

Les villes moyennes françaises

Enjeux et perspectives

Collection TRAVAUX

Dirigée par Sylvie Esparre

Comité de pilotage : Sylvie Esparre, Nacima Baron-Yelles,
Luc Pétrequin, Muriel Thoin

Sommaire

Introduction	4
---------------------	----------

1_ Diagnostic	6
---------------	---

1	Le moteur démographique	7
2	Les impacts du vieillissement et des nouvelles mobilités	13
3	Résistance de l'emploi dans les villes moyennes	15
4	Flux domicile travail : les villes moyennes en situation de charnière	22
5	Diversité de la situation territoriale des villes moyennes	26

2_ Orientations pour l'action	30
-------------------------------	----

Cinq pistes d'actions pour les villes moyennes		
1	La relance économique des villes moyennes	31
2	Favoriser l'accessibilité par les infrastructures de transport... y compris numériques	34
3	Optimiser l'articulation de l'enseignement supérieur et de l'économie locale	38
4	Qualifier l'offre de soins dans les villes moyennes	45
5	Favoriser le renouvellement urbain des centres des villes moyennes	50

Éléments conclusifs	54
---------------------	----

Annexes	56
---------	----

Bibliographie

Liste des membres du groupe de travail sur les villes moyennes

Ce document synthétique a été réalisé par la Diact sur la base des travaux menés par Priscilla De Roo avec la Fédération des maires des villes moyennes.

Les traitements statistiques ont été effectués par Laurent Davezies et SIRIUS – OEIL (Université de Paris XII – Val de Marne) et par Olivier Marouteix (Observatoire des territoires, DIACT). La cartographie a été conçue et réalisée par Anne Bailly (AEBK).

Introduction

L'enjeu des villes moyennes pour l'aménagement du territoire

Les villes moyennes revêtent une grande importance pour l'aménagement du territoire. Pendant les Trente Glorieuses et durant toute la période de modernisation et d'urbanisation du pays, les villes moyennes ont assumé trois fonctions principales : absorption de l'exode rural, développement industriel, modernisation sociale et économique. Outre les délocalisations industrielles soutenues par la Prime à l'aménagement du territoire (PAT), des contrats de villes moyennes, lancés entre 1971 et 1975, ont permis à celles-ci d'aménager leurs centres-villes et de gagner en qualité de vie.

Cependant, le contexte social, économique et juridique des années 1970 a bien changé. Les villes moyennes ne jouent plus ce rôle de « laboratoire de la modernité » pour des populations confrontées à de nouveaux modes de vie urbains. Elles se sont profondément transformées du point de vue social et économique et jouent un rôle différent dans le système territorial actuel. Les villes moyennes ont consolidé leur poids démographique et économique et elles occupent aujourd'hui une place charnière dans les stratégies migratoires et résidentielles entre les grandes villes et les petites villes, sans compter les liens multiples d'interdépendance avec le milieu rural.

Observer les « villes moyennes » à travers leurs aires urbaines

Aujourd'hui, le territoire national est bouleversé par la périurbanisation et affecté à tous ses niveaux urbains par l'étalement résidentiel. Cette transformation de l'espace et des pratiques de mobilité des citoyens touche toutes les strates de villes. De ce fait, un nouveau cadre d'analyse s'impose et conduit à redéfinir les villes moyennes dans le contexte des bassins de vie et d'emploi. En effet, du fait des nouvelles mobilités, la ville moyenne ne peut plus être définie par la population de la commune centre. C'est l'aire urbaine qui est à considérer, c'est-à-dire l'ensemble de communes reliées par des flux d'actifs et de « navetteurs ». L'INSEE définit par convention l'aire urbaine

comme un ensemble composé d'une commune centrale possédant au moins 5 000 emplois et de communes périurbaines (qui peuvent être nombreuses) dont 40 % ou plus des actifs résidents travaillent hors de la commune mais dans l'aire urbaine.

Le choix de la taille de l'aire urbaine la plus pertinente pour appréhender la notion de « ville moyenne » est par nature discutable. La fourchette définissant l'appartenance à la Fédération des maires des villes moyennes (FMVM) est comprise entre 20 000 et 100 000 habitants et, même si les intercommunalités ont dorénavant intégré la Fédération, c'est la taille de la ville centre qui constitue le critère de base. La DIACT a choisi de retenir l'aire urbaine pour appréhender les villes moyennes en sachant qu'une commune de 20 000 habitants dispose en 1999 d'une aire urbaine de l'ordre de 30 000 habitants et une commune de 100 000 habitants d'une aire urbaine avoisinant 150 000 habitants. Ce seuil a été élevé à 200 000 habitants, seuil qui constitue généralement le plancher pour la strate des grandes villes.

Le choix de cette tranche de 30 à 200 000 habitants pour observer les villes moyennes comporte deux principaux avantages. Il permet de disposer de séries statistiques homogènes sur l'ensemble des strates urbaines et d'effectuer des analyses de positionnement comparatif des villes moyennes dans le système urbain tout entier. En outre, cette extension de la tranche des villes moyennes jusqu'aux aires urbaines de 200 000 habitants correspond davantage aux pratiques des autres pays européens. Nos voisins (Royaume-Uni, Allemagne, Espagne) distinguent les capitales de grandes régions, ce que nous définirions comme des métropoles régionales et les « *second towns* » (villes de deuxième niveau) pour prendre en compte des villes allant largement jusqu'à 200 000 habitants (au sein de l'aire urbaine, voire de la « région urbaine » ou *city region*). Tous ces tra-

voux soulignent le dynamisme de ces villes de « deuxième niveau » et les perspectives d'articulation fonctionnelle de ces villes moyennes avec les métropoles de rang national et international.

Une nouvelle stratégie d'appui aux villes moyennes

Prises dans cette tranche de 30 à 200 000 habitants, les villes moyennes comptaient, en 1999, 20% de la population française et environ 30% des citadins. Plus précisément, les aires urbaines de 30 000 à 200 000 habitants représentent 156 aires (soit le quart de l'ensemble des aires urbaines de France) regroupant plus de 11 millions d'habitants [11 306 814 habitants au recensement général de la population de 1999].

Comme toutes les aires urbaines, ces zones sont confrontées à des enjeux particulièrement stratégiques: problèmes d'emploi et de financement d'infrastructures, tensions foncières et logiques de ségrégation, conflits et recompositions sociales dans les centres et dans les périphéries. Les villes moyennes et leurs agglomérations doivent donc surmonter ces défis, et dépasser les cadres sectoriels qui souvent cloisonnent les dispositifs administratifs et institutionnels. L'enjeu de ce document, spécialement consacré aux aires urbaines moyennes, est de reconsidérer la dynamique spécifique de ces territoires et de proposer des orientations d'action qui répondent à l'ampleur des enjeux.

1-
Diagnostic
des villes
moyennes

1_ Le moteur démographique

L'ancienneté de l'ancrage des villes moyennes dans leur bassin

L'ancrage des villes moyennes dans le territoire est extrêmement profond et explique la complexité des liens tissés entre les villes moyennes et leur aire de rayonnement. En effet, même si les contrats de ville moyenne ont marqué l'histoire institutionnelle récente, la ville moyenne n'est pas seulement une « invention » de l'Etat modernisateur gaullien, elle s'inscrit plus profondément dans la trame de l'espace national. Ainsi, Arras et d'autres centres flamands s'affirmaient par le commerce et la finance et rayonnaient déjà à une échelle mondiale. La régularité de la disposition des villes moyennes sur le territoire vient de l'Antiquité, alors qu'un réseau routier cohérent et serré irriguait l'Empire (*via Domitia...*) et se poursuit au Moyen-Âge, époque de floraison de villes qui échangeaient au loin. Dès le Moyen Âge, des villes que nous appelons aujourd'hui « moyennes » étaient souvent des évêchés, des villes de cathédrales, et rayonnaient sur un large diocèse. Cette fonction de structuration du territoire, de commandement et d'échanges a été réaffirmée à la Révolution avec la création

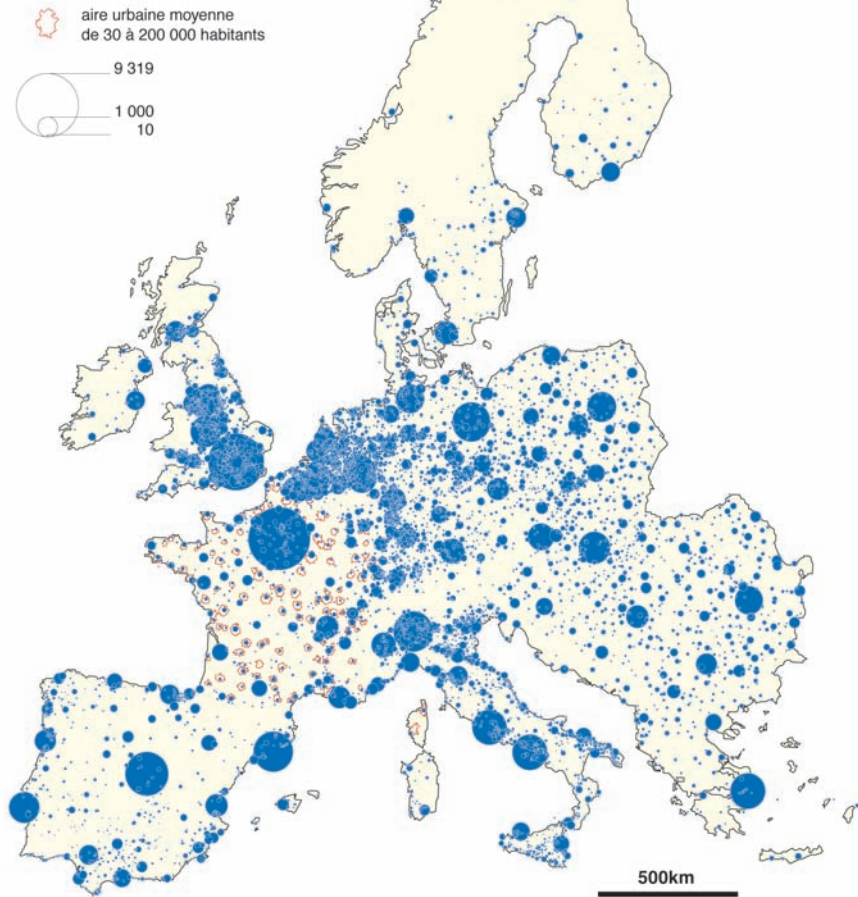
des départements, selon le principe que, du chef-lieu, un homme à cheval devait pouvoir atteindre n'importe quel point du territoire départemental en une journée. De ce fait, 53 des 96 chefs-lieux de département actuels en France sont des villes moyennes et leur place dans le maillage du territoire français est toujours majeure.

Ce semis régulier légué par l'histoire constitue une chance et une exception à l'échelle européenne. Dans le territoire européen à 29 (en prenant en compte les 27 membres actuels de l'Union européenne plus la Suisse et la Norvège, voir carte 1 page suivante), une telle régularité d'implantation géographique des villes moyennes ne se retrouve pas fréquemment : la France possède ici une vraie force.

Outre la régularité de la maille de ce réseau urbain, c'est le nombre et l'intensité des interactions qui compte. La carte souligne que les régions les plus prospères et actives de l'Union européenne, comme la Ruhr et la vallée du Rhin, l'Italie du nord, ou l'axe Liverpool Manchester, sont celles qui bénéficient de ce réseau maillé, ce qui confirme l'importance territoriale des villes moyennes dans l'équilibre du territoire. Ainsi notre pays a la chance et les moyens, à travers son semis régulier de villes moyennes, de garantir une certaine équité dans la répartition des services à la population.

Carte 1

Le poids des agglomérations en Europe en 1990



D'après Moriconi - Ebrard, Geopolis, 1994 - Equipe P.A.R.I.S.

Les villes moyennes et leurs aires urbaines évoluent peu ou prou comme l'ensemble du territoire. De 1962 à 1968, les villes moyennes ont accueilli autant d'habitants que les villes de plus de 200 000 habitants et l'agglomération parisienne réunies. Elles ont largement absorbé l'exode rural et régulé la « vague urbaine » pendant le *baby boom*, en servant de relais à la migration des jeunes actifs partis des campagnes vers les grandes villes. Ainsi, le géographe Michel Michel a montré le rôle de relais migratoire des villes moyennes à une heure de Paris comme Chartres, Dreux ou Evreux pour les Bretons et les Normands après la Seconde Guerre mondiale. D'autres villes de la région Centre ou de la Bourgogne ont aussi retenu, quelques années ou plus définitivement, les migrants ruraux du Massif central ou du sud-est.

La dynamique démographique des villes moyennes

Depuis, les villes moyennes sont passées de villes d'accueil des populations rurales à des villes inscrites dans des flux beaucoup plus complexes avec leur environnement régional. Le solde de ces flux, sur plus longue période (1982 à 1999) montre une relative attractivité des villes moyennes, bien plus importante que celle

des très grandes villes.

Dans un contexte de nouvelles mobilités, on aurait pu croire que les choix de mobilités professionnelles, de mobilités étudiantes, de mobilités résidentielles se feraient vers les grands pôles en ignorant les villes moyennes ou en les court-circuitant. Ce n'est pas le cas et rares sont les villes moyennes qui perdent de la population. C'est donc la base résidentielle locale qui est le premier atout de ces villes et de leur environnement, car le potentiel de consommation locale qu'il conditionne, est un des premiers supports de leur compétitivité économique. Le tableau 1 détaille la dynamique comparée de la population des villes moyennes et des autres aires urbaines. On remarque que généralement, leur solde migratoire est négatif, mais supérieur à la moyenne. La dynamique d'attraction des métropoles, en particulier celles de 500 000 à 1 000 000 d'habitants reste donc forte, mais les villes moyennes résistent relativement bien. On ne peut pas parler pour elles de récession, juste de stabilisation. On remarque aussi que toutes les tranches de villes moyennes connaissent une augmentation du nombre de personnes de plus de soixante ans supérieure à la moyenne.

Tableau 1 : Dynamique comparée de la population des villes moyennes et des autres aires urbaines (1990 -1999).

Source: Recensements de la population et traitements de Laurent Davezies

Strate de population en 1999	Population 1999	Var. pop 90-99 (%)	Var. solde migratoire 90-99 (%)	Var. part + 60 ans 90-99 (%)
Paris	11 174 743	2,9	- 4,4	8,5
Plus d'un million	4 307 681	4,6	- 0,7	9,7
500 000 à 1 million	6 817 922	7,2	3,1	11,9
200 000 à 500 000	8 538 244	4,6	0,6	12,9
100 000 à 200 000	4 677 514	2,8	- 1,0	15,2
50 000 à 100 000	4 252 933	2,4	- 0,2	12,0
30 000 à 50 000	2 376 367	1,9	- 0,7	13,0
Moins de 30 000	2 907 517	2,2	0,2	12,6
Total aires urbaines	45 052 901	3,9	- 0,8	11,6

En brun lorsque les performances des villes moyennes sont supérieures à celles de l'ensemble des aires urbaines

Cartes 2 et 3



Taille des aires urbaines en 1999
 Agglomération parisienne : 11 174 743

1 648 216

118 029

Dynamique d'évolution

forte ● moyenne

faible ● 0

négative ●

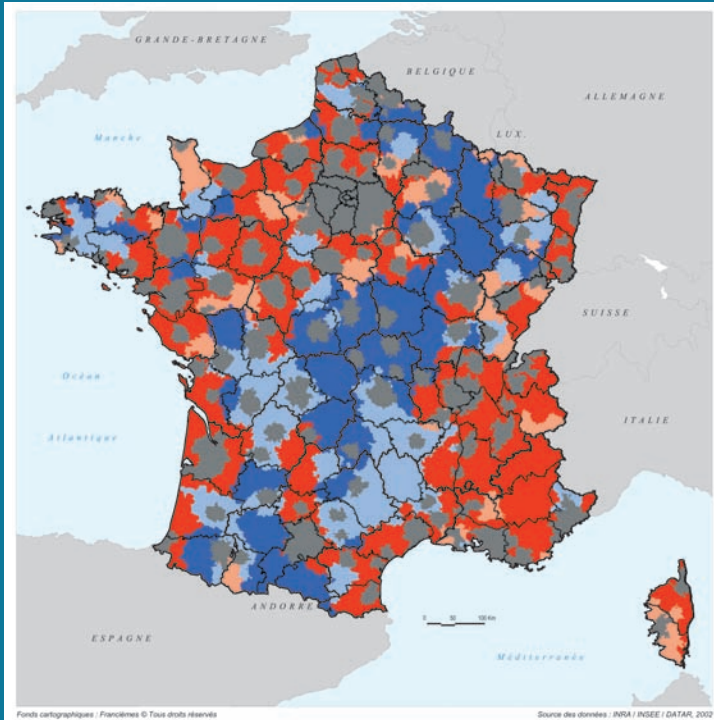
moyenne d'évolution :
 toutes AU : 13,76
 aires urbaines moyennes : 11,7

Sur longue période, cette stabilisation démographique, alors que l'on aurait pu s'attendre à une régression, se confirme également. La carte 2 (voir ci-contre) retrace l'évolution de la population des aires urbaines de 1975 à 1999. Elle montre que les aires urbaines moyennes sont très largement colorées en rouge ou rouge vif, preuve de leur attractivité. Ces villes moyennes ont même présenté une attractivité migratoire supérieure à celle des grandes villes (à l'exception de la strate des villes de 500 000 à 1 million d'habitants) notamment dans la moitié sud de la France (voir ci-contre carte 3). Les zones les plus gagnantes sont réparties dans l'arc alpin, des deux Savoie au Dauphiné, mais aussi sur le littoral atlantique et dans le grand sud-ouest. Les gains démographiques s'observent aussi sur le pourtour du Bassin parisien, dans les villes moyennes « à une heure de Paris » connectées par TGV, dont la dynamique est toute autre.

Cependant, le suivi statistique plus fin de ces flux résidentiels et de ces soldes migratoires montre la très forte sensibilité de la commune centre – et quelquefois de la zone centrale de l'agglomération – en matière démographique. Dans le mouvement général d'extension résidentielle, la dynamique démographique du pourtour périurbain et rural se fait au détriment du centre, selon un principe de vases communicants. Le double paradoxe est que ces communes centres portent des charges de centralité lourdes et, dans le même temps, voient leurs habitants les quitter. L'enjeu du retour au centre doit faire l'objet de politiques volontaristes à encourager, notamment dans le domaine de l'urbanisme ou de l'enseignement supérieur.

La carte 4 page suivante, réalisée en croisant des informations issues de l'INRA, de l'INSEE et de la DIACT, montre la position des aires urbaines de plus de 50 000 habitants et de leur « arrière-pays » rural en fonction de leurs dynamiques démographiques respectives. En rouge très soutenu et en orange, les tendances démographiques des villes moyennes et de leur environnement sont positives et convergentes : cela signifie que du potentiel démographique existe à l'intérieur et autour de ces aires urbaines, et que des stratégies d'attractivité peuvent être tournées à la fois vers le monde rural, lui-même dynamique, et vers les autres villes de la zone. Dans les territoires colorés en bleu clair et bleu foncé, la tendance est au manque d'attractivité de la ville moyenne et de son environnement : les viviers sont donc plus réduits et il faut accueillir des populations nouvelles à une autre échelle : on sait que des villes petites et moyennes du sud de la France commencent à être « repeuplées » par des ressortissants de l'Union européenne. Le cas des villes de Dordogne est sans doute le plus connu, mais il n'est pas isolé : la Normandie et la Bretagne, le Val de Loire ainsi que la Provence sont également concernés. Ainsi, les stratégies des villes moyennes se définissent en fonction de plaques régionales plus vastes, leurs marges de manœuvre sont conditionnées par la dynamique démographique de leur environnement territorial et ne sont donc pas uniquement liées à leur relation avec la grande ville la plus proche.

Carte 4 - Evolution de la population des communes multipolarisées et des communes de l'espace à dominante rurale selon la proximité et le dynamisme des aires urbaines



ARP : arrière-pays AU : aire urbaine *Copyright : Inra/Insee/Datar, 2002*

**Typologie d'évolution
de la population**

■	ARP négatif et AU négative	(7 515)
■	ARP positif et AU négative	(2 547)
■	ARP négatif et AU positive	(5 182)
■	ARP positif et AU positive	(10 427)
■	Pas d'ARP et AU positive	(5)
■	AU >= 50 000	(10 889)

AU : aire urbaine, ARP : arrière-pays

2_ Les impacts du vieillissement et des nouvelles mobilités

> Lecture de la carte 4

Les communes multipolarisées et les communes de l'espace à dominante rurale sont regroupées autour de l'aire urbaine dont la ville centre du pôle urbain est la plus proche, selon une distance temps routier¹.

Elles forment ainsi l'arrière-pays de l'aire urbaine concernée. Une typologie des évolutions globales de population 1990-1999 de ces ensembles, aires urbaines et arrière-pays pris respectivement, est dressée, soit les 4 premières catégories de la légende.

Certaines aires urbaines n'ont pas d'arrière-pays, en rouge foncé (dans les espaces urbanisés de façon continue). Sur la carte seules les aires urbaines de 50 000 habitants ou plus sont représentées (en gris).

Ainsi si l'on prend l'exemple de la Corrèze, on y dénombre trois aires urbaines, Ussel (14 259 habitants), Tulle (30 686) et Brive-la-Gaillarde (89 260), seule cette dernière est représentée en gris. Les arrière-pays respectifs de Ussel et Tulle ont connu des évolutions de population négatives entre 1990 et 1999 comme les deux aires urbaines concernées (en bleu soutenu), alors que l'arrière-pays de Brive a connu une évolution globale positive comme son aire urbaine (en rouge).

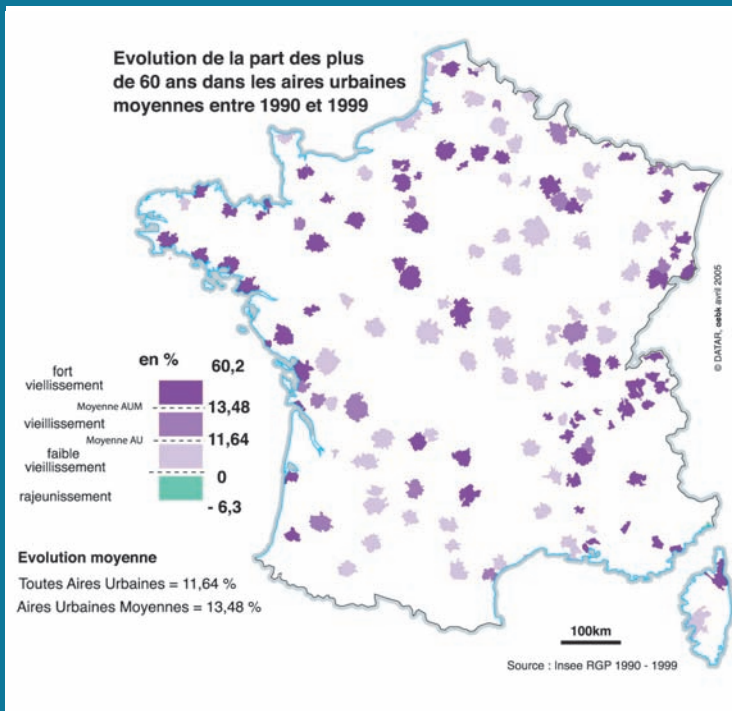
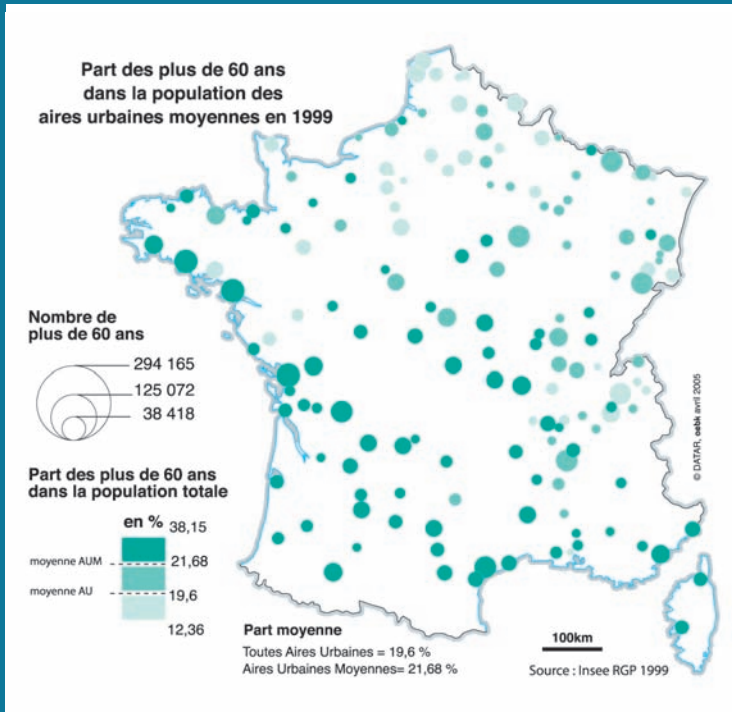
Les soldes font également apparaître une autre réalité démographique touchant de plein fouet les villes moyennes : celle du vieillissement. Le basculement démographique est d'autant plus brutal que les agglomérations moyennes attirent, il y a encore une vingtaine d'années, une main d'œuvre jeune. Mais aujourd'hui, les villes moyennes doivent gérer les besoins des populations qui vieillissent sur place ou des retraités qui y migrent et quittent les grandes villes (Paris, la métropole proche...) et le monde rural.

Sous l'influence de ces vagues de migrants, les villes moyennes vieillissent à un rythme accéléré. Les villes dont l'aire urbaine est comprise entre 100 000 et 200 000 habitants connaissent même une accentuation de ce phénomène. Dans certaines régions touristiques du sud et de l'ouest de la France, dans les villes moyennes proches du littoral, ce vieillissement est renforcé par le fait que des couples de seniors utilisent leur ancienne résidence secondaire pour s'installer à l'année et bénéficier d'un climat plus agréable. Cela est également le cas dans les villes moyennes des cluses montagneuses (Chambéry, Annecy...) où, au contraire, la ville est préférée à un habitat isolé en hiver dans la moyenne montagne.

Pour toutes ces raisons, le vieillissement est une des données fondamentales pour comprendre l'avenir de nombreuses villes moyennes et anticiper sur les services et les équipements de demain. Des besoins en logements et en services adaptés apparaissent. Les cartes 5 et 6 (voir page suivante) illustrent les contrastes régionaux en la matière et permettent d'identifier des villes moyennes en situation de « fort vieillissement ». Par exemple, les aires urbaines de Quimper ou de Mont-de-Marsan

¹ Les temps de trajets sont calculés sans tenir compte de la congestion mais l'algorithme module la vitesse de circulation selon le type de voirie et l'environnement topographique.

Cartes 5 et 6



en passant par l'aire urbaine de Vannes, celle de Saint-Nazaire Guérande, la Vendée littorale et la Charente-Maritime, ainsi qu'Arcachon connaissent une forte surreprésentation du nombre de personnes âgées dans leur population et doivent faire face à des besoins nouveaux.

3_ La résistance de l'emploi dans les villes moyennes

La stabilité démographique des villes moyennes joue comme un « stabilisateur » conjoncturel et, de ce fait, l'emploi dans les villes moyennes résiste plutôt mieux que dans d'autres strates urbaines aux à-coups et aux transformations structurelles de l'économie.

Les villes moyennes disposent au recensement de 1999 d'environ 4 205 000 actifs et de 4 370 000 emplois. Dans les deux dernières décennies, l'emploi dans les agglomérations moyennes s'est développé plus rapidement que dans d'autres zones : avec 22,2% de l'emploi national en 1990, ces villes moyennes et leur aire urbaine contribuent à 30,4% de la création nette d'emploi entre 1990 et 1999. Cette évolution est positive d'un recensement à l'autre, mais elle intègre et masque des mouvements parfois importants d'un secteur d'activité à l'autre. La « désindustrialisation » des villes moyennes en est un aspect, mais elle doit être fortement nuancée, ne serait-ce que par les effets de résistance dus au secteur résidentiel et à l'emploi public.

Des cycles industriels successifs

Historiquement, les villes moyennes ont construit leur croissance des années 1960 aux années 1980 sur le commerce et l'industrie. Elles ont servi de foyer privilégié d'implantation de sites industriels issus du desserrement de la région parisienne. Dès la fin des années 1950, la procédure d'agrément a en effet limité l'extension des ateliers et des centres de production dans la première couronne et conduit à l'installation d'usines de biens d'équipement dans un grand quart nord ouest du territoire. Cette époque est marquée, par exemple, par l'arrivée de Moulinex à Flers, de Radiola à Chartres et de Michelin à La Roche-sur-Yon. Les implantations industrielles installées ex *nihilo* dans les villes moyennes ont profité de la présence de main-d'œuvre en partie issue des campagnes, à faible qualification ; certaines villes moyennes privilégiant une main d'œuvre d'origine rurale féminine (Cholet), d'autres masculines (Montluçon).

Aujourd'hui, les villes moyennes souffrent parfois durement de la fragilisation des secteurs de production traditionnels qui font face à des pertes d'emplois dans les branches du textile ou de la chaussure, par exemple. Lorsque certaines entreprises ferment, c'est la ville entière qui est touchée comme en témoignent les exemples de Moulinex en Normandie et de Duralex en Val de Loire,... Les entreprises d'équipementiers automobiles des vallées de la Seine, les entreprises de la mécanique, du caoutchouc de la région Centre sont aussi concernées. Oyonnax et Abbeville, Mâcon, Roanne et les villes moyennes de la Meuse perdent des emplois industriels. Cependant, la crise est parfois contrée par une spécialisation qui s'effectue au prix d'investissements technologiques coûteux : décolletage de précision, textile « intelligent », créativité et innovation dans les lignes de produits. Ces « villes d'industrie » ne sont donc pas condamnées, mais un certain type d'organisation du travail à la chaîne, en

atelier d'assemblage est de plus en plus brutalement remis en question et confronté à la délocalisation ou à la robotisation. Ces villes voient alors leurs emplois industriels glisser vers un secteur dit de « services opérationnels » à forte dimension technologique et tertiaire, constitués d'employés de bureau, d'agents techniques au sens large (entretien des automatismes, professions de (télé)gestion, logistique, sécurité, maintenance). L'industrie se fond peu à peu dans les services.

Dynamique de l'emploi : l'avancée du tertiaire

Le tableau 2 présente la dynamique comparée de l'emploi dans les villes moyennes et dans les autres aires urbaines. Il fait aussi apparaître la forte percée du secteur tertiaire et du tertiaire supérieur dans les villes moyennes.

D'abord, le tableau montre que les performances sont positives pour l'emploi public dans toutes les strates de ces villes moyennes, de 30 000 à 200 000 habitants. Elles constituent

traditionnellement des pôles de services, mais depuis les années 1970, les villes moyennes s'équipent de nombreux collèges et de lycées, de maisons de la culture, de bibliothèques et de cinémas, d'hôpitaux et de cités administratives. La décentralisation, dans ses différentes phases, a considérablement accru leur potentiel d'emploi de cadres territoriaux publics et parapublics.

En outre, la variation de l'emploi (source UNEDIC pour la période allant de 1993 à 2001) est supérieure à la moyenne dans les plus petites villes, de 30 à 50 000 habitants, et pour les plus grandes, de 100 à 200 000 habitants. Dans cette strate, la variation de la population active féminine et la variation de l'emploi des cadres sont également supérieures à la moyenne des autres aires urbaines.

Le tableau 3 ci-contre identifie les secteurs les plus créateurs et les plus destructeurs d'emploi. Dans les villes moyennes, les secteurs du bâtiment et du commerce sont ceux qui embau-

Tableau 2 : Dynamique comparée de l'emploi des villes moyennes et des autres aires urbaines. *Traitements de Laurent Davezies*

Strate de population de l'aire urbaine en 1999	Var. emploi total 90-99 (%)	Var. emploi UNEDIC 93-2001 (%)	Var. emploi public 90-99(%)	Var. pop active féminine 90-99 (%)	Var. chômeurs 90-99(%)	Var. emplois cadres 90-99(%)	Taux cadres dans l'emploi (%)
Paris	- 0,6	13	- 10,7	4	34	12	22
+ d'un million	4,2	19	- 8,5	9	27	17	15
500 000 à 1 million	7,5	24	- 4,2	14	26	22	15
200 000 à 500 000	6,2	20	- 3,4	12	20	19	12
100 000 à 200 000	4,0	18	- 5,4	10	16	18	10
50 000 à 100 000	4,2	17	- 0,3	8	17	14	10
30 000 à 50 000	4,4	18	- 3,0	8	17	12	9
Moins de 30 000	6,3	20	- 3,4	8	16	13	8
Total aires urbaines	3,8	18	- 5,9	9	24	16	15

En brun lorsque les performances des villes moyennes sont supérieures à celles de l'ensemble des aires urbaines

Tableau 3 - Les secteurs les plus créateurs et destructeurs d'emplois dans les villes moyennes entre 1993 et 2001. *Source : Daniel Béhar, op.cit.*

Les 25 secteurs qui ont créé le plus d'emplois	Δ 93-01 Unedic	Les 25 secteurs qui ont détruit le plus d'emplois	Δ 93-01 Unedic
Sélection et fourniture de personnel	191826	Fabrication de vêtements en textile	- 17272
Action sociale	162253	Fabrication d'articles à maille	-4461
Commerce de détail en magasin non spécialisé	162224	Fabrication d'appareils domestiques	-4319
Autres commerces de détail en magasin spécialisé	153636	Intermédiation monétaire	-3252
Activités pour la santé humaine	115489	Industrie chimique de base	-3077
Construction d'ouvrages de bâtiments ou de génie civil	114862	Sidérurgie (CECA)	-2906
Transports urbains et routiers	105143	Services domestiques	-2848
Activités juridiques, comptables et de conseil de gestion	77662	Commerce de gros de produits alimentaires	-2697
Travaux de finition	76642	Fabrication de chaussures	-2655
Restaurants	70802	Préparation des sites	-2469
Commerce de véhicules automobiles	69174	Filature	-2445
Travaux d'installation	66288	Fabrication d'autres ouvrages en métaux	-2393
Activités de nettoyage	60652	Tissage	-2115
Autres industries alimentaires	59001	Locations de biens immobiliers	-2087
Commerce de gros de produits intermédiaires	51106	Fabrication d'instruments de mesure et de contrôle	-2008
Autres organisations associatives	50443	Industrie laitière	-1542
Traitement de métaux, mécanique générale	49835	Fabrication d'équipements mécaniques	-1511
Commerce de gros d'équipements industriels	48568	Fabrication d'accumulateurs et de piles électriques	-1372
Sécurité sociale obligatoire	48303	Fabrication d'équipements automobiles	-1252
Transformation de matières plastiques	46545	Première transformation de l'acier (non CECA)	-1054
Intermédiation monétaire	43421	Fabrication de produits agrochimiques	-1017
Fabrication d'équipements automobiles	42596	Industrie du caoutchouc	-1008
Services personnels	42170	Autres industries textiles	-910
Commerce de gros de produits alimentaires	39139	Fabrication de machines-outils	-812
Services divers	35791	Fabrication de fils et câbles isolés	-774

chent le plus en nombre. Certaines villes moyennes s'appuient même presque exclusivement sur le secteur des services : la majeure partie de leurs emplois y sont occupés par l'administration, le commerce de détail, les services personnels, l'éducation et la santé (y compris l'aide sociale). D'un point de vue territorial, ces villes « tertiaires » se situent davantage dans la moitié sud du pays, comme chefs-lieux et sous-préfectures de département.

Ailleurs, ce sont les services privés qui assurent la croissance de l'emploi de l'aire urbaine moyenne. Des secteurs très diversifiés portent leur dynamisme : la mécanique générale, l'agro-alimentaire, et tous les services à la personne, qui sont largement liés à la résidence des populations. A Brive-la-Gaillarde comme à Beauvais ou Albi, ce tissu économique local très serré de donneurs d'ordre et de prestataires, de bureaux de conseils et de sous-traitants techniques, revitalise les villes moyennes autour de fonctions spécialisées : logistique, transformation agro-alimentaire, services aux entreprises, formation... Enfin, au sein des fonctions tertiaires, une différenciation apparaît entre les villes moyennes à orientations touristique et culturelle et les villes plus administratives (préfectures et zones de bureaux). Niort illustre bien le dynamisme de ces villes moyennes d'employés et de cadres, tandis que les villes tertiaires à orientation plus culturelle se concentrent dans la moitié sud du pays.

Cependant, la plupart de ces villes moyennes, même très dynamiques, ne sont pas intégrées dans des pôles d'activité de niveau et de poids critique suffisant. Elles restent souvent à l'écart des grands pôles de compétitivité et des sites de recherche-développement. En outre, par manque d'insertion dans des courants d'échanges et de relations internationales, elles manquent du soutien du tertiaire d'entreprise (ingénierie, conseils financiers...) qu'on trouve dans la métropole régionale. A l'évidence, la division spatiale du travail des années d'après guerre reste d'actualité, les fonctions de conception et d'organisation de la production restant l'apanage des grandes villes. En outre, si la tertiarisation de l'économie des villes moyennes est en cours, elle n'est pas totalement achevée. Les villes moyennes les plus dynamiques gagnent fortement en part d'emplois dans les secteurs de la santé, de l'action sociale et de l'éducation, de la recherche pour le privé et le public, ainsi que dans les domaines culturels liés à la valorisation du patrimoine local. Les experts s'attendent à ce que les secteurs de la culture, des activités judiciaires, de la santé, de l'éducation et de l'administration publique voient encore leurs effectifs augmenter dans les aires urbaines moyennes, notamment dans les villes qui bénéficient par les effets structurels du vieillissement, de la mobilité et de l'augmentation des temps de loisirs et par les revenus de l'économie résidentielle.

Négocier ce tournant économique est affaire de choix et de moyens. Il peut manquer aux villes moyennes les outils adéquats pour promouvoir des outils culturels et d'animation et pour renforcer leur rayonnement, afin d'offrir à leurs habitants les équipements et services supérieurs, jusque là réservés aux métropoles (multiplexe, théâtre, opéra, événements sportifs...). A la croisée de la transition industrielle et de la transformation de l'économie des services, les villes moyennes font des efforts d'invention et d'innovation qui gagneraient à être accompagnés et soutenus par des partenaires institutionnels régionaux et nationaux pour inscrire cette strate urbaine dans des créneaux économiques d'avenir.

La variation de revenu par habitant, que reprend le tableau 4, montre bien (en brun) que les villes moyennes ont des performances supérieures à l'ensemble des autres aires urbaines. Cela est également vrai pour ce qui est des chiffres du chômage. Le chômage les atteint relativement moins sévèrement que les grandes villes. Les effets de résistance de l'emploi public, la relative permanence des emplois totaux et de l'emploi féminin, l'arrivée de nouvelles populations urbaines, la migration de retraités, tous ces phénomènes constituent un gisement d'emplois divers pour une régulation du chômage. Les sociabilités de proximité semblent jouer aussi un grand rôle. La grande ville offre certes plus de mobilité et un plus grand portefeuille d'offres d'emplois, mais qui ne se concrétisent pas aussi efficacement que dans les bassins d'emplois plus petits. Les cartes 7 à 10 (voir page suivante) apportent une illustration précise de la diversité des

situations territoriales des villes moyennes en matière d'emploi. Le petit nombre d'aires urbaines moyennes connaissant une dynamique négative de l'emploi se localise presque exclusivement dans le quart nord est du pays. A part trois ou quatre exceptions, comme Cherbourg, la variation de l'emploi privé entre 1993 et 2001 est nettement ou très nettement au-dessus de la moyenne des autres aires urbaines. La situation géographique est plus contrastée en matière de variations d'emploi public: Quimper, Vannes, Saint-Brieuc, Calais et Boulogne sur mer, les villes moyennes d'Aquitaine, de Midi-Pyrénées, du Languedoc-Roussillon et de la Vallée du Rhône sont presque toujours gagnantes, mais des situations plus fragiles sont enregistrées dans les villes moyennes situées le long des frontières belges, luxembourgeoises, allemandes et suisses.

Ainsi, par leur socle économique diversifié, par leur orientation vers les services, de nombreuses villes semblent pouvoir absorber et amortir les fluctuations de la conjoncture nationale dans les périodes de crise, et se redresser plutôt plus vite en phase de croissance. L'évolution de la

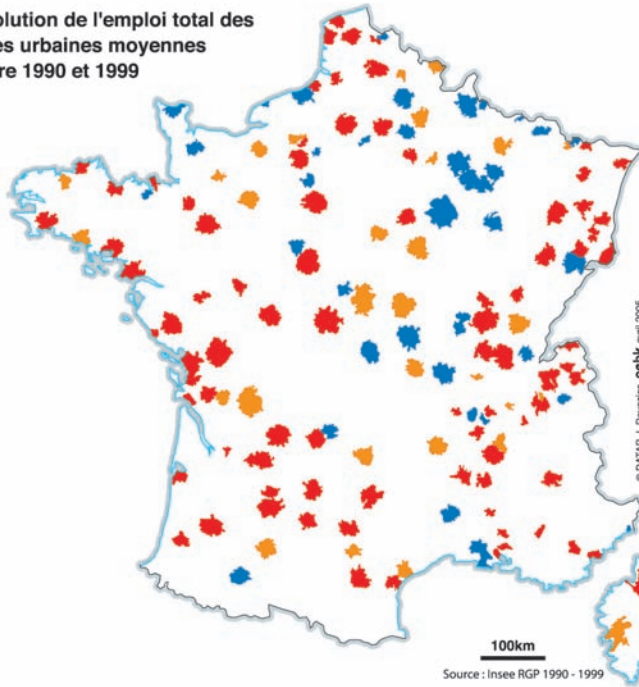
Tableau 4 : Dynamique comparée du revenu des villes moyennes et des autres aires urbaines (1990-2000). Source : Recensements de la population et traitements de Laurent Davezies

Strate de population en 1999	Revenu annuel par habitant 2000 Euros base 2000	Var. rev./hab 90-2000 (%) Euros base 2000
Paris	11 431	12,1
Plus d'un million	8 216	11,5
500 000 à 1 million	8 314	12,9
200 000 à 500 000	7 712	14,7
100 000 à 200 000	7 760	13,8
50 000 à 100 000	7 751	15,1
30 000 à 50 000	7 704	13,4
Moins de 30 000	7 472	14,0
Total aires urbaines	8 766	13,1

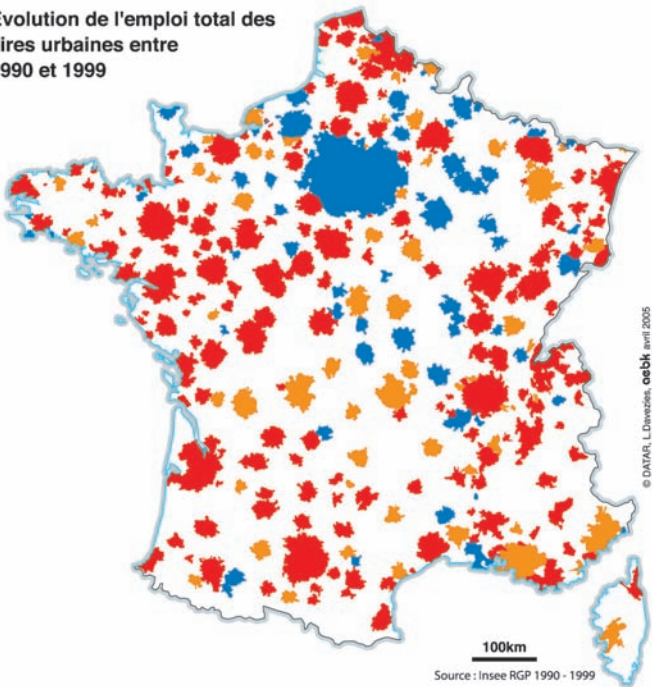
En brun lorsque les performances des villes moyennes sont supérieures à celles de l'ensemble des aires urbaines

Cartes 7 et 8

Evolution de l'emploi total des aires urbaines moyennes entre 1990 et 1999



Evolution de l'emploi total des aires urbaines entre 1990 et 1999



Dynamique d'évolution en %

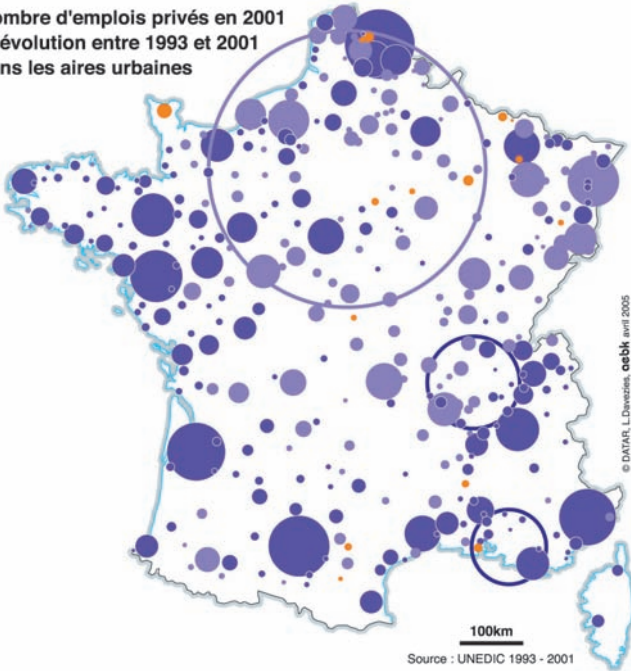
	55,66
Moyenne AUM	3,77
	0
néгатif	-39,17

Evolution moyenne

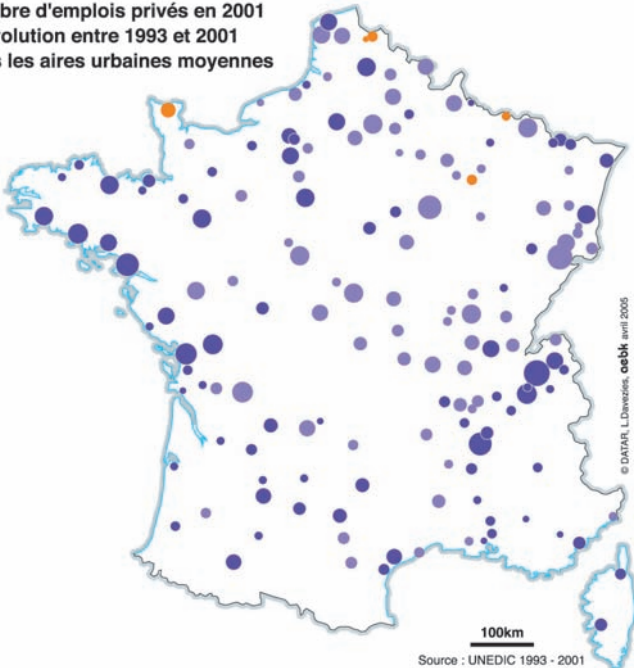
Toutes Aires Urbaines = 3,77 %
Aires Urbaines Moyennes = 4,18 %

Cartes 9 et 10

Nombre d'emplois privés en 2001
et évolution entre 1993 et 2001
dans les aires urbaines



Nombre d'emplois privés en 2001
et évolution entre 1993 et 2001
dans les aires urbaines moyennes



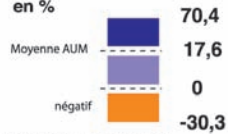
Nombre d'emplois privés
(UNEDIC) en 2001

Paris : 4 009 749

159 360

45 275

Dynamique d'évolution
en %



Evolution moyenne

Toutes Aires Urbaines = 17,6%

Aires Urbaines Moyennes = 17,85%

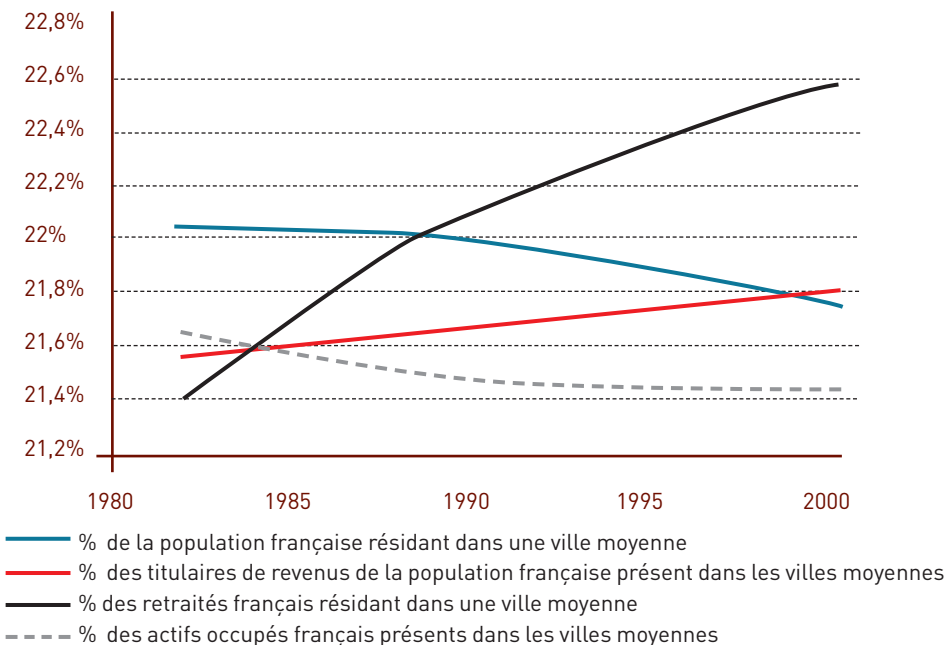
population totale et celle de la population active occupée dans les villes moyennes illustre l'une des formes de leur transition économique et suggère qu'une économie résidentielle liée à la migration de populations nouvelles, en particulier de retraités, se substitue progressivement à une économie traditionnelle de production (voir schéma 1).

4_ Flux domicile travail : les villes moyennes en situation de charnière

Pendant vingt ans, les villes moyennes ont accueilli et intégré une nouvelle population active, des fonctions modernes de production

et de service et ont connu un solde migratoire positif avec l'arrivée de populations jeunes. Aujourd'hui, de pôles d'arrivée, elles tendent à devenir villes de départ. Attirés par les coûts moindres du foncier et des taxes, leurs actifs avec enfants partent s'établir dans un pavillon ou une maison de village dans les communes rurales, souvent hors des limites de l'aire urbaine. Ces mouvements se traduisent statistiquement par des profils différenciés. Parmi les villes moyennes, ce sont les plus « petites », celles comprises entre 30 000 et 50 000 habitants environ, qui assistent à ce phénomène sans perdre trop d'habitants. En effet, les villages en voie de périurbanisation restent insérés à l'intérieur des limites de leur aire urbaine. Le déficit démographique n'affecte alors que la commune centre, sans perte nette pour l'aire urbaine. En revanche, dans les villes moyennes les plus importantes, celles dont l'aire urbaine compte de 100 000 à 200 000 habitants, les départs vers ces franges pavillonnaires sortent de l'aire urbaine et se propagent vers une zone rurale périphérique qui gagne de la population

Schéma 1 : La transition économique des villes moyennes. *Source Béhar Daniel, op.cit*



au détriment de l'aire urbaine. Dans ce cas, les villes moyennes perdent de la population et risquent de voir leur base démographique déstabilisée au profit d'une vigueur retrouvée de secteurs ruraux : beaucoup de villes moyennes de la moitié sud de la France sont dans ce cas.

En outre, selon leur position géographique, leur branchement aux réseaux de transports, les flux de navettes quotidiennes entre domicile et travail, leur attractivité résidentielle, les fonctions de leur emploi, la dynamique des villes moyennes est plus ou moins liée à celle de la métropole voisine. Certaines villes moyennes paraissent même absorbées dans une véritable conurbation en voie de constitution, notamment dans les grandes vallées fluviales : vallée de la Seine, de la Loire et du Rhône ou de la Saône, et sur les zones littorales.

La distribution des emplois par secteur n'est pas sans liens avec l'interdépendance des villes entre elles, interdépendance très forte qui se traduit par des échanges d'actifs. Une majorité des actifs (83 %) travaille ainsi dans une commune autre que celle où ils habitent, tandis que 80% des emplois d'une ville moyenne sont occupés par des actifs venant d'autres villes moyennes. D'autres échanges s'effectuent, mais de manière plus limitée, avec les communes rurales, les communes multipolarisées et les petites villes. Elles y envoient environ 700 000 actifs, (soit 16 % de leurs actifs). Si le solde des échanges avec les communes rurales et multipolarisées reste à l'avantage des villes moyennes, il est à leur détriment avec les grandes villes (tableaux 5, 6 et 7 page suivante).

Prises ensemble, les villes moyennes accueillent 165 000 emplois de plus que leur propre contingent d'actifs. Elles font venir ces travailleurs de toutes les autres catégories d'espaces : grandes villes, autres villes moyennes, monde rural.

Le solde des échanges d'actifs avec les communes rurales, les communes multipolarisées et les petites villes est de 292 600 actifs, il correspond à une importation par les villes moyennes de 7 % de leurs actifs. Le solde de leurs échanges avec les grandes villes est de - 127 300 actifs. Il correspond à une exportation par les villes moyennes de 2,9 % de leurs actifs. Ceci relativise largement le processus de polarisation : en réalité, les métropoles n'aspirent pas vers elles les employés les plus qualifiés et les plus dynamiques des villes moyennes. Au contraire, les villes moyennes sont en relation étroite avec la « base » territoriale des petites villes et des communes rurales à qui elles apportent des qualifications indispensables. Une fois encore, la situation de charnière territoriale joue à plein. D'ailleurs, même en matière d'emplois tertiaires supérieurs, les relations des villes moyennes avec les grandes villes sont quasiment équilibrées, notamment pour les cadres.

Le concept de hiérarchie urbaine est donc de moins en moins opératoire : les flux irriguent réciproquement petits et grands centres urbains. Les transferts d'entreprises, les flux d'étudiants, les déplacements vers des équipements publics, commerciaux ou de loisirs ne se font pas au détriment des villes moyennes, bien au contraire. La carte 11 (voir page 25) montre notamment que les villes moyennes sont autant productrices de nouvelles mobilités que les autres niveaux urbains, même si cette intensité de mouvements entrants et sortants ne se solde pas toujours positivement.

Tableau 5 : Part des actifs des villes moyennes allant travailler vers ... (en %) - 1999

	Rural	Multipolarisées	Moins de 30 000	30 à 50 000	50 à 100 000	100 à 200 000	+ de 200 000
30 à 50 000	7,2	3,6	1,9	73,9	2,1	2,0	9,2
50 à 100 000	5,2	2,0	1,3	0,9	79,5	0,8	10,2
100 à 200 000	4,5	2,0	1,7	0,9	0,7	85,8	4,4
Villes moyennes	5	2	2	83			8

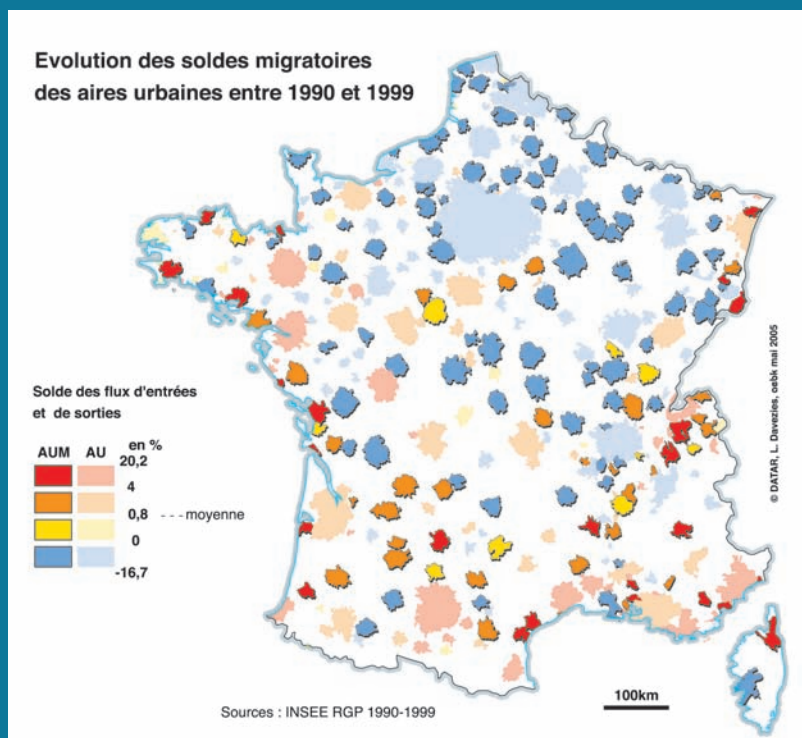
Tableau 6 : Part des emplois des villes moyennes occupés par des actifs provenant de (en %) - 1999

	Rural	Multipolarisées	Moins de 30 000	30 à 50 000	50 à 100 000	100 à 200 000	+ de 200 000
30 à 50 000	11,3	8,0	1,6	70,5	1,6	1,7	5,2
50 à 100 000	8,6	5,2	1,3	1,2	77,6	0,7	5,3
100 à 200 000	6,6	4,6	1,7	1,0	0,7	82,1	3,4
Villes moyennes	8	6	2	80			5

Tableau 7 : Solde des entrants - sortants dans et des villes moyennes (1999)

	Rural	Multi-polarisées	Moins de 30 000	30 à 50 000	50 à 100 000	100 à 200 000	+ de 200 000	Emplois Actifs
30 à 50 000	43 006	43 832	-2 275	0	-4 037	-1 803	-34 049	
50 à 100 000	58 992	54 118	1 157	4 037	0	128	-78 354	
100 à 200 000	41 843	49 654	2 314	1 803	-128	0	-14 981	
Villes moyennes	143 841	147 604	1 196	0	0	0	-127 384	165 257
En % actifs	3,3	3,4	0,03	0	0	0	-2,9	3,8
En % emplois	3,2	3,3	0,03	0	0	0	-2,8	3,6

Carte 11



Il faut cependant observer de très près les mobilités des cadres et des emplois dits supérieurs. Les échanges des cadres entre villes moyennes et grandes villes sont équilibrés (voir tableau 8). Les cadres des grandes villes trouvent à s'employer dans les villes moyennes, mais ils ne sont pas encore prêts à y résider, à y dépenser leurs revenus élevés et à y payer leurs impôts. Le manque à gagner pour les villes moyennes se mesure en revenus, mais également en diversité sociale : la population résidente possède un profil social inférieur à ce que le profil de l'emploi permettrait d'attendre.

Dans ce contexte, l'enjeu pour les villes moyennes consiste alors à attirer et retenir une nouvelle population en jouant essentiellement sur les services publics et les services à la personne : gardes d'enfants en horaires décalés, établissements secondaires et supérieurs de qualité, événements culturels.

Tableau 8 : Echanges de cadres entre villes moyennes et grandes villes – 1999

Source : *Calculs de Laurent Davezies et SIRIUS-Œil*

Les villes moyennes	Les grandes villes
envoient vers... en % des actifs cadres locaux	37 381 7,5
reçoivent des... en % des emplois de cadres locaux	40 089 8,2
Solde d'actifs cadres reçus / envoyés	2 708
en % des actifs cadres locaux	0,54
en % des emplois de cadres locaux	0,55

5_ Diversité de la situation territoriale des villes moyennes

Un tour d'horizon des dimensions démographiques, migratoires et économiques des villes moyennes (par le prisme de l'emploi) montre toute leur importance dans le fonctionnement du territoire et de l'économie nationale. L'action publique est indispensable pour en faire des points d'équilibre du territoire national, des espaces charnières.

Les indicateurs statistiques confirment tous une idée centrale : les villes moyennes se sont profondément transformées dans le dernier demi-siècle. Ces villes ont permis de diffuser à un niveau géographique très fin les instruments de modernisation de la société et de faire évoluer la structure productive du pays. Ces villes font encore aujourd'hui la preuve de facultés étonnantes d'adaptation et d'anticipation. Elles savent se saisir des chances de la recomposition du peuplement dans les régions. Elles valorisent les sociabilités locales, attirent des populations nouvelles, promeuvent l'économie résidentielle, s'investissent dans l'économie de la connaissance, agissent dans l'économie des échanges et des réseaux.

Une fonction de charnière dans le système urbain français

Les villes moyennes jouent un rôle majeur d'articulation entre deux grands types d'espaces. D'un côté, la France des bourgs et des petites villes proches de l'espace rural et de l'autre, les villes plus importantes placées à l'intersection des réseaux de circulation à grande vitesse (lignes TGV et aériennes). Compte tenu des recompositions sociales et spatiales qui affect-

tent actuellement le monde rural (en particulier l'émergence de « nouvelles campagnes » dont le rôle résidentiel s'accroît) et des mutations socio-spatiales des grandes villes (ce que l'on englobe sous le terme de métropolisation), la position de charnière des villes moyennes doit être renforcée.

Les interdépendances territoriales provoquées par la généralisation des flux résidentiels et la globalisation des échanges économiques modifient le positionnement des villes moyennes dans le système urbain. Ces villes construisent et gèrent de plus en plus souvent des équipements de services pour une population habitant dans un village rural qui souhaite adopter un style de vie urbain. Plus que de simples villes intermédiaires ou de transit, les aires urbaines moyennes ont un rôle d'intermédiation entre les différents niveaux urbains, entre la sociabilité de voisinage et l'ouverture au global, entre le patrimoine et les nouvelles technologies, entre l'économie résidentielle et l'économie productive.

Les villes et agglomérations moyennes ne doivent plus seulement chercher à attirer ou à accueillir telle ou telle entreprise mais sont appelées à définir un projet et une stratégie propres, appuyés sur la prise en compte des forces et des faiblesses intrinsèques du territoire local. Cette stratégie de territoire s'effectue au moyen d'un processus partenarial qui combine des niveaux d'acteurs institutionnels divers et qui articule des choix sectoriels multiples, dans la recherche d'une relation plus étroite avec d'autres territoires : le ou les bassins d'emploi, les bassins de vie et des territoires plus lointains (la métropole régionale, le cadre régional, national et international).

Des contextes différenciés selon la taille des villes et selon les régions

Si on tente de classer les relations de complémentarité, de dépendance ou d'intégration entre les villes moyennes, l'espace rural et les métropoles, des situations très diverses apparaissent en France. Les enjeux pour l'action publique et la gouvernance territoriale sont liés à trois types de situation territoriale.

→ Type 1

Ce premier type concerne des villes et les agglomérations moyennes possédant un socle socio-économique relativement indépendant et autonome des autres territoires. Ces villes tirent parti de leur mutation vers l'économie des services et de la connaissance pour affirmer des fonctions de centralité sur un espace rural assez vaste et dynamique. Elles attirent des populations actives et des populations retraitées d'autres régions. Ce sont des villes moyennes localisées dans des bassins de l'ouest et du sud-est méditerranéen : villes moyennes de Bretagne et des Pays de la Loire, de Poitou-Charentes et des pourtours sud-ouest du Massif central, mais aussi villes moyennes des vallées et des cluses alpines, de l'arc languedocien et du littoral azuréen. Ces villes moyennes appartiennent toutes à des régions dont le taux de croissance annuel du PIB est de un à deux points supérieur à la moyenne nationale, elles bénéficient donc d'un contexte économique plutôt favorable. Malgré des situations contrastées, liées aux difficultés de reconversion de certains sites industriels hérités des années 1970 (ou plus anciens encore), ces villes moyennes bénéficient d'un environnement dynamique. Certaines réussissent à nouer des liens forts avec leur bassin et connaissent une croissance remarquable. Au plan stratégique, ces villes moyennes peuvent et doivent s'appuyer sur un renforcement des infrastructures de transport, leur permettant de rester connectées aux grands trafics mar-

chandises et voyageurs, et sur un renforcement des infrastructures en technologies de l'information et de la communication. Mais elles doivent aussi préserver leur cadre de vie pour rester attractives. Il est nécessaire qu'elles partagent et échangent certains services à fort contenu technologique avec les grandes aires urbaines, en ciblant des secteurs de pointe. Si cette relative dépendance va jusqu'à une spécialisation technique ou technologique particulière, ces villes moyennes peuvent créer des « districts » en cherchant une croissance endogène. Rien, en effet, n'interdit à la ville moyenne qui dispose d'une rente différentielle en savoir-faire et en organisation notamment, de développer un pôle de compétitivité et de relocaliser des emplois spécialisés.

→ Type 2

Ce type regroupe des villes moyennes inscrites dans un processus de métropolisation et dont la situation est d'abord déterminée par leurs relations avec la grande ville proche. Elles se situent dans le Bassin parisien et la moitié est de la France, dans l'orbite de Lyon, dans les vallées alpines. Ces aires urbaines accueillent des populations qui ne peuvent accéder au marché immobilier métropolitain, y compris des cadres. Pour améliorer qualitativement l'offre de services, ces villes doivent développer des partenariats stratégiques pour structurer davantage deux principaux niveaux d'aménagement : d'une part le niveau de la région urbaine dans laquelle elles doivent trouver leur place au sein d'un schéma équilibré et d'autre part,

le niveau intercommunal propre à la communauté d'agglomération ou au pays. Ainsi, les villes moyennes de ce groupe doivent se mettre en situation de profiter des bénéfices liés à la compétitivité et la concentration d'entreprises du pôle proche. Pour celles qui possèdent une longue histoire industrielle, la réflexion anticipatrice s'appuie logiquement sur les ressources foncières et le redéveloppement des friches, comme c'est le cas dans les aires urbaines moyennes de Bourgogne et de Rhône-Alpes. Le soutien à l'organisation de ces régions métropolisées dans lesquelles les villes moyennes et les grandes villes sont intégrées dans une même dynamique de croissance constitue un des aspects de l'appel à coopération métropolitaine lancé par la DIACT.

→ Type 3

Le troisième ensemble regroupe des villes moyennes dont le développement est lié, positivement ou négativement, à la transformation de leur environnement rural. Ces villes se voient concurrencées plus que soutenues par leurs « nouvelles campagnes » dynamiques, mais autonomes. Leur bassin de vie, jusque là « naturel », tend à leur échapper en s'autonomisant. Ce type d'aire urbaine moyenne connaît un décrochage démographique patent par rapport son environnement rural : les habitants de son pourtour délaissent la ville moyenne centre. Ils trouvent au village ou au bourg les services quotidiens et vont à la grande ville pour les services plus rares. Les villes moyennes de la « diagonale des faibles densités » qui court des Ardennes au sud du Massif central en passant par le Bassin parisien, par les villes de Champagne, de Bourgogne, de Lorraine, de la région Centre, du Limousin sont comprises dans ce groupe. On les rencontre également dans le Cotentin et en Franche-Comté. Ces villes moyennes sont en situation de fragilité par-

ticulière, elles ne peuvent en effet s'appuyer sur un environnement démographique et économique suffisamment solide. L'enjeu est alors considérable : il leur faut réinventer des fonctions d'animation territoriale et de centralité dans un contexte où leur environnement n'est plus captif mais doit être reconquis.

Dans ce type de situation, c'est la commune-centre proprement dite qui apparaît la plus fragilisée. C'est elle qui doit être en mesure d'offrir des effets de barrière à la fuite de fréquentation de ses services en adaptant sa polyvalence aux nouvelles exigences des habitants qui ont intégré un mode de vie urbain. Une nouvelle gouvernance institutionnelle exigerait donc dans ce cas de penser des modes d'intégration ou de coopération entre agglomération et pays plus intégrateurs et complémentaires.

Adapter les stratégies des villes moyennes à leur profil

Au-delà de son caractère très schématique, cette typologie montre que l'avenir des villes moyennes ne se situe pas dans l'ombre des métropoles, mais en symbiose avec le système territorial environnant. Chaque ville moyenne construit localement sa stratégie et son projet de territoire, selon sa position géographique, son branchement aux réseaux de transports, son attractivité résidentielle, ses fonctions industrielles et tertiaires.

Il convient, aujourd'hui, d'envisager la « refondation » d'une stratégie pour orienter les villes moyennes vers les défis de demain. Les grands enjeux de l'économie du troisième millénaire, comme le lien formation – emploi tout au long de la vie, l'éducation, la culture, le sport et la santé, le droit aux mobilités et à l'accessibilité pour tous font sans aucun doute partie de ces grands enjeux.

Les villes moyennes pourraient tirer avantage de la nouvelle complexité territoriale, mais elles ne peuvent plus faire l'objet d'une procédure ou d'un contrat unique parce que cette démarche uniforme, utile dans les années 1970, ne serait aujourd'hui ni juste ni efficace. Cette identité propre à chaque ville moyenne plaide pour des politiques publiques « sur mesure »

adaptées à chaque situation. L'expression renouvelée d'un volontarisme politique pour les villes moyennes perdrait beaucoup à revenir aux logiques de « filière » et aux politiques de guichet. Or les trois types de villes moyennes distinguées ont, comme ont l'a vu, des priorités différentes : celles qui rayonnent sur leur territoire doivent encore mieux affirmer leur stratégie, productive et/ou résidentielle, et se donner les moyens d'en faire bénéficier leur population quel que soit son niveau de qualification. Les villes incluses dans des systèmes métropolitains doivent sans doute commencer par définir des démarches de partenariat avec d'autres acteurs urbains et investir en termes d'ingénierie et de moyens partagés sur des projets globaux intéressant des systèmes plus vastes qu'elles : régions urbaines, réseaux de villes moyennes, place des villes moyennes entre pôles de compétitivité et pôles ruraux. Enfin les villes moyennes en situation de reconquête doivent se tourner davantage vers leur environnement et trouver des ancrages plus solides dans l'espace rural à diverses échelles, au prix de partenariats stratégiques avec des institutions comme les pays, les parcs naturels régionaux, et les départements.

La partie suivante éclaire chacun de ces enjeux en détaillant ce qui fait défi pour les villes moyennes et comment elles peuvent tirer parti d'orientations politiques de niveau national.

2-

Orientations

pour

l'action

Cinq pistes d'actions pour les villes moyennes

Compte tenu de la diversité des formes du développement local dans les villes moyennes et des différents types de spécialisations territoriales, il ne peut être question de proposer une voie unique de développement des villes moyennes.

Au contraire, il convient de tracer des pistes d'actions adaptées à leurs fonctions socio-économiques principales.

1_ La relance économique des villes moyennes

L'enjeu commun aux trois types de villes moyennes considérées plus haut est de réussir à négocier dans les quinze prochaines années un véritable tournant économique en opérant des mutations profondes dans la distribution des activités et dans la structure de l'emploi.

Les activités productives des villes moyennes sont largement tributaires des stratégies des entreprises et de la manière dont elles mobilisent les ressources productives des territoires. Les villes moyennes ont représenté pendant une vingtaine d'années l'espace de prédilection des grandes entreprises de biens d'équipement

intéressées par leur disponibilité en main d'œuvre d'origine rurale et peu qualifiée. Cette période est définitivement révolue. Chaque entreprise a sa propre stratégie de localisation et de mobilisation des ressources productives territoriales. Celle-ci est liée à son statut et à son degré d'ancrage local : il est souvent considéré, par exemple, que les PME/PMI sont plus enracinées dans le territoire, pendant que les grands groupes déploient des stratégies de marché mondial. Dans les villes moyennes, cette dichotomie n'est pas directement opérante car, aujourd'hui, l'économie des villes moyennes doit articuler économie productive et économie des services à la personne, emploi privé et fonctions publiques : ce constat suggère quatre pistes d'action publique.

Combiner l'économie productive et l'économie résidentielle

« L'économie résidentielle », résultant de la dépense de revenus des résidents attirés par les aménités de tel ou tel territoire, constitue un moteur essentiel du développement économique et doit dorénavant être considérée comme un vecteur de développement, au même titre que l'économie productive exportatrice.

Les villes moyennes qui attirent particulièrement des migrants, actifs et retraités, ne doivent certes pas fonder tout leur développement sur ce seul pilier résidentiel, mais elles auraient avantage à construire une stratégie permettant de remplacer une partie des emplois productifs (notamment des emplois industriels) par des emplois de services résidentiels, en améliorant la qualification des emplois créés (validation des acquis de l'expérience, certification de métiers de services...). Les nouveaux services résidentiels, qu'ils soient mis en œuvre par les services publics, par les entreprises privées et/ou par les associations, sont indispensables pour répondre aux nouveaux besoins des habitants des villes moyennes : besoins des plus jeunes (structures de garde, structures d'animation, structures sportives) et besoins des plus âgés (aide aux personnes dépendantes, confection et livraison de repas à domicile, soins personnels...). En outre, toutes les offres visant à améliorer la gestion du temps des couples bi-actifs employés dans les métropoles voisines sont un élément clé du choix d'installation de ces derniers dans les centres des villes moyennes. Enfin, l'ensemble de ces services stimule nécessairement le tissu des entreprises artisanales et industrielles locales dans de multiples secteurs (BTP, agroalimentaire, restauration...).

D'autres axes de développement économique peuvent être explorés par les villes moyennes en fonction du contexte territorial : logistique, pôles de compétence, services aux entreprises.

Tirer parti de l'essor du secteur logistique

Comme l'a bien montré Michel Savy dans son étude « Logistique et territoire » (Coll. Travaux, Diact - La Documentation française, 2006), la logistique constitue aujourd'hui un secteur créateur d'emplois. Même si la localisation des aires logistiques est polarisée sur de grands *hubs*, le facteur de d'installation tient aussi à l'existence d'un marché de consommation local. Les aires urbaines des villes moyennes constituent à ce titre des marchés de consommation non négligeables et pourraient, compte tenu de cet avantage, développer des fonctions logistiques. Chaque ville moyenne offre un avantage logistique particulier selon son inscription territoriale, sa dynamique démographique, le niveau de revenus de sa population « présente » (à la fois résidentielle et touristique) et les pratiques de consommation de celle-ci.

Constituer des pôles de compétence

Les systèmes productifs locaux français articulent déjà un savoir-faire collectif de la main d'œuvre et un esprit entrepreneurial ancré dans un territoire. Ils ont déjà été plébiscités par les villes moyennes. Le modèle plus récent des « pôles de compétitivité », articulant la recherche, l'enseignement supérieur et les entreprises, peut également servir au développement du tissu économique des villes et des agglomérations moyennes et être décliné à leur échelle, pour servir leurs besoins de développement propres. Il s'agirait de constituer des pôles de compétence à partir d'une spécialisation productive porteuse et de mieux articuler l'offre de formation avec le pôle. La notion de pôle de compétence industrielle ne se limite pas seulement à l'industrie mais intègre les services situés en amont (innovation, transferts de technologie) et en aval du processus productif (gestion, marketing, commerce).

Améliorer les services aux entreprises

La politique de soutien à l'innovation économique est actuellement portée par le partenariat entre les collectivités territoriales (villes et agglomérations) et un tissu consulaire qui se restructure et se resserre. Ainsi, par exemple, les trois chambres de commerce et d'industrie du Maine-et-Loire, dont les sièges sont à Angers, Cholet et Saumur, ont fusionné à la fin de l'année 2006 et présentent une offre mieux structurée de services aux entreprises et d'accompagnement des projets de recherche-développement. Dans ce département, l'entraînement du tissu d'entreprises des villes moyennes par le pôle de compétitivité mondial « Végétal » est un enjeu central de la prochaine décennie. Les recherches très innovantes en

matière de sélection des semences et de pratiques culturales (recherche agronomique, expérimentations...) menées par les start-up qui se développent à proximité des écoles d'ingénieurs en horticulture d'Angers et des environs trouvent un espace disponible pour des tests « grandeur nature » dans les zones vertes des aires urbaines du Val de Loire. Au travers de cet exemple, on perçoit l'intérêt de renforcer, dans les zones dotées d'un système productif porteur, les partenariats entre la gouvernance des villes moyennes et les acteurs économiques (pôles de compétitivité ou pôles d'excellence rurale). Le tableau 9 témoigne de l'importance des fonctions de gestion dans l'industrie au sein des fonctions stratégiques des villes moyennes.

Tableau 9 : Part des villes moyennes dans les 11 fonctions stratégiques des aires urbaines (AU moyennes et grandes en 1999) - Source : RGP 1999 - Traitements Olivier Marouteix

Fonction stratégique	En %
Gestion dans l'industrie	21,3
Télécommunication	16,0
Commercial-industrie	15,3
Commerce	15,2
Transport	14,2
Art	13,8
Banque-assurance	13,4
Recherche (industrielle et publique)	10,2
Services	10,2
Informatique	9,6
Information	9,3

2_ Favoriser l'accessibilité par les infrastructures de transport... y compris numériques

L'économie s'organise autour des réseaux de communication : communications matérielles (flux de personnes et de marchandises) et communications immatérielles (flux d'information). Les villes moyennes doivent s'inscrire dans ces grands courants de communication. Leur moindre accessibilité doit être analysée aussi bien sur le plan de la qualité et de la fréquence de la desserte de transports qu'en matière d'accès aux nouvelles technologies de l'information et de la communication. Dans les deux cas, une bonne accessibilité des villes moyennes passe par une excellente desserte locale et par des systèmes de rabattement efficaces sur les grands « hubs » ou nœuds de réseaux.

L'expansion continue du réseau autoroutier, ces dernières décennies, a largement accru l'accessibilité des villes moyennes. Au terme du maillage autoroutier en voie d'achèvement et de l'aménagement des grandes liaisons routières d'aménagement du territoire planifiées, cette accessibilité sera partout satisfaisante à de rares exceptions près. La politique routière concentrera alors ses moyens sur les problèmes de congestion des grands axes, la desserte ferroviaire et aérienne devenant, dès lors, le principal enjeu d'accessibilité des villes moyennes.

Optimiser l'articulation avec les lignes à grande vitesse

L'ouverture de lignes à grande vitesse apporte généralement un gain d'accessibilité aux villes moyennes. Toutes n'en bénéficient pas de la même façon. D'autres villes moyennes seront directement concernées par l'ouverture de lignes nouvelles (LGV Est, LGV Rhin-Rhône, prolongement de la LGV Ouest jusqu'à Bordeaux). Elles devront veiller à optimiser la fréquence des arrêts dans les gares de leurs villes ou à une bonne articulation des TGV et des trains régionaux.

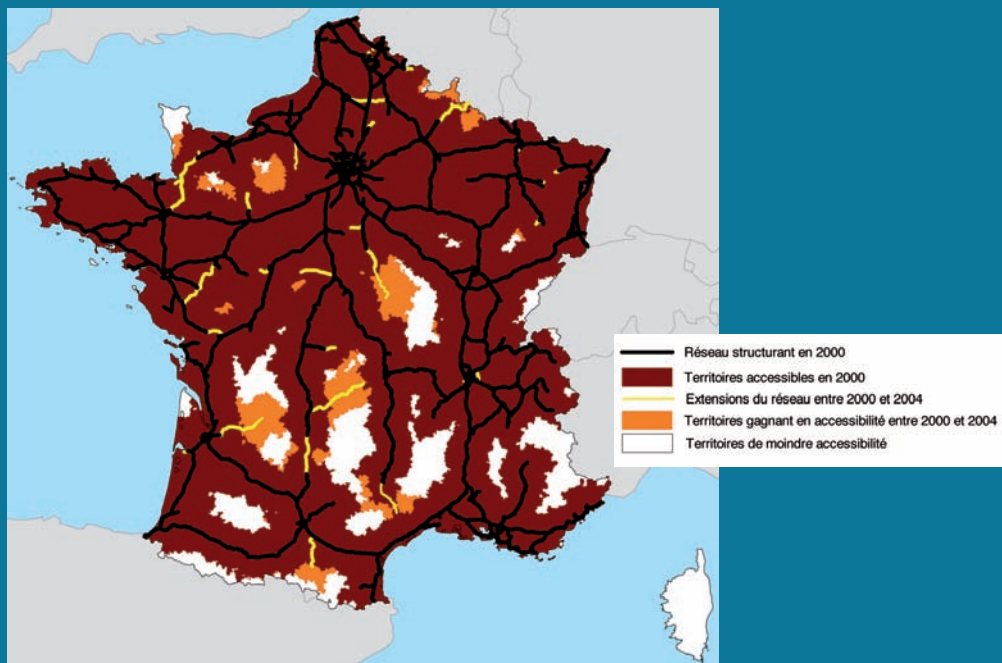
Consolider les lignes ferroviaires transversales d'intérêt national

Les villes moyennes doivent pouvoir compter aussi bien sur leur bonne accessibilité au sein du réseau régional de transport ferroviaire que sur la consolidation des lignes ferrées transversales : leur intérêt national est renforcé par la perspective de la constitution de grandes régions européennes. Dans la perspective du renforcement du rôle des villes moyennes comme charnières du territoire, le maintien de leur niveau d'accessibilité actuel et à partir de là, le développement de l'intermodalité avec les transports régionaux s'avère crucial.

Développer l'intermodalité entre les réseaux de transport

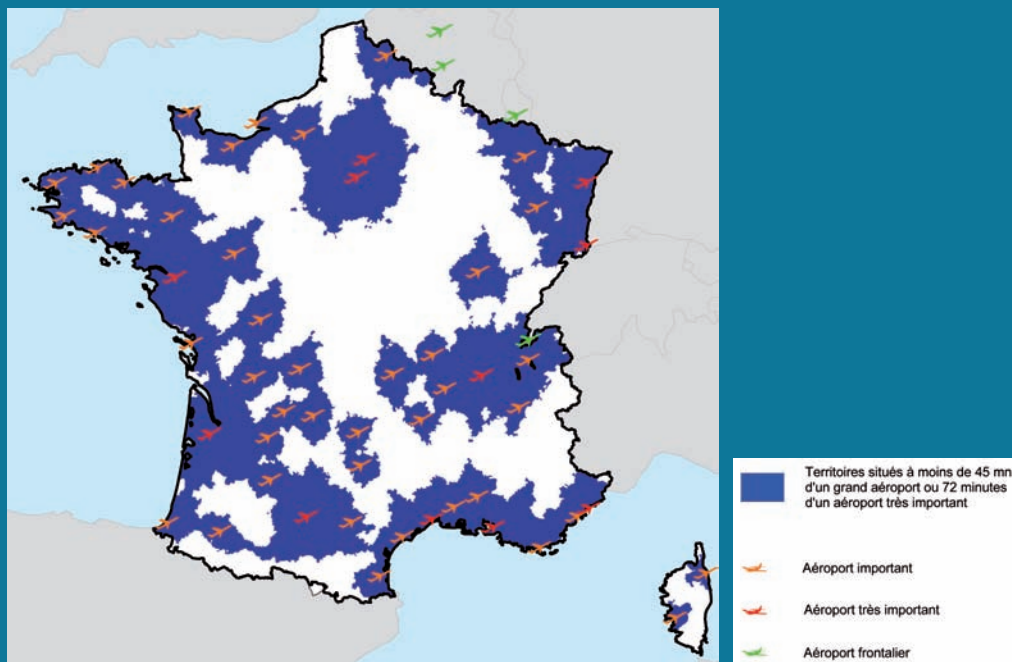
L'amélioration de l'accessibilité des villes moyennes ne passe pas uniquement par la modernisation ou le renforcement des infrastructures mais aussi par l'évolution de la gouvernance de ces mêmes réseaux à tous les échelons compétents. Le PDU constitue à ce titre un bon outil de coordination. Les villes moyennes ont aussi intérêt à mieux organiser concrètement l'intermodalité, notamment la liaison entre les réseaux de transport à longue distance et les dessertes locales, ou à développer un réseau bien maillé.

Carte 12 : Évolution de l'accessibilité au mode autoroutier entre 2000 et 2004



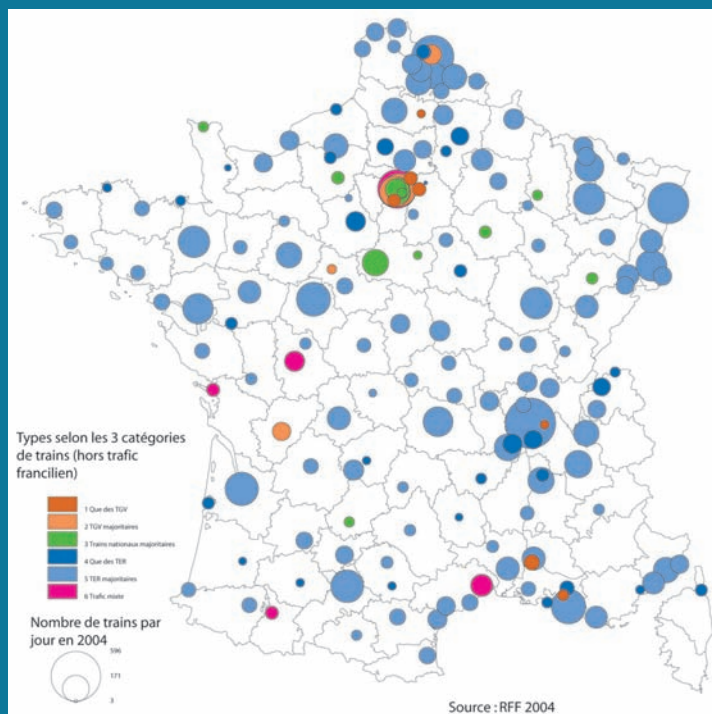
Méthodologie SG/DAEI/SESP, Réalisation CETE de Lyon DIT/GTE, Source Réseau 30000 arcs

Carte 13 : Desserte des territoires par le mode aérien



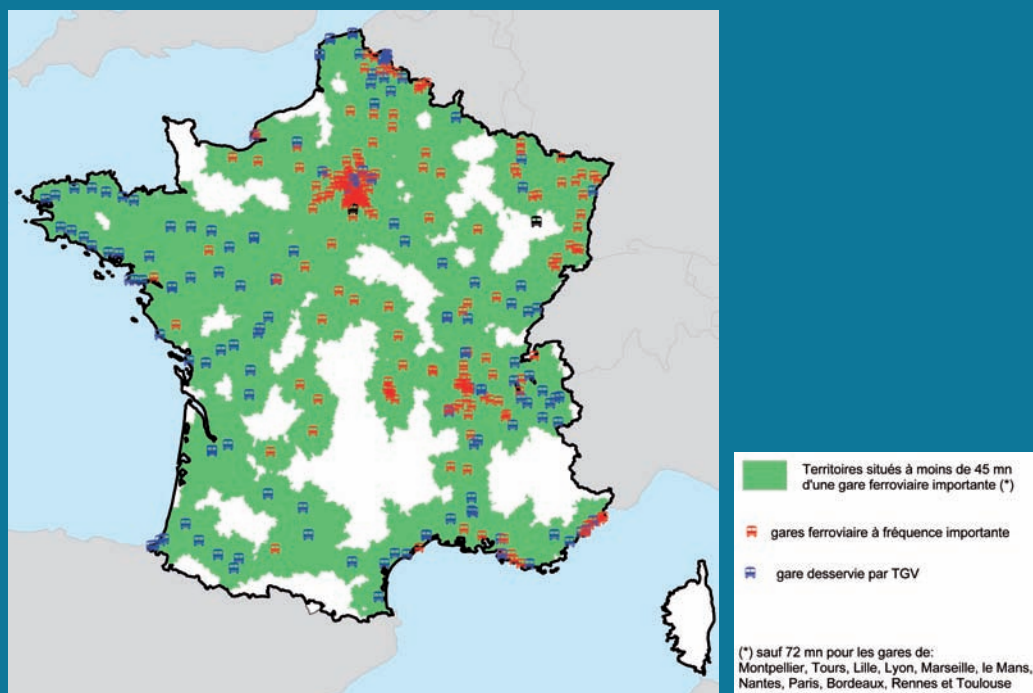
Méthodologie DAEI/SES/DEE, Réalisation CETE de Lyon, Source DGAC.

Carte 14 : Principales gares de voyageurs



© CNRS UMR Espace 6012

Carte 15 : Desserte des territoires par le mode ferroviaire



Méthodologie DAEI/SES/DEE, Réalisation CETE de Lyon.

A travers les schémas de transport et les Plans de déplacements urbains (PDU), quelques orientations favorisant l'intermodalité peuvent être citées comme :

- des infrastructures d'appoint et des services : parkings de dissuasion près des gares routières et ferroviaires, prise en charge des bagages de bout en bout, guichet unique pour l'achat de titres de transport sur l'ensemble du parcours.
- la diversification des transports intermodaux (des plates-formes intermodales locales).

Des actions déjà engagées

Au terme des contrats de projets, de nombreuses villes moyennes vont gagner en accessibilité. Par exemple dans le sillon alpin, une vraie dynamique entre villes moyennes est appelée à voir le jour à travers les liaisons modernisées entre Valence, Chambéry, Annecy et Genève. L'amélioration des axes Creil-Paris, Beauvais-Paris et Laon-Paris est aussi programmée. Dans la perspective d'un développement plus polycentrique de l'agglomération parisienne, le projet de liaison rapide Normandie-Vallée de Seine vise à un renforcement des liaisons du réseau urbain régional ce qui permettra de mieux articuler l'Ile-de-France avec les deux Normandie.

Des améliorations des liaisons ferroviaires entre capitales régionales et aires urbaines moyennes sont prévues, comme la modernisation de la ligne Clermont-Aurillac ou Clermont -Le Puy, mais aussi le lien Dijon-Nevers, les axes Rennes-Brest et Rennes-Quimper et, en Pays de la Loire, la liaison Nantes-Les Sables d'Olonne. La ville de Niort, également, verra ses liaisons modernisées en direction de Poitiers, La Rochelle, Saintes et Royan.

Pour autant, l'accessibilité ferroviaire ou (auto) routière d'une ville moyenne n'offre pas, à elle seule, de garantie mécanique de développement économique. C'est le constat que l'on peut faire après des décennies d'investissement dans les réseaux de transport. Certaines villes moyennes font de leur isolement un avantage comparatif pour mettre en place un développement culturel ou touristique. Ailleurs, l'accessibilité n'est plus considérée comme un secteur autonome d'intervention publique, mais comme une dimension transversale, mise au service d'une stratégie locale de mobilité choisie : mobilité des étudiants, mobilité pour l'accès aux soins, mobilité des chômeurs ou des personnes âgées dans le cadre de la lutte contre l'exclusion.

La stratégie d'accessibilité concerne aussi, et de plus en plus, les infrastructures immatérielles. Si les villes moyennes sont plutôt bien desservies en haut débit et très haut débit pour l'entreprise, la couverture peut être moins satisfaisante à la périphérie des aires urbaines. Or la forte ruralité de populations dont le mode de vie est rattaché à la ville moyenne justifie une demande d'accès aux TIC. Les collectivités sont alors amenées, parfois, à créer des réseaux haut débit d'initiative publique, ouverts aux opérateurs à l'échelle d'un département, d'un pays ou d'une agglomération: preuve de leur volontarisme en la matière, sur 43 réseaux d'agglomération, 18 sont le fait de villes moyennes.

L'usage des TIC s'impose peu à peu comme un nouveau référent de la vie sociale. En conséquence, les villes moyennes doivent rendre leurs services publics accessibles par le net, ce qui reste encore rare. Mais elles réalisent actuellement de très grands efforts : on peut citer la communauté d'agglomération du Grand Chalons, qui a lancé au printemps 2004 son portail communautaire de services comprenant une plate-forme cartographique, des espaces de travail collaboratif, des agendas partagés ou encore un annuaire de compétences. Le portail propose en outre des téléservices et des télé-

procédures. On peut également relever les initiatives développées par le centre multimédia de Beauvais qui s'adresse aux jeunes et propose des animations autour du web deuxième génération, ou par les services de La Roche-sur-Yon qui développent le lien parent – enfant – enseignant et favorisent le suivi scolaire, et les réalisations concrètes des municipalités de Boulogne-sur-Mer et de Rodez en matière de démocratie participative et d'information des citoyens par l'intermédiaire d'Internet.

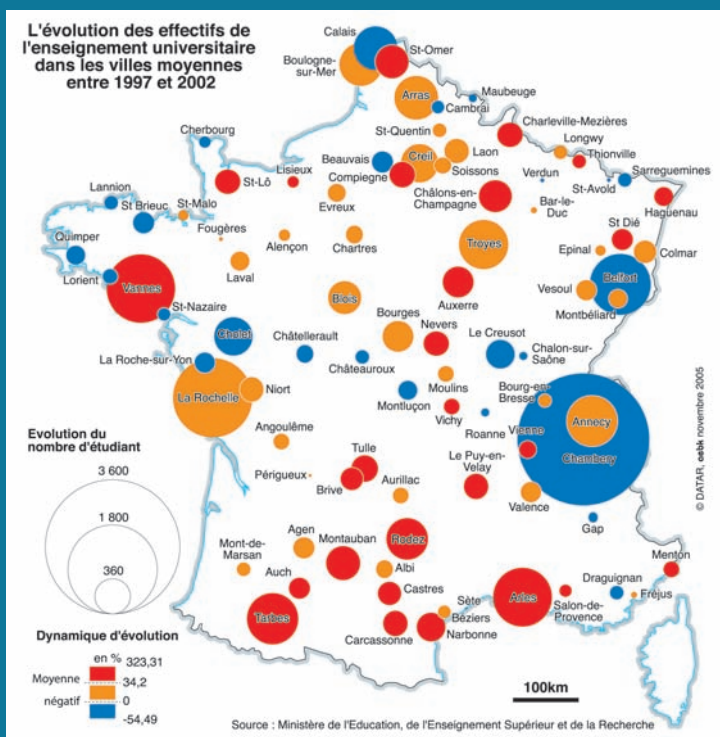
Enfin, les services des TIC aux entreprises apparaissent comme un facteur important d'attractivité : certaines villes moyennes développent des infrastructures de haut débit sur des zones d'activité économique ; d'autres des services numériques spécifiques pour les entrepreneurs et commerçants (portail d'informations, services mutualisés, plate-forme d'hébergement...). Ainsi, la communauté d'agglomération du Pays de Montbéliard a initié Numerica, le pôle multimédia de Franche-Comté, avec l'objectif de diversifier le tissu économique local en développant l'utilisation des technologies de l'information et de la communication pour faciliter l'implantation d'entreprises et favoriser les synergies par la mise en place d'infrastructures, de locaux et de services adaptés à leurs besoins.

3_ Optimiser l'articulation de l'enseignement supérieur et de l'économie locale

Compte tenu des défis liés à la transformation de leur base économique, les villes moyennes considèrent avec très grand intérêt l'installation ou le renforcement de pôles d'enseignement supérieur. Ces implantations, décidées dans le cadre du Plan Université 2000 au début des années 1990 puis dans le cadre du programme U3M (Université du troisième millénaire), ont permis dans un premier temps de soulager des grandes universités régionales étouffées par les nombreuses arrivées en premier cycle (voir carte 16 ci-contre). L'enjeu est maintenant tout autre : avec le développement de l'économie de la connaissance, les pôles universitaires pourraient apparaître comme un investissement productif en lien avec le projet économique de chaque ville moyenne et, en outre, l'évolution de la démographie étudiante conduit également à une adaptation des stratégies des pôles d'enseignement supérieur.

Déjà, les villes moyennes font mieux que recevoir passivement les étudiants « envoyés » par les métropoles. Dans les dernières années, elles ont su développer des stratégies pour attirer des étudiants spécialisés et ouvrir des formations très diverses. Dans les 581 implantations géographiques ou « sites » d'enseignement supérieur français (incluant toutes les formations post-bac, les classes préparatoires aux grandes écoles, les écoles consulaires), en particulier dans les 177 sites d'enseignement supérieur strictement universitaires, les villes

Carte 16



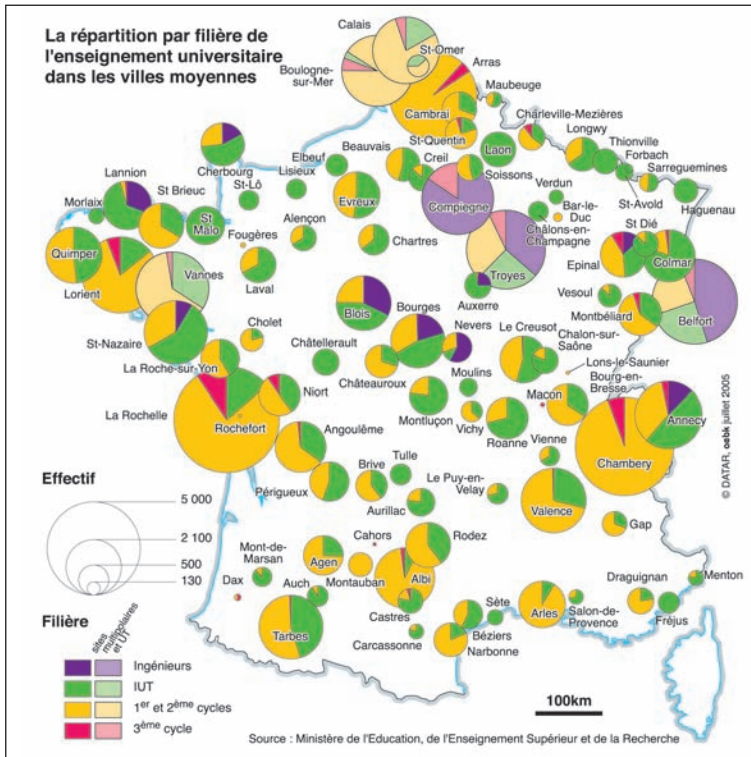
moyennes sont aujourd'hui fort bien représentées (voir carte 17). Le principal enjeu pour les villes moyennes consiste maintenant à répondre à la logique d'excellence par un saut qualitatif en termes d'organisation de leurs filières.

Dans les contrats de projets Etat-Régions 2007-2013, le volet enseignement supérieur prendra en compte des restructurations immobilières conséquentes, notamment dans les universités technologiques en lien avec des sites d'excellence et des pôles de compétitivité (cas de Compiègne et de Troyes). La mise au standard international des locaux universitaires et des équipements annexes (bibliothèques, maisons des sciences de l'homme), l'aménagement de logements étudiants (souvent à l'échelle du campus) s'avèrent nécessaire dans certains

cas. Par exemple, des actions de structuration de la recherche et de l'enseignement supérieur sont prévues au sein de l'Université technologique de Belfort-Montbéliard, en lien avec le projet de « pile à combustible » porté par le pôle de compétitivité. A La Rochelle, un pôle d'excellence « mer » est lancé avec l'Institut du littoral, dans le cadre d'un réseau thématique de recherche avancée (RTRA).

L'organisation et la rationalisation de l'ensemble des filières d'enseignement supérieur constitue la première pierre pour la construction d'un « système universitaire local » reposant sur quatre critères : la qualité et la rationalisation de l'offre de formation, le dynamisme et l'excellence de la recherche, les processus d'innovation et de transfert technologique vers

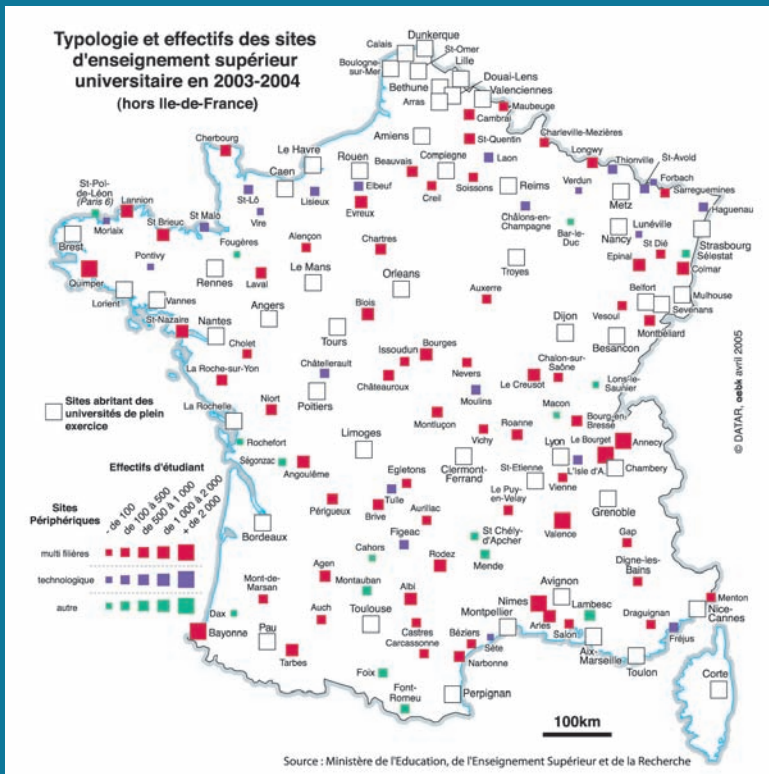
Carte 17



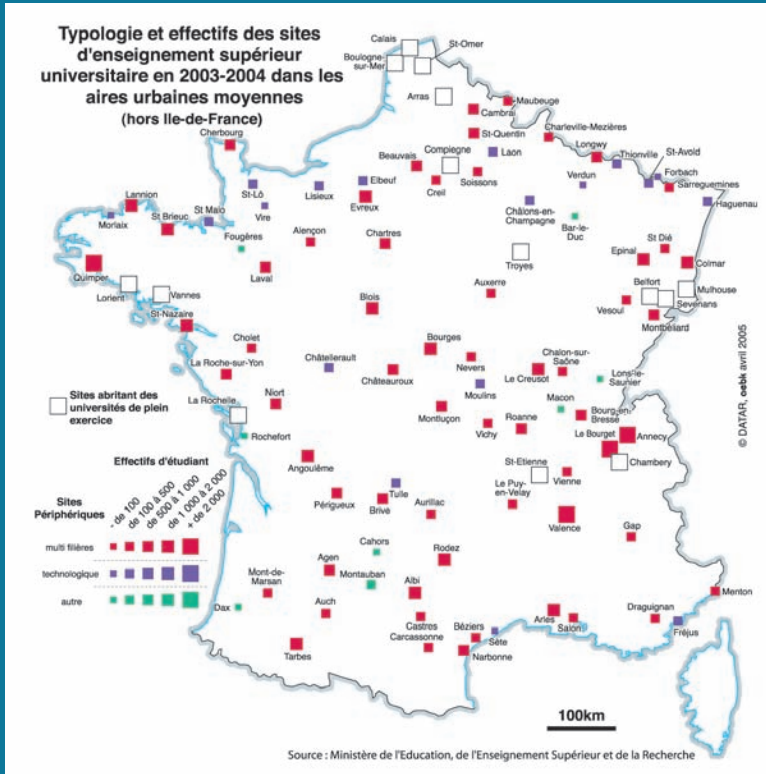
Carte 18 : Le paysage de l'enseignement universitaire en France (année 2003-2004)



Carte 19



Carte 20



les entreprises, la qualité de la vie étudiante. L'engagement des entreprises et des acteurs économiques locaux est fondamental, autant comme dispensateurs de formations que comme prescripteurs de transferts technologiques et d'emplois : répondre aux besoins de formation exprimé par le socle des PME/PMI doit aller de pair avec le développement de filières spécialisées et lisibles.

Mettre à profit l'harmonisation des diplômes européens pour construire des systèmes universitaires locaux

L'harmonisation européenne des diplômes en « LMD » (licence-master-doctorat) constitue un atout de montée en qualification pour les villes moyennes dont nombre de filières délivraient jusqu'à présent des diplômes à bac + 2. Le développement de formations technologiques et professionnalisantes à bac + 3 ou bac + 5 est à saisir pour que les villes moyennes organisent au sein d'un même projet de territoire leurs multiples formations.

Favoriser la qualité de la vie étudiante

La qualité de vie étudiante constitue un facteur déterminant de l'attractivité des villes moyennes et recouvre des dimensions comme l'encadrement des étudiants, la plus grande centralité des sites universitaires dans la ville, l'offre de logements étudiants. Cet axe est convergent avec l'objectif de revivification des centres villes et l'amélioration de la qualité des services au public. Il peut se traduire par l'offre de *services* (culture et loisirs) et par la construction d'infrastructures (transports, logements, restaurants, bibliothèques).

Rationaliser et spécialiser les sites existants pour atteindre l'excellence

Le maillage universitaire du territoire français, après une quinzaine d'années de déploiement, est aujourd'hui achevé. Mais, entre la trop forte concentration sur certains pôles universitaires et la multiplication des petits sites, il y a à rechercher une troisième voie, fondée sur un principe organisateur : tous les sites d'enseignement supérieur existants sont légitimes à condition qu'ils obtiennent un niveau de qualification, de spécialisation et de complémentarité en fonction du contexte local, national. Rationalisation et spécialisation de l'enseignement universitaire des villes moyennes doivent cependant s'appuyer dans le même temps sur la mise en réseau des villes moyennes avec les universités dont elles dépendent. Dans une logique de subsidiarité, leur rôle pourrait être de soutenir la mise en réseau des structures d'enseignement et de recherche et de favoriser la mobilité des utilisateurs entre les différents sites.

Favoriser les mises en réseau entre pôles d'enseignement supérieur

Beaucoup de villes moyennes, cependant, ne pourront développer seules une offre rationnelle d'enseignement supérieur et elles gagnent à renforcer leurs partenariats avec d'autres centres d'enseignement, à l'image du centre universitaire de formation et de recherche Jean-François Champollion, adossé à l'Université Paul Sabatier de Toulouse. Cet exemple montre qu'une structure universitaire (en l'occurrence, l'établissement public à caractère administratif récemment créé) peut fonctionner sur la base d'une mise en réseau de l'offre d'enseignement supérieur dans des villes moyennes. En effet, Champollion met en commun les offres d'Albi (Ecole des Mines), de Castres (projet d'ENI), de Rodez et de Figeac (Mecanic Valley). Dans ce cas, on constate une démultiplication des réseaux de relations entre Toulouse et les villes moyennes périphériques.

4_ Qualifier l'offre de soins dans les villes moyennes

Villes moyennes : une fonction pivot pour l'offre de soins

Si les villes moyennes ont su habilement tirer parti de la décentralisation universitaire à la fin des années 1990, elles sont également très concernées par le maintien et la structuration des services publics sanitaires sur leur territoire. Dans ce domaine, on observe d'ailleurs moins une tendance au retrait des services qu'un mouvement de rationalisation de ces derniers à l'échelle de mailles territoriales élargies qui confèrent aux villes moyennes une fonction de pivot et de recours : cela est démontré en matière d'accès aux soins. Structuré autour des hôpitaux locaux et des maisons médicales, le premier niveau ou niveau de proximité concerne les petites villes. Ce niveau est lié au développement de l'hospitalisation à domicile, ce qui pose la question de la disponibilité et de la mobilité des professions médicales et de santé (infirmières) dans chaque bassin de santé.

Un deuxième niveau de soins concerne 58 % des séjours et relève de la notion de « recours » : ce niveau intéresse fortement les villes moyennes. Le patient consulte à ce niveau soit parce que l'offre de proximité pour la pathologie considérée est inexistante, soit parce que la recherche par le malade d'une qualité (subjective) de soins le pousse à se déplacer sur un site plus lointain. Ce niveau concerne par exemple des interventions sous arthroscopie, la chimiothérapie, la pose de stimulateurs cardiaques.

Le contexte général dans lequel les villes moyennes s'inscrivent aujourd'hui est celui de la rationalisation de l'offre de soins hospitaliers. La territorialisation de la politique de soins autour de la notion de « bassins de santé » est devenue au fil des temps un axe majeur de la politique du ministère de la Santé. L'échelon

régional est apparu comme le plus pertinent pour réorganiser l'offre hospitalière, d'où la création des Agences régionales d'hospitalisation (ARH) qui ont la responsabilité d'élaborer un Schéma régional d'organisation sanitaire (SROS).

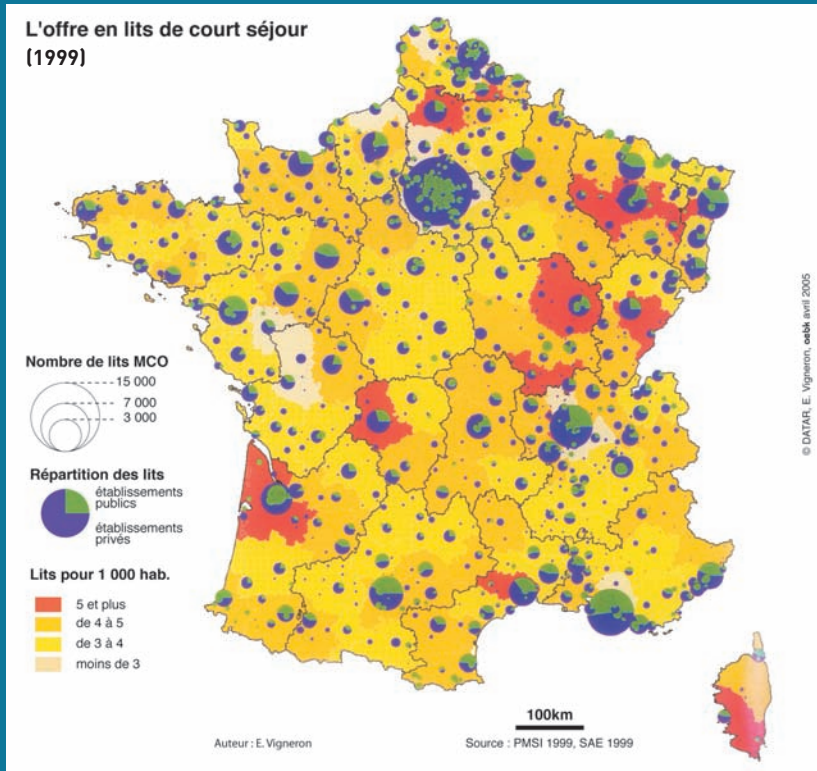
Au-delà de cette logique régionale, la qualité de l'offre de soins apparaît déterminante pour les villes moyennes du fait du vieillissement de la population et de l'augmentation de l'exigence de qualité des soins. Accueillant de plus en plus de retraités, la consommation de soins ne va cesser de s'amplifier dans ces agglomérations, et pour le niveau de recours. Soutenir l'installation médicale dans certaines villes moyennes est donc indispensable.

Actuellement, 185 aires urbaines et 102 pôles ruraux bénéficient d'offres hospitalières comprises entre 100 et 500 lits. Les villes moyennes constituent des charnières entre les hôpitaux de proximité et les hôpitaux de référence, elles atteignent un effet de masse suffisant en matière de lits qui assure, jusqu'à nouvel ordre, leur pérennité (les fermetures de lits concernent plutôt les petites villes). Cependant, les villes moyennes, qui ne disposent généralement pas de structures d'enseignement universitaire de médecine, doivent rechercher une amélioration de l'organisation de leur équipement sanitaire.

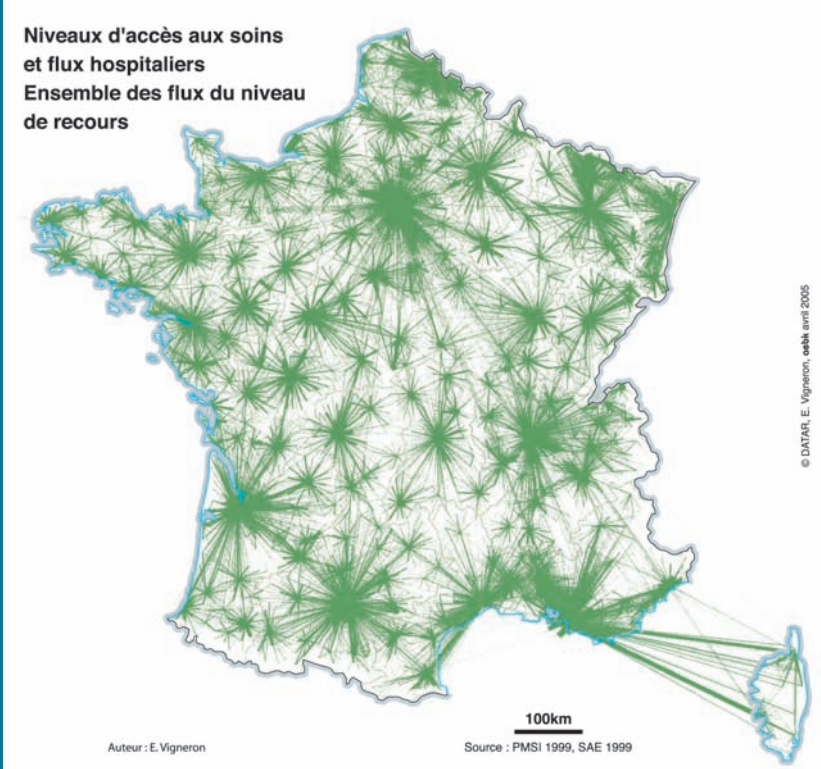
La mise en réseau des équipements sanitaires entre villes moyennes et Centres hospitaliers universitaires (CHU)

C'est au niveau des villes moyennes que l'on voit apparaître de la manière la plus cruciale l'enjeu d'une articulation entre les secteurs public et privé (la qualification du plateau technique offert dans la ville moyenne passe par une collaboration des activités des hôpitaux publics et des cliniques privées), comme d'une articulation entre les établissements hospitaliers de plusieurs villes moyennes proches pour mettre en commun un équipement coûteux, à l'échelon régional et interrégional.

Carte 21



Carte 22



Carte 23 : Aires d'attractivité des établissements de santé en Champagne-Ardenne



Une illustration : le SROS Champagne Ardenne

La région Champagne-Ardenne, parce qu'elle dispose d'un semis de villes moyennes et parce qu'elle connaît des enjeux importants en matière de santé (faible densité médicale, état de santé des populations en dessous de la moyenne nationale), constitue un territoire particulièrement pertinent à analyser. Le SROS y focalise l'attention sur l'offre de proximité, qui a été organisée à partir d'un découpage de la région en zones d'attractivité hospitalière : presque tous les bassins de santé sont centrés sur une ville moyenne. Ce découpage, qui correspond à une logique équitable

d'accès aux urgences, permet, tout d'abord, de mailler le territoire pour la prise en charge des urgences (sur la base d'un temps maximal d'intervention de trente minutes) et encourage ensuite des rapprochements entre secteur public et privé dans des villes desservant des bassins de 100 000 habitants. Des regroupements hospitaliers s'organisent, en « Sud Ardennes » et « Aube-Marne » à travers le partenariat entre des services de plusieurs villes petites et moyennes : Chaumont, Langres et Bourbonne-les-Bains.

(Source : Broudic Patrick, directeur de l'agence régionale d'hospitalisation de Champagne-Ardenne).

Des expériences de mise en réseau des établissements de santé articulant les plateaux techniques les plus performants avec les fonctionnalités propres à la proximité dans le cadre d'un schéma régional d'organisation sanitaire de troisième génération, ont été tentées avec un grand succès. Ces SROS doivent organiser un dispositif gradué de l'offre de soins hospitalière assurant accessibilité et qualité des prises en charge, articulé avec les secteurs ambulatoires et médico-social ou social.

C'est le cas, par exemple, du SROS de la région Bourgogne qui s'appuie notamment sur cinq villes moyennes. Classée « capitale des territoires sanitaires et de coopération », chacune d'elle dispose d'un pôle médical et hospitalier articulé autour du CHU de Dijon. La carte de ce SROS dessine non seulement des bassins de santé et de coopération ainsi que des sites pivots, mais indique également les coopérations mises en œuvre. Celles-ci se déploient à l'intérieur du territoire régional mais également en dehors. Le CHU de Dijon développe des coopérations avec celui de Besançon, en Franche-Comté, dans le domaine de la recherche et de l'enseignement. Les deux CHU prennent respectivement en charge des spécialités pointues ne nécessitant pas, « tant pour des raisons médicales qu'économiques », d'être développées sur les deux régions (transplantations d'organes, cancérologie, thérapie cellulaire en partenariat avec l'établissement de transfusion sanguine interrégional). De même, deux villes moyennes, de même niveau fonctionnel, comme Nevers en Bourgogne et Bourges dans la région Centre, coopèrent. Seuls les établissements bourguignons de Sens au nord et de Mâcon au sud développent des relations avec les pôles parisien et lyonnais dans une relation enrichissante pour les sites des deux villes moyennes.

L'offre de soins en ville moyenne : charnière entre la proximité et le niveau de référence

La requalification des soins dans les villes moyennes ne peut donc s'arrêter au constat de leur place centrale dans des bassins sanitaires de proximité où on leur reconnaît une fonction de pivot pour l'offre de soins. L'enjeu principal pour elles consiste à remplir une fonction de site charnière entre le niveau de proximité et le niveau de référence. Le développement de réseaux de coopération hospitalière entre villes moyennes et grandes villes apparaît donc, dans le domaine de la santé, particulièrement stratégique.

En effet, les villes moyennes ne disposent généralement pas de CHU, donc de structures d'enseignement universitaire de médecine. Leur attractivité vis à vis des médecins de ville ou hospitaliers est donc limitée lorsqu'on sait que les médecins ont tendance à s'installer près de leurs lieux d'études. Les politiques de coopération entre leurs centres hospitaliers et les CHU de la grande ville proche doivent chercher à fixer les étudiants en médecine sur place et concrétiser leur installation définitive. Cette ouverture « extérieure » du potentiel hospitalier des villes moyennes en direction des grandes villes pourrait prendre plusieurs formes :

- développement de la formation professionnelle des praticiens : fléchage de postes d'internes dans les établissements des villes moyennes, fléchage de postes d'internes en médecine générale dans les cabinets de médecins de ville, postes partagés de praticiens universitaires entre le CHU proche et le plateau technique de la ville moyenne, développement du télé-enseignement ;
- mise au point de diagnostic à distance au moyen de la télé-médecine ;
- mise au point des protocoles de soins déconcentrés dans les cabinets médicaux des villes moyennes à la suite d'une intervention rare et spécialisée réalisée dans un établissement de référence.

5_ Favoriser le renouvellement urbain des centres des villes moyennes

Les villes moyennes ont été placées, à travers les contrats de ville moyenne, à l'avant-garde de l'urbanisme dans les années 1970 et 1980 : Rochefort, Saumur ou Périgueux gardent encore des traces d'une action de remodelage remarquable. Ces programmes avaient permis de protéger et de valoriser architecturalement le centre-ville (premiers grands secteurs sauvegardés), d'aménager des rues piétonnes, de dessiner les premiers réseaux de transport public, de créer des espaces verts. En plus, ces plans mis en œuvre parallèlement à des schémas directeurs d'aménagement et d'urbanisme (SDAU) avaient permis de définir de nouvelles zones périphériques : des ZUP, des surfaces commerciales et des rocades pour accueillir les premiers « supermarchés », afin de répondre à la demande d'une population dont le taux de motorisation et les standards de consommation augmentaient fortement.

Trois décennies après, le tissu des villes et des agglomérations moyennes s'est métamorphosé. Les périphéries ont connu un étalement sans précédent. Les « entrées de ville », malgré plusieurs programmes, ont créé des

assemblages souvent décevants. Malgré leur proximité relative, les quartiers d'habitats sociaux restent souvent à l'écart de quartiers centraux, parfois muséifiés, où l'activité commerciale se développe difficilement. L'heure est venue d'engager une nouvelle étape de mise en cohérence de l'organisation des tissus urbains propres aux villes moyennes.

Le soin apporté à la composition architecturale et urbaine de la ville moyenne est en effet tout sauf un luxe : l'ambiance des espaces publics dans la ville moyenne constitue un atout majeur pour attirer puis fixer durablement de jeunes ménages actifs, des cadres, des retraités, des résidents secondaires. La baisse de la population de la commune centre et la hausse de la population du reste de l'agglomération urbaine peut être contrée par un projet d'aménagement ambitieux. Les villes moyennes disposent d'outils appropriés pour projeter leur aménagement : Schéma de cohérence territoriale (SCOT), Plan local d'urbanisme (PLU), Programme local d'habitat (PLH), Schémas d'offres de services publics, Plans de déplacements urbains (PDU) ...

L'enjeu du logement

Le PLH permet de répartir les logements sociaux à l'échelle de l'ensemble de l'aire urbaine moyenne, y compris dans les centres anciens, de diversifier les produits immobiliers en fonction des types de populations à attirer en priorité (couples avec enfants, retraités), et en fonction des besoins locaux. Ce PLH doit s'articuler particulièrement avec les SCOT et les PLU en cours d'élaboration ou de révision. Les villes moyennes insérées dans la zone d'influence d'une grande ville proche doivent tirer parti de leurs interdépendances avec cette dernière et, notamment, favoriser l'installation de nouveaux actifs issus de la métropole. Dans cette perspective, il s'agit pour l'action publi-

que locale de maîtriser l'évolution des marchés de l'habitat dans un double souci : d'une part, diversifier l'offre en mettant sur le marché des produits attractifs (villas locatives, « lofts » en centre ville...), d'autre part, cibler les clientèles susceptibles de se fixer dans les villes moyennes, de façon temporaire ou définitive.

Les agglomérations moyennes rencontrant souvent, comme les grandes villes, des problèmes de quartiers sensibles, certaines intercommunalités interviennent d'emblée comme acteur principal de la rénovation urbaine : c'est le cas de la communauté d'agglomération du Pays de Montbéliard, qui a entrepris six opérations de rénovation urbaine dans des communes différentes de l'agglomération, le projet étant considéré comme formant un tout. Il répond à une véritable logique spatiale : la rénovation urbaine dépasse le quartier en zone urbaine sensible et peut répondre à l'enjeu de résorption de l'habitat insalubre du centre. Ces deux types d'espaces, les quartiers d'habitat social et les quartiers dégradés du centre, ont, en effet, un même besoin de réintégration dans l'ensemble du système urbain.

D'autres villes moyennes se lancent dans la diversification des produits immobiliers et expérimentent différentes stratégies en mixant opérations publiques et privées. Il reste cependant aux villes moyennes à trouver un outil d'ingénierie et de portage suffisant pour coordonner l'intervention publique des grandes agences nationales participant au renouvellement urbain sur leur territoire (ANRU, ANAH), pour développer des Contrats urbains de cohésion sociale (CUCS) et porter, le cas échéant, un vrai projet de développement urbain durable. L'Alsace, l'Aquitaine, l'Auvergne, les régions Midi-Pyrénées et Rhône-Alpes en ont fait, avec l'Etat, l'une des priorités des contrats Etat-Régions 2007-2013.

L'enjeu de la culture

Les événements culturels et sportifs et les industries qui s'y rattachent, se développent dans tous les niveaux de villes, avec un bouillonnement qui répond à la demande des publics locaux. Ces activités, certes portées par des institutions publiques, mais également par un fourmillement d'initiatives associatives, deviennent un moteur non négligeable du développement économique local, à travers l'organisation de manifestations diverses. Certaines villes moyennes consentent, à cet égard, de très importants budgets à l'organisation d'événements culturels de haute qualité et de réputation mondiale comme le Printemps de Bourges, rendez-vous annuel du rock et des musiques du monde, le Festival international de théâtre de rue à Aurillac, celui de la Bande dessinée à Angoulême ou celui du film policier à Cognac.

L'offre d'équipements sportifs est également un facteur d'attractivité que les villes moyennes attendent avec grande impatience, car leurs potentialités dans ces domaines sont importantes. La rénovation d'équipements sportifs est souhaitée dans de nombreux cas et l'effet levier d'une politique sportive ambitieuse est certain. La notoriété d'Auxerre est portée par le football, celle de Cholet par le basket et d'autres villes moyennes ne demandent qu'à émerger autour de projets sportifs ou centrés sur le « bien-vivre » et le « bien-vieillir » de la personne.

Les stratégies culturelles et sportives participent à la dynamisation de l'économie résidentielle et renforcent le rayonnement et la centralité d'une ville moyenne inscrite dans un large bassin de vie. La mise en réseau par exemple, d'une médiathèque centrale avec les multiples bibliothèques de proximité est également un gage de réussite et d'acceptation de la centralité de l'équipement : la facilité d'accès, les tarifs pratiqués et la mise en réseau constituent des services indispensables à la territorialisation des politiques culturelles. Il en va de même pour l'organisation d'événements de prestige (festivals, tournois). L'enjeu consiste alors à raisonner en termes d'animation permanente

d'un territoire qui dépasse la ville centre.

Le développement par la culture nécessite cependant d'aller au-delà de l'aménagement d'équipements de prestige (musée, théâtre, médiathèque...) qui ont souvent été construits dans les années 1990, et dont la gestion pose parfois problème (problème des palais des congrès des villes moyennes qui attirent insuffisamment de touristes d'affaires). Une bonne accessibilité des habitants de l'ensemble de l'aire urbaine (ruraux compris) est primordiale pour la bonne santé de ces structures culturelles.

Le champ culturel est largement pris en compte dans les contrats de projets Etat-Régions et de nombreuses lignes de crédits d'investissement sont abondées par des financements européens. Cela permet d'envisager pour la période 2007-2013 des opérations phares dans les domaines de la restauration du patrimoine. Le centre-ville sera protégé et valorisé dans le cas du « plan patrimoine » de Vienne et, dans d'autres villes moyennes, des bâtiments emblématiques seront restaurés dans le cadre d'une zone de protection du patrimoine architectural, urbain et paysager étendue et renforcée comme le palais Saint-Vaast à Arras. Dans ces projets prioritaires de l'Etat et des Régions, sont aussi notifiés des musées et des opérations d'animation culturelle d'importance européenne : c'est le cas du projet de Musée de l'image Nicéphore Niepce à Chalon-sur-Saône, de la mise en valeur des sites de mémoire à Verdun et du soutien national aux villes candidates au titre de « Ville européenne de la culture ». D'autres chantiers de premier plan vont être lancés, notamment la protection et la réhabilitation du patrimoine antique et la restauration de cathédrales des villes moyennes qui ont exercé d'importantes fonctions au Moyen Age comme la cathédrale de Chartres.

Gestion de l'espace autour des villes moyennes

Le développement d'infrastructures commerciales, artisanales et industrielles, qui s'est ajouté à l'aménagement de quartiers résidentiels, a eu pour conséquence une extension considérable de la surface urbanisée à la périphérie des villes moyennes. Il reste beaucoup à faire pour mieux structurer ces espaces urbains récents, mieux les relier avec les autres pôles de la ville moyenne et les intégrer dans un schéma de développement et d'aménagement urbain durable. À cet égard, le schéma de cohérence territoriale (SCOT) est un outil de planification qui revêt pour les villes moyennes un caractère stratégique. Il permet, par le biais d'une structure intercommunale, de travailler à une échelle adaptée qui englobe l'ensemble des communes rurales et périurbaines concernées par ce phénomène. Il permet également de bien hiérarchiser les objectifs stratégiques dévolus à l'ensemble de l'agglomération et de bien cerner les zones à enjeux : ce sont, très souvent, les communes de première couronne et les communes péri-centrales. Le SCOT apparaît comme un bon « intégrateur » des intérêts des différentes parties prenantes et il offre le support d'une véritable concertation élargie. Pour les espaces en cours de structuration à la périphérie des villes et des aires urbaines moyennes, il apparaît indispensable d'inscrire pleinement les impératifs du développement durable à tous les échelons : préservation des paysages et de la biodiversité, mais aussi prise en compte de la haute qualité architecturale et énergétique des constructions.

Éléments conclusifs

Héritières d'une longue histoire humaine et urbaine, inscrites dans un champ institutionnel dense de programmes et de contrats, les villes moyennes disposent de nombreux atouts pour assumer pleinement leurs potentialités de développement.

Un regard attentif montre que la plupart des villes moyennes ont su, au cours des vingt dernières années, s'inscrire dans l'actuel processus de métropolisation en évitant les effets nocifs d'une croissance trop rapide et en bénéficiant des retombées positives de l'influence des plus grandes villes. En particulier, leur dimension moyenne leur confère nombre d'avantages : elles évitent bien des surcoûts dont souffrent les villes plus importantes et les métropoles de rang européen ou mondial et bénéficient d'une meilleure image auprès de la population française en matière de qualité de l'espace, de cadre de vie et d'environnement urbain. Les villes moyennes participent de l'identité de la France et doivent compter parmi les repères et les fondements de nos stratégies d'aménagement du territoire.

Cependant, si cette attractivité des villes moyennes françaises est renforcée par nombre de facteurs qu'elles n'ont pas directement choisis, comme les migrations de cadres et d'emplois supérieurs, ou les arrivées de retraités relati-

vement aisés, il est urgent que ces villes puissent à nouveau définir de manière claire, et dans le cadre d'un partenariat avec l'ensemble des échelons institutionnels (pays et intercommunalités, départements, régions, Etat), de véritables stratégies territoriales appuyées sur un programme d'actions et d'équipements structurants.

L'Etat, les régions et les départements devraient également mieux articuler leurs responsabilités pour prendre en compte la profonde modification du contexte territorial actuellement en cours. A ce titre, le rôle de l'Etat demeure déterminant dans les domaines les plus discriminants pour la structuration du territoire : les réseaux de transport et les grands services publics nationaux que sont, par exemple, la santé ou l'enseignement supérieur.

Les cadres de programmation des contrats de projets Etat-Régions, (notamment dans le cadre du volet territorial) et l'élaboration des programmes opérationnels de la nouvelle politique régionale européenne 2007-2013 constituent des opportunités que ces villes moyennes peuvent utiliser pour ouvrir une nouvelle étape d'aménagement et renforcer leur rayonnement.

Annexes

Bibliographie

Beaucuire Francis, Chalonge Ludovic.

La transition urbaine en France. Rapport pour la DAEI- SES-Ministère de l'Équipement. Avril 2004.

Béhar Daniel.

Les politiques régionales en direction des villes moyennes. Rapport pour la CDC. Juillet 2003.

Béhar Daniel.

Les villes moyennes, enjeux d'action publique. Rapport pour la DATAR. Février 2005.

Cattan Nadine, Grasland Claude.

Les différentiels d'accessibilité des villes moyennes en France. 2 volumes. Rapport pour le Ministère de l'équipement, des transports et du logement. Paris. Septembre 1998.

Cattan Nadine, Saint-Julien Thérèse.

Quels atouts pour les villes petites et moyennes en Europe occidentale ?
L'Information géographique. N° 4. Sedes. Paris. 1999.

Commerçon Nicole, George Pierre (dir).

Villes en transition. Economica-Anthropos. Collection Géographie. Paris. 1999.

Conseil économique et social.

Aménagement du territoire et établissements de santé. Rapport présenté par Picard Michel. Les éditions des Journaux Officiels. 2004.

DATAR.

Pour un rayonnement européen des métropoles françaises.
Rapport pour le CIADT du 18 décembre 2003.

DATAR-ACADIE.

Villes moyennes, villes d'intermédiation.
Rapport du groupe de travail Villes Moyennes. ADCF-FMVM-DATAR. Décembre 2004.

Davezies Laurent.

La diversité des formes de développement local dans les villes françaises. Rapport pour la DATAR. Septembre 2003.

Fédération des maires des villes moyennes (FMVM).

Atlas des villes moyennes. Paris. 2003.

Filâtre Daniel.

Comment considérer l'avenir des sites universitaires périphériques ? Note de recherche pour la DATAR. Août 2004.

GER-Ministère de l'Équipement.

Éléments de réflexion sur les villes moyennes. Paris. Avril mai 1972.

Hilal Mohamed, Schmitt Bertrand.

Services aux populations : l'importance de l'économie résidentielle. INRA Sciences Sociales. Recherches en économie et sociologie rurales. N° 1- 2/03. Décembre 2003.

Janvier Yves.

Les villes moyennes dans les politiques d'aménagement du territoire.
Rapport pour la DATAR. Février 2005.

Lajugie Joseph.

Les villes moyennes. Editions Cujas. Paris. 1974.
ORATE (ESPON). Urban-rural relations in Europe. Rapport final. Luxembourg. 2004.

Pumain Denise, Saint-Julien Thérèse.

Atlas des villes moyennes. Equipe P.A.R.I.S - CNRS. Rapport pour la DATAR. Mai 1988.

SCET.

Villes moyennes et projets de développement et de renouvellement.
Rapport pour la CDC. Novembre 2003.

SESAME-DATAR

Scénarios pour les villes moyennes, deux avenir possibles. Travaux et recherches de prospective. N° 48. La Documentation française. Paris. 1974.

SESAME-DATAR.

Éléments d'analyse et de prospective sur les villes moyennes. Paris. 1971.

SESAME-DATAR.

Les villes moyennes - Dossiers d'étude.
Études de prospective. La Documentation française. Paris. 1973.

SNCF.

Accessibilité pour les villes moyennes : le point de vue de la SNCF.
Intervention de Michel Leboeuf (Direction du développement voyages France Europe) au groupe de travail « villes moyennes » de la DATAR. 9 septembre 2004.

Vignerot Emmanuel (dir).

Territoires de l'hôpital et territoires de projets de santé. DATAR. 2004.

Liste des membres du groupe de travail sur les villes moyennes

Le groupe de travail sur les villes moyennes a associé la DIACT, la Fédération des maires des villes moyennes (FMVM) et l'Assemblée des communautés de France (ADCF).

Animé par Priscilla de ROO, chargée de mission à la DIACT, il était composé de* :

Bruno BOURG-BROC,
député-maire de Châlons-en-Champagne, président de la Fédération des maires des villes moyennes,

Philippe BONNECARRERE,
maire d'Albi,

Marc CENSI,
maire de Rodez, président de l'Assemblée des communautés de France,

Jacques LEGENDRE,
sénateur, président de la CA de Cambrai,

Arsène LUX,
maire de Verdun,

Jean-Michel MARCHAND,
maire de Saumur,

Bernard PANCHER,
président de la CC de Bar-le-Duc,

René SOUCHON,
maire d'Aurillac, actuellement président de la région Auvergne,

Emile ZUCARELLI,
député-maire de Bastia,

Sophie DORTES,
Nicole GIBOURDEL et Claire LEGOUX,
respectivement chargée d'études et déléguées de la FMVM et de l'ADCF,

Sylvie ESPARRE,
Directrice à la DIACT,

Bernard MOREL,
Directeur de l'Observatoire des territoires.

Le groupe a également bénéficié des interventions de * :

Daniel BEHAR,
directeur du Cabinet Acadie,

Véronique BILLAUD,
Direction de l'hospitalisation et de l'organisation des soins, ministère de la Santé,

Nadine CATTAN,
chercheur, Laboratoire Géo Cités,

Laurent CHAPELON,
chercheur, Maison de la géographie de Montpellier,

Joseph COMBY,
directeur de l'Association des études foncières (ADEF),

Hélène DADOU,
Direction générale de l'urbanisme, de l'habitat et de la construction, ministère de l'Équipement,

Laurent DAVEZIES,
professeur à l'Université Paris XII,

Philippe DUONG,
directeur du cabinet SAMARCANDE,

Jean-Michel EVIN,
directeur de l'agence d'urbanisme Adour-Pyrénées,

Daniel FILATRE,
*directeur du CERTOP
(Centre d'étude et de recherche Travail Organisation Pouvoir),*

Christian FORESTIER,
président du Haut conseil de l'évaluation de l'école,

Vincent FOUCHIER,
conseiller à la DATAR,

Claude GRASLAND,
professeur Université Paris VII,

Michel GUERIN,
président directeur général d'Airlinair,

Ludovic HALBERT,
*chercheur au Laboratoire LATTS,
Ecole nationale des Ponts et Chaussées,*

Jean HAENTJENS,
Délégation au développement de la région nazairienne (DDRN),

Jean-Pierre HILY,
*chef du service des transports et des voies
de communication du conseil régional d'Auvergne,*

Yves JANVIER,
consultant cabinet YJC,

Edouard LABELLE,
*président et de la Chambre régionale de commerce
et d'industrie de Haute-Normandie,*

Germain LACOSTE,
président du Centre universitaire Tarbes-Pyrénées,

Michel LEBOEUF,
direction Grandes lignes, SNCF,

Arnaud LEMARCHAND,
*maître de conférences d'économie à l'Université
du Havre,*

Philippe MATHIS,
*professeur à l'Institut polytechnique
de l'université de Tours,*

Jean-Marc MONTEIL,
*directeur de l'enseignement supérieur au ministère
de l'Éducation nationale, de l'enseignement
supérieur et de la recherche,*

Bernard MURAT,
*président de la communauté d'agglomération
de Brive et président de Club national des réseaux
de villes (CNRV),*

Pascal PELLAN,
*président de la Chambre de métiers des Côtes
d'Armor,*

Paulette POMMIER,
chargée de mission SPL à la DATAR,

Nicolas PORTIER,
*délégué général de l'Association des communautés
de France (ADCF),*

Jean-Claude PEYRONNET,
*vice-président du conseil général de la Haute-Vienne,
au nom de l'Association des départements de France
(ADF),*

Marcel SCHOTT,
*président de la communauté d'agglomération
du Puy en Velay,*

Jean-Louis SEGURA,
*directeur de l'Agence régionale de l'hospitalisation
(ARH) de la région Bourgogne,*

Christophe TERRIER,
*directeur des études et de la statistique au secrétariat
d'Etat au Tourisme,*

Olivier THERY,
Caisse des dépôts et consignations,

Aurélien TRICOIRE,
doctorante au CERTOP,

Michel VERMEULEN,
conseiller à la DIACT,

Emmanuel VIGNERON,
professeur, Université de Montpellier III,

Michèle VIGNES,
*chargée de mission à la direction des investissements
et participations, Caisse des dépôts et consignations,*

Luc VILLARET,
secrétaire général de la CCI Le Puy/Yssingaux.

*** Avec mention des mandats ou des fonctions
au titre desquelles ces personnes
ont été sollicitées**

