



**HAL**  
open science

## Loire métropole(s) ?

Serge Thibault

► **To cite this version:**

Serge Thibault. Loire métropole(s) ?. Colloque Val de Loire " La Loire, territoire de développement ? ", Nov 2005, Angers, France. hal-00659501

**HAL Id: hal-00659501**

**<https://hal.science/hal-00659501>**

Submitted on 12 Jan 2012

**HAL** is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

## Loire métropole(s) ?

Serge Thibault - UMR 6173 CITERES  
Colloque Val de Loire

« La Loire, territoire de développement ? », Angers 30 novembre 2005<sup>1</sup>

La vallée ligérienne, comme bien d'autres vallées fluviales, comme la plupart des espaces littoraux, mais également la plupart des espaces frontaliers et transfrontaliers, accueille les principales agglomérations des régions qu'elle traverse. Alors que bien d'autres sites comparables tentent de renforcer la coopération métropolitaine entre leurs principales agglomérations urbaines, la vallée ligérienne n'est pas encore le lieu d'un véritable projet stratégique ou opérationnel qui associe ses principales villes en un réseau à dimension métropolitaine, piloté par leurs puissances publiques et articulé sur les qualités paysagères, culturelles et naturelles de son corridor.

Tant que le fleuve fut l'un des moyens privilégiés de communication et de transport des régions qu'il traverse, l'urbanisation des villes, situées dans son corridor, s'est développée le long de son cours, formant un réseau urbain géographiquement et économiquement organisé à partir de la Loire, du moins d'Orléans à Nantes. Depuis l'époque qui a vu l'abandon de la marine fluviale, nombreux sont les facteurs qui n'associent plus par le fleuve, ses principales villes.

Parmi ceux ci, le développement économique et spatial des agglomérations urbaines s'appuie sur d'autres moyens de transport et de communication, comme les systèmes formés par le réseau autoroutier et les grandes voies de contournement urbain ; ces voies ne sont pour la plupart localisées dans le corridor fluvial.

Avec le développement récent de la mobilité, l'observation des pratiques spatiales des individus montre qu'elles s'appuient de façon dominante sur deux échelles. La première correspond à l'ensemble constitué par le lieu de résidence et l'agglomération urbaine qui le contient ou voisine. La seconde correspond à des espaces plus ou moins lointains mais très rarement régionaux.

Alors que la décentralisation, débutée depuis plus de vingt années, conduit les acteurs locaux à prendre directement en charge le destin des territoires qu'ils pilotent sur le plan politique, elle ne conduit pas immédiatement au développement de la coopération, à des échelles même intra régionales.

Pour autant, d'aucun pense que l'espace ligérien peut être conçu comme une ressource en matière de développement. Encore bien souvent qualifié de jardin de la France et traversé par un fleuve plus naturel qu'il ne le fut pendant plusieurs siècles, cet espace est le support de représentations qui exposent ces dimensions naturelles et cultivées du corridor. Elles sont mobilisées pour soutenir la conception de quelques projets qui se voudraient plus ou moins innovants en matière d'espace habité, fondé sur la coopération métropolitaine et la valorisation des qualités paysagères, culturelles et naturelles de son fleuve. Un tel type de développement avait déjà été proposé au cours des années 1970 avec le projet de la métropole jardin ; il pourrait être réactualisé à partir du classement de la Loire au patrimoine mondial de l'UNESCO, comme à partir des travaux actuellement menés dans le cadre du schéma de

---

<sup>1</sup> Colloque organisé par :- Les agences d'urbanisme de la région angevine, de l'agglomération d'Orléans, de l'agglomération de Tours, de l'agglomération Nantaise, du Chinonais.- Les SDAP de Maine-et-Loire, d'Indre-et-Loire, du Loiret, du Loir-et-Cher et de Loire Atlantique.- Les CAUE de Maine-et-Loire, du Loiret, du Loir-et-Cher et de Loire Atlantique.- Les DDE de Maine-et-Loire, d'Indre-et-Loire, du Loiret et de Loire Atlantique.- La Mission Val de Loire.

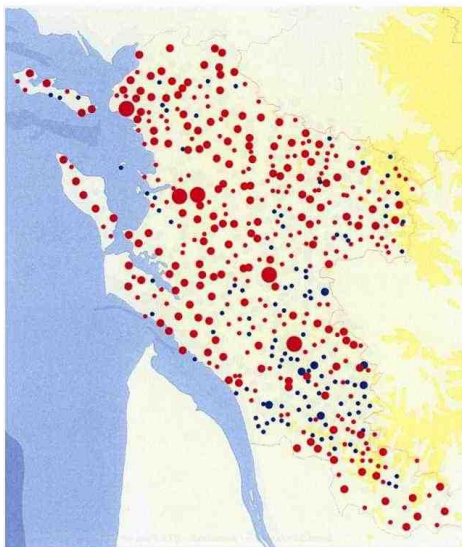
développement de l'espace communautaire, les différents travaux liés à l'aménagement du territoire national, les schémas régionaux d'aménagement du territoire, etc.

Ce texte s'appuie principalement sur les résultats acquis par trois recherches et leurs suites. La première, intitulée « *Centralités émergentes* », menée pour le compte du Plan Urbanisme Construction et Architecture (Ministère de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme) visait à rendre intelligible le processus de polycentrement, caractéristique des agglomérations contemporaines. La deuxième, « *Les échelles de l'habiter* », fut menée pour le compte de la Datar. Elle a permis de définir les nouvelles échelles spatiales pratiquées par les individus et différents modes d'appropriation et d'occupation de l'espace. La troisième, intitulée, « *Mathématiques, espace et sciences sociales* », menée pour le compte du Ministère de la recherche, Action Concertée Incitative « Terrains, techniques, théories » a contribué à poursuivre la modélisation de la centralité d'accessibilité pour des agglomérations urbaines.

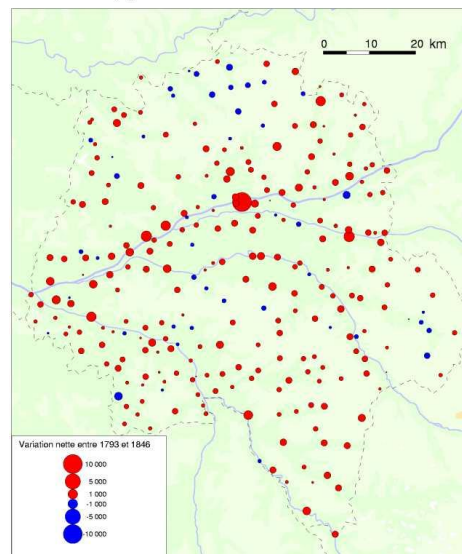
## 1. Flux, reflux

Il n'est point utile de trop insister sur le déclin de la Loire en tant qu'infrastructure de transport des individus et des marchandises, tant est connue cette partie de l'histoire récente des réseaux de transport. Moyen de transport abandonné à la fin du dix-neuvième siècle, son déclin avait débuté avec la création des premiers réseaux ferrés. Les années mille huit cent quarante, au cours desquelles les nouveaux embarcadères urbains sont installés en limite de la ville intra muros pour accéder à la voie ferrée nouvelle, correspondent également au basculement du peuplement de l'espace français, après une période de croissance géographiquement répartie sur quasiment la totalité des communes. Après ces années et jusqu'à la moitié des années mille neuf cent soixante dix, la croissance de la population pour tous les départements français va se concentrer sur les seuls chefs lieu de département, d'arrondissement et de canton.

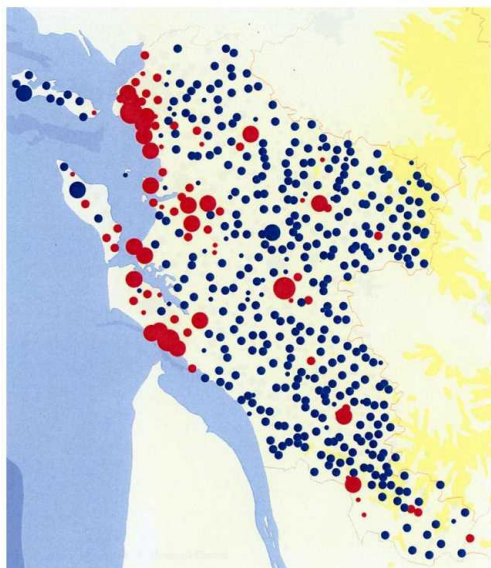
Variation nette de la population communale : phase 1 (1821 à 1846) Charente maritime



Évolution de la population des communes d'Indre-et-Loire de 1793 à 1846.



Variation nette de la population communale : phase 2 (1846 à 1975),



Source : ATS – Réalisation : F. Moriconi-Ebrard

Évolution de la population des communes d'Indre-et-Loire de 1846 à 1975.

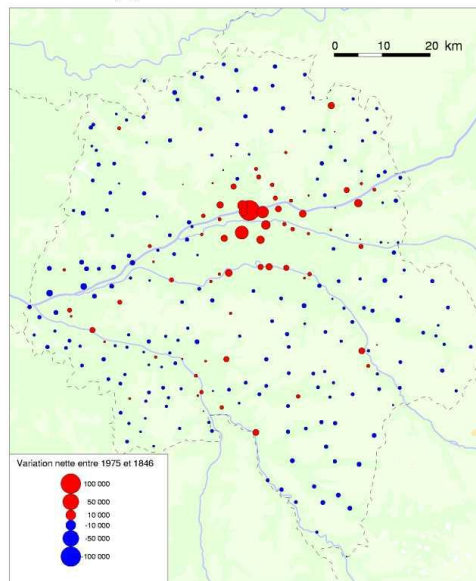
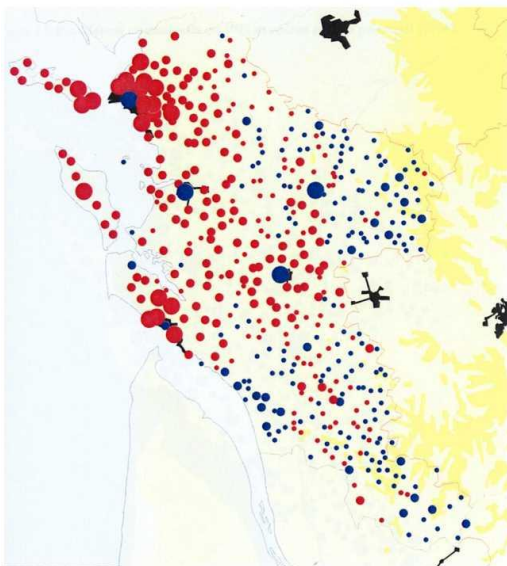


Figure 1 : dynamique du peuplement de l'Indre et Loire et de la Charente-maritime – 1793/1846 et 1846/1975 (François Moriconi-Hébrard, *Les échelles de l'habiter*, rapport DATAR, 2004)

A partir des années 1970, La baisse continue de la population des communes d'abord les plus ou moins proches des agglomérations urbaines, sera stoppée avec le phénomène de la péri urbanisation.

Variation nette de la population communale : phase 3 (1975 à 1999),



Source : ATS – Réalisation : F. Moriconi-Ebrard

Évolution de la population des communes d'Indre-et-Loire de 1975 à 1999.

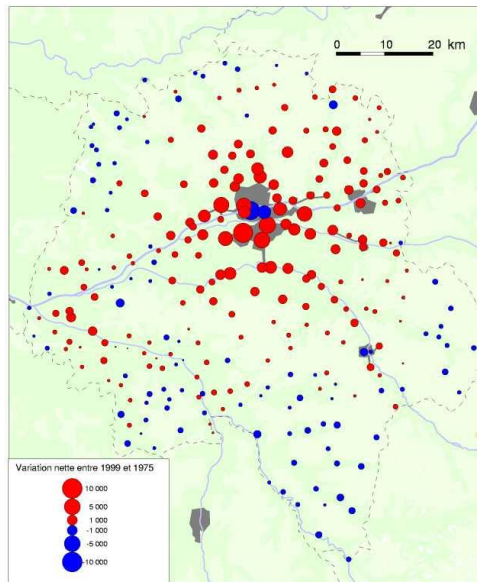


Figure.2 : dynamique du peuplement de l'Indre et Loire et Charente maritime 1975/1999 (François Moriconi-Hébrard, *Les échelles de l'habiter*, rapport DATAR, 2004)

Rappelons que cette péri-urbanisation résulte de la conjugaison de plusieurs facteurs. La création des nouveaux centres commerciaux et des nouvelles zones d'activités, périphériques, en bordure des rocade urbaines ou des principales voies d'accès aux agglomérations, va

favoriser un étalement de l'habitat, au-delà des banlieues. Il prendra la forme dominante de la résidence individuelle. Ce type de production de l'habitat est soutenu par les politiques publiques nationales et locales ; elle est également représentative du changement de statut social d'une part importante des nouvelles classes moyennes avec la montée en puissance de l'individuation de notre société.

L'accès aux nouveaux espaces d'urbanisation est rendu possible par la création des nouvelles rocade urbaines, le renforcement du système autoroutier et la généralisation de l'emploi du véhicule individuel de transport.

Même si cette péri-urbanisation, globalement radioconcentrique pour l'Indre et Loire, correspond à un étalement de l'urbanisation, depuis la moitié du dix-neuvième siècle celle-ci s'est polarisée sur les plus grandes villes des départements avec une progression dominante pour leur chef lieu. C'est à ce titre que la Loire peut apparaître comme un axe de peuplement, mais pas plus ou pas moins que d'autres espaces le sont, comme la vallée rhodanienne, celle de la Garonne, les espaces frontaliers de plaine, les espaces littoraux, etc.

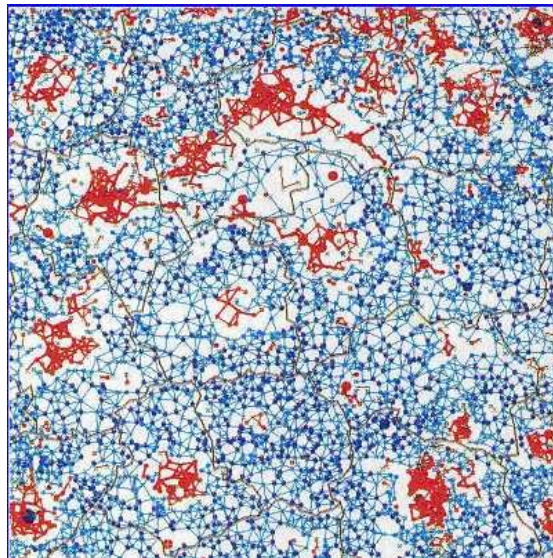
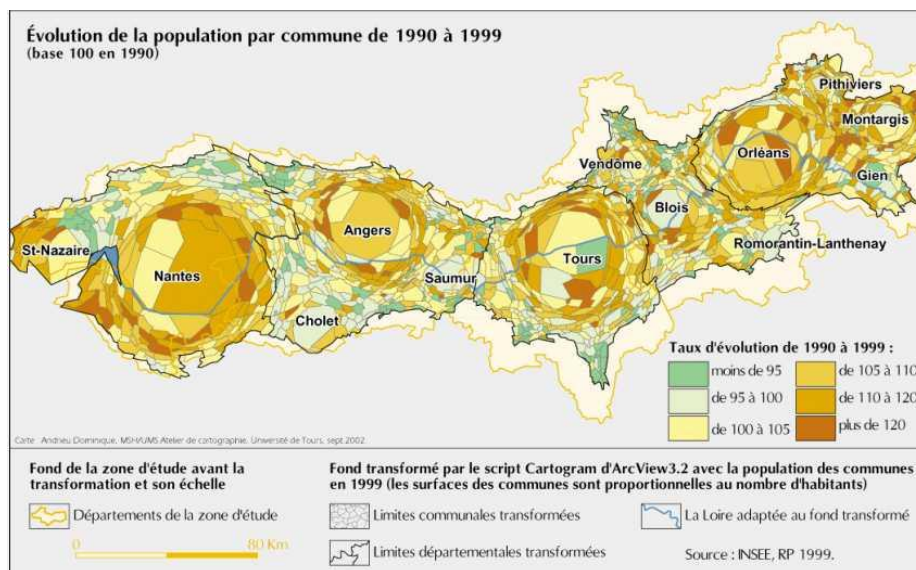


Figure 3 : croissance et décroissance communale entre 1962 et 1990 dans la vallée moyenne de la Loire (Hervé Le Bras, *La planète au village* Datar/éditions de l'aube 1993)



## 2. Plug in cité

Ce développement de l'urbanisation et de sa péri-urbanisation, avec la mise en œuvre et en place de tous les dispositifs, tant politiques que techniques qui lui sont associés, est lié à un mode de croissance urbaine, avec une évolution et une transformation de la centralité et de ses lieux, engagé dans l'organisation spatiale et sociale des espaces habités.

La notion de centralité est relative aux espaces, ensembles sociétaux, activités et situations pris en considération. Par exemple, les lieux de centralité d'un individu, c'est à dire ceux qu'ils fréquentent le plus ou qui lui sont les plus représentatifs, ne correspondent pas nécessairement à ceux qui caractérisent de façon commune toute une société urbaine et son aire urbaine.

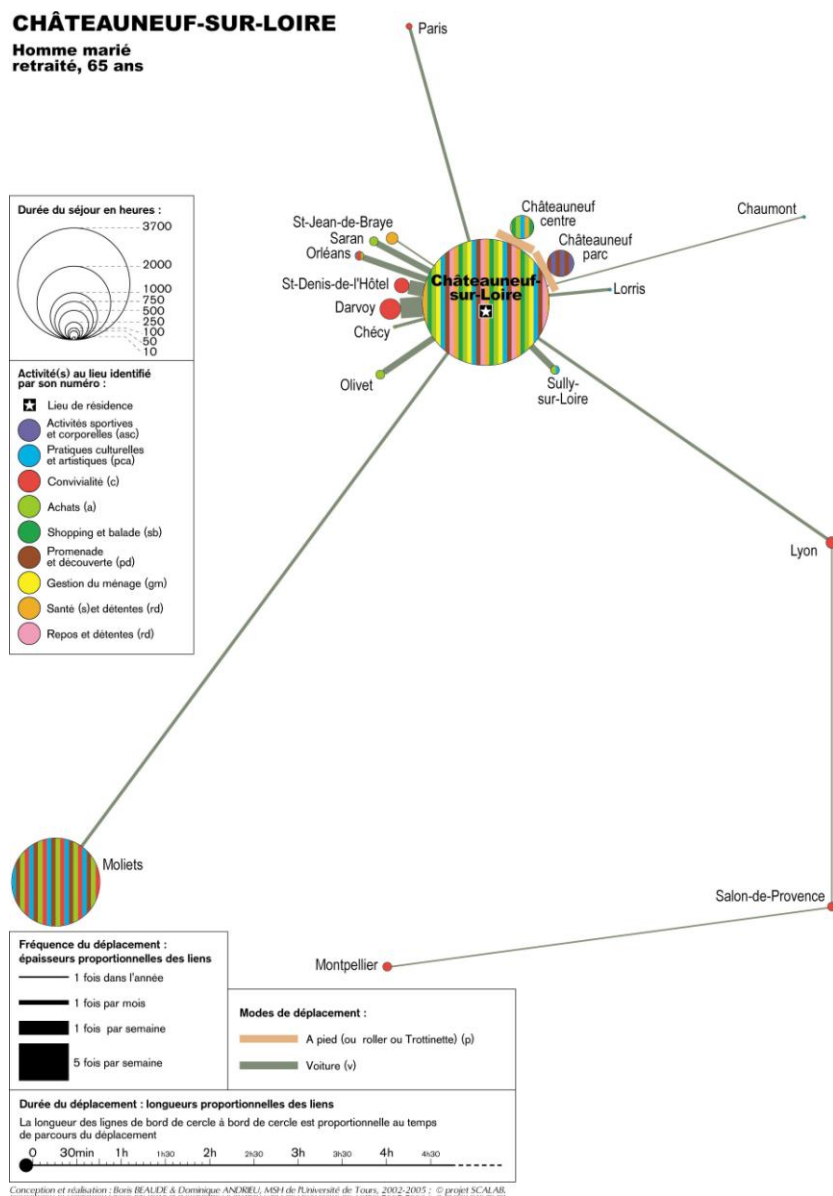
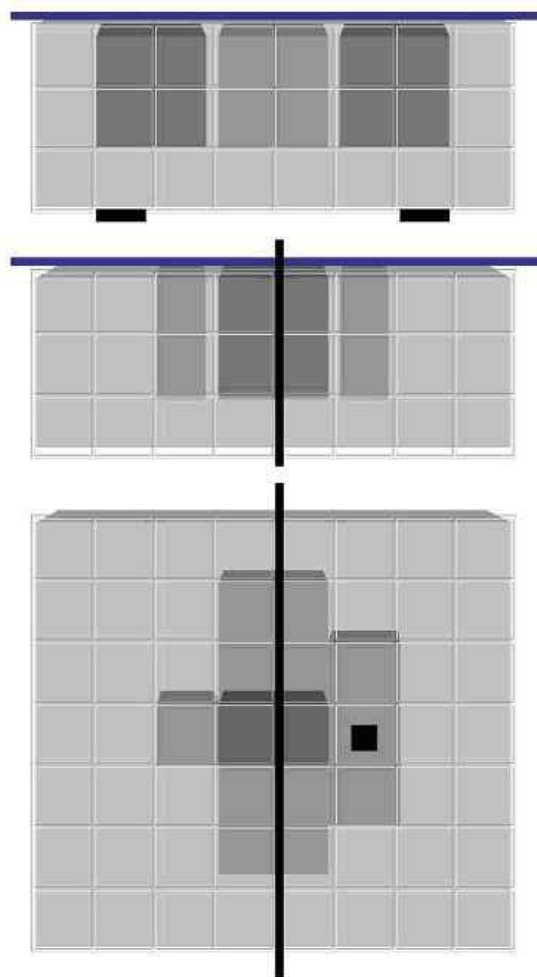


Figure 4 : cartogramme des lieux fréquentés par un individu au cours des douze derniers mois (la surface du lieu est proportionnelle au temps passé). La ville d'Orléans est en périphérie de Châteauneuf-sur-Loire et de Molliet (Landes)

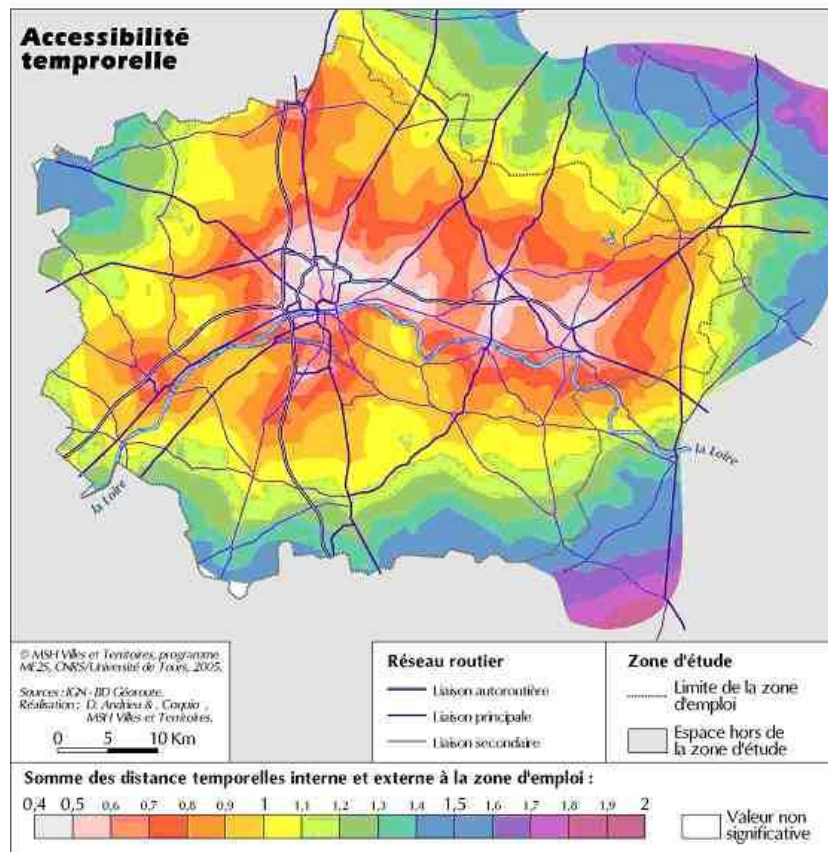
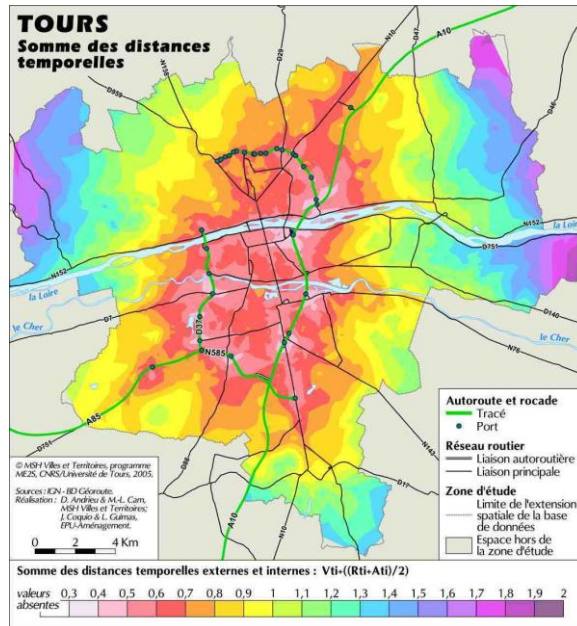
Les lieux de centralité d'une agglomération, liés à l'activité économique, dépendent de leur accessibilité. Celle d'un lieu quelconque peut être définie par l'addition de la somme (normée) des plus petites distances du lieu à tous ceux de l'espace pris en compte, à la plus petite distance (normée) au réseau qui relie l'agglomération à son environnement, les voies rapides et le système autoroutier lorsque l'on considère l'accessibilité routière.

Lorsque l'on applique de façon sommaire ce mode de calcul de l'accessibilité à des représentations simplifiées des étapes successives d'une ville, comme celle ci après qui peut schématiser le développement urbain de quelques villes ligériennes, il donne un déplacement des lieux de meilleure accessibilité en fonction de l'évolution des réseaux principaux qui relie une ville à son environnement.



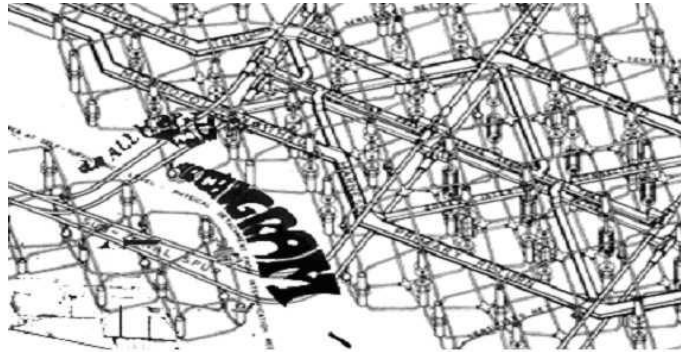
*Figure 5 : trois étapes successives. 1. La Loire et deux portes, 2. La Loire et une voie terrestre en position centrale. 3. La voie terrestre et la gare ferroviaire*

Cette concordance entre centralité et accessibilité se maintient actuellement. Comme aujourd'hui, le développement spatial des agglomérations urbaines est très largement dépendant du système constitué par les interrelations entre le réseau de transport routier, l'habitat et l'activité économique, les lieux de meilleure accessibilité sont liés à l'évolution des grandes voies d'accès.



Tous comme les ports fluviaux ont été en leur temps les lieux d'appui du développement de l'urbanisation, aujourd'hui ce sont les points d'accès aux grands réseaux de transport routier qui jouent ce rôle. Comme hier, le développement urbain s'accroche aux réseaux d'échange ; les sites d'urbanisation dépendent de la localisation des accès à ces réseaux et des distances aux autres espaces habités.





### 3. Habiter

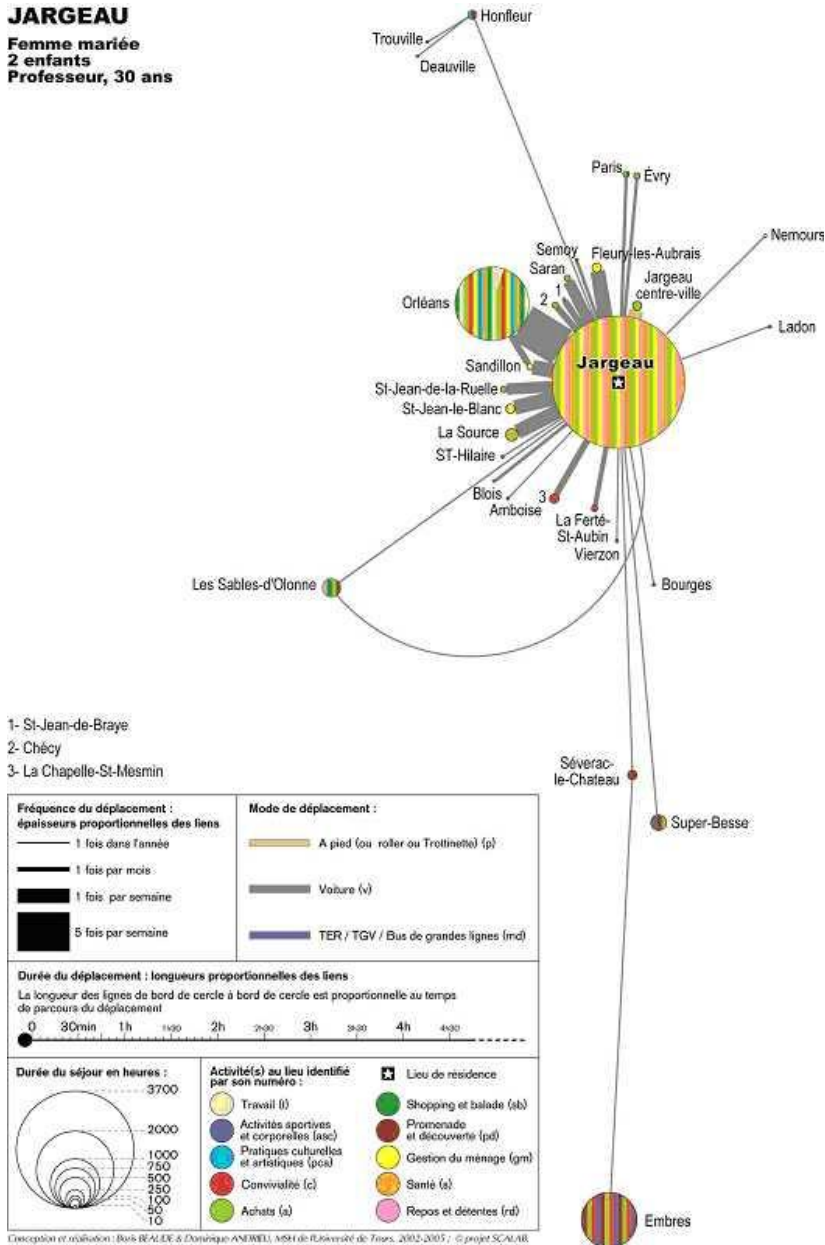
Le rapport des individus aux espaces est au moins de deux natures. Tout d'abord, pour un individu, l'espace est constitué par les lieux qu'il fréquente mais également par leurs liaisons<sup>2</sup>. Ensuite, les individus entretiennent également des rapports de qualification aux lieux, qu'ils fréquentent ou non. Ces rapports peuvent être le fruit d'une expérience personnelle, plus ou moins individuelle, mais également la trace de ceux développés, construits et entretenus par le ou groupes sociaux d'appartenance ou d'identification de l'individu.

Nombreux sont les exemples qui montrent que l'espace ligérien et plus particulièrement le paysage du fleuve fait partie de cette catégorie de lieux qui servent d'image pour représenter un espace et le doter d'une identité, construite par cette image. Pour autant, la fréquentation effective de cette espace et plus largement de son espace régional par ceux qui y habitent n'a rien de bien particulier par rapport à ce qui peut-être observé de façon plus générale. Comme tend à le montrer la quasi-totalité de la soixantaine d'enquêtes réalisées auprès d'individus résidents en région parisienne, en région orléanaise, au sein des agglomérations de Tours et de Toulouse, leurs pratiques spatiales sur une année, conjuguent deux échelles. La première est constituée par le ou les lieux de résidence et l'agglomération urbaine voisine ou qui ces lieux de résidence. La seconde correspond à des lieux lointains, lieux de vacances, de loisirs, mais également lieux liés à l'activité professionnelle. Rarement apparaît une fréquentation de lieux correspondant à une échelle intermédiaire, celle régionale.

---

<sup>2</sup> En effet, le déplacement n'est pas qu'une simple ligne qui relie deux lieux ; c'est un espace parcouru à l'aide ou non d'un véhicule qui peut être lui-même apparenté à lieu en mouvement. L'investissement consenti par les individus, les ménages mais également les sociétés et les collectivités pour acquérir et aménager les véhicules de transport, reflète cette relation particulière nouée par les individus, les ménages, etc., aux lieux mobiles. On peut y travailler, se reposer, faire salon, dormir, lire, etc., en faire temporairement son habitat, etc.

**JARGEAU**  
**Femme mariée**  
**2 enfants**  
**Professeur, 30 ans**

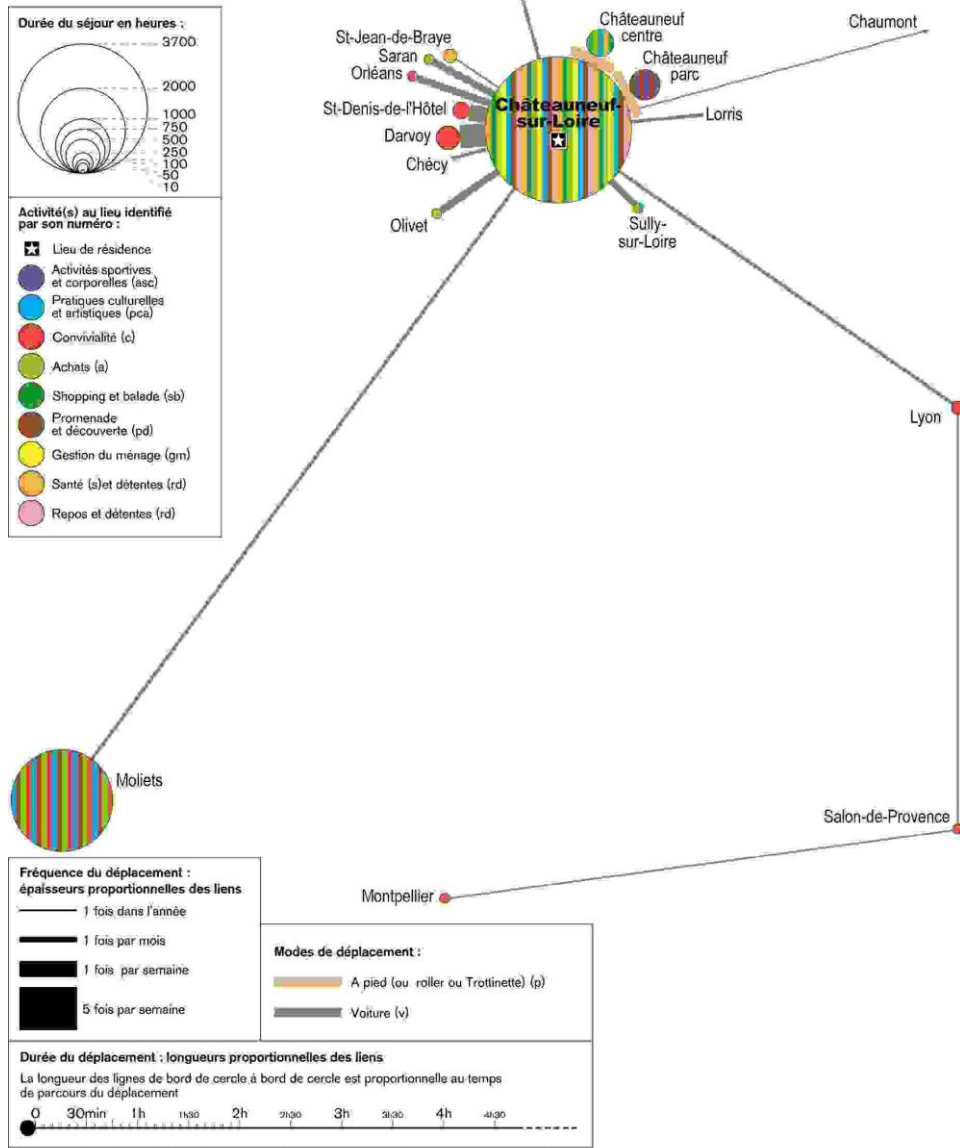


Toutes les enquêtes ont été traitées pour bâtir cette représentation du réseau des lieux fréquentés sur une année<sup>3</sup>. Ce réseau correspond à une personne qui réside à Jargeau et travaille à Orléans. Pratiquant la plupart des centralités périphériques de l'agglomération, son espace urbain s'étend de Jargeau, son lieu de résidence, à l'agglomération. Ensuite, domine des lieux plus lointains, comme Embres, Les Sables-d'Olonne, etc. L'espace régional n'apparaît guère dans ses pratiques.

<sup>3</sup> La surface du cercle représentant un lieu est proportionnel au temps passé. La longueur des liaisons est proportionnelle au temps de déplacement. L'orientation des nœuds du graphe suit approximativement la direction géographique par rapport au lieu de résidence principale.

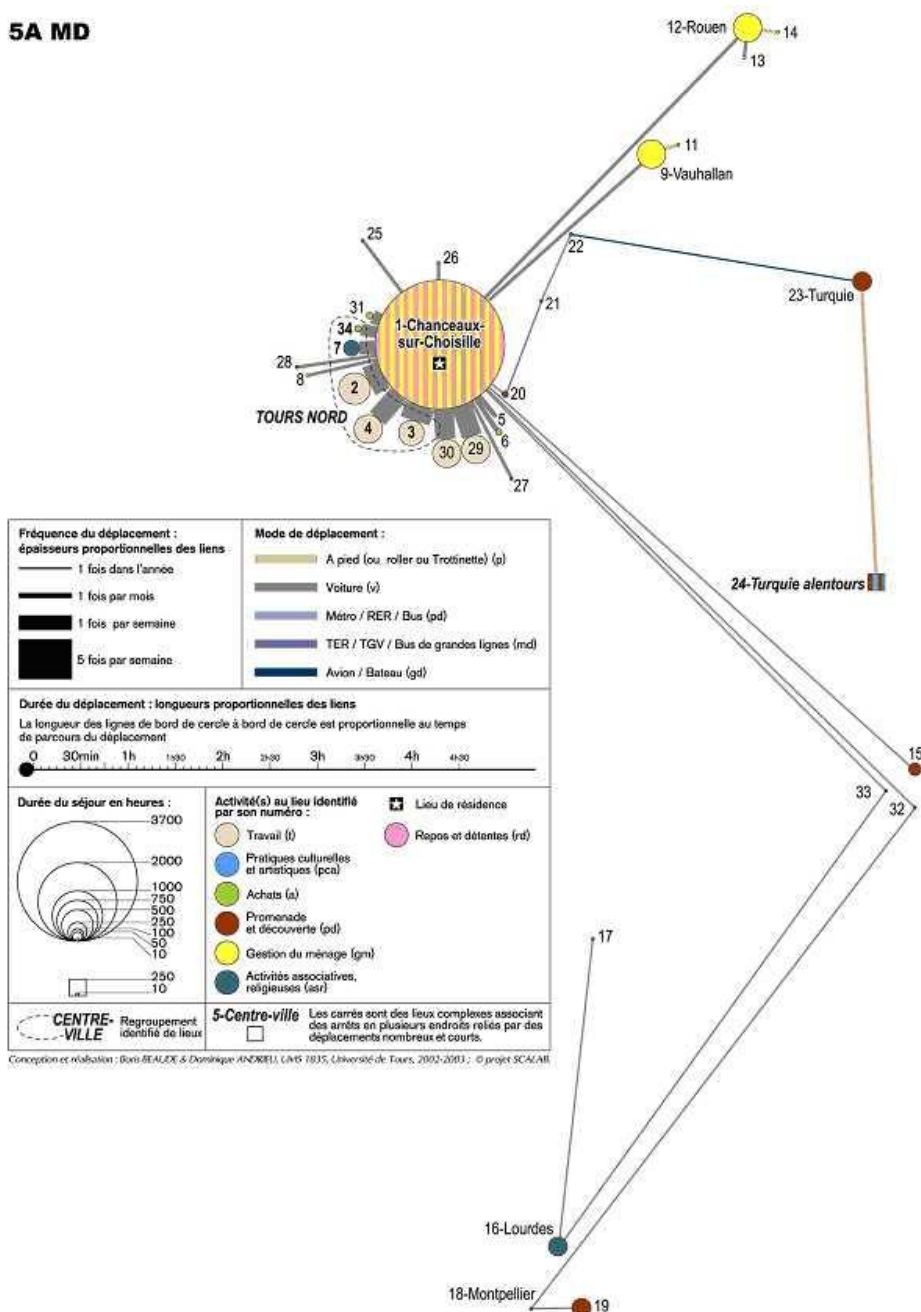
## CHÂTEAUNEUF-SUR-LOIRE

Homme marié  
retraité, 65 ans



Cette personne possède deux lieux de résidence, l'un à Châteauneuf-sur-Loire, l'autre dans les Landes. Si elle pratique encore occasionnellement la périphérie orléanaise, son centre est quasiment ignoré. Ce graphe des pratiques spatiales illustre l'une des dimensions de l'urbain contemporain, un ensemble de lieux en réseau et non plus un espace de la proximité et de la contiguïté.

## 5A MD



Cette dame cumule des petits travaux ponctuels : elle se charge d'amener des enfants à l'école, de les ramener, ainsi que de « faire des ménages » dans les « boîtes » de la ZAC Nord. Elle s'investit aussi dans des activités de quartier (Maison de la solidarité). Catholique, elle a effectué un voyage organisé à Lourdes, très important à ses yeux. Le mode de déplacement lui est indifférent, elle valorise fortement la dimension culturelle de ses voyages : « *On profite le plus possible, lorsqu'on se déplace.* »

Cet exemple confirme le peu de pratiques de l'espace régional. De plus, son espace urbain le plus fréquenté correspond à la partie nord de l'agglomération de Tours, avec Tours nord comme lieu de centralité<sup>4</sup>.

<sup>4</sup> L'observation des pratiques a montré que cette agglomération pouvait être vue comme un ensemble de trois quasi-villes, celle du nord, celle du centre et celle du sud (voir thèse de doctorat de monsieur Jérôme Rollinat)

#### **4. Loire métropole(s) ?**

Le phénomène contemporain d'urbanisation correspond à un accroissement du peuplement des principales agglomérations du val de Loire, avec, depuis trois décennies, le développement du processus de péri-urbanisation qui se traduit par l'extension des agglomérations, liée à leur nouvelle polycentralité. Mais cette polarisation du peuplement ne se traduit pas nécessairement par un renforcement de l'armature urbaine ligérienne, si l'on considère qu'il s'exprime par des relations et liaisons de toute nature, plus fortes et plus intenses entre les aires urbaines elles-mêmes qu'avec leur environnement. Le basculement des centralités d'agglomération s'appuie sur des réseaux contemporains de transport et de communication, qui relient plus chacune des agglomérations ligériennes à leur environnement lointain que proche. Les pratiques individuelles correspondent à un paysage urbain à deux échelles, l'agglomération et son voisinage immédiat pour la première, des lieux lointains et très rarement régionaux pour la seconde. Ces deux facteurs ne renforcent guère la dimension métropolitaine de l'espace ligérien si elle était uniquement définie par ceux ci.

Il n'en reste pas moins vrai que les principales agglomérations du val de Loire constitue un ensemble urbain particulier. Il est constitué d'agglomérations de taille voisine, peu distantes géographiquement les unes des autres et ayant en commun un capital spatial représenté par la Loire mais également par leur proximité à la région urbaine parisienne et à la façade atlantique.

La Loire, aujourd'hui reconnue comme étant un capital naturel, paysager et culturel, symbolise la nouvelle alliance que recherche le développement durable, et qui doit renouveler l'association entre la dimension construite de notre environnement et sa dimension naturelle. Avec ses principales agglomérations, l'espace ligérien peut donc être conçu comme un espace d'expérimentation pour la conception de nouvelles formes d'habiter et de leur relation à leur environnement.

Enfin, l'aménagement du territoire européen et la concurrence territoriale contribuent très largement à renforcer la nécessité de la coopération régionale et interrégionale. Les espaces régionaux et leurs principales agglomérations doivent s'organiser au mieux et de façon partagée afin d'accroître et valoriser leurs ressources pour assurer leur développement (urbain) comme celui de la qualité de leur environnement naturel, paysager et culturel.

Aujourd'hui, c'est aux décideurs locaux de s'organiser. Ils peuvent mettre en place les conditions pour valoriser leur patrimoine culturel, naturel, pour créer la ville de demain avec ses nouvelles formes de l'habiter, en fonction des contraintes qui se font jour et de plus en plus pressantes, contraintes d'ordre environnemental, sociétal et économique. Alors que les schémas de cohérence territoriale vont être réalisés, ne conviendrait-il pas de prendre en compte une échelle régionale et interrégionale que seul les décideurs locaux sont en mesure de s'imposer à eux-mêmes, pour le bénéfice de toute la société ligérienne ?