davantage aux métropoles régionales, ou si au contraire, on assiste à un redéploiement de la population, de l'emploi et des services au profit des unités urbaines de rangs plus modestes.

Par ailleurs, l'analyse de la configuration des réseaux et de la connectivité des villes nous permettra d'évaluer si chacune des régions concernées a les prédispositions nécessaires à l'application d'un modèle de développement polycentrique. Or, nous savons que la formation d'un système urbain polycentrique nécessite la présence de réseaux maillés permettant des liaisons performantes entre toutes les villes, même entre celles de rang inférieur. Enfin, une typologie des villes en fonction de leur niveau d'articulation par rapport à la métropole régionale pourra être établie.

3) L'analyse comparative

A) Le dynamisme démographique

Ce champ met en évidence les villes les plus dynamiques en tenant compte de **la croissance de la population** entre les recensements de 1982 et 1999, **la part de cette croissance due à l'accroissement naturel** pour la période intercensitaire 1990-1999 ainsi que **l'indice de jeunesse**.

Ces trois indicateurs constituent un préliminaire obligatoire à notre étude afin d'appréhender le dynamisme démographique qui sous-tend les systèmes urbains étudiés, sachant qu'une croissance de la population est bien souvent la résultante d'une bonne qualité globale de l'environnement des villes. Il faut toutefois souligner que la croissance démographique n'est qu'un indicateur très partiel de bonne santé urbaine et qu'elle ne se révèle assez fiable que sur le temps long.

Ces indicateurs permettent également de comparer la situation démographique de la métropole régionale vis-à-vis de celle des unités urbaines de son arrière-pays et, par conséquent, d'identifier d'éventuels décalages entre ces deux ensembles.

Ils seront par la suite susceptibles d'être corrélés avec les indicateurs de compétitivité dans la mesure où l'on sait qu'un solde migratoire positif est parfois le corollaire d'implantations d'entreprises et d'investissements sur un territoire donné.

a) Le taux d'évolution globale de la population entre 1982 et 1999

Cet indicateur rend compte des variations de population au cours des deux périodes intercensitaires 1982-1990 et 1990-1999. Il s'agit d'un pourcentage de l'évolution moyenne annuelle qui intègre l'évolution due aux soldes migratoire et naturel.

Analyse régionale

- L'ensemble nantais constitue un espace hétérogène qui présente des dynamismes démographiques très variés mais toutefois assez favorables. Vannes (0,99 et 1,49 %) et, dans une moindre mesure, Les Sables-d'Olonne (1,08 et 0,95 %) et Nantes (0,73 et 1,05 %) se détachent des autres villes en enregistrant les taux de croissance démographique les plus élevés de cet espace. La majorité des autres villes dont Angers et La Roche-sur-Yon enregistrent une croissance annuelle modérée, voire assez soutenue, comprise entre 0,14 et 0,95 %. Seules Cholet et Saumur perdent de la population au cours des deux périodes intercensitaires.

- L'arrière-pays bordelais est marqué par une nette dichotomie entre, d'une part, des villes situées à proximité du littoral qui connaissent une croissance soutenue telles qu'Arcachon (1,19 et 1,56 %) et Bayonne (0,83 et 0,67 %) et, d'autre part des villes de l'intérieur qui, certes ont gagné de la population mais de manière plus modérée entre 1982 et 1990. Bordeaux se situe à la charnière de ces deux types de villes avec un taux de croissance annuel moyen assez élevé même s'il a décliné pendant la deuxième période (0,94 et 0,63 %).

- La région Midi-Pyrénées est confrontée à trois cas de figure. Premièrement, on remarque que la métropole toulousaine détient de loin le taux de croissance le plus fort de tout l'espace régional (1,58 et 1,48 %). Se détache ensuite un groupe de trois villes (Cahors, Montauban, Albi) qui se maintiennent à un niveau honorable de croissance démographique, entre 0,20 et 0,40 %. Enfin, on distingue un troisième ensemble de villes qui perdent de la population sur au moins une des périodes considérées. La petite ville de Foix (-0,54 et -0,73 %) enregistre par ailleurs le déficit démographique le plus conséquent à l'échelle des trois espaces régionaux étudiés.

Analyse interrégionale

Nous pouvons constater que quelque soit l'espace régional concerné, la métropole figure toujours parmi les villes les plus dynamiques même si la suprématie de Toulouse paraît plus évidente que celle de Nantes et Bordeaux. Ce constat met en évidence le processus de métropolisation à l'oeuvre depuis quelques décennies. Pourtant, au-delà de ce trait commun, les dynamiques démographiques témoignent de situations très contrastées d'une région à l'autre. Alors que Bordeaux n'occupe que la troisième place régionale en terme d'accroissement démographique, Toulouse possède une croissance très soutenue sans commune mesure avec celle enregistrée dans son arrière-pays. Ainsi, cette métropole domine largement son espace régional avec un taux annuel moyen cinq fois supérieur à celui de la deuxième ville la plus dynamique (Albi). Nantes se trouve dans une posture différente de celle des deux autres métropoles régionales. En effet, bien que figurant parmi les villes les plus dynamiques de son espace régional derrière deux villes littorales (Vannes et Les Sables-d'Olonne), Nantes est suivie de près par Angers qui connaît un dynamisme démographique à peine inférieur.

b) Le solde naturel entre 1990 et 1999

Analyse régionale

- Toutes les villes de l'arrière-pays nantais, exceptée Les Sables-d'Olonne (-0,31 %), ont enregistrées un solde naturel annuel moyen positif entre 1990 et 1999. Des disparités existent toutefois entre les villes de cet espace. Ainsi, les excédents naturels de Vannes (0,61 %), d'Angers (0,63 %) et de Laval (0,71 %) sont deux à trois fois supérieurs à ceux de Nantes (0,26 %, huitième rang) et de Saint-Nazaire (0,18 %).

- Mont-de-Marsan et Angoulême se démarquent des autres villes de l'arrière-pays bordelais avec des soldes naturels de respectivement 0,38 et 0,27 % et se montrent plus dynamiques que la métropole aquitaine (0,23 %) qui n'occupe que le cinquième rang. Encore moins dynamiques sont les villes situées près du littoral (entre -0,11 et -0,18 %) et surtout Bergerac qui enregistre le solde naturel le plus déficitaire de tout l'espace considéré (-0,32 %).

- Sept des neuf villes de la région Midi-Pyrénées possèdent un solde naturel excédentaire. On constate toutefois que Toulouse (0,61 %) enregistre le plus fort taux annuel moyen de cette région qui est par ailleurs deux fois supérieur à celui de Rodez (0,31 %) pourtant située immédiatement derrière, au deuxième rang régional. Enfin, Auch et Foix (-0,01 et -0,12 %) confirment leur situation de déprise démographique déjà constatée auparavant.

Analyse interrégionale

Comme précédemment, Toulouse occupe une position remarquable à l'échelle de sa région. Cette métropole se démarque nettement des autres villes de sa région, contrairement à Nantes et Bordeaux qui enregistrent des soldes naturels inférieurs à ceux de nombre de villes situées dans leur arrière-pays.

Par ailleurs, on constate que l'opposition traditionnelle entre un modèle démographique de l'Ouest dans lequel l'essentiel de la dynamique démographique revient au mouvement naturel et un modèle du Sud-Ouest défini au contraire par une extrême discrétion du rôle dévolu au mouvement naturel, est toujours d'actualité.

c) L'indice de jeunesse en 1999

L'indice de jeunesse est le rapport entre la part des moins de 20 ans et la part des 60 ans ou plus. Il a été calculé à partir du Recensement Général de la Population (RGP) effectué par l'INSEE pour l'année 1999. Il constitue un indicateur qui permet d'appréhender l'évolution démographique à long terme, sachant qu'une population plus jeune est potentiellement plus féconde et donc plus à même d'assurer un renouvellement des générations.

Analyse régionale

- Globalement, les plus grandes villes sont aussi celles qui possèdent la plus forte proportion de jeunes. Ainsi, toutes les villes de l'ensemble nantais qui abritent plus de 50 000 habitants, exceptée Saint-Nazaire, ont un indice de jeunesse supérieur à 1,1. Nous remarquons qu'entre la métropole nantaise (1,391) et Les Sables-d'Olonne (0,562), l'écart est très important et reflète des profils fonctionnels très différents avec, d'une part, une ville aux activités tertiaires et industrielles dynamiques et attrayantes pour les jeunes populations et, d'autre part, une station balnéaire vieillissante.

- Les villes de l'arrière-pays bordelais présentent dans l'ensemble des indices de jeunesse beaucoup moins élevés que celles de l'arrière-pays nantais. Seulement quatre d'entre-elles possèdent une plus forte proportion de "jeunes" que de "vieux". Parmi celles-ci, se distinguent nettement Bordeaux (1,218) et Mont-de-Marsan (1,147). A l'opposé, les villes les plus "vieilles" sont soit des villes proches du littoral (Arcachon, Dax, Bayonne) réputées attractives pour les retraités, soit des villes dont le dynamisme démographique s'est essouffé durant les deux dernières décennies (Périgueux, Bergerac). Enfin, notons que ces cinq villes ont toutes enregistré des soldes naturels déficitaires entre 1990 et 1999.

- Toulouse s'impose au sein de sa région comme la ville "jeune" par excellence avec un indice de jeunesse (1,312) beaucoup plus élevé que celui des villes qu'elle polarise. Seule Rodez se détache des autres villes de l'arrière-pays toulousain avec une proportion de moins de 20 ans égale à celle des plus de 60 ans. Les sept autres villes de cet espace enregistrent toutes des indices de jeunesse inférieur à 1.

Analyse interrégionale

On peut observer que, dans les trois espaces régionaux étudiés, les métropoles se démarquent des autres villes en présentant à chaque fois l'indice de jeunesse le plus élevé. Précisons toutefois que les écarts sont plus importants dans les régions bordelaise et toulousaine qu'au sein de l'ensemble nantais où Angers (1,364) talonne la métropole (1,391), notamment grâce à l'importance de sa population estudiantine et à un solde naturel particulièrement élevé. Par ailleurs, l'analyse des indices de jeunesse semble confirmer, du moins partiellement, l'existence d'une corrélation positive entre cet indicateur et le solde naturel.

BILAN

- Vannes, Nantes et Angers obtiennent de bons scores dans les trois indicateurs considérés dans ce champ et se placent en tête de ce classement. Se détache ensuite un deuxième groupe réunissant les agglomérations de Laval, La Roche-sur-Yon et Cholet. Enfin, Le Mans, Saint-Nazaire, Saumur et Les Sables-d'Olonne possèdent des dynamiques moins favorables même si certaines d'entre-elles enregistrent de bons résultats dans un indicateur. C'est en effet le cas des Sables-d'Olonne, dernière de ce classement, qui malgré une croissance démographique soutenue, se caractérise par la faiblesse de son solde naturel et de son indice de jeunesse, ce qui laisse donc présager un solde migratoire particulièrement élevé.

- Bordeaux et Mont-de-Marsan figurent en tête de ce classement et ce malgré un dynamisme démographique en deçà de celui enregistré par Nantes, Vannes et Angers. On distingue ensuite un groupe constitué des agglomérations d'Angoulême, Pau et Agen qui, globalement, obtiennent des scores moyens dans tous les indicateurs. Un troisième groupe réunit Arcachon, Bayonne, Périgueux, Dax et Bergerac. Ces villes ont en commun une forte proportion de plus de 60 ans qui se traduit ici par des soldes naturels faibles.

- Toulouse obtient le score maximal pour chacun des trois indicateurs. Elle constitue également, parmi les 29 unités urbaines étudiées, celle qui se montre la plus dynamique. Loin derrière se trouvent les agglomérations de Montauban, Rodez, Albi, Cahors, Castres et Tarbes, caractérisées par des résultats moyens voire médiocres malgré des soldes naturels relativement bons. Enfin, Auch et Foix cumulent les mauvais résultats dans les trois indicateurs. De plus, la faiblesse de leur indice de jeunesse est assez préoccupant pour ces deux villes qui apparaissent assez peu enclines à s'extraire de cette situation de déprise démographique amorcée depuis déjà plusieurs décennies.

Les métropoles régionales atlantiques figurent toujours parmi les agglomérations qui bénéficient des dynamiques démographiques les plus favorables, même si Bordeaux se trouve ici sensiblement en retrait des deux autres métropoles. A l'opposé, les villes qui obtiennent les scores les plus faibles se trouvent systématiquement parmi celles qui sont les moins peuplées.

Les disparités sont particulièrement perceptibles au sein de la région Midi-Pyrénées où Toulouse se montre beaucoup plus dynamique que les villes de son arrière-pays, alors que dans les ensembles nantais et bordelais, certaines villes (Angers, Vannes et Mont-de-Marsan) se distinguent par des résultats comparables à ceux enregistrés par la métropole.

Enfin, rappelons que la présente étude porte sur le périmètre des unités urbaines. Elle ne rend donc pas compte des effets imputables au processus de périurbanisation, lequel a pris de l'ampleur durant la période considérée. Par conséquent, le dynamisme démographique de certaines villes a pu être sous-estimé. Par ailleurs, rappelons que les mouvements résidentiels en direction des couronnes périurbaines concernent surtout les jeunes ménages, et peuvent avoir une incidence sur l'indice de jeunesse des unités urbaines.

B) L'attractivité

Ce champ a pour but d'évaluer l'attractivité de chacune des unités urbaines étudiées, et plus particulièrement, l'attraction exercée par les métropoles sur leur environnement régional, en tenant compte des **soldes migratoires et des navettes domicile-travail** effectuées quotidiennement par les actifs.

Dans un deuxième temps, nous nous intéresserons à la distribution des **équipements d'enseignement supérieur et hospitaliers**. L'étude de leur répartition permet d'évaluer le pouvoir d'attraction des métropoles et des villes intermédiaires sachant qu'une ville qui dispose de certains services ou équipements rares a potentiellement une forte capacité à capter les flux de personnes et de capitaux. Par ailleurs, nous savons que l'évolution de ces dernières décennies a conduit de nombreuses villes intermédiaires et moyennes à se doter d'équipements longtemps restés métropolitains, réduisant ainsi le recours aux niveaux supérieurs de la hiérarchie urbaine. Ainsi, nous verrons si les villes de l'Espace Atlantique français ont bénéficiées de cette diffusion des services et équipements rares ou si, au contraire, les métropoles ont conservées leur monopole. Enfin, nous serons en mesure de vérifier si la répartition des services et équipements est cohérente avec la hiérarchie urbaine régionale.

a) Le solde migratoire

Analyse régionale

- Les Sables-d'Olonne et Vannes se détachent nettement du lot avec des soldes migratoires annuels de respectivement 1,26 et 0,87 % que l'on peut attribuer en grande partie au phénomène de littoralisation. Les villes les moins attractives sont celles situées à l'intérieur des terres (Laval, Le Mans, Cholet et Saumur). Cholet (-0,86 %) détient d'ailleurs le solde migratoire le plus faible de tout l'espace considéré.

- Au sein de l'ensemble bordelais, la dichotomie littoral - espaces intérieurs est encore plus évidente. On observe, d'un côté, des villes situées à proximité du littoral (Arcachon, Bayonne et Dax) parmi les plus attractives de notre périmètre d'étude et, de l'autre, des villes qui le sont beaucoup moins. Seule l'agglomération d'Angoulême présente un solde migratoire négatif (-0,18 %). L'attraction bordelaise (0,40 %) se fait peu ressentir à l'échelle régionale.

- Toulouse constitue la seule ville véritablement attractive au sein de la région Midi-Pyrénées avec un taux annuel moyen de 0,85 %. Cette métropole domine un espace régional particulièrement déprimé. Cahors et Albi, les deux seules villes à connaître un solde migratoire positif, se trouvent loin derrière avec des taux inférieurs à 0,20 %.

Analyse interrégionale

A l'échelle des trois aires de commandement, l'analyse des soldes migratoires fait apparaître deux phénomènes majeurs :

- L'attraction exercée par les villes du littoral et la relative déprise qui caractérise bon nombre de celles situées à plus de 100 km à l'intérieur des terres. Arcachon (1,74 %) constitue le parfait exemple de la station balnéaire qui a su tirer profit de sa proximité d'une grande ville (64 km la sépare de Bordeaux dont 45 km sur voie rapide) pour attirer des actifs à la recherche d'un cadre de vie plus qualitatif.

- Le processus de métropolisation touche particulièrement la région Midi-Pyrénées. Toulouse semble faire le vide autour d'elle en captant l'essentiel des migrants de la région. Ce genre de situation est moins perceptible au sein des ensembles nantais et bordelais.

b) Les navettes domicile-travail

Il s'agit du nombre d'actifs qui, en 1999, se sont quotidiennement rendus dans chacune des 29 unités urbaines étudiées. Ce recensement se limite aux navettes quotidiennes qui relient une des communes de l'unité urbaine à une commune extérieure à celle-ci. L'étude ne prend donc pas en compte les navettes quotidiennes qui interviennent entre communes appartenant à la même unité urbaine.

Le nombre de navettes quotidiennes permet d'apprécier l'attractivité d'une agglomération par rapport à une autre. Toutefois, il convient de signaler que si une unité urbaine polarise peu d'actifs, cela ne signifie pas forcément qu'elle possède un marché de l'emploi déprimé et peu attractif. En effet, un faible nombre de navettes quotidiennes peut être dû au fait que les entreprises et les administrations de la dite unité urbaine disposent localement d'une main d'oeuvre qualifiée en nombre suffisant.

Analyse régionale

- Nantes (119 640 navettes quotidiennes) est l'agglomération la plus attractive pour les actifs, elle en capte trois fois plus qu'Angers (39 754) et quatre fois plus que Le Mans (28 899). Par ailleurs, elle attire plus d'actifs (21,9 % de la population de l'unité urbaine) que ce que sa masse démographique laisserait supposer. Laval et Vannes (8 825 et 8 305) sont les villes moyennes les plus attractives, loin devant Cholet et La Roche-sur-Yon (5 216 et 3 814). Cette dernière attire d'ailleurs presque deux fois moins d'actifs que Les Sables-d'Olonne (6 901) qui est pourtant moins peuplée.

- Avec 197 318 migrants quotidiens, la métropole aquitaine se détache nettement des autres unités urbaines de son espace régional. Celle-ci capte quotidiennement près de cinq fois plus d'actifs que Bayonne et Pau (40 141 et 41 939), villes déjà particulièrement attractives. Agen, Périgueux et Angoulême se montrent également attractives avec un nombre de navettes quotidiennes de l'ordre de 23 % de leur population. Notons enfin que, de masses démographiques pourtant comparables, les deux villes landaises n'ont pas la même attractivité. En effet, la ville de Dax (7 845) capte presque deux fois plus d'actifs que Mont-de-Marsan (4 473).

- En région Midi-Pyrénées, l'attractivité du marché de l'emploi toulousain apparaît comme disproportionnée en comparaison des autres unités urbaines. Toulouse (159 932) reçoit quotidiennement dix fois plus d'actifs que Tarbes (15 098) et presque 16 fois plus qu'Albi (10 436). Dans cette région, les plus petites villes (Cahors, Auch, Foix) sont aussi celles qui sont les moins concernées par les navettes quotidiennes. C'est également le cas de Montauban (5 272) dont l'attractivité semble restreinte par la proximité de Toulouse, accessible en moins de 45 minutes par la route.

Analyse interrégionale

Nous pouvons constater que chacune des trois aires de commandement présentent une situation qui lui est propre :

- Au sein de l'ensemble nantais, le volume des navettes quotidiennes reproduit assez bien la hiérarchie urbaine, à l'exception de La Roche-sur-Yon.

- L'ensemble bordelais est marqué par l'attractivité de sa métropole même si l'attractivité de Pau et de Bayonne est également discernable à l'échelle régionale. Par ailleurs, ajoutons que ces deux villes attirent quotidiennement plus d'actifs qu'Angers, pourtant plus peuplée.

- En Midi-Pyrénées, la polarisation toulousaine se fait très nettement ressentir à tel point qu'aucune unité urbaine ne semble être suffisamment attractive pour faire contrepoids à Toulouse et émerger à l'échelle régionale.

c) Les équipements d'enseignement supérieur

L'étude de la répartition des établissements d'enseignement supérieur permet de distinguer les villes qui ont la capacité d'offrir aux jeunes un niveau de formation élevé leur permettant de s'adapter plus aisément au marché du travail.

A travers les structures d'enseignement supérieur, il s'agit également d'évaluer le potentiel des villes à capter et à produire de la connaissance. En outre, l'enseignement est une activité utile au renouvellement des bases économiques et fonctionnelles des villes et témoignent de leur capacité à s'insérer dans des réseaux d'échanges d'informations scientifiques et techniques.

D'abord caractéristiques du niveau métropolitain, les équipements d'enseignement supérieur ont progressivement gagnés les villes de rangs inférieurs, si bien qu'aujourd'hui quasiment toutes les préfectures sont dotées d'une université sinon d'une antenne universitaire.

Afin de hiérarchiser ces structures, il convient ici de considérer, d'une part, les villes qui disposent d'une université à part entière avec des effectifs parfois importants, un nombre souvent étoffé de laboratoires de recherche, des relations internationales structurées et une autonomie administrative. D'autre part, il faut prendre en compte les villes qui ne disposent que de structures universitaires sous forme d'antennes ou encore de formations techniques dans le cadre unique d'Instituts Universitaires de Technologie (IUT), sachant qu'une ville qui est dotée de tels équipements est en mesure de retenir une partie de ses jeunes voire d'en attirer provenant des environs.

Cette analyse est complétée par l'inventaire, dans chaque ville siège d'université, du nombre de diplômes de troisième cycle¹² proposés dans le cadre d'une formation initiale.

Analyse régionale

- L'ensemble nantais se caractérise par la présence de quatre villes sièges d'université (Nantes, Angers¹³, Le Mans et Vannes¹⁴). Toutes les autres villes, exceptée Les Sables-d'Olonne, disposent d'une antenne universitaire et d'un IUT. En ce qui concerne le nombre de diplômes de troisième cycle, la hiérarchie urbaine régionale est relativement bien respectée: l'université de Nantes en propose presque deux fois plus que celles d'Angers (111 contre 65), et nettement plus que celles du Mans et de Vannes (35 et 24).

- L'arrière-pays bordelais compte cinq universités, situées à Bordeaux (4) et Pau (1). Cinq villes disposent d'antennes universitaires et d'un IUT dépendants des universités de Bordeaux (Périgueux, Agen, Mont-de-Marsan), de l'université de Pau et des pays de l'Adour (Bayonne) et de l'université de Poitiers (Angoulême). Notons que les trois villes de cet espace

¹² Masters II, DESS et troisièmes années d'écoles d'ingénieurs

¹³ La ville d'Angers possède deux universités : une université publique et l'Université Catholique de l'Ouest

¹⁴ Le centre universitaire de Vannes constitue avec celui de Lorient l'université multipolaire de Bretagne-Sud

qui n'occupent pas une fonction de préfecture (Arcachon, Bergerac, Dax) sont les seules à ne disposer d'aucun équipement universitaire.

Les quatre universités bordelaises dominent largement celle de Pau en proposant quatre fois plus de diplômes du troisième cycle (221 contre 54). Par ailleurs, douze formations de troisième cycle proposées par l'université paloise sont en réalité dispensées dans les antennes universitaires de Bayonne (9) et de Tarbes (3). Pau est d'ailleurs la seule ville siège d'université de l'espace étudié à avoir essaimé au-delà de ses frontières régionales, dans le cadre du réseau de villes l'associant à Tarbes et Lourdes.

- Au sein de la région Midi-Pyrénées, Toulouse est la seule ville universitaire à part entière avec trois universités. Par contre, on constate que les équipements universitaires sont bien répartis dans cette région car toutes les villes étudiées, exceptée Auch, disposent d'une antenne universitaire et d'un IUT. Les universités toulousaines proposent le nombre le plus important de diplômes du troisième cycle (267) des trois ensembles régionaux considérés.

Analyse interrégionale

Nous avons trois types très différents d'implantation des équipements universitaires qui reflètent la diversité des armatures urbaines des espaces étudiés :

- Dans l'ensemble nantais, la répartition des équipements universitaires est assez largement en rapport avec la hiérarchie urbaine même si Saint-Nazaire apparaît comme sous-équipée comparée à Vannes. Cet espace compte quatre villes sièges d'université contre deux en Aquitaine et seulement une en Midi-Pyrénées.

- Dans l'arrière-pays bordelais, l'implantation des équipements universitaires est nettement plus discriminante. Alors qu'en région Pays de la Loire, des villes comme Saumur et Cholet sont dotées d'antennes universitaires, on voit encore, en Aquitaine, des unités urbaines de plus de 50 000 habitants (Arcachon, Bergerac) totalement dépourvues de ce type d'équipement. Ce manque d'équipements universitaires aux rangs inférieurs de l'armature urbaine régionale semble bénéficier à Bordeaux qui concentre à elle seule 80 % des diplômes de troisième cycles de son ensemble régional.

- L'implantation des structures d'enseignement supérieur en région Midi-Pyrénées se caractérise par la prééminence de Toulouse qui résulte principalement de l'absence de ville de rang intermédiaire. Paradoxalement, toutes les villes de cette région disposent d'au moins un IUT, même parmi celles de moins de 30 000 habitants (Foix, Cahors, Auch). Ceci témoigne des efforts consentis, depuis les deux dernières décennies, par les trois universités toulousaines pour délocaliser leurs formations de premier et second cycles.

d) Les équipements hospitaliers

Contrairement aux centres hospitaliers dits "locaux", les centres hospitaliers universitaires (CHU) et les centres hospitaliers régionaux universitaires (CHRU) sont des établissements qui regroupent plusieurs hôpitaux et dont la vocation ne se limite pas à la seule administration de soins. En effet, ces équipements, structurants à l'échelle de l'agglomération, sont également des lieux de recherche et d'enseignement. En proposant des services et des prestations qu'on ne trouve parfois nulle part ailleurs à l'échelle régionale, les CHU et les CHRU constituent des éléments attractifs majeurs pour les villes qui en sont dotées. En outre, nous pouvons aussi évoquer les rémunérations versées à leurs nombreux salariés (plusieurs milliers) qui représentent une masse financière ayant un impact direct sur l'économie locale.

Analyse régionale

- L'ensemble nantais à la particularité de disposer simultanément d'un CHRU, à Nantes, et d'un CHU, à Angers. Ces deux équipements sont par ailleurs relativement proches et se trouvent donc en concurrence directe sur le plan de leur attractivité au sein de leur espace régional. Cette proximité explique en partie que seulement 25 % des patients du CHRU de Nantes et 16 % de ceux du CHU d'Angers proviennent d'autres départements que celui dans lequel ils sont localisés (Loire-Atlantique et Maine-et-Loire).

- Le CHRU de Bordeaux se montre plus attractif que celui de Nantes avec 31 % de clientèle extra-départementale. Il propose un total de 3 368 lits répartis dans sept hôpitaux et s'impose comme le plus gros équipement de santé du Sud-Ouest.

- Le CHRU de Toulouse est le plus attractif au sein de sa région (35 % de patients venant des autres départements). Néanmoins, en proposant seulement 2 818 lits, il est paradoxalement celui qui possède la capacité d'accueil la moins importante.

Analyse interrégionale

La distribution des équipements hospitaliers respecte bien la hiérarchie urbaine. Ainsi, les CHRU sont implantés dans les métropoles qui occupent par ailleurs chacune une fonction de capitale régionale. La seule ville intermédiaire à disposer d'un CHU est Angers, ce qui n'a rien d'étonnant compte tenu du fait que cette ville possède deux universités fortes de près de 30 000 étudiants et se positionne au quatrième rang démographique parmi les villes étudiées. La seule surprise tient au fait que les villes intermédiaires de Pau et du Mans ne disposent pas de CHU bien que chacune d'entre-elles abrite un siège d'université. Enfin, toutes les villes moyennes et petites des espaces concernés possèdent un centre hospitalier.

BILAN

- Nantes et Angers constituent un premier groupe de villes particulièrement attractives qui détiennent les scores les plus élevés dans au moins deux indicateurs. Vannes, Les Sables-d'Olonne, Le Mans et Saint-Nazaire forment un deuxième groupe de villes obtenant de moins bons résultats principalement en raison de l'absence dans celles-ci d'équipements hospitaliers d'envergure. Le troisième groupe associe des villes (La Roche-sur-Yon, Saumur, etc.) qui obtiennent des scores moyens ou faibles quelque soit l'indicateur considéré. Ce dernier groupe ne compte aucune ville intermédiaire.

- Bordeaux se montre nettement plus attractive que les villes de son arrière-pays en obtenant le score maximal dans trois des quatre indicateurs. Bayonne, Pau, Périgueux et Agen sont relativement attractives à en croire leur solde migratoire et leurs bons résultats en terme de navettes quotidiennes. Angoulême, Arcachon, Mont-de-Marsan, Dax et Bergerac forment, quant à elles, un troisième groupe de villes moins attractives, surtout en raison de leur relative carence en matière de services rares.

- Toulouse est de loin l'unité urbaine la plus attractive de la région Midi-Pyrénées. Elle obtient les meilleurs résultats dans tous les indicateurs. Albi, Rodez et Tarbes se démarquent des autres villes de l'arrière-pays toulousain en attirant un nombre non négligeable d'actifs dans le cadre des navettes domicile-travail. Enfin, Cahors, Castres, Montauban, Foix et Auch se révèlent être les villes les moins attractives de cette région.

Nous pouvons constater, qu'au sein des trois ensembles régionaux considérés, la métropole est toujours la ville la plus attractive, même si Nantes est suivie de près par Angers. Les métropoles confirment ainsi leur statut de villes motrices et structurantes, en captant un grand nombre d'actifs grâce à un marché de l'emploi diversifié et dynamique ainsi qu'en mettant à la disposition de sa population des services et des équipements peu répandus à l'échelle régionale.

C) La compétitivité économique

Ce champ n'a pas pour vocation d'élaborer un portrait fonctionnel sur la base des spécialisations industrielles et tertiaires développées par chacune des unités urbaines étudiées. Il s'agit plutôt de comparer, dans chaque ensemble régional, la compétitivité économique de la métropole régionale et celle des unités urbaines qui gravitent autour d'elle, de façon à éventuellement mettre en évidence des villes dynamiques et bien intégrées à l'économie régionale voire nationale et d'autres moins prospères et sous influence métropolitaine.

Pour ce faire nous évaluerons, dans un premier temps, la vitalité du tissu économique des villes considérées au travers d'indicateurs tels que **le nombre d'entreprises de plus de 10 et 500 salariés** et par le biais d'un état des lieux de **la dynamique technopolitaine** dans ces régions atlantiques. Cet instantané des atouts dont disposent les villes sera, dans un deuxième temps, complété par une analyse reflétant les dynamiques qui sous-tendent l'activité économique de celles-ci en considérant **l'évolution annuelle des emplois**. Enfin, l'étude des **taux de chômage** permettra d'identifier les villes qui sont restées à l'écart de la croissance métropolitaine.

a) Le nombre d'entreprises de plus de 10 et 500 salariés

A travers l'étude de la répartition des entreprises de plus de 10 et 500 salariés, il s'agit d'identifier les villes qui possèdent un fort potentiel entrepreneurial et donc en mesure de constituer un maillon fort du réseau urbain régional.

Toutefois, cet indicateur ne rend pas vraiment compte de la densité du tissu d'entreprises des villes concernées. C'est pourquoi nous compléterons notre analyse en considérant ces effectifs en fonction du poids démographique des villes par le biais d'un ratio "nombre d'habitants / nombre d'entreprises de plus de 10 et 500 salariés" (voir tableaux ci-dessous).

RAPPORT ENTRE LE NOMBRE D'HABITANTS ET LE NOMBRE D'ENTREPRISES DE + DE 10 SALAIRES					
ENSEMBLE BORDELAIS		ENSEMBLE TOULOUSAIN		ENSEMBLE NANTAIS	
Dax	170	Rodez	131	La Roche-sur-Yon	153
Agen	182	Auch	167	Laval	157
Périgueux	190	Cahors	190	Cholet	157
Bordeaux	202	Foix	192	Vannes	174
Pau	204	Toulouse	194	Nantes	201
Bayonne	223	Albi	201	Angers	212
Angoulême	227	Montauban	205	Saumur	218
Mont de Marsan	232	Castres	226	Saint-Nazaire	219
Bergerac	262	Tarbes	275	Le Mans	222
Arcachon	318			Les Sables-d'Olonne	251

RAPPORT ENTRE LE NOMBRE D'HABITANTS ET LE NOMBRE D'ENTREPRISES DE + DE 500 SALAIRES					
ENSEMBLE BORDELAIS		ENSEMBLE TOULOUSAIN		ENSEMBLE NANTAIS	
Angoulême	20 749	Toulouse	17 297	Cholet	13 551
Périgueux	21 180	Rodez	19 229	Laval	15 682
Agen	23 163	Tarbes	38 707	La Roche-sur-Yon	16 421
Bordeaux	27 923	Foix	/	Le Mans	21 647
Bayonne	44 741	Auch	/	Angers	22 684
Pau	60 471	Cahors	/	Nantes	24 770
Mont de Marsan	/	Montauban	/	Saint-Nazaire	34 221
Bergerac	/	Castres	/	Vannes	60 062
Arcachon	/	Albi	/	Les Sables-d'Olonne	/
Dax	/			Saumur	/

Analyse régionale

- Bien que l'agglomération nantaise compte le plus grand nombre d'entreprises, celle-ci en abrite moins que ce que sa masse démographique laisserait supposer. Ainsi, quelques villes moyennes (La Roche-sur-Yon, Laval, Cholet) présentent un ratio "nombre d'habitants / nombre d'entreprises de plus de 10 et 500 salariés" qui laisse présager l'existence d'un tissu économique plus dense. Par exemple, Laval, dont l'unité urbaine ne comptait que 62 729 habitants en 1999, dispose d'implantations industrielles de grands groupes tels que Solvay, Valeo et Thomson. Cependant, Nantes possède presque autant d'entreprises de plus de 500

salariés (22) que les trois villes de son arrière-pays les mieux pourvues en ce type d'entreprises : Angers (10), Le Mans (9) et Saint-Nazaire (4). Enfin, Saumur et Les Sables-d'Olonne sont caractérisées par un faible nombre de PME et par l'absence d'entreprises de plus de 500 salariés.

- A première vue, Bordeaux domine largement son espace régional avec un nombre de grandes entreprises (27) supérieur aux effectifs cumulés de l'ensemble des autres villes (18). Pourtant, Dax, Agen et Périgueux se démarquent par un tissu d'entreprises de plus de 10 salariés plus dense que celui de la métropole aquitaine. Par ailleurs, Angoulême détient le ratio "nombre d'habitants / nombre d'entreprises de plus de 500 salariés" le plus favorable de cet espace, avec une grande entreprise pour 20 749 habitants. A l'opposé, Bergerac, Mont-de-Marsan et Arcachon se caractérisent par la faiblesse de leur tissu d'entreprises.

- En région Midi-Pyrénées, la répartition des entreprises est particulièrement déséquilibrée. Toulouse abrite près des deux tiers des 5 652 entreprises de plus de 10 salariés et 44 des 48 grandes entreprises réparties dans les neuf villes étudiées. Hormis Toulouse, seules Rodez et Tarbes possèdent des entreprises de plus de 500 salariés (2 chacune). Rodez se démarque également par le tissu d'entreprises le plus dense de la région avec une entreprise de plus de 10 salariés pour 131 habitants contre 194 pour Toulouse et 275 pour Tarbes. Enfin, on remarque la faiblesse du tissu entrepreneurial du triangle Albi, Castres, Montauban. Ces trois villes possèdent un faible nombre de PME et sont dépourvues de grandes entreprises alors que, de poids démographiques comparables, des villes comme Laval et Cholet en possèdent chacune quatre.

Analyse interrégionale

En comparant les trois aires de commandement nous pouvons constater que, même si la prééminence des métropoles régionales paraît évidente, on distingue cependant deux situations sensiblement différentes :

- Au sein des ensembles nantais et bordelais, la répartition des entreprises est globalement en rapport avec le poids démographique des unités urbaines. Seuls quelques cas isolés viennent nuancer ce constat. Tel est le cas de Cholet, Laval et La Roche-sur-Yon dans les Pays de la Loire et de Périgueux et Agen en Aquitaine, remarquables par le grand nombre d'entreprises qu'elles accueillent.

- La région Midi-Pyrénées est régit par des dynamiques qui semblent une fois de plus privilégier Toulouse. Par exemple, Tarbes qui est déjà dix fois moins peuplée que Toulouse est également marginalisée sur le plan économique car elle abrite 14 fois moins d'entreprises de plus de 10 salariés que cette dernière.

A part Rodez qui surprend par l'importance de son tissu d'entreprises, aucune unité urbaine n'est donc en mesure d'émerger à la échelle régionale pour faire contrepoids à la puissance économique de la métropole régionale qui, au contraire, confirme sa suprématie.

b) Les technopôles

La décision d'implantation d'une structure technopolitaine est une stratégie de développement des villes visant à améliorer les conditions locales des entreprises et à faciliter un renouvellement de leur base économique. La création d'un technopôle témoigne également d'une tentative des villes concernées d'éviter d'être les laissées-pour-compte du progrès technique, de la croissance et de la production de diversité. Ces réalisations, le plus souvent promues par les autorités locales, sont donc l'affirmation d'une prise de conscience : favoriser l'innovation technologique est maintenant nécessaire afin de répondre aux exigences d'adaptation rapide des entreprises aux conditions du marché, et créer des activités nouvelles souvent sur la base de savoir-faire locaux déjà repérés.

Nous considérons ici les sites technopolitains labellisés par France Technopoles Entreprise Innovation (FTEI), implantés dans quelques-unes des 29 unités urbaines concernées. Cette étude est complétée par l'inventaire des incubateurs et des Centres Régionaux d'Innovation et de Transfert de Technologies (CRITT), structures sont souvent associées aux technopôles :

- Les incubateurs sont des organismes ou investisseurs qui ont pour mission de favoriser la création d'entreprises innovantes en valorisant les compétences des laboratoires des établissements d'enseignement supérieur et des organismes de recherche publics.

- Les Centres Régionaux d'Innovation et de Transfert de Technologies (CRITT) ont, quant à eux, pour but de promouvoir et soutenir l'innovation dans le tissu économique régional. Les CRITT sont labellisés par l'Union européenne via le réseau "European Business and innovation center Network" (EBN) dont France Technopoles Entreprise Innovation est le relais au niveau national.

Analyse régionale

- L'ensemble nantais est pourvu de cinq sites technopolitains qui, exception faite de Saint-Nazaire, sont implantés dans les principales unités urbaines. Cependant, seule la technopole nantaise ("Atlanpole") possède simultanément l'ensemble des trois structures (technopôle, incubateur, CRITT). Le Mans se démarque aussi, de par la présence d'un CRITT associé à son technopôle, même si celui-ci ne dispose pas d'incubateur à part entière.

- L'ensemble bordelais est également bien doté en structures technopolitaines, avec cependant une localisation préférentielle dans les villes situées dans les strates supérieures de son armature urbaine. Bordeaux est toutefois la seule d'entre-elles à disposer d'un incubateur interne à son technopôle même si elle ne dispose pas de CRITT. Parmi les villes de plus petite taille, les technopôles d'Agen ("agropole") et de Bayonne ("Izarbel") sont accompagnés d'un CRITT alors que Pau ("Hélioparc") n'en possède pas.

- Toulouse est la seule agglomération de la région Midi- Pyrénées à disposer d'un site technopolitain (auquel il faut ajouter un incubateur interne et un CRITT). Notons toutefois que la réalisation d'un technopôle est prévue à Albi et que Castres est dotée d'un technopôle, mais celui-ci n'a pas été inventorié dans cette étude car il n'est pas labellisé par FTEI. Enfin, la

présence de CRITT dans cinq des villes de l'arrière-pays toulousain vient partiellement compenser l'absence de technopôle.

Analyse interrégionale

Les ensembles bordelais et nantais sont assez bien dotés en technopôles, contrairement à la région Midi-Pyrénées où Toulouse rassemble toutes les fonctions technopolitaines. Alors que les sites technopolitains devaient initialement se développer dans les agglomérations, souvent de grande taille, ayant vocation à être des technopoles, la présente étude révèle qu'un grand nombre de chefs-lieux de la façade atlantique en sont dotées ou en passe de l'être. Cette multiplication des technopôles montre comment les élus, à l'échelle départementale, comptent réaffirmer la tête de leur propre réseau urbain, en concentrant l'essentiel des initiatives de développement technologique dans la seule ville préfecture.

En effet, dans les arrière-pays de Bordeaux et Nantes, pratiquement toutes les villes intermédiaires préfectures, exceptée Angoulême, mais également certaines villes moyennes (Vannes, Laval, Agen) se montrent dynamiques en terme d'innovation technologique. Ceci témoigne de l'engouement des villes moyennes à relever le défi d'un changement d'organisation économique et spatiale qui consiste à s'inscrire dans une autre perspective que celle traditionnellement hiérarchique du réseau urbain français.

Cependant, il convient de rappeler que l'installation de technopôles dans des villes de taille plus modeste représente non seulement un effort important d'un point de vue financier mais aussi un risque politique. De plus, la création d'un technopôle peut apparaître comme la manifestation quelque peu disproportionnée d'un modernisme urbain auquel les sociétés des villes moyennes sont souvent peu habituées.

c) L'évolution annuelle moyenne de l'emploi

Analyse régionale

- La totalité des unités urbaines ont connu une croissance de l'emploi supérieure à 0,5 % par an. Cependant, Nantes, Vannes, Saint-Nazaire, Angers et Saumur se détachent avec des taux annuels supérieurs à 1 %. Le Mans, avec un taux annuel de 0,51 %, possède le marché de l'emploi le moins dynamique.

- Presque toutes les villes situées dans l'aire d'influence bordelaise ont connu une croissance soutenue hormis Angoulême (-0,08 %) qui est la seule à avoir vu son marché de l'emploi se contracter. Bordeaux n'occupe que le septième rang régional derrière Arcachon, Mont-de-Marsan, Dax, Agen, Bayonne et Pau. Arcachon constitue l'agglomération la plus dynamique (1,49 %). Cette forte croissance de l'emploi est à corrélérer avec les bons résultats obtenus dans les indicateurs démographiques.

- La région Midi-Pyrénées présente la situation la plus contrastée. On constate la prééminence de Toulouse (1,51 %) et de Cahors (1,28 %) qui profitent d'une croissance de l'emploi bien supérieure à celle enregistrée dans les autres villes de l'ensemble régional. Enfin, Tarbes a perdu des emplois et détient le plus faible taux du périmètre d'étude (-0,16 %).

Analyse interrégionale

L'ensemble nantais apparaît globalement comme l'espace le plus dynamique en terme de créations d'emplois avec une croissance annuelle moyenne de 1,07 % contre respectivement 0,80 et 0,62 % pour les aires de commandement de Bordeaux et Toulouse.

Par ailleurs, la répartition de la croissance des emplois est plutôt homogène au sein des régions nantaises et bordelaises alors que les écarts sont nettement plus importants en Midi-Pyrénées où Toulouse règne sans partage sur son espace régional et canalise une grande partie des emplois créés.

d) Le chômage

Le taux de chômage est le rapport entre le nombre de demandeurs d'emplois et la population active totale, qui comprend les personnes salariées et non salariées, les militaires du contingent et les chômeurs. Précisons qu'un chômeur est ici défini comme une personne sans emploi et qui en recherche un, ce qui n'implique pas forcément qu'elle soit inscrite à l'ANPE. Il ne s'agit donc pas du chômage au sens du Bureau International du Travail (BIT).

Cet indicateur rend partiellement compte de la situation économique de l'unité urbaine en même temps que de la composition de sa population. Un fort taux de chômage n'est pas favorable au développement car il pousse soit les chômeurs à quitter l'unité urbaine pour trouver un emploi soit à effectuer des navettes domicile-travail sur des distances parfois importantes.

Analyse régional

- La région nantaise enregistre des taux de chômage très variés, allant de 10,1 à 16,9 %. Laval et La Roche-sur-Yon se détachent nettement des autres villes grâce à une part de demandeurs d'emploi égale à respectivement 10,1 et 11,5 % de la population active. D'une manière générale, les plus grandes villes (Nantes, Le Mans, Saint-Nazaire) sont marquées par des taux de chômage plus élevés que celles de taille plus modeste même si Saumur, l'unité urbaine la moins peuplée, détient le taux le plus élevé de tout l'ensemble nantais.

- Bordeaux possède le cinquième taux le plus élevé de son aire de commandement avec 14,8 % des actifs qui recherchent un emploi. Ce taux est pourtant moins élevé que celui d'Angoulême (16,4 %), de Bergerac (15,9 %) et des villes du littoral atlantique. Les taux de chômage les plus bas concernent les villes situées le plus à l'écart de Bordeaux, dans la moitié Sud de l'Aquitaine : Mont-de-Marsan (12,5 %), Pau (12,9 %) et Dax (13,4 %).

- La région Midi-Pyrénées connaît la situation la plus contrastée des trois espaces considérés avec des taux de chômage qui s'étalent de 7,7 % (Rodez) à 16,4 % (Tarbes). Toulouse enregistre un des taux les plus élevés (14,5 %) alors que la majorité des villes de son arrière-pays s'en sort mieux. Cette situation, inverse de celle observée par les précédents indicateurs, prouve qu'il n'existe pas de réelle corrélation entre le taux de chômage et le dynamisme économique d'une ville.

Analyse interrégionale

L'étude du taux de chômage met en exergue des contextes généralement plus difficiles dans les grandes agglomérations que dans les villes moyennes. Aucune des trois métropoles atlantiques ne se démarque vraiment au sein de son espace régional. On peut toutefois émettre l'hypothèse que ces taux de chômage élevés s'expliquent en grande partie par l'attraction exercée par ces métropoles sur les demandeurs d'emploi qui estiment avoir plus de chance d'acquérir une situation professionnelle dans des villes proposant un large éventail d'activités industrielles et d'emplois tertiaires.

BILAN

- Laval et Nantes se distinguent des autres villes de l'ensemble nantais, notamment grâce au dynamisme de leur marché de l'emploi et de leur tissu d'entreprises. Suivent les agglomérations de La Roche-sur-Yon, Angers, Vannes, Cholet et Le Mans qui enregistrent des résultats relativement bons même si l'on peut signaler des performances moyennes voire faibles dans certains indicateurs. Enfin, le groupe constitué par Saint-Nazaire, Saumur et Les Sables-d'Olonne associe des villes moins compétitives qui ont en commun de forts taux de chômage malgré une évolution annuelle moyenne de l'emploi plutôt favorable.

- Au sein de l'ensemble bordelais, Agen se détache des autres villes et fait preuve d'un dynamisme économique supérieur à celui enregistré par Bordeaux, en raison d'un taux de chômage moins important et d'un tissu d'entreprises plus dense. La métropole aquitaine peine à se démarquer des villes de son arrière-pays. En témoignent les bons résultats de Dax, Bayonne, Périgueux et Pau, qui se montrent au final presque aussi compétitives que Bordeaux. Mont-de-Marsan, Angoulême, Bergerac et Arcachon doivent leur moindre compétitivité à l'absence de technopôle et à des taux de chômage plus élevés que la moyenne régionale.

- Toulouse et Rodez dominent assez nettement la région Midi-Pyrénées, même si leur dynamisme repose sur des bases différentes. Auch et Cahors forment un deuxième groupe. Ces deux villes sont caractérisées par la solidité de leur réseau de PME et par un marché de l'emploi relativement dynamique. Enfin, Albi, Montauban, Castres, Foix et Tarbes sont loin d'être aussi compétitives que ces dernières et obtiennent des résultats médiocres dans au moins deux des quatre indicateurs considérés.

Nous pouvons constater que, contrairement à ce qui a pu être observé dans les champs précédents, les métropoles régionales atlantiques ne figurent pas systématiquement en tête de classement. D'après l'étude qui vient d'être menée, Nantes et Bordeaux sont ainsi reléguées au second rang régional derrière les villes moyennes de Laval et Agen qui s'imposent comme des pôles économiques relativement dynamiques et prospères à l'échelle de leur région respective.

Aussi, les scores enregistrés par les 29 unités urbaines ne laissent présager aucune véritable corrélation entre le rang que celles-ci occupent dans la hiérarchie urbaine régionale et leur niveau de compétitivité économique. Certaines villes moyennes se révèlent parfois plus dynamiques que d'autres de rangs supérieurs. Les métropoles se voient toutefois confortées dans leur rôle de moteurs et demeurent des points d'appui majeurs pour l'activité économique de leur région, surtout en ce qui concerne le secteur industriel, comme en atteste l'attractivité qu'elles exercent sur les entreprises de plus de 500 salariés.

D) Le niveau et la qualité de vie

Après s'être intéressée aux réalités socio-économiques des 29 unités urbaines étudiées, au travers de variables relatives à la démographie et à l'activité économique, notre étude va désormais se focaliser sur des aspects plus qualitatifs de leur développement.

Ainsi, ce champ a pour but de compléter notre analyse comparative en lui conférant une dimension plus "humaine", plus à même de refléter les conditions de vie des habitants. Pour ce faire, nous apprécierons la richesse potentielle des foyers concernés par le biais du **revenu fiscal médian**. Dans un second temps, nous évaluerons la densité médicale en tenant compte du **nombre de médecins pour 10 000 habitants**.

a) Le revenu fiscal

Il s'agit ici de la médiane de l'ensemble des revenus fiscaux exprimés en euros, déclarés par les ménages en 1999 et fournis par l'INSEE dans le cadre du recensement général de la population.

Analyse régionale

- Les deux villes de l'ensemble nantais où le revenu fiscal médian est le plus élevé sont Nantes (15 847 euros), suivie de près par Vannes (15 556). A l'opposé, Saumur (13 170) est, parmi les 29 unités urbaines étudiées, celle qui détient le plus bas revenu fiscal médian.

- L'ensemble bordelais est partagé en deux espaces bien distincts en terme de revenu. On observe, d'une part, des villes situées proche du littoral atlantique qui, exceptée Bayonne, enregistrent un revenu fiscal médian supérieur à 15 500 euros et, d'autre part, des villes de l'intérieur qui disposent d'un revenu toujours inférieur à ce seuil. Notons que Bordeaux (15 992) détient le revenu le plus élevé devant Dax (15 757) et Arcachon (15 740).

- C'est en Midi-Pyrénées que l'on observe la situation la plus contrastée. Alors que le revenu fiscal médian de Toulouse (16 450) est largement supérieur à la moyenne régionale (14 923), cinq des neuf villes de cette espace dont Castres (13 499) et Tarbes (14 061) enregistrent un revenu fiscal médian bien moindre. Rodez se démarque avec le deuxième revenu régional (15 958) qui est par ailleurs comparable à celui de Bordeaux et même supérieur à celui détenu par Nantes.

Analyse interrégionale

Nous pouvons observer, qu'à l'échelle des trois espaces régionaux étudiés, aucun lien véritable n'est perceptible entre la place que les unités urbaines occupent dans la hiérarchie urbaine et leur revenu fiscal. On trouve en effet des hauts et des bas revenus dans presque toutes les catégories de villes même si les revenus les moins importants semblent plus concerner les villes de taille relativement modeste (Saumur, Bergerac, Castres).

Toutefois, force est de constater que, quelque soit l'ensemble régional considéré, la métropole détient toujours le revenu fiscal médian le plus élevé. Ceci peut s'expliquer par le fait que les métropoles atlantiques ont développé plus de fonctions tertiaires supérieures que les villes de leur arrière-pays et possèdent en conséquence une proportion beaucoup plus élevée de cadres.

b) Le nombre de médecins pour 10 000 habitants

Le nombre de médecins tel qu'on l'entend ici correspond, pour chaque unité urbaine, à l'agrégation des effectifs de médecins généralistes et spécialistes exerçant dans le privé, fournis par le ministère de la santé pour l'année 2001.

Analyse régionale

- L'arrière-pays nantais est dans son ensemble caractérisé par un faible nombre de médecins. Exceptée Vannes (45,4), les autres villes de cet espace disposent toutes de moins de 30 médecins pour 10 000 habitants. Les résultats de Nantes (25,1) sont surprenants pour une ville à dominante tertiaire, ceux enregistrés par des villes plus industrielles et moins attractives telles que Saint-Nazaire et Cholet (23,7 et 26,5) sont plus prévisibles.

- L'ensemble bordelais est une fois de plus partagé en deux espaces bien différenciés. En effet, les villes les plus proches du littoral atlantique sont en général mieux dotées en médecins que celles de l'intérieur. Ainsi, les villes les mieux pourvues en médecins sont Bayonne (35,6), Arcachon (33,4) et Bordeaux (32,6).

- Les unités urbaines de l'ensemble toulousain sont globalement mieux dotées en médecins que celles des deux autres ensembles régionaux. Quatre villes dont Montauban (38,2) et Tarbes (37,7) disposent de 35 à 40 médecins pour 10 000 habitants. Enfin, notons que, contrairement à ce qui est observable dans les autres espaces, les villes les plus petites (Auch, Cahors et Foix) sont également celles qui en sont les moins bien pourvues.

Analyse interrégionale

Deux tendances assez palpables et en partie liées à la qualité de vie, semblent sous-tendre la répartition des médecins au sein des 29 villes étudiées. Il s'agit premièrement d'une tendance à ce que les villes proches du littoral soient en moyenne mieux dotées que celles qui en sont éloignées, comme en attestent les importantes disparités d'effectifs entre Vannes et Laval (45,6 contre seulement 23,6) ainsi qu'entre Bayonne et Agen (35,6 contre 28,2). On peut également évoquer la présence incontestable d'un "effet Sud" qui se matérialise ici par le fait que les villes des régions Aquitaine et Midi-Pyrénées sont en moyenne mieux dotées en médecins que celles situées dans les Pays de la Loire.

En outre, on note que la concentration de médecins n'est en rien conditionnée par la taille des villes car on trouve de fortes densités aussi bien dans une métropole (Toulouse), une ville intermédiaire (Bayonne) que dans plusieurs villes moyennes (Vannes, Albi, etc.).

Plus significative serait sans doute la corrélation (non entreprise ici faute de temps) entre le nombre de médecins et la structure par âge de la population, car il n'est en général pas étonnant d'observer de fortes densités médicales dans des villes qui se caractérisent par une proportion élevée de personnes ayant 60 ans et plus. Il ne faut pas non plus négliger l'importance des départs à la retraite parfois massifs et concentrés dans le temps qui peuvent fausser les résultats, surtout pour les villes de taille modeste.

BILAN

- Vannes est la ville de l'ensemble nantais qui enregistre les meilleurs scores en terme de niveau et de qualité de vie. Viennent ensuite, Nantes, La Roche-sur-Yon, Angers et les Sables-d'Olonne qui obtiennent des résultats mitigés. Laval, Le Mans, Cholet, Saint-Nazaire et Saumur forment un troisième groupe associant des villes surtout caractérisées par leur faible nombre de médecins.

- Au sein de l'ensemble bordelais surnage un groupe de quatre villes (Bordeaux, Arcachon, Mont-de-Marsan et Dax) obtenant toutes de bons résultats en terme de revenu fiscal et des scores plus moyens en ce qui concerne le nombre de médecins. On distingue également un deuxième groupe constitué par Bayonne, Périgueux et Pau qui se situe dans la moyenne de la région. Enfin, Angoulême, Agen et Bergerac détiennent des résultats médiocres dans les deux indicateurs.

- Toulouse détient le meilleur score pour chacun des deux indicateurs et se place logiquement en tête de sa région. Ensuite, Rodez, Montauban, Albi, Tarbes et Auch, bien pourvues en médecins exceptée cette dernière, constituent un deuxième groupe de villes. Pour leur part, Foix, Cahors et Castres se caractérisent par des scores moyens voire faibles.

Les plus grandes disparités en matière de niveau et de qualité de vie sont donc observables dans l'ensemble nantais, espace jusqu'alors présenté comme le plus homogène. Par ailleurs, les métropoles figurent une fois de plus parmi les villes qui obtiennent les meilleurs résultats même si ceux-ci sont plus mitigés en ce qui concerne le nombre de médecins, ce qui confirme l'idée généralement admise que les villes de taille modeste bénéficient souvent d'une meilleure qualité de vie.

Notons toutefois que cette étude ne tend pas à être exhaustive. Le champ considéré ici ne se compose que de deux indicateurs et, par conséquent, ne rend compte que très partiellement de la qualité des cadres de vie urbains.

E) La connectivité et l'accessibilité

A travers l'étude de la connectivité et de l'accessibilité des villes étudiées, il s'agit d'évaluer les possibilités d'émergence d'un système urbain polycentrique dans les trois espaces régionaux concernés, sachant que la présence de liaisons performantes entre les différents pôles urbains demeure une des conditions de la mise en place de réseaux de villes.

Aussi, nous examinerons si la configuration actuelle des réseaux de transport offre les conditions favorables à l'établissement de relations entre les villes de rangs inférieurs, dans le sens d'une organisation territoriale plus polycentrique, ou si, au contraire, cet agencement maintient les réseaux de transport dans une logique de type centre-périphérie qui privilégie les relations verticales.

De plus, en mesurant la capacité des villes à établir des liens avec les métropoles de l'Espace Atlantique français, ce champ permettra d'identifier d'éventuels axes de communication performants et donc intégrateurs à l'échelle régionale. Pour ce faire, **l'analyse des réseaux autoroutiers et de voies rapides évaluera le niveau d'accessibilité des villes par rapport à la métropole** en considérant les distances-temps qui séparent les différentes agglomérations. Il s'agit ensuite de **déterminer l'intensité des relations ferroviaires établies entre les métropoles et chacune des villes de leur arrière-pays ainsi qu'entre ces villes elles-mêmes.**

Par ailleurs, précisons que deux approches permettent d'apprécier la connectivité. La première consiste à quantifier les interactions par le biais d'indicateurs tels que les flux de marchandises et de services, les interactions immatérielles (appels téléphoniques, etc.). Mais c'est en fait la deuxième qui nous intéresse ici. Celle-ci consiste à évaluer le potentiel des interactions en analysant l'offre en infrastructures, le niveau des connexions et le niveau du service ferroviaire.

Enfin, nous ne procéderons pas à une analyse de la connectivité aérienne en raison de la quasi inexistence de vols impliquant des villes de la même région en raison de leur proximité.

a) Temps d'accès à la métropole par la route

L'étude de l'accessibilité routière permet d'identifier les villes qui sont les mieux reliées à leur métropole en s'appuyant, entre autre, sur l'analyse topologique des réseaux autoroutier et de voies rapides.

Nous savons que le fait que les villes de rangs inférieurs puissent disposer de moyens de transports performants ne constitue en soi qu'une condition, certes nécessaire, mais non suffisante à leur développement. D'un autre côté, on a du mal à imaginer qu'une ville souffrant d'un isolement trop important ait les moyens d'assurer correctement son développement. Pour cette raison, nous partons du postulat que les villes les plus accessibles sont aussi les plus à même de profiter de la dynamique métropolitaine.

L'accessibilité temporelle¹⁵, telle que nous la considérons ici, correspond au temps nécessaire pour se rendre du centre-ville de chacune des unités urbaines à celui de la métropole à laquelle elle est associée, en tenant compte des limitations de vitesse en vigueur¹⁶ et en empruntant de manière préférentielle les autoroutes et les voies rapides.

Analyse régionale

- L'ensemble nantais compte trois noeuds routiers qui correspondent aux principales unités urbaines : Nantes, Le Mans et, dans une moindre mesure, Angers. Ainsi, Nantes est le point de convergence de cinq axes à caractère autoroutier. Le Mans est également bien desservi, même si l'A28 qui reliera à terme cette ville à Rouen et Tours, n'est pas encore achevée. Cholet et Saint-Nazaire apparaissent comme bien reliées à leur métropole régionale. Celles-ci peuvent accéder à Nantes en respectivement 51 et 59 minutes par voie rapide. A l'opposé, Saumur et Les Sables-d'Olonne demeurent à l'écart des axes autoroutiers parcourant la région, ce qui explique des temps d'accès à Nantes relativement longs (1H56 et 1H23) en dépit d'une distance n'excédant pas 120 km.

- L'ensemble bordelais présente un noeud routier majeur, Bordeaux (quatre autoroutes) et un noeud plus secondaire, Bayonne. Cette dernière occupe une situation de carrefour où convergent les autoroutes A63 et A64 qui relient le Pays Basque à respectivement Bordeaux et Toulouse. L'analyse des accessibilités temporelles révèle la présence de quelques liaisons performantes au sein de cet espace régional, parmi lesquelles on distingue celles reliant Bordeaux à Arcachon (57 minutes) et Bordeaux à Agen (1H28). Agen, située sur un axe majeur (A62), est par ailleurs beaucoup mieux raccordée à la métropole aquitaine que Bergerac et Périgueux, pourtant plus proches de Bordeaux mais qui apparaissent isolées dans un espace quasiment dépourvu d'infrastructures à vocation autoroutière.

- En région Midi-Pyrénées, le réseau d'autoroutes et de voies rapides semble exclusivement centré sur Toulouse si bien qu'aucune liaison transversale impliquant des villes de son arrière-pays n'existe actuellement. Cependant, à l'exception de Rodez et Castres, la

¹⁵ Les données analysées ici ont été recueillies sur le site Internet : "www.viamichelin.com"

¹⁶ De l'ordre de 130 km/heure sur autoroute, 110 km/heure sur voie rapide, 90 km/heure sur route à 2X2 voies et 50 en agglomération.

totalité des villes considérées disposent d'un accès direct à une autoroute ou à une voie express. Il en résulte que les temps d'accès sont bien souvent quasiment proportionnels à la distance qui sépare la métropole des villes de son aire de commandement. Ainsi, la plupart de ces villes peuvent accéder au centre-ville de Toulouse en moins d'une heure et demie.

Analyse interrégionale

Au premier abord, l'analyse topologique de la façade atlantique française met en évidence le relatif bon maillage de cet espace. L'achèvement de nombreux projets d'infrastructures a, en effet, amélioré la connectivité entre les villes atlantiques. Par exemple, il est désormais possible d'effectuer l'intégralité du trajet Bordeaux - Nantes par autoroute. Pourtant, comme nous l'avons vu précédemment, ce maillage autoroutier demeure plus lâche que celui des régions du nord et de l'est du pays.

En outre, la configuration des réseaux autoroutier et de voies rapides diffère selon l'espace régional considéré. L'ensemble nantais se démarque car il dispose d'une trame autoroutière à la fois plus dense qu'en Aquitaine et plus maillée qu'en Midi-Pyrénées où dominant les relations centre-périphérie. En effet, cet ensemble régional possède un réseau autoroutier qui permet une couverture spatiale relativement fine de son territoire et propose quelques liaisons transversales entre ses différents pôles urbains. Cette structure, beaucoup moins radiale que celle qui prévaut en Midi-Pyrénées, peut toutefois s'expliquer, d'une part, par le poids démographique du Mans et d'Angers qui sont elles-mêmes des noeuds autoroutiers et, d'autre part, par la position quelque peu excentrée que Nantes occupe dans son espace régional alors même que Toulouse fait figure de barycentre au sein de son aire de commandement.

b) La connectivité et l'accessibilité ferroviaires

La connectivité, telle que nous l'entendons ici, s'exprime en terme de nombre d'interactions liant les différentes unités urbaines à l'intérieur de chacun des ensembles régionaux considérés. Par ailleurs, le nombre de relations quotidiennes a été calculé en tenant compte des trajets allers et retours (en liaison directe) qui ont eu lieu pendant un jour de semaine du service d'été¹⁷. Notons que ce recensement concerne aussi bien les trains "Corail" que les Trains à Grande Vitesse (TGV) et les Trains Express Régionaux (TER).

L'analyse de l'accessibilité temporelle¹⁸ à la métropole vient compléter les données relatives à la fréquence des départs de trains. Celle-ci a vocation à fournir des informations plus exhaustives quant à la performance des liaisons ferroviaires.

Les relations avec la métropole

- Angers et Saint-Nazaire apparaissent comme très bien connectées à Nantes. Ces deux villes proposent de nombreuses liaisons quotidiennes (74 et 52) vers la métropole en un temps d'accès inférieur à 45 minutes. Aussi, l'intensité des interactions entre Nantes, Angers et Saint-Nazaire confirme la théorie appelée "modèle gravitaire" qui prétend que la distance et, dans une moindre mesure, la taille des agglomérations interviennent dans l'importance des échanges ferroviaires entre les villes.

Saumur et Cholet bénéficient également d'une bonne accessibilité temporelle en dépit d'une moindre connectivité ferroviaire (18 et 14). Par leur isolement relatif, Vannes et Laval constituent des cas à part au sein de l'ensemble nantais. Faiblement connectée à Nantes, Vannes est reliée à la métropole par seulement huit trains en liaison directe. Par ailleurs, malgré de nombreuses liaisons (28), un train qui part de Laval met au moins 2H15 pour rejoindre Nantes. Cette mauvaise accessibilité est d'autant plus évidente quant on la compare à celle qui caractérise Le Mans, pourtant plus éloignée de Nantes.

- Trois villes sont particulièrement bien reliées à Bordeaux : Arcachon, Angoulême et Agen. L'importance des flux entre Bordeaux et Arcachon s'explique par la grande proximité entre ces deux villes et par la fonction touristique de cette dernière, souvent considérée comme le principal lieu de villégiature des bordelais. Pour le cas d'Angoulême, le nombre important de liaisons (48) peut s'expliquer par la masse démographique de cette unité urbaine si l'on considère que l'effectif global de la population a un impact sur la quantité de clientèle potentielle. En outre, Angoulême se situe en position nodale entre Limoges et La Rochelle, et sur l'axe Paris - Bordeaux - Espagne. De même pour Agen (44), qui se situe sur l'axe Bordeaux - Toulouse. En revanche, les villes situées dans la partie Sud de cet ensemble régional sont beaucoup moins bien connectées à la métropole. C'est notamment le cas de Mont-de-Marsan qui "n'envoie" quotidiennement que huit trains en direction de Bordeaux. Bayonne, pour sa part, cumule les handicaps liés à une faible connectivité (16) et à une accessibilité temporelle qui demeurent plutôt médiocre (1H40) même si son éloignement à la métropole aquitaine est partiellement atténué par la vitesse commerciale du TGV Atlantique.

¹⁷ Le jeudi 19 mai 2005 de 00H00 à 24H00.

¹⁸ L'accessibilité temporelle est déterminée à partir de la liaison ferrée qui propose le temps de trajet le plus court durant toute la période d'observation.

- La région Midi-Pyrénées est partagée entre, d'un côté, des unités urbaines bien reliées à Toulouse et, de l'autre, des agglomérations plus enclavées au sein du réseau ferré régional. Montauban (60), Albi (44) et, dans une moindre mesure, Foix (28), proposent un nombre élevé de relations quotidiennes avec la métropole. Celles-ci sont placées à respectivement 24 minutes, 48 minutes et 1H09 de Toulouse. A l'opposé, Cahors (16), Rodez (16) et Castres (18) apparaissent moins bien connectées au réseau. Enfin, notons qu'à la faible intensité des relations entre Toulouse et Rodez s'ajoute pour cette dernière le handicap lié à une durée de trajet supérieure à deux heures.

Les liaisons transversales (périphérie-périphérie)

- Au sein de l'ensemble nantais, on remarque l'intensité des relations entre Angers et Le Mans (40) qui, placées sur l'axe Nantes-Paris, constituent des noeuds ferroviaires de première importance à l'échelle régionale. Ainsi, chacune de ces deux villes est reliée à cinq autres villes de l'espace considéré. Laval, Saumur, Saint-Nazaire et Vannes proposent des liaisons quotidiennes en direction de plusieurs villes de cet espace même si la préfecture bretonne apparaît plus isolée avec seulement deux relations directes avec Laval et Le Mans. On compte également certaines villes, reliées à une seule ville, en situation de dépendance par rapport à la métropole. C'est le cas de Cholet qui ne propose de liaisons directes qu'en direction d'Angers. Par ailleurs, La Roche-sur-Yon et Les Sables-d'Olonne sont bien reliées entre-elles (22). Cependant, toute liaison avec une autre ville exige une correspondance à Nantes.

- Au sud de l'Aquitaine, s'individualise un triangle de villes fortement interconnectées, formé par Dax, Bayonne et Pau. Dax à la particularité de se situer à une bifurcation du réseau ferré régional entre Bordeaux au nord, la côte basque au sud-ouest et le piémont pyrénéen au sud-est. Cette position nodale est à l'origine de nombreuses liaisons avec Pau (24), Bayonne (28) et Mont-de-Marsan (12). Le cas d'Angoulême est également remarquable, car cette ville propose des trains, en liaison directe, à destination de quatre villes dont Agen (10). Enfin, Périgueux, Bergerac et Arcachon sont isolées car entièrement tributaires de Bordeaux dans leurs relations avec les autres villes de cette région.

- Toulouse polarise la plus grande partie des flux au sein de la région Midi-Pyrénées, principalement en raison de la configuration du réseau ferré régional, essentiellement centré sur la métropole. Il en résulte des liaisons transversales rares et souvent de faible intensité entre des villes faiblement interconnectées. Seules Albi, Auch et, surtout, Montauban proposent des liaisons en direction de plusieurs villes. Par ailleurs, si le nombre de relations entre Cahors et Montauban (16) paraît relativement élevé, il s'explique surtout par la position de ces villes sur l'axe reliant Toulouse et Paris. Notons enfin que la connectivité ferroviaire de Tarbes est ici sous-estimée, car nous savons que cette ville, par ailleurs terminus du TGV "Atlantique", entretient d'intenses relations avec Pau.

Analyse interrégionale

Deux conclusions peuvent ressortir de l'étude qui vient d'être menée. Premièrement, nous pouvons constater que les liaisons centre-périphérie sont globalement plus nombreuses que les liaisons périphérie-périphérie, et ce quelque soit l'ensemble régional considéré. Deuxièmement, seuls quelques pôles urbains tels qu'Angers, Le Mans et Dax, par ailleurs placés à des points stratégiques du réseau ferré, sont en mesure de présenter de nombreuses liaisons en direction d'autres villes de leur région. Aussi, s'il est vrai que le potentiel de clientèle lié au poids démographique et à l'activité économique des villes influe sur l'intensité de leur desserte ferroviaire, on remarque que leur positionnement ou non sur des axes d'intérêts national voir international (Bayonne, Dax) est un facteur tout aussi prépondérant [CHABENAT, 2005].

La primauté des relations centre-périphérie à l'échelle des trois ensembles régionaux étudiés ne doit pas occulter les importantes disparités interrégionales qui persistent en terme de connectivité ferroviaire. En effet, si de nombreuses relations transversales performantes prouvent que le bon maillage ferroviaire de l'ensemble nantais n'est plus à démontrer, on ne peut pas tirer les mêmes conclusions pour les ensembles bordelais et toulousains. Ainsi, Bordeaux est confortée dans sa fonction de "plaque tournante" et demeure un lieu de passage incontournable pour toute la moitié Nord de l'Aquitaine. De même, la forte polarisation exercée par Toulouse met en évidence la configuration spatiale d'un réseau ferré régional faiblement maillé et centré sur la métropole.

BILAN

- Angers, Saint-Nazaire et, dans une moindre mesure, Le Mans et Cholet, appartiennent à un groupe de villes bénéficiant à la fois d'une connectivité ferroviaire élevée et d'une bonne accessibilité à Nantes. Les autres unités urbaines sont moins bien connectées aux réseaux de transports à l'image de Vannes et des Sables-d'Olonne, toutes deux situées à l'écart des grands flux régionaux.

- Arcachon se situe en tête de ce classement, surtout en raison de sa bonne accessibilité temporelle par rapport à Bordeaux. Par ailleurs, Angoulême, Bayonne, Agen, Dax et Pau se caractérisent par des résultats moyens à bons dans les deux indicateurs. Enfin, Périgueux, Mont-de-Marsan et Bergerac apparaissent plus enclavées.

- Montauban et Albi se démarquent grâce à de bons résultats dans les deux indicateurs considérés dans ce champ. Notons toutefois que leurs bonnes connectivité et accessibilité sont avant tout le corollaire de leur grande proximité de Toulouse. Viennent ensuite les petites villes de Cahors, Auch et Foix, caractérisées par une bonne accessibilité routière à la métropole mais par une connectivité ferroviaire plus médiocre. Tarbes et Rodez souffrent essentiellement de leur éloignement par rapport à la métropole. Pour sa part, Castres doit son isolement à sa faible connexion aux infrastructures routières et ferroviaires. Cette ville ne propose d'ailleurs aucune liaison ferrée en direction d'une autre ville que Toulouse.

4) Conclusions

Les résultats qui ressortent de l'analyse comparative nous permettent de vérifier le bien-fondé de notre hypothèse de départ affirmant que les métropoles régionales se développent au détriment des unités urbaines situées dans leur arrière-pays. Cette hypothèse nous amène à nous demander si les dynamiques en cours profitent davantage aux métropoles régionales, lesquelles consolident leurs fonctions de commandement et s'accaparent l'essentiel de la croissance de leur région, ou si au contraire, on assiste à une redistribution de la population, de l'emploi et des services rares au profit des unités urbaines de rangs inférieurs.

A) Des situations régionales contrastées

a) Nantes domine son arrière-pays sans pour autant l'écraser.

On note tout d'abord la présence d'unités urbaines dont les résultats sont à peine inférieurs à ceux enregistrés par la métropole. Ainsi, Angers et Vannes se révèlent être des pôles relativement prospères qui bénéficient de dynamiques favorables en terme de démographie, de compétitivité économique et d'attractivité. Elles s'imposent comme des pôles-relais, certes d'importance infrarégionale, mais suffisamment dynamiques pour résister à l'influence nantaise. Tout porte à croire que l'agglomération d'Angers se voit confirmée dans son rôle de pôle structurant d'envergure régionale. Elle s'impose comme un contrepoids majeur à Nantes et constitue un obstacle majeur à l'expansion de son aire d'influence dans la partie Est de la région. Dans une moindre mesure, La Roche-sur-Yon et Laval affichent de bons résultats économiques qui se répercutent d'ailleurs sur leur dynamisme démographique.

A l'opposé, certaines villes stagnent ou voient leur situation se dégrader. C'est le cas de Saint-Nazaire, Le Mans, Cholet, Les Sables-d'Olonne et Saumur, toutes marquées par la faiblesse de leurs dynamiques démographiques et par une compétitivité économique inférieure à celle observée dans les autres unités urbaines de l'ensemble nantais.

b) Bordeaux domine nettement la majeure partie de son arrière-pays.

Comme l'analyse comparative a pu le révéler, les villes directement situées dans l'aire de commandement de la métropole aquitaine cumulent les handicaps dans de nombreux indicateurs. Angoulême et Bergerac peinent à se développer. Bergerac demeure une des principales "zones d'ombres" de l'arrière-pays bordelais caractérisée par l'indigence de ses infrastructures de transport, par une faible attractivité ainsi que par un déclin démographique et économique particulièrement marqué.

Les villes qui disposent d'un plus grand nombre d'atouts sont situées au-delà d'un rayon de 100 km autour de la métropole régionale. Ce constat nous mène à penser que proximité géographique et dépendance économique à Bordeaux sont deux facteurs partiellement liés. Ainsi, Agen, et à plus forte raison, Bayonne et Pau se singularisent à l'échelle régionale. Le bipôle Bayonne-Pau forme une poche relativement prospère en

comparaison des villes situées dans la moitié Nord de l'ensemble bordelais. Ces villes comptent parmi les maillons forts de l'Aquitaine qui ont échappé à la polarisation de Bordeaux. Elles semblent avoir profité de leur éloignement à la métropole.

Enfin, Arcachon occupe une place à part dans l'arrière-pays bordelais. Cette ville s'apparente plus à une annexe de Bordeaux qu'à un pôle d'emploi à part entière en raison de l'importance de sa vocation résidentielle et de la faiblesse de son tissu économique.

c) Toulouse domine la région Midi-Pyrénées sans participer à son développement.

Midi-Pyrénées est l'ensemble régional dans lequel le schéma centre-périphérie est le plus marqué. On assiste même à un accroissement des disparités entre l'agglomération toulousaine et les villes de son arrière-pays. L'étonnant dynamisme toulousain semble peu profiter aux villes de son aire de commandement. Cette non-diffusion de la croissance est à l'origine de distorsions croissantes entre la réalité économique et sociale de la métropole et celle de son environnement régional. Par ailleurs, aucune ville ne dispose d'atouts suffisants pour prétendre relayer Toulouse à un niveau infrarégional.

Rodez est la seule ville à améliorer sa position sur l'échiquier régional. Elle s'impose comme le pôle urbain le plus prospère de l'arrière-pays toulousain, grâce à un dynamisme démographique supérieur à la moyenne régionale et un marché de l'emploi dynamique et attractif.

Malgré des dynamiques démographiques plutôt favorables, Cahors, Montauban et Albi ne possèdent pas les potentialités qui leur permettraient de s'affranchir de leur position subalterne. Enfin, Tarbes, Foix, Auch et Castres comptent parmi les villes qui se marginalisent. Celles-ci semblent incapables d'offrir un environnement économique suffisamment attractif pour enrayer le phénomène de déprise démographique dont elles souffrent depuis plusieurs décennies. Cette situation précaire peut être vue comme le corollaire de l'influence métropolitaine. Pourtant, rien ne permet de déterminer quelle part de ce déclin l'on peut attribuer à la polarisation exercée par Toulouse.

B) Le niveau d'articulation des unités urbaines par rapport à la métropole

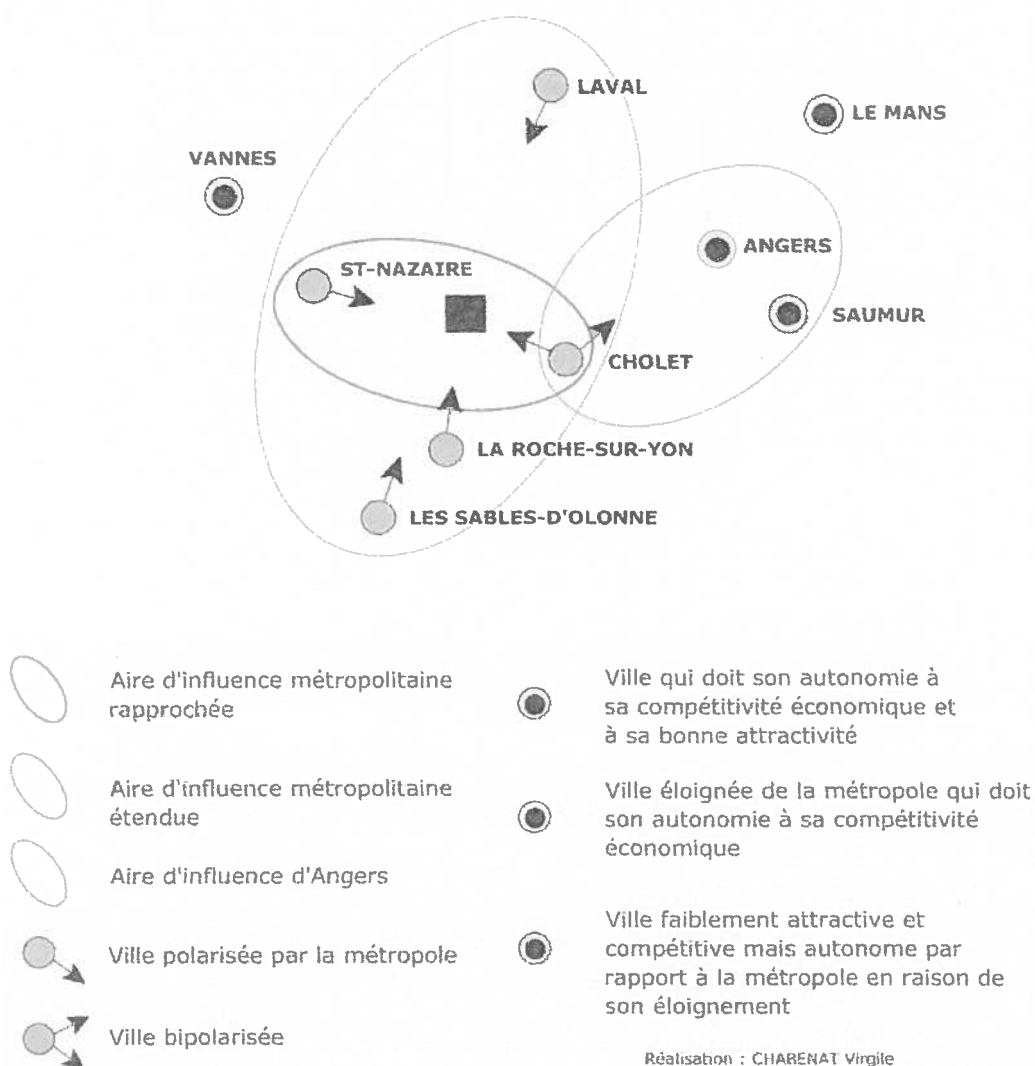
Nous pouvons distinguer deux types d'unités urbaines en fonction de leur degré de dépendance à la métropole :

- Des villes sous influence métropolitaine qui se caractérisent, premièrement, par leur proximité à la métropole. Le second critère, en lien avec le précédent, est le niveau d'accessibilité temporelle à la métropole, partant de l'hypothèse qu'une ville située aux abords d'une ville disposant d'un poids démographique plus important aura tendance à être polarisée par cette dernière. Le niveau d'attractivité rentre également en ligne de compte, étant donné qu'une ville peu attractive, souffrant notamment d'une carence en équipements et services rares, aura quelque peine à conserver son autonomie.

Par ailleurs, nous faisons ici la distinction entre deux périmètres traduisant différents degrés de polarisation. Alors que les villes situées dans "l'aire d'influence métropolitaine rapprochée" sont polarisées par la métropole en raison de leur proximité spatiale, celles comprises dans "l'aire d'influence métropolitaine étendue" se caractérisent par un degré de polarisation moindre qui découle de leur éloignement relatif ou d'une plus mauvaise accessibilité à la métropole. Elles sont également caractérisées par un manque d'attractivité et un tissu économique peu compétitif. Les villes polarisées ne sont pas forcément dominées par la métropole. Elles peuvent être intégrées à la dynamique métropolitaine.

- Des villes bénéficiant d'un certain niveau d'autonomie. Ce type de villes est assez disparate. Les villes qui sont ici qualifiées d'autonomes ne le sont pas toutes pour des raisons similaires. En effet, s'il est vrai que beaucoup d'entre-elles résistent à l'attraction métropolitaine grâce à la compétitivité de leur économie (Agen, Vannes, Rodez), on trouve aussi des villes qui, paradoxalement, conservent leur autonomie en raison de leur enclavement (Tarbes, Saumur).

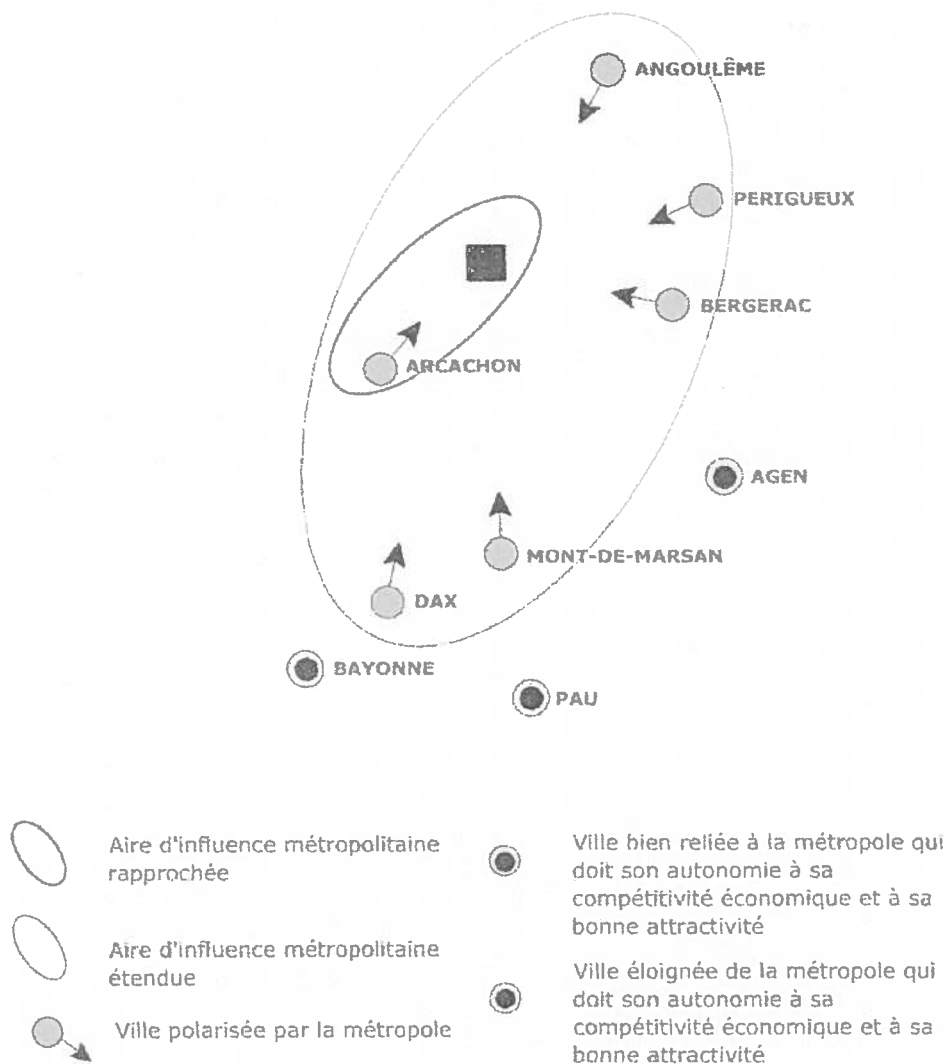
Schéma n°1 : Principe d'articulation entre Nantes et les villes de son arrière-pays



L'aire d'influence nantaise ne concerne pas la totalité de son arrière-pays. Angers et Vannes conservent une certaine autonomie grâce au dynamisme de leur économie. Par ailleurs, Angers confirme son statut de deuxième pôle régional. On lui attribue souvent une aire d'influence qui englobe les villes de Cholet et Saumur et limite fortement la polarisation nantaise dans la partie Est de la région. Le Mans, à la fois trop éloignée de sa métropole régionale et trop influencée par Paris, échappe à la polarisation nantaise.

La relative prospérité de Laval et La Roche-sur-Yon, ici placées dans l'aire d'influence étendue de Nantes, dément l'idée assez largement répandue que des villes sous influence métropolitaine ont peu de chance de voir leur position s'améliorer sur l'échiquier régional. Dans le cas présent, la proximité à la métropole et l'intensité des échanges qui en résulte ne constituent pas, du moins pour ces villes, un frein au développement mais plutôt des facteurs d'intégration à la croissance métropolitaine.

Schéma n°2 : Principe d'articulation entre Bordeaux et les villes de son arrière-pays



Réalisation : CHABENAT Virgile

Contrairement à ce que nous avons observé pour l'ensemble nantais, Bordeaux polarise la majeure partie de son arrière-pays. Cette suprématie découle de l'absence, dans son environnement proche, de pôle urbain suffisamment fort pour rester autonome et lui faire contrepoids. En revanche, Pau et Bayonne se singularisent au sud de l'Aquitaine, au sein de ce que l'on peut appeler un "sous-ensemble régional". Elles forment un bipôle relativement attractif qui échappe à l'influence bordelaise tant en raison de son éloignement par rapport à la métropole qu'en raison de la vitalité de son tissu économique. Enfin, Agen, pourtant bien reliée à Bordeaux, s'autonomise par rapport à celle-ci car elle dispose d'atouts importants liés à son attractivité et à la compétitivité de son économie.

Schéma n°3 : Principe d'articulation entre Toulouse et les villes de son arrière-pays



Réalisation : CHABENAT Virgile

L'influence toulousaine se fait nettement ressentir au sein de la région Midi-Pyrénées. Montauban et Albi, lesquelles apparaissent pourtant parmi les villes les plus dynamiques de la région, se situent dans l'aire d'influence rapprochée car elles sont bien reliées à la métropole. En outre, Toulouse demeure pour ces villes le point de passage obligé pour de nombreuses destinations. Cahors, Auch, Castres et Foix, caractérisées par des résultats globalement plus médiocres, se voient placées dans l'aire d'influence étendue.

Seules Rodez et Tarbes sont considérées ici comme autonomes. Pourtant, alors que l'indépendance de Rodez s'explique par son dynamisme apparent, Tarbes échappe à la polarisation métropolitaine en raison de sa position géographique et des relations privilégiées qu'elle entretient désormais avec Pau dans le cadre du réseau de villes du Piémont pyrénéen.

CONCLUSION GENERALE

L'objectif initial de cette étude consistait principalement à vérifier si, au cours de la décennie 1990, la position des métropoles atlantiques françaises s'était améliorée, engendrant un creusement des écarts de développement entre celles-ci et les villes de leur arrière-pays ; questionnement qui renvoie à l'éventuel renforcement du pouvoir d'attraction métropolitain.

L'analyse comparative a dressé un tableau des dynamiques qui régissent les 29 unités urbaines sélectionnées. Parallèlement, les schémas d'articulation régionale, constituant l'aboutissement de cette étude, ont mis en exergue des contextes régionaux qui varient en fonction de l'armature urbaine et de l'intensité de l'influence métropolitaine. Il en ressort que si la logique centre-périphérie est à la base de l'organisation territoriale des aires de commandement de Bordeaux et Toulouse, elle est en revanche beaucoup moins perceptible au sein de l'ensemble nantais, lequel apparaît nettement plus équilibré. Aussi, alors que de nombreuses villes du Grand Sud-Ouest semblent se marginaliser, la majorité des villes de l'Ouest tendent à améliorer leur position sur l'échiquier régional, sans pour autant entamer le dynamisme de Nantes.

La présence, dans l'ensemble nantais, de pôles en mesure de relayer la métropole et, en conséquence, capables d'irriguer une partie de l'espace régional, souligne l'aptitude des systèmes urbains polycentriques à assurer un développement territorial plus équitable. A l'opposé, l'organisation monocentrique des régions Midi-Pyrénées et Aquitaine, est à l'origine d'un accroissement des disparités entre les métropoles régionales et les villes de leur arrière-pays. De plus, rien dans le contexte actuel ne laisse entrevoir un renversement de la tendance à la concentration de la population et des activités dans ces espaces. Le faible maillage des réseaux de transport, rendant difficiles les liaisons transversales, de même que la prééminence du poids démographique des métropoles, réduisent les opportunités d'émergence d'un système urbain polycentrique à l'échelle de ces deux ensembles régionaux.

Les enseignements que nous avons tiré de cette étude se doivent cependant d'être relativisés car notre champ d'analyse a été restreint par l'indisponibilité de certains indicateurs en mesure de nous fournir des informations complémentaires relatives à la compétitivité économique et à l'attractivité des unités urbaines étudiées.

Pour conclure, nous avons délibérément choisi de ne pas aborder la question des effets territoriaux liés à la métropolisation et leurs incidences à l'échelle des petites villes, afin de nous consacrer aux niveaux supérieurs de l'armature urbaine. Bien que souvent peu prises en compte par les études, les villes de moins de 20 000 habitants constituent le socle du peuplement des régions atlantiques françaises. En complément de la présente étude, des travaux pourraient donc être menés sur le rôle et le positionnement des petites villes atlantiques dans leur environnement régional, afin d'évaluer si celles-ci court-circuitent l'échelon des villes moyennes et intermédiaires au profit de relations préférentiellement entretenues avec la métropole régionale.

TABLE DES MATIERES

Remerciements

Avant-propos

Sommaire

Introduction.....p 1

I) L'Espace Atlantique : une macro-région européenne périphérique et composite.....3

1) Potentialités et handicaps de l'Espace Atlantique.....4

A) Un espace jadis central et ouvert sur le monde...

B) ...en perte de vitesse face à l'Europe rhénane.....5

a) Une périphéricité géographique qui reste problématique

b) Une région à l'économie "périphérique" qui recèle toutefois de nombreux atouts de développement.....6

Un espace économiquement dominé par un centre européen plus compétitif

D'importantes disparités de développement internes

Des atouts à valoriser.....7

2) De l'Arc Atlantique à l'Espace Atlantique.....8

A) L'Arc Atlantique : une réaction face à une marginalisation annoncée

B) L'Espace atlantique ou la consécration européenne d'un espace-projet.....10

a) Un espace issu du programme INTERREG IIIB

b) Un périmètre élargi à l'ensemble des régions atlantiques

3) L'Espace Atlantique français : un espace sous-métropolisé et faiblement peuplé.....11

A) Des métropoles régionales à faible rayonnement international...

a) Nantes, Bordeaux, Toulouse : métropoles régionales atlantiques?.....12

b) Un poids démographique plutôt modeste mais des dynamiques favorables.....	13
c) Un déficit d'accessibilité persistant.....	14
d) Des métropoles atlantiques françaises marginalisées à l'échelle européenne	
e) Un faible niveau de spécialisation.....	16
B) ...mais structurantes pour l'Espace Atlantique français.....	17
a) Des métropoles qui dominent des espaces faiblement peuplés	
b) Une armature urbaine faible et déséquilibrée.....	18
<u>Des disparités renforcées par les processus de métropolisation et de littoralisation</u>	
<u>Différents types d'organisation territoriale</u>	

II) Enjeux du modèle polycentrique et perspectives pour l'Espace Atlantique français.....21

1) Le polycentrisme comme alternative aux déséquilibres territoriaux engendrés par le processus de métropolisation.....22

A) Le polycentrisme : un concept en cours de formalisation	
a) Définition et éléments conceptuels	
b) Les concepts-clés en faveur d'une politique de développement polycentrique.....	23
B) Le polycentrisme : un concept qui se décline à plusieurs échelles.....	24
C) Les conditions propices à l'émergence de systèmes urbains polycentriques.....	26
D) Le polycentrisme, un concept opératoire?.....	27
a) Un modèle de développement considéré comme efficient et durable	
b) Une mise en oeuvre fortement tributaire des moyens politiques mobilisés.....	28
c) Vers un renforcement des régions les plus dynamiques?	

2) Le polycentrisme au travers des réseaux de villes.....29

A) Des réseaux urbains aux réseaux de villes.....	30
a) La notion de réseau urbain	
b) Les réseaux de villes : des alliances volontaires qui nécessitent une forte volonté politique	
<u>Une notion récente et à géométrie variable</u>	

<u>Les conditions favorables à la constitution d'un réseau de villes.....</u>	<u>31</u>
<u>La mise en place des réseaux de villes</u>	

B) Intérêts des réseaux de villes	
a) Pallier l'absence de métropole d'envergure européenne.....	32
<u>Accroître le rayonnement des villes à l'échelle européenne</u>	
<u>L'appel à coopération métropolitaine.....</u>	<u>33</u>
b) Maintenir l'équilibre régional et faire contrepoids aux métropoles en créant des pôles secondaires dynamiques.....	34
c) Mutualiser les potentialités.....	35
C) Les obstacles à la constitution de réseaux de villes.....	36
a) L'influence parisienne	
b) Un relâchement des liens entre les métropoles régionales et leur arrière-pays.....	37
c) Le renforcement des concurrences interurbaines	
D) Les réseaux de villes, l'heure du bilan pour l'Espace Atlantique français.....	38
a) Une démarche bien engagées?	
b) Des partenariats en partie conditionnés par l'organisation urbaine régionale.....	39

III) Etude empirique.....40

1) Les unités urbaines étudiées.....41

2) Méthodologie de l'analyse comparative.....43

A) Les critères de sélection des indicateurs	
B) Le déroulement et les finalités de l'analyse comparative.....	44
a) Les champs et les indicateurs retenus	
b) La validation de l'hypothèse.....	45

3) L'analyse comparative.....46

A) Le dynamisme démographique	
a) Le taux d'évolution globale de la population entre 1982 et 1999.....	47
b) Solde naturel entre 1990 et 1999.....	48
c) L'indice de jeunesse.....	49

B) L'attractivité.....	51
a) Le solde migratoire.....	52
b) Les navettes domicile-travail.....	53
c) Les équipements d'enseignement supérieur.....	55
d) Les équipements hospitaliers.....	57
C) La compétitivité économique.....	59
a) Le nombre d'entreprises de plus de 10 et 500 salariés.....	60
b) Les technopôles.....	62
c) La variation annuelle moyenne de l'emploi.....	64
d) Le chômage.....	65
D) Le niveau et la qualité de vie.....	67
a) Le revenu fiscal.....	68
b) Le nombre de médecins pour 10 000 habitants.....	69
E) La connectivité et l'accessibilité.....	71
a) Temps d'accès à la métropole par la route.....	72
b) La connectivité et l'accessibilité ferroviaires.....	74
4) Conclusions.....	78
A) Des situations régionales contrastées	
a) Nantes domine son arrière-pays sans pour autant l'écraser	
b) Bordeaux domine nettement la majeure partie de son arrière-pays	
c) Toulouse domine la région Midi-Pyrénées sans participer à son développement.....	79
B) Le niveau d'articulation des unités urbaines par rapport à la métropole régionale.....	80
Conclusion générale.....	84
Table des figures.....	89
Références bibliographiques.....	90
Sites Internet.....	93

TABLE DES FIGURES

Carte n°1 : Le périmètre couvert par l'Espace Atlantique.....	p 9bis
Carte n°2 : Classement des villes européennes selon l'importance de leur rayonnement....	14bis
Carte n°3 : La spécialisation des villes européennes.....	15bis
Carte n°4 : Le semis des villes européennes.....	17bis
Carte n°5 : L'armature urbaine des régions Aquitaine et Midi-Pyrénées.....	19
Carte n°6 : L'armature urbaine des régions Pays de la Loire et Poitou-Charentes.....	20
Carte n°7 : Les unités urbaines étudiées.....	41bis
Carte n°8 : L'évolution démographique de la population entre 1982 et 1999.....	46bis
Carte n°9 : Le solde naturel entre 1990 et 1999.....	47bis
Carte n°10 : L'indice de jeunesse en 1999.....	48bis
Carte n°11 : Le solde migratoire en 1999.....	51bis
Carte n°12 : Les navettes domicile-travail en 1999.....	52bis
Carte n°13 : Les équipements universitaires.....	54bis
Carte n°14 : Les équipements hospitaliers.....	56bis
Carte n°15 : Le nombre d'entreprises de plus de 10 et 500 salariés.....	59bis
Carte n°16 : Les technopôles.....	61bis
Carte n°17 : L'évolution annuelle moyenne de l'emploi entre 1990 et 1999.....	63bis
Carte n°18 : Le taux de chômage en 1999.....	64bis
Carte n°19 : Médiane du revenu fiscal en 1999.....	67bis
Carte n°20 : Nombre de médecins pour 10 000 habitants en 1999.....	68bis
Carte n°21 : Temps d'accès à la métropole par la route.....	71bis
Carte n°22 : Connectivité ferroviaire et accessibilité à la métropole en 2005.....	73bis
Carte n°23 : Liaisons ferrées périphérie-périphérie en 2005.....	74bis
Carte n°24 : Cumul des points obtenus dans les cinq champs.....	77bis

Tableau n° 1 : Les principales unités urbaines françaises en 1999.....	13
Tableau n° 2 : Démographie des régions de l'Espace Atlantique français en 1999-2003.....	17
Tableau n° 3 : Concentration et polycentrisme, deux modèles antagonistes.....	27
Tableau n° 4 : Les six projets de coopération métropolitaine sélectionnés.....	34
Tableaux n° 5, 6 et 7 : Poids démographique des unités urbaines étudiées.....	42

Schéma n°1 : Principe d'articulation entre Nantes et les villes de son arrière-pays.....	81
Schéma n°2 : Principe d'articulation entre Bordeaux et les villes de son arrière-pays.....	82
Schéma n°3 : Principe d'articulation entre Toulouse et les villes de son arrière-pays.....	83

REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES

- ADRIAANSE Albert (1993), *Environnemental policy performance indicators*, Den Haag.
- ALLAIN Rémy, BAUDELLE Guy, GUY Catherine (2003), *Le polycentrisme, un projet pour l'Europe*, Presses Universitaires de Rennes, collection "Espace et Territoires", 305 pages.
- AYDALOT Philippe (1985) *Economie Régionale et Urbaine*, Economica, 485 pages.
- BAILLY Antoine et GUESNIER Bernard (1995), *Stratégies Spatiales : comprendre et maîtriser l'espace*, Reclus, collection "Alidade", 216 pages.
- BAPTISTE Hervé (2000) pages 171 à 201 in CARRIERE Jean-Paul et FARTHING Stuart, *Les cités atlantiques : villes périphériques ou métropoles de demain ?*, Editions Publisud, 356 pages.
- BAUDELLE Guy et CASTAGNEDE Bernard (2002), *Le polycentrisme en Europe*, Aube/DATAR, 266 pages.
- BEAUCHARD Jacques (1994), *Cités Atlantiques, l'invention de la ville-pays*, Aube/DATAR, collection "Monde en cours", 166 pages.
- BEAUCHARD Jacques (1995), *Espaces-Projets atlantiques*, Editions de l'Aube/IAAT, 116 pages.
- BOCK Emilie (2003), *La mise en réseau des villes intermédiaires atlantiques pour une vision polycentrique de l'espace atlantique ? Le cas de la France*, mémoire de recherche de Magistère 3^{ème} année, 114 pages.
- BRUNET Roger (1989), *Les villes européennes, rapport pour la DATAR*, la Documentation Française, 79 pages.
- CARRIERE Jean-Paul (1998), *L'internationalisation de l'économie et ses impacts territoriaux dans la péninsule ibérique : La localisation des investissements directs étrangers est-elle un facteur de recomposition spatiale?*, pages 231 à 245 in Revue d'Economie Régionale et Urbaine n°2.
- CARRIERE Jean-Paul et FARTHING Stuart (2000), *Les cités atlantiques : villes périphériques ou métropoles de demain ?*, Editions Publisud, 356 pages.
- CARRIERE Jean-Paul (août 2002), 38^{ème} colloque de l'ASRDLF, *L'aménagement du territoire en Europe : vers une approche polycentrique multiscalaire*, 18 pages.
- CATTAN Nadine (1999), *Le Système des Villes européennes*, Anthropos, collection "Villes", 197 pages.

- CHARRIE Jean Paul et LABORDE Pierre (1993), *Dynamiques des systèmes urbains et devenir de la façade atlantique*, Recherches urbaines, 166 pages.
- CHEVALIER Jacques (1999), *Réseaux urbains et réseaux de villes dans l'Ouest de la France*, Anthropos, collection "Villes", 160 pages.
- CHOAY Françoise et MERLIN Pierre (sous la direction de) (2000), *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*, PUF, 3^{ème} édition, 902 pages
- CICHOWLAZ Philippe (2002) in BAUDELLE Guy et CASTAGNEDE Bernard, *Le polycentrisme en Europe*, Aube/DATAR, 266 pages.
- COMMISSION EUROPEENNE (1999), *Schéma de Développement de l'Espace Communautaire*, DATAR, collection "Territoires en mouvement", 102 pages.
- CRPM / Cellule de Prospective des Périphéries Maritimes (coordonné par) (2000), *Etude stratégique de coopération interrégionale*, rapport final, Annexe et conclusions des séminaires thématiques, 145 pages.
- DATAR (2002), *Aménager la France en 2020*, La Documentation Française, 2^{ème} édition
- DATAR (printemps 2005), *La lettre de la DATAR (N°182)*, 8 pages.
- DAVEZIE L.O. et NICOT B.H. (2001), *Les villes moyennes dans le Grand Sud Ouest*, MIIAT Grand Sud Ouest.
- DE ROO Priscilla in SALLEZ Alain (sous la direction de) (1993), *"La métropolité, Les villes, lieux d'Europe"*, Aube/DATAR, 182 pages.
- DERYCKE Pierre-Henri (1979), *Economie et planification urbaines*, Tome 1 : L'espace urbain, PUF, 412 pages.
- ESPON (2004), *Potentials for polycentric development in Europe, rapport I.I.I.*, 352 pages.
- GROSRICHARD François (20 janvier 2005), *Dans l'Ouest, un projet de "métropole à cinq têtes"*, Le Monde.
- JACQUET Nicolas (2003), Préface pages 7 à 9 in ROZENBLAT Céline et CICILLE Patricia (2003), *Les villes européennes*, DATAR, La documentation française, 94 pages.
- JOUSSEAUME Valérie (1998), *L'ombre d'une métropole "Les bourgs-centres de Loire-Atlantique"*, Presses Universitaires de Rennes, collection "Espace et Territoires", 209 pages.
- LACOUR Claude et PUISSANT Sylvette (1999), *La métropolisation*, Anthropos, collection "Villes", 190 pages.
- MARTRAY Joseph (1991), *Nous qui sommes l'Atlantique...*, Terre de Brume, 110 pages.
- OLLIVRO (2002) in BAUDELLE Guy et CASTAGNEDE Bernard, *Le polycentrisme en Europe*, Aube/DATAR, 266 pages.

- OZIOL Sébastien (1998), *Vers un indicateur socio-spatial du développement, calculs et cartographie appliqués au cas du Portugal*, mémoire de recherche de Magistère 3^{ème} année, 61 pages.
- RAFFARIN Jean-Pierre (sous la direction de) (2004), *le livre de l'Atlantique : l'Ars Atlantique une idée qui gagne en Europe*, Aubin, 154 pages.
- ROZENBLAT Céline et CICILLE Patricia (2003), *Les villes européennes*, DATAR, La documentation française, 94 pages.
- SANTAMARIA Frédéric (1998), *les villes moyennes françaises : entre hiérarchie et réseaux, étude comparée avec l'Espagne et le Royaume-Uni*, thèse de doctorat, Université de Pau et des pays de l'Adour, Septentrion (Presses universitaires), 513 pages.
- SDEA (Schéma de Développement de l'Espace Atlantique) (2004) – *Deuxième rapport intermédiaire*, 126 pages.

SITES INTERNET

Sites des universités et des hôpitaux

www.insee.fr

www.recensement.insee.fr

www.industrie.gouv.fr

www.tourisme.gouv.fr

www.viamichelin.com

www.sncf.com

www.datar.gouv.fr

www.route.equipement.gouv.fr

www.arcat.org

www.iaat.org

www.interreg-atlantique.org

www.crpm.org

www.are-regions-europe.org

www.atlas-atlantique.org

www.espon.lu

www.reseauftei.com