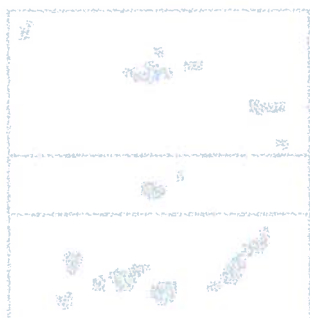


# **LA QUALITE DE VIE DANS LES VILLES MOYENNES DE L'ESPACE ATLANTIQUE**



Maître de recherche :  
J.P. CARRIERE

Septembre 2005

**Amaury PRAUD**  
Magistère 3 Aménagement  
Master 2 Aménagement et Recomposition Territoriale

UNIV. TOURS POLYTECH. DA



D 251 010581 1

UNIVERSITE FRANCOIS RABELAIS TOURS  
MAISON DES SCIENCES DE L'HOMME ET DE LA SOCIETE

BP 60449  
33 allée Ferdinand De Lesseps  
37204 TOURS CEDEX  
Tel : 02.47.36.15.37

# LA QUALITE DE VIE DANS LES VILLES MOYENNES DE L'ESPACE ATLANTIQUE

MÉMOIRE DE MASTER 2ÈME ANNÉE



Maître de recherche :  
J.P. CARRIERE

Septembre 2005

**Amaury PRAUD**  
Magistère 3 Aménagement du Territoire  
Master 2 Aménagement et Recomposition Territoriale



## SOMMAIRE

<b>Sommaire .....</b>	<b>1</b>
<b>Remerciements.....</b>	<b>2</b>
<b>Introduction.....</b>	<b>3</b>
 <b>Chapitre 1 : Comment définir et évaluer la qualité de vie ? .....</b>	<b>5</b>
I. Définition de la qualité de vie .....	6
II. L'évaluation de la qualité de vie .....	13
 <b>Chapitre 2 : Les villes moyennes de l'Espace Atlantique .....</b>	<b>18</b>
I. L'Espace Atlantique : un espace d'étude à l'échelle européenne .....	19
II. La « ville moyenne », une notion relative à l'espace d'étude.....	27
 <b>Chapitre 3 : Analyse comparative de la qualité de vie entre les villes moyennes et les grandes villes de l'Espace Atlantique français .....</b>	<b>33</b>
I. La méthodologie de l'étude.....	34
II. Analyse comparative .....	43
 <b>Conclusion générale .....</b>	<b>73</b>
<b>Table des tableaux.....</b>	<b>76</b>
<b>Table des cartes.....</b>	<b>77</b>
<b>Bibliographie .....</b>	<b>79</b>
<b>Table des matières.....</b>	<b>83</b>

## **REMERCIEMENTS**

Je tiens à remercier les personnes suivantes pour l'aide et l'accompagnement qu'ils m'ont apportés pour ce travail :

- Monsieur Jean-Paul CARRIERE
- Mademoiselle Émilie BOCK
- Madame Elisabeth RAKATOFIRINGA
- Madame Pascale LE HALPER

## INTRODUCTION

*«Le vrai bonheur ne dépend d'aucun être, d'aucun objet extérieur. Il ne dépend que de nous.»*

Dalai Lama.

Cette idée, qui peut sembler excessive ou utopique pour certains, souligne l'importance de la psychologie d'un individu par rapport à la « construction » de son bonheur, et son bien-être... Si l'on en croit le Dalai Lama toutes idées de « conditions de vie » ou « qualité de vie » seraient alors bien futiles. Si l'accès au bonheur pouvait, et c'est peut être le cas, s'affranchir de l'altérité, la présente étude serait alors gratuite... Cependant, même en considérant que les conditions de vie (les « objets extérieurs » selon le Dalai Lama) n'influent pas ou très peu sur l'accès au bonheur de l'individu, on ne peut nier que la recherche et l'accès à une certaine qualité de vie sont au centre des préoccupations de bon nombre d'êtres humains. La recherche de la qualité de vie est peut-être le fruit d'un égarement de l'esprit, d'un souci matérialiste ou d'un problème de société mais reste néanmoins une préoccupation réelle qui conditionne, entre autres, l'aménagement du territoire.

Le marketing territorial a mis en exergue l'importance de la qualité de vie, qui semble souvent instrumentalisée. Bien souvent, les discours des décideurs politiques des villes moyennes ont tendance à axer la promotion autour de la qualité de vie. Pour preuve, la fédération des maires de villes moyennes a récemment (juillet 2005) commandé un sondage à la SOFRES sur « les français et la qualité de vie dans les villes moyennes ». Le principal enseignement est « une très grande qualité de la vie offerte par les villes moyennes, constat largement souligné par une majorité de leurs habitants. Toutes les catégories de population, y compris les catégories populaires et les habitants de logements HLM s'accordent sur ce point, attestant ainsi de la réalité de la qualité de vie pour tous ». 89% des habitants des villes moyennes considèrent que leur ville est agréable à vivre. Cette satisfaction générale des habitants des villes moyennes trouve, selon l'étude de la SOFRES, sa traduction dans les situations individuelles et leurs perceptions. La force des villes moyennes tient non seulement à la valeur intrinsèque de leur cadre de vie qui est très apprécié et valorisé, mais également à la qualité de la vie et des services qu'elles offrent plus directement aux habitants.

Cette commande émane probablement d'une volonté de confirmer le discours tenu, peut-être à la hâte... Mais l'analyse et l'évaluation de la qualité de vie dans une ville ne peuvent se contenter de sondages, dont les résultats peuvent être conditionnés par des tendances, des préjugés plus ou moins fondés qui se substituent aux réalités. Par ailleurs, la qualité de vie, intimement liée à la notion de bien être et de bonheur, peut être influencée pour une grande partie par une « attitude », ou même un sentiment d'être privilégié... sentiment qui peut naître dans les villes moyennes. Ainsi, on peut supposer que le fait même de dire que la qualité de vie est meilleure dans les villes moyennes peut être à l'origine du résultat positif des sondages, qui traduit, d'une certaine manière, une meilleure qualité de vie dans les villes moyennes...

L'objectif de cette étude est donc de déterminer si c'est un constat réel, objectivement observable au-delà de la perception subjective des habitants, ou est-ce une construction purement intellectuelle, qui émane peut-être de cette volonté de conditionnement de l'opinion dans le but d'influencer les perceptions?

A l'heure de la compétition internationale, les acteurs d'un territoire ne peuvent se désintéresser d'un sujet qui conditionne la capacité des villes à attirer les entreprises et les hommes. Ainsi, la qualité de vie ne peut-elle pas être considérée comme l'un des « créneaux porteurs » que recherchent les villes moyennes, dont le rôle et le positionnement sont actuellement incertains? La qualité de la vie est une idée complexe qui ne met pas seulement en jeu les caractéristiques objectives d'un territoire mais qui traduit aussi les aspirations de ceux qui y vivent ou qui souhaitent s'y installer. Elle intègre la manière dont les territoires sont vécus par leurs habitants et elle exprime la diversité de leurs aspirations et de leurs systèmes de valeurs. De plus, elle est tributaire du regard des non-résidents et elle s'intéresse au jugement que portent sur les territoires ceux qui sont susceptibles de venir y habiter. Néanmoins, la qualité de vie peut-elle être considérée comme un réel atout à conserver et mettre en valeur dans les villes moyennes ?

Aujourd'hui, à l'échelle européenne les objectifs en matière d'aménagement du territoire, sont de tendre vers une meilleure cohésion économique, sociale et territoriale. Le S.D.E.C. (Schéma de Développement de l'Espace Communautaire) a encouragé la réduction des disparités entre les régions et a incité les coopérations interrégionales, favorisées notamment par l'ouverture des frontières des pays de l'Union. Ainsi sont nées des entités suprarégionales comme l'Espace Atlantique, au sein duquel se retrouvent des territoires aux contextes historiques, géographiques et économiques assez proches. Afin de faire face aux problématiques de développement à peu près similaires (périphérie géographique et économique...) les territoires de l'Espace Atlantique sont les sujets de nombreuses recherches notamment à travers l'élaboration du S.D.E.A. (Schéma de Développement de l'Espace Atlantique).

Les travaux en cours sur l'Espace Atlantique ont ouvert différentes perspectives d'actions en matière d'organisation des territoires. Une recherche menée par Émilie BOCK (2003) s'est appuyée sur l'idée d'organiser en réseau les villes moyennes dans le but de pallier aux déficiences des grands pôles urbains. L'Espace Atlantique est maillé d'un réseau assez dense de villes moyennes et petites mais souffre de l'absence de métropoles de taille européenne, réelles actrices de l'économie actuelle. L'efficacité de l'action de mise en réseau réside dans l'intensité des liens de coopération et d'interdépendance entre les villes et dans la pertinence du choix des villes moyennes mises en réseau. Ainsi, il s'agit de rechercher les divers potentiels intrinsèques aux villes moyennes qui peuvent devenir de vrais atouts pour un positionnement stratégique dans une organisation polycentrique du territoire.

Bien souvent la qualité de vie est mise en avant face aux grandes villes que l'on estime plus polluées, plus bruyantes, plus dangereuses, plus congestionnées et plus « excessives ». La ville moyenne est-elle plus agréable à vivre que la grande ville ? L'Espace Atlantique français sera notre périmètre d'étude pour comparer les grandes villes aux villes moyennes dans le but de déterminer s'il existe objectivement une correspondance entre l'appartenance à une classe de ville (ville moyenne ou grande ville) et la qualité de vie.

Pour cela nous dresserons une étude comparative, à l'aide d'indicateurs pertinents, entre les villes moyennes et les grandes villes de l'Espace Atlantique. Bien entendu, il est nécessaire tout d'abord d'explicitier les termes de notre questionnement. La pertinence et la progression de cette étude nécessitent d'avoir approfondi au préalable la définition des différents termes du sujet. Nous nous interrogerons donc, dans une première partie, sur le concept de qualité de vie, sa définition et les différentes méthodes de son évaluation ; puis, dans une seconde partie, nous présenterons le champ de notre étude : l'Espace Atlantique, nous nous attacherons notamment à définir ce qu'est une « ville moyenne » et déterminerons les villes étudiées. Enfin, nous dresserons une analyse comparative de la qualité de vie entre les villes moyennes et les grandes villes (Bordeaux, Nantes, Toulouse).

## **Chapitre 1 : Comment définir et évaluer la qualité de vie ?**



## **I. DÉFINITION DE LA QUALITÉ DE VIE**

### **A. Le concept de « qualité de vie »**

#### **1) L'origine du concept**

Le concept de qualité de vie n'est pas une création du XXème siècle mais il a été précisé et développé à la fin des années soixante, en particulier dans le cadre du mouvement écologique. L'expression « qualité de vie » recouvre un concept relativement récent qui s'est complexifié au fil du temps. Elle aurait d'abord fait son apparition aux États-Unis dans les années cinquante. Au départ, elle se définissait par un bon niveau de vie dans la nouvelle société de consommation : possession d'appareils électroménagers modernes, d'automobiles, de maisons, composantes auxquelles se sont ajoutés plus tard les temps libres, l'épargne pour les vacances et les loisirs. En 1960, le rapport de la commission du président Eisenhower a élargi le concept de la qualité de vie pour y inclure l'éducation, la santé et le bien-être, l'économie et la croissance industrielle, ainsi que la défense du monde libre (FALLOWFIELD, 1990).

Le concept est progressivement devenu opératoire pour observer l'état des conditions de vie des populations urbaines. Le débat sur la qualité de vie s'est déroulé dans un contexte social caractérisé par deux mouvements conjugués. D'une part, la montée de la prise de conscience des nuisances issues de la société industrielle et des effets négatifs de la course au progrès économique et, d'autre part, l'avènement de la qualité de vie en tant que valeur sociale reconnue. C'est sous la menace des effets négatifs de la croissance que s'est effectuée la prise de conscience de la nécessité de réviser les orientations de l'économie. Des seuils de saturation semblaient être atteints tant en ce qui concerne l'économie des ressources mondiales que la vie quotidienne du citoyen (DURAND et HARFF, 1977). L'opposition entre, d'une part, la qualité de vie et, d'autre part, l'enrichissement et le développement économique connus lors des « trente glorieuses » se formulera en termes de nuisance, pollution, dégradation, bref un prix trop cher à payer pour ces progrès (LAMAU, 1992).

« Aurons-nous encore les moyens de nous montrer exigeants sur la qualité de la vie, alors que nous voyons diminuer la quantité des richesses produites » s'interroge BONNEFOUS (1975). Cette interrogation met en évidence le rapport vu par plusieurs chercheurs entre l'environnement, surtout biophysique, et la qualité de vie. De plus, la simple improvisation de politiques environnementales ne semble pas souhaitable pour l'économie et n'assurerait pas nécessairement une amélioration de la qualité de vie, même en période de croissance économique. Les modes de production et les produits créés pour obtenir une meilleure qualité de vie quelques décennies auparavant peuvent s'avérer être des obstacles à la qualité de vie actuelle et future.

#### **2) L'évolution du concept de « qualité de vie »**

« La qualité de la vie est de nos jours un enjeu que tout le monde préfère défendre, que certains prétendent vendre, que chacun est prêt à payer. Elle devient un produit central de notre société de consommation » (C.TOBELEM ZANIN, 1995).

Mais si le terme de « qualité de vie » est devenu une expression qui fait partie du vocabulaire courant des Français, ce concept que ROUGERIE (ROUGERIE, 1977) a défini comme étant la « fée nouvelle de la mythologie moderne » n'a pas pour autant acquis un sens précis et univoque. Selon C.TOBELEM ZANIN (1995), la recherche de définition d'un concept aussi vaste que celui de la qualité de vie pose avant tout un problème de dimensions et reste à l'évidence une notion sans frontière établie. Elle doit prendre en considération les aspirations sociales comme les préoccupations individuelles, elle véhicule les critiques et les contestations à l'égard de la société contemporaine, de la conjoncture ou des institutions, tout autant que les besoins ou les espoirs.

L'observation des nombreuses recherches menées sur le sujet au cours des trente dernières années révèle la difficulté d'approche de cette notion qui recouvre une multiplicité de significations très hétérogènes. Ainsi des chercheurs de différents domaines (sociologie, économie, géographie, statistiques...) se sont attelés à l'étude de la qualité de vie des populations et ont chacun proposé des définitions du concept que leur approche a pu révéler. Dans certains cas qualité de vie et bien-être ont été associés, dans d'autres on les a différenciés. Sans cependant définir la frontière entre les deux, on peut malgré tout constater que le concept a évolué à travers les années.

Par exemple, HARLAND (1959) interprète la qualité de vie comme synonyme de vie agréable, de bien-être social, de protection sociale, de progrès social, il la définit comme « la totalité des biens, services, situations et états qui constituent la vie humaine et qui sont nécessaires ou désirés ».

DALKEY et ROURKE (1973) définissent la qualité de la vie comme « un sentiment personnel de bien-être, la satisfaction ou insatisfaction de la vie, son bonheur ou son malheur ».

BURTON (1977) voit la qualité de vie comme un complexe insaisissable (vague) qui a rapport avec quelque chose au-delà des objets matériels de la vie de tous les jours.

J.B RACINE (1986) expose sa position sur les notions de qualité de la vie et de bien-être en différenciant espaces perçus et espaces vécus. Il oppose le concept de qualité de vie et le concept de bien-être : la qualité de la vie exprime les moyens mis en œuvre par les hommes dans leur vie matérielle et sociale quotidienne et renvoie le plus souvent à des indicateurs reflétant l'état des conditions matérielles et du niveau de vie d'un groupe humain, le bien-être est un concept plus complexe, renvoyant aux aspirations des individus et à une évaluation plus personnelle de l'ensemble des relations que l'individu entretient avec lui-même et avec l'extérieur.

Ces quelques exemples nous montrent que la qualité de vie recouvre autant de définitions que d'auteurs ayant écrit sur le sujet. Mais l'analyse des différentes définitions révèle une divergence entre les auteurs selon qu'ils considèrent la notion comme objective ou subjective. En effet, certains se sont tournés davantage vers une approche statistique visant à recenser l'absence (ou présence) ou la proportion d'indicateurs jugés révélateurs de la qualité de vie, et ceci dans une approche multicritère du concept (exemple LIU, 1976).

A contrario, les sociologues ont basé leurs recherches sur la subjectivité de la notion et se sont concentrés sur des enquêtes auprès des populations pour étudier la perception des indicateurs, plus que leur réalité objective. S.ANTOINE et J.NAVARIN ont, par exemple, tenté de faire la synthèse de différents sondages effectués entre 1970 et 1978 par la SOFRES et l'IFOP, sur les français et la qualité de vie.

### **3) Le problème de subjectivité/objectivité de l'approche.**

Au cours d'une étude sur la qualité de vie, le problème de subjectivité et d'objectivité de l'approche se situe à deux niveaux : la subjectivité du sujet étudié et la subjectivité du chercheur.

Tout d'abord, la perception de la qualité de vie par la population étudiée comporte un aspect objectif et un aspect subjectif. En effet, si certaines valeurs ou besoins sont universels (les besoins vitaux par exemple), d'autres sont spécifiques à une population donnée, à une culture donnée. La subjectivité de la perception des populations réside donc dans des « indicateurs variables » de l'évaluation de la qualité de vie, ou du moins dans « une pondération variable ». On s'aperçoit que les critères de qualité de vie dépendent des valeurs et des « normes » de chaque groupe social qui établit sa propre hiérarchie de critères, selon ses préférences, ses traditions et son mode de vie. Ce sont ces valeurs et ces normes qui induisent et conditionnent la subjectivité propre à chaque individu.

Ensuite, il est difficile de croire que le choix des indicateurs ou l'interprétation des résultats ne soient pas influencés par les jugements de valeurs et les propres perceptions du chercheur, intimement liés à sa propre culture et au conditionnement social qu'il a subi.

Alors que la plupart des travaux sur les indicateurs sociaux se sont attachés soit aux indicateurs subjectifs soit aux indicateurs objectifs, quelques chercheurs ont, ensuite, collecté les deux types d'indicateurs afin d'obtenir des mesures simultanément et mutuellement complémentaires. HUTTMAN (1978), l'un des chercheurs précurseurs ayant suivi cette piste, conclut que l'on ne peut se fonder ni sur les seuls indicateurs objectifs ni exclusivement sur les indicateurs subjectifs pour mesurer la qualité de vie.

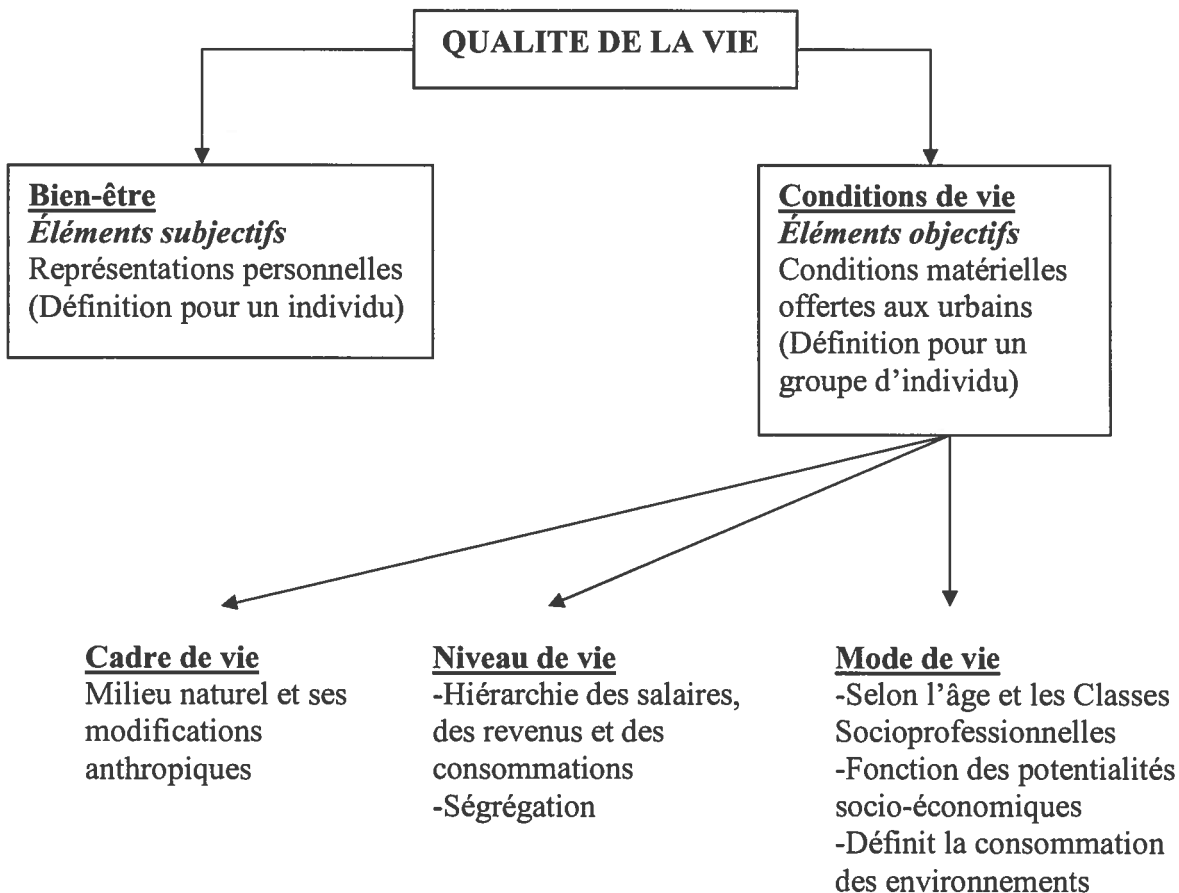
Selon des études récentes, des européens et américains confirment cette idée et préconisent l'utilisation de mesures à la fois subjectives et objectives pour avoir une compréhension de la qualité de vie (TÜRKSEVER et GÜNDÜZ, 2001). La recherche sera encore plus efficace si qualité et quantité, ou subjectivité et objectivité, ne sont plus traitées en opposition. La somme des connaissances accumulées par les deux tendances, de la qualité vers la quantité et de la subjectivité vers l'objectivité, se traduit par les variables liées à la perception et au comportement, qui constituent les propriétés des composantes du phénomène de qualité de vie (MUKHERJEE, 1989).

Mais comme le remarque C.TOBELEM-ZANIN (1995), « il n'est pas surprenant qu'il y ait des divergences entre les conditions perçues par les individus et les conditions mesurées par les indicateurs objectifs. Il est évident que l'existence d'une relation directe entre les mesures objectives et les mesures subjectives de la qualité de vie rendrait l'un ou l'autre type d'indicateurs superflu, tout comme l'absence d'une telle association renforcerait l'idée de la nécessité d'employer les deux. [...] Il semble que la recherche des indicateurs objectifs et celle des indicateurs subjectifs se complètent. Les indicateurs nous éclairent sur les propriétés collectives de qualité de vie, alors que les indicateurs subjectifs nous renseignent sur les propriétés individuelles de bien-être. »

## **B. La définition retenue : l'approche fonctionnelle du concept de qualité de vie**

Après avoir réfléchi sur tout ce qu'englobe la notion de qualité de vie, il convient de préciser quelle approche nous allons considérer pour notre recherche. Devant l'ampleur du sujet traité et considérant le temps imparti pour les recherches, il semble nécessaire de limiter notre étude à un aspect de la qualité de vie.

Notre recherche va se fonder sur une analyse critique et comparative de la qualité de vie dans les villes françaises. L'analyse comparative de la qualité de vie à l'échelle des villes nécessite de considérer la qualité de vie dans son sens général. L'objectif n'est pas ici de remettre en cause le concept mais de dégager les propriétés objectivables, et néanmoins pertinentes, de la qualité de vie offerte aux individus. Ainsi nous adopterons ici une approche géographique et statistique en considérant la « définition fonctionnelle du concept de qualité de vie » (cf. schéma), émise par C.TOBELEM-ZANIN (1995). Après avoir étudié les diverses réflexions sur la qualité de la vie -et le bien-être- elle est parvenue à dégager une hiérarchisation des domaines sous-jacents à la qualité de vie.



Le schéma distingue les deux dimensions de la qualité de vie : l'une subjective, représentée par le bien-être (elle touche aux questions fondamentales des valeurs de chaque individu), et l'autre objective représentée par les conditions matérielles de vie des groupes d'individus. Cette définition est dite « fonctionnelle » car nous nous attachons uniquement à

l'étude « objective » des conditions de vie des urbains français, dans l'optique générale de l'évaluation de la qualité de la vie et non celle, plus personnelle, du bien être.

Cependant, nous pouvons apporter une observation au schéma proposé par C. TOBELEM-ZANIN. Le premier niveau de la hiérarchisation propose de définir les éléments objectifs comme les « conditions matérielles offertes aux habitants », elle décline ensuite ce niveau en trois autres domaines qui sont « cadre de vie », « niveau de vie » et « mode de vie ». Or, il semble que l'analyse des niveaux de vie et des modes de vie est une analyse plus « indirecte » que l'analyse du cadre de vie. En effet, seule l'étude du cadre de vie se cantonne réellement aux « conditions matérielles offertes aux urbains » tandis que l'étude des niveaux de vie et des modes de vie est davantage une approche sociale des populations dont les caractéristiques ont pu être influencées par une multitude de facteurs. Et s'il est indéniable que le niveau de vie des habitants est étroitement lié à leur cadre de vie (une ville riche aura, a priori, un cadre de vie de qualité, lequel est parfois à l'origine de la richesse de la ville...ex : St Tropez, Tignes), l'analyse semble moins directe et complexifie une étude comparative. De même les modes de vie sont spécifiques des groupes sociaux et bien qu'ils soient à prendre en compte dans le concept général de la qualité de vie, leurs relations avec les niveaux de vie et le cadre de vie sont plus complexes que ne le présente le schéma. Il semble que l'étude en parallèle des niveaux de vie et des modes de vie nécessiterait un approfondissement de l'analyse des interrelations de conditionnement entre les différents indicateurs aboutissant à une pondération des indicateurs, ce qui est une tâche encore bien hasardeuse compte tenu de la nature exploratoire de notre recherche.

En somme, dans le cadre d'une étude comparative de la qualité de vie entre les villes moyennes et les grandes villes le croisement des données recueillies pour évaluer le cadre de vie, le niveau de vie et le mode de vie des populations au sein des villes semble compromettre la clarté de l'analyse, et donc sa validité. Ainsi, nous nous limiterons à l'analyse du cadre de vie dans les villes moyennes et dans les grandes villes afin de dresser une étude comparative d'indicateurs « généralisables » sans interrelations trop confuses et méconnues.

### **C. De la qualité de vie au cadre de vie**

Évoquant le « cadre de vie », on pense au paysage qui nous entoure. Le désir, ou le refus, de vivre dans une région est certes lié aux attraits urbains mais aussi à la qualité de l'environnement des cités. On recherche une région agréable, des espaces aérés, un passé riche, un climat clément, un air respirable etc. Ces différents éléments pris en compte, il demeure qu'un des critères prépondérants des choix est la qualité du paysage urbain proprement dit, ou du moins l'image que l'on s'en fait. Ainsi, par exemple, une ville comme Lille, froide, grise et pluvieuse, située au Nord de la France, au milieu d'un tissu industriel dense... a pourtant la réputation d'être une ville agréable à vivre. Telle autre grande métropole, comme Marseille sur les bords de la Méditerranée, est au contraire considérée comme moins agréable et nombreux sont ceux, qui bien qu'y travaillant, essaient de ne pas y habiter. Néanmoins, aujourd'hui, l'image du cadre de vie dépend en grande partie de la commercialisation et du marketing urbain.

Le cadre de vie a été l'objet de quelques études réalisées par l'INSEE, qui propose une définition du cadre de vie, à partir de deux indicateurs dont l'absence sera le signe d'un cadre de vie favorable ; il s'agit des problèmes liés au confort du logement (normes de confort, humidité, isolation, chauffage) et aux nuisances urbaines (bruit, pollution, vandalisme).

R. BRUNET (1993) définit le cadre de vie de manière plus large comme « tout ce qui constitue l'environnement de la vie quotidienne ; il comprend l'habitation, son milieu, le trajet domicile-travail, l'organisation et l'offre de loisir ».

L'association R.E.S.P.E.C.T.<sup>1</sup> propose une définition plus large avec une batterie d'indicateurs répartis en trois grands thèmes : paysage urbain, habitat et patrimoine naturel. Ces indicateurs sont développés selon les thèmes suivants :

- Paysage urbain : propreté de la ville, évolution de l'urbanisation, mixité des fonctions urbaines, zones à requalifier, esthétique urbaine, affichage publicitaire
- Habitat : conformité de l'habitat, pollution des bâtiments publics par l'amiante, protection du patrimoine bâti, amélioration de l'habitat
- Patrimoine naturel : diversité biologique, végétalisation, protection du patrimoine naturel, mesures agro-environnementales dans les espaces ruraux, gestion raisonnée des espaces verts urbains, réseaux des cheminements verts

Le cadre de vie fait donc référence à la fois à la cellule d'habitation mais aussi à tous ses espaces connexes : il constitue le quotidien de chaque individu. Il s'agit à la fois de l'environnement biophysique mais aussi de l'environnement visuel (paysage urbain et patrimoine), de l'équipement (en commerces, services, espaces publics/verts, équipements publics structurants et pôles de loisirs) et la sécurité des quartiers, de leur accessibilité (proximité des espaces verts et de la nature, accessibilité aux transports, partage modal de la voirie), tout comme l'environnement le plus proche des individus : l'habitat.

Selon C. TOBELEM ZANIN, le cadre de vie permet de définir ce qui entoure la vie quotidienne de l'individu et du groupe. Le cadre de vie concerne directement l'environnement naturel (site, climat) et les modifications anthropiques (habitat, équipement et aménagements urbains divers).

Pour l'élaboration de notre recherche, on considèrera le cadre de vie en précisant l'ensemble des items qu'il recouvre. Les items pris en compte impliqueront directement les indicateurs retenus. Néanmoins le choix des indicateurs sera aussi conditionné par leur disponibilité, c'est donc par un jeu de « rétroactions à tâtons » que l'on établira définitivement le classement des indicateurs retenus et de la définition qui en découle.

Toutefois, il peut être intéressant de recenser les principaux thèmes que recouvre la notion de cadre de vie. Pour cela nous pouvons nous référer au 16 « éléments descriptifs du cadre de vie » retenus par le ministère de la qualité de vie dans une étude statistique (ANTOINE S. et DURET A., 1974) :

- Population et logement,
- Habitations, bâtiments,
- Chauffage des logements,
- Équipement des ménages,
- Conditions de travail des salariés,
- Transports, télécommunication,
- Établissements commerciaux,
- Proximité des communes et des ménages aux services,
- Tourisme,

---

<sup>1</sup> R.E.S.P.E.C.T. : Réseau d'Évaluation et de Suivi des Politiques Environnementales des Collectivités Territoriales

- Information, spectacles, jeux, activités culturelles, budgets-temps,
- Vie à Paris et dans la région parisienne,
- Dépouillement du courrier envoyé par le public au Ministère de la Protection de la Nature et de l'Environnement,
- Justice,
- Dépenses d'environnement effectuées par l'État et les collectivités locales au titre de l'article 6,
- Marché français de l'anti-pollution,
- Qualité des produits examinés par le service de la répression des fraudes,

On peut penser que la validité et la pertinence de ce type de recherche est fonction du nombre d'items, et donc d'indicateurs, retenus. Cependant, pour ces recherches, bon nombre d'items (et donc d'indicateurs) semblent superflus car il ne s'agit pas d'établir un état des lieux de la qualité de vie dans les villes de manière à réaliser, ensuite, un classement ou un palmarès. Notre objectif est d'évaluer l'influence de la taille de la ville sur la qualité de vie. Ainsi, les données sur le climat ou l'attractivité touristique ne concernent en rien notre étude. Nous sommes contraints d'adopter une définition qui nous est propre. Nous nous appuyons sur la définition de C.TOBEM-ZANIN qui exprime la notion de perception collective de la qualité de vie et nous tâcherons de retenir les domaines qui constituent le cadre de vie quotidien des habitants sans intégrer des différenciations par classes socio-économiques. Nous étudierons, par ailleurs, les données qui restent fondamentales pour l'évaluation de la qualité de vie car elles sont au cœur des préoccupations des français (le revenu ou le chômage, par exemple). Ainsi nous nous efforcerons de retenir les items et les indicateurs les plus pertinents au regard de nos objectifs.

Pour nos recherches nous retiendrons 10 items (accessibilité, commerce, culture, éducation, logement, offre de soins, qualité de l'air, sécurité, dynamisme urbain, transports urbains) que nous estimons être les éléments constitutifs du cadre de vie et dont l'analyse est pertinente pour notre étude.

## **II. L'ÉVALUATION DE LA QUALITÉ DE VIE**

### **A. La relativité de la notion de qualité de vie.**

#### **1) La qualité de vie, un souci de « pays riche » ?**

« La notion de qualité de vie est typiquement une expression de « société avancée » : avancée du point de vue démocratique, social et technologique. Elle reflète un souci collectif qui ne peut émerger que dans un environnement suffisamment « riche » pour que les acteurs sociaux puissent se préoccuper d'améliorer, dans le sens d'une idéologie largement partagée, leur existence dans le monde qu'ils ont construit ». MUCCHIELLI (2003)

Comme le souligne André NOY (2003), s'attacher à l'étude de la qualité de vie dans les pays développés peut sembler être une démarche « indécente à l'aune de la pauvreté mondiale »... La qualité de vie est, en effet, une idée qui préoccupe davantage les pays « riches », dont les populations se sont affranchies du « souci de survie ». Comment accepter les efforts mis en œuvre pour faire « mieux vivre » les pays développés alors que la question de faire « survivre » les populations de certains pays n'est pas résolue... ?

Néanmoins, dès lors que la « qualité de vie » est l'une des préoccupations majeures d'un grand nombre d'individus, dès lors que « les enquêtes et sondages révèlent que la population se réfère à cette qualité de vie, d'une façon ou d'une autre, en saillie ou en creux, en matériel ou en imaginaire, il est de la responsabilité du chercheur de se pencher sur l'historicité, la consistance, l'étendue, l'usage...du concept » (NOY, 2003). En outre, nous pouvons considérer l'évaluation de la qualité de vie comme l'évaluation de la vie elle-même, si pauvre ou rude soit-elle, et englober ainsi toutes les populations du globe. La nuance réside néanmoins dans le fait qu'une part de la population attribue la qualité de vie à la « survie ». Très vite on comprend combien le sens et l'appréciation de la « qualité de vie » diffèrent selon la « richesse économique » du pays.

Si d'une part, dans un pays « riche », on s'attachera à évaluer les valeurs socio-culturelles d'accomplissement de soi, de développement personnel, de bien être ou même de bonheur... D'autre part, l'évaluation de la qualité de vie dans un pays « pauvre » s'attacherait davantage aux besoins « vitaux » de la population comme l'accès à l'eau, à la nourriture, aux soins médicaux de base, à la paix...

#### **2) Un concept relatif aux sujets étudiés et aux sujets qui étudient...**

Comme on l'a montré précédemment, l'évaluation de la qualité de vie d'une population est intimement liée au niveau de développement et à la richesse du pays. En outre, en ce qui concerne les pays dits « développés » on peut aussi considérer que la qualité de vie repose davantage sur des valeurs « sociales » que « vitales ». Par exemple, selon MUCCHIELLI (2003), « dans notre société actuelle, [...] les valeurs sociales dominantes sont l'individualisme, le pacifisme, l'écologisme et l'hédonisme », valeurs constituant « la trame sous-jacente de notre culture occidentale ». De notre culture dépend notre perception de la vie, et donc, notre perception de la qualité de vie.



Ainsi, l'évaluation de la qualité est doublement confrontée à ce problème de perception. D'une part, l'évaluation doit être guidée par la perception des individus étudiés. Ce qui nécessite une étude sociologique ou même ethnologique. D'autre part, l'observation et l'analyse doivent se libérer de l'influence de la perception de l'évaluateur. Car, comme le souligne Alex MUCCHIELLI (2003), « le souci de qualité de vie - qui se transcrit sous forme d'une évaluation des rapports à l'environnement - ne peut pas ne pas être guidé par l'orientation générale des valeurs socio-culturelles du groupe qui fait cette évaluation. »

De ce constat, il découle que la pertinence et la justesse de l'évaluation de la qualité de vie dépendra de la capacité de l'évaluateur de se libérer de ses principes et de la capacité à intégrer les données socio-culturelles des populations étudiées pour « comprendre leurs perceptions ». Ainsi, l'échantillon d'individus étudié pose donc, de par sa nature et son origine, les limites de l'approche mais détermine aussi la qualité de l'analyse. On peut, en effet supposer, par exemple, qu'un européen effectuerait une meilleure étude de la qualité de vie en Europe qu'un africain ne pourrait le faire. De plus, en ce qui concerne la population étudiée, comprendre la perception de la qualité de vie d'un groupe d'individus « culturellement homogène » semble plus facile, plus pertinent, que l'étude d'un groupe cosmopolite, « hétérogène ».

### **3) Le problème de comparaison de la qualité de vie**

La pertinence de l'évaluation de la qualité de vie semblent dépendre, entre autres, de l'homogénéité (sociale, culturelle...) du groupe d'individus étudié. La solution pour renforcer la puissance et la justesse de l'analyse est donc d'adapter l'outil d'analyse à chaque groupe d'individus. Selon le groupe d'individus étudié, la définition de la qualité de vie, et son évaluation, se traduira par une approche différente (indicateurs de natures, quantités, pondérations différentes...).

Toutefois, à quelle échelle peut on considérer un groupe d'individus comme homogène? En outre, de cette échelle minimale d'homogénéité dépend les possibles comparaisons que l'on peut tirer.

Dans le cas où les indicateurs de la qualité de vie sont différents entre deux groupes d'individus étudiés, une comparaison, ne pouvant se faire sur les indicateurs eux-mêmes, nécessite la quantification de la qualité de vie par un indice qui résulterait des indicateurs spécifiques à chaque groupe étudié. Quelle en serait alors la pertinence de la comparaison ? Il en résulte, qu'une comparaison pertinente et juste de la qualité de vie entre deux groupes d'individus se fera au détriment de la justesse et la pertinence de l'analyse intrinsèque de chaque groupe d'individus.

De ce constat qui traduit quelque peu ironiquement les limites d'une comparaison sur la qualité de vie, il en découle la nécessité de déterminer les « indicateurs communs » aux groupes d'individus comparés. Ces indicateurs seront d'autant plus « généraux », « globaux », que les populations comparées seront hétérogènes.

## **B. La mesure de la qualité de vie**

### **1) Les problèmes des données**

L'étude de la qualité de vie est un sujet, de nos jours, assez récurrent. On dénombre des organisations telles la *Société Internationales pour les Études sur la Qualité de Vie* ou la *Société Internationale de Recherche sur la Qualité de Vie*, mais aussi de nombreuses revues comme notamment *Quality of Life Research*, ou *Social Indicators Research*... Le thème de la qualité de vie se prête à de nombreuses applications dans divers champs, comme la médecine par exemple.

Mais il faut bien considérer que mesurer la qualité de vie signifie, entre autres, quantifier le bien-être des gens, mettre par équation un état, un sentiment conscient ou même inconscient. De ce point de vue, la mesure de la qualité de la vie est un exercice « scientifiquement contestable » et les résultats seront très discutables. Cette volonté soulève, dans son caractère opératoire, les problèmes de collecte et traitement des données, niveaux d'agrégation spatiale, choix d'échantillons, mesures et interprétation...

En France, on observe que les divers palmarès réalisés par des revues grand public (Le Point, L'Express...) aboutissent rarement aux mêmes résultats. Selon la Fédération Nationale des Agences d'Urbanisme « la fiabilité des sources en serait la cause principale ». « Les questionnaires envoyés aux collectivités locales sont remplis de manière plus ou moins sérieuse et les retours sont partiels. Les données sont difficiles à collecter, ne sont pas livrées à la bonne échelle et ne sont pas toujours fiables ». A titre d'exemple, citons le très répandu critère de « pourcentage des espaces verts ». Une fois aguerris à l'exercice, certains services de communication font preuve de perspicacité pour améliorer leur position. Il suffit d'intégrer les cimetières pour que la part des espaces verts augmente de manière sensible et, en définitive, fasse gagner quelques places au « hit parade ». Car la publication de ces palmarès génère des effets pervers, notamment pour les villes mal classées, qui souffriront encore davantage d'une mauvaise image...

### **2) Les différents outils statistiques de mesure de la qualité de vie**

A travers les multiples études réalisées pour évaluer la qualité de vie, on peut observer diverses méthodes statistiques de mesure. Le choix de l'outil statistique de mesure varie selon le « domaine » du chercheur, le sujet étudié et l'objectif de la recherche. Parmi les différentes méthodes statistiques utilisées, SILBER (2003) distingue trois types de démarches :

- Les méthodes statistiques multivariées utilisées par le passé pour mesurer la qualité de vie. (SLOTTJE, 1991 utilisant l'analyse typologique; SCHOKAERT, VAN OOTEGEM, 1990, ayant recours à l'analyse factorielle).
- Les méthodes prenant appui sur la théorie de l'information (MAASOUMI et NICKELSBURG, 1988).
- Les méthodes qui utilisent l'application de la théorie de l'efficience, utilisée en général dans les analyses de la productivité des entreprises et institutions à but

non lucratif telles que les hôpitaux. Ainsi LOVELL (1993) a initié l'application de cet outil à la qualité de vie. Cette analyse d'efficience peut aussi faire appel à des outils économétriques (« analyse stochastique des frontières ») mais également à ceux de la programmation linéaire (« analyse de développement des données »).

### **3) Un exemple d'outil d'analyse statistique : l'indicateur de Gini**

Nous présenterons dans cette étude cet exemple d'analyse statistique, décrit par Stéphane MUSSARD, François SEYTE et Michel TERRAZA (2003) car il émane d'une analyse qui présente la notion de comparabilité comme « une condition nécessaire à l'évaluation de la qualité de vie ». Ce constat résulte de la définition de la qualité de vie comme « l'ensemble des variables socio-économiques qui reflètent le bien-être individuel ou collectif telles que, le revenu individuel, le niveau scolaire ou encore l'état de santé ». En outre, si l'on considère ces variables comme « la représentation d'une évolution culturelle et d'un processus économique singulier, ancré dans une interdépendance internationale influente, elles recouvrent une importance différente et particulière pour chaque individu ». « Il apparaît incontestable que la qualité de vie d'un groupe considéré, dans l'hypothèse où celle-ci puisse faire l'objet d'une métrique définie, ne peut s'étudier en faisant abstraction du reste du monde » (MUSSARD, SEYTE, TERRAZA, 2003). En effet, on peut s'interroger sur la pertinence de proposer une valeur correspondant à une mesure de qualité de vie ou de bien-être sans la confronter à des évaluations faites sur d'autres populations ou pays.

Nous n'explicitons pas ici la démonstration permettant d'obtenir la formule de Gini, ni sa forme développée. L'intérêt de l'utilisation de l'indicateur de Gini pour l'évaluation de la qualité de vie est apparu petit à petit, grâce aux études de KOLM (1969, 1976) puis de C. DAGUM (1997).

Dans un premier temps, KOLM (de 1969 à 1976) a adapté la formule de l'indicateur de Gini. Cet indice permet de mesurer le degré de « concentration » des inégalités au sein d'une population.

Dans un second temps (en 1997), C. DAGUM a entrepris la décomposition de l'indicateur de Gini, sous une forme de type :  $G = G_w + G_b$ . Cette séparabilité additive de C. DAGUM en deux éléments permet alors de déterminer les inégalités intragroupes ( $G_w$ ) et les inégalités intergroupes brutes ( $G_b$ ), dans le but de quantifier le phénomène d'hétérogénéité de la qualité de vie à l'intérieur et entre les sous-populations, tout en indiquant les principales sous-populations contributives à l'inégalité totale.

Ainsi, l'indice de Gini, sous la forme exprimée par C. DAGUM permet « une généralisation duale intragroupe et intergroupe » (MUSSARD, SEYTE, TERRAZA, 2003) et prend en compte l'hétérogénéité des populations soumises à l'étude.

## CONCLUSION DU CHAPITRE

Dans un premier temps, nous avons pu constater au cours de ce chapitre combien il est difficile de définir la qualité de vie. C'est un concept polysémique dont la définition, plutôt floue, lui attribue des sens qui varient selon le domaine de l'étude, les individus étudiés ou, dans la vie courante, selon le contexte de son utilisation. C'est une notion évolutive qui découle de l'évolution des sociétés qui parviennent à s'affranchir des préoccupations purement « vitales », et peuvent alors se soucier de leurs aspirations au confort et à leurs valeurs socio-culturelles.

Mais comment ne pas être dérouter dans une tentative d'évaluation de la qualité de vie, et à plus forte raison, lorsqu'on entreprend une comparaison ? On a, en effet, pu déceler des paradoxes inhérents à la démarche d'évaluation et de comparaison de la qualité de vie. Car, si d'une part, la perception (et par là même la méthode d'évaluation...) de la qualité de vie est spécifique à un groupe d'individu (et même spécifique à l'individu lui-même), on constate, d'autre part, que la « notion de comparabilité est une condition nécessaire à l'évaluation de la qualité de vie », notion qui suppose une approche « générale », voir « universelle »...

Les études précédentes sur la qualité de vie ont traité différents types de populations à différentes échelles et ont, par conséquent adopté différentes méthodologies d'études de la qualité de vie. Ce sont principalement le sujet, la nature et la finalité de l'étude qui déterminent le type d'approche, le type d'analyse et la méthodologie de mesure adoptée.

En ce qui concerne notre étude, nous retiendrons une définition « adaptée » du cadre de vie, issue de la définition fonctionnelle de la qualité de vie énoncée par Christine TOBELEM-ZANIN (1995). L'étude objective du cadre de vie s'apparente, d'une certaine manière, à l'étude des aménités urbaines présentes dans les villes. Cette approche se dégage le plus possible de l'aspect subjectif de la qualité de vie et peut être analysée en complément d'une étude sociologique qui repose sur des enquêtes ou des sondages. La recherche d'une quantification de la qualité de vie et l'exclusion de toute subjectivité sont, ici, les conditions nécessaires pour envisager des comparaisons et dégager des conclusions permettant d'éclairer la problématique qui guide nos recherches.

Après avoir déterminé les enjeux d'une étude sur la qualité de vie, nous exposerons ensuite le champ de notre étude : les villes moyennes de l'Espace Atlantique français.

## **Chapitre 2 : Les villes moyennes de l'Espace Atlantique**

Après avoir réfléchi au concept de « qualité de vie », nous allons, à présent, expliciter le cadre géographique de l'étude et les villes choisies pour notre étude. Dans un premier temps nous effectuerons une présentation brève de l'Espace Atlantique en abordant notamment le principe général qui régit les stratégies de développement territorial aux échelles européennes et nationales : le polycentrisme. Dans un second temps nous expliciterons la notion de « villes moyennes » et déterminerons l'échantillon des villes étudiées.

## **I. L'ESPACE ATLANTIQUE : UN ESPACE D'ÉTUDE À L'ÉCHELLE EUROPÉENNE**

### **A. Présentation de l'Espace Atlantique**

#### **1) L'origine de l'Espace Atlantique**

##### **a) Un constat préoccupant pour la façade atlantique**

Durant la seconde moitié des années 80, la DATAR réalise une étude prospective dont les conclusions sont alarmantes : les régions atlantiques sont vouées à un déclin lent, progressif et irréversible ; elles sont destinées à constituer une réserve d'espaces relativement bien préservés à la périphérie de l'Europe. A ce constat préoccupant s'ajoutent les perspectives d'ouverture de l'Europe vers les pays l'Est, qui renforcerait la périphéricité des régions de la façade atlantique.

C'est dans ce contexte que les élus et responsables locaux ont tenté de s'organiser pour réagir à la « marginalisation » de leurs territoires. Ainsi, en 1989, à Faro, lors de la Conférence des Régions Périphériques Maritimes, on annonce la constitution d'une commission « Arc Atlantique ». C'est une entité hétérogène car elle ne concerne alors que les régions désireuses de coopérer. Mais c'est en 1990, grâce au programme INTERREG, que l'Arc Atlantique est reconnu et encouragé par l'Union Européenne.

##### **b) Le programme INTERREG III B à l'origine de l' « Espace Atlantique »**

L'initiative communautaire INTERREG III figure parmi les instruments de la politique régionale communautaire. Cette troisième phase intervient après le succès d'INTERREG I (1989-1993) et d'INTERREG II (1994-1999). Le programme INTERREG III est l'un des quatre programmes d'initiatives communautaires mis en place par la Commission européenne pour définir des solutions communes à des problématiques spécifiques.

Essentiellement destiné à favoriser un développement harmonieux, équilibré et durable du territoire européen sur la période 2000 - 2006, il préconise la formation de partenariats dépassant les frontières afin de favoriser un aménagement équilibré des territoires pluri-régionaux. Dotée d'un budget de 4 875 milliards d'euros pour la période 2000-2006 (à la charge exclusive du FEDER), et sur la base des programmes INTERREG précédents, cette initiative communautaire s'articule autour de 3 volets:

- **Volet A: la coopération transfrontalière:** entre territoires contigus, y compris avec les frontières externes de l'Union européenne et certaines zones maritimes, afin de mettre en œuvre des stratégies communes de développement.
- **Volet B: La coopération transnationale:** entre autorités nationales, régionales et locales au sein de grands espaces géographiques prédéterminés par la Commission européenne et les États membres. Treize espaces ont été ainsi définis, parmi lesquels: l'Espace Atlantique, l'Espace Europe du Nord Ouest, Espace Europe du Sud Ouest, l'Espace Méditerranée Occidentale ou encore l'Espace Caraïbes.
- **Volet C: La coopération interrégionale:** entre acteurs regroupés en réseaux de plusieurs régions de l'Union européenne non contiguës impliquant des régions situées dans des pays tiers, notamment les 10 nouveaux États membres . Quatre espaces ont été ainsi définis: Nord, Sud, Est et Ouest.

La coopération menée dans le cadre d' INTERREG III est régie par les principes suivants:

- **La programmation:** Les régions ou territoires souhaitant coopérer présentent à la Commission des propositions de projets, en réponse au « Programme d'Initiative Communautaire » (PIC) qui définit leur stratégie commune de développement et met en relief la valeur ajoutée de la coopération transfrontalière et transnationale des interventions envisagées. La programmation prend en compte les orientations générales des Fonds structurels et des politiques communautaires: création d'emploi, amélioration de la compétitivité, développement durable, respect de l'environnement égalité des chances entre hommes et femmes, respect des règles communautaires de concurrence.
- **Le partenariat:** il se crée entre les autorités nationales, régionales et locales et les partenaires sociaux-économiques, et favorise l'émergence d'approches ascendantes ("bottom up") de développement. Une publicité transparente permet en outre la participation la plus large possible de la population et des acteurs publics et privés.
- **La concertation:** La mise en œuvre d' INTERREG III doit se faire en cohérence et en coordination avec les autres instruments financiers concernés. Le FEDER prend en charge toutes les opérations menées au sein de l'Union (d'autres instruments financiers de politique extérieure de la Communauté peuvent financer les interventions en dehors du territoire communautaire).

Le défi principal pour la nouvelle phase d' INTERREG est donc d'exploiter les expériences positives de coopération menées dans le cadre des programmes actuels et de développer progressivement des structures destinées à étendre ce type de coopération à toute l'Union européenne et aux relations avec les pays voisins. La mise en place et la délimitation de l'Espace Atlantique s'est donc effectuée au titre du volet B du programme INTERREG III

## **2) La situation actuelle de l'Espace Atlantique**

Pour cette brève présentation de l'Espace Atlantique nous nous appuyons sur le diagnostic réalisé lors de l'élaboration du Programme d'Initiative Communautaire INTERREG III B.

a) Les territoires concernés

L'Espace Transnational Atlantique est constitué par des régions européennes qui appartiennent à cinq États : l'Espagne, la France, l'Irlande, le Portugal et le Royaume-Uni. Conformément à l'Annexe III de la Communication de la CE du 28 avril 2000 (JOCE C 143 du 23 mai 2000), le cadre géographique comprend les régions suivantes :

- Espagne : Galicia, Asturias, Cantabria, Navarra, País Vasco, La Rioja, Castilla y León, Andalucía (Huelva, Cádiz y Sevilla), Canarias.
- France : Aquitaine, Poitou-Charentes, Pays de la Loire, Bretagne, Basse-Normandie, Haute-Normandie, Limousin, Centre, Midi-Pyrénées.
- Irlande : L'ensemble de son territoire.
- Portugal : L'ensemble de son territoire.
- Royaume-Uni: Cumbria, Lancashire, Greater Manchester, Cheshire, Merseyside, Worcestershire and Warwickshire, Avon, Gloucestershire and Wiltshire, Dorset and Somerset, Cornwall and Devon, Staffordshire, Herefordshire, Shropshire, West Midlands, les 22 Unitary Authorities of Wales, Northern Ireland, Highlands and Islands, South Western Scotland.

b) La structure urbaine de l'Espace Atlantique

L'Espace Atlantique présente des densités de population relativement faibles comparativement à la moyenne européenne. La population est concentrée sur les zones littorales et les grands bassins accentuant les différences intra-régionales littoral/zones intérieures.

Les réseaux urbains sont des composantes stratégiques des politiques de cohésion et de rééquilibrage régional de l'Union Européenne. L'Espace Atlantique présente un tissu urbain lié à une forte ruralité caractérisé par un semis dense de villes de taille moyenne. Quelques villes comptent plus d'un million d'habitants, la plupart enregistrent plus de 50 000 habitants. Les différents réseaux urbains présentent des disparités régionales liées à l'histoire, à la géographie et aux différentes dynamiques de développement des espaces qu'ils irriguent. On assiste aujourd'hui à des mouvements d'hommes, de capitaux, de marchandises, de concentration d'activités de haut niveau dans des grandes villes qui exercent une domination sur un espace sous-urbanisé. Selon le Programme INTERREG III B « cette tendance à la métropolisation, importante au Portugal autour de Lisbonne et Porto, et en Irlande avec Dublin, renforce les déséquilibres des systèmes urbains littoraux et des territoires intérieurs articulés autour de pôles-relais de faible rayonnement ». Par ailleurs, les particularités du peuplement atlantique conduisent également à la nécessaire valorisation et à l'amélioration du maillage des villes moyennes en réseaux, base de toute stratégie des territoires innovateurs de la façade atlantique : par exemple Cornouaille, Devon et Somerset, Bretagne, Poitou-Charentes, Cantabrie, etc.

Toutes les villes de l'Atlantique, à l'exception des villes anglaises, depuis une vingtaine d'années, ont su conserver un réel dynamisme démographique qui les distingue des métropoles du centre de l'Europe.



### c) La situation économique

L'analyse du PIB présente des situations différenciées dans l'Espace Atlantique. Seules, cinq régions présentaient un PIB supérieur à 100 en 1996 (Haute-Normandie, Cumbria, Avon, Shropshire, Cheshire). Ces régions ont de surcroît enregistré une hausse de leur PIB entre 1986 et 1996. Six régions présentaient en 1996 un PIB inférieur à 75. La croissance moyenne annuelle observée entre 1986 et 1996 au sein de l'Union Européenne atteint +2.1%. L'Irlande, les régions portugaises et espagnoles enregistrent des croissances supérieures. Les régions françaises, celles du Royaume-Uni enregistrent, pour leur part, des progressions moindres.

Parmi les 25 régions européennes présentant une activité très spécialisée en termes de concentration d'emplois, neuf appartiennent à l'Espace Atlantique et concernent essentiellement l'agriculture (Galice, Castilla y León, Centro, Alentejo), l'industrie (Navarre, Pays Basque et la Rioja, Norte Portugal) et les services (Merseyside). L'agriculture est un secteur d'activité encore très présent dans les régions de l'Espace Atlantique. 22 régions enregistrent des taux supérieurs à la moyenne européenne. C'est au Portugal et en Espagne que les écarts à la moyenne sont les plus importants. Toutefois, la tendance générale observée est à la réduction des emplois agricoles. L'économie industrielle des régions de l'Espace Atlantique repose sur des secteurs d'activité traditionnels en mutation ou qui nécessitent de profondes reconversions. Il s'agit bien souvent d'industries de main d'œuvre, liées à l'exploitation de minerais et de métaux en Écosse ou Pays de Galles, des industries agro-alimentaires, des industries du textile (en Irlande du nord, Midlands, Espagne, Portugal), des industries du bois dans l'ouest français et au Portugal, de fabrication de matériel de transports.

L'Espace Atlantique se caractérise par l'importance des entreprises de petite taille. En 1998, la structure par taille des entreprises privées fait apparaître des dominantes de microentreprises en France et en Espagne, de PME au Portugal, de grandes entreprises en Irlande et au Royaume-Uni. Les récentes études sur la démographie des entreprises montrent que les très petites entreprises et les grandes présentent des pertes d'emplois disproportionnées alors que les entreprises petites et moyennes enregistrent de meilleurs résultats. Une analyse détaillée de la démographie des entreprises serait toutefois nécessaire pour mesurer les impacts sur le marché du travail. Les services sont peu représentés (19 régions présentent des taux inférieurs à la moyenne européenne) même s'ils constituent le secteur d'activité le plus pourvoyeur d'emplois aujourd'hui. Le tourisme devient un secteur d'activité déterminant pour un certain nombre de régions et en particulier au sud de l'Espagne et dans les régions méridionales françaises. Certains espaces affirment leur vocation européenne autour d'activités spécialisées telles que l'électronique et les systèmes de communication avancée, les filières agro-alimentaires dans l'ouest de la France, la vocation aéronautique dans le sud de la France. L'Irlande par exemple, qui jusqu'ici avait basé sa stratégie sur une politique forte d'incitations financières, est en train de s'orienter vers une stratégie d'incitations technologiques qui consiste à rechercher des niches autour de ses instituts de recherche et de formation supérieure et à s'appuyer sur les entreprises déjà implantées. La région nord-est de l'Angleterre a axé sa stratégie sur le renforcement de ses « clusters » (équivalent des districts industriels ou des systèmes productifs localisés) par le biais d'un fort partenariat entre les acteurs privés et publics. Sur le même principe, la France développe les systèmes productifs localisés et la coopération interentreprises pour favoriser au niveau local la constitution ou la consolidation de réseaux de petites et moyennes entreprises<sup>4</sup>. Ces systèmes productifs localisés sont liés à des filières innovantes mais surtout

aux activités traditionnelles orientées vers des créneaux innovants (travail des métaux, agro-alimentaire).

#### d) Le patrimoine naturel et culturel

L'Espace Atlantique présente traditionnellement une image de qualité de vie et de qualité de l'environnement. Il se caractérise par l'importance et la diversité des milieux naturels. Certains pays comptent un grand nombre de sites protégés qui peuvent représenter du 10 à 20 % du territoire national<sup>8</sup>. Dans d'autres pays, en revanche, les sites sont moins nombreux et peuvent représenter moins du 10 % du territoire national. Les littoraux, les estuaires et les zones humides constituent des espaces de protection majeurs dans l'Espace Atlantique. Ils sont soumis à des pressions très importantes du fait du développement de l'urbanisation littorale et des activités agricoles, industrielles et touristiques et de leurs mutations. Ces pressions se traduisent par la dégradation des paysages et des milieux. La mise en oeuvre d'un tourisme durable est donc devenue un enjeu européen et mondial.

Du point de vue culturel, les villes et les régions de l'Espace Atlantique ont inscrit dans l'histoire leur dynamisme dont elles portent encore aujourd'hui la mémoire :

- L'héritage culturel celtique offre les empreintes d'un patrimoine architectural porteur d'identité fortement valorisé par le tourisme. Les échanges entre les régions les plus imprégnées de cette culture sont nombreux
- Les villes de l'Océan Atlantique, océan des découvertes, ont diffusé la culture européenne sur tous les continents. Elles conservent toujours des liens privilégiés avec le continent américain, terre d'accueil des différentes diasporas mais atout culturel vraisemblablement sous-exploité ;
- Les villes de la Révolution industrielle enfin, ont impulsé de nouveaux modes de développement. Leur rôle sera vraisemblablement primordial dans la valorisation du patrimoine atlantique.

## **B. Le polycentrisme : une stratégie de développement territorial pour l'Espace Atlantique**

### **1) Le concept de polycentrisme**

Depuis l'adoption du Schéma de Développement de l'Espace Communautaire en 1999, le polycentrisme est au coeur de toute réflexion stratégique sur l'aménagement du territoire en Europe. Cependant, comme le constate CARRIERE (2005) « le terme de polycentrisme appliqué à l'espace européen a fait l'objet de nombreuses interprétations polysémiques ».

Pour tenter de définir ce qu'est le polycentrisme, on peut d'abord l'opposer au monocentrisme dans lequel les services et les pouvoirs sont concentrés dans un seul centre. Très vite se pose le problème de la définition d'un « centre ». Comme le souligne GLOERSEN (2005), la vision christallérienne est à plusieurs égards rendue caduque par l'ampleur croissante des mobilités quotidiennes. L'interprétation classique d'Alain REYNAUD semble plus appropriée : le centre est le lieu « *où les décisions se prennent* » et « *où les choses se passent* ». La stratégie du polycentrisme semble être selon GLOERSEN (2005), une politique de « multiplication des centres ». Cette démarche 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.

Selon CARRIERE (2005) le polycentrisme se définit par deux aspects complémentaires :

- La dimension morphologique renvoie à la distribution des masses, c'est-à-dire des aires urbaines, sur le territoire.
- La dimension relationnelle concerne les relations entre les agglomérations, à travers les réseaux de flux, mais aussi de coopération. L'intensité de ces réseaux n'est pas nécessairement liée à la proximité ou à la masse des aires urbaines concernées.

« Cette distinction permet une avancée conceptuelle certaine en montrant que l'existence de l'une des dimensions ne garantit pas nécessairement celle de la seconde. » (CARRIERE, 2005). En outre, « une organisation territoriale polycentrique des régions européennes implique l'articulation de ces deux dimensions ». (CARRIERE, 2005)

L'objectif poursuivi est de favoriser une meilleure complémentarité entre les aires urbaines afin qu'elles puissent jouer un rôle plus structurant dans l'équilibre des territoires et atteindre des effets de masse ou de seuil critique plus probant au niveau économique. Le polycentrisme fonctionnel peut être appliqué à diverses échelles, selon les fonctions que l'on souhaite mieux intégrer. Il s'agit de promouvoir la coopération entre territoires, le partage de fonctions économiques, logistiques et événementielles. Cette coopération a déjà fait ses preuves si on examine notamment la forte connectivité entre des pôles tels que Londres, Paris Bruxelles et le maillage urbain hollandais et allemand. Le polycentrisme fonctionnel est donc perçu comme une potentialité pour les espaces européens périphériques, qui, mis en œuvre par des coopérations infra et trans-nationales, doit contribuer à renforcer les régions urbaines périphériques.

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.

## **2) Les différentes échelles du polycentrisme**

L'objectif du polycentrisme est de valoriser, à l'échelle du continent, européen, les agglomérations disposant d'un poids démographique et d'un potentiel économique leur permettant d'interagir avec les centres de décisions européens et mondiaux. Il s'agit par là de promouvoir un développement spatial et économique équilibré qui prend appui sur le maillage urbain existant en favorisant le développement de plusieurs pôles compétitifs dans les périphéries européennes, en complément du polygone. Le but poursuivi par une politique d'aménagement polycentrique est en effet d'éviter les sur-concentrations, en diffusant dans l'espace les phénomènes urbains de concentration, en développant un maillage du territoire à plusieurs niveaux : local, régional, national et continental :

- **Le niveau local :** Il s'agit de structurer les relations fonctionnelles entre villes et campagnes, ainsi que les celles du sous-système urbain. Ce niveau est crucial car les villes sont les piliers du polycentrisme européen, en tant qu'espace privilégié de concentration des principales fonctions économiques.

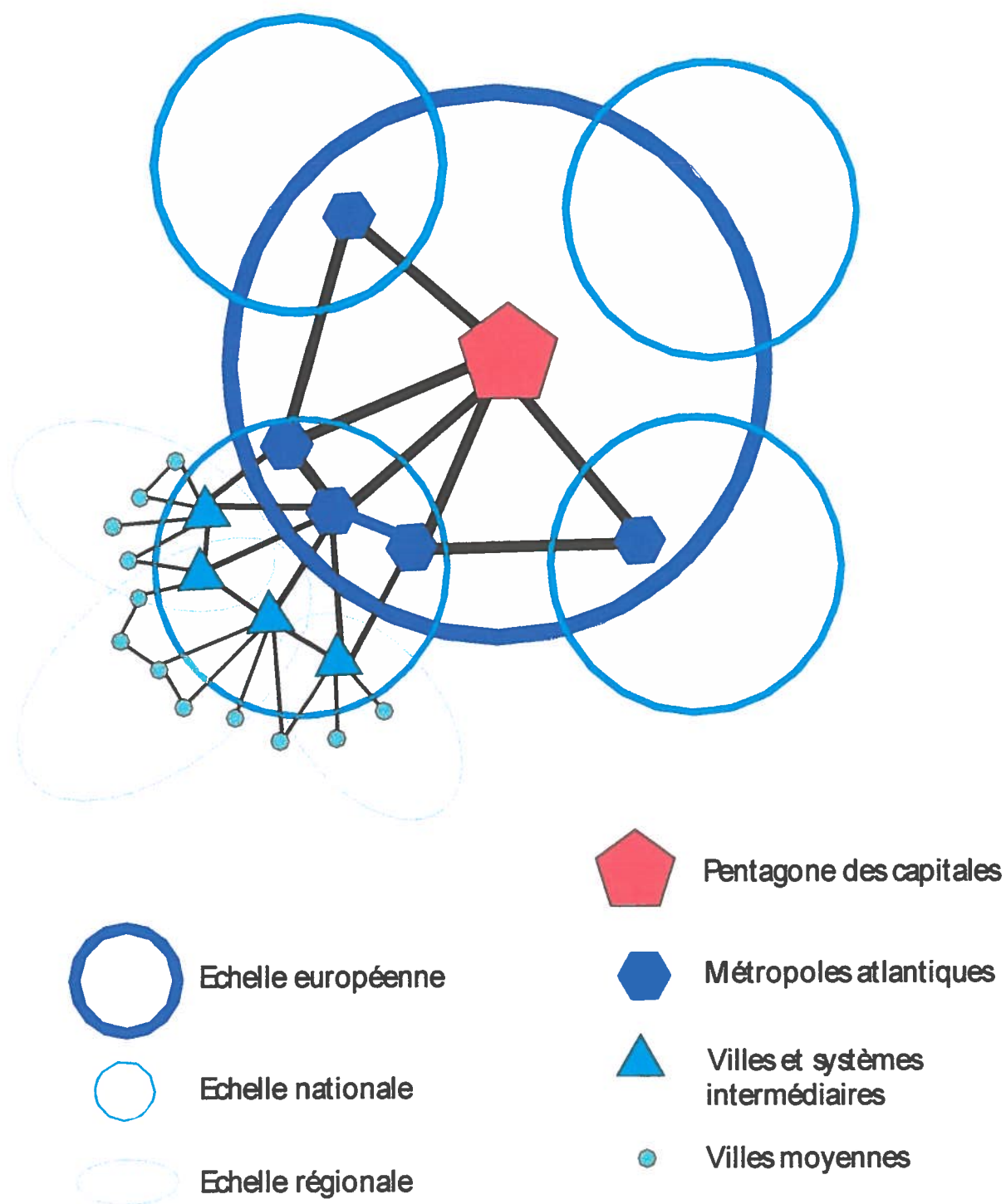
- **Le niveau régional :** Ce niveau suppose la consolidation des réseaux de villes (connexion des villes métropolitaines entre elles mais aussi avec des villes moins dotées) et le repérage des espaces les plus dynamiques ainsi que des zones transfrontalières qui fonctionnent comme des interfaces entre systèmes régionaux, tout en assurant la promotion de schémas de transports et de communication intégrés.

- **Le niveau national :** Jouant le rôle de support des principes définis dans le SDEC, les politiques nationales d'aménagement du territoire devraient idéalement s'articuler aux objectifs fixés au niveau européen.

- **Le niveau continental :** Il s'agit ici d'éviter une concentration excessive, économique et humaine, dans le cœur de l'Union, en cherchant à développer, par le biais des diverses politiques communautaires, plusieurs zones d'intégration dans l'économie mondiale, hors du polygone. Les sous-systèmes interconnectés forment des systèmes eux aussi interconnectés, et intégrés à l'économie mondiale.

Le schéma réalisé par E. BOCK et J. COQUIO, page suivante illustre l'organisation hiérarchique du territoire et montre les différentes échelles d'intervention des villes sur leur territoire.

# LES DIFFERENTES ECHELLES DU POLYCENTRISME



Réalisation : E. Bock et J. Coquio

## **II. LA « VILLE MOYENNE », UNE NOTION RELATIVE À L'ESPACE D'ÉTUDE**

### **A. La notion de « ville moyenne »**

Notre objectif étant de réaliser une étude comparative entre les villes moyennes et les grandes villes, il convient bien évidemment de définir au préalable ce qu'est une ville dite « moyenne ». L'idée simple de départ tend à définir la ville moyenne comme une ville de moyenne envergure située à la médiane (en population) des petites villes et des grandes villes d'un territoire. On comprend alors rapidement que la notion de « ville moyenne » est relative à un territoire et si une ville de 500 000 habitants est considérée comme une grande ville en France, elle ne le sera pas aux États-Unis. Thérèse ST JULIEN (2003) explique que la notion de ville moyenne demeure « relative au contexte local et régional ». En outre, elle préfère « éviter de s'enfermer dans la référence formelle à des seuils démographiques » et considère comme moyennes « les villes qui, par leur taille et par leurs fonctions, apparaissent en deçà des niveaux des villes capitales et des métropoles régionales, c'est-à-dire de celles dont les systèmes d'interdépendance intègrent pleinement les dimensions internationales ». Sur un territoire comme celui de la France, Th. ST JULIEN situe les villes moyennes « sur une assez large étendue de taille, approximativement entre 50 000 et 150 000 habitants ». A titre de comparaison, on peut noter qu'aux États Unis D. PLANE élargit la gamme : entre 50 000 et un million d'habitants.

La ville moyenne souffre donc d'un positionnement statistique flou mais qui peut et qui doit être précisé et clarifié pour une étude spécifique, à une échelle spécifique. « La relativité du concept n'obère pas sa pertinence » si l'on en croit Paul LEWIS (CHARBONNEAU, LEWIS, MANZAGOL, 2003). Le concept de « ville moyenne » (est-ce vraiment un concept ?<sup>2</sup>) n'est en fait qu'un outil pour nous permettre d'appréhender l'organisation d'un territoire. Rappelons d'ailleurs que ce n'est qu'une idée qui émane de l'harmonie utopique du modèle christallérien<sup>3</sup>.

### **B. Les villes moyennes de l'Espace Atlantique français**

Aujourd'hui, la réflexion sur l'espace communautaire est guidée par le principe du polycentrisme, et ce sont les grandes villes qui furent d'abord l'objet d'études approfondies (CATTAN, ROZENBLAT, BRUNET). La réflexion s'oriente désormais vers les villes dites « intermédiaires ». Par ailleurs, les villes moyennes suscitent l'intérêt de la D.A.T.A.R. et du programme E.S.P.O.N. et c'est en toute logique que l'analyse de l'Espace Atlantique peut s'étendre et s'approfondir à cet échelon territorial. Cependant, pour des questions de logistique et de disponibilité des données nous restreindrons l'analyse de l'Espace Atlantique français, uniquement.

---

<sup>2</sup> L'utilisation du terme « concept » utilisé par Paul LEWIS semble mal adaptée. L'idée de « ville moyenne » s'apparente davantage à une « notion » car on peut l'illustrer par des exemples concrets et observables.

<sup>3</sup> Selon la théorie des places centrales de CHRISTALLER (1933) tout territoire est structuré par un réseau hiérarchisé de places centrales, dont les niveaux inférieurs sont constitués de villages et de petites villes exerçant des fonctions banales de distribution de biens et de services au profit d'aires de marché environnantes dont la portée spatiale est réduite

A l'échelle du territoire qui nous concerne il est donc nécessaire d'analyser la configuration hiérarchique du système de ville de l'Espace Atlantique. Selon P. LABORDE (1993), la façade atlantique se caractérise par un sous-encadrement urbain et par une faible densité liée à la prépondérance d'une «économie rurale et à une orientation trop exclusivement maritime des grandes agglomérations portuaires». L'organisation urbaine est fortement hiérarchisée, et cette tendance a été accentuée par les politiques en faveur des métropoles (politique des métropoles d'équilibre, politique publique des transports).

Pour l'élaboration du S.D.E.A. quatre niveaux d'analyse territoriale ont été retenus : les grandes villes, les villes intermédiaires, les villes moyennes, les petites villes. Des critères définissent chacun des quatre niveaux. Ainsi la ville moyenne, pour la France, est définie comme une agglomération qui comprend entre 70 000 et 100 000 habitants, dont la ville-centre comprend au minimum 30 000 habitants, et qui présente des fonctions d'importance infra-régionale.

Nous pouvons constater que selon ce schéma d'analyse, à quatre niveaux, la notion de « ville moyenne » est adaptée à la configuration du territoire et recouvre une définition plus approfondie qui ne se limite pas à la simple médiane de population entre grande et petite ville. Afin de mieux comprendre la distinction entre villes intermédiaires et villes moyennes, nous pouvons ici approfondir chacune des deux définitions afin de clarifier l'ensemble de l'approche, et donc de préciser notre définition de la ville moyenne.

Selon P. LABORDE (1993), les villes intermédiaires sont des villes-centres d'agglomérations de plus de 100 000 habitants, qui possèdent souvent de solides équipements tertiaires. (Ex : Rennes, Poitiers, Pau). Leur importance dépend de la dimension de la région (superficie, population, niveau de compétence) dont elles sont le chef-lieu. Elle peut aussi dériver d'un bon niveau commercial et industriel ou de fonctions spécifiques, qui compensent le faible rôle administratif (ex : Brest, Bayonne). On observe une nette tendance au développement des fonctions de services qui sont mis au service d'une volonté politique d'entrer dans des réseaux, échappant à la tutelle des métropoles voisines. Les villes intermédiaires tentent de se placer, elles aussi, dans des interconnexions plus larges, si possible, européennes, afin de bénéficier des retombées des coopérations avec des agglomérations plus dynamiques.

Toujours selon P. LABORDE (1993), les villes moyennes ne diffèrent des villes intermédiaires que par une population inférieure et un dynamisme économique souvent plus faible (ex : Agen, Périgueux), ou bien en raison d'une spécialisation industrielle qui réduit leur rôle d'encadrement territorial (ex : Cholet) et les met en situation de crise. Par ailleurs, ces villes moyennes possèdent des fonctions qui sont dévolues à des agglomérations bien plus importantes et leur rayonnement couvre souvent des territoires assez vastes.

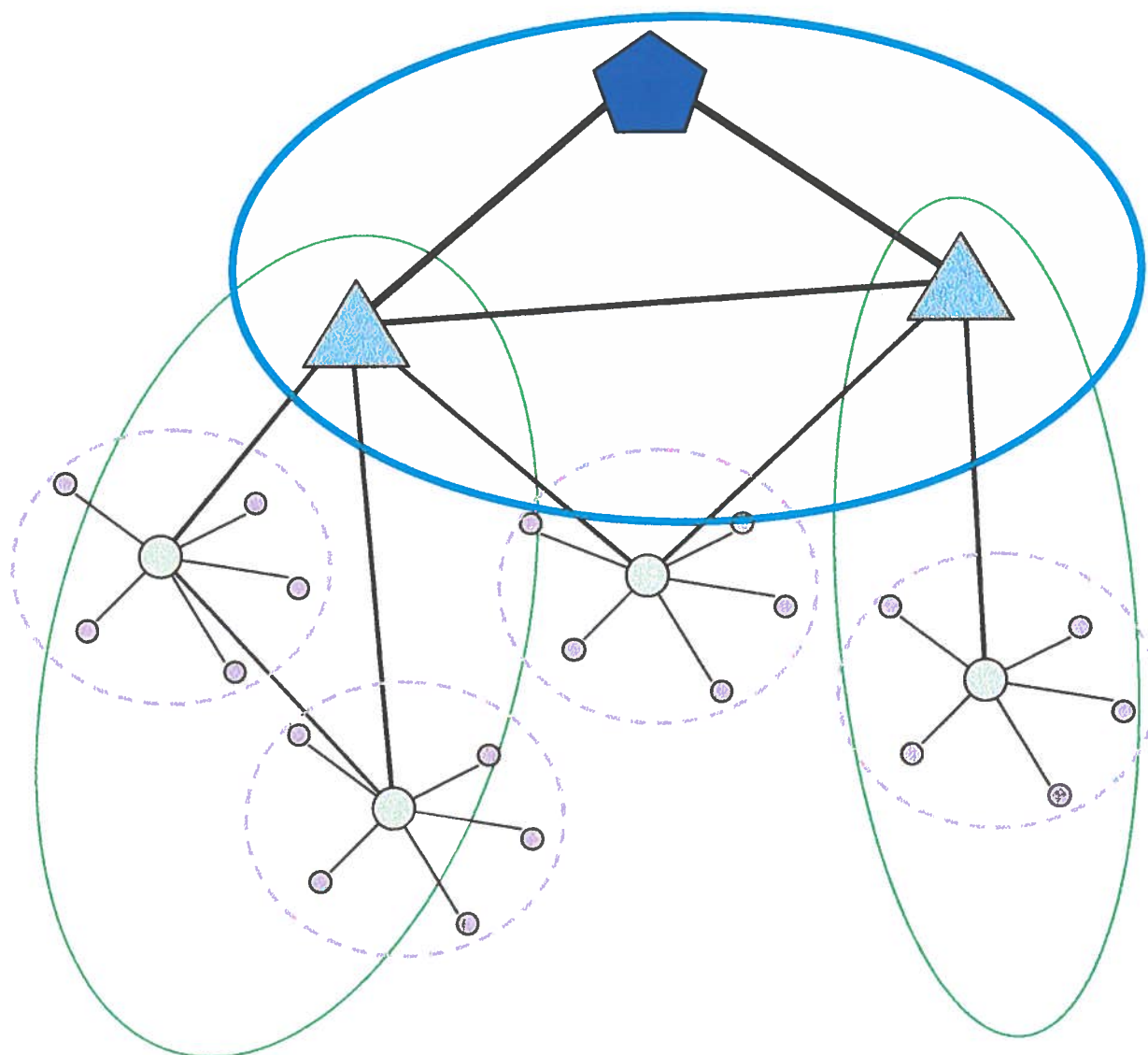
Dans l'annexe France du S.D.E.A., E. BOCK précise que « les villes moyennes correspondent aux rangs inférieurs de la hiérarchie urbaine. Elles se définissent par des fonctions plus banales et une offre de services courants aux entreprises et aux ménages. Tout en étant elles-mêmes souvent sous l'influence d'une métropole ou d'une ville intermédiaire, leur rôle essentiel peut s'analyser en terme d'animation d'un espace infra-régional, lequel ne correspond pas nécessairement à une réalité administrative. Souvent handicapées par une taille modeste, et surtout des fortes contraintes d'accessibilité, les villes moyennes ont cependant une place bien spécifique à faire valoir dans la perspective du polycentrisme, en tant que pôles de diffusion infrarégionale dans leur hinterland ».

On observe sur le schéma réalisé par E. BOCK ET J.COQUIO (voir partie I/) les différents niveaux d'influences des villes et systèmes de villes : européen, national, régional et départemental. Ce schéma met particulièrement en évidence le rôle de pivot, d'articulation des villes intermédiaires entre l'échelle nationale et l'échelle locale.

En outre il semblerait pertinent d'imaginer une approche fractale de ce modèle de l'organisation du territoire. Ainsi en resserrant le point de vue sur une « résolution plus fine », on peut tout aussi bien comprendre le rôle structurant, d'articulation des villes moyennes entre le niveau régional et le niveau local, des petites villes (voir page suivante).



## LA VILLE MOYENNE : DERNIER PIVOT D'UNE ORGANISATION POLYCENTRIQUE



### Échelle d'influence des villes :



Échelle nationale



Échelle régionale



Échelle locale



Métropoles atlantiques



Villes et systèmes  
intermédiaires



Villes moyennes



Petites villes

E. BOCK (2004) rappelle que « les villes moyennes ont un rôle important à jouer dans la mise en œuvre des deux autres orientations du SDEC (en dehors du polycentrisme) dans la mesure où elles contribuent à permettre l'accès, sinon de tous, du moins d'une population importante, aux services et aux infrastructures (hôpitaux, enseignement secondaire, équipements culturels...), et dans la mesure également où elles sont le lieu de mise en œuvre d'actions de développement local et durable (ne serait-ce que par la mise en valeur du patrimoine remarquable dont elles sont souvent dotées) ».

C'est à ce titre que ces villes peuvent jouer un rôle essentiel dans la lutte contre la désertification qui menace certains territoires atlantiques. C'est là une des justifications majeures de leur prise en compte dans la phase de diagnostic du S.D.E.A.

A l'échelle de l'Espace Atlantique français, le S.D.E.A. définit comme aires urbaines dites « moyennes » les systèmes dont la ville centre compte moins de 100 000 habitants. On dénombre 21 « systèmes de villes » moyennes à l'échelle de l'Espace Atlantique français.

Nom	Nombre de communes	Population 1999
Lorient-Quimperlé	35	222 429
Quimper-Concarneau	48	208 318
Bourges-Romorantin-Vierzon	91	207 682
St Briec-Guingamp	59	181 274
Laval-Mayenne-Château-Gontier-Serré	88	170 397
Niort-Fontenay-le-Comte	93	158 950
Vannes	40	154 196
Angoulême	80	153 781
La Roche/Yon-Les Sables-d'Olonnes	37	147 765
Agen-Villeneuve/Lot	81	142 836
Chartres	96	137 253
Brive-Tulle	65	126 732
Evreux	125	123 790
Châteauroux-Issoudun	65	115 721
Dieppe-Eu	124	115 115
Cognac-Saintes	72	102 988
Cherbourg	44	100 097
Castres-Mazamet	41	99 697
Périgueux	52	91 585
Albi	44	85 960
Cholet	11	74 055

Tableau 1: Population des aires urbaines dites moyennes en 1999. Source: INSEE. 1999. Réalisation: E. Bock

### **C. L'échantillon de villes étudiées**

Le cœur de l'analyse est la comparaison entre un échantillon de villes moyennes et un échantillon de grandes villes de l'Espace Atlantique français. Les grandes villes étudiées seront Nantes, Bordeaux et Toulouse les trois seuls grands pôles urbains de l'Espace Atlantique français.

En ce qui concerne les villes moyennes étudiées, l'échantillon sera constitué des villes principales des « systèmes de villes » définis comme « villes moyennes » dans le SDEA. Ainsi, nous étudierons 18 des 21 « villes moyennes » de l'Espace Atlantique. Nous excluons Cognac, Cholet et Castres qui présentaient de nombreuses lacunes lors de la collecte de données. Par ailleurs, précisons que l'étude s'attache exclusivement aux villes moyennes, les villes définies comme « intermédiaires » par le S.D.E.A. sont, elles aussi, exclues.

Ainsi, nous étudierons les données concernant les aires urbaines des villes moyennes suivantes :

- Vannes
- Quimper
- Laval
- St Briec
- Niort
- Chartres
- La Roche sur Yon
- Évreux
- Brive la Gaillarde
- Bourges
- Albi
- Angoulême
- Périgueux
- Agen
- Lorient
- Châteauroux
- Cherbourg
- Dieppe

### **Chapitre 3 : Analyse comparative de la qualité de vie entre les villes moyennes et les grandes villes de l'Espace Atlantique français**

Après avoir défini les termes du sujet et le cadre de l'étude, nous allons désormais présenter les travaux de recherche effectués sur les grandes villes et villes moyennes de l'Espace Atlantique. Dans un premier temps nous préciserons la méthodologie adoptée pour notre étude en définissant notamment la démarche (objectifs, problématiques, l'hypothèse) et les indicateurs utilisés. Dans un second temps nous présenterons l'analyse comparative accompagnée de cartes et tableaux qui feront office d'outils d'analyse et de supports pour la présentation des résultats.

## **I. LA MÉTHODOLOGIE DE L'ÉTUDE**

### **A. La démarche, la problématique, l'hypothèse**

#### **1) Les objectifs**

Cette étude s'efforcera de mettre en évidence les différences entre les villes en matière de qualité de vie offerte aux citoyens. Nous dresserons une analyse comparative entre les villes moyennes et les métropoles de l'Espace Atlantique. Pour cela une recherche d'indicateurs pertinents d'évaluation et de comparaison des cadres de vie sera nécessaire. Rappelons que le choix du périmètre d'étude est né d'un désir d'apporter un complément sur les recherches en cours menées sur ce territoire (SDEA). Cependant, le cœur de ces recherches réside davantage dans l'évaluation de la qualité de la vie et la recherche d'une correspondance entre l'appartenance à une catégorie de villes (grande ville ou ville moyenne) et la qualité de vie offerte aux habitants.

Un travail de collecte et de traitement des données a été fondamental pour cette étude. Le traitement des données recueillies a été effectué selon 10 thématiques. Chaque thématique a été étudiée en confrontant les résultats des grandes villes avec ceux des villes moyennes de manière à dégager des tendances observées, des conclusions nous permettant de répondre à la problématique.

#### **2) La problématique**

Le marketing territorial a mis en exergue l'importance de la qualité de vie, qui semble souvent instrumentalisée. Bien souvent, les discours des décideurs politiques des villes moyennes ont tendance à axer la promotion autour de la qualité de vie. L'objectif de cette étude est de déterminer si c'est un constat réel, objectivement observable au-delà de la perception subjective des habitants, ou est-ce une construction purement intellectuelle ?

Cette étude tentera d'apporter une réponse à ces deux questions fondamentales :

**Existe-t-il une (des) correspondance(s) entre l'appartenance à une catégorie de ville (grande ville ou ville moyenne) et la qualité de vie ?**

**Et si oui la(les)quelle(s) ?**

Selon un regard d'« économiste », et plus proche du sujet qui nous concerne, nous pourrions reformuler ces interrogations de la manière suivante :

- Les villes moyennes de l'Espace Atlantique français sont-elles plus (ou moins) « compétitives » que les grandes villes en matière de qualité de vie ?

### **3) L'hypothèse**

Bien souvent, dans des discours ou publications diverses, il semble communément admis, sûrement à la hâte, que les villes moyennes sont plus accueillantes, plus agréables à vivre... autrement dit, qu'elles offrent une meilleure qualité de vie à leurs habitants.

Dans cette étude nous adopterons donc le point de vue du « sens commun » et nous supposerons qu'il existe effectivement une correspondance entre taille de ville et qualité de vie. Autrement dit, nous établirons comme hypothèse que plus une ville est grande plus le cadre de vie y est dégradé. Nous nous garderons d'établir le raccourci lapidaire en affirmant que « plus une ville grandit plus la qualité de vie y est dégradée ». Notre étude se limite à un constat comparant des villes de catégories différentes (en taille) mais n'explore pas l'évolution de la qualité de vie dans les villes à travers les années.

En ce qui concerne notre étude, nous supposons donc que les villes moyennes de l'Espace Atlantique seraient donc plus « compétitives » que Toulouse, Nantes et Bordeaux en matière de qualité du cadre de vie offert aux citoyens.

## **B. Les indicateurs utilisés**

### **1) Qu'est ce qu'un indicateur ?**

Les indicateurs servent à répondre à des objectifs clairement définis et sont orientés vers l'action. Un indicateur peut se définir comme « un paramètre, une variable ou une valeur dérivée de ses objectifs, que nous pouvons mesurer ou observer et qui exprime, de façon synthétique, l'état d'un système ou un phénomène particulier » (OCDE, 1982, cité par ANDRÉ et BRYANT, 2001). Selon ARIAANSE (1993), « un indicateur simplifie pour rendre quantifiables des phénomènes complexes de sorte que la communication soit possible ou encouragée et la planification facilitée ».

Un indicateur de la qualité de vie devrait donc permettre d'évaluer cette dernière pour différentes tranches de la population à un moment et en un lieu donnés, en fonction des facteurs considérés. Toutefois, pour cette étude, nous nous attacherons davantage à une approche urbanistique, d'aménagement du territoire et nous écarterons donc les considérations spécifiquement sociales de la qualité de vie. Ainsi nous prendrons pour référence l'ensemble de la population de l'aire urbaine sans distinction sociale, en recherchant ce qu'offre la ville, pour une personne, quelle qu'elle soit. Cette volonté d'englober l'ensemble de la population se traduira notamment dans le choix des items et des indicateurs.

### **2) Quelques exemples d'utilisation d'indicateurs**

Les recherches menées antérieurement à cette étude se sont attachées à regrouper des indicateurs pour évaluer tout ce qu'englobe la qualité de vie. C'est la qualité de vie « en générale » qui a fait l'objet de beaucoup d'attention. Les auteurs situent dans les années 1960 – début 1970 le regain d'intérêt pour le développement méthodologique relatif au concept de qualité de vie. Par exemple, une série d'indicateurs possibles a été élaborée par « Statistique Canada » et le Secrétariat du Conseil du Trésor (tableau ci-dessous). Ceux-ci sont parfois des indices complexes (ex. Indice de Développement Humain) résultant de la combinaison d'indicateurs sociaux dans des domaines précis. Des valeurs normatives sont souvent

rattachées à de tels indices. Ces indicateurs ont aussi un « sens », à savoir qu'une augmentation de l'indice signifie une amélioration de la qualité de vie.

**Indicateurs possibles de la qualité de vie :**

Santé, environnement et sécurité du public	Occasions et participations économiques	Participation sociale
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ qualité de l'air/de l'eau</li> <li>▪ espérance de vie</li> <li>▪ mortalité infantile</li> <li>▪ santé</li> <li>▪ taux de criminalité</li> <li>▪ crimes violents</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ niveau de scolarité</li> <li>▪ taux d'alphabétisation</li> <li>▪ taux d'emploi</li> <li>▪ produit national brut par habitant</li> <li>▪ revenu discrétionnaire</li> <li>▪ recherche et développement/innovation</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ mesure du racisme et de la discrimination</li> <li>▪ participation au vote</li> <li>▪ bénévolat</li> <li>▪ activités et produits culturels</li> </ul>

Source : Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada (1999).

### 3) Le problème du choix des indicateurs

Le choix des indicateurs est une étape cruciale de l'étude car c'est évidemment sur ce point que réside la réelle difficulté mais aussi la faiblesse de ce type d'approche. Par ailleurs, à l'instar des définitions de la qualité de vie, chaque auteur propose son propre panel d'indicateurs organisés selon une logique qui lui est propre.

Au regard des diverses tentatives de recherche d'indicateurs de la qualité de vie, il apparaît que la liste des indicateurs pris en compte ne peut être exhaustive, et que, bien souvent, c'est davantage la disponibilité et l'accessibilité des informations qui conditionnent le choix des indicateurs.

Toutefois, on retrouve néanmoins quelques indicateurs « incontournables » (qualité de l'air par exemple) dont la pertinence, et l'accessibilité en font l'un des indicateurs adoptés unanimement. De plus les divergences sont souvent très marquées entre les auteurs par rapport à l'organisation « en familles » d'indicateurs qui peuvent être très différentes selon le domaine d'approche de l'auteur (sociologique, géographique, urbanistique...)

Rappelons néanmoins qu'en ce qui concerne le choix des indicateurs, STANLEY (1979) souligne qu'« il est impossible de tout mesurer et donc nécessaire de procéder à des choix limités ; que la pertinence d'un indicateur donné dépend des objectifs de l'interprétation et des hypothèses de valeurs appliquées à l'étude ; et que les problèmes prioritaires, sociaux et économiques ne sont pas les mêmes dans tous les pays ou toutes les régions d'un pays à un moment donné ».

Bon nombre d'études ont tenté d'établir un « indice de qualité de vie » (à l'image de l'Indice de Développement Économique (IDE), par exemple). Or, suite à un inventaire des pratiques de sélection d'indicateurs pour l'indice de qualité de vie, DIENER (1995) n'a trouvé aucune méthode standard pour choisir des indicateurs aux fins de composition d'un tel indice. Habituellement, les indicateurs sont sélectionnés intuitivement. Il conviendra donc d'élaborer une approche de sélection spécifique aux villes moyennes de l'Espace Atlantique.

#### 4) Les indicateurs retenus

Dans cette étape déterminante qu'est le choix des indicateurs, il s'agit de ne pas « se noyer » avec un trop grand nombre d'indicateurs. Il nous faut donc procéder à une sélection judicieuse à la lumière de nos objectifs. Ainsi, des indicateurs qui auront été utilisés dans telle ou telle étude pourront s'avérer sans valeur pour la problématique qui nous concerne.

Tout d'abord, on hiérarchisera les 25 indicateurs en 10 thèmes. Un approfondissement d'analyse sera réalisé par thème, il est donc important de choisir des indicateurs qui « ne se chevauchent pas » et à partir desquels on peut faire une analyse plus poussée en croisant les données (par exemple, il peut être intéressant d'analyser pour chaque ville le rapport entre médecins généralistes et médecins spécialistes...).

Gardons en tête que l'objet premier de notre étude est de comparer les différences de qualité de vie entre les grandes et les moyennes villes. Il est donc nécessaire de choisir des indicateurs qui sont susceptibles d'être influencés par la taille de la ville.

Par ailleurs, devant la multitude d'indicateurs potentiellement intéressants, il peut sembler judicieux de privilégier les indicateurs plus « riches » dans l'apport que peut fournir leur interprétation. Ainsi, parmi les divers indicateurs du commerce de proximité (boulangerie, boucherie, coiffeur...) on privilégiera, par exemple, le café, auquel s'ajoute une vocation sociale, et qui peut être synonyme de vie de quartier, (davantage qu'un fleuriste par exemple).

En outre, étudier la qualité de vie pose le problème récurrent du groupe d'individus étudié. Ainsi, le choix des indicateurs peut traduire une volonté de cibler un certain type de population. Pour nos recherches, nous privilégierons les indicateurs qui embrassent la plus grande majorité des individus. Notre étude tente d'étudier la qualité de vie de l'ensemble de la population d'une ville. Ainsi, pour des indicateurs qui concernent la culture, par exemple, on privilégiera des types d'équipements plus « populaires », plus « fréquentés » comme les cinémas par exemple (davantage que les opéras...).

Les conditions de sélections d'indicateurs s'imposent également par rapport à la nature même de ceux-ci. En effet, dans une démarche comparative on adoptera des indicateurs exprimés sous forme de taux ou de « part ». Par exemple, on ne comparera pas le nombre d'étudiants dans chaque ville mais bien la part des étudiants dans chaque ville.

En outre, il semble utile de préciser que nous éliminerons les indicateurs qui n'auraient de sens que pour les grandes villes (ou, inversement pour les villes moyennes). Ainsi, examiner la présence d'étudiants de troisième cycle s'avère pauvre en intérêt.

Les caractères liés à la situation géographique (proximité de la mer, de la montagne), au climat ou à d'autres facteurs « exceptionnels » seront exclus. Il s'agit bien de réfléchir sur la ville moyenne, sans qu'interfèrent des plus-values intrinsèques à chaque élément de l'étude.

En ce qui concerne la présence et la densité des espaces verts qui sont pourtant des atouts souvent mis en avant par les politiques « en faveur » des villes moyennes, nous excluons ces types d'indicateurs de nos recherches. En effet, la fiabilité des données disponibles dans ce domaine semble très aléatoire. En communiquant ces chiffres, les mairies y voient bien souvent une opportunité de se promouvoir à travers les nombreux palmarès fréquemment réalisés dans la presse : « Palmarès des villes vertes », « Palmarès des villes agréables » etc. Dans ce domaine, les chiffres peuvent être aisément « falsifiés » en



considérant, par exemple, les cimetières ou les alignements d'arbres au même titre que les parcs et jardins...<sup>4</sup>

Enfin, le choix des indicateurs a parfois été guidé pour confirmer ou infirmer des lieux communs souvent énoncés et admis à la hâte...(Y a-t-il réelle corrélation entre la taille de la ville et la pollution ? la taille des logements ? le taux de délinquance ?) C'est donc en vue d'une analyse « à plusieurs niveaux » que les indicateurs ont été retenus.

Afin de structurer et clarifier l'analyse, nous avons retenu 10 thématiques, regroupant chacune un ensemble d'indicateurs. Nous présenterons chaque thématique, et nous préciserons la pertinence des indicateurs retenus pour l'évaluation du cadre de vie :

#### a) L'accessibilité

Aujourd'hui, les populations sont de plus en plus mobiles. Bien souvent les habitants des villes moyennes sont contraints de se déplacer à travers le pays pour leurs études (les étudiants), leur travail (les actifs) ou même pour les voyages ou la santé. Ainsi chaque citoyen apprécie l'accessibilité de sa ville, c'est-à-dire la position du nœud dans le réseau de transport français, qui lui offre, ou non, une ouverture vers le monde... La voiture et le train sont les modes de transports les plus communément utilisés par la population. On ne retiendra pas les liaisons aériennes qui ne concernent que 10 des 21 villes étudiées.

- **Accessibilité routière** : Temps de parcours moyen vers les 100 plus grandes villes de la métropole.
- **Accessibilité ferroviaire** : Meilleur temps de parcours en train vers Paris.

#### b) Le commerce

La satisfaction des besoins des individus semble être un élément constitutif de leur cadre de vie. C'est notamment par la présence de commerces de proximité, et de grandes surfaces plus spécialisées, que les individus peuvent bénéficier d'un « potentiel de consommation » qui puisse les satisfaire. La boulangerie est un lieu incontournable pour le français, grand consommateur de pain. Le café, quant à lui, peut être synonyme de vie sociale dans un quartier. La grande surface est devenue l'un des lieux privilégiés du citoyen, et même, si l'on en croit les sociologues actuels, un véritable pôle de la vie citadine.

- **Boulangeries** : nombre de boulangeries et pâtisseries pour 1 000 habitants
- **Cafés** : nombre de cafés-tabacs et débits de boissons pour 1 000 habitants
- **Grandes surfaces** : hypermarchés et grandes surfaces spécialisées en m<sup>2</sup> pour 1 000 habitants

#### c) La culture

L'évaluation du cadre de vie offert aux habitants doit prendre en compte leurs possibilités de se détendre et se divertir. La culture est un loisir qui concerne toutes les tranches d'âges de la population. En outre, le cinéma est aujourd'hui populaire et « enthousiasme » toutes les classes sociales.

<sup>4</sup> L'étude de J. FOURNIER (2005), sur les alignements d'arbres en milieu urbain, illustre particulièrement le flou entretenu par les communes en ce qui concerne leur patrimoine arboré.

- **Offre cinéma** : nombre de séances de cinéma x nombre de fauteuils/nombre d'habitants de l'agglomération

#### d) Le dynamisme urbain

Évaluer le dynamisme d'une ville pourrait, en soit, être le sujet de tout un mémoire de recherche, mais pour notre étude nous tâcherons de résumer la prise en compte du dynamisme urbain en quelques indicateurs, et sans être trop lapidaire. Ainsi l'on prendra en compte les principaux « acteurs » du dynamisme d'une ville : les actifs, les chercheurs d'emploi et les étudiants.

- **Revenu annuel moyen**
- **Étudiants** : part d'étudiants pour 1000 habitants
- **Taux de chômage**

#### e) L'enseignement scolaire

Au sein des foyers l'éducation des enfants est l'une des principales préoccupations des familles. L'obtention du baccalauréat est un souci qui concerne la majeure partie des jeunes étudiants. Le baccalauréat étant une épreuve nationale, la confrontation des résultats est possible, le taux de réussite au baccalauréat peut être étudié comme le reflet de la qualité de l'enseignement.

- **Taux de réussite au bac général** : moyenne des lycées de l'aire urbaine

#### f) Le logement

Le logement représente l'environnement direct des individus, il s'avère donc incontournable de le considérer comme constitutif du cadre de vie. Mais la qualité du logement revêt différentes dimensions qu'il nous est difficile de restreindre. On retiendra la proportion en logements récents, la taille des logements (rapportée à l'habitant) et leur équipement de confort minimum : le chauffage central. L'objectif est de réaliser une observation globale de la qualité du parc de logement de la ville.

- **Nombre de pièces par habitant**
- **Logements récents** : part de logements construits entre 1990 et 1999
- **Équipement chauffage central** : part de résidences principales sans chauffage central

#### g) La qualité de l'air

Établir une comparaison sur la qualité de l'air entre les villes nécessite de retenir des indicateurs représentatifs de la qualité de l'air sur la durée (pollution diffuse) ainsi que sur de courtes périodes (les pics de pollution). Nous dresserons la comparaison sur des concentrations et non pas sur l'indicateur fréquemment utilisé pour évaluer la qualité de l'air dans les villes : l'indice atmo. Nous expliciterons nos motivations concernant ce choix en partie II.

- **Concentration moyenne annuelle en NO<sub>2</sub>, O<sub>3</sub> et SO<sub>2</sub>**
- **Nombre de « pics de pollution »:** nombre de jour, par an, où l'on a observé un dépassement du seuil d'information et de recommandation (1<sup>er</sup> niveau du seuil d'alerte) pour l'un des trois polluants (NO<sub>2</sub>, SO<sub>2</sub>, O<sub>3</sub>).

#### h) La santé

La santé est l'une des principales préoccupations des habitants, les visites chez le médecin sont chaque année plus nombreuses selon l'INSEE. Il peut donc être intéressant de comparer l'offre de soins dans les grandes et moyennes villes. Pour cela, nous retiendrons les « densités » en médecins généralistes et spécialistes libéraux ainsi que le nombre de lits d'hôpital pour 10 000 habitants.

- **Médecins spécialistes :** nombre de spécialistes libéraux pour 10 000 habitants
- **Médecins généralistes :** nombre de généralistes libéraux pour 10 000 habitants
- **Les lits d'hôpital :** nombre de lits d'hôpital pour 10 000 habitants

#### i) La sécurité

La sécurité, ou plutôt l'insécurité, est devenue l'un des problèmes incontournables du milieu urbain et les populations sont de plus en plus soucieuses de se protéger et se mettre à l'écart (résidences clôturées...). Il paraît donc intéressant de vérifier si la corrélation entre grande ville et insécurité est réelle.

- **Taux de délinquance :** nombre de faits et délits constatés en 2002 pour 1000 habitants.

#### j) Les transports urbains

Le développement du réseau de transport collectif, favorisant les déplacements intra-urbains, est synonyme de dynamisme et de « vie » du centre-ville. En outre, la mobilité offerte à l'ensemble de la population urbaine est un aspect qu'il est nécessaire de prendre en compte pour évaluer le cadre de vie.

- **Fréquentation des transports :** en voyages par habitant

### **C. La méthode d'analyse**

L'analyse des données récoltées a été réalisée à partir de deux types de représentation : l'une sous forme de tableaux hiérarchisés en fonction des indicateurs étudiés et l'autre sous forme de cartes dont la taille des symboles est fonction de l'indicateur. Chacun des deux outils de représentation nous permet une analyse plus « statistique » d'une part et plus « cartographique » d'autre part.

#### **1) Les tableaux statistiques**

Les tableaux statistiques nous renseignent objectivement sur les valeurs associées à chacune des villes et l'ordonnement de celles-ci selon l'indicateur retenu offre une vision précise des différences entre villes moyennes et grandes villes.

La représentation des résultats sous forme de tableaux statistiques a été réalisée de manière à mettre en évidence les villes les plus (et les moins) « compétitives » pour chaque indicateur ainsi que la « place » des métropoles atlantiques parmi l'ensemble des villes étudiées. Le calcul de la moyenne pour chaque type de ville nous offre un outil supplémentaire de comparaison entre grande ville et ville moyenne. Dans le but de renforcer la lisibilité des tableaux, nous avons systématiquement établi le classement des villes de la plus « compétitive » à la moins « compétitive ». Ainsi, pour l'insécurité, nous avons classé les villes selon leur taux de délinquance décroissant. Il est à noter que l'ordre du tableau n'est donc pas systématiquement fonction de la taille des symboles de la carte correspondante (celle de l'insécurité par exemple).

#### **2) Les cartes**

L'outil cartographique apporte une dimension spatiale souvent nécessaire pour expliquer certains résultats issus de tendances régionales par exemple. Dans un souci de rigueur et de pertinence de l'étude, nous avons veillé à respecter une « charte graphique » garantissant une meilleure transparence dans l'analyse et la présentation des résultats.

Nous avons choisi de représenter les indicateurs par un carré<sup>5</sup> lorsque c'est un indicateur « positif » (accessibilité, santé...) et un triangle lorsque c'est un indicateur « négatif » (pollution, insécurité...). Bien sûr, nous avons veillé à garder la même sémiologie pour les moyennes et grandes villes afin de ne pas fausser la perception pour comparer les villes.

En outre, le choix de représentation des données sera adapté à chaque carte. En effet, opter pour des tailles de symboles proportionnelles semble plus pertinent et empêche les effets de seuil. Toutefois, il nous est souvent nécessaire d'établir des classes dont le nombre et les divisions seront adaptées pour une meilleure lisibilité des résultats.

---

<sup>5</sup> Ce choix s'explique notamment par le fait que l'œil perçoit plus difficilement les différences de surfaces lorsque ce sont des ronds... (Théorie de James Flannery)

Ainsi, pour chaque indicateur, nous tâcherons, dans un premier temps, de déceler certaines tendances exprimées, éventuellement, par la carte. Puis nous tenterons de déterminer la présence ou non d'une corrélation entre le type de la ville et l'indicateur étudié. L'observation de certaines tendances et l'explication de certains phénomènes nous permettront alors de nuancer nos conclusions. Pour chaque thème regroupant plusieurs indicateurs nous rechercherons la cohérence de nos résultats par une conclusion synthétique.



Figure 1 : L'accessibilité routière. Sources : INSEE, 2005. Réalisation : A. Praud

## **II. ANALYSE COMPARATIVE**

### **A. L'accessibilité**

L'objectif de cette thématique est de mesurer l'accessibilité d'une ville depuis les autres villes de la métropole française. Mesurer l'accessibilité renvoie aussi à la notion de proximité (ou éloignement d'une ville par rapport aux autres), les résultats pourront donc aussi être interprétés en évaluant l'« isolement » d'une ville par rapport aux autres. Nous étudierons successivement l'accessibilité routière puis l'accessibilité ferroviaire des villes moyennes et des trois métropoles de l'Espace Atlantique. Dans notre étude, analyser l'accessibilité d'une ville suppose d'analyser la place du nœud (la ville) dans le réseau de transport (routier ou ferroviaire). Ainsi, pour déterminer l'accessibilité routière et ferroviaire des villes, nous adopterons une approche spécifique à chacun des types de transport (routier et ferroviaire), dont la configuration du réseau est différente. Nous excluons les liaisons aériennes de l'analyse, car elles ne concernent que trop peu de villes étudiées.

#### **1) L'accessibilité routière**

La configuration du réseau routier (et autoroutier) à l'échelle nationale présente une structure maillée relativement homogène. La concentration vers Paris est, en effet, moins flagrante que pour le réseau ferroviaire. Nous avons donc procédé en évaluant la moyenne de la distance réelle de parcours (en heure) de la ville, avec les 100 plus grandes villes de France. Les temps de parcours utilisés pour l'analyse sont des temps de parcours estimés les plus rapides, qui respectent le réseau routier et les limites de vitesse. Ces calculs ont été réalisés sur la base de données du site [www.mappy.com](http://www.mappy.com). Sur la carte, la grosseur des points est fonction de l'accessibilité routière de la ville. Les 6 tailles de points diffèrent chacune d'une demi heure.

L'indication première que nous apporte l'analyse de la carte est que l'accessibilité de chacune des villes reflète sa position par rapport au barycentre géographique de la France. La ville la moins « accessible », Quimper (7h48), est très excentrée tandis que la plus « accessible », Bourges (4h36), est proche du centre du territoire. Ceci traduit d'une part, une relative homogénéité du réseau routier et d'autre part une moindre importance de la capitale dans le réseau. En effet, on remarque que La Roche sur Yon ou Angoulême dispose de la même accessibilité que Dieppe, pourtant bien plus proche de Paris. Ce constat est corroboré par la faible amplitude des valeurs (environ 3h de différence entre les deux extrêmes).

Le fait que l'accessibilité routière des villes soit fonction de la distance au barycentre géographique du territoire français rend cet indicateur « plutôt neutre » par rapport à notre problématique. Les métropoles de l'Espace Atlantique français sont situées en périphérie du territoire et disposent d'une accessibilité « moyenne » (Toulouse : 6h12, Bordeaux : 6h06, Nantes : 5h42) qui correspond à leur situation géographique. Bordeaux et Toulouse sont en dessous de la moyenne (5h54) mais les trois villes restent assez proches de cette valeur.

On peut remarquer, que des villes proches offrent quasiment une même accessibilité (Évreux et Chartres, Bourges et Châteauroux...) indépendamment de la taille des villes (Nantes et La Roche sur Yon, Toulouse et Agen...). Ceci confirme la relative homogénéité et la souplesse qu'offre le réseau routier français.

Nous pouvons donc en conclure, qu'en terme d'accessibilité routière, les métropoles ne sont pas avantagées par rapport aux villes moyennes. Il n'existe pas de réelle corrélation entre l'accessibilité routière et la taille de la ville. Néanmoins, le problème de congestion du trafic routier n'est, ici, pas abordé. Les embouteillages étant souvent plus fréquents aux abords et au cœur des grandes villes, nous pourrions supposer qu'elles seraient alors plus défavorisées.

## **2) L'accessibilité ferroviaire**

Le réseau ferroviaire français présente une structure « étoilée » centralisée sur Paris : le nœud central du réseau. Notre analyse s'est donc orientée vers le temps d'accès vers Paris, et non vers les autres villes françaises comme précédemment. Les temps de parcours utilisés pour l'analyse sont des temps de parcours estimés les plus rapides (souvent TGV), qui respectent le réseau ferroviaire. Ces calculs ont été réalisés sur la base de données du site [www.sncf.com](http://www.sncf.com). Sur la carte, la grosseur des points est fonction de l'accessibilité ferroviaire de la ville. Les 5 tailles de points diffèrent chacune d'une heure, exceptée pour la dernière tranche qui réunit Toulouse et Albi : deux « exceptions ».

Tout d'abord, précisons que le découpage des classes a été adapté pour une analyse plus pertinente des résultats. En effet, l'amplitude des valeurs est beaucoup plus grande que pour l'accessibilité routière. Deux villes, Toulouse et Albi, sont particulièrement « à l'écart » des autres. En effet, leur accessibilité ferroviaire (respectivement 5h06 et 6h42) est très faible par rapport aux autres villes, dont la moyenne est 2h36. Cette grande amplitude de valeur est représentative de l'hétérogénéité du réseau et de la « rigidité » de son irrigation du territoire.

On constate que l'accessibilité ferroviaire est liée à la situation géographique des villes par rapport à Paris (Quimper, Agen, Albi Toulouse sont défavorisées). Ce qui est logique, étant donné la nature des données étudiées (temps de parcours vers Paris). Toutefois, le transport ferroviaire se libère assez efficacement des déterminismes spatiaux. En effet l'organisation concentrique des symboles n'est pas radicale et l'on peut observer que Niort, Angoulême ou Cherbourg concurrencent des villes beaucoup plus proches de Paris, telles Châteauroux ou Dieppe. L'interprétation de cette carte ne peut se faire sans évoquer la structure du réseau TGV français, dont les lignes Paris-Nantes et Paris-Bordeaux réduisent considérablement les distances effectives. Outre les métropoles qui en bénéficient directement, les villes moyennes situées sur le trajet de la ligne TGV en bénéficient également (Angoulême, Niort ou Laval par exemple).

Du fait, de la structure du réseau TGV, les grandes villes sont donc sensiblement avantagées en terme d'accessibilité ferroviaire. En dehors des villes moyennes situées sur un trajet TGV, l'irrigation ferroviaire est assurée par un réseau secondaire développé qui assure des différences d'accessibilité qui ne dépassent pas l'heure, pour des villes assez proches (comme Nantes et La Roche sur Yon). Le cas de Toulouse est surprenant (5h06) et illustre à quel point l'accessibilité ferroviaire est dépendante du réseau TGV.

Pour résumé, les deux principaux facteurs qui déterminent l'accessibilité ferroviaire sont l'éloignement géographique de Paris (le barycentre du réseau) et la présence ou non du liaison TGV « directe » avec Paris. Nous pouvons donc en conclure, qu'en terme d'accessibilité ferroviaire, les métropoles sont sensiblement avantagées par rapport aux villes moyennes. En outre, les chiffres utilisés ici sont basés sur les temps de parcours les plus rapides, dans des conditions optimum. La fréquence des trajets, les problèmes de retards et

correspondances ne sont pas pris en compte. Nous pourrions supposer que les villes moyennes seraient davantage défavorisées.

### 3) Bilan sur l'accessibilité

En synthétisant les résultats des deux indicateurs de l'accessibilité, on constate que la corrélation est faible entre la taille d'une ville et son accessibilité. L'accessibilité des villes reste étroitement liée à leur situation géographique. Même si les grandes infrastructures de transport sont souvent mises en place dans le but de desservir les grandes villes, le maillage assez dense du réseau secondaire de transport permet à de nombreuses villes moyennes d'être non loin de lignes TGV ou d'autoroutes. Ce phénomène tend donc à réduire les différences entre les villes d'une même région et réduit, du même coup, les différences entre les métropoles et les villes moyennes. Toutefois, les disparités peuvent être marquées à l'échelle interrégionale, comme le montre l'exemple de la région de Toulouse. Dans ce cas, les villes moyennes alentours, sont elles aussi lésées, au même titre que la métropole... et les différences avec la métropole sont, là aussi, faibles.

Une réflexion à l'échelle européenne pourrait venir compléter cette analyse. En effet, dans une société toujours plus mobile et cosmopolite, les déplacements des français peuvent tendre à traverser davantage les frontières. L'analyse de la connectivité avec les métropoles européennes serait alors intéressante.

NOM	accessibilité routière	NOM	accessibilité ferroviaire
Chartres	4,5	Chartres	0,8
Bourges	4,6	Évreux	0,9
Châteauroux	4,7	Laval	1,1
Évreux	5,0	Bourges	1,8
Niort	5,4	Châteauroux	1,9
Brive	5,4	<b>Nantes</b>	<b>2,0</b>
Laval	5,6	<b>Bordeaux</b>	<b>2,0</b>
Dieppe	5,7	Dieppe	2,0
<b>Nantes</b>	<b>5,7</b>	Angoulême	2,1
Angoulême	5,8	Niort	2,2
La Roche/Yon	5,9	Cherbourg	2,8
Périgueux	6,0	St Briec	2,9
<b>Bordeaux</b>	<b>6,1</b>	La Roche/Yon	3,0
<b>Toulouse</b>	<b>6,2</b>	Vannes	3,1
Agen	6,4	Lorient	3,6
Vannes	6,6	Brive	3,8
Albi	6,6	Agen	4,1
St Briec	6,8	Quimper	4,2
Cherbourg	7,0	Périgueux	4,4
Lorient	7,1	<b>Toulouse</b>	<b>5,1</b>
Quimper	7,8	Albi	6,7

Moyenne des villes moyennes	5,9	Moyenne des villes moyennes	2,8
<b>Moyenne des grandes villes</b>	<b>6,0</b>	<b>Moyenne des grandes villes</b>	<b>3,0</b>

Tableau 2: Bilan sur l'accessibilité. Réalisation : A. Praud



## **B. Le commerce**

### **1) Les cafés et débits de boissons**

La fréquentation des bars, cafés et bistrots est une pratique répandue chez les français : 63% des français aiment s'y rendre, dont 13%<sup>6</sup> s'y rendent plusieurs fois par semaine. Les cafés et débits de boissons sont des lieux populaires pratiqués par des populations de diverses classes d'âges et classes sociales. La présence de ce type d'établissement peut être synonyme d'une vie de quartier et d'un certain « dynamisme ».

Sur la carte, la grosseur des points est fonction de l'offre en cafés et débits de boisson. Afin de pouvoir exploiter et comparer les données, nous avons calculé pour chaque ville le nombre de cafés pour 10 000 habitants. Les 5 tailles de points diffèrent chacune de deux unités.

Tout d'abord, nous pouvons observer une densité (à l'habitant) particulièrement élevée en Bretagne et en Normandie avec le « record » pour Lorient (13,9 cafés pour 10 000 habitants). On pourrait probablement expliquer ce constat par l'influence de la culture bretonne ou normande.

Les trois métropoles atlantiques sont parmi les villes les moins dotées en cafés et débits de boissons et sont proches des résultats des villes moyennes à proximité. (Nantes et La Roche sur Yon : respectivement 6,3 et 6,4 ; Toulouse et Albi : respectivement 3 et 4,4).

Au regard des résultats il semble très difficile d'établir une corrélation entre la taille d'une ville et l'offre en cafés et débits de boisson. En effet, la densité de ce type d'établissement semble être liée davantage à la culture et aux pratiques locales. Toutefois, on peut observer que l'offre en cafés et débits de boisson des métropoles atlantiques reste faible par rapport à l'ensemble des villes moyennes étudiées dont la moyenne s'élève malgré tout à 7,8 cafés pour 10 000 habitants. Toulouse et Bordeaux sont particulièrement « lésées » avec respectivement 3 et 4 cafés pour 10 000 habitants)

Néanmoins nous pouvons nuancer notre analyse car la surface des établissements n'est, ici, pas prise en compte. On peut supposer que les cafés et débits de boisson des métropoles, plus denses en population, sont en moyenne de capacité supérieure.

Moyenne des villes moyennes	7,8
Moyenne des grandes villes	4,4

<sup>6</sup> Chiffres SOFRES, 2003

## 2) Les boulangeries

La présence d'une boulangerie à proximité du domicile peut être considérée, en France, comme un indicateur de la qualité du cadre de vie. En effet, 98 % des français consomment du pain pour une quantité moyenne de 160 grammes par jour et par habitant<sup>7</sup>. 9 français sur 10 achètent du pain frais plusieurs fois par semaine, dont 56 % tous les jours<sup>8</sup>. L'accès fréquent à une boulangerie concerne donc une très grande partie de la population, de toutes classes sociales. Nous avons retenu cet indicateur, car il illustre l'accès, pour la population citadine, au commerce de proximité considéré comme « vital ».

Sur la carte, la grosseur des points est fonction de l'offre en boulangeries. De même que pour les cafés, nous avons calculé pour chaque ville le nombre de boulangeries pour 10 000 habitants. Les 5 tailles de point diffèrent chacune de une unité.

En premier lieu, en comparant avec la carte précédente (les cafés), nous pouvons constater que les différences entre les villes sont moins marquées en ce qui concerne les boulangeries. En effet, on observe une amplitude (différence entre la plus petite et la plus grande valeur) plus faible de moitié : environ 11 pour les cafés et environ 5,5 pour les boulangeries.

En outre, on constate des différences très marquées pour des villes à proximité l'une de l'autre : Angoulême et Périgueux (respectivement 4,6 et 9,4) ; Agen et Toulouse (respectivement 10,3 et 6,2). Contrairement aux cafés, il ne semble donc pas y avoir une réelle « influence culturelle régionale ».

En ce qui concerne les métropoles atlantiques, elles ont des valeurs très proches (Toulouse : 6,2 ; Bordeaux : 6,4 ; Nantes : 6,1) qui restent toutefois inférieures aux villes moyennes dont la moyenne est de 7,6 boulangeries pour 10 000 habitants.

Nous pouvons donc conclure qu'il existe une légère correspondance entre l'offre en boulangerie et la taille des villes. Il semblerait que les villes moyennes soient mieux dotées en nombre de boulangeries.

Moyenne des villes moyennes	7,6
Moyenne des grandes villes	6,2

<sup>7</sup> Chiffres SOFRES, 2001

<sup>8</sup> Chiffres SOFRES, 2005

### 3) Les grandes surfaces

Les grandes surfaces sont devenues des lieux incontournables dans les pratiques de consommation des français. La grande surface offre souvent un complément, et parfois même un substitut, au commerce de proximité.

Nous avons représenté sur la carte, la superficie (en m<sup>2</sup>) dont disposent 1000 habitants d'une ville. La grosseur des symboles est fonction de l'offre en grandes surfaces. Les quatre tailles diffèrent chacune de 100 m<sup>2</sup>.

L'étude des résultats fait apparaître qu'il existe de grandes différences entre les villes. Châteauroux (562) a plus du double de Dieppe (274). Toulouse (282) est particulièrement pauvre en grandes surfaces et les deux autres métropoles, Bordeaux (339) et Nantes (361), ne lui sont que légèrement supérieures. Toutes trois restent néanmoins largement en dessous des villes moyennes (moyenne: 401).

Globalement, on constate que les villes moyennes sont sensiblement mieux dotées en grandes surfaces que les grandes villes.

NOM	grandes surfaces
Châteauroux	562
Évreux	545
Cherbourg	512
Agen	468
Albi	428
St Brieuc	407
Brive	400
Angoulême	396
Laval	386
Chartres	374
La Roche/Yon	370
Périgueux	368
Lorient	361
<b>Nantes</b>	<b>361</b>
Bourges	359
Niort	353
Quimper	351
<b>Bordeaux</b>	<b>339</b>
Vannes	311
<b>Toulouse</b>	<b>282</b>
Dieppe	274

Moyenne des villes moyennes	401
<b>Moyenne des grandes villes</b>	<b>327</b>

Tableau 3: les grandes surfaces, Source : Atlas LSA, Réalisation A. Praud

#### 4) Bilan sur le commerce

En ce qui concerne le commerce et la consommation des citadins, les habitants des villes moyennes semblent avantagés. D'une part, nous pouvons constater que les villes moyennes semblent offrir de meilleurs services de proximité. Bordeaux et Toulouse sont les moins bien dotées parmi les villes étudiées. D'autre part, il apparaît que les villes moyennes mettent à disposition davantage de grandes surfaces (en superficie), relativement à leur population.

La densité de population et la pression foncière des grandes villes influent certainement en leur défaveur. Ce sont des facteurs qu'il faudrait considérer pour expliquer ces observations.

NOM	cafés	NOM	boulangeries	NOM	grandes surfaces
Lorient	13,9	Agen	10,3	Châteauroux	562
Quimper	12,0	Périgueux	9,4	Évreux	545
Dieppe	11,8	Brive	9,2	Cherbourg	512
St Brieuc	11,6	Quimper	9,0	Agen	468
Vannes	9,7	Dieppe	9,0	Albi	428
Cherbourg	9,5	Niort	8,0	St Brieuc	407
Laval	8,9	Châteauroux	7,8	Brive	400
Bourges	7,8	Albi	7,7	Angoulême	396
Périgueux	7,5	Lorient	7,6	Laval	386
Châteauroux	7,1	La Roche/Yon	7,6	Chartres	374
La Roche/Yon	6,4	Cherbourg	7,6	La Roche/Yon	370
<b>Nantes</b>	<b>6,3</b>	Vannes	7,5	Périgueux	368
Agen	6,2	St Brieuc	7,2	Lorient	361
Niort	6,2	Angoulême	6,8	<b>Nantes</b>	<b>361</b>
Angoulême	4,6	Laval	6,5	Bourges	359
Brive	4,6	<b>Bordeaux</b>	<b>6,4</b>	Niort	353
Évreux	4,4	<b>Toulouse</b>	<b>6,2</b>	Quimper	351
Albi	4,4	<b>Nantes</b>	<b>6,1</b>	<b>Bordeaux</b>	<b>339</b>
Chartres	4,2	Bourges	5,8	Vannes	311
<b>Bordeaux</b>	<b>4,0</b>	Chartres	5,2	<b>Toulouse</b>	<b>282</b>
<b>Toulouse</b>	<b>3,0</b>	Évreux	4,7	Dieppe	274

Moyenne des villes moyennes	7,8	Moyenne des villes moyennes	7,6	Moyenne des villes moyennes	401
<b>Moyenne des grandes villes</b>	<b>4,4</b>	<b>Moyenne des grandes villes</b>	<b>6,2</b>	<b>Moyenne des grandes villes</b>	<b>327</b>

Tableau 4 : Bilan sur le commerce, Réalisation A. Praud

### C. La culture

Selon une étude de la SOFRES réalisée en 2000, 67 % des français fréquentent les cinémas. Les salles obscures font partie des lieux culturels les plus populaires dans une ville. Nous avons donc considéré l'offre en cinéma, comme un indicateur particulièrement représentatif de l'accès à la culture dans une ville. Afin de réaliser une comparaison pertinente entre les différentes villes étudiées nous avons dû adopter un indice adapté de représentation de l'offre en cinéma, relativement à la population des villes étudiées. Ainsi, nous utiliserons un indice construit de la manière suivante :

**Indice «offre cinéma»** = nombre de fauteuils x nombre de séances de cinéma / nombre d'habitants de la ville étudiée

Dans un premier temps, nous pouvons constater une grande amplitude des valeurs (4362 pour Toulouse et 107 pour Chartres) qui traduit la présence de très fortes différences entre les villes, en matière d'offre en cinéma. On remarque que les grandes villes sont très franchement avantagées par rapport aux villes moyennes. En effet, Bordeaux Nantes et Toulouse présentent des chiffres très supérieurs aux chiffres des villes moyennes. Il en résulte que la moyenne des métropoles est plus de quatre fois supérieure à la moyenne des villes moyennes. En outre, il existe des différences marquées parmi les grandes villes étudiées. On peut observer notamment que Bordeaux regroupe à elle seule plus d'offre en cinéma que Nantes et Toulouse regroupées. Bordeaux s'avère donc être « hors normes » en ce qui concerne le cinéma. Néanmoins, il semble qu'il existe une correspondance relativement franche entre le type de ville et l'offre en cinéma. Il paraît clair que les habitants des grandes villes sont plus avantagés en ce qui concerne l'offre en cinéma. On peut probablement expliquer cette tendance par les pratiques des habitants, qui, dans les villes moyennes par exemple, privilégient peut être d'autres formes de divertissement, issues d'une culture plus rurale (ou moins citadine). Enfin, précisons que la taille des grandes villes leur permet d'accueillir des scènes nationales, des centres dramatiques nationaux, des conservatoires nationaux de région, des orchestres permanents etc... qui leur confère une richesse et une diversité culturelle encore supérieures.

NOM	indice "offre cinéma"
<b>Bordeaux</b>	<b>4362</b>
<b>Nantes</b>	<b>2138</b>
<b>Toulouse</b>	<b>1793</b>
Lorient	1120
Laval	604
Bourges	582
Brive	567
Evreux	500
Quimper	464
Niort	423
Angoulême	378
St Brieuc	358

NOM	indice "offre cinéma"
La Roche/Yon	320
Cherbourg	300
Dieppe	280
Agen	274
Châteauroux	262
Vannes	214
Albi	203
Périgueux	155
Chartres	107

Moyenne des villes moyennes	555,1
<b>Moyenne des grandes villes</b>	<b>2764,3</b>

Tableau 5 : L'offre en cinéma. Source : CNC. 2002. Réalisation : A. Praud



## D. Le dynamisme urbain

### 1) Le taux de chômage

Parmi les villes étudiées, les plus touchées par le chômage semblent être les deux métropoles du Sud (Bordeaux : 10,3 et Toulouse : 10,4) et les villes du nord de l'Espace Atlantique (Cherbourg : 10,4 et Dieppe : 11,7). La Bretagne et le centre de la France apparaissent relativement épargnés par le chômage et l'on observe de très faibles taux pour des villes comme Laval (5,8) ou La Roche sur Yon (6,4). De manière générale, les grandes villes de l'Espace Atlantique sont davantage touchées par le chômage que les villes moyennes, Bordeaux (10,3), Toulouse (10,4) et Nantes (8,4) affichent des taux de chômage supérieurs à la moyenne des villes moyennes (8,3). Nantes reste moins touchée que les deux autres métropoles, et l'on constate qu'il existe une relative homogénéité à l'échelle régionale, qui respecte, par ailleurs, la différence entre grandes villes et villes moyennes. Cette tendance s'observe, par exemple, sur les couples Toulouse/Albi, Bordeaux/Périgueux ou Nantes/Vannes.

Nos conclusions sur ce thème mettent en exergue l'existence d'une correspondance entre la taille des villes et le taux de chômage. Contrairement, aux suppositions de la plupart des gens, il semble que la balance penche en faveur des villes moyennes. Cette contradiction est peut être à l'origine de cette observation, car les métropoles sont considérées par les chercheurs d'emploi comme une plus grande source d'emplois dans des domaines plus diversifiés.

Précisons cependant que le fort taux de chômage traduit parfois une inadéquation qualitative entre l'offre et la demande d'emploi. Ainsi, Toulouse, par exemple, présente un taux de chômage relativement élevé (10,4) mais jouit pourtant d'un bon dynamisme économique générateur de nombreux emplois. Mais la main d'œuvre locale n'est pas adaptée (en terme de qualifications, compétences...) et peine à répondre aux exigences des employeurs. L'offre d'emploi est pourtant bien présente mais ce sont des populations extérieures qui en bénéficient.

NOM	Taux de chômage
Laval	5,8
La Roche/Yon	6,4
Chartres	6,6
Brive	6,6
St Brieuc	7,2
Niort	7,4
Quimper	7,7
Vannes	7,7
Châteauroux	8,0
Périgueux	8,2
Évreux	8,3
Nantes	8,4

NOM	Taux de chômage
Bourges	8,6
Agen	9,0
Albi	9,6
Lorient	9,8
Angoulême	9,9
Bordeaux	10,3
Toulouse	10,4
Cherbourg	10,4
Dieppe	11,7

Moyenne des villes moyennes	8,3
Moyenne des grandes villes	9,7

Tableau 6 : Taux de chômage. Source : INSEE. 2002. Réalisation A. Praud

## 2) Le revenu annuel moyen

Tout d'abord, on observe que parmi les villes offrant les revenus annuels moyens les plus élevés on retrouve les deux villes moyennes de la grande banlieue parisienne : Chartres (19310) et Évreux (18922) puis deux des trois métropoles de l'Espace Atlantique : Nantes (18719) et Toulouse (18636). D'une part, on peut supposer que la capitale exerce une forte influence sur les deux premières villes. D'autre part, force est de constater que les grandes villes de l'Espace Atlantique sont bien plus compétitives que les villes moyennes en ce qui concerne le revenu moyen de ses habitants. Bordeaux (18203) semble un peu « en retrait » par rapport aux deux autres métropoles mais son revenu annuel moyen reste supérieur à la moyenne des villes moyennes (17 508). Il semble donc y avoir une correspondance entre la taille de la ville et le revenu de ses habitants.

NOM	revenu annuel moyen
Chartres	19310
Évreux	18922
<b>Nantes</b>	<b>18719</b>
<b>Toulouse</b>	<b>18636</b>
Vannes	18409
Bourges	18212
<b>Bordeaux</b>	<b>18203</b>
Laval	18155
Niort	18126
Quimper	17845
La Roche/Yon	17689
St Brieuc	17475
Cherbourg	17292
Châteauroux	17100
Angoulême	16960
Lorient	16934
Albi	16883
Périgueux	16826
Brive	16803
Dieppe	16116
Agen	16092

Moyenne des villes moyennes	17508
<b>Moyenne des grandes villes</b>	<b>18519</b>

Tableau 7: Revenu annuel moyen. Source: Direction générale des impôts.2000. Réalisation: A. Praud

### 3) La part d'étudiants

L'étude des résultats met en exergue une franche dichotomie entre les grandes villes et les villes moyennes de l'Espace Atlantique. D'une part, Toulouse (99,5) s'affiche comme une ville très « étudiante » car elle ne compte pas moins d'un étudiant sur dix habitants. Ensuite, Bordeaux (76, c'est-à-dire environ 8 % d'étudiants) et Nantes (6,2 % d'étudiants) accueillent elles aussi bon nombre d'étudiants, comparées aux villes moyennes dont la plus « étudiante » est Vannes (4,3 %). Les villes moyennes, souvent pauvres en structures d'enseignement supérieur sont donc particulièrement désavantagées pour accueillir des étudiants. On compte dans ces villes, une moyenne de 3,7 % d'étudiants.

On observe donc une corrélation réelle entre la taille d'une ville et la part d'étudiant dans la population. D'une manière générale, il s'avère que les grandes villes sont plus « étudiantes » que les villes moyennes.

NOM	part d'étudiants pour 1 000 habitants
Toulouse	99,5
Bordeaux	76,0
Nantes	61,6
Vannes	42,6
Albi	38,7
La Roche/Yon	37,5
Quimper	33,4
St Brieuc	27,6
Laval	27,0
Bourges	26,8
Lorient	26,4
Évreux	24,8
Agen	21,7
Périgueux	21,3
Angoulême	19,9
Niort	17,8
Brive	16,5
Châteauroux	16,1
Cherbourg	15,9
Chartres	13,9
Dieppe	5,5

Moyenne des villes moyennes	24,1
Moyenne des grandes villes	79,0

Tableau 8: Part d'étudiants. Source : Ministère de l'Éducation Nationale. 2002. Réalisation A. Praud



#### 4) Bilan sur le dynamisme urbain

Au regard des indicateurs sélectionnés pour évaluer le « dynamisme urbain » des villes étudiées, il apparaît que les grandes villes sont plus « dynamiques » que les villes moyennes. Bien que le chômage soit relativement plus présent dans les grandes villes, celles-ci jouissent d'un dynamisme de leur cœur de ville, apporté par la population d'étudiants. En outre, du point de vue plus « économique », les grandes villes drainent des activités génératrices d'emplois plus qualifiés et donc mieux rémunérés. Les grandes villes concentrent, en effet, davantage d'activités tertiaires, qui attirent de nombreux chercheurs d'emploi.

NOM	Taux de chômage	NOM	revenu moyen	NOM	part d'étudiants
Laval	5,8	Chartres	19310	Toulouse	99,5
La Roche/Yon	6,4	Évreux	18922	Bordeaux	76,0
Chartres	6,6	Nantes	18719	Nantes	61,6
Brive	6,6	Toulouse	18636	Vannes	42,6
St Brieuc	7,2	Vannes	18409	Albi	38,7
Niort	7,4	Bourges	18212	La Roche/Yon	37,5
Quimper	7,7	Bordeaux	18203	Quimper	33,4
Vannes	7,7	Laval	18155	St Brieuc	27,6
Châteauroux	8,0	Niort	18126	Laval	27,0
Périgueux	8,2	Quimper	17845	Bourges	26,8
Évreux	8,3	La Roche/Yon	17689	Lorient	26,4
Nantes	8,4	St Brieuc	17475	Évreux	24,8
Bourges	8,6	Cherbourg	17292	Agen	21,7
Agen	9,0	Châteauroux	17100	Périgueux	21,3
Albi	9,6	Angoulême	16960	Angoulême	19,9
Lorient	9,8	Lorient	16934	Niort	17,8
Angoulême	9,9	Albi	16883	Brive	16,5
Bordeaux	10,3	Périgueux	16826	Châteauroux	16,1
Toulouse	10,4	Brive	16803	Cherbourg	15,9
Cherbourg	10,4	Dieppe	16116	Chartres	13,9
Dieppe	11,7	Agen	16092	Dieppe	5,5
Moyenne des villes moyennes	8,3	Moyenne des villes moyennes	17508	Moyenne des villes moyennes	24,1
Moyenne des grandes villes	9,7	Moyenne des grandes villes	18519	Moyenne des grandes villes	79,0

Tableau 9: Bilan sur le dynamisme urbain. Réalisation A. Praud

## E. L'enseignement

En juin 2004, selon une étude de la SOFRES, « l'école et la qualité de l'enseignement » sont la quatrième préoccupation majeure des français, derrière « le chômage et l'emploi », « la santé et la qualité des soins » et « le financement des retraites ». Aujourd'hui, le baccalauréat est le diplôme le plus courant et son obtention est nécessaire pour intégrer la faculté. C'est donc un souci majeur pour les écoliers et leurs familles. Sur la carte, nous avons représenté la moyenne du taux de réussite au baccalauréat pour chaque ville, sur la période 1998-2002. La taille des symboles est proportionnelle au taux de réussite au baccalauréat. L'analyse des données fait apparaître que les métropoles atlantiques font partie des villes qui présentent les meilleurs résultats parmi les villes étudiées, même si ce sont quatre villes moyennes qui sont les mieux placées. Toulouse (85,5) et Nantes (86,1) sont assez proches du meilleur résultat : Quimper (89,1). Quant à Bordeaux, ses résultats au baccalauréat coïncident avec la moyenne des villes moyennes (82). Il en résulte que la moyenne pour les grandes villes est supérieure à la moyenne des villes moyennes. Il semble donc que l'enseignement (pré baccalauréat) dans les grandes villes soit d'une qualité légèrement supérieure à l'enseignement dispensé dans les villes moyennes. Il est cependant difficile de conclure à une correspondance évidente entre la taille d'une ville et la qualité de l'enseignement dispensé dans les écoles. De plus, précisons qu'une plus faible réussite scolaire n'implique pas directement une qualité d'enseignement inférieure. En effet, il est avéré que les enfants issus de milieux sociaux défavorisés ont plus de difficultés à réussir leurs études. Ainsi, ces résultats sont probablement influencés par la nature des populations étudiées.

NOM	réussite au baccalauréat
Quimper	89,1
Vannes	88,1
Albi	87,5
Laval	86,8
<b>Nantes</b>	<b>86,1</b>
<b>Toulouse</b>	<b>85,5</b>
St Brieuc	84,3
La Roche/Yon	83,4
Niort	83,0
Lorient	82,8
Angoulême	82,6
Bourges	82,4
<b>Bordeaux</b>	<b>82,0</b>
Chartres	81,4
Périgueux	80,3
Agen	79,8
Cherbourg	79,5
Brive	79,3
Dieppe	76,4
Châteauroux	75,7
Évreux	72,9

Moyenne des villes moyennes	82,0
Moyenne des grandes villes	84,5

Tableau 10: Le taux de réussite au baccalauréat. Source: Ministère de l'Éducation Nationale. 2002. Réalisation: A. Praud

## **F. Le logement**

Afin d'évaluer la qualité des logements dont disposent les habitants des grandes villes et des villes moyennes, nous avons retenu trois critères : la taille des logements, le renouvellement du parc, et l'inconfort du parc (absence de chauffage central).

### **1) La taille des logements**

Afin d'ajouter la dimension humaine à l'évaluation de la taille des logements, nous avons choisi un indicateur qui évalue la taille en fonction du nombre de personnes habitant le logement. En calculant le nombre de pièces par personne, on intègre donc une dimension de confort de chaque habitant, en prenant en compte la notion d'« espace vital » pour chaque habitant. Nous parlerons donc de taille « relative » de logement. Sur la carte, la grosseur des symboles est fonction du nombre de pièces par habitant, les cinq tailles diffèrent de 0,05 unités.

Dans un premier temps nous pouvons constater qu'il existe un contraste relativement marqué entre le Nord et le Sud de l'Espace Atlantique. En effet, Dieppe, Cherbourg, Évreux et Chartres se situent entre 1,45 et 1,5 pièces par habitant. Tandis que le reste des villes moyennes se situe plus souvent entre 1,61 et 1,65 pièces par habitant (8 villes moyennes sont dans ce cas).

En ce qui concerne les trois métropoles de l'Espace Atlantique, la taille moyenne des logements est quasiment la même : 1,51 pour Bordeaux et Toulouse et 1,48 pour Nantes. Mais la taille moyenne des logements des grandes villes est sensiblement inférieure (moyenne des villes moyenne : 1,57). Cette différence de taille des logements est, en outre, particulièrement marquée dans une même région. Ainsi la taille « relative » des logements de Toulouse (1,51) semble être bien inférieure à celle de ses voisines Albi (1,69) et Agen (1,63). De même pour le couple Bordeaux (1,51), Périgueux (1,63).

Nous serions tentés d'expliquer la particularité du nord de l'Espace Atlantique par le climat ou par l'influence de Paris pour Évreux et Chartres (grands ensembles) mais ces conclusions seraient hâtives et hasardeuses. Néanmoins, de manière générale, on constate que les résultats viennent corroborer le sentiment premier que les logements des grandes villes sont, en moyenne, plus petits que ceux des villes moyennes.

Moyenne des villes moyennes	1,57
Moyenne des grandes villes	1,50

## 2) L'inconfort du parc de logement

Afin d'étudier l'inconfort du parc de logement des villes, nous avons sélectionné un critère représentatif de la vétusté, du manque de confort, voir de l'insalubrité d'un logement : l'absence de chauffage central.

Tout d'abord, nous pouvons constater qu'en Bretagne (excepté Quimper), les logements vétustes (ou « inconfortables ») sont assez rares, Lorient, Saint Brieuc, Vannes, Nantes et Laval ne comptent que 7 à 10 % de logements vétustes. Le reste des villes de l'Espace Atlantique sont à peu près équivalentes et comptent en général 10 à 15 % de logements sans chauffage central. Dieppe (19,9) et Agen (16,8) font figures d'exceptions.

En ce qui concerne les grandes villes de l'Espace Atlantique, on peut néanmoins constater que c'est Nantes qui détient la plus faible part de logement sans chauffage central (7,1 %) parmi l'ensemble des villes étudiées. En outre, Bordeaux (10,5) et Toulouse (10,3) sont nettement en dessous de la moyenne des villes moyennes (12) de l'Espace Atlantique. Bien qu'il n'existe pas de corrélation franche entre le type de ville et l'inconfort des logements, nous pouvons toutefois conclure que la part de logements vétustes dans les métropoles de l'Espace Atlantique est assez faible et la situation dans ces villes est légèrement meilleure que dans les villes moyennes.

NOM	chauffage central
Nantes	7,1
Lorient	7,8
Vannes	7,9
Chartres	8,5
St Brieuc	9,2
Laval	10,0
La Roche/Yon	10,1
Toulouse	10,30
Bordeaux	10,5
Bourges	11,0
Évreux	11,3
Quimper	11,8
Cherbourg	12,4
Albi	12,4
Niort	12,8
Châteauroux	12,8
Brive	13,0
Périgueux	13,6
Angoulême	14,9
Agen	16,5
Dieppe	19,9

Moyenne des villes moyennes	12,0
Moyenne des grandes villes	9,3

Tableau 11: Le chauffage central dans les logements, Source : Insee, 1999, Réalisation A. Praud.

### 3) Le renouvellement du parc de logements

En complément de l'indicateur précédent, nous avons tenté d'évaluer la « jeunesse » des logements, ou plus exactement le renouvellement du parc de logement dans les villes. Nous avons donc considéré la part de logements construits entre 1990 et 1999.

Tout d'abord, il apparaît que les villes proches du littoral sont le lieu d'un renouvellement plus prononcé de leur parc de logement. Sans doute plus soucieuses de leur attractivité touristique et leur image, des villes comme Vannes (22,6), Toulouse (19,4), Nantes (15,6) ou La Roche sur Yon (18) ont nettement accentué leurs constructions de nouveaux logements, reflets d'une ville dynamique et en expansion... Par contre, dans les régions moins touristiques, les villes comme Bourges (7,5), Châteauroux (8,3) ou même Dieppe (7,6) et Cherbourg (6,9), affichent un renouvellement plutôt faible de leurs logements.

Il n'existe pas de dichotomie nette entre les villes moyennes et les grandes villes. On observe le renouvellement le plus « actif » dans une ville moyenne : Vannes(22,6), suivie par une métropole : Toulouse(19,4). Sur la carte, chacune des trois grandes villes étudiées est représentée dans une tranche différente. On ne peut donc pas conclure qu'il existe une réelle corrélation entre taille de la ville et renouvellement des logements. Toutefois, on peut dire que la construction de nouveaux logements semble sensiblement plus active dans les grandes villes (moyenne : 16,1%) que dans les villes moyennes (moyenne : 11%).

NOM	logements récents
Vannes	22,6
<b>Toulouse</b>	<b>19,4</b>
La Roche/Yon	18,0
<b>Nantes</b>	<b>15,6</b>
Quimper	14,0
<b>Bordeaux</b>	<b>13,2</b>
Albi	13,2
Niort	12,5
Laval	12,3
Évreux	12,0
St Briec	11,1
Agen	11,1
Chartres	10,4
Brive	10,1
Lorient	9,7
Angoulême	9,3
Périgueux	8,9
Châteauroux	8,3
Dieppe	7,6
Bourges	7,5
Cherbourg	6,9

Moyenne des villes moyennes	11,4
<b>Moyenne des grandes villes</b>	<b>16,1</b>

Tableau 12: La part de logements récents, Source : Insee, 1999, Réalisation A. Praud.



#### 4) Bilan sur le logement

La synthèse des résultats concernant les logements des villes met en évidence deux tendances.

D'une part, la taille des logements des villes moyennes est globalement supérieure aux logements des grandes villes.

D'autre part, en ce qui concerne l'état général des logements, les villes à caractère « touristique » semblent avantagées. En effet, on observe que les villes du littoral ont des logements globalement plus neufs et en meilleur état que les villes du nord (Cherbourg, Dieppe) ou les villes « dans les terres » comme Bourges, Châteauroux, Périgueux, Angoulême, Brive, Agen...). Seules Évreux et Chartres semblent échapper à cette tendance. En ce qui concerne les trois métropoles, proprement dites, elles affichent un parc de logement en assez bon état, sensiblement meilleur que la plupart des villes moyennes étudiées.

NOM	pièces par habitant
Albi	1,69
Quimper	1,65
Niort	1,64
Lorient	1,63
Agen	1,63
Périgueux	1,63
Angoulême	1,62
St Brieuc	1,61
Brive	1,61
Châteauroux	1,58
Bourges	1,56
Vannes	1,54
La Roche/Yon	1,54
Laval	1,52
<b>Toulouse</b>	<b>1,51</b>
<b>Bordeaux</b>	<b>1,51</b>
Dieppe	1,49
<b>Nantes</b>	<b>1,48</b>
Cherbourg	1,48
Chartres	1,47
Évreux	1,45

NOM	logements récents
Vannes	22,6
<b>Toulouse</b>	<b>19,4</b>
La Roche/Yon	18,0
<b>Nantes</b>	<b>15,6</b>
Quimper	14,0
<b>Bordeaux</b>	<b>13,2</b>
Albi	13,2
Niort	12,5
Laval	12,3
Évreux	12,0
St Brieuc	11,1
Agen	11,1
Chartres	10,4
Brive	10,1
Lorient	9,7
Angoulême	9,3
Périgueux	8,9
Châteauroux	8,3
Dieppe	7,6
Bourges	7,5
Cherbourg	6,9

NOM	chauffage central
<b>Nantes</b>	<b>7,1</b>
Lorient	7,8
Vannes	7,9
Chartres	8,5
St Brieuc	9,2
Laval	10,0
La Roche/Yon	10,1
<b>Toulouse</b>	<b>10,30</b>
<b>Bordeaux</b>	<b>10,5</b>
Bourges	11,0
Évreux	11,3
Quimper	11,8
Cherbourg	12,4
Albi	12,4
Niort	12,8
Châteauroux	12,8
Brive	13,0
Périgueux	13,6
Angoulême	14,9
Agen	16,5
Dieppe	19,9

Moyenne des villes moyennes	1,57
Moyenne des grandes villes	1,50

Moyenne des villes moyennes	11,4
Moyenne des grandes villes	16,1

Moyenne des villes moyennes	12,0
Moyenne des grandes villes	9,3

Tableau 13 : Bilan sur le logement, Source : Insee, 1999, Réalisation A. Praud

## **G. L'offre de soins**

Selon une étude de la SOFRES réalisée en 2005, « la santé constitue pour les français une préoccupation majeure et notre société évolue de plus en plus vers la notion d'un droit à la santé ». « 88 % des français accordent de l'importance à leur santé en général, dont 47 % beaucoup d'importance ». En France, où la tendance globale est au vieillissement de la population, il semble indéniable que l'accès aux soins et la qualité de ceux-ci vont s'avérer être des critères de qualité de vie de plus en plus importants aux yeux des français. Afin d'évaluer l'offre de santé des villes étudiées, nous avons retenu trois indicateurs qui représentent la capacité de « prise en charge » d'un malade, selon la nature des soins qu'il requiert : médecine générale, médecine spécialisée ou hospitalisation.

### **1) Les médecins généralistes**

Tout d'abord, nous pouvons observer une certaine dichotomie Nord-Est / Sud Ouest, à l'échelle de l'Espace Atlantique. Les régions littorales de l'Ouest et du Sud (Vannes (17,3), Niort (15,1), La Roche sur Yon (14,8), Toulouse (16,8) semblent, globalement, mieux dotées en médecins généralistes. Tandis que les régions du Nord et du Centre (Cherbourg (11,5), Chartres (12), Châteauroux (9,7)...) semblent davantage lésées en médecins généralistes. Ce phénomène peut s'expliquer par l'héliotropisme qui s'exerce sur la population âgée, nécessitant plus de soins, et sur les médecins eux-mêmes qui recherchent un climat plus clément...

En ce qui concerne les métropoles atlantiques, on remarque qu'elles se situent dans les régions Sud et Ouest de l'Espace Atlantique, et relativement proche du littoral... Elles sont donc particulièrement concernées par le phénomène décrit précédemment. D'ailleurs, parmi les trois métropoles, les deux villes les plus au Sud (Toulouse et Bordeaux) sont très bien fournies en médecins généralistes.

Il paraît donc difficile de distinguer les différentes tendances que « subissent » les villes par rapport aux médecins généralistes. D'une part, il existe un « gradient héliotropique », observé pour les grandes villes en particulier (où l'offre en médecin est fonction de la latitude). D'autre part pour des villes voisines, les corrélations sont différentes en fonction des régions (Nantes < La Roche sur Yon et Toulouse > Albi).

Moyenne des villes moyennes	13,1
Moyenne des grandes villes	15,1

## 2) Les médecins spécialistes

La densité en médecins spécialistes est un indicateur qui vient compléter l'indicateur précédent. Tout d'abord nous pouvons constater que l'amplitude des valeurs est, ici, plus de deux fois supérieure à l'amplitude de la densité en médecins généralistes. (20,9 pour les généralistes contre 7,6 pour les spécialistes). En outre, la plupart des villes (exceptés Cherbourg, Lorient et Nantes) ont davantage de médecins spécialistes que de médecins généralistes, (presque deux fois plus, pour Albi par exemple). Il nous est difficile d'expliquer ces observations. On retrouve, ici aussi, le phénomène d'héliotropisme et de « thalassotropisme », car ce sont des villes relativement proches du littoral qui sont les mieux dotées en médecins spécialistes (Vannes, Albi, La Roche sur Yon). Tandis que les villes du nord et du centre semblent plutôt lésées (Cherbourg, Bourges, Châteauroux, Chartres...)

En ce qui concerne les grandes villes de l'Espace Atlantique, on constate que les trois métropoles respectent le gradient inversement proportionnel à la latitude, c'est-à-dire Toulouse (19,8), Bordeaux (17,5) et Nantes (12,8). Leur moyenne globale est de 16,7, très proche de celle des villes moyennes (16,1). Les résultats pour ces trois villes sont assez hétérogènes, et confirment le fait que c'est moins la taille de la ville que d'autres tendances comme l'héliotropisme ou le thalassotropisme qui influencent la densité en médecins.

NOM	médecins spécialistes
Vannes	28,1
Albi	21,4
La Roche/Yon	20,1
<b>Toulouse</b>	<b>19,8</b>
St Brieuc	19,1
Quimper	18,6
Évreux	18,1
<b>Bordeaux</b>	<b>17,5</b>
Périgueux	17,5
Brive	16,4
Agen	16,0
Niort	15,9
Angoulême	15,8
Dieppe	14,2
Chartres	13,1
Bourges	12,8
<b>Nantes</b>	<b>12,8</b>
Laval	11,8
Châteauroux	11,8
Lorient	11,7
Cherbourg	7,7

Moyenne des villes moyennes	16,1
<b>Moyenne des grandes villes</b>	<b>16,7</b>

Tableau 14: Les médecins spécialistes. Source: Ministère de la Santé. 2001. Réalisation : A. Praud



### 3) Les lits d'hôpital

L'analyse de la « densité » en lits d'hôpitaux est représentative des structures disponibles en cas d'hospitalisation d'un habitant.

Contrairement aux deux indicateurs précédents, on observe une relative homogénéité sur le territoire de l'Espace Atlantique, seule une « bande centrale » regroupant La Roche sur Yon, Niort, Châteauroux et Bourges semble particulièrement lésées.

Parmi les trois métropoles, la dichotomie Nord/Sud reste marquée même si le « gradient » n'est pas respecté (Bordeaux est mieux dotée que Toulouse). La différence entre Nantes et les deux autres villes est encore plus marquée pour cet indicateur. L'hétérogénéité des résultats parmi les grandes villes de l'Espace Atlantique neutralise donc la possibilité d'établir des corrélations entre la taille des villes et l'offre en lits d'hôpital.

NOM	lits d'hôpital
<b>Bordeaux</b>	<b>51,5</b>
Brive	47,7
<b>Toulouse</b>	<b>44,9</b>
Agen	43,9
Dieppe	42,3
Albi	41,9
St Briec	40,0
Quimper	39,3
Chartres	38,7
Lorient	38,1
Vannes	38,1
Cherbourg	38,1
Laval	36,5
Angoulême	36,0
<b>Nantes</b>	<b>35,2</b>
Châteauroux	33,1
Périgueux	31,9
Bourges	31,7
Niort	27,4
La Roche/Yon	26,9
Évreux	21,6

Moyenne des villes moyennes	36,3
Moyenne des grandes villes	43,9

Tableau 15: Les lits d'hôpital. Source: Ministère de la Santé. 2001. Réalisation : A. Praud

#### 4) Bilan sur l'offre de soins

De manière générale, en ce qui concerne la santé l'offre en médecins dans les villes semble être particulièrement influencée par l'héliotropisme ou le thalassotropisme. Or, deux des trois métropoles sont situées au Sud de l'Espace Atlantique, il est donc difficile de distinguer l'influence de la taille de la ville, de l'influence de l'héliotropisme. Nantes paraît globalement « dans la moyenne » et même plutôt en dessous (pour les médecins spécialistes et les lits d'hôpital. De plus Nantes est située à une latitude moyenne et semble moins bien dotée (en généralistes et spécialistes) que sa voisine La Roche sur Yon, une ville moyenne.

Bien que la moyenne des grandes villes soit supérieure, pour chaque indicateur, à la moyenne des villes moyennes il nous est impossible de conclure sur une possible correspondance entre la taille des villes et l'offre de soins. Les tendances observées semblent jouer un rôle trop important dont l'ampleur est difficile à évaluer.

NOM	médecins généralistes	NOM	médecins spécialistes	NOM	lits d'hôpital
Vannes	17,3	Vannes	28,1	<b>Bordeaux</b>	<b>51,5</b>
<b>Toulouse</b>	<b>16,8</b>	Albi	21,4	Brive	47,7
<b>Bordeaux</b>	<b>15,2</b>	La Roche/Yon	20,1	<b>Toulouse</b>	<b>44,9</b>
Niort	15,1	<b>Toulouse</b>	<b>19,8</b>	Agen	43,9
La Roche/Yon	14,8	St Briec	19,1	Dieppe	42,3
Périgueux	14,6	Quimper	18,6	Albi	41,9
Quimper	14,1	Évreux	18,1	St Briec	40,0
Brive	13,8	<b>Bordeaux</b>	<b>17,5</b>	Quimper	39,3
Dieppe	13,7	Périgueux	17,5	Chartres	38,7
<b>Nantes</b>	<b>13,4</b>	Brive	16,4	Lorient	38,1
St Briec	13,2	Agen	16,0	Vannes	38,1
Lorient	12,8	Niort	15,9	Cherbourg	38,1
Évreux	12,8	Angoulême	15,8	Laval	36,5
Angoulême	12,6	Dieppe	14,2	Angoulême	36,0
Agen	12,2	Chartres	13,1	<b>Nantes</b>	<b>35,2</b>
Chartres	12,0	Bourges	12,8	Châteauroux	33,1
Laval	11,8	<b>Nantes</b>	<b>12,8</b>	Périgueux	31,9
Albi	11,8	Laval	11,8	Bourges	31,7
Cherbourg	11,5	Châteauroux	11,8	Niort	27,4
Bourges	11,2	Lorient	11,7	La Roche/Yon	26,9
Châteauroux	9,7	Cherbourg	7,7	Évreux	21,6
Moyenne des villes moyennes	13,1	Moyenne des villes moyennes	16,1	Moyenne des villes moyennes	36,3
<b>Moyenne des grandes villes</b>	<b>15,1</b>	<b>Moyenne des grandes villes</b>	<b>16,7</b>	<b>Moyenne des grandes villes</b>	<b>43,9</b>

Tableau 16 : Bilan sur l'offre de soins. Source: Ministère de la Santé. 2001. Réalisation : A. Praud

## **H. La qualité de l'air**

Le thème de la qualité de l'air prend en compte les préoccupations qui rejoignent le thème précédent (la santé). En effet, on attribue aujourd'hui à la pollution de nombreuses pathologies comme, par exemple, les allergies. La pollution facilite le développement de certaines maladies plus ou moins graves comme le cancer et l'asthme. Il n'est donc pas surprenant que les citoyens se préoccupent davantage de l'air qu'ils respirent. Afin de réaliser une comparaison pertinente entre les différentes villes étudiées nous avons donc sélectionné quatre indicateurs de la qualité de l'air des villes.

D'une part, nous avons évalué la « pollution continue » de chaque ville en recensant la concentration moyenne annuelle de trois polluants (dioxyde de soufre, dioxyde d'azote et ozone). On notera que c'est habituellement l'« indice atmo » qui est utilisé pour évaluer la pollution des villes, mais dans le cas d'une comparaison il n'a plus de sens. En effet, il y a des effets de seuils (ex de 0 à 29 pour l'O<sub>3</sub> : indice 1) et l'indice atmo est calculé en conservant le plus fort « sous-indice » de l'un des quatre polluants pris en compte dans l'indice atmo (NO<sub>2</sub>, O<sub>3</sub>, SO<sub>2</sub> + les poussières). Or, une ville avec 1\_1\_1\_8 (indice atmo= 8) peut elle vraiment être considérée comme davantage polluée qu'une ville ayant 6\_6\_6\_6 (indice atmo= 6) ? C'est pourquoi nous avons préféré comparer la concentration moyenne annuelle des trois polluants de l'indice atmo qui sont soumis à des réglementations donnant lieu à des procédures d'alerte en cas de dépassement de seuil de concentration.

D'autre part, nous avons évalué les « pics » de pollution en recensant le nombre de jours de dépassement du seuil d'alerte pour les trois polluants soumis à des réglementations.

Les seuils sont fixés au niveau national :

- 200 microgramme/m<sup>3</sup> pour le NO<sub>2</sub>
- 180 microgramme/m<sup>3</sup> pour le O<sub>3</sub>
- 300 microgramme/m<sup>3</sup> pour le SO<sub>2</sub>

En cas de dépassements de seuil, la procédure d'alerte n'est déclenchée que si au moins deux stations détectent un dépassement de seuil, et s'il y a un intervalle inférieur à 3 h entre les deux dépassements.

### **1) Les « pics de pollution »**

En ce qui concerne les dépassements de seuil, ils sont assez rares sur l'ensemble des villes et ne concernent que le premier niveau d'alerte, qui correspond à la procédure d'information et de recommandation. L'intérêt d'étudier cet indicateur est de montrer que l'ensemble de l'Espace Atlantique est très rarement touché par des pics de pollution (par le NO<sub>2</sub>, SO<sub>2</sub> ou O<sub>3</sub>) et que la pollution dans les villes est diffuse. Selon les associations de surveillance de la qualité de l'air, ce sont les pics de pollution qui sont particulièrement préjudiciables à la santé humaine. En ce qui concerne les villes étudiées de l'Espace Atlantique, seulement quatre pics furent recensés durant l'année 2003 (2 à Toulouse et 1 à Bourges et à Chartres). On ne peut donc pas tirer de conclusions sur une corrélation entre le type de ville et la fréquence des pics de pollution. On peut imaginer, toutefois, qu'une corrélation serait probablement plus marquée pour des villes de tailles supérieures à celle des métropoles atlantiques (comme Paris ou New York, par exemple).

## 2) La pollution atmosphérique diffuse

Les polluants de l'air liés aux activités humaines sont éminemment variables tant en nature qu'en proportions. On qualifie de polluants "primaires" les polluants qui sont directement émis dans l'atmosphère par les activités humaines. Ces polluants "primaires" peuvent, par transformation chimique, produire des polluants "secondaires".

Sur les quatre polluants pris en compte dans le calcul de l'indice ATMO, trois sont des polluants primaires. Il s'agit du dioxyde de soufre (SO<sub>2</sub>), du dioxyde d'azote (NO<sub>2</sub>) et des particules en suspension. L'ozone est un polluant secondaire. Les particules en suspension ne sont pas retenues ici car elles ne sont pas soumises à une réglementation nationale et ne sont pas d'origine exclusivement anthropiques, donc moins dépendantes, à priori, de la taille des villes.

### a) Le dioxyde de soufre

La dioxyde de soufre (SO<sub>2</sub>) provient essentiellement de la combustion de combustibles fossiles contenant du soufre : fuels, charbon etc. Dans l'air il peut former de l'acide sulfurique qui contribue au phénomène des pluies acides et à la dégradation de la pierre et des matériaux de certaines constructions. C'est un gaz irritant et toxique qui est associé à diverses pathologies respiratoires. Il est notamment associé à des troubles asthmatiques et peut augmenter les symptômes respiratoires aigus chez l'adulte (toux, gêne respiratoire), et altérer la fonction respiratoire chez l'enfant.

Dans un premier temps, nous pouvons constater que l'Espace Atlantique est faiblement touché par la pollution du SO<sub>2</sub> (le seuil de recommandation de l'OMS<sup>9</sup> est de 50 microgramme/m<sup>3</sup> en moyenne annuelle). L'émission de SO<sub>2</sub> a notamment pour origine des procédés industriels. Or l'industrie lourde est faiblement présente dans les villes étudiées, ce serait donc principalement les chaufferies urbaines, les véhicules à moteur diesel et les incinérateurs qui seraient responsables de la pollution par le SO<sub>2</sub>. L'observation de la situation des trois grandes villes, qui figurent parmi les cinq villes les plus polluées, corrobore cette hypothèse. En effet, l'urbanisation et le trafic automobile y sont plus denses, elles sont donc « logiquement » plus polluées. Nous pouvons donc conclure à une certaine correspondance entre la taille de la ville et la pollution en SO<sub>2</sub> (dans le cas où l'une des villes comparées n'est pas le siège d'une importante industrie lourde).

Moyenne des villes moyennes	1,6
Moyenne des grandes villes	2,8

<sup>9</sup> Organisation Mondiale de la Santé

### b) Le dioxyde d'azote

Le dioxyde d'azote (NO<sub>2</sub>) provient en majorité des installations de combustion (centrales thermiques, chaudières,...) et de la circulation automobile. La circulation automobile est actuellement la principale source d'émission en France (environ 60%). Il intervient dans le processus de formation d'ozone dans la basse atmosphère. Il contribue également au phénomène des pluies acides par formation d'acide nitrique. Il peut altérer la fonction respiratoire et provoquer une hyper-réactivité bronchique chez l'asthmatique. Chez les enfants le NO<sub>2</sub> peut augmenter la sensibilité des bronches aux infections microbiennes...

Tout d'abord, on peut constater que toutes les villes sont concernées par la pollution au dioxyde d'azote. La forte densité, et souvent la congestion, du trafic automobile sont, en effet, des données communes à l'ensemble des villes françaises. Ensuite, on peut observer que Toulouse (29,8) et Nantes (29,3) sont assez nettement plus polluées par le NO<sub>2</sub> que les autres villes et bien que Bordeaux soit un peu moins touchée, la moyenne globale des grandes villes (26,7) reste très élevée par rapport aux villes moyennes (dont la moyenne est 17,9). Force est de constater, que les grandes villes de l'Espace Atlantique semblent, globalement, plus polluées par le NO<sub>2</sub> que les villes moyennes. Il semble donc exister une certaine corrélation entre la catégorie d'une ville et la pollution par le NO<sub>2</sub>.

NOM	NO2
Lorient	12,5
Périgueux	15,0
St Brieuc	16,0
Vannes	16,0
Châteauroux	16,0
Albi	16,0
Quimper	17,0
Bourges	17,0
La Roche/Yon	18,0
Agen	18,0
Chartres	18,0
Niort	19,0
Angoulême	19,0
Laval	20,0
<b>Bordeaux</b>	<b>21,0</b>
Evreux	21,0
Brive	21,5
Cherbourg	24,0
<b>Nantes</b>	<b>29,3</b>
<b>Toulouse</b>	<b>29,8</b>

Moyenne des villes moyennes	17,9
<b>Moyenne des grandes villes</b>	<b>26,7</b>

Tableau 17: Le dioxyde d'azote, Source: Associations Agréées pour la Surveillance de la Qualité de l'Air (AASQA). 2004. Réalisation : A. Praud



### c) L'ozone, un polluant complexe...

L'ozone résulte de la transformation photochimique de certains polluants dans l'atmosphère (NOx et COx) en présence du rayonnement ultra-violet solaire. Sa présence s'accompagne de nombreux autres polluants (aldéhydes, acides,...). L'ozone est l'un des principaux polluants de la pollution dite "photo-oxydante", et il contribue également aux phénomènes des pluies acides ainsi qu'à l'effet de serre. C'est un gaz agressif qui pénètre facilement jusqu'aux voies respiratoires les plus profondes. Il altère l'appareil pulmonaire, surtout chez les enfants et les asthmatiques. Les effets sont majorés par l'exercice physique et sont variables selon les individus.

Mais l'analyse de la pollution par l'ozone ne peut se faire sans un approfondissement des interactions chimiques auxquelles il participe.

Dans la troposphère (la plus basse couche de l'atmosphère) l'ozone résulte de réactions chimiques très complexes entre les oxydes d'azote et les composés organiques volatiles (hydrocarbures), en présence du rayonnement solaire. Les composés organiques volatiles se transforment en radicaux peroxy. Ces radicaux réagissent avec le monoxyde d'azote (NO) pour donner entre autres du dioxyde d'azote (NO<sub>2</sub>). Le rayonnement solaire provoque la dissociation du dioxyde d'azote en monoxyde d'azote et en un atome d'oxygène. Celui-ci réagira avec une molécule d'oxygène pour former de l'ozone. Sur le « terrain », on distingue donc deux situations :

- En zone urbaine, les émissions de précurseurs sont importantes : les hydrocarbures et les oxydes d'azote sont donc présents en grande quantité. Beaucoup d'ozone se formera mais, celui-ci réagira, une fois formé, avec le monoxyde d'azote dont l'apport est constant.
- En s'éloignant des villes mais en restant sous leur panache, la quantité de précurseurs émis va diminuer. L'ozone ne réagira plus avec le monoxyde d'azote alors que l'ensemble des autres réactions va se poursuivre lors du déplacement des masses d'air. Ici la concentration en ozone va augmenter car l'ozone formé n'est plus détruit comme dans le cas précédent.

**L'ozone sera donc consommé au niveau des agglomérations et généralement présent en faible quantité tandis qu'il sera présent en quantité plus importante dans les zones suburbaines et rurales sous le panache des agglomérations.**

Pour les villes du littoral, s'ajoute, un autre phénomène : le phénomène de brise, que l'on observe particulièrement en été. Durant cette période, les polluants primaires émis le matin par l'activité économique peuvent être déplacés vers la mer. Ils sont ensuite transformés sous l'action du soleil en ozone, puis cet ozone peut être rabattu vers la terre dans l'après-midi par la brise de mer.

Les deux phénomènes expliqués éclairent particulièrement notre analyse de la carte. En effet, on constate d'une part que les villes côtières sont, globalement, plus touchées par la pollution en O<sub>3</sub> (Lorient, Cherbourg, St Briec...). D'autre part, on observe que la moyenne des grandes villes est égale à la moyenne des villes moyennes (49,1). Par ailleurs, les métropoles sont des villes proches du littoral, il semble qu'elles soient moins touchées que

l'ensemble des villes moyennes de l'ouest. En outre on observe particulièrement bien le « déplacement » de la pollution de Nantes sur La Roche sur Yon.

Pour, l'ozone, une corrélation avec la taille des villes est donc difficile, car il faut d'abord considérer la proximité par rapport au littoral ou à une grande ville. Néanmoins, on peut considérer que l'ozone est « le polluant de la ville moyenne », et particulièrement lorsqu'elle est proche d'une grande ville...

### 3) Bilan sur la pollution atmosphérique

Les villes étudiées subissent une pollution atmosphérique diffuse et relativement faible (par rapport aux préconisations de l'OMS). Deux des trois polluants étudiés mettent en exergue une plus forte pollution dans les grandes villes que dans les villes moyennes de l'Espace Atlantique. Quant à l'ozone, s'il est en assez faible concentration dans les grandes villes, cela traduit la présence de réactions chimiques avec d'autres polluants présents comme le monoxyde de carbone (CO). Les grandes villes sont donc particulièrement désavantagées en terme de pollution atmosphérique.

NOM	NO2	NOM	O3	NOM	SO2
Lorient	12,5	Angoulême	38,0	Agen	0,0
Périgueux	15,0	Brive	40,0	Périgueux	0,0
St Brieuc	16,0	Évreux	44,0	Lorient	1,0
Vannes	16,0	<b>Toulouse</b>	<b>45,7</b>	Bourges	1,0
Châteauroux	16,0	Agen	47,0	Niort	1,0
Albi	16,0	<b>Bordeaux</b>	<b>49,0</b>	Angoulême	1,0
Quimper	17,0	Bourges	49,0	La Roche/Yon	1,0
Bourges	17,0	Chartres	49,0	Chartres	1,0
La Roche/Yon	18,0	Laval	49,0	Châteauroux	1,0
Agen	18,0	Niort	49,0	<b>Toulouse</b>	<b>2,0</b>
Chartres	18,0	Périgueux	49,0	St Brieuc	2,0
Niort	19,0	Albi	49,5	Laval	2,0
Angoulême	19,0	Vannes	50,0	Brive	2,0
Laval	20,0	Quimper	51,0	Évreux	2,0
<b>Bordeaux</b>	<b>21,0</b>	Châteauroux	52,0	<b>Nantes</b>	<b>2,3</b>
Évreux	21,0	<b>Nantes</b>	<b>52,5</b>	Albi	2,5
Brive	21,5	St Brieuc	53,0	Cherbourg	3,0
Cherbourg	24,0	Cherbourg	54,0	<b>Bordeaux</b>	<b>4,0</b>
<b>Nantes</b>	<b>29,3</b>	Lorient	54,5	Vannes	/
<b>Toulouse</b>	<b>29,8</b>	La Roche/Yon	57,0	Quimper	/
Moyenne des villes moyennes		Moyenne des villes moyennes	49,1	Moyenne des villes moyennes	1,6
Moyenne des grandes villes		Moyenne des grandes villes	49,1	Moyenne des grandes villes	2,8

Tableau 18: Concentrations annuelles moyennes en SO2, NO2 et O3, Source: Associations Agréées pour la Surveillance de la Qualité de l'Air (AASQA). 2004 Réalisation : A. Praud

## I. La sécurité

Alors, que le thème de « l'insécurité » devient récurrent dans les discours politiques, on constate que pas moins de 75 % des habitants des villes moyennes considèrent leur ville comme étant sûre.

La sécurité des villes, qui figure parmi les priorités politiques, est un aspect important du cadre de vie des habitants. Afin de mettre en comparaison les différentes villes étudiées, nous avons recensé le nombre de faits et délits constatés en 2002, pour 1000 habitants. Sur la carte, la taille des carrés est fonction de la délinquance constatée dans les villes, les classes diffèrent de 10 unités chacune.

Dans un premier temps, nous pouvons observer que les trois métropoles atlantiques figurent parmi les villes les plus « dangereuses », (Toulouse : 116,9 ; Nantes : 116,7 et Bordeaux qui avoisinent le seuil des 100 avec 99,5). Parmi les 21 villes moyennes étudiées, seules Évreux (118,2) et Agen (100,8) sont au-delà, du seuil des 100. Les trois métropoles restent largement au dessus de la moyenne des autres villes (81,6), ce qui nous amène à conclure que les grandes villes semblent, globalement, plus « dangereuses » que les villes moyennes. Les villes d'Évreux, Chartres, Agen et St Brieuc font figures d'exceptions, et leur forte délinquance s'explique davantage par des spécificités locales (influence d'une population de banlieue parisienne pour les deux premières, par exemple).

NOM	Taux de délinquance
Cherbourg	58,8
Périgueux	60,0
Dieppe	62,0
Vannes	70,8
Albi	72,0
Châteauroux	73,7
Laval	74,0
Angoulême	76,1
Niort	80,4
Brive	80,5
Lorient	83,9
La Roche/Yon	87,4
Bourges	87,6
Quimper	89,7
Chartres	93,1
St Brieuc	99,1
<b>Bordeaux</b>	<b>99,5</b>
Agen	100,8
<b>Nantes</b>	<b>116,7</b>
<b>Toulouse</b>	<b>116,9</b>
Évreux	118,2

Moyenne des villes moyennes	81,6
<b>Moyenne des grandes villes</b>	<b>111,0</b>

Tableau 19: Le taux de délinquance. Source: Ministère de l'intérieur. 2002. Réalisation : A. Praud



## J. Les transports urbains

Afin d'évaluer le développement des transports urbains de chaque ville, et donc de leur utilisation, nous avons choisi de déterminer la fréquentation des transports en recensant le nombre de voyages par habitant et par an, dans les transports urbains. Sur la carte, la taille des symboles est strictement proportionnelle à la fréquentation des transports urbains, pour chaque ville.

Tout d'abord, on remarque de très nettes différences entre les villes. Par exemple à Agen, les transports urbains semblent très peu utilisés (10 voyages/habitant/an) tandis qu'à Nantes, le développement des transports urbains (et notamment du tramway) semble profiter à une grande partie de la population (146 voyages/habitant/an). Nous pouvons constater que les habitants des grandes villes utilisent davantage les transports urbains. En effet, Nantes (146), Toulouse (108) et Bordeaux (96) sont « en tête de liste » en terme de fréquentation des transports urbains. Globalement, les habitants des villes moyennes utilisent deux fois moins les transports urbains que les habitants des grandes villes (trois fois moins que les nantais !), et comptent en moyenne environ 53 voyages/habitant/an.

Ainsi, le réseau de transports urbains des grandes villes semble enthousiasmer davantage leurs habitants par rapport aux villes moyennes, où le réseau de transport collectif semble sous-développé (ou sous-utilisé...). Probablement que la densité du trafic automobile au cœur des grandes villes et l'efficacité de leurs transports en commun, tel le tramway, encouragent davantage la population à utiliser les transports urbains. Force est de constater que les grandes villes paraissent mieux pourvues que les villes moyennes en terme de transports collectifs.

NOM	fréquentation des transports urbains
<b>Nantes</b>	<b>146</b>
<b>Toulouse</b>	<b>108</b>
<b>Bordeaux</b>	<b>96</b>
Bourges	92
Angoulême	90
Laval	89
Lorient	87
Quimper	72
La Roche/Yon	68
Cherbourg	60
Chartres	51
St Brieuc	49
Évreux	48
Dieppe	43
Vannes	41
Niort	39
Châteauroux	39
Périgueux	36
Albi	28
Brive	20
Agen	10

Moyenne des villes moyennes	53
Moyenne des grandes villes	117

Tableau 20: La fréquentation des transports urbains Source : CERTU, 2003 Réalisation : A. Praud

## CONCLUSION DE L'ANALYSE COMPARATIVE

A ce stade de notre étude, il nous est possible d'analyser les différents résultats de manière globale pour tenter de répondre à notre problématique de départ : Existe-t-il une (des) correspondance(s) entre l'appartenance à une catégorie de ville (grande ville ou ville moyenne) et la qualité de vie ?

On a pu remarquer que la difficulté, mais aussi la validité, de cette étude résidaient dans la détermination des différentes « tendances » qui ont un impact sur les résultats et surtout dans l'évaluation du « degré d'influence » de celles-ci.

Au regard des résultats obtenus, nous pouvons déterminer sept indicateurs dont la pertinence, dans notre étude, est très mitigée. Ces sept indicateurs, que sont l'accessibilité routière, les pics de pollution, l'enseignement, l'inconfort des logements et les trois indicateurs de l'offre de soin, semblent davantage influencés par d'autres tendances (sociales, culturelles...). Il est donc difficile d'évaluer le « degré de corrélation » avec la taille de la ville. Ce sont des indicateurs que nous considérerons comme « neutres » par rapport à la problématique qui nous intéresse. Précisons, toutefois, que ces indicateurs apparaissent neutres selon notre méthode d'analyse des données ; il est néanmoins envisageable d'approfondir les recherches grâce à d'autres outils d'analyse statistiques (de types analyse factorielle ou analyse statistique synthétique) qui seraient plus efficaces pour utiliser et rendre pertinents ces indicateurs.

Parmi les indicateurs restants, que l'on considère « liés à la taille de la ville », on observe sept indicateurs « en faveur » des villes moyennes ( les boulangeries, les grandes surfaces, le taux de chômage, le nombre de pièces par habitant, les cafés et débits de boissons, la pollution diffuse et la sécurité) et six indicateurs « en faveur » des grandes villes (l'accessibilité ferroviaire, l'offre en cinéma, le revenu annuel moyen, la part d'étudiants, la part de logements récents et les transports urbains). Nous pouvons donc constater que le nombre d'atouts/faiblesses entre les villes moyennes et les grandes villes tendent à s'équilibrer. Notons que la liste de atouts/faiblesses potentiels d'une villes n'est pas, ici, exhaustive et le nombre d'indicateurs étudiés n'est le même pour chaque thème. Nous ne pouvons donc pas dresser une comparaison complète en terme d'atouts/faiblesses entre les villes. Toutefois, on remarque cependant que les deux types de villes étudiés semblent caractérisés par des atouts/faiblesses qui touchent, pour chacun des cas, plusieurs domaines (par exemples pollution et commerce pour les villes moyennes ou culture et dynamisme urbain pour les grandes villes).

En outre, il peut être, ici, intéressant de présenter un tableau récapitulatif en ne retenant que les indicateurs significatifs et en calculant la moyenne du « rang » des grandes villes relevé pour chaque hiérarchie réalisée par indicateur :

	Moyenne du "rang" de la ville sur 21 villes étudiées
<b>Nantes</b>	10,5
<b>Bordeaux</b>	10,5
<b>Toulouse</b>	11,6

De ce tableau, on observe que les grandes villes se situent « dans la moyenne » de l'ensemble des villes étudiées. Le rang moyen pour Nantes et Bordeaux est égal à la moyenne parfaite (10,5) des 21 villes étudiées. De manière générale, il existe davantage de diversité parmi les villes moyennes que parmi les grandes villes. Ce qui peut, d'ailleurs, sembler logique. En fait, l'échantillon étant plus important (18 villes), on peut observer différents types de villes, dont la qualité de vie peut découler. Ainsi, on observe que les villes du Nord comme Cherbourg et Dieppe ou les villes de banlieue parisienne (Évreux et Chartres) offrent une qualité de vie globalement inférieure aux villes du Sud ou du littoral. Si, d'une part des dichotomies géographiques peuvent être extrapolées, il serait intéressant, d'autre part d'étudier la corrélation entre dynamisme économique et qualité de vie. En effet, on constate qu'un certain nombre d'indicateurs représentatifs d'une corrélation entre la qualité de vie et la taille des villes sont particulièrement liés à l'évaluation du dynamisme économique de la ville. On compte notamment : l'accessibilité ferroviaire, le taux de chômage, le revenu annuel moyen, la part d'étudiants ou même les transports urbains. On observe, par ailleurs, que parmi ces indicateurs, tous sauf un (le taux de chômage) sont « en faveur » des grandes villes. Ce qui nous amène à penser que le dynamisme économique, relativement marqué dans les grandes villes, serait générateur d'une certaine qualité de vie. Parmi les villes moyennes étudiées, il serait donc intéressant de dresser une typologie en fonction du dynamisme économique. Au regard des résultats, nous pouvons constater que d'une part les villes moyennes à l'économie dynamique (comme Vannes, Quimper, Niort...) offrent globalement une excellente qualité de vie tandis que les villes qui souffrent d'une certaine déprise économique (Dieppe, Cherbourg ou même Châteauroux) offrent une qualité de vie relativement faible. En effet, on constate que les villes à l'économie dynamique sont, de manière générale, dans les premiers rangs pour chaque indicateur alors que les villes au faible dynamisme économique sont souvent « en queue de peloton ».

Cette dichotomie au sein de la palette des villes moyennes étudiées explique la position « moyenne » des grandes villes. En effet, de manière générale on peut considérer que les grandes villes offrent une qualité de vie intermédiaire entre les deux types de villes moyennes. Ainsi on peut considérer que les villes moyennes à l'économie dynamique sont clairement supérieures aux grandes villes en matière de qualité de vie.

Pour en revenir à la problématique qui nous intéresse, il est donc envisageable de comparer des villes de dynamisme économique relativement proche de manière à retirer de l'équation ce facteur qui semble très influent sur la qualité de vie. Les métropoles atlantiques possèdent une économie relativement dynamique, nous pouvons donc envisager une comparaison avec les villes moyennes les plus dynamiques de l'Espace Atlantique. Dans ce cas il semblerait que les villes moyennes soient bien plus compétitives en matière de qualité de vie. La taille grandissante de la ville génère des nuisances qui influencent directement la qualité du cadre de vie : les différences en terme de pollution et d'insécurité sont particulièrement marquées.

## CONCLUSION GÉNÉRALE

Cette étude s'est efforcée de mettre en évidence les différences entre deux catégories de villes en matière de qualité de vie offerte aux citoyens. L'utilisation d'indicateurs jugés pertinents a permis de réaliser une analyse comparative entre les villes moyennes et les métropoles de l'Espace Atlantique. Le travail fondamental de ces recherches était l'évaluation de la qualité de la vie et la recherche d'une correspondance entre l'appartenance à une catégorie de villes (grande ville ou ville moyenne) et la qualité de vie offerte aux habitants.

De l'analyse comparative réalisée, il apparaît que les résultats obtenus ne nous permettent pas de justifier le discours communément tenu et admis par les politiques ou même les habitants. En effet, nous n'avons pas observé de dichotomies systématiques entre les villes moyennes et les grandes villes et les résultats sont finalement mitigés ne nous permettant pas d'aboutir à une conclusion radicale.

Par ailleurs, si une correspondance entre les catégories de villes et la qualité de vie n'est pas perceptible, on observe néanmoins des différences marquées en ce qui concerne certains indicateurs ou certains « items ». Ainsi, nous pouvons constater que les habitants des grandes villes jouissent d'une meilleure offre en cinéma, d'un meilleur revenu annuel moyen d'un meilleur réseau de transports urbains, et d'une meilleure densité d'étudiants. Tandis que les villes moyennes disposent d'une plus grande densité en commerces (de proximité et de grande distribution), et souffrent moins du chômage, de la pollution et de l'insécurité. Force est de constater, que ces dichotomies (et donc ces corrélations) grandes villes/villes moyennes, observées pour certains indicateurs, avantagent tantôt les villes moyennes et tantôt les grandes villes. Aucune corrélation générale ne peut donc être identifiée et les atouts/faiblesses des deux types de villes étudiés tendent à s'équilibrer.

Il n'existe donc pas, à priori, de franche différence de qualité de vie entre une ville moyenne et une grande ville prise au hasard. Car, comme on a pu le constater les métropoles de l'Espace Atlantique sont moins performantes que certaines villes moyennes mais plus compétitives que d'autres, en terme de qualité de vie. Néanmoins, on a tenté de déceler la raison de cette position « moyenne » des grandes villes parmi les villes étudiées. Il semblerait, en effet, que ce soit une position « intermédiaire » entre les villes moyennes à faible dynamisme économique et les villes moyennes à fort dynamisme économique. Ainsi, en prenant en compte le dynamisme économique, on s'aperçoit qu'il offre une plus-value pour les villes, en matière de qualité de vie. C'est, d'une certaine manière, « ce qui sauve les grandes villes ». En effet, selon que les indicateurs pris en compte sont liés au dynamisme économique ou pas, les grandes villes affichent de très bons résultats dans le premier cas et de relativement faibles « scores » dans le second. Il en découle qu'entre des grandes villes et des villes moyennes à fort dynamisme économique on décèle une réelle corrélation entre la taille des villes et la qualité de vie, corrélation en faveur des villes moyennes. Toutefois, force est de constater que dans le modèle socio-économique actuel, le dynamisme économique est généré par la concentration d'activités, de main d'œuvre etc. qui offrent à la ville d'autant plus d'échanges de capacité financière, de production de richesses que la taille de l'agglomération est importante. De ces conclusions on peut s'interroger sur la mise en évidence d'un paradoxe, qui confronte trois constatations :

- Le dynamisme économique favorise la qualité de vie.
- La taille moyenne favorise la qualité de vie.
- Le dynamisme économique est fonction de la concentration des activités (et donc de la grosseur des villes...).

Ainsi, le dynamisme économique (relativement marqué dans les grandes villes) est favorable à la qualité de vie, qui elle, souffre d'une taille trop importante de l'agglomération. En outre, le dynamisme économique génère de la production de richesses et une expansion démographique importante. Ainsi, le fait que le dynamisme économique soit lié à la qualité de vie génère un phénomène de rétroaction de l'expansion urbaine, dont l'optimum réside peut-être dans un subtil équilibre.

Néanmoins, il est important de rappeler les limites de notre approche et nuancer nos conclusions. Après avoir étudié la notion complexe et ambiguë de la qualité de vie, en abordant notamment diverses méthodes de mesure, nous avons opté pour une méthode d'analyse statistique « simpliste ». Nous n'avons pas eu recours à des indices complexes tel l'indicateur de Gini et nous avons refusé toute pondération des indicateurs. La simplicité de l'approche est à la fois la force et la faiblesse de cette étude. Car, dès lors que l'on affecte une pondération on fait intervenir un certain jugement de valeur qui peut nuire à l'objectivité de l'analyse. Les résultats présentés dans cette étude sont, d'une certaine manière, « vierges » de toute manipulation hasardeuse car face au domaine si complexe qu'est la qualité de vie, l'interprétation statistique nécessite un approfondissement dont la validité est difficile à évaluer. Il pourrait être intéressant de compléter cette étude par une analyse factorielle ou un traitement d'analyse synthétique. Néanmoins, nous sommes parvenus, dans un premier temps, à répondre à des questionnements précis concernant certains indicateurs en particulier, et l'on a pu constater par exemple que l'air est de meilleure qualité dans les villes moyennes, qu'on y est plus en sécurité. On a pu, entre autres, constater que l'accessibilité n'était pas une valeur première des grandes villes.

En ce qui concerne le positionnement des villes moyennes dans une stratégie polycentrique de développement des territoires, force est de constater que la qualité de vie ne semble pas pouvoir être le « créneau porteur » pour ces villes. Nos résultats ne nous permettent pas de déterminer un réel atout stratégique pour les villes moyennes. Cependant certains aspects peuvent, malgré tout, être mis en avant (elles sont moins polluées et plus sûres par exemple).

Enfin, on peut s'interroger sur les valeurs et les priorités de l'homme dans son évolution et son expansion. Si, dans un premier temps, il fut poussé par les volontés de s'affranchir des manques vitaux, tels l'eau et la nourriture, on peut aujourd'hui se poser la question simple de ce qui « guide » l'homme dans son parcours vers un avenir toujours incertain. Si l'homme s'est d'abord soucié de « vivre », on pourrait imaginer que l'évolution naturelle serait « mieux vivre ». Force est de constater qu'à tous niveaux, à toutes échelles, ce sont les préoccupations économiques qui prévalent. C'est dans un souci constant de production de richesses, de consommation et de « croissance » que l'homme, ou du moins l'occidental, évolue. L'économie, en général, est le domaine placé au cœur de notre société et mobilise la majeure partie des énergies à l'œuvre dans les pays occidentaux. Bien qu'il soit indéniable que la production de richesses contribue en grande partie au confort, et donc, à la qualité de vie des populations, il est néanmoins nécessaire de réfléchir à l'optimisation de l'utilisation de ces richesses. Est-ce réellement le « mieux-vivre » qui guide la production des richesses ? La qualité de vie n'est-elle pas intimement liée à l'idée de développement durable ? L'utilisation massive du nucléaire, des énergies fossiles ou même la gestion actuelle de l'eau douce ne sont-ils pas en inadéquation avec le développement durable aussi bien qu'avec la qualité de vie ?

Si l'approche et l'analyse de la qualité de vie reste délicate, le questionnement ou plutôt la « quête de la qualité de vie » semble fondamentale pour l'homme. En considérant cette volonté de « mieux-vivre » aux différentes échelles de temps et d'espace, on comprend combien il peut être judicieux d'avancer à la lumière de cette quête...

*« L'essentiel n'est pas de vivre mais de bien vivre »*

PLATON

## TABLE DES TABLEAUX

Tableau 1: Population des aires urbaines dites moyennes en 1999. Source: INSEE. 1999. Réalisation: E. Bock .....	31
Tableau 2: Bilan sur l'accessibilité. Réalisation : A. Praud .....	45
Tableau 3: les grandes surfaces, Source : Atlas LSA, Réalisation A. Praud .....	48
Tableau 4 : Bilan sur le commerce, Réalisation A. Praud .....	49
Tableau 5 : L'offre en cinéma. Source : CNC. 2002. Réalisation : A. Praud .....	50
Tableau 6 : Taux de chômage. Source : INSEE. 2002. Réalisation A. Praud .....	51
Tableau 7: Revenu annuel moyen. Source: Direction générale des impôts.2000. Réalisation: A. Praud .....	52
Tableau 8: Part d'étudiants. Source : Ministère de l'Éducation Nationale. 2002. Réalisation A. Praud	53
Tableau 9: Bilan sur le dynamisme urbain. Réalisation A. Praud .....	54
Tableau 10: Le taux de réussite au baccalauréat. Source: Ministère de l'Éducation Nationale. 2002. Réalisation: A. Praud.....	55
Tableau 11: Le chauffage central dans les logements, Source : Insee, 1999, Réalisation A. Praud.....	57
Tableau 12: La part de logements récents, Source : Insee, 1999, Réalisation A. Praud.....	58
Tableau 13 : Bilan sur le logement, Source : Insee, 1999, Réalisation A. Praud .....	59
Tableau 14: Les médecins spécialistes. Source: Ministère de la Santé. 2001. Réalisation : A. Praud ..	61
Tableau 15: Les lits d'hôpital. Source: Ministère de la Santé. 2001. Réalisation : A. Praud.....	62
Tableau 16 : Bilan sur l'offre de soins. Source: Ministère de la Santé. 2001. Réalisation : A. Praud ...	63
Tableau 17: Le dioxyde d'azote, Source: Associations Agréées pour la Surveillance de la Qualité de l'Air (AASQA). 2004. Réalisation : A. Praud .....	66
Tableau 18: Concentrations annuelles moyennes en SO <sub>2</sub> , NO <sub>2</sub> et O <sub>3</sub> , Source: Associations Agréées pour la Surveillance de la Qualité de l'Air (AASQA). 2004 Réalisation : A. Praud .....	68
Tableau 19: Le taux de délinquance. Source: Ministère de l'intérieur. 2002. Réalisation : A. Praud ...	69
Tableau 20: La fréquentation des transports urbains Source : CERTU, 2003 Réalisation : A. Praud ..	70

## TABLE DES CARTES

Figure 1 : L'accessibilité routière. Source: mappy. 2005. Réalisation : A. Praud .....	43
Figure 2: L'accessibilité ferroviaire. Source: SNCF. 2005. Réalisation: A. Praud .....	44
Figure 3: Les cafés et débits de boissons. Source: INSEE. 1999. Réalisation: A. Praud .....	46
Figure 4: Les boulangeries. Source: INSEE. 1999. Réalisation: A. Praud .....	47
Figure 5: Les grandes surfaces. Source: Atlas LSA. 2003. Réalisation: A. Praud .....	48
Figure 6: L'offre en cinéma. Source: CNC. 2002. Réalisation: A. Praud .....	50
Figure 7: Le taux de chômage. Source: INSEE. 2002. Réalisation: A. Praud .....	51
Figure 8: Le revenu annuel moyen. Source: Direction générale des impôts. 2000. Réalisation: A. Praud .....	52
Figure 9: La part d'étudiants. Source: Ministère de l'Éducation Nationale. 2002. Réalisation: A. Praud .....	53
Figure 10 : Le taux de réussite au baccalauréat. Source: Ministère de l'Éducation Nationale. 2002. Réalisation: A. Praud .....	55
Figure 11: Le nombre de pièces par habitant. Source: INSEE. 1999. Réalisation: A. Praud .....	56
Figure 12: Part de logements sans chauffage central. Source: INSEE. 1999. Réalisation: A. Praud .....	57
Figure 13: La part de logements récents. Source: INSEE. 1999. Réalisation: A. Praud .....	58
Figure 14: Densité par habitant de médecins généralistes. Source: Ministère de la Santé. 2001. Réalisation: A. Praud .....	60
Figure 15: Densité par habitant de médecins spécialistes. Source: Ministère de la Santé. 2001. Réalisation: A. Praud .....	61
Figure 16: Densité par habitant de lits d'hôpital. Source: Ministère de la Santé. 2001. Réalisation: A. Praud .....	62
Figure 17: Nombre de jours de dépassement de seuil. Source: AASQA. 2004. Réalisation: A. Praud .....	64
Figure 18: Concentration annuelle moyenne en SO <sub>2</sub> . Source: AASQA. 2004. Réalisation: A. Praud .....	65
Figure 19: Concentration annuelle moyenne en NO <sub>2</sub> . Source: AASQA. 2004. Réalisation: A. Praud .....	66
Figure 20: Concentration annuelle moyenne en O <sub>3</sub> . Source: AASQA. 2004. Réalisation: A. Praud .....	67



Figure 21: Taux de délinquance. Source: Ministère de l'Intérieur. 2002. Réalisation: A. Praud  
..... 69

Figure 22: Fréquentation des transports urbains. Source: CERTU. 2003. Réalisation: A. Praud  
..... 70

## BIBLIOGRAPHIE

ANDRE P. et BITONDO D. (2001) Élaboration d'un cadre conceptuel et méthodologique pour l'évaluation intégrée des impacts des projets d'infrastructures linéaires sur la qualité de vie, Collection de monographies en recherche et développement, Montréal, 53p.

ANTOINE S. et DURET A. (sous la direction de) (1974) Environnement et cadre de vie, dossier statistique Tome 2, Ministère de la qualité de vie, La Documentation Française, Paris, 150 p.

BEAUCHARD J. (1994) Cités atlantiques, l'invention de la ville-pays, Editions de l'Aube, DATAR, 166p.

BOCK E. La mise en réseau des villes intermédiaires atlantiques pour une vision polycentrique de l'Espace Atlantique ? Le cas de la France, CESA, 2003, 132p.

BRUNET R., FERRAS R. et THÉRY H. (1993). Les mots de la géographie : dictionnaire critique. 3<sup>e</sup> éd., RECLUS, Documentation française, Montpellier, Paris, 518 p.

CARRIERE J.-P., et FARTHING S. (2000) Les Cités Atlantiques : Villes périphériques ou métropoles de demain, diagnostics et politiques, Publisud, 356p.

CARRIERE (2005) Une réflexion sur la construction du polycentrisme en Europe : apports et limites du rapport potentials for polycentric development in Europe, DATAR, 64 pages.

CERTU (2002) Villes Moyennes : Nouveaux Enjeux, Chalon-sur-Saône en projets, Edition du CERTU, Lyon, 240p.

CHARBONNEAU F., LEWIS P., MANZAGOL C. (2003) Villes moyennes et mondialisation, renouvellement de l'analyse et des stratégies, Trames, Montréal, 334p.

DATAR (1998) Activités de proximité, 43 expériences territoriales, La Documentation Française, Paris, 174p.

DIENER, E. (1995). A Value Based Index for Measuring National Quality of Life. Social Indicators Research, 36, p. 107-127.

DURAND, M. et HARFF, Y. (1977). La qualité de la vie : mouvement écologique – mouvement ouvrier. Mouton, Paris, 257 p.

FALGA P. (2004) *Où vit-on le mieux en France ?*, L'express, n°2758, p26 à 60.

FALLOWFIELD L. (1990). The Quality of Life : The Missing Measurement in Health Care. Souvenir Press (E & A) Ltd, London, 234 p In ANDRE P. et BITONDO D. (2001) Élaboration d'un cadre conceptuel et méthodologique pour l'évaluation intégrée des impacts

des projets d'infrastructures linéaires sur la qualité de vie, Collection de monographies en recherche et développement, Montréal, 53p.

FOURNIER J. (2005), Alignements d'arbres : quel rôle pour la ville de demain ?, Université François Rabelais de Tours, Tours, 75 p.

GAUZIN-MULLER D. (2001) avec la contribution de FAVET N. et de MAES P. L'architecture écologique, Edition du Moniteur, Paris, 286p.

GLOERSEN Erik (2005) Faut-il des visions spatiales pour construire une Europe polycentrique ? DATAR, 88 pages.

GRUSON C. (sous la direction de) (1978) Une évaluation de la qualité de la vie, Etude pilote prospective de l'agglomération de Rouen, la documentation française, collection Recherche Environnement n°9, Paris, 148p.

HUTTMAN J.P, LINER J.N. (1978) Les indicateurs économiques et sociaux de la qualité de vie. Définition du problème et satisfaction des besoins. *Travail et Société*, Vol. 3 n°1 pp47-65 in TOBELEM-ZANIN C. (1995) La qualité de la vie dans les villes françaises, Publication de l'Université de Rouen n°208, 288p.

INGELHART R. (1990). Culture Shift in Advanced Industrial Society. Princeton University Press, Princeton, New Jersey, 484 p In In ANDRE P. et BITONDO D. (2001) Élaboration d'un cadre conceptuel et méthodologique pour l'évaluation intégrée des impacts des projets d'infrastructures linéaires sur la qualité de vie, Collection de monographies en recherche et développement, Montréal, 53p.

LABORDE P. et CHARRIE J.P. (1993) Dynamiques des systèmes urbains et devenir de la façade atlantique, CESURB, Talence, 166p.

LAMAU M.L. (1992). La notion de qualité de vie dans le champ de la santé. The Quality of Life in the Mediterranean Countries, First Mediterranean Meeting on Bioethics, Istituto Siciliano di Bioetica, p. 47-68 in ANDRE P. et BITONDO D. (2001) Élaboration d'un cadre conceptuel et méthodologique pour l'évaluation intégrée des impacts des projets d'infrastructures linéaires sur la qualité de vie, Collection de monographies en recherche et développement, Montréal, 53p.

LIU B. (1976) Quality of life indicators in the United States Metropolitan Areas : a statistical analysis, New York in TOBELEM-ZANIN C. (1995) La qualité de la vie dans les villes françaises, Publication de l'Université de Rouen n°208, 288p.

MUCCHIELLI (2003) Fondements d'une grille d'évaluation de la qualité de vie à travers les usages des outils technologiques in NOY A. (2003) Revue de l'Économie Méridionale, la qualité de vie, n°201-202, CRPEE, 2003, 291 pages.

MUKHERJEE R. (1989). The Quality of Life : Valuation in Social Research. Sage Publications, New Delhi, Newbury Park, 248 p.

MUSSARD, SEYTE, TERRAZA (2003) Qualité de vie et décomposition de l'indicateur de Gini in NOY A. (2003) Revue de l'Économie Méridionale, la qualité de vie, n°201-202, CRPEE, 2003, 291 pages.

NOLL et HEINZ-HERBERT (1998). Societal Indicators and Social Reporting : The International Experience. The Quality-of-Life Research Center, Copenhagen In ANDRE P. et BITONDO D. (2001) Élaboration d'un cadre conceptuel et méthodologique pour l'évaluation intégrée des impacts des projets d'infrastructures linéaires sur la qualité de vie, Collection de monographies en recherche et développement, Montréal, 53p.

NOROIS (juillet-septembre 1996) Villes moyennes dans l'arc atlantique, t.43 n°171, 230p.

NOY A. (2003) Revue de l'Économie Méridionale, la qualité de vie, n°201-202, CRPEE, 2003, 291 pages.

OCDE (1982). La liste OCDE des indicateurs sociaux. Organisation de coopération et de développement économiques, Comité de la main-d'œuvre et des affaires sociales, Paris, 139 p.

PACIONE M. (1982). The Use of Objective and Subjective Measures of Life Quality in Human Geography. Progress in Human Geography, 6, p. 493-514 In ANDRE P. et BITONDO D. (2001) Élaboration d'un cadre conceptuel et méthodologique pour l'évaluation intégrée des impacts des projets d'infrastructures linéaires sur la qualité de vie, Collection de monographies en recherche et développement, Montréal, 53p.

RACINE J.B. (1986) Qualité de vie, bien-être et changement social : vers une nouvelle géographie des espaces vécus et des rapports de l'homme au territoire, F. Angeli, Milan in TOBELEM-ZANIN C. (1995) La qualité de la vie dans les villes françaises, Publication de l'Université de Rouen n°208, 288p.

ROUGERIE G. (1977), Le Carré Bleu n°1, Paris in TOBELEM-ZANIN C. (1995) La qualité de la vie dans les villes françaises, Publication de l'Université de Rouen n°208, 288p.

SILBER J. (2003) Quelles questions pour un programme de recherche sur la mesure de la qualité de vie ? In NOY A. (2003) Revue de l'Économie Méridionale, la qualité de vie, n°201-202, CRPEE, 2003, 291 pages.

ST JULIEN Th. (2003) Les villes moyennes en Europe, contextes et défis in CHARBONNEAU F., LEWIS P., MANZAGOL C. (2003) Villes moyennes et mondialisation, renouvellement de l'analyse et des stratégies, Trames, Montréal, 334p.

STANLEY, S.E. (1979). Indicateurs de la qualité de vie au travail. In Indicateurs de la qualité de l'environnement et de la qualité de la vie. Unesco, Rapports et documents de sciences sociales, Paris, p. 5-31.

TOBELEM-ZANIN C. (1995) La qualité de la vie dans les villes françaises, Publication de l'Université de Rouen n°208, 288p.

### **Sites Internet :**

[www.respect.asso.fr](http://www.respect.asso.fr)  
[www.insee.fr](http://www.insee.fr)  
[www.recensement.insee.fr](http://www.recensement.insee.fr)  
[www.villesmoyennes.asso.fr](http://www.villesmoyennes.asso.fr)  
<http://atilf.atilf.fr>  
<http://www.sncf.com/>  
<http://www.buldair.org/>  
<http://www.interieur.gouv.fr/>  
<http://www.equipement.gouv.fr/>  
<http://www.culture.gouv.fr/>  
<http://www.logement.equipement.gouv.fr>  
<http://www.l'express.fr>  
<http://www.mappy.fr>  
<http://www.lsa.fr>  
<http://www.finances.gouv.fr/DGI/>  
<http://www.education.gouv.fr>  
<http://www.sante.gouv.fr/>  
<http://www.iaat.org/>  
<http://www.tns-sofres.com/>  
<http://www.certu.fr>  
<http://www.interreg-atlantique.org/>  
<http://www.industrie.gouv.fr/>  
<http://www.tourisme.gouv.fr/>

## TABLE DES MATIÈRES

<b>Sommaire .....</b>	<b>1</b>
<b>Remerciements .....</b>	<b>2</b>
<b>Introduction .....</b>	<b>3</b>

## **Chapitre 1 : Comment définir et évaluer la qualité de vie ? .....5**

<b>I. Définition de la qualité de vie.....</b>	<b>6</b>
A. Le concept de « qualité de vie » .....	6
1) L'origine du concept.....	6
2) L'évolution du concept de « qualité de vie ».....	6
3) Le problème de subjectivité/objectivité de l'approche.....	8
B. La définition retenue : l'approche fonctionnelle du concept de qualité de vie.....	9
C. De la qualité de vie au cadre de vie .....	10
<b>II. L'évaluation de la qualité de vie.....</b>	<b>13</b>
A. La relativité de la notion de qualité de vie. ....	13
1) La qualité de vie, un souci de « pays riche » ? .....	13
2) Un concept relatif aux sujets étudiés et aux sujets qui étudient... ..	13
3) Le problème de comparaison de la qualité de vie .....	14
B. La mesure de la qualité de vie .....	15
1) Les problèmes des données .....	15
2) Les différents outils statistiques de mesure de la qualité de vie .....	15
3) Un exemple d'outil d'analyse statistique : l'indicateur de Gini .....	16

## **Conclusion du chapitre..... 17**

## **Chapitre 2 : Les villes moyennes de l'Espace Atlantique ..... 18**

<b>I. L'Espace Atlantique : un espace d'étude à l'échelle européenne.....</b>	<b>19</b>
A. Présentation de l'Espace Atlantique.....	19
1) L'origine de l'Espace Atlantique.....	19
a) Un constat préoccupant pour la façade atlantique .....	19
b) Le programme INTERREG III B à l'origine de l' « Espace Atlantique ».....	19

2) La situation actuelle de l'Espace Atlantique .....	20
a) Les territoires concernés.....	21
b) La structure urbaine de l'Espace Atlantique .....	21
c) La situation économique.....	22
d) Le patrimoine naturel et culturel .....	23
B. Le polycentrisme : une stratégie de développement territorial pour l'Espace Atlantique .....	24
1) Le concept de polycentrisme .....	24
2) Les différentes échelles du polycentrisme.....	25
<b>II. La « ville moyenne », une notion relative à l'espace d'étude.....</b>	<b>27</b>
A. La notion de « ville moyenne ».....	27
B. Les villes moyennes de l'Espace Atlantique français .....	27
C. L'échantillon de villes étudiées .....	32

## **Chapitre 3 : Analyse comparative de la qualité de vie entre les villes moyennes et les grandes villes de l'Espace Atlantique français..... 33**

<b>I. La méthodologie de l'étude .....</b>	<b>34</b>
A. La démarche, la problématique, l'hypothèse.....	34
1) Les objectifs.....	34
2) La problématique .....	34
3) L'hypothèse .....	35
B. Les indicateurs utilisés.....	35
1) Qu'est ce qu'un indicateur ?.....	35
2) Quelques exemples d'utilisation d'indicateurs.....	35
3) Le problème du choix des indicateurs .....	36
4) Les indicateurs retenus .....	37
a) L'accessibilité.....	38
b) Le commerce .....	38
c) La culture.....	38
d) Le dynamisme urbain .....	39
e) L'enseignement scolaire.....	39
f) Le logement .....	39
g) La qualité de l'air .....	39
h) La santé .....	40
i) La sécurité .....	40
j) Les transports urbains .....	40
C. La méthode d'analyse.....	41

1) Les tableaux statistiques .....	41
2) Les cartes .....	41
<b>II. Analyse comparative .....</b>	<b>43</b>
A. L'accessibilité.....	43
1) L'accessibilité routière .....	43
2) L'accessibilité ferroviaire .....	44
3) Bilan sur l'accessibilité.....	45
B. Le commerce .....	46
1) Les cafés et débits de boissons .....	46
2) Les boulangeries .....	47
3) Les grandes surfaces .....	48
4) Bilan sur le commerce .....	49
C. La culture.....	50
D. Le dynamisme urbain .....	51
1) Le taux de chômage .....	51
2) Le revenu annuel moyen.....	52
3) La part d'étudiants .....	53
4) Bilan sur le dynamisme urbain .....	54
E. L'enseignement.....	55
F. Le logement.....	56
1) La taille des logements .....	56
2) L'inconfort du parc de logement .....	57
3) Le renouvellement du parc de logements .....	58
4) Bilan sur le logement.....	59
G. L'offre de soins .....	60
1) Les médecins généralistes .....	60
2) Les médecins spécialistes .....	61
3) Les lits d'hôpital .....	62
4) Bilan sur l'offre de soins .....	63
H. La qualité de l'air.....	64
1) Les « pics de pollution».....	64
2) La pollution atmosphérique diffuse .....	65
a) Le dioxyde de soufre .....	65
b) Le dioxyde d'azote .....	66
c) L'ozone, un polluant complexe... ..	67
3) Bilan sur la pollution atmosphérique.....	68
I. La sécurité.....	69
J. Les transports urbains .....	70
<b>Conclusion de l'analyse comparative .....</b>	<b>71</b>



<b>Conclusion générale .....</b>	<b>73</b>
<b>Table des tableaux.....</b>	<b>76</b>
<b>Table des cartes .....</b>	<b>77</b>
<b>Bibliographie .....</b>	<b>79</b>
<b>Table des matières.....</b>	<b>83</b>