



HAL
open science

Les villes moyennes en Europe, contextes et défis

Thérèse Saint-Julien

► **To cite this version:**

Thérèse Saint-Julien. Les villes moyennes en Europe, contextes et défis. François Charbonneau; Paul Lewis; Claude Monzagol. Villes moyennes et mondialisation : renouvellement de l'analyse et des stratégies, Trames, pp.22-29, 2003, 2-980-77101-5. hal-02565184

HAL Id: hal-02565184

<https://hal.science/hal-02565184>

Submitted on 6 May 2020

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.

Les villes moyennes en Europe, contextes et défis

Thérèse Saint-Julien

Professeur à l'Université Paris 1
UMR 8504 Géographie-cités

Toute recherche d'un seuil numérique permettant, dans l'absolu, d'isoler la catégorie des villes moyennes serait vaine. La notion de ville moyenne demeure relative au contexte local et régional. Elle se décline donc en tenant compte du modèle d'urbanisation de l'espace de référence. L'étalonnage des villes moyennes ne sera pas le même dans un tissu urbain dense et dans une zone peu urbanisée où les relais urbains concurrents n'existent pas ou bien sont très éloignés, dans une zone enclavée ou à l'inverse, dans un espace doté d'infrastructures de transport et de communication de qualité. Les seuils de taille retenus pour cerner l'objet ville moyenne sont donc appelés à varier selon qu'est pris en considération un pays particulier, une région donnée ou encore, un ensemble de pays, aussi diversifiés par exemple que ceux de l'Europe. La ville moyenne se définit aussi par des fonctions dans un système de villes, par certaines caractéristiques économiques et par-delà, sociales.

Les réflexions proposées, qui se référeront souvent dans leurs illustrations sur les cas de ville françaises, évitent donc de s'enfermer dans la référence formelle à des seuils démographiques. On considère comme moyennes les villes qui, par leur taille et par leurs fonctions, apparaissent en deçà des niveaux des villes capitales et des métropoles régionales majeures, c'est dire de celles dont les systèmes d'interdépendance intègrent pleinement les dimensions internationales. Sur un territoire comme celui de la France les villes moyennes peuvent se situer sur une assez large étendue de taille, approximativement entre 50 000 et 150 à 200 000 habitants.

Les fortes densités des semis de villes sont une caractéristique de l'Europe occidentale. La ville moyenne y est un lieu incontournable. Dans les limites précédemment introduites, on compte en France, qui n'est pas en Europe le territoire ayant le semis le plus dense, une petite centaine de ces villes, distantes en moyenne les unes des autres de 37 km et qui rassemblent quelques 9 millions d'habitants au total. La question des villes moyennes n'est donc pas une question marginale.

Un certain modèle construit durant une phase fordiste de leur développement étant aujourd'hui remis en cause, les villes moyennes, plus que jamais distancées par les villes métropolitaines, doivent explorer d'autres voies. L'exposé tente de comprendre ce que recouvre la diversité de ces voies. Il fait l'hypothèse que celle-ci est intimement liée aux réexamens que les villes moyennes doivent faire aujourd'hui de leur situation géographique. Cette dernière subit en effet de plein fouet les effets à la fois, d'un formidable élargissement de la portée des différents systèmes de relations dans lesquels s'inscrivent les dynamiques de ces villes, d'une inscription beaucoup plus sélective dans les réseaux de transport à grande vitesse et enfin, des jeux de concurrence beaucoup plus actifs, à toutes les échelles, dans les

Saint-Julien Th., 2003, "Les villes moyennes en Europe, contextes et défis", in Charbonneau F., Lewis P., Manzagol Cl. (dir.), *Villes moyennes et mondialisation renouvellement de l'analyse et des stratégies*. Editions Trames, Université de Montréal, 22-29.

systèmes de villes.

1. L'apparente convergence

Les villes moyennes ne doivent pas cette appellation à leur seule taille ou encore, aux attributs et aux fonctions qui leur reviendraient compte tenu de leur position intermédiaire dans une hiérarchie de lieux centraux. Durant les trente glorieuses, les villes ainsi nommées en Europe occidentale ont souvent été sélectionnées par des entreprises dont l'expansion rapide se fondait sur la production de biens et de services standardisés nécessitant une main d'œuvre nombreuse et peu qualifiée. Cette sélection d'un niveau particulier de la hiérarchie urbaine a largement remodelé le profil de ces villes et contribué à imposer un véritable « modèle de la ville moyenne », sur lequel un grand nombre de centres urbains continuent peu ou prou de fonctionner.

1.1 *Les filtres de la croissance*

A partir du début des années 60, la montée en puissance des villes moyennes en Europe occidentale s'est appuyée à la fois, sur un puissant courant d'exode rural, surtout dans les pays de l'Europe occidentale moyenne et du sud, et sur les créations d'établissements de production de biens ou de services standardisés. Les bassins de main d'œuvre peu qualifiée et donc faiblement rémunérée, ont été attractifs tant pour les industries de grande série parties à la conquête de leur marchés nationaux (électricité et électronique, construction automobile, chimie et parachimie, caoutchouc et matière plastique, industries agro-alimentaires, etc.) que pour les services standardisés (traitement des chèques bancaires, assurances, traitement des pensions etc.). Un peu partout en Europe, tant aux Pays-Bas à partir de la Randstad, que dans le sud-est anglais à partir de Londres, dans le Bassin Parisien à partir de Paris ou encore dans le centre-est à partir de Lyon, en Allemagne du sud autour de Munich, les villes moyennes ont été attractives pour ces activités, auxquelles elles offraient en masse des emplois peu qualifiés. Dans le même temps, les segments plus qualifiés de la production, la recherche, et surtout les activités de gestion et de direction restaient prioritairement dans les plus grandes villes. Cet « âge d'or » des villes moyennes s'est maintenu vaillamment jusqu'à la première moitié des années 80.

1.2 *L'instrumentalisation*

Ainsi, durant cette phase de montée en puissance, les villes moyennes se sont ainsi vues instrumentalisées. Elles l'ont été en premier lieu par les entreprises dans un moment bien particulier où les plus grandes d'entre elles, souvent encore nationales (parfois même nationalisées), se construisaient sur le marché national. De manière souvent très systématique, ces entreprises, vite relayées par des entreprises étrangères à la recherche des mêmes coûts de main d'œuvre peu élevés, se sont alors préférentiellement localisés dans ces villes (exemples de Michelin dans la France du centre ouest, de Renault ou de Moulinex dans la France de l'ouest, de Philips en Europe du nord-ouest, de Alstom dans la France du centre-est, etc.). Elles ont été suivies par d'autres entreprises de plus petite taille. L'instrumentalisation des villes moyennes a aussi été le fait des responsables des collectivités locales. Dans un contexte souvent marqué par un exode rural massif, parfois par de violentes crises des activités traditionnelles, et toujours par une explosion de la demande d'emploi féminin, ces collectivités ont vu dans le développement de telles activités un moyen relativement simple

Saint-Julien Th., 2003, "Les villes moyennes en Europe, contextes et défis", in Charbonneau F., Lewis P., Manzagol Cl. (dir.), *Villes moyennes et mondialisation renouvellement de l'analyse et des stratégies*. Editions Trames, Université de Montréal, 22-29.

d'offrir une embauche aux nouveaux citoyens. L'arrivée de ces nouveaux pourvoyeurs d'emploi était socialement, et surtout politiquement, immédiatement rentable. Les villes moyennes ont enfin été instrumentalisées par les Etats. Ces derniers concevaient ce redéploiement, de l'industrie d'abord, des services ensuite, comme une arme pour plus d'équité territoriale dans l'accès à l'emploi, et comme un moyen pour freiner les tendances séculaires à la concentration dans les très grandes villes, dans les capitales en particulier. Jusqu'au milieu des années 80, et bien que sous des formes nationalement différenciées, l'Etat est apparu comme un acteur décisif de cette mise en phase des entreprises et du territoire par les villes moyennes. Certains aspects des politiques d'infrastructure, et surtout des politiques du logement ont été orientées dans ce sens. En 1975, on a même vu se mettre en place en France de véritables contrats de développement entre l'Etat et les villes moyennes.

1.3 Le modèle

C'est ainsi que s'est diffusé en Europe occidentale *un modèle des villes moyennes qui a largement perduré jusqu'ici*. Il témoigne toujours du fort infléchissement, qui a alors eu lieu, des profils de celles qui n'étaient encore au milieu des années 50 que de modestes lieux centraux, plus ou moins industrialisés. Dans la phase de « montée en puissance » de ces villes, autour d'un centre peu étendu et souvent relativement peu complexe dans sa structure socio-économique, des zones d'activité ont été créées, séparées mais jamais très éloignées de « grands ensembles » construits en parallèle. Au-delà de cette couronne péri-centrale, la ville pavillonnaire s'est étalée à partir du début des années 70, un peu plus tôt en Europe du Nord et de l'Ouest, un peu plus tard à l'est et au sud, tradition oblige.

Ce modèle, n'est pas que de forme, il est aussi économique et social. Economique, il renvoie à deux bases qui, à l'épreuve du temps, se sont avérées inégalement stables. La première initiatrice du mouvement est aujourd'hui fortement menacée. La seconde, liée à la fonction centrale de ces villes, résiste mieux. Avec l'élévation générale des niveaux de vie et la forte diffusion des services à la population, cette fonction s'est confirmée, de moins en moins en rapport avec un environnement rural agricole, et de plus en plus en relation avec un vaste territoire périurbanisé, lequel en dépend bien plus exclusivement que jadis les campagnes avoisinantes de la population. Avec une croissance démographique en moyenne très modérée, les emplois tertiaires de commerce et de service à la population n'y augmentent plus que lentement. Or dans le même temps, les emplois de services aux entreprises y croissent à des taux souvent inférieurs à la moyenne nationale, et toujours plus faibles que ceux des plus grandes villes. Ajoutons en outre que ces écarts sont d'autant plus grands qu'il s'agit de services aux entreprises faiblement standardisés.

Le modèle est aussi social et culturel. Il se traduit en premier lieu par la concentration d'une population, qui souvent n'est urbaine que depuis deux ou trois générations dans l'Europe médiane et méridionale, et qui est profondément enracinée dans une région dont elle est majoritairement originaire. Ces quelques décennies d'industrialisation ont laissé des traces en ce que ces villes ont, en moyenne, relativement plus d'ouvriers et d'ouvrières que les villes de plus grande taille de la même région. Au total, elles apparaissent relativement dominées par une classe moyenne modeste, majoritairement employée dans le secteur tertiaire. La bourgeoisie n'y a jamais été très présente et, quand elle l'a été, l'arrivée massive de capitaux extérieurs l'a, le plus souvent, dispersée. Au gré de rachats ou de simples fermetures, cette bourgeoisie s'est rétractée, rassemblant désormais avant tout des commerçants et un petit

Saint-Julien Th., 2003, "Les villes moyennes en Europe, contextes et défis", in Charbonneau F., Lewis P., Manzagol Cl. (dir.), *Villes moyennes et mondialisation renouvellement de l'analyse et des stratégies*. Editions Trames, Université de Montréal, 22-29.

nombre de chefs d'entreprise. Dans ces villes, les cadres supérieurs sont en général sous représentés et relativement peu intégrés. Ainsi N. Commerçon (1999) à propos de Chalon sur Saône et de Mâcon ou encore, F. Auriac, J. Charre et L. Grasland à propos d'Avignon (1999), notent qu'à une résidence dans la ville moyenne où ils travaillent, ces cadres sont souvent conduits à préférer une résidence dans la métropole régionale, quand cette dernière est significativement plus grande et peu éloignée. Les intéressés peuvent alors justifier leur résidence à Lyon ou à Aix, par les insuffisances par exemple du dispositif d'enseignement supérieur.

Avec une belle continuité depuis près de quarante ans, les villes moyennes ont en fait joué le rôle de filtre dans les mouvements migratoires. Elles ont continûment enregistré des soldes positifs pour les catégories sociales modestes et moyennes (ouvriers et employés), tout en restant largement exportatrices de jeunes diplômés de l'enseignement supérieur, recevant beaucoup moins de ces derniers qu'elles n'en voient partir, du fait des faiblesses de leur offre d'emploi dans ces catégories. En effet, de fortes distorsions catégorielles devant l'accès à l'emploi sont un autre trait de ce modèle des villes moyennes. Toutes choses égales quant à la région d'appartenance, ces dernières enregistrent toujours une proportion relativement élevée de demandes d'emploi peu ou pas qualifiées. Les plus qualifiées et surtout les plus diplômées, ayant peu de chances de trouver une réponse positive sur place, se tournent d'emblée vers des horizons plus lointains.

2. De nouveaux contextes définissent des situations relatives

L'apparente résistance de ce modèle de la ville moyenne ne doit pas faire illusion. Certains de ses fondements sont remis en question. Les retraits d'entreprises, qui avaient antérieurement assuré l'émergence de ce modèle, puis soutenu son maintien, sont la manifestation la plus simple et la plus spectaculaire de cette remise en question. En fait, la déstabilisation et les réajustements de position relative auxquels sont aujourd'hui confrontées ces villes tiennent à un faisceau de forces plus complexe. Parmi ces dernières, on attire l'attention sur deux d'entre elles, aux dimensions éminemment géographiques. La première concerne la sensibilité croissante des trajectoires des villes moyennes à des effets de contexte élargis, c'est-à-dire de plus grande dépendance à l'égard de champs de force de portée très large, parmi lesquels la mondialisation de l'économie occupe une place de tout premier plan. La seconde tient aux évolutions des modes d'articulation de ces villes aux grands réseaux de relation dont elles dépendent. Dans les deux cas, elles enregistrent à la fois les effets d'une rétraction généralisée de l'espace-temps, et ceux d'une inscription simultanée dans plusieurs espaces temps. Leur inégal accès aux bénéfices de cette rétraction et de cette différenciation pourrait engendrer une plus grande diversification de leurs trajectoires respectives.

2.1 Mondialisation et distanciation des villes moyennes

La mondialisation de l'économie met en pleine lumière toutes les faiblesses du système des villes moyennes. Ces dernières subissent de plein fouet l'âpreté grandissante des concurrences qui se jouent désormais à l'échelon international entre les entreprises, en particulier entre celles-là même, souvent de grande taille, qui avaient fait leur bonne fortune il n'y a pas si longtemps. Les plans sociaux mis en œuvre dans l'urgence y atténuent à peine les crises locales qui défrayent régulièrement les chroniques sociale et politique, trouvant écho parfois à des échelons plus vastes, régions, pays, voire Union européenne toute entière. Sans réelle

Saint-Julien Th., 2003, "Les villes moyennes en Europe, contextes et défis", in Charbonneau F., Lewis P., Manzagol Cl. (dir.), *Villes moyennes et mondialisation renouvellement de l'analyse et des stratégies*. Editions Trames, Université de Montréal, 22-29.

capacité de contre feu devant la brutalité des restructurations et des fermetures qui apparaissent au gré des mouvements internationaux de capitaux, ces villes ne disposent en réalité que de capacités de renouvellement limitées.

En effet, au-delà de la fragilisation des systèmes productifs anciens, les villes moyennes sont entraînées, et le plus souvent ébranlées, par le processus de métropolisation. Il n'y a pas lieu de revenir ici sur les fondements de ce processus. On rappelle simplement qu'à l'échelon des systèmes de villes, tout se passe aujourd'hui comme si les très grandes villes, nœuds logistiques nationaux et internationaux par excellence, sélectionnaient à leur avantage à la fois les fonctions stratégiques des entreprises, les activités de service aux entreprises qui recherchent la proximité immédiate d'un marché vaste, diversifié et réactif, et l'attraction d'activités technopolitaines et d'activités directement liées aux nouvelles technologies de l'information. Avec ce processus de métropolisation, les écarts entre les portefeuilles d'activité des villes moyennes et ceux des métropoles ne cessent de se creuser (Cattan *et al.* 2000, Cattan, Saint-Julien 1996). Les premiers, mis à mal dans leurs composantes traditionnelles, disposent de faibles capacités d'attraction d'activités nouvelles et/ou à forte valeur ajoutée, ils se renouvellent avec difficulté. En revanche, les seconds bénéficient, au moins provisoirement des positions très avantageuses des métropoles dans le processus de mondialisation.

2.2 Force des contextes transrégionaux de croissance

Largement indépendants des précédents, des effets de contexte plus régionaux pourraient atténuer la spécificité des villes moyennes et, dans certains cas, ralentir certains effets du creusement des écarts avec les métropoles. L'observation des dynamiques démographiques peut ici illustrer le propos dans la mesure où, aujourd'hui, la croissance des villes moyennes semble moins dépendre de leur statut de « ville moyenne » que de leur appartenance à de vastes champs de dynamique démographique. Depuis le début des années 80, la composante hiérarchique de la croissance des villes s'est progressivement affaiblie, cependant que se renforçait une composante régionale de cette croissance. Ainsi, quelle que soit leur taille, les villes ont eu de plus en plus systématiquement tendance à voir leur croissance s'ajuster sur celle de leur environnement suivant un gradient transrégional. Depuis une vingtaine d'années, les dynamiques démographiques des villes moyennes se sont ainsi différenciées selon qu'elles sont plus ou moins méridionales, plus ou moins proches des littoraux, plus ou moins proches de certaines frontières ou encore, plus ou moins prises dans les gradients centre périphérie des grandes aires métropolitaines.

En France par exemple, de tels effets régionaux de large portée sont apparus significatifs dans un grand Ouest, en Alsace, Rhône-Alpes et dans les régions de la Méditerranée (Paulus, Pumain 2002). Cette relative et progressive dilution du comportement démographique des villes moyennes correspond à une dynamique multiscale du développement urbain. Celle-ci se manifeste à l'échelon de leur environnement régional proche. L'accentuation de la mobilité de la population conduit à un élargissement continu des périmètres périurbains, lequel avec les navettes quotidiennes, tend à solidariser les évolutions de la ville moyenne et celles des petites villes qui l'entourent. La dynamique joue aussi à un échelon supérieur en faveur d'une plus grande interdépendance de la croissance des villes moyennes et de celle des plus grands centres régionaux dans l'environnement desquels elles sont localisées (Berroir *et al.* 1998). Pourtant, cet élargissement des périmètres suburbains et des aires d'attraction directe des plus grands pôles n'est pas seul en cause. Une mobilité de plus large portée joue en faveur

Saint-Julien Th., 2003, "Les villes moyennes en Europe, contextes et défis", in Charbonneau F., Lewis P., Manzagol Cl. (dir.), *Villes moyennes et mondialisation renouvellement de l'analyse et des stratégies*. Editions Trames, Université de Montréal, 22-29.

d'une accentuation des différentiels interrégionaux. Les pratiques des migrations de loisirs et de retraite, ou celles de la double résidence, se répercutent sur l'ensemble des mouvements de population au bénéfice des régions méridionales, littorales, ou encore frontalières, comme en Alsace, en Franche Comté et dans la région genevoise.

Ces effets de contextes régionaux créent pour les villes moyennes des conditions de développement relativement différenciées. Les unes trouvent des relais dans les fonctions d'accueil, de loisirs ou touristiques par exemple, toutes solutions plus inaccessibles pour celles qui ne sont pas localisées du bon côté du gradient, qu'elles soient trop loin du sud, trop loin du littoral ou, éventuellement, trop loin d'une frontière attractive. On sait en outre que les effets d'image ne sont pas négligeables, amplifiant la portée de ces différentiels, et influençant ainsi indirectement l'ensemble des choix de localisation tant des entreprises que des personnes (Rozemberg 2001).

On notera enfin que les villes moyennes localisées sur les marges ou à proximité d'une aire métropolitaine, prises ainsi directement dans une même mouvance, ne sont pas nécessairement toutes tirées dans le même sens. Dans le prolongement des aires centrales, les contrastes de croissance démographique et de forme de développement apparaissent relativement sectorisés. Le phénomène est par exemple très net parmi les villes moyennes des périphéries de l'Île-de-France. Fortement dynamisées dans leur ensemble par la décentralisation d'industries parisiennes, et par l'expansion rapide d'industries de main d'œuvre et de services standardisés, leurs trajectoires se sont depuis relativement diversifiées. Ainsi, dans la continuité du quadrant sud-ouest de l'agglomération parisienne, on note l'excellente tenue démographique d'Orléans qui, outre ses fonctions de chef-lieu de département et de capitale de la région Centre, bénéficie d'une bonne assise technopolitaine, celle de Chartres ou d'Evreux au sud-ouest, toutes deux chefs-lieux de départements relativement riches, et totalement intégrées aujourd'hui dans l'aire des déplacements quotidiens en direction de l'agglomération parisienne. A l'est, plus proches de Paris, Melun et de Meaux bénéficient de leur position sur les fronts orientaux de la périurbanisation de l'aire métropolitaine. Le contraste avec les villes moyennes du secteur nord est d'autant plus net. Dans le prolongement d'un secteur qui était traditionnellement le plus industrialisé de l'agglomération parisienne et qui compte les poches de pauvreté les plus étendues et les plus profondes de cette dernière, ces villes moyennes résistent moins bien qu'il s'agisse de Compiègne ou de Beauvais et, un peu plus loin de Saint-Quentin et d'Amiens. Capitales de département pour les trois dernières, et de région pour la quatrième, ces villes traditionnellement industrielles ou encore fortement industrialisées dans les années 60 et 70, ont pris de plein fouet le démantèlement industriel des vingt dernières années sans que s'imposent dans l'immédiat des solutions de rechange à la hauteur des enjeux. Des observations analogues pourraient être faites pour les villes moyennes de la région Rhône-Alpes autour de Lyon, et en Provence autour de Marseille.

2.3 *Effets de réseaux dans la démultiplication des espaces temps de référence*

Les évolutions des réseaux de circulation interviennent à leur tour, infléchissant aujourd'hui les trajectoires des villes moyennes. Ces évolutions imposent des variations parfois relativement brutales aux positions relatives de ces villes, imposant de progressifs reclassements dans les réseaux urbains eux-mêmes.

Alors que, les réseaux immatériels de communication ne devraient pas introduire de

discrimination négative à l'égard des villes moyennes, il n'en va pas de même des réseaux transport. Sur fond d'accélération généralisée des déplacements terrestres et donc de rétraction de l'espace-temps, de nouvelles disparités interurbaines ont vu le jour. Sur un semis très dense des villes moyennes, ces disparités sont avant tout imputables à l'élargissement des mailles des réseaux de circulation rapide. La route a joué dans ce sens. Le développement des systèmes autoroutiers, dont les maillages hors zone métropolitaine sont beaucoup moins denses que ceux des réseaux routiers traditionnels, a davantage amélioré l'accessibilité relative des plus grandes villes que celle des villes moyennes. L'écart qui s'est ainsi creusé est observé en de nombreuses régions d'Europe et à différents échelons géographiques. A l'échelon régional par exemple, Gonzalez et Gonzalez (1996) ont observé comment en Galice, avec l'amélioration des voies de communication et de la mobilité des personnes, la zone d'attraction des capitales provinciales Lugo et Orense a augmenté. Les modélisations de l'accessibilité ou de l'attractivité dans le système des villes françaises ou européennes, obtenues en substituant aux distances kilométriques, ou a fortiori à vol d'oiseau, les distances temps mettent bien en évidence cette détérioration des accessibilités relatives d'un très grand nombre de villes moyennes, cependant que se manifeste une amélioration très nette de la position de toutes les plus grandes agglomérations (Bonnetoy, Grasland 1999, Grasland 2000).

Avec ses effets de tunnel bien connus, le train à grande vitesse (TGV) est plus sélectif encore. Plusieurs cas de figure apparaissent. Il est des villes moyennes qui, dans un terme prévisible, ne peuvent espérer être desservies par le TGV, et dont les distances de rabattement demeurent élevées (par exemple en France Amiens, Niort, la Rochelle, Rouen, Orléans, à l'écart des nouveaux tracés retenus et trop proches de Paris, ou encore Limoges et Clermont-Ferrand et toutes les villes de moindre taille des régions de faibles densités du centre de la France, telles Brive, Moulins, Montluçon). Par ailleurs, le passage du TGV en gare d'une ville moyenne n'est pas pour autant gage d'une position améliorée dans le réseau. L'arrêt s'y fait en général très peu fréquent. Rapidement se manifeste en outre une certaine obsolescence de la desserte par les trains rapides normaux, qui sont de moins en moins fréquents et de moins en moins appréciés. Ainsi peut-on voir des villes qui avaient pourtant bénéficié pendant près d'un siècle d'une excellente desserte par trains rapides, se trouver relativement déclassées en dépit du passage et de quelques arrêts du TGV. C'est le cas d'Angoulême par exemple entre Paris et Bordeaux ou encore de Valence entre Lyon et Marseille. Certaines villes moyennes peuvent à l'inverse se voir surclassées telles le Mans entre Paris et Rennes ou Tours entre Paris et Bordeaux, et encore Avignon entre Lyon et Marseille.

Dans des limites qu'impose désormais la concurrence du TGV sur certaines directions, les effets de sélection du transport aérien jouent dans le même sens. La libéralisation et la réorganisation de la circulation intérieure (hub de Paris et surtout de Clermont-Ferrand en France) ont beaucoup contribué à une amélioration de la desserte intérieure des plus grandes des villes moyennes, les autres se trouvant relativement tenues à l'écart. Par ailleurs, si les inégalités de l'accessibilité aux liaisons internationales semblent davantage départager les grandes villes entre elles, celles-ci touchent aussi, bien que plus indirectement, les villes moyennes, compte tenu des inégalités de leur accessibilité terrestre aux grands équipements aéroportuaires.

Sur fond de rétraction généralisée de l'espace-temps qui fait que, pouvant aller plus loin dans le même temps les lieux se sont rapprochés, les positions relatives des villes moyennes se sont

Saint-Julien Th., 2003, "Les villes moyennes en Europe, contextes et défis", in Charbonneau F., Lewis P., Manzagol Cl. (dir.), *Villes moyennes et mondialisation renouvellement de l'analyse et des stratégies*. Editions Trames, Université de Montréal, 22-29.

beaucoup diversifiées et complexifiées. D'une part, ces villes ont un inégal accès aux différents espaces temps engendrés par les évolutions des différents modes de transport. D'autre part, pour un même mode, elles peuvent se trouver prises dans des espaces-temps différents. Ainsi par exemple, situées à 100km de Paris, Amiens, Rouen ou Orléans sont à 1 heure de la capitale, et Le Havre à 200 km est à 2h de cette dernière. Au même moment, Tours, Le Mans et Dijon à 200 km de Paris n'en sont qu'à 1 heure et Poitiers, bien qu'à 300 km en est à 1h 15, On pourrait démultiplier les exemples.

Ces évolutions complexes ne sont pas sans effets sur les systèmes urbains eux-mêmes et donc sur les positions des villes moyennes dans ces systèmes. Sur le temps long, la contraction de l'espace-temps a favorisé la simplification par le bas de ces derniers. Dans un contexte de tendance généralisée à la concentration de la population, cette simplification s'est traduite d'abord par une obsolescence de petits centres qui, trop proches les uns des autres, ne correspondaient plus au formatage des territoires par les transports motorisés. Elle se manifeste aujourd'hui par de progressifs court-circuitages de certaines villes moyennes, soit trop proches les unes des autres, soit trop proches d'une grande ville pour être des villes étapes soit encore parce que, en perte d'accessibilité relative et immergées dans un contexte régional peu porteur, elles se trouvent marginalisées.

3. Comment innover, ou les nouveaux défis à relever

L'imagination des devenir des villes moyennes a suscité une large palette de réactions et surtout posé un grand nombre de questions, encore très incomplètement résolues. Plusieurs voies explorées par ces villes méritent réflexion.

3.1. A la recherche de créneaux porteurs : comment se spécialiser aujourd'hui

Comment renouveler un parc d'activité, identifier le ou les créneaux porteurs sur lesquels s'appuyer, tout en se protégeant des pièges bien connus d'une spécialisation trop étroite, voire de création de surcapacités commerciales, grosses consommatrices de surfaces abusivement minéralisées et créatrices d'emplois en général d'une grande précarité. Tel est le défi de la plupart des villes moyennes. On doit noter en premier lieu que, quand cela a été possible, ces villes ont tout fait pour préserver les activités d'origine externe et à forte composante de main d'œuvre acquises durant la grande phase d'expansion fordiste. Ainsi par exemple, la concentration à Niort du secteur des assurances mutualistes, opérée durant cette phase, est toujours considérée comme un vecteur essentiel pour le développement de cette ville, bien qu'il soit concevable que l'internationalisation du secteur oblige à des réajustements de ce socle économique, devenu fragile. Pourtant, la plupart des villes moyennes plus tôt et plus radicalement menacées sont contraintes de redéfinir ce socle. Elles le font en général en misant davantage sur leurs propres rentes de site ou de situation. Jouant sur leur système de formation et sur la construction de partenariats internes et externes, elles cherchent à développer un ou des vecteurs de compétences, qui soient compatibles avec leurs potentiels. Elles tentent ainsi de redessiner les contours de leur projet de développement et ceux de leur image. Redonnant au développement local et à la proximité une place nouvelle, leurs projets puisent dans les réflexions théoriques développées autour de la notion de systèmes locaux de production, Quelques directions principales des orientations retenues dans ce cadre sont ici rappelées pour illustrer à la fois les ambitions et les limites de tels projets.

Saint-Julien Th., 2003, "Les villes moyennes en Europe, contextes et défis", in Charbonneau F., Lewis P., Manzagol Cl. (dir.), *Villes moyennes et mondialisation renouvellement de l'analyse et des stratégies*. Editions Trames, Université de Montréal, 22-29.

Avec les activités du tourisme par exemple, un certain nombre de villes ont massivement mobilisé des activités en prise directe sur des potentiels locaux, à la fois de main d'œuvre peu qualifiée, et d'innovation dans des créneaux exigeant une réelle technicité. Tout en assurant leur base généraliste dans le domaine de l'accueil et des équipements touristiques élémentaires, des villes moyennes ont cherché à affiner leur projet en tentant de capter des activités à la fois novatrices et porteuses de développement. Ainsi sont apparues pour les villes littorales, de véritables spécialisations comme par exemple celle des sports de glisse au fond du golfe de Gascogne (autour de Bayonne-Biarritz) qui tire dans son sillage toute la production d'équipement et de services liés, celle de la navigation de plaisance surtout pour les villes moyennes entre Charente et Seine et dont le développement a les mêmes effets, celles enfin s'appuyant sur le développement des musées et des parcs de loisirs aquatiques, etc.. Le concept de villes dites d'art et d'histoire est un autre créneau exploré avec la valorisation patrimoniale et muséale et le développement d'activités culturelles dont les festivals ne sont qu'un des volets. A propos de Ferrare, F. Farinelli (1999) a bien analysé ces mécanismes urbains de cette patrimonialisation et de cette muséification de la ville.

D'autres villes ont cherché à construire leur développement en tentant de s'approprier des étapes de l'amont et de l'aval d'une filière d'activité dans laquelle elles se trouvaient déjà présentes. Ainsi par exemple à Bourg en Bresse, le projet s'est construit autour des activités agro-alimentaires. A partir d'une tradition ancienne issue des productions bressanes, des tentatives ont été faites pour associer autour de la plateforme technologique Alimentec, enseignement supérieur, recherche et industrie. A Chalon sur Saône, l'aventure a été tentée autour de la plasturgie où, comme le rappelle N. Commerçon (1999), un partenariat fort s'est instauré entre les entreprises du secteur et les établissements de formation supérieure offrant des filières spécialisées. Ce partenariat vise à proposer aux adhérents formation, conseil, études, analyses de matériaux, etc. Parfois le choix est plus volontariste encore, comme dans le cas de Poitiers par exemple, qui tente de s'imposer dans les secteurs de l'image et de la communication. Au total, en pariant sur le choix d'une ou de plusieurs filières innovantes, un très grand nombre de villes moyennes esquisse des expériences dans la direction d'un meilleur investissement de l'amont de filières souvent relativement courtes. Autour de ce choix, des partenariats se mettent en place qui associent, collectivités territoriales, structures d'animation économique (chambres consulaires), entreprises, établissements de formation secondaire et supérieure et, autant que faire se peut, de recherche, prêts à inscrire dans l'éventail de leurs priorités de filière. Les voies ainsi tracées sont relativement étroites.

3.2 Les limites du développement de la recherche et la recherche et développement

L'orientation des villes moyennes vers ce type de modèle de développement pose différents problèmes dont celui des interdépendances souvent beaucoup trop ténues entre sphère économique et sphère universitaire. Les greffes de l'enseignement supérieur et de la recherche, souvent de plus en plus coûteuses pour les collectivités territoriales, ne se font pas sans mal dans ces villes, alors que les effets escomptés se font parfois beaucoup attendre. Certes, la présence d'équipements universitaires dans une ville n'a jamais garanti un développement autre que celui directement lié à l'activité universitaire elle-même. Cependant, il est aujourd'hui à peu près admis en Europe que la présence de formations universitaire, voire même de recherche, bien qu'insuffisante pour induire du développement, est nécessaire, comme accompagnement de ce dernier pour les plus grandes villes moyennes, quel que soit le modèle retenu par chacune. L'évaluation de la portée de cet accompagnement demeure

Saint-Julien Th., 2003, "Les villes moyennes en Europe, contextes et défis", in Charbonneau F., Lewis P., Manzagol Cl. (dir.), *Villes moyennes et mondialisation renouvellement de l'analyse et des stratégies*. Editions Trames, Université de Montréal, 22-29.

cependant délicate. Certaines grandes villes moyennes sont parfois depuis assez longtemps des centres universitaires. Récemment, la poursuite de la démocratisation de l'enseignement supérieur a doté un nombre croissant de villes moyennes (presque toutes les villes de plus de 100 000 h en France) d'équipements universitaires, parfois généralistes, et plus souvent technologiques. Au total, si on excepte un certain nombre des plus grandes villes moyennes françaises (comme par exemple Amiens, Angers, Avignon, Perpignan, Pau, Chambéry), seules les formations de 1^{er} cycle figurent en bonne place dans les organigrammes et les recrutements de ces centres, avec quelques exceptions avec la présence isolée de filières de master.

Parmi les plus anciennes, au bout de vingt ou trente ans toutes n'ont pas trouvé une reconnaissance qui dépasse le cadre d'une desserte universitaire banale à la population de l'environnement proche. Pour toutes, les recrutements sont donc en général locaux si on excepte les cas plus isolés de quelques formations spécialisées. Les concurrences des plus grands pôles universitaires, jamais très éloignés en Europe, jouent souvent en leur défaveur. Dans le cas français, les universités des villes moyennes sont donc trop souvent insuffisamment attractives et inégalement productives en matière de recherche. Les probabilités de liens de proximité entre recherche et entreprises y sont donc compromises. Constatant le trop lent développement des formations de 3^e cycle et de la recherche à Avignon, L. Grasland *et al* (1999) qualifient cette dernière, de manière un peu péjorative, d'université de proximité. Il s'agit bien d'une proximité qui n'a jusqu'ici que très peu contribué à structurer les réseaux d'interdépendance dans lesquels pourrait s'inscrire le développement de cette ville. Quelques villes ont su ou pu, mieux que d'autres, concilier les paramètres de cette difficile équation en explorant la voie de la spécialisation. On pense par exemple, à Compiègne et à son université technologique, à Brest et à son complexe formation et de recherche tourné vers les activités de la mer, au Havre avec un développement tourné vers les activités du commerce international.

3.3 *La recherche d'innovations dans la production de réseaux*

Le fait doit peu au hasard. Les différents acteurs du développement des villes moyennes, qu'ils soient acteurs publics ou privés, ont cherché dans le réseau des formes de dépassement. Dépassement des limites de la taille de ces villes, dépassement de l'insuffisante diversité et densité des réseaux locaux, dépassement des seuils en deçà desquels l'accès à certaines infrastructures reste hors d'atteinte. Le relâchement des contraintes de proximité immédiate favorise la recherche de tels dépassements. Les réseaux reliant plusieurs villes moyennes peuvent être des réseaux d'entreprises ou des réseaux institutionnels. L'efficacité de la mise en réseau de ces villes dépend beaucoup de la démultiplication et de l'interpénétration de ceux-ci. Boulianne (1995) a bien montré à propos de la Suisse romande comment un réseau des villes moyennes s'organisait progressivement. De son côté, Crevoisier (1993) s'est intéressé à la manière dont pouvaient se développer des milieux innovateurs dans les centres de l'Arc jurassien. Des solutions de type réseau ont souvent été recherchées dans de nombreuses régions d'Europe entre pôles universitaires de dimension moyenne. Des expériences en ce sens sont par exemple aujourd'hui conduites autour de la Baltique, ou encore dans la France de l'Ouest, où les universités de villes moyennes sont nombreuses.

Les villes moyennes ont aussi, en tant que telles, entrevu les avantages de la coopération. Afin de soutenir de nouvelles orientations économiques, les coopérations s'ébauchent qui

Saint-Julien Th., 2003, "Les villes moyennes en Europe, contextes et défis", in Charbonneau F., Lewis P., Manzagol Cl. (dir.), *Villes moyennes et mondialisation renouvellement de l'analyse et des stratégies*. Editions Trames, Université de Montréal, 22-29.

cherchent à la fois à valoriser la situation de ces villes dans leur réseau urbain régional, et à promouvoir des coopérations entre elles. Les coopérations interurbaines ont souvent été présentées comme des palliatifs, dans le cas de tailles trop médiocres des centres urbains. Le concept a ainsi été avancé en France, en Allemagne dans le Bade-Wurtemberg, ou encore en Italie à propos de l'Emilie Romagne et de la Vénétie.

La question qui sous-tend de telles coopérations est la suivante : une association de quatre villes de 80 000 habitants, par exemple, équivaut-elle à la présence d'une seule ville de 320 000 habitants ? A terme, la réponse pourrait être positive quand ces villes sont suffisamment proches pour que leurs aires de polarisation se recouvrent partiellement. Dans ce cas, on peut imaginer que la coopération s'instaure sur des bases relativement larges et qu'elle vise le long terme d'une construction urbaine unifiée. Des choix judicieux de partage d'équipements et d'affectation de ressources peuvent contribuer à la construction d'une entité urbaine intégrée, dans laquelle les polarisations se redéfinissent par rapport à l'ensemble de cette entité. Dans l'hypothèse où les centres sont éloignés, la pertinence d'une mise en réseau de plusieurs villes moyennes serait plus hasardeuse, beaucoup plus contraignante et plus coûteuse à mettre en œuvre. Elle gagnerait alors à être associée à des objectifs strictement et judicieusement sélectionnés. En outre, la forme d'un réseau de villes moyennes de taille équivalente ne s'impose pas d'emblée. Ainsi par exemple, dans la France du sud-ouest, on peut se demander si l'intérêt d'Albi est dans un réseau constitué avec Rodez, ou bien dans une coopération bien construite avec Toulouse, et si ce réseau sans cesse renaissant sur le papier mais jamais vraiment mis en œuvre dans les faits comme pour Paris avec les villes avec les villes à une heure

Conclusion

Le modèle des villes moyennes des années 60-70 a laissé des traces durables, sociales et culturelles surtout. Plus exposées que par le passé aux aléas de la conjoncture internationale, déstabilisées dans leurs situations géographiques, rien dans le « modèle » de ces villes ne les préparait à réagir. Or elles doivent aujourd'hui faire l'apprentissage de nouvelles mises en tension avec leur environnement, avec les métropoles qui peu ou prou les dominent et parfois les tiennent à l'écart, avec la périurbanisation qui les frappe elles aussi. Bien que toujours assez étroites, les voies qu'elles empruntent pour redéfinir leur futur apparaissent diverses et souvent inventives, sans être toujours à l'abri des fragilités d'une trop grande spécialisation. Enfin, quels que soient les voies retenues, les villes moyennes sont condamnées à mieux explorer la diversité des partenariats, facilités désormais par les formes nouvelles de mise en réseau.

Références

Berroir S., Cattain N., Saint-Julien Th., 1996, Polarisation des déplacements et formes du peuplement. *Données Urbaines*, 301-310.

Bonnefoy J.L., Grasland Cl., 1999, La ville la plus fréquentée. In Saint-Julien Th. (coordinateur) Services et commerce, *Atlas de France*, Volume 10. Paris, La Documentation Française, RECLUS, 108-118.

Cattain N., Pumain D., Rozemblat C., Th. Saint-Julien, 2000, *Le système des villes européennes*. Paris, Economica, 2^e édition, 243 p.

- Saint-Julien Th., 2003, "Les villes moyennes en Europe, contextes et défis", in Charbonneau F., Lewis P., Manzagol Cl. (dir.), *Villes moyennes et mondialisation renouvellement de l'analyse et des stratégies*. Editions Trames, Université de Montréal, 22-29.
- Cattan N., Saint-Julien Th., 1999, Quels atouts pour les villes petites et moyennes en Europe occidentale. *L'Information géographique*, 4, 158-164.
- Cattan N., Saint-Julien Th., 1998, Vers un modèle métropolitain intégré en Europe occidentale. *L'Espace géographique*, n° 1, 1-10.
- Champion A.G., 1998, Population trends of small and medium-sized towns in non-metropolitan regions. *Revue de géographie de Lyon*, n°1, 5-16.
- Commerçon N., 1999, Entre métropoles et pays : les villes moyennes de la vallée de la Saône. In Commerçon N., George P. (dir.), 1999, *Villes de transition*. Paris Anthropos, 31-68.
- Commerçon N., George P., 1999, *Villes de transition*. Paris Anthropos, 221 p.
- Corolleur F., Bouliane L., Crevoisier O., Decoutere S., *Ville et innovation : le cas de trois villes de Suisse occidentale*, working paper, n°9601, IRER-Université de Neuchâtel, Suisse.
- Crevoisier O., 1993, *Industrie et région : les milieux innovateurs de l'Arc jurassien*, Institut de Recherches Economiques et Régionales, EDES, Neuchâtel.
- Farinelli F., 1999, Ferrare, ou du silence à l'image. In Commerçon N., George P., 1999, *Villes de transition*. Paris Anthropos, 187-198.
- Gonzalez R.C. L., Gonzalez R.R., 1996, Les villes moyennes de la Galicie intérieure, *Norois*, tome 43, n°171, 573-585.
- Grasland Cl., 2000, L'inégale accessibilité routière des villes de plus de 20 000 habitants. In Mattei F., Pumain D. (dir.), *Données urbaines 3*, Paris, Anthropos, 309-328.
- Grasland L., Auriac F., Charre J., Grosso R., 1999, Avignon ville intermédiaire. In Commerçon N., George P. (dir.), 1999, *Villes de transition*. Paris Anthropos, 5-30.
- Julien Ph., 1996, Migrations interurbaines et âge des actifs. In Pumain D. Godard F. (dir.), *Données Urbaines 1*, Paris Anthropos, 311-318.
- Le Jeannic Th., 1996, Migrations et croissance urbaine. In Pumain D. Godard F. (dir.), *Données Urbaines 1*, Paris Anthropos, 319-331.
- Moulaert F., Scott A.J. (eds), 1997, *Cities, enterprises and society on the eve of the 21 st century*. London, Pinter
- Palomaki M. (1997), New University and their cities, the case of Vaasa, Finland, *GeoJournal*, vol. 41, n° 4, 311-318.
- Paulus F., Pumain D., 2002, Répartition de la croissance dans le système des villes françaises. *Revue d'économie régionale et urbaine*, n° 1, 35-48.
- Philipponneau M., 1996, Le rôle de l'industrie dans les villes moyennes de Bretagne, *Norois*, tome 43, n° 171, 563-572.
- Pumain D., Saint-Julien Th. (coord), 1996, *European Urban Network*. John Libbey Eurotext limited.
- Rosenberg M., 2001, *Le marketing urbain*. Paris, Anthropos.
- Saint-Julien Th. (coord.) 1999, Services et commerce. *Atlas de France*, vol. 10. Paris, La Documentation Française-RECLUS, 128 p.