

Territoires fragiles, territoires sous pression, quel développement ?

ACTES DU COLLOQUE

Jeudi 4 décembre 2008



date de publication juin 2009

Direction régionale de l'Environnement, de l'Aménagement
et du Logement Pays de la Loire

AVANT-PROPOS

Le 4 décembre 2008, la Direction Régionale de l'Équipement a organisé à Nantes un colloque sur le thème « Territoires fragiles, territoires sous pression, quel développement ? ».

Le but de cette rencontre était double :

Faire le point sur les évolutions de notre territoire : élargissement de la métropole, attraction vers le littoral, inquiétudes sur l'avenir dans les villes petites et moyennes, difficultés liées à la mondialisation, aux mutations de l'agriculture et à l'étalement urbain

Susciter le débat : cette journée a permis des échanges entre élus, universitaires, techniciens et participants. Certains thèmes ont été récurrents : recherche de stratégies pertinentes, nécessité d'une vision prospective, développement de la concertation et des synergies.

Cette journée a rencontré un bon accueil, tant par la qualité des interventions que par l'ampleur des débats suscités. A la demande de nombreux participants, il a été décidé d'y donner une suite par l'édition des actes du colloque, reprenant aussi fidèlement que possible l'intégralité des interventions et des débats. D'autres initiatives seront prises dans l'avenir pour, en particulier, publier les données nécessaires à une vision régionale actualisée et les analyses en découlant.

Alain Laville-Fournier

Principaux sigles utilisés

CETE : Centre d'Etudes Techniques de l'Equipement
COFACE : Compagnie Française d'Assurance pour le Commerce Extérieur
COGEMA : Compagnie Générale des Matériaux nucléaires
DATAR : Délégation à l'Aménagement du Territoire et à l'Action Régionale
DDE : Direction Départementale de l'Equipement
DIACT : Délégation Interministérielle à l'Aménagement et à la Compétitivité des Territoires
DRE : Direction Régionale de l'Equipement
DREAL : Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement
DTA : Directive Territoriale d'Aménagement
IGARUN : Institut de Géographie et d'Aménagement Régional de l'Université de Nantes
INRA : Institut National de la Recherche Agronomique
INSEE : Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques
LACRA ; Liaison Assurant la Continuité du Réseau Autoroutier
MEEDDAT : Ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement Durable, et de l'Aménagement du Territoire
MIAT : Mission Interministérielle et Interrégionale d'Aménagement du Territoire
OREAM : Organisme Régional d'Etudes de l'Aire Métropolitaine
PLU : Plan Local d'Urbanisme
SCoT : Schéma de Cohérence Territoriale
SDAAM : Schéma de Développement et d'Aménagement de l'Aire Métropolitaine



Programme du colloque

- 9h00** Accueil
- 9h30** Introduction par *Guillaume LAMBERT*,
Chargé de mission pour la politique de la ville,
secrétaire adjoint de la préfecture de la Loire-Atlantique
- 9h45** L'armature urbaine du grand Ouest, les villes moyennes et petites
de Bretagne et des Pays de la Loire, les réseaux d'entreprises
Jean-Jacques DUHAYON, directeur d'études au CETE de l'Ouest
- 10h15** Débat avec la salle
- 10h30** Développement des villes et métropolisation
Débat entre *Jean RENARD*, professeur émérite de l'Université de Nantes,
rapporteur du conseil de développement de Nantes Métropole
et *Dominique ROBIN*, agence d'urbanisme de la région angevine
- 11h00** Débat avec la salle
- 11h15** Pause
- 11h30** La stratégie de développement d'une ville
Eric LASSERON, directeur de l'urbanisme de la communauté de communes
de l'agglomération Saint-Loise et de la ville de Saint-Lô
- 12h00** Débat avec la salle
- 12h15** Les villes moyennes, charnière territoriale
Priscilla DE ROO, chargée de mission à la DIACT
- 12h45** Débat
- 13h00** Déjeuner
- 14h30** Les nouvelles ruralités en 2030
Olivier MORA, chef de projet "Nouvelles ruralités", unité prospective-INRA
et *Edith HEURGON*, directrice du Centre Culturel International de Cerizy,
conseillère en prospective
- 15h00** Débat avec la salle
- 15h15** Littoral sous pression : comment en évaluer la capacité d'accueil ?
Débat entre *Patrick POTTIER*, Université de Nantes,
Céline CHADENAS, chercheuse en bio-géographie,
Agnès POUILLAUDE, chercheuse en économie
- 15h45** Débat avec la salle
- 16h00** Pause
- 16h15** Les déplacements en 2025 en Pays de la Loire
Isabelle VALADE, chef de service à la DRE des Pays de la Loire
- 16h45** Débat avec la salle
- 17h00** Clôture du colloque
par *Alain LAVILLE-FOURNIER*,
directeur régional adjoint de la DRE des Pays de la Loire

L'animation sera assurée par *Ronan LE DELEZIR*,
Maître de conférence à l'Université de Bretagne Sud
et adjoint au Maire de Crac'h (Pays d'Auray)

SOMMAIRE

| | |
|--|----|
| Avant-Propos | 1 |
| Principaux sigles utilisés | 2 |
| Programme | 3 |
| Synthèse de la journée | 6 |
| Introduction | 9 |
| L'armature urbaine du grand Ouest, les villes moyennes et petites de Bretagne et des Pays de la Loire, les réseaux d'entreprises | 10 |
| Développement des villes et métropolisation | 16 |
| La stratégie de développement d'une ville | 26 |
| Les villes moyennes, charnière territoriale | 31 |
| Les nouvelles ruralités en 2030 | 36 |
| Littoral sous pression : comment en évaluer la capacité d'accueil ? | 44 |
| Les déplacements en 2025 dans les Pays de la Loire | 52 |
| Allocution de clôture | 57 |

Cette journée consacrée aux territoires fragiles, aux territoires sous pression en Pays de la Loire et aux interrogations qu'ils suscitent en terme de développement, est introduite par Guillaume Lambert. Il insiste sur les deux rôles de l'Etat, observateur de l'évolution socio-économique des territoires, et garant de l'unité du territoire, de son développement cohérent. Il fait ce constat liminaire d'un mouvement cumulatif de concentration des emplois et des activités qui met en tension les zones métropolitaine et littorale, en produisant de nombreux problèmes : saturation des réseaux de transport, renchérissement du foncier, altération de l'environnement.

Un premier ensemble d'interventions traite plus directement du mode de développement et d'organisation du territoire régional, aujourd'hui en pleine évolution et demain peut-être en pleine mutation, et, de manière plus générale, du positionnement spécifique des villes moyennes avec un exemple situé hors de la région.

Ainsi, le constat établi par Jean-Jacques Duhayon, à travers les études menées depuis plusieurs années sur l'armature urbaine, pour le compte de la MIIAT grand Ouest et la DRE des Pays de la Loire, met en lumière le développement spécifique de la région. Il est marqué par une forte dynamique d'expansion des espaces urbains ligériens en général, résultant pour l'essentiel d'un développement globalement soutenu mais néanmoins modulé selon les villes, en fonction de leurs profils socio-économiques, très différenciés. Trois caractéristiques sont à mettre en évidence :

- la très forte dynamique nantaise et, à un moindre degré, angevine
- le bon nombre de petites villes et villes moyennes également très dynamiques
- le faible nombre de petites villes dépendant des grandes villes ou des villes moyennes en terme d'emplois.

Un certain nombre d'entre elles sont marquées par une forte présence de la base productive privée, confirmant, sur le plan économique, une forme de partition fonctionnelle de l'espace régional.

Ces trois caractéristiques expliquent en partie la prospérité de la région dans la période récente. On a pu parler, à ce titre, de modèle de développement

équilibré. La polarisation croissante de la métropole, la géographie organisationnelle des entreprises, tendent à remettre en cause ce modèle. L'intensité des flux domicile-travail qui va de pair avec la dynamique de développement, dessine aujourd'hui un grand territoire nantais qui intègre le nord de la Vendée et la région angevine et qui pose du même coup la question du devenir des petites villes en dehors de ce grand territoire et aux marges de la Région.

La question de l'ampleur de la métropolisation nantaise, développée par Jean Renard, vient en écho du constat précédent.

Selon Jean Renard, Nantes est la seule ville de l'Ouest à pouvoir jouer un rôle de métropole mais elle reste une métropole inachevée, au regard en particulier, de son positionnement international. Au regard d'autres critères tels que la taille démographique de l'aire métropolitaine (qui intègre le littoral, le Choletais et les Mauges, le nord de la Vendée selon Jean Renard), l'image, l'accessibilité, l'événementiel Nantes est incontestablement une métropole européenne en puissance. Des problèmes restent cependant posés pour atteindre cette dimension : la nécessité d'enclencher une nouvelle dynamique, de gérer l'espace métropolitain, d'introduire une nouvelle gouvernance, d'éviter l'exclusion et la « ghettoïsation », de prendre en compte la dimension environnementale.

Ce qui ressort de l'étude prospective des déplacements à l'horizon 2025 à l'échelle régionale, commandée par la DRE des Pays de la Loire en 2007, au CETE de l'Ouest et au bureau d'étude RCT, rejoint les propos de Jean Renard. Isabelle Valade en relate les principales conclusions.

Quatre scénarios ont été retenus

- « Développement durable »
- « Crise et repli territorial »
- « Métropolisation »
- « Repli économique et développement endogène ».

Le premier scénario correspond à la situation des Pays de la Loire : maillage urbain et industriel important, présence de pôles secondaires en milieu rural, activités à forte valeur ajoutée dans les grandes villes, beaucoup d'investissements publics permettant de maîtriser l'étalement urbain et de développer les transports collectifs (taxation des carburants). Le

deuxième scénario montre des concurrences qui s'exacerbent entre territoires, la poursuite de la péri-urbanisation, le poids accru des grandes villes, le déclin des centres secondaires et ruraux. Le troisième scénario est celui du développement de l'innovation et des activités de pointe : montée en régime des grandes villes, déclin des villes mono-spécialisées, fort étalement urbain. Le quatrième scénario correspond à un coût du transport très élevé, à un retour de la production industrielle de proximité, à un renforcement de la concurrence entre collectivités.

Quels que soient les scénarios, l'augmentation des flux de déplacements est sensible sur la dorsale Saint-Nazaire, Nantes, Angers ainsi qu'entre Nantes, la Vendée et le Pays de Retz, témoignant d'un renforcement incontournable de l'espace métropolitain.

Dominique Robin considère qu'à un titre ou un autre, un bon nombre de villes de l'Ouest peuvent prétendre à jouer partiellement un rôle de métropole. Elle milite de façon plus large encore pour des métropoles en réseau, pour des espaces métropolitains. Elle cite ainsi la démarche qu'ont entreprise récemment les 5 métropoles, Nantes, Angers, Rennes, Saint-Nazaire et Brest, dans le cadre de l'appel à coopération métropolitaine lancée par la DIACT. Pour Dominique Robin, il importe que des politiques publiques soient menées pour favoriser les échanges physiques et immatériels entre ces villes.

Priscilla De Roo apporte, pour sa part, un point de vue général sur la question des villes moyennes qui vient ainsi compléter les propos sur l'armature urbaine et la métropolisation.

Les villes moyennes renvoient à la notion d'intermédiation entre des métropoles inscrites dans des logiques de compétitivité et le rural vu comme un espace délaissé, susceptible à ce titre de bénéficier de politiques de discriminations positives.

Dans une période antérieure où les grandes villes ont accueilli massivement les populations, les villes moyennes ont été considérées comme une alternative à la sur-concentration urbaine.

Aujourd'hui, on assiste au processus contraire avec des migrations résidentielles des grandes villes vers les petites villes et les zones rurales.

Les villes moyennes, dans ce contexte, sont des charnières qui relient les différents niveaux des armatures urbaines. Elles sont partie prenante de systèmes territoriaux régionalisés, elles se positionnent entre économie résidentielle et économie productive. Priscilla De Roo énonce quatre champs qui peuvent consolider le rôle d'intermédiation des villes moyennes : l'enseignement supérieur et le

recherche, la santé, les pôles d'échange de transports, la politique de renouvellement urbain.

L'exemple de Saint-Lô, exposé par Eric Lasseron illustre bien cette capacité de résistance d'une ville moyenne, sous-préfecture de La Manche, face à Rennes et Caen : politique très active d'offre vis à vis des entreprises, soutien apporté aux secteurs d'excellence (l'agro-alimentaire, la filière équine et les transactions financières sécurisées,) projet d'accueil d'une école d'ingénieurs, politique active d'offre de logements et de restructuration urbaine, convention quadri-partite entre la Région, le Département, la SNCF et la communauté de communes, en vue d'une liaison directe Saint-Lô-Paris, projet de regroupement avec deux autres communautés de communes.

Un deuxième ensemble d'interventions traite plus spécifiquement des territoires fragiles que peuvent être les territoires ruraux et des territoires sous pression que sont les espaces littoraux.

Olivier Mora et Edith Heurgon se situent délibérément dans une vision prospective « Nouvelles ruralités à l'horizon 2030 », initiée par l'INRA en 2006.

Quatre scénarios, fondés sur quatre composantes (mobilités ville-campagne, ressources naturelles, dynamiques économiques, gouvernance) sont décrits

- scénario du fil de l'eau, marqué par un fort étalement urbain
- scénario dit « les campagnes intermittentes des systèmes métropolitains » marqué par une fréquentation alternante de la campagne et de la ville
- scénario dit « des ruralités centrées sur la ville », à contre-courant des tendances actuelles, où le retour à la ville est imposé par la crise énergétique et des mobilités restreintes
- scénario dit « les campagnes dans les mailles des réseaux de villes » où petites villes, villes moyennes et bourgs ruraux se développent de façon maîtrisée.

Le premier scénario est illustré par le cas toulousain : assèchement économique de l'hinterland par la métropole, déstructuration des espaces agricoles, mobilité pendulaire. Le deuxième scénario est illustré par le sillon alpin : double résidence pour ceux qui en ont les moyens, hybridation de l'agriculture et du tourisme. Le troisième scénario ne trouve pas d'illustration en France. Le quatrième scénario est illustré par la Basse-Normandie et le Département de La Manche en particulier, c'est celui qui conjugue diversité sociologique et démographique, équilibre

des emplois, variété des activités, qualification mutuelle des territoires dans le sens d'une combinaison des fonctions résidentielle, récréative et productive.

La question de la gestion des territoires littoraux sous pression fait l'objet d'un travail exposé par l'équipe de recherche composée de Patrick Pottier, Céline Chadenas et Agnès Pouillaude.

Cette recherche est assise sur deux espaces littoraux, une île en Vendée, une commune balnéaire en Loire Atlantique. Elle est centrée sur la notion de capacité d'accueil des espaces urbanisés ou à urbaniser, mentionnée dans l'article L146-2 de la Loi Littoral. Céline Chadenas considère que la notion de capacité d'accueil nécessite une approche intégrée, capacité de charge d'un milieu naturel, capacité d'organisation, capacité de financement d'une collectivité.

La capacité d'accueil est ici comprise comme le niveau maximum de pression exercé par les activités des populations permanente et saisonnière que peut supporter le système de ressources du territoire sans mettre en péril ses spécificités. La capacité d'accueil est donc évaluée par rapport au constat que l'on peut faire de la fragilité de ses ressources sous l'impact des activités humaines.

Les enjeux pour le cas vendéen, ont porté sur le partage du foncier et la volonté de vivre et travailler sur une île. Pour la commune de Loire Atlantique, les enjeux ont porté sur la maîtrise de l'étalement urbain, le maintien de la diversité des usages, l'intégration des populations. Agnès Pouillaude y ajoute un second postulat en insistant sur la nécessité d'articuler la capacité d'accueil à la capacité de développement du territoire. L'évaluation fait le lien entre les ressources, économiques, environnementales et sociétales. La capacité de développement peut ainsi être définie comme l'ensemble des possibilités offertes par le capital de ressources du

territoire dans la perspective de la mise en place du projet de territoire.

Pour mesurer la capacité d'accueil, l'équipe a développé un outil sous forme d'un système d'indicateurs, construit de manière participative et adapté à chacun des territoires. Des principes de développement durable spécifiques sont dégagés pour ces deux espaces et, comme l'évoque Patrick Pottier, un certain nombre de situations de déséquilibre sont identifiées et regroupées sous forme de fiches.

In fine, un tableau synoptique général met en rapport ressources et déséquilibres. Le degré de mise en péril des ressources permet d'évaluer l'importance d'un déséquilibre. Deux points essentiels ressortent de ce travail : la capacité d'accueil ne se calcule pas, elle se négocie, le système d'indicateurs est conçu comme un outil d'aide à l'élaboration d'un projet de territoire, dans une perspective de développement durable.

Au terme de cette journée, Alain Laville-Fournier souligne le besoin permanent de connaissance sur le territoire, d'échange d'informations et de données, imposés par le renforcement nécessaire de la gouvernance territoriale, impliquant de nombreux acteurs, à toutes les échelles et réclamant une cohérence, une complémentarité des politiques menées par chacune des institutions. Alain Laville-Fournier reprend l'idée défendue depuis longtemps par Jean Renard, de la mise en place d'une veille territoriale permanente, intégrant deux notions essentielles : celle de l'approche systémique dans l'analyse du fonctionnement des territoires et celle de l'évaluation de la politique de développement durable au service des projets.

Jean-Jacques Duhayon

Ronan Le Délézir

Je suis heureux de vous accueillir à la cité des congrès pour cette journée organisée sur le thème « Territoires fragiles, territoires sous pression, quel développement ? ». Je suis en charge d'animer et de faire rebondir le débat, pour vous donner la parole et

faire respecter le timing. Etant universitaire, je sais qu'on déborde plus souvent le temps imparti qu'on ne le respecte. Nous allons donc commencer tout de suite avec Monsieur Lambert pour introduire cette journée.

Guillaume Lambert

Bonjour à tous et à toutes. Je suis chargé du mot d'accueil et au nom de Bernard Hagelsteen, préfet de la région des Pays de la Loire, préfet de la Loire-Atlantique de vous accueillir ici à Nantes pour cette journée d'étude et de réflexion sur le thème « Territoires fragiles, territoires sous pression, quel développement ? ». Bernard Hagelsteen est à Paris et regrette de ne pas pouvoir être présent pour ouvrir cette journée d'étude, tant les thèmes que nous allons aborder maintenant sont au cœur de notre pratique quotidienne. Aujourd'hui dans la salle sont réunis des représentants des collectivités locales, des urbanistes, des universitaires, des étudiants mais aussi les représentants des services de l'Etat qui traitent des questions d'aménagement du territoire. Les différents intervenants qui vont se succéder à la tribune vous parleront de métropole, de développement, de territoires ruraux ou littoraux, de territoires fragiles, des façons de conduire le développement sur ces différents espaces. Vous verrez que les situations sont contrastées et qu'elles impliquent toute la participation active des décideurs locaux.

On peut se poser la question du rôle de l'Etat dans le développement local qui est d'abord l'affaire des collectivités et des décideurs locaux. Ceci m'amène à deux réflexions liminaires

L'Etat a d'abord pour l'ensemble des acteurs du développement un premier rôle d'observation. Il a pour mission de proposer aux acteurs de la chaîne du développement des outils de mesure sur l'évolution socioéconomique des villes et des territoires, pour que vous sachiez d'où vous partez, où vous arrivez et que vous puissiez justifier les évolutions démographiques ou socio-économiques de votre territoire pour conduire des projets de développement.

Cette fonction d'observation, l'Etat la mène également pour apporter un éclairage contextuel. Vos collectivités, intercommunalités, communes, départements, les régions s'inscrivent dans un

contexte toujours plus vaste qu'il appartient de bien comprendre pour mener intelligemment des projets de développement. Là aussi il appartient aux services de l'Etat de vous apporter cet éclairage contextuel à échéance régulière. Et puis notre rôle c'est aussi d'organiser de temps en temps des journées comme celle-ci qui réunissent des acteurs institutionnels et d'avoir un débat sur le modèle de développement.

Notre deuxième rôle c'est d'être le garant de l'unité du territoire, rôle plus exigeant et moins en retrait que l'observation. L'unité du territoire c'est le souci permanent d'assurer un développement cohérent entre les différentes portions d'un territoire. Vous êtes chargés, qui d'aménager une ville, qui une intercommunalité, qui de conduire le développement d'un département ou d'une région. Le rôle de l'Etat c'est de veiller à la cohérence d'ensemble et nous sommes amenés au quotidien à faire se rencontrer, animer, prévenir et résoudre les conflits d'usage. Bien sûr il ne nous appartient pas de nous substituer aux collectivités locales, mais d'essayer par une action publique coordonnée d'atteindre une sorte d'optimum collectif.

Je vais vous dire maintenant quelques mots sur la façon dont cette journée va être conduite.

Dans un premier temps, nous parlerons développement territorial. Cela peut paraître en décalage avec l'actualité quotidienne, la crise financière et maintenant la crise économique de parler de développement. Ceci dit notre région est une région qui connaissait un fort développement parce qu'elle possède un certain nombre d'atouts et je pense quelle sera une des premières à rebondir. Cette espèce de pause que la crise économique et financière produit doit nous amener à réfléchir sur notre modèle de développement et esquisser les grands traits des évolutions à venir et des problèmes posés par le modèle de développement que nous connaissons jusque là.

Dans notre région, les emplois et les activités ont tendance à se concentrer sur les territoires déjà les

plus dynamiques, mouvement cumulatif de concentration qui met en tension les zones métropolitaines et le littoral. Dans ces territoires sous pression de nombreux problèmes se font jour : l'étalement urbain, le coût des infrastructures, la multiplication des déplacements domicile-travail et la saturation des réseaux de transport, la saturation foncière, et la pression environnementale bien réelle que nous pouvons percevoir ici en Loire-Atlantique. Dans ce contexte-là nous avons atteint les limites de ce modèle de développement. Il faut réfléchir à la façon de concilier poursuite du développement, préservation des territoires les plus fragiles et prévention de la consommation de l'espace par trop libérale.

Je vais bientôt céder la parole à Jean-Jacques Duhayon qui vous présentera les résultats de plusieurs d'années d'études réalisées par le CETE de l'Ouest, les DRE de Bretagne et des Pays de la Loire, ainsi que le service d'études du Secrétariat Général pour les Affaires Régionales des Pays de la Loire. Ces résultats vous permettront d'avoir un tableau du maillage urbain et de la composition de l'espace régional. Il mettra en évidence ces zones de tension et la fragilisation de certains territoires.

Ici en Loire-Atlantique, au cœur du développement que nous avons connu ces vingt dernières années, se situe la métropole Nantes Saint-Nazaire. Comment évolue-t-elle ? Est-ce que cette métropolisation produit des effets dans le département et hors du département, c'est le débat qu'ont la charge de mener Jean Renard, professeur émérite de l'université de Nantes, rapporteur du conseil de développement de Nantes métropole et Dominique Robin, de l'agence d'urbanisme de la région angevine.

Le troisième temps de cette journée sera consacré aux villes moyennes. Nous essaierons d'abord de regarder comment une ville moyenne peut échapper à la fatalité du déclin. C'est un fait que les villes moyennes, celles qui sont dans l'orbite des grandes métropoles peuvent avoir des difficultés à maintenir

leur développement. Monsieur Lasseron, directeur de l'urbanisme de la communauté de communes de l'agglomération de Saint-Lô vous apportera son expérience sur ce sujet.

De même, Madame De Roo de la DIACT rappellera l'importance des villes moyennes dans la constitution de l'aménagement du territoire et du développement territorial

Quatrième sujet de cette journée, les territoires fragiles. Deux types de territoires fragiles seront particulièrement étudiés :

- les territoires ruraux. Monsieur Mora de l'unité prospective de l'INRA et Madame Heurgon, conseillère en prospective vous parleront d'une étude « Les nouvelles ruralités en 2030 ».
- le littoral est également un territoire sous pression, soumis à de nombreux conflits d'usage. Nous en savons quelque chose ici en Loire-Atlantique. Trois chercheurs Madame Chadenas, Madame Pouillaude et Monsieur Pottier vous diront leur lecture des problématiques de ce territoire.

Dernière intervention, la problématique des déplacements et des transports en pays de la Loire. C'est Madame Valade, chef de service à la DRE, qui vous présentera les conclusions d'une étude prospective « démographie et déplacements Pays de la Loire à l'horizon 2025 ». et qui en profitera pour vous dire la façon dont sont envisagés les aménagements futurs pour faire face aux chocs démographiques qui nous attendent dans les Pays de la Loire à cet horizon temporel.

Je ne serai pas plus long . La journée qui nous attend s'annonce passionnante parce que nous avons un enjeu fort : trouver des solutions, échanger, faire progresser notre conception d'une stratégie d'aménagement.

Je vous souhaite des travaux riches, afin que vous puissiez retourner chacun dans vos services, dans vos collectivités, dans vos études, riches de nouvelles réflexions utiles pour la suite de nos réflexions sur l'aménagement. Bonne journée à tous.

Jean-Jacques Duhayon

Mon intervention se situe dans le cadre de travaux engagés d'assez longue date sur la question de l'armature urbaine du grand Ouest. C'était à l'époque un territoire très spécifique créé par la DATAR, dans le cadre des MIIAT. La MIIAT grand Ouest couvrait les territoires des Pays de la Loire, Bretagne et

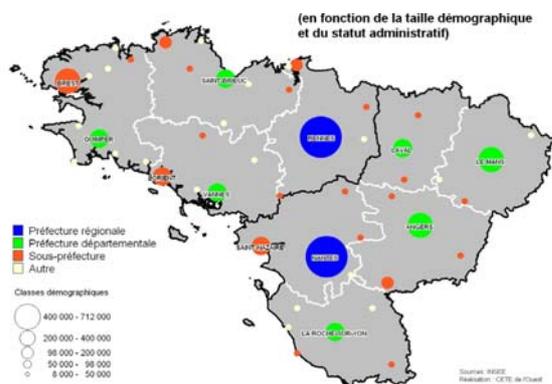
Poitou-Charentes. Nous avons travaillé à cette échelle pendant quelque temps, à côté de bureaux d'études sollicités par la MIIAT, des laboratoires universitaires comme l'IGARUN et les DRE des trois régions largement mobilisées sur ces études.

La DRE des Pays de la Loire a souhaité en 2007 faire la synthèse de tout ce qui a été emmagasiné pendant des années. Le CETE Ouest a été chargé de cette synthèse. Il renvoie à toute une série de travaux dont un dossier qui s'appelle « Evolution des villes petites et moyennes de Bretagne et des Pays de la Loire », également réalisé par le CETE et qui fait une typologie générale et aussi par ville de ce qui constitue les bases structurelles du développement. Mon propos va introduire d'autres débats plus riches et plus profonds que ce que je vais vous présenter ici, en précisant que je ne parlerai ici que de l'armature urbaine des Pays de la Loire.

J'émettrai une autre réserve inhérente à la façon dont ses construisent les statistiques dans notre pays : je n'ai la plupart du temps que des statistiques qui datent de 1999.

Ce que je vais exposer brièvement ce matin à partir de quelques diapos constitue les tendances lourdes de l'espace régional au niveau de son armature urbaine.

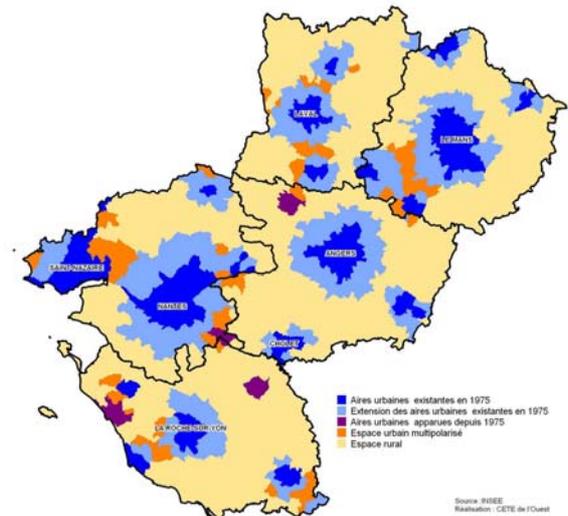
Une petite mise en bouche d'abord avec une des seules diapos où apparaissent à la fois Bretagne et Pays de la Loire.



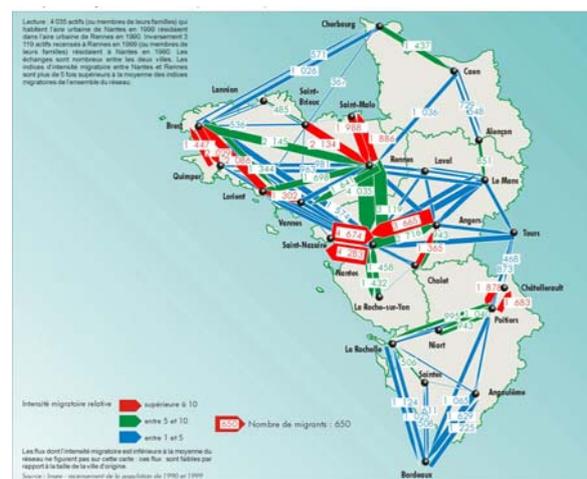
On voit tout de suite que la maillage urbain est plus dense dans les Pays de la Loire qu'en Bretagne. Ceci ne constitue pas forcément un avantage comparatif mais est une caractéristique de l'armature urbaine des Pays de la Loire qui est très dense et qui a des conséquences très directes sur les processus de développement à l'œuvre sur ce territoire.

Sur la deuxième diapo on a reconstitué les aires urbaines depuis 1975, avec quatre catégories

- en bleu foncé les aires telles qu'elles existaient en 1975
- En bleu clair les extensions de 1975 à 1999
- En rouge les nouvelles aires depuis 1975,
- En orange l'espace urbain multipolarisé qui représentent des aires soumises à l'influence de plusieurs villes



Dans l'ensemble, il y a une très forte dynamique d'expansion urbaine qui s'exprime par une extension de l'espace urbain autour des aires urbaines définies en 1975, et par l'apparition de nouvelles aires urbaines : Les Herbiers apparue depuis 1975 ou le secteur du Segréen par exemple. On voit des indicateurs très forts d'expansion qui apparaissent et surtout ce qu'on appelle l'espace urbain multipolarisé qui est en train de construire des continuités territoriales. On le voit très bien avec Nantes et Saint-Nazaire, entre la Roche-sur-Yon et les Sables-d'Olonne, entre Le Mans, Sablé et la Flèche, entre Mayenne, Laval et Château-Gontier, ce qui fait qu'on peut parler maintenant d'axe de développement en Mayenne. D'importantes mutations sont en train de se produire et je pense que les informations que l'INSEE livrera montreront une amplification. La troisième diapo vient d'un document de l'INSEE.

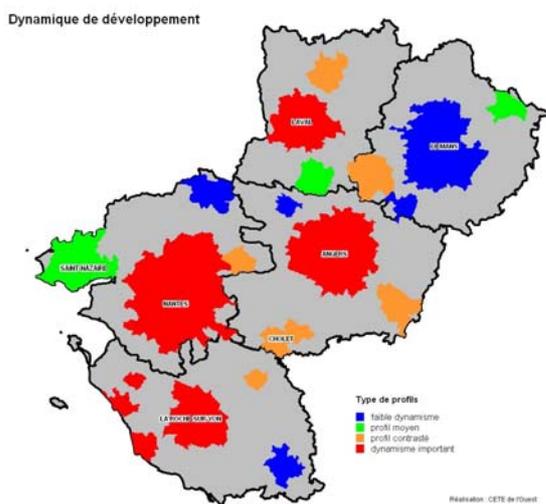


C'est une carte très intéressante qui montre les flux migratoires d'actifs et de familles entre les aires urbaines des quatre régions de l'ouest, Bretagne, Poitou-Charentes, Pays de la Loire et Basse-Normandie. On s'aperçoit que la métropole

Nantes/Saint-Nazaire et dans une moindre mesure Angers sont les grandes bénéficiaires de ces flux migratoires d'actifs et de familles. Il s'agit bien sûr de flux résidentiels et non de déplacements domicile-travail. On voit qu'entre Bretagne et Pays de la Loire, les échanges sont extrêmement denses.

Nantes est la très grande bénéficiaire de cette attractivité, mais elle engage en même temps des relations très soutenues avec Rennes, comme vous le voyez, mais aussi avec tout le sud de la Bretagne. C'est une des particularités de la métropole qui a tendance à contourner l'aire d'influence rennaise. Pour les villes moyennes et petites les flux migratoires sont beaucoup plus ténus et ne sont pas représentés ici.

La quatrième diapo nous montre le profil de développement des villes.



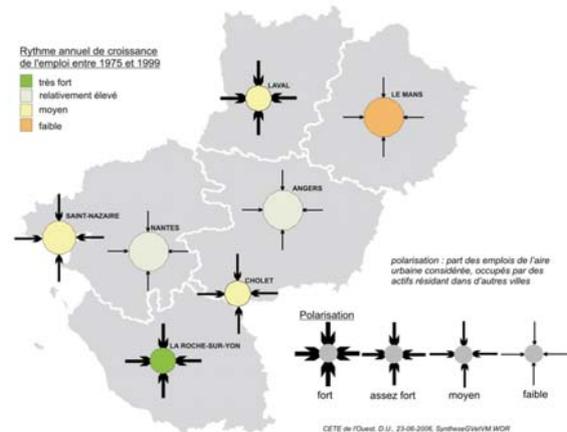
Nous l'avons intitulé « un profil très différencié ». Nous avons bâti une grille multicritères pour apprécier le potentiel structurel de développement des villes, à partir d'éléments socio-démographiques et économiques. Cela a été établi sur la période 1990-1999 et vous voyez apparaître quatre catégories de profils

- Un premier profil de villes en rouge qui possèdent un dynamisme important
- Un profil à l'opposé de villes en bleu foncé de villes qui disposent d'un dynamisme beaucoup moins marqué sur le plan structurel
- Un profil moyen de villes en vert clair
- Un profil contrasté en orange qui concerne des villes qui, dans l'ensemble, ont un potentiel de développement intéressant avec des points de saillance : spécialisation soit industrielle soit tertiaire ;

On voit sur cette carte apparaître des villes à très fort développement, Nantes et Angers, ce qui ne surprendra personne, mais également deux villes moyennes, La-Roche-sur-Yon et Laval, et chose spécifique à notre région, quatre petites villes, Les Sables-d'Olonne, Saint-Gilles-Croix-de-Vie, Clisson et Challans, donc pour l'essentiel, la zone de rayonnement sud de la métropole nantaise. Des villes à faible dynamique de développement apparaissent, ce sont Fontenay-le-Comte, Châteaubriant, La Flèche, et une exception notable par rapport à la grille d'analyse multicritères, c'est Le Mans qui n'apparaît pas comme une ville à forte dynamique. Entre ces profils opposés, on trouve des petites villes et Saint-Nazaire. Le profil contrasté tantôt industriel tantôt tertiaire concerne une ville moyenne, Cholet et le reste des petites villes Ancenis, les Herbiers, Mayenne, Sablé-sur-Sarthe.

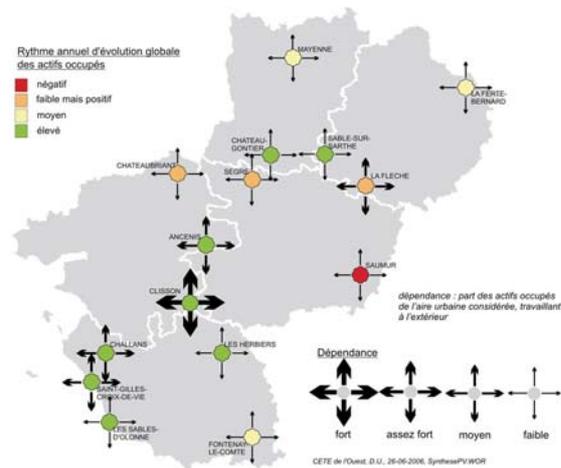
Il est intéressant de faire ressortir de cette carte qu'à côté de la hiérarchie urbaine institutionnelle nous sommes en décalage, puisque le semis de petites villes se répartit indépendamment de la hiérarchie urbaine existante. C'est un point très important et très spécifique aux Pays de la Loire.

Ceci est une carte qui spécifie le niveau de polarisation des grandes villes et des villes moyennes.



La polarisation est définie comme la part des emplois dans l'aire urbaine considérée occupée en 1999 par des actifs résidant dans d'autres villes. Vous avez dans l'étude les éléments chiffrés vous permettant de qualifier la polarisation : très fort, fort, moyen ou faible. Plus les flèches sont grasses, plus l'effet de polarisation est important. On s'aperçoit que la métropole nantaise n'est pas extraordinairement polarisante de même que les villes d'Angers et du Mans. C'est lié à la taille des aires urbaines qui sont tellement étendues qu'elles vont très peu attirer au-delà des limites de leurs aires urbaines. Ce qu'il faut retenir c'est que seulement deux villes moyennes

exercer une forte polarisation ce qui signifie que les petites villes sont largement indépendantes, ce qui est une des caractéristiques de l'armature urbaine des Pays de la Loire, confirmée dans la diapo suivante.



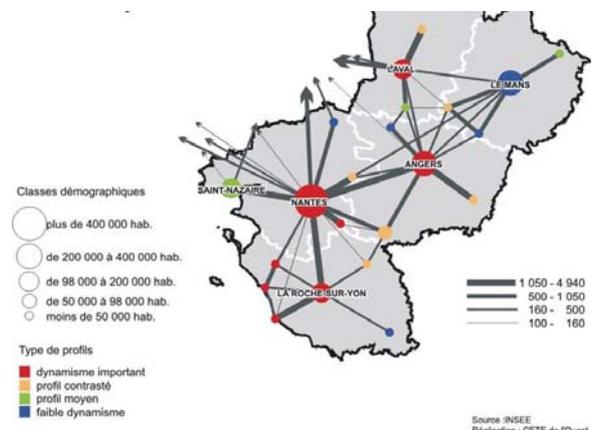
La dépendance a été définie comme la part des actifs qui résident dans une aire urbaine considérée et qui travaillent en 1999 à l'extérieur de l'aire urbaine. C'est donc l'opposé de la polarisation. On voit qu'à l'exception de Clisson qui est dans la zone d'attractivité nantaise, dix petites villes des pays de la Loire sont faiblement dépendantes. C'est très important puisqu'on peut en déduire qu'elles ont un potentiel de développement significatif. Cette particularité de notre armature urbaine est à recroiser avec une autre particularité qui est le positionnement des petites villes et de certaines villes moyennes vers la base productive privée. Cela s'accompagne pour beaucoup de petites villes d'une sur-représentation ouvrière, d'une sous-représentation des catégories techniciens et cadres d'entreprises, ainsi que de l'emploi public. A partir des deux dernières cartes présentées se profile donc une partition fonctionnelle de l'espace des Pays de la Loire.

Voici maintenant quelques textes qui vous présentent un résumé très concis d'une étude réalisée par l'IGARUN, laboratoire de l'université de Nantes, à partir de données 2004 extraites de la base de données Diane-Astrée de la COFACE. On y parle d'une hiérarchie urbaine quelque peu bousculée par les logiques économiques liées aux réseaux d'entreprises. La DRE des Pays de la Loire qui avait commandé cette étude à l'IGARUN avait demandé que soient étudiés les réseaux d'entreprises en tant que relation entre l'établissement principal et les établissements secondaires, donc le maillage des entreprises tel qu'il existe géographiquement sur notre territoire. On voit que la hiérarchie urbaine est assez fortement bousculée par les réseaux

d'entreprises. La plupart des villes des Pays de la Loire conserve les lieux d'implantation d'établissements dont le siège se trouve ailleurs. Elles sont donc plus attractives que rayonnantes. Ensuite, on constate que Nantes par rapport aux villes-préfectures de son territoire joue un effet d'écran en captant une partie des établissements secondaires rentrants.

En réalité, en termes de réseaux d'entreprises, Nantes joue un rôle de pompe aspirante, pas tant vis-à-vis des petites villes que des villes moyennes qui sont dans sa zone

Cette nouvelle diapo met en relation les migrations pendulaires domicile-travail en 1999 avec les dynamiques de développement.



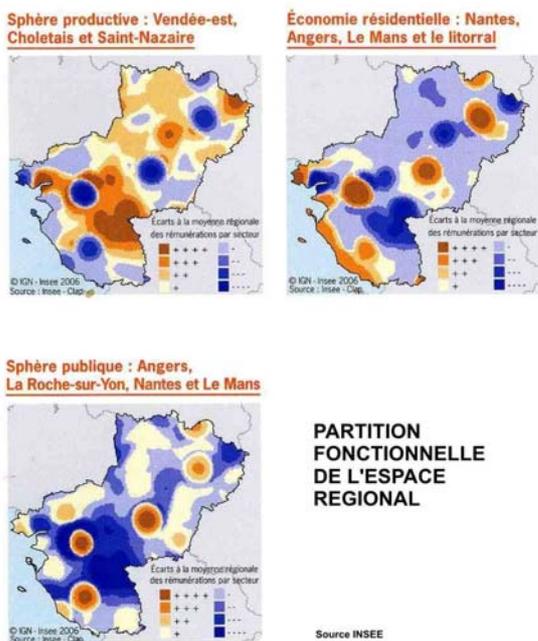
Vous vous souvenez de la carte où on avait mis en évidence les dynamiques de développement des villes des Pays de la Loire ; cette carte est reprise ici avec les mêmes couleurs et on a reconstitué les mouvements domicile-travail entre les villes.

Il est intéressant de remarquer qu'on a des territoires marqués par une grande intensité des échanges associée à un développement économique. Un grand territoire nantais se dessine intégrant Saint-Nazaire, Ancenis, Clisson. Il transcende même les limites départementales en intégrant Angers et la Roche-sur-Yon.

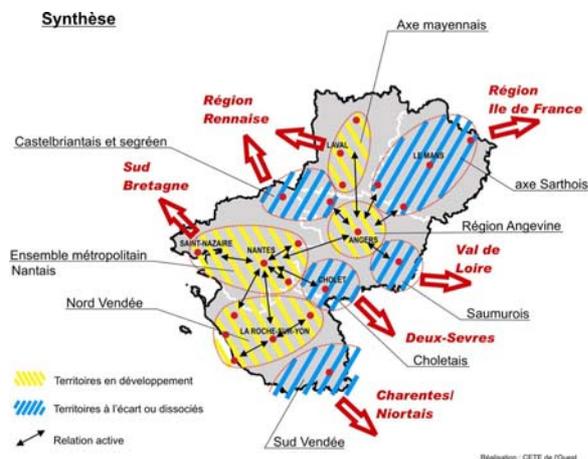
Nous avons aussi des micro-territoires marqués par la proximité de petites villes avec les capitales départementales. Je cite Laval et Mayenne, Angers, et Saumur, La Roche-sur-Yon et Les Sables-d'Olonne.

On a enfin des territoires qui sont marqués par des échanges interrégionaux significatifs avec Rennes. Il s'agit notamment de Nantes et Laval. Voilà spécifié le fonctionnement de l'espace régional en termes d'échanges et de profils de développement.

La diapo suivante reprend un triptyque réalisé par l'INSEE, et elle vient résumer mon propos depuis le début.



Ce triptyque montre les espaces dominés par l'activité productive, ceux dominés par l'économie résidentielle, et ceux où l'emploi public est sur-représenté. C'est le cas dans les grandes villes, ce qui n'est pas surprenant. Par contre, on voit que la sphère productive concerne des territoires qui sont à l'évidence les territoires des petites villes. Pas toutes, mais un grand nombre d'entre elles, dans l'est vendéen, secteur des Herbiers, par exemple, les secteurs d'Ancenis, Sablé-sur-Sarthe, la Ferté-Bernard. On trouve aussi des villes moyennes, Cholet bien sûr, Saint-Nazaire. Les emplois de la sphère résidentielle concernent principalement les grandes villes et aussi les petites aires urbaines de la bande littorale vendéenne. Une partition fonctionnelle est en train de dessiner et il sera intéressant de voir, après les recensements si cette partition se confirme. Voici la dernière carte que je vous présente.



C'est une tentative de caractérisation synthétique des territoires qui composent l'espace régional. Cette carte est soumise à débat et n'a aucune valeur intangible. Elle reflète les disparités de situations et de développement qui caractérisent les sous-territoires de l'espace régional. On a un espace métropolitain nantais, la région angevine, le nord de la Vendée et l'axe mayennais qui constituent des territoires à l'évidence soumis à une forte dynamique de développement. On a souvent parlé d'un axe ligérien. J'aurais plutôt tendance à dire qu'il faut parler d'un ensemble de territoires qui se trouvent dans la zone médiane de l'espace régional et qui sont marqués par une réelle dynamique de développement structurel. On a aussi des territoires en marge, à la frange des départements et qui sont moins nettement marqués par cette dynamique de développement. On les a qualifié de territoires dissociés ou de territoires à l'écart en sachant qu'en réalité soit ils ne participent pas à la dynamique de développement des territoires cités précédemment, soit ils sont dans une situation géographique qui les met un peu à l'écart des échanges et des flux. Dans ces territoires dissociés ou à l'écart, on voit apparaître le Sarthois, le secteur de Châteaubriant-Grégré, le Saumurois, le Choletais, et le secteur du sud de la Vendée autour de Fontenay-le-Comte et de Luçon. Ce sont des territoires qui sont le plus souvent sous l'influence de territoires extérieurs. Ainsi la région rennaise exerce une influence sur le secteur du castelbriantais et du Segréen, encore plus évidemment, le secteur de Fontenay-le-Comte et Luçon est attiré par Niort et la Rochelle, le Saumurois est attiré par le Val de Loire.

J'émettrai trois conclusions essentielles.

- L'organisation urbaine des pays de la Loire est généralement considérée comme un modèle d'équilibre, avec tous les strates entre villes de commandement, villes relais et petites villes. Or, on peut se demander si ce schéma est toujours d'actualité face à des entreprises qui se passent de plus en plus de relais intermédiaire entre niveau de décision et niveau d'exécution pour asseoir leur stratégie de développement. C'est la première question que l'on peut se poser.
- Une deuxième question apparaît : les villes moyennes sont-elles celles qui vont le plus pâtir demain de l'expansion métropolitaine ou va-t-on assister plutôt, ou même concomitamment, à la fragilisation des petites villes les plus exclusivement orientées vers les activités concurrentielles ? Nous connaissons une crise économique qui va probablement s'amplifier et on pourra mesurer comment vont se positionner

dans un marché en crise les petites villes tournées vers les activités concurrentielles, en particulier industrielles.

- Troisième question que l'on peut se poser : va-t-on vers un renforcement de la spécialisation fonctionnelle de certains territoires, telle qu'elle apparaît dans le triptyque de l'INSEE présenté tout à l'heure, qu'il s'agisse des territoires voués à l'économie productive, ceux qui sont voués à l'économie résidentielle ? Je mets à part les grandes villes qui rassemblent toutes les fonctions. L'autonomie relative des petites villes est-elle durable ? On en revient à la question déjà posée : est-elle facteur de sclérose ou de développement ?

Enfin, il faut se demander si nous assisterons dans les prochaines années à un renforcement des coopérations ou des concurrences territoriales ? Cette question a été posée récemment par plusieurs universitaires en particulier pour ce qui concerne les coopérations non de villes du même rang, mais de rangs complémentaires ?

Y a-t-il des coopérations qui peuvent s'instaurer entre villes moyennes et petites villes ?

Peut-on assister demain à une perte d'autonomie des petites villes vis-à-vis des villes moyennes et des grandes villes ?

Voilà l'essentiel des conclusions que je peux émettre. Je vous remercie de votre attention.

Question de Ronan Le Délézir

Merci, Monsieur Duhayon.

Certaines choses m'interpellent. Vous n'avez pas parlé de la Bretagne qui est un peu dans la même configuration que les Pays de la Loire. Notre métropole est dans une position semi-concentrique comme Nantes. Le pôle vannetais est attiré par Nantes, même si les étudiants du sud de la Bretagne

sont incités à faire leurs études supérieures à Rennes, dans leur académie.

Par ailleurs, vous nous avez dit à propos des villes moyennes et des petites villes qu'elles ont leur propre autonomie avec un tissu industriel historique. Auront-elles la capacité de rebondir face à la crise actuelle, ce qui est, il est vrai, peut-être plus facile avec un développement de type endogène ?

Réponse de Jean-Jacques Duhayon

Je ne suis pas prévisionniste, et encore moins spécialiste de l'économie régionale, mais urbaniste. Ce qui m'apparaît à l'évidence, c'est que si vous regardez l'étude du CETE de l'Ouest sur les profils économiques des villes petites et moyennes de Bretagne et des Pays de la Loire, vous avez des éléments sur la spécialisation qui donnent des débuts de réponse ; la spécialisation au sens de l'INSEE, c'est-à-dire la sur-représentation de certaines activités bien positionnées au niveau national est un facteur positif. Je pense que le destin des villes petites et moyennes de l'espace ligérien peut se différencier très fortement, dans les années à venir, en fonction des activités qui prédominent et de leur performance au niveau national.

Je n'ai pas présenté un travail que nous avons fait sur l'offre de transport et son évolution dans les Pays de la Loire, tant ferroviaire que routier, et cela depuis

vingt ans. Je ne vous apprendrai rien en vos disant que l'offre de transport est liée au dynamisme des territoires et que cela pose un réel problème d'absence de convergence des politiques publiques qui, par nature, ont tendance à favoriser les territoires les plus dynamiques au détriment des territoires les moins dynamiques. Fort logiquement, comme on est dans une logique d'exploitation ou routière ou ferroviaire, on a tendance à favoriser les échanges les plus importants. En même temps cela renforce donc les disparités territoriales. En termes d'offre de transport dans les années qui viennent, chose déterminante pour le développement des territoires, il y a un champ de réflexion assez vaste à engager, tant au niveau des services de l'Etat que des collectivités locales.

Jean Renard

Je commencerai mon exposé qui va être plutôt une série d'observations et d'affirmations dans le désordre en rebondissant sur ce qui a été dit précédemment. Ceci m'amène, avant de parler de la métropole nantaise à faire trois observations : tout d'abord, nous sommes toujours dans l'attente des résultats du recensement. C'est un véritable problème pour tous les chercheurs et les praticiens de l'aménagement, problème qui a été soulevé à plusieurs reprises. Nous ne disposons pas d'une veille territoriale dynamique et à jour qui nous permettrait d'anticiper sur les problèmes économiques et démographiques. Pour ma part je demande depuis vingt ans, mais sans succès, qu'il y ait dans la région une veille territoriale, un observatoire des dynamiques.

Je rappellerai, et cela a été montré par les cartes, que nous disposons d'une armature urbaine ordonnée, d'une hiérarchie du type du modèle de Christaller avec une répartition dans l'espace des villes qui est un véritable avantage. Ce pavage généralisé de l'espace n'est pas généralisé en France ; il suffit de voir ce qui se passe dans le sud-ouest avec la domination de Toulouse ou de Bordeaux par rapport à leur hiérarchie urbaine.

J'ajouterai aussi que les chefs-lieux des départements sont au centre et que cela joue un rôle non négligeable dans la répartition qui nous a été montrée tout à l'heure.

On m'a demandé de parler de la métropole nantaise. J'ai l'impression de me répéter un petit peu puisque j'ai parlé de cela ici même la semaine dernière et que j'ai publié, il y a quelques mois, un livre sur ce sujet que j'ai baptisé « Nantes, une ville à la croisée des chemins ». Je dirai aussi que pour bien comprendre l'effet métropolitain, il faut se plonger dans le passé. Nantes a changé de nature depuis un demi siècle et n'est plus seulement une métropole de type hanséatique tournée vers le grand large, elle n'est plus seulement un port atlantique. Depuis les années 50-60, grâce à la politique de l'Etat mais aussi grâce au consensus politique régional, elle a été dotée de nouvelles fonctions de commandement. Elle n'est donc plus ce kyste urbain estuarien mais elle rayonne sur des campagnes et des villes voisines, ce qu'elle n'était pas, ce qu'elle ne faisait pas dans le passé. Ceci explique d'ailleurs ses difficultés à être reconnue comme capitale régionale et comme métropole de l'ensemble de l'Ouest, puisqu'une ville concurrente a privilégié les fonctions de commandement, vous la connaissez tous, c'est bien sûr Rennes qui a les

fonctions régaliennes que n'a pas Nantes. Dans ce partage historique des fonctions résident en quelque sorte tous les conflits, tous les problèmes, toutes les difficultés de l'aménagement du grand Ouest. Avec le retour de l'université en 1962, la fonction de capitale régionale, avec la mise en place des Régions, les équipements et infrastructures, l'arrivée du TGV, le développement culturel qu'il ne faut pas négliger, tout ceci lui donne un rôle nouveau parce qu'elle a changé de nature.

Ceci étant n'est pas métropole qui veut mais qui peut. Or, dans l'Ouest tout un chacun se veut métropole, Angers se dit métropole, La-Roche-sur-Yon se veut métropole de la Vendée, Challans est la métropole du marais breton, et Les Herbiers métropole du haut-bocage vendéen, de même que toutes les villes sont des carrefours. Méfions-nous, tout ceci est dangereux. Il y a, reconnaissons-le, une loi rang-taille, et en particulier il y a une hiérarchie liée à la taille des agglomérations, aux fonctions exercées par ces agglomérations qu'il faut respecter.

A mon sens, et je crois que je peux heurter certains d'entre vous, Nantes est la seule ville de l'Ouest qui peut jouer ce rôle de métropole à l'échelle européenne. Parler de réseaux de ville, comme la DATAR l'a fait un certain temps en disant qu'on va coopérer ... à mon sens, il y a beaucoup de vent. Acceptons les choses. Il faut que les villes voisines, qui sont d'un rang inférieur, reconnaissent en quelque sorte cette hiérarchie urbaine. Je sais que ce n'est pas dans l'air du temps et que l'on joue plus les relations et les coopérations que les hiérarchies, mais il n'empêche, pour prendre une image, que Nantes joue en première division tandis que Rennes et Angers jouent en deuxième division. La preuve en est c'est que lors de la mise en place des Régions dans les années 60-70, l'Etat a reconnu Nantes comme métropole d'équilibre, c'est la seule dans l'Ouest. Mes collègues du GIP Reclus de Montpellier tant en 1990 qu'en 2003 ont classé Nantes à un niveau légèrement supérieur à Rennes et largement supérieur à Angers. Donc, il y a bien cette hiérarchie, des grands, des moyens, des petits. Il faut le reconnaître au lieu de dire que tout le monde est grand.

Voici ma troisième idée : n'est pas métropole qui veut et métropole qui peut, Nantes est une métropole inachevée. Elle est une métropole inachevée au regard des indicateurs que nombres d'experts ont développés depuis un certain temps. Je rappellerais les travaux de mon collègue Charles Gachelin de Lille à propos ainsi que ceux du professeur Soldatos

de Montréal, travaux repris par Philippe Audic récemment dans la revue « Place Publique » que je vous invite à lire. C'est une revue nantaise qui tend depuis quelques numéros à mettre sur la place publique ces questions d'urbanisme et de développement économique de la métropole et autres enjeux nantais.

Je rappellerai très rapidement ces indicateurs pour monter en quoi Nantes peut être une métropole. Car ce n'est pas seulement une grande ville, ce n'est pas un agglomérat urbain. Dans les « penning » en Grande-Bretagne ou dans la Ruhr en Allemagne, il y a des agglomérats de villes qui ne sont pas des métropoles mais qui sont de grosses agglomérations. Pour être métropole, il faut exercer un certain nombre de fonctions et un pouvoir de commandement, vous le savez tous.

Mon collègue Gachelin rappelle qu'il faut au moins un seuil de population, une masse critique suffisante pour être en quelque sorte une métropole, or Nantes depuis les années 50, ce que j'appellerai le « grand Nantes », qui est une sorte d'association ou puzzle des territoires avec Saint-Nazaire, le Littoral, Ancenis, Clisson, avec aussi le basculement contemporain des Mauges et du nord Vendée dans le système productif localisé qui connaît la crise de la chaussure et de la confection, et qui bascule du côté des grands donneurs d'ordres de l'estuaire avec une adaptation tout à fait étonnante et innovante de ces industries à la campagne. C'est tout cela qui constitue le grand Nantes et lorsque l'on ajoute tous ces territoires, ce puzzle qui fait système en quelque sorte, on n'est pas loin du million d'habitant qui est le seuil minima pour être reconnu comme métropole à l'échelle de l'Europe.

Le deuxième élément qui doit jouer, c'est tout ce qui tourne autour de l'excellence territoriale, autour de la qualité tant des individus que des structures, que des problèmes de l'innovation.

Troisième élément de reconnaissance, qui fait une métropole, c'est l'image qu'elle porte. Il faut bien avouer qu'ici Nantes a encore une image un peu floue lorsqu'on l'examine de l'extérieur. Il suffit de voir les classements de grands hebdomadaires qui, chaque année, tentent de classer les villes de France et d'Europe. Cela vaut ce que cela vaut. Nantes a eu une image encore marquée par son passé, de ville de trafic triangulaire plus que de ville véritablement innovante, même s'il y a eu des efforts autour de la culture depuis un certain nombre d'années.

Quatrième élément qui fait une ville, ce sont ses facilités d'accessibilité, ce que l'on appelle une gateway. Il faut bien avouer que depuis 1989, avec l'achèvement du réseau autoroutier, l'arrivée du TGV, l'achèvement de l'aéroport, voire du futur aéroport dit

international à Notre-Dame-des-Landes. Tout ceci fait que Nantes a encore ajouté des atouts dans son escarcelle pour être reconnue à ce niveau d'accessibilité, même si un certain nombre estime que c'est encore dans l'Europe, une région un peu périphérique.

Cinquième élément, c'est l'agencement des territoires, je n'y reviens pas, je viens de l'exposer. C'est ce grand Nantes dont le périmètre est flou, avec des frontières qui sont plus des membranes que des frontières fixes et figées comme autrefois. On voit bien qu'il y a une dynamique qui se met en place, qui se crée petit à petit, autour des Scot, de la DTA de l'ancienne OREAM. On voit bien cette sorte de puzzle qui fait que Nantes est un agencement de territoires associant au moins un centre tertiaire, un estuaire industriel et un espace littoral de tourisme et de retraite. Il y a au moins ces trois éléments clefs qui constituent le système.

Sixième élément qui fait une métropole, c'est sa reconnaissance au travers de grands événements ou de grandes infrastructures. C'est par exemple Bilbao, avec le musée Guggenheim à dimension internationale. On pourrait penser que Nantes joue ses grands événements autour du culturel et lorsque l'on voit le succès des folles journées qui se déroule ici, on peut penser qu'au niveau de la culture Nantes en quelque sorte a créé ces grands événements. On aurait pu penser ou espérer que Nantes jouerait au niveau européen la carte de la ville de la culture, mais c'est Marseille qui en a été bénéficiaire et je pense que les élus de Nantes n'ont pas souhaité en quelque sorte concourir en tant que tel.

Septième élément qui fait une métropole, c'est la reconnaissance peu ou prou d'un pouvoir métropolitain. C'est la question de la gouvernance métropolitaine, dont on a évoqué les questions, vendredi dernier, dans la conférence métropolitaine.

Huitième élément c'est affirmer une dimension internationale, là il faut bien avouer que Nantes est en deuxième division. Sa dimension internationale est faible, même si au niveau bancaire, il y a un certain nombre de banques étrangères à Nantes, par rapport aux autres villes de l'Ouest en particulier. Cette affirmation internationale est faible, il n'empêche que les élus de la communauté urbaine veulent mettre en place un conseil et une structure de proposition. A cet égard, il y a un projet en cours, là aussi les choses sont dynamiques. I

Neuvième élément : Il faut donc enclencher une dynamique et ne pas se reposer sur ses lauriers et être en quelque sorte devant les autres, par rapport à un certains nombres d'ingrédients et critères qui font que la ville va être reconnue comme telle.

Dixièmement, il faut gérer cette métropolisation, on revient là à des problèmes de politique et de consensus au niveau local et régional.

À ces dix critères on pourrait en rajouter certains autres de mon collègue Gachelin. Personnellement j'en ajoute trois : pour qu'il y ait métropole, il faut recoudre le tissu urbain pour éviter une ville d'exclusion et de ghetto, cette ville à trois vitesses des sociologues entre le tiers espace peri-urbain, le gentryfié et l'espace ghettoïsé des grands ensembles. Ce sont tous les problèmes qui se posent non seulement à Nantes, mais aussi dans les autres métropoles ; on le voit bien avec la floraison des résidences fermées. C'est bien là la preuve d'un malaise en quelque sorte. Et je sais que mes jeunes collègues avec l'Institut de géographie travaillent sur ces questions de tissu urbain et de résidences fermées, facilitant l'exclusion sociale.

Ensuite il faut ajouter la qualité de la gouvernance, coopérer autour de projet tel que le suggère le sociologue Weis récemment dans une réunion tenue récemment à Nantes.

Il ne faut pas oublier la dimension environnementale, désormais indispensable, dont je pense qu'elle marque un véritable virage chez les politiques depuis un certain temps, avec l'équilibre entre le développement économique et développement écologie. Or ici avec la Loire en zone humide, il faut en faire un atout et non plus une contrainte.

J'ajouterai pour terminer, que Nantes en tant que métropole a un double visage. Elle est à la fois bretonne, personne ne le contestera ici, sur le plan historique avec son château des Ducs, et également ligérienne. Ce double visage, cette dualité en quelque sorte, se retrouve dans la forme de la ville pour reprendre l'expression de Julien Gracq, avec un axe identitaire qui est l'axe estuarien « Nantes-Saint-

Nazaire », mais aussi un axe de bassin de vie Nord-Sud, qui est ce fait nouveau par lequel je commençais ma petite péroraison tout à l'heure. Puisque le bassin de vie est de plus en plus Nord-Sud, il s'étale vers Rennes et peut-être qu'en 2025 ou 2030 les deux aires urbaines se rejoindront du côté de Derval ou un peu au delà. Et du côté Sud par la Nationale 137 ou par la 149, on voit bien qu'il y a du côté du choletais et de La Roche-sur-Yon, une attirance, les cartes tout à l'heure le montraient bien. Ce vaste territoire, c'est le grand Nantes de demain. ce double visage qu'il faut accepter, et à ce moment là sera reconnu le rôle de métropole

En ultime conclusion, je rappellerai la proposition iconoclaste et un petit peu saugrenue, voire farfelue disent certains, de mon collègue malheureusement disparu Alain Chauvet, qui proposait dans une restructuration administrative de l'Ouest., le président Sarkozy a remis cette question à l'actualité, de faire du grand Nantes assimilé grossièrement au département de la Loire-Atlantique une région à part entière, sorte de région-Etat, au même type que les Brême et Hambourg en Allemagne et autour de ce pivot central de la métropole de l'Ouest, on aurait trois régions : une région Bretagne à quatre départements avec Rennes, une région Poitou-Charente avec Poitiers et une région Pays de la Loire amputé de la Loire-Atlantique qui se retrouverait avec une capitale comme Angers. Rien ne dit que l'on doit avoir des gabarits identiques pour toutes les régions françaises. Ce même cas de figure se pose pour Marseille, qui n'est pas la capitale de la Provence, mais du Sud-Est. Donc Nantes, capitale du grand Ouest avec ce système administratif à mettre en place, je le conçois aisément, pour un certain nombre de responsables de l'administration ici, c'est un scandale.

Dominique Robin

Je pourrais, mais je ne le ferais pas, reprendre l'ensemble des critères que vous avez énumérés, qui sont ce qui fait aujourd'hui de nos villes une métropole. Ils vont de l'image, de la culture, de l'accessibilité au très grand territoire à la diversité de ses populations et de ses fonctions.

Je pense que, dans nos villes, dans notre maillage urbain de l'Ouest, un certain nombre de villes répond à des niveaux divers, à des titres divers à l'ensemble de ces critères. Et je ne crois pas que ce soit un hasard si nos métropoles de l'Ouest, Rennes, Nantes,

Angers, Saint-Nazaire apparaissent dans les fameux palmarès dont on dit qu'ils ne sont pas scientifiques, mais que tout le monde regarde avec intérêt. Ces villes, nos villes, apparaissent régulièrement en première, deuxième et troisième position, et elles sont pratiquement toujours en tête de ces palmarès. On a bien dans notre maillage urbain spécifique, un maillage qui n'avait pas de grande hiérarchie jusqu'à maintenant. Cette hiérarchie s'est affirmée, il n'est pas question de la remettre en cause. Mais je pense que l'on a un maillage particulier et ce maillage

particulier demande aussi une organisation particulière dans le développement.

Donc la première chose que je voudrais aborder, c'est la démarche qu'ont entreprise récemment, les cinq métropoles de l'Ouest, Nantes, Rennes, Saint-Nazaire, Brest et Angers dans le cadre de l'appel à coopération métropolitaine qui avait été lancé par la DIACT en 2004.

Elles ont été retenues pour leur projet d'un espace métropolitain Loire-Bretagne. C'est donc une collaboration, qui n'exclue pas la hiérarchie urbaine que vous avez indiquée et qui nous a été présentée tout à l'heure. Mais ces villes aujourd'hui ont des éléments assez caractéristiques et assez communs, tels que les derniers critères que vous avez indiqués Monsieur Renard, critères environnementaux de cohésion sociale et de gouvernance.

Je pense, encore une fois, que ces villes ont des atouts communs qui les différencient du reste des métropoles françaises : un type de développement urbain, un type de cohésion sociale, on sait que c'est dans les villes de l'Ouest que les écarts entre les revenus sont les plus faibles de France, par exemple. Cela se retrouve au plan politique, On a des caractéristiques qui nous donnent ensemble des atouts indéniables.

Pour cet espace métropolitain Loire-Bretagne, les élus se sont donnés les moyens d'une collaboration initiée par l'Etat, partant du constat que les métropoles françaises ont des tailles insuffisantes par rapport aux autres pays européens et qu'il fallait donc aider l'apparition non pas de mégalo-poles, mais de métropoles en réseaux.

Ces réseaux, cette collaboration, c'est aujourd'hui ce qui fait métropole. On est bien d'accord sur la densité nécessaire à un certain nombre de fonctions. Mais on sait que la métropolisation est aussi le lieu de la circulation des flux, des hommes, des entreprises, des marchés.

Or effectivement il y a un vrai enjeu entre ces cinq villes, d'accélérer ces circulations qui aujourd'hui sont déjà très très denses : les étudiants passent facilement de Rennes à Nantes, à Saint-Nazaire dans leur cursus universitaire. Les entreprises ont des marchés à cette échelle, des migrations résidentielles se font, des collaborations entre chercheurs, entre hôpitaux.

Des relations très fortes aujourd'hui qui ne peuvent s'intensifier demain que par des politiques publiques qui doivent accélérer les circulations physiques et immatérielles entre ces villes. On a de très bonnes liaisons entre Angers et Nantes, on a des liaisons assez mauvaises entre Angers et Rennes qui

gagneraient beaucoup à être améliorées. Nantes-Rennes aussi pour un développement durable ferré. C'est quelque chose de très important pour notre territoire, c'est cette collaboration engagée, initiée par l'Etat.

On peut regretter peut-être que l'Etat ne suive pas et n'aide pas le projet sur des territoires comme cela, pour engager plus loin cette collaboration. Voilà c'est une première chose que je voulais souligner à l'échelle du grand territoire.

Deuxième chose que je voudrais souligner : puisque nous avons parlé de villes moyennes, de territoires ruraux et d'organisation du territoire : la métropole a une responsabilité vis-à-vis de son territoire péri-urbain, vis à vis de son hinterland.

Et là, nous sommes dans les stratégies que se donnent les métropoles à l'échelle du bassin de vie notamment, bien sûr dans les schémas de cohérence territoriale.

Angers, au niveau du pays, 66 communes, s'est engagé dans une démarche de Scot qui aujourd'hui n'est pas encore terminée puisque nous sommes dans la phase d'orientation générale.

Mais le projet qui a été voté, le PADD, s'exprime clairement sur une hiérarchisation des échelles territoriales mais aussi sur une organisation de polarités intermédiaires à l'échelle du Scot pour porter le développement et pour éviter malgré tout les deux écueils principaux, les deux risques principaux que porte la métropolisation : on en a déjà parlé, ce sont la congestion et les difficultés sociales.

Là, il y a un vrai défi à organiser l'impact de la métropole sur son territoire immédiat avec le phénomène de péri-urbanisation et d'étalement urbain, et à organiser :

- d'une part la métropolisation et ses fonctions de commandement, ainsi que l'accessibilité dont tout le territoire, tout le bassin de vie a besoin,
- d'autre part une vraie reconnaissance de la nécessité de développer ces fonctions dans le Scot - vraie préoccupation pour donner à ses fonctions plus de lisibilité et d'accessibilité au territoire de pays - et aussi développer l'organisation de polarités intermédiaires qui devront exercer des fonctions intermédiaires et porter demain un développement plus fort avec la prise en compte des préoccupations de la cohésion sociale et environnementale. Cela veut dire plus de densité et plus de mixité.

Voilà comment s'organise le projet d'une métropole dans son territoire à l'échelle du petit territoire du bassin de vie.

Question de Laure Després, professeure en sciences économique à l'université de Nantes

Dans toutes ces perspectives je ne vois pas pris en compte deux éléments qui nous sont imposés par le niveau mondial si on raisonne à 20 ans. C'est le fait que les transports vont certainement devenir plus coûteux. Je vous vois parler de réseau de flux. Qu'est ce que cela va devenir, va t-on continuer à avoir des flux aussi importants pendant longtemps ? Je voudrais que l'on se pose la question . Et la deuxième chose au niveau mondial, cela va être la nourriture, la production de nourriture. On ne parle plus

d'agriculture comme si on avait fait une croix dessus. Au niveau européen on a fait une croix dessus pour des raison environnementale vraisemblablement, mais nous sommes dans une situation où l'eau est de plus en plus rare. De plus, la population va augmenter de trois milliards d'habitants donc avec une pression énorme sur la production de céréales, mais pas seulement de céréales. Est -ce que l'on a réfléchi aux impacts sur le territoire ? Je n'entend rien du tout là-dessus !

Réponse de Dominique Robin

Tout à fait. L'organisation dont je parlais prend en compte ces deux défis majeurs :

Des flux oui mais des flux durables. L'idée est d'essayer de renforcer tout ce qui est ferré et transports collectifs, que ce soit à l'échelle du grand territoire entre les villes, mais à l'échelle du ScoT avec les polarités, c'est quelque chose qui est tout à fait pris en compte et qui va permettre que le projet soit viable y compris en cas de surenchérissement énergétique majeur, y compris en cas de rétraction des parcs automobiles des ménages etc.

Deuxième défi, cette forme d'organisation à l'échelle du SCoT, c'est peut-être là qu'est le niveau le plus adapté, permet également de préserver au maximum le développement des terres agricoles, sur le territoires, sur des polarités avec une densité renforcée à toutes les échelles. On est bien là avec une préoccupation principale de maintenir l'agriculture péri-urbaine et les espaces agricoles en général. Le projet, soit métropolitain, soit à l'échelle du SCoT doit permettre demain à la fois d'organiser le développement ou d'organiser la contraction sur un certain nombre de sujets.

Question de Laure Després, professeure en sciences économiques à l'université de Nantes

J'entends bien, mais ce ne sont que des paroles. Dans la pratique, je vois que le SCoT de Nantes-Saint-Nazaire prévoit une diminution de la

consommation supplémentaire de territoire par l'urbanisation, une diminution de l'augmentation de 10%, est-ce que c'est à l'échelle des enjeux ?

Réponse de Jean Renard

Non effectivement ce n'est pas à l'échelle des enjeux. J'ajouterais pour aller dans le sens de ma collègue Laure Després, que dans l'Ouest de la France, nous avons non une faiblesse, mais une réalité, que l'étalement urbain se fait sur une structure agraire et de l'habitat dispersé ce qui fait que l'on a, aussi bien l'administration que les élus, laissé construire n'importe quoi, n'importe où, n'importe comment, compte tenu de cette réalité antérieure. Le recyclage de l'habitat agricole abandonné par les exploitant et

repris par le citoyens ne fait qu'accroître ce phénomène, appelé par les gens de la DRE « le mitage ». Ce qui serait inconvenant dans l'Est de la France, c'est à dire construire à côté ou en dehors du bourg, nous l'avons laissé faire ici, de telle façon qu'aujourd'hui on en paye les conséquences, tant que par le ramassage des ordures ménagères que le ramassage scolaire. Quant aux transports de demain, c'est une véritable question qui est posée à la société. Depuis un an ou deux, avec le Grenelle de

l'environnement, avec la prise de conscience de la crise qui va nous secouer, je crois à une prise de conscience, ce qui pose la question de ces grandes infrastructures qui faciliteront ces déplacements. Faut-il un nouveau pont à l'aval sur l'estuaire ? Moi je n'en suis pas persuadé, même opposé. Faut-il un nouvel aéroport à Notre-Dame des Landes ? La discussion est encore ouverte contrairement à ce que disent certains. Dans 20 ans que serons nous ? Et c'est là que l'histoire ou l'historien a des choses à

dire, il serait temps de revoir ce que nos collègues et les praticiens ont écrit dans les années 60-70, à propos des schémas directeurs d'aménagement et d'urbanisme, d'ailleurs jamais acceptés mais peu importe, les SDAAM, tout ce qu'ont fait les OREAM et d'avoir un œil critique. J'invite les économistes, les géographes, les historiens des universités de l'Ouest à se pencher sur ces questions, à reprendre les archives et voir ce qui a été dit par rapport aux réalités d'aujourd'hui.

Réponse de Ronan Le Délézir

Je vais rebondir en rappelant qu'en Bretagne on travaille sur l'espace littoral où il y a beaucoup de tensions, Une autre dimension, dans le milieu agricole, c'est qu'il faut de nouveaux concepts de développement. Les circuits courts avec des superficies de 5 ou 10 hectares, c'est viable parce qu'on redécouvre la proximité. Près des grandes agglomérations, les agriculteurs nous disent « on voit des gens arriver avec leur pot de lait ». On retrouve une proximité qui va avec le développement durable ; pour ce qui est des transports et des infrastructures je

persiste à penser qu'il s'agit de choix politiques. On dépense des milliards pour rapprocher d'une demi-heure la Bretagne de Paris alors que à Montparnasse, il y a beaucoup de temps du bout du train jusqu'au quai du métro.

Il faudrait peut-être parler de la dimension portuaire, de cabotage que l'on a laissé tomber. Les grands échanges se feront aussi au niveau des océans, Rotterdam arrive à saturation et il y a peut-être des enjeux importants en terme de développement durable pour notre Région et ses ports.

Question de Alain Laville-Fournier, directeur adjoint de la DRE,

Sur cette question des déplacements-transports, je voudrais dire qu'une enquête ménage transports vient d'être réalisée et qu'elle a duré toute une année, sur commande du MEEDDAT et réalisée par l'INSEE. Pour les Pays de la Loire toute une série de partenaires locaux a été sollicitée pour avoir ce qu'on appelle des « extensions locales » donc une densité d'enquête beaucoup plus forte. Cela va dans le sens de la demande faite par Monsieur Renard tout à l'heure, mettre en place une veille . Cela nous permettra d'avoir des analyses beaucoup plus fortes sur les habitudes de transports des ménages. Grâce au Conseil Régional, au Conseil Général de Loire-Atlantique, au syndicat mixte du SCOT, à Nantes métropole et à l'Etat, on aura, sur la Loire-Atlantique, une densité d'enquêtes telle qu'on va pouvoir procéder à des enquêtes sur les habitudes de déplacements des habitants.

J'avais aussi une question à poser : au-delà des dix critères énoncés par Jean Renard tout à l'heure, il en a ajouté trois : recoudre le tissu urbain, la qualité de la gouvernance et la qualité environnementale. On

vient de parler du phénomène d'étalement urbain qui est très fort. Je rappelle que des études de l'agence d'urbanisme de la région nantaise montraient que l'agglomération nantaise pour faire croître sa population de 50 % avait utilisé trois fois plus de terrain. Cela représente une forme de modèle de déplacements dont tout le monde s'accorde à dire qu'il est dépassé, mais c'est pourtant celui-là qui continue.

Dans ce modèle, une étude de l'INSEE de 2005 sur la pauvreté a fait apparaître très clairement que toutes les grandes périphéries urbaines, et c'est très fort pour Nantes, sont occupées par des ménages pauvres rejetés de l'agglomération. Donc, comment construire une vraie métropole, face aux enjeux énergétiques et économiques avec une telle dilution de la forme urbaine ? Aujourd'hui, on voit les difficultés à réfléchir sur la planification urbaine soit avec des SCOT centraux très limités et beaucoup de SCOT « défensifs » autour, qui ont du mal à se coordonner et à se construire ensemble, soit avec une logique de SCOT métropolitain large. On voit à

travers ce qu'a présenté Jean-Jacques Duhayon, que c'est insuffisamment large par rapport à cette problématique de développement urbain très large, d'aires urbaines qui se rejoignent. Le produit SCOT métropolitain doit être relativement « light » pour obtenir un consensus. Puisque Jean Renard était en

veine de propositions institutionnelles pour la région nantaise, n'y a-t-il pas là un véritable sujet de propositions pour une gouvernance institutionnelle sur les territoires beaucoup plus forte que ce qui existe actuellement ?

Réponse de Jean Renard

Je vous remercie car je vais encore faire une proposition utopique et iconoclaste, mais c'est le rôle de l'universitaire surtout en retraite, qui peut tout dire et jouer le rôle du fou du roi. Présentement, au niveau des individus, des ménages, des conseils municipaux, des élus, on a tout intérêt à l'étalement urbain et à construire. Cela rapporte gros tant qu'on n'aura pas réglé le problème foncier et en particulier, tant qu'on n'aura pas mutualisé les plus-values foncières liées aux changements d'affectation des sols. A Héric, un hectare de terre agricole vaut 1 000

euros, 1 000 m² de terrain à bâtir c'est 100 000 euros. Tous les propriétaires qui estiment leurs terres bien placées attendent cette transformation et pour les conseils municipaux, plus on a de constructions, plus cela rapporte. Cette question est un véritable nœud gordien. Il existe dans la législation française des procédures qui permettent cette mutualisation des plus-values foncières. Cela a été tenté dans une commune de la périphérie nantaise mais cela a été un échec pour diverses raisons. C'est pourtant une solution

Question de Loïc Robin DDTEFP de la Vendée

J'anticipe peut-être sur le déroulement de la journée mais je reviens sur le titre. Il y a dix ans, l'institut du travail avait organisé une session d'études sur trois territoires de l'Ouest qui s'intitulait « Territoires face à la mondialisation ». On avait étudié avec des chefs d'entreprises, des syndicalistes et des administrations dans le Trégor, le Cotentin et le Choletais. Dans le Choletais, on avait eu le plaisir de rencontrer Jean Renard qui nous avait apporté des éléments d'analyse très intéressants. Nous nous étions

interrogés sur l'effondrement du modèle de développement des usines à la campagne et sur les possibilités de développement dans un territoire frappé par l'effondrement de la chaussure et de l'habillement. On avait vu sur le terrain beaucoup de choses sur les actions locales. Vous dites maintenant que le Choletais est devenu la périphérie de l'agglomération nantaise. Comment pouvez-vous le dire pour le Choletais et pas pour Les Herbiers ?

Réponse de Jean Renard

Ce basculement existe autant dans le Choletais que dans le nord-est de la Vendée. La frontière, floue et vague, est une membrane qui n'est pas figée. Elle va des Sables d'Olonne à La Roche-sur-Yon, Pouzauges, Cholet. On le voit bien à travers la résidence des cadres. Ma collègue Valérie Jousseaume a fait faire toute une série de travaux par des étudiants sur ces cadres de l'industrie à la campagne. Où résident-ils ? Aujourd'hui de plus en

plus dans l'agglomération nantaise et dans les beaux quartiers de Nantes, dans le centre dit gentryfié. Cela pose des problèmes pour l'avenir des petites villes et des villes moyennes puisque l'effet résidentiel se porte sur le centre des grandes villes ou sur le littoral, je pense à La Baule et Pornic qui sont aussi des nids de cadres.

Cela pose la question majeure de l'animation dans les petites villes. A Saint-Gildas-des-Bois le maire,

qui est l'ancien président du Conseil Général, se plaignait à juste titre que 19 sur 20 des professeurs du collège privé de la commune résidaient soit à Nantes, soit à Saint-Nazaire. Comment voulez-vous animer des associations si ces cadres intermédiaires que sont les professeurs du secondaire ne sont pas sur place ?

C'est parce qu'il faut bien analyser ces éléments que je suis partisan de cette veille territoriale. Avec Internet et la cartographie automatique, on peut réaliser ce que j'imaginai avec le professeur Roger Brunet de Montpellier, il y a 20 ans, et que nous appelions l'observatoire de la dynamique des localisations.

Question de Loïc Robin DDTEFP de la Vendée

Juste un mot pour parler de développement économique et de développement endogène ; le taux de chômage du nord-est vendéen est 3,4 %, le Choletais est dans une situation tout autre. Pourquoi, à partir d'une même culture économique,

celle des Mauges, a-t-on cette évolution sur dix ans : le Choletais avec les difficultés qu'on connaît, le nord-est vendéen qui n'en a pas alors qu'il n'est pas rattaché économiquement à l'agglomération nantaise ?

Réponse de Jean Renard

Je vous renverrai à l'ouvrage que j'ai écrit il y a trois ans sur la Vendée « Un demi-siècle d'observation des géographes » dans lequel je rappelle tout cela et en particulier le fait qu'il y a un système vendéen particulier associant les souvenirs historiques, les questions religieuses politiques et sociales, le consensus, le rôle de l'Eglise etc. Cela ne se trouve

pas ailleurs. Pendant que j'étais en activité, j'ai vu défiler dans mon bureau à l'université au moins une vingtaine de consultants qui avaient des travaux à faire à la demande des collectivités locales : « Expliquez-nous le miracle, le mystère vendéen ». Mystères et miracles ne s'expliquent pas, c'est comme à Lourdes !

Question de Ronan Le Délézir

On parle surtout des métropoles. Qu'en est-il des échelons intermédiaires, départements et Région qui influent sur le développement économique en particulier grâce à leurs moyens financiers ? Les

schémas régionaux ou départementaux prennent-ils acte de la puissance des métropoles, puissance parfois mal perçue et qui peut être un contrepoids au sens politique du terme ?

Réponse de Dominique Robin

Il est vrai que la métropolisation et la force que constituent aujourd'hui les métropoles sont peut-être insuffisamment reconnues à l'échelon régional et départemental. Un rapport du Conseil Economique et Social Régional expliquait il y a quelques années comment les métropoles jouaient un rôle dynamique, grâce au tissu qui leur permet sans cesse de rebondir, par l'innovation, par leur diversité de

fonctions. Ce couple région-métropole paraît essentiel pour réguler, organiser le développement ou parfois la crise. Je ne me prononcerai pas sur les réformes institutionnelles. Elles posent le problème de l'interterritorialité et de l'articulation systématique des échelles quasi obligatoire et préférable aux conflits. On retrouve ce problème à l'échelle des intercommunalités



Ronan Le Délézir, Guillaume Lambert, Alain Laville-Fournier



Guillaume Lambert



Une partie de l'assistance



Jean-Jacques Duhayon

Ronan Le Délézir

Nous allons laisser la parole à Monsieur Eric Lasseron, directeur de l'urbanisme de la communauté de communes de l'agglomération saint-loise et de la ville de Saint-Lô. Nous avons parlé de métropole à l'échelle européenne ou à l'échelle d'une région. Là,

vous allez voir comment une petite ville ou une ville moyenne peut se structurer par rapport à des métropoles ou des grosses agglomérations comme Caen et Rennes.

Eric Lasseron

J'ai une double casquette, celle de l'agglomération saint-loise et celle de la ville de Saint-Lô. Ce qui me donne de l'espoir c'est qu'on a senti aujourd'hui que les grandes métropoles comme Nantes et Angers arrivaient au bout de quelque chose. Cela donne de l'espoir aux villes moyennes comme Saint-Lô qui n'ont pas de problème de TGV ou d'impact sur l'Europe mais qui veulent simplement exister. Or pour exister il faut beaucoup d'énergie, beaucoup d'investissement financier, plus peut-être en proportion que les grandes métropoles, Je viens ici pour témoigner et présenter le bilan que nous avons fait sur 10 ans pour Saint-Lô et son bassin d'emploi, Vous verrez que globalement nous nous en tirons pas trop mal mais nous restons modestes parce que les jours à venir vont être difficiles et nous voyons que tous les voyants sont au rouge actuellement.

Saint-Lô est un territoire qui a connu beaucoup de vicissitudes et en particulier la destruction de la ville à 95 % en 1944. En partant de rien on est arrivé à recréer une ville qui est devenue dynamique et les saint-lois ont constaté une réelle évolution depuis peu de temps. Nous avons aussi connu des sinistres économiques avec la faillite de Moulinex dont la Basse-Normandie hébergeait la quasi totalité des sites de production avec plus de 5 000 emplois répartis sur les trois départements. Nous avons, pour notre part, perdu 1 200 emplois en une dizaine d'années. Nous avons su rebondir et nous présentons des résultats économiques assez satisfaisants.

Saint-Lô est située au centre du département de la Manche, tiraillée entre Caen, capitale régionale située à 60 km et Rennes. Entre ces deux métropoles, notre problématique est d'exister tout simplement. Je pense que l'avenir se situe dans les villes moyennes qui peuvent apporter un cadre de vie. Pour assurer notre développement économique nous avons bénéficié d'une LACRA, Liaison Assurant la Continuité du Réseau Autoroutier. Saint-Lô est maintenant bordée

par une route à 2x2 voies. Notre région comprend trois départements, l'Orne, la Manche et le Calvados.



Je vais maintenant vous parler de plusieurs structures qui interviennent dans le développement économique. Le pays saint-lois existe en tant que tel mais nous avons créé un syndicat sur lequel je reviendrai, qui a une compétence en matière de SCOT et de développement économique. Ce sont huit communautés de communes, 99 communes et 76 000 habitants. L'autre instance c'est la communauté de communes de Saint-Lô avec 33 000 habitants, 11 communes.



Vous voyez que ce n'est pas l'échelle de Nantes et Angers. Nous ne sommes même pas en deuxième division mais en division d'honneur !

Saint-Lô est une ville-préfecture, avec beaucoup d'emplois tertiaires issus des principales administrations de l'Etat, un pôle équin avec le haras national de Saint-Lô. Pour exister après la faillite de Moulinex je redis qu'il a fallu beaucoup d'énergie, beaucoup de volonté politique.



Je pense que nous avons eu la chance d'avoir une continuité politique depuis 14 ans, ce qui a évité des ruptures. Pour exister il faut mobiliser beaucoup de fonds de différentes collectivités territoriales, de l'Etat ou de l'Europe. Ainsi, nous avons une gare toute neuve et nous avons créé un pôle multimodal en centre-ville. Nous avons une liaison électrifiée, mais où circulent des automotrices. Nous venons de passer une convention entre la Région, la SNCF, le département et la communauté de communes pour obtenir une liaison directe Saint-Lô-Paris et une desserte cadencée avec Caen avec des motrices électriques, mais on demande à la communauté de communes de participer financièrement alors que ce n'est pas dans ses attributions. Le maire de Saint-Lô a dit que c'était le prix à payer. Il en coûte donc 250 000 euros à la communauté pour une période d'essai de deux ans.

La communauté de communes a plusieurs secteurs forts

- l'agroalimentaire surtout, où nous sommes pôle régional ; nous mettons le paquet pour implanter des entreprises, créer des ateliers-relais, je vous en reparlerai tout à l'heure
- les transactions financières sécurisées
- la filière équine
- l'écosite du syndicat
- la carrosserie industrielle
- les services à la personne
- l'enseignement supérieur ; nous faisons de gros efforts pour accueillir une école d'ingénieurs

agroalimentaires pour laquelle nous sommes en bagarre avec Caen.

Notre problème est également démographique avec la baisse de la population. Avec les efforts engagés depuis des années, la baisse est stoppée et selon les premières informations sur le recensement dont nous aurons les résultats en début d'année prochaine, notre population n'aura pas beaucoup augmenté. Et cela malgré tous les efforts faits en matière de logement. C'est un combat de tous les jours pour arriver à maintenir le niveau d'activité.



Nous avons deux pôles de compétitivité sur notre territoire : les transactions électroniques sécurisées, avec une très belle entreprise que nous avons fait venir, au prix de beaucoup d'efforts financiers encore une fois - création d'un atelier-relais puis d'un bâtiment - et la filière équine avec le haras. Il y a un projet qui se fait à côté du haras avec le département et la Région : le centre de promotion de l'élevage qui est un bel investissement.

Je reviens sur les transactions économiques sécurisées. Nous avons créé un atelier-relais de 3 000 m², ensemble de bureaux avec un local d'activités. Nous avons loué les bureaux que nous avons construits à une entreprise que nous avons fait venir il y a six ans.



Elle s'est développée et projette la création de 90 emplois avec beaucoup de cadres et d'ingénieurs, grâce à des fonds de l'Etat et de l'Europe. La filière équine a été développée grâce à un syndicat mixte.

La communauté de communes de l'agglomération Saint-loise

La filière équine

Création du Syndicat mixte du Centre de promotion de l'élevage (Conseil Régional/Conseil général)

Centre de promotion de l'élevage:
financement région/département /fonds FEDER : 12 MC




Développement de la filière du cheval de sport, du poney, et des chevaux de trait.
Son extension permettra de constituer un véritable pôle de valorisation et de commercialisation contribuant au développement global de la filière équine



Je parle beaucoup de structures mais à l'échelle de Saint-Lô et même de la communauté de communes on ne peut pas faire grand chose. On crée donc de structures pour engager des investissements. Ici, nous apportons le foncier et une subvention de 550 000 euros pour cet équipement qui servira à assurer la promotion du cheval. Le projet complet est estimé à 12 millions d'euros.

Pôle d'excellence, la communauté de communes constitue un pôle régional en matière d'agroalimentaire. C'est un axe que nous développons depuis plusieurs années. Je vais vous lister les implantations :

- le centre Adria Normandie, association qui travaille sur la veille d'information en matière d'industrie agroalimentaire
- le laboratoire de virologie alimentaire projeté pour 2009. Nous avons besoin de faire venir de la matière grise à Saint-Lô et encore une fois la collectivité va s'impliquer financièrement.
- Le laboratoire dynamo, laboratoire d'analyse laitière. La Normandie possède beaucoup de vaches produit du lait et il y a de nombreuses activités laitières à proximité de Saint-Lô
- LVA service du conseil général
- un pôle de formation car si nous voulons exister, il faut retenir nos jeunes. Nous avons mis en place 1 800 formations post-bac sur Saint-Lô même. Nous avons notamment deux IUT, une formation de cadres commerciaux en agroalimentaire à la CCI, le lycée agricole avec un hall technologique digne d'une belle entreprise agroalimentaire
- nous avons aussi construit des ateliers-relais, des parcs d'activité, de l'immobilier d'entreprises

sous toutes ses formes. Tout est loué avant l'achèvement ce qui montre qu'il y a un réel besoin.

La communauté de communes de l'agglomération Saint-loise

- 2 ateliers relais agro-alimentaires
- Un pépinière d'entreprises agro-alimentaires





2 ateliers de 400 m² + bureaux
1 atelier relais 1200 m²: Normandie- distribution équipé de froid positif - stockage de produits frais

la pépinière agro-alimentaire peut accueillir dans ses murs 2 PME le temps de mettre en place leur activité et de se lancer. Sur plus de 1000 m², elle propose 2 ateliers, une cuisine laboratoire de 60 m² et 10 bureaux équipés.

Je vais vous présenter maintenant le bassin d'emploi en quelques chiffres : nous avons le taux de chômage le plus bas de toute la Basse-Normandie : 5,3 % contre 6,6 en moyenne régionale et 6,1 % dans la Manche. Il y a un peu plus de 30 000 emplois sur le bassin avec environ 2 400 emplois créés depuis sept ans.

Le Saint-lois et son bassin d'emploi

Quelques chiffres clés

- Le bassin d'emploi présente actuellement le taux de chômage le plus bas de la région Basse-normandie : **5,3 %**
France : 7,5 % - Basse-Normandie : 6,6 % - Manche 6,1 % *
- le nombre total d'emplois serait passé de 35 928 fin 1998 à **38 283 fin 2006 (estimation)**, soit un gain de 2 355 en 7 ans.
- Le taux de chômage des moins de 25 ans au 1er trimestre 2008 (**22,3 %**) reste plus élevé que la moyenne régionale
France : 16,6 % Basse-Normandie : 20,2 % Manche : 21,1 % *

* Sources : "Basse-Normandie info" (bulletin de la DREFP) qui reprend les chiffres de la DARES (cellule statistique au ministère des finances et affaires sociales).

Nous ne baissons pas la garde face à nos points faibles : le taux de chômage des jeunes, et le taux de chômage des femmes qui, sans être catastrophique, est au-dessus de la moyenne régionale.

J'ai déjà parlé des différentes structures : la communauté de communes qui est l'instance véritablement active avec beaucoup de compétences, développement économique, transports, enseignement supérieur, etc. Nous sommes en train d'étudier le regroupement avec deux autres communautés de communes pour passer en communauté d'agglomération ce qui nous donnerait une autre dimension pour investir et faire plus. Le syndicat pour le développement du saint-lois est une structure créée en 2003, qui est à l'échelle du pays et regroupe

76 000 habitants et 99 communes. Il a deux vocations importantes, le SCoT approuvé en février dernier, donc opposable maintenant, et la ville de Saint-Lô.

Le rayonnement du pays Saint-lois

Les ambitions du SCOT

Les orientations en matière d'innovation et de croissance :

- Inventer un projet majeur pour le Pays Saint-Lois : Agglo 21
- Investir sur un développement économique diversifié confortant les filières-phares du territoire

Les orientations en matière d'architecture et d'équilibre du territoire

- Appuyer l'offre de services sur une armature urbaine garante du bon fonctionnement du territoire
- Préserver et valoriser les éléments forces du paysage

Les orientations en matière d'intégration environnementale

- Assurer une gestion globale des ressources et des milieux naturels
- Maîtriser les pollutions et prendre en compte les risques

Le maire de Saint-Lô est également président de la communauté de communes et du syndicat. Nous travaillons sur le développement des parcs d'activité, puis sur le logement puis sur le cadre de vie. C'est le triptyque entamé depuis 15 ans et qui commence à porter ses fruits. Sans emplois rien ne peut suivre. Nous sommes aménageur et constructeur d'immobilier d'entreprises. Le syndicat développe de grands parcs d'activité. Il y en a trois avec une superficie comprise entre 25 et 30 hectares, et notamment l'écosite de la Manche dans lequel le conseil général s'implique énormément. Nous y avons construit un atelier-relais de 3 000 m² labellisé HQE. Le conseil général construit sur ce parc la maison des énergies renouvelables et des entreprises vont y installer des bâtiments à ossature bois ; les deux autres parcs sont classiques, mais ce sont leur dimension qui en font des parcs intercommunautaires. Ils sont tous situés sur les embranchements de l'A 84 liaison Caen-Rennes, La communauté de communes de Saint-Lô a mis en place un arsenal pour accueillir des entreprises.

L'action sur notre territoire

communauté de communes de l'agglomération saint-lois

La CCASL A MIS EN ŒUVRE TOUT UN ARSENAL D' ACTIONS VISANT A FAVORISER L'ACCUEIL DES ENTREPRISES

L'immobilier d'entreprise

- Immeubles De bureaux: Pépinière des très petites entreprises
- Atelier Relais : Bail à construction Vente en VEFA Patrimonial
- Pépinière agro-alimentaire

On a créé plusieurs parcs d'activité en bordure d'une 2x2 voies qui borde le sud de la commune, ce qui a permis de faire venir beaucoup d'entreprise attirées par cet axe de communication qui leur offre en plus une vitrine. Nous avons aussi créé une pépinière d'entreprises dans un bâtiment libéré par Point P que nous avons acheté pour de très petites entreprises. Une agence de développement a été installée au rez-de-chaussée et nous louons à l'étage des bureaux à l'unité pour des créateurs d'entreprise. Tout est plein aujourd'hui, mais le retour n'est pas très satisfaisant, beaucoup de projets n'aboutissent pas et les gens partent ailleurs.

Nous avons un grand projet agglo 21, technopôle inscrit dans le SCoT, qui est pour nous la chance du pays saint-lois. Pour exister il faut se démarquer et là il y a une volonté politique forte d'aboutir. L'opération en est au stade de l'étude de faisabilité. Il s'agit de 200 hectares sur lesquels on souhaite accueillir des entreprises tertiaires axées sur le développement durable, Ce projet est notre avenir mais c'est très compliqué.

L'échelle de notre communauté, 33 000 habitants, n'est pas viable pour de grands projets. On a engagé un processus de regroupement avec trois communautés de communes pour arriver à 53 000 habitants et passer en communauté d'agglomération, ce qui nous permettrait de tripler la dotation globale de fonctionnement versée par l'Etat. Encore une fois, ce n'est pas gagné ! Hier soir encore nous avons une réunion thématique avec une centaine d'élus pour faire avancer tout cela. Dans ces réunions on sent encore des réticences qui sont des réticences politiques car techniquement on a démontré que tout était possible.

Je termine par le cadre de vie. Pour conserver ses habitants il faut être attractif au niveau de l'emploi et du logement mais aussi du cadre de vie.

Saint-Lô – Son cadre de vie

Une valeur ajoutée

- Parc urbain du bois Jugan (2006)
- Ascenseur du Mont-Russel : Un équipement spectaculaire pour relier deux quartiers du centre ville. Mise en service mars 2009
- Multiplexe cinématographique en centre ville 9 salles / 1350 fauteuils Ouverture mars 2009

Plusieurs de nos projets ont été primés, notamment la place verte. En plein centre-ville de Saint-Lô on a, en

cinq ans, totalement transformé les lieux avec un centre aquatique, avec aussi un golf urbain compact, un parc urbain de 15 hectares qui jouxte le golf, un multiplex cinématographique de 1 300 fauteuils que nous avons voulu en centre-ville pour redynamiser le centre, l'ascenseur du mont Roussel projet assez spectaculaire de 30 mètres de haut qui sera en service au mois de mars.

C'est un projet d'aménagement urbain qui va relier deux quartiers très proches physiquement mais séparés par un dénivelé très important. Un parking de 150 places sera créé à son pied pour désengorger le centre-ville que nous voulons faire vivre. Cet ascenseur a coûté 1 600 000 euros, financés par le versement transport, l'Etat et la Région au titre du contrat de plan.

Question de Jean-Jacques Duhayon

Monsieur Lasseron a parlé de la notion de la résistance de Saint-Lô par rapport à des villes plus importantes.

Je voudrais lui poser une question sur les parcs d'activité ou ateliers-relais qui ont été créés. Est-ce que vous connaissez l'importance des délocalisations ou des relocalisations d'entreprises locales venues s'installer ?

Avez-vous une connaissance de la création locale d'entreprises suscitée par votre politique d'offre foncière et d'immobilier d'entreprises ?

Ma deuxième question est liée à la première. Avez-vous mené des enquêtes auprès des chefs d'entreprises pour connaître les raisons de leur choix de localisation à Saint-Lô plutôt qu'à Caen par exemple ?

Réponse de Eric Lasseron

Nous avons à peu près 80 % de développement endogène, et 20 % d'entreprises venues de l'extérieur mais malgré tout régionales. Il y a quelques entreprises venues d'ailleurs, mais cela reste marginal. Ceci dit il ne faut pas négliger le développement endogène, il s'agit d'entreprises qui ont de vrais projets de développement et qui sans notre effort seraient parties ailleurs.

Pourquoi Saint-Lô plutôt que Caen ? Nous essayons de bien accueillir les entreprises ; nous avons créé une agence de développement et nous faisons en sorte de répondre aux attentes des entreprises.

J'ai participé à la construction de deux ateliers-relais avec des fonds du Conseil Général qui étaient inutilisés, alors que nous avons des terrains disponibles. J'en ai parlé au Maire et le projet a été monté en moins de six mois. Je pense qu'on a été réactifs, ce qui n'empêche pas que d'autres entreprises sont parties à Caen !

Réactivité donc, terrains bien situés près de grands axes, pas trop chers, ce sont les premières réponses que l'on doit pouvoir apporter.

Je voudrais citer un exemple. Nous avons une entreprise appelée Le Capitaine qui fait partie du groupe Le Petit Forestier, premier groupe européen de location de véhicules frigorifiques, et qui fabrique des panneaux sandwichs pour faire des carrosseries de camions frigo. Le Petit Forestier nous a dit « Si vous voulez garder Le Capitaine, trouvez-nous 14 hectares ».

Pendant un an et demi, nous avons acheté en catastrophe 20 hectares de terrains assez chers en bordure de la LACRA dont j'ai déjà parlé. Les terrains ont été revendus peu cher, mais l'entreprise est passée de 200 à 400 emplois depuis.

Nous ne regrettons pas d'avoir payé le prix fort pour conserver cette entreprise.

Question de Annie Meuriau CETE de l'Ouest

Vous avez présenté tout à l'heure Saint-Lô en parlant de la résistance à Caen et à Rennes. Vous n'avez

pas parlé de Cherbourg ? Qu'en est-il par rapport à Cherbourg ?

Réponse de Eric Lasseron

Nous avons très peu de liens avec cette ville, située au nord du département. Le centre de la Manche est très tourné vers le sud et Caen. Cherbourg mène sa vie, nous menons la nôtre.

Il y a pourtant beaucoup d'activités avec l'arsenal, la COGEMA, Flamanville. Il n'y a pas de concurrence entre Cherbourg et Saint-Lô pour de implantations d'entreprises.

Ronan Le Délézir

Vous voyez que les petites villes ou les villes moyennes peuvent résister. Bien sûr, comme le disait Jean Renard, toutes les villes veulent être « centre » ou « carrefour ». Il est vrai qu'on toujours le centre de quelque part, de même que les grands axes sont toujours structurants ! Je note aussi le poids

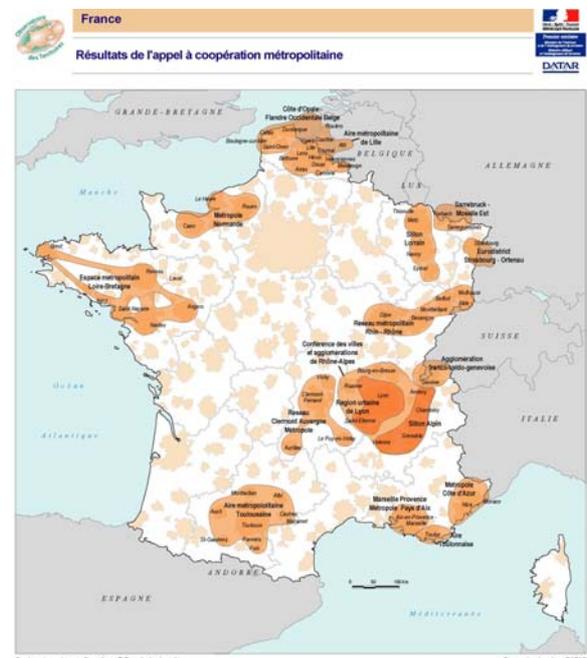
important du politique. Les élus créent les conditions du développement économique, mais après il faut que les entreprises viennent. Les partenariats aussi sont importants mais il faut trouver la bonne échelle. Je vais maintenant demander à Madame De Roo de conclure pour finir cette matinée.

Priscilla De Roo

Je vais vous parler des villes moyennes. La fonction que nous voudrions qu'elles remplissent c'est le rôle de charnière territoriale. Cela résume bien le projet politique qu'il y a derrière la réinvention des villes moyennes. Mon exposé sera un peu différent des précédents. Ce sera moins un exposé technique qu'un exposé essayant de faire le lien entre une observation, une stratégie d'action publique et une mise en œuvre de cette stratégie. Nous avons eu beaucoup de discours, mais de grosses difficultés pour passer à la rénovation des modes d'action publique et notamment dans la relation de l'Etat central à l'Etat local

Pourquoi les villes moyennes ? Dans le droit fil de ce que je viens de dire, cela nous est apparu comme un objet politique et pas comme un objet géographique. On n'arrive pas à définir les villes moyennes, chacun de nous a un seuil et cela dépend de l'objectif qu'on se fixe. La ville moyenne n'existe donc pas comme objet géographique, car elle est plastique, flexible. On ne peut donc pas se mettre d'accord, mais cela n'est pas très important. Ce qui est important c'est d'abord leur place dans un ensemble et la façon dont elles évoluent. Alors pourquoi les villes moyennes dans cette approche politique de leur rôle dans la politique d'aménagement du territoire et donc d'équilibre territorial et de compétitivité ? Parce que ces dernières années au niveau central, on a privilégié une approche binaire et duale du territoire.

On a fait énormément de diagnostics métropolitains, on a fait ensuite un appel à projets « coopérations métropolitaines » et vous voyez que la notion de métropole est très extensive.

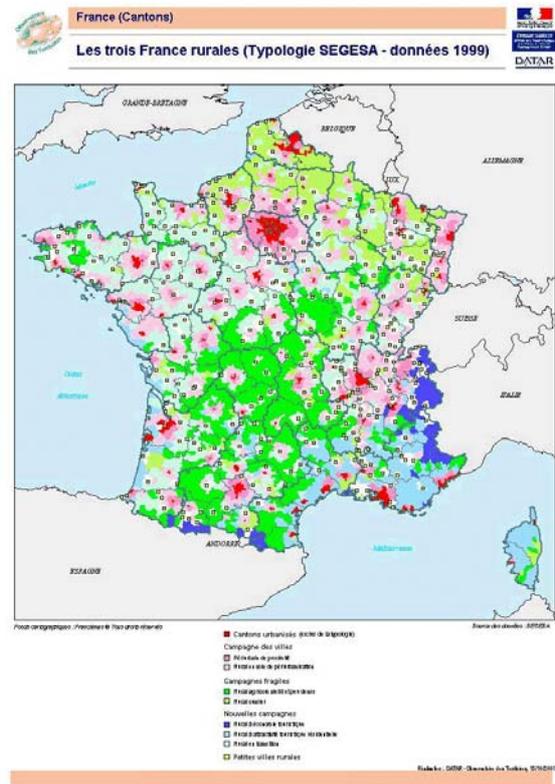


Nous avons voulu privilégier les coopérations et finalement on voit clairement que dans la définition des métropoles et des coopérations métropolitaines il y a presque un étalement politique des coopérations comme il y a un étalement urbain. On n'arrive plus à voir ce qu'est une métropole réellement mais on a un discours métropolitain. Le problème est qu'on a un discours métropolitain monopolistique autour de la notion de métropole européenne ou internationale. Etymologiquement la métropole c'est la tête d'un réseau de pôles, la mère des pôles, peut-être de pôles internationaux ou de pôles locaux. De toute façon, quelle que soit l'échelle, quelle que soit la focale, on peut dire qu'on a une métropole. Mais ce n'est pas le débat, je veux simplement dire que on a une vision monopolistique de la métropole avec une entrée nationale pendant trente ans, les métropoles dans l'organisation du territoire national et maintenant une entrée européenne ou internationale. Donc on a cette vision métropolitaine dominante qui est d'ailleurs souvent plutôt une question de métropolisation, de taille. L'étalement urbain autour des métropoles ce sont les grandes villes et leurs couronnes et c'est donc la taille qui fait les métropoles. Je pense que ce sont plus les fonctions et les relations avec les autres, les systèmes d'échanges qui font les métropoles. Donc on a privilégié les métropoles dans une vision « pensée unique métropolitaine » et à l'autre extrême privilégié le monde rural dans une logique de discrimination positive. D'un côté, la compétitivité, cela passe par les métropoles, les pôles de compétitivité, c'est la concentration, c'est la polarisation ; d'un autre côté, dans cette logique compétitive, il faut marcher sur ses deux jambes, il faut maintenir l'équilibre et la solidarité donc le rural est vu comme pauvre, devant recevoir un certain nombre de discriminations positives., On lance les pôles d'excellence rurale, en mettant le mot excellence pour positiver.

En termes d'intervention publique actuelle de ces dix dernières années, on a cette bipolarisation du discours et de la pratique de l'aménagement du territoire. Autre chose, avec le retrait des services publics nous sommes obligés de nous poser la question de la maille. Nous nous sommes dit l'entre deux c'est peut-être intéressant, l'entre deux cela peut faire des ponts, et ce qui compte c'est la flexibilité. Les emplois, les entreprises, les habitants cela bouge, les frontières ne sont pas définies et l'entre deux est intéressant. On ne sait pas le définir c'est peut-être cela justement qui est intéressant. Donc l'idée est de travailler sur l'entre deux.

Pourquoi la ville moyenne est-elle importante pour nous ? Tout d'abord il est intéressant de s'affronter théoriquement à la question de l'intermédiation, de

l'entre deux, ensuite on est parti d'une hypothèse politique pour ensuite observer puis reprendre l'observation pour ensuite la transférer dans l'action politique. On est parti de l'hypothèse que pour donner une véritable chair au discours de l'équilibre, il fallait construire l'équilibre en agissant sur le point faible, c'est-à-dire sur l'entre deux, faible et flou entre la métropole et l'espace rural.



Il fallait aussi construire une charnière entre les notions de compétitivité et de solidarité, entre les notions d'économie résidentielle et d'économie productive qui sont deux sphères de stratégie de développement économique assez différentes. La ville moyenne permet peut-être, et c'était notre hypothèse de départ, de démultiplier, tout en maintenant de la solidarité, la compétitivité sur le territoire, de ne pas rester dans une logique de polarisation qui dans la tradition française est assez inacceptable. On n'est pas aux Etats-Unis ou Angleterre. Il y a une anthropologie de l'équité territoriale qui paraît très très importante. Même l'Europe est obligée de se pencher sur cette question aujourd'hui avec l'arrivée des pays de l'Est. Nous sommes obligés de nous affronter à la question de la cohésion territoriale et de ne pas nous enfermer dans des logiques de compétitivité et de compétition internationale. Les villes moyennes sont un lieu pour réinventer ces relations, c'était notre hypothèse de départ.

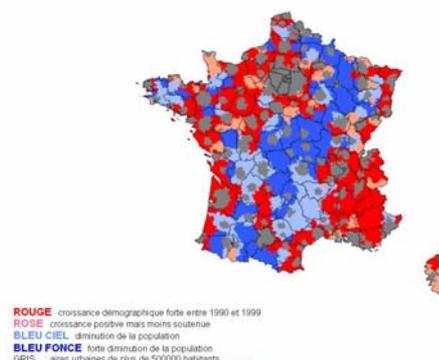
Nous avons pris cette hypothèse politique au départ puis nous nous sommes dit qu'il fallait vérifier cette hypothèse politique dans un contexte d'évolution, de dynamique du territoire complètement transformée en trente ans. Nous avons voulu nous affronter à cet objet politique des villes moyennes. Evidemment les « contrats villes moyennes » signés il y a trente ans l'étaient dans une logique de hiérarchie urbaine, d'aménagement physique de ces villes. Elles ont joué un rôle déterminant dans le développement des industries de masse, on a parlé de Moulinex, dans le développement de la consommation de masse, la figure du supermarché est née dans les villes moyennes. La figure de l'ouvrière venue du monde rural est aussi née dans les villes moyennes. Elles ont joué dans l'aménagement du territoire un rôle économique fondamental mais en termes de discours politique on a plutôt mis l'accent sur le cadre de vie des villes moyennes : comment les villes moyennes pouvaient représenter un paquet face à la déferlante urbaine, comment elles pouvaient empêcher la surconcentration urbaine qui était à l'époque l'angoisse des aménageurs, faire des métropoles d'équilibre, oui mais faire à une échelle intermédiaire d'autres villes intermédiaires attractives en matière de cadre de vie. C'était la vision cristallienne où il fallait organiser en termes d'aménagement physique tous les échelons de la hiérarchie urbaine.

Aujourd'hui, je pense qu'on est dans un contexte inverse de ce qu'on a connu il y a trente ans et je résumerai cela par le terme : transition démographique, révolution migratoire et inversion territoriale. Dans tous les indicateurs que j'ai pu explorer pour réfléchir à la place des villes moyennes dans un contexte national, on voit que travailler sur les villes moyennes en tant que telles, déconnectées de l'espace rural et des métropoles ce n'est pas du tout la méthode : comme elles peuvent devenir des charnières, il faut voir ce qu'elles relient. On a voulu systématiquement regarder la place des villes moyennes dans les flux et non dans les stocks, donc dans les relations définitives de migration d'actifs de non-actifs entre grandes villes, villes moyennes et espace rural, dans les migrations alternantes entre grandes villes, villes moyennes et espace rural, et cela sur la France entière.

On s'est rendu compte qu'il y avait une inversion migratoire, que c'était maintenant les migrations qui déterminaient les dynamiques démographiques, et qu'on assistait au départ de la population des grandes villes, des zones denses, vers les petites villes, les villes moyennes, les espaces ruraux et péri-urbains. La définition de l'aire urbaine est donc une tautologie : on y a mis 40 % des migrations alternantes, ce qui définit l'aire urbaine à l'intérieur et

à l'extérieur. Si on avait mis 20 %, les aires urbaines seraient beaucoup plus petites. Si on mettait 70 %, les aires urbaines seraient beaucoup plus grandes. Donc, vous comprenez bien que la question de la définition statistique entre l'urbain et le rural est elle-même une certaine vision de la dominante urbaine. Le mot urbain est partout. On dit que 90 % du territoire est urbanisé, mais ce n'est pas parce qu'il y a partout des modes de vie urbains que les morphologies sont des morphologies urbaines. Tout cela pour dire que l'on observe au contraire une inversion territoriale. Paris est en crise en matière démographique et les villes les plus attractives sont les « grandes villes moyennes » entre 200 000 et 500 000 habitants, villes moyennes et « grandes petites villes », tout ce qui est l'entre-deux, entre les très grandes villes et les toutes petites villes ou l'espace rural peu dense. J'insiste énormément sur ce point de l'inversion territoriale qui doit nous interroger, en termes d'action publique, sur le changement de paradigme qu'on doit mettre en pratique dans notre relation à l'organisation territoriale. Je vais résumer d'un mot : on était dans un paradigme d'armature urbaine hiérarchisée, il faut sortir de cette logique. Ce qui compte ce sont les échanges avec les autres, c'est le positionnement dans la concurrence. Il faut sortir du paradigme de la hiérarchie urbaine, de l'armature urbaine, de la division spatiale du travail, pour passer à un nouveau paradigme qui est celui des systèmes territorialisés différenciés, qui sort d'une logique nationale pour rentrer dans une logique plus régionale ou interrégionale, de grandes plaques tectoniques territoriales. Il faut bien voir les échanges et les flux pour comprendre la dynamique et la logique inhérentes à un territoire plutôt que la hiérarchie.

Position des aires urbaines (de plus de 50 000 habitants) et de leur « arrière-pays » rural selon leurs dynamiques démographiques respectives

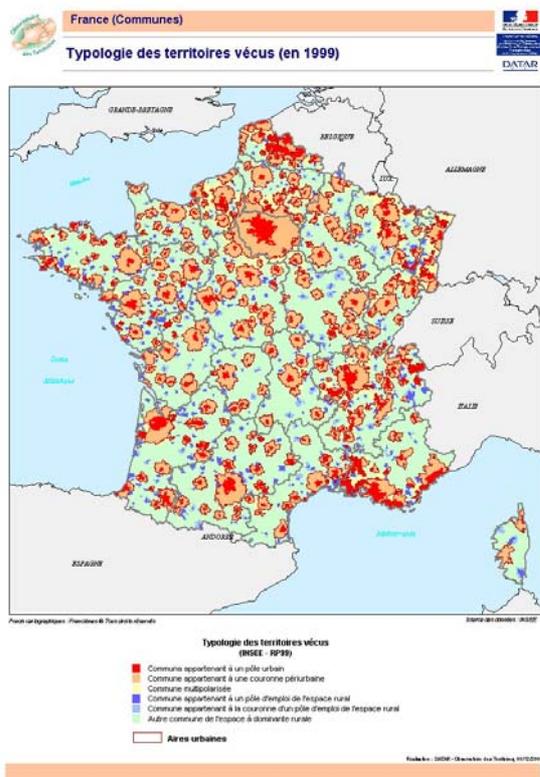


J'ai passé en revue tous les indicateurs des villes moyennes, catégorie mouvante mais définies comme des aires urbaines entre 30 000 et 200 000 habitants. On s'est rendu compte qu'il n'existe pas de ville

moyenne en termes de dynamique mais qu'il existe différentes catégories de villes moyennes selon les régions et les territoires dans lesquels elles sont insérées.

Quand on regarde la relation de la ville moyenne avec l'espace rural et la métropole qui lui est proche, on se rend compte que aussi bien l'espace rural, la ville moyenne, les petites villes que les grandes villes d'un même espace sont prises dans la même dynamique, positive ou négative, ou stagnante. Ce n'est plus une question de taille de ville qui détermine la dynamique d'un territoire, mais le positionnement géographique dans une région.

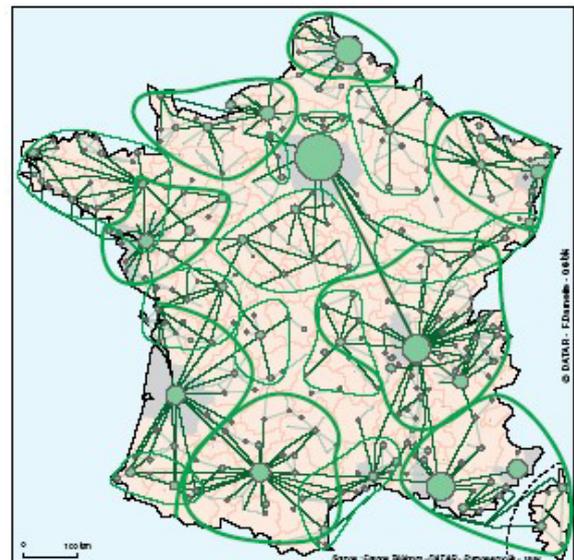
Les grandes villes et les villes moyennes du grand Ouest ont partie liée. Leur avenir est déterminée par leur positionnement géographique et par l'histoire de ce positionnement. Quitter le paradigme de la hiérarchie urbaine pour passer au paradigme des systèmes urbains différenciés, cela parle de collaborations possibles, cela parle aussi de la relation à l'Etat et au local. Et le national paraît beaucoup moins pertinent que la plaque qui relie les dynamiques territoriales.



Quelle leçon tirer de cette observation pour l'action publique ? D'abord la nécessité de changer de paradigme, et la volonté politique de faire des villes moyennes des charnières dans ces systèmes urbains territorialisés. L'idée d'une politique à réinventer sur les villes moyennes c'est de dire que les villes

moyennes sont des charnières possibles dans les mouvements entre espace rural et métropole, entre économie résidentielle et économie productive et qu'il faut consolider la place et les fonctions des villes moyennes dans ces systèmes territoriaux régionalisés.

Cela veut donc dire qu'il faut avoir une pensée et une action globale sur les villes moyennes et que parallèlement il faut faire du sur mesure, selon le positionnement des villes moyennes dans ces systèmes différenciés.



En termes de vision globale, on s'est posé la question de savoir quel type d'action d'aménagement du territoire on peut mener sur les villes moyennes pour consolider leur rôle d'intermédiation, quelles étaient les fonctions stratégiques pour l'avenir des villes moyennes. Nous en avons choisi quatre.

L'enseignement supérieur et la recherche : on en a beaucoup parlé parce que c'est la démultiplication de l'économie de la connaissance. Cela permet le développement de l'économie résidentielle par la présence des étudiants, cela permet la compétitivité d'un tissu industriel local par la formation des jeunes qui y sont, et socialement cela maintient les jeunes sur place. Les villes moyennes ont produit un modèle d'enseignement supérieur particulier avec les IUT, les lycées agricoles, les universités technologiques, et les « petites » écoles d'ingénieurs.

Ce modèle a un lien fort avec le tissu industriel local et la ville moyenne est bien une charnière. Pas besoin d'inventer les pôles de compétitivité, les villes moyennes assurent naturellement cette fonction. On

veut consolider cette fonction car la France manque d'ingénieurs. Les villes moyennes ne sont pas dans une logique d'élite, mais sont ancrées sur les besoins des entreprises.

Sur l'appel à projet que nous avons lancé, dix villes moyennes sur les vingt qui ont répondu ont choisi l'enseignement supérieur. Nous voulons analyser les enjeux, en nous projetant dans le futur et principalement analyser la relation à la grande ville proche.

On a lancé un appel à projets sur quatre grandes fonctions. Je viens d'en exposer une qui résume notre méthode : prendre une grande politique sectorielle verticale, jouer un rôle de vigie pour orienter et enraciner les grandes politiques nationales, travailler sur les enjeux de telle ou telle ville moyenne dans le domaine de l'enseignement supérieur et de la recherche pour valoriser la recherche, alors que le discours de l'éducation nationale est « pas de recherche dans les villes moyennes mais seulement dans les grandes villes ». Pour organiser cette stratégie commune, l'idée est de mettre autour de la table trois types d'acteurs : l'Etat, les collectivités territoriales et les opérateurs techniques concrets.

Voilà comment nous fonctionnons sur cet appel à projets : assurer la mise en visibilité des villes moyennes dans des grandes logiques verticales pour éviter que toutes ces grandes politiques verticales ne privilégient la polarisation dans les grandes villes et les pôles de compétitivité.

Le deuxième exemple c'est la santé, politique verticale et du domaine de l'Etat. Nous pensons que dans le contexte de vieillissement les villes moyennes vont être hyper attractives et si elles rendent de très grands services de santé avec des plateaux techniques de grande qualité.

On sait très bien que les petites villes et les espaces sont largement chahutés par le départ des centres hospitaliers ou d'un certain nombre de services comme les urgences ou les maternités, et que les villes moyennes vont être un pôle de recours, le pôle de proximité en tant que pôle de services de bonne qualité.

L'idée est de consolider les complémentarités, et non les hiérarchies, les partages de fonctions entre l'hôpital de la grande ville et le centre hospitalier. Par exemple, sur Castres, un travail passionnant est fait sur la définition des fonctionnalités particulières de l'hôpital intercommunal de Castres avec celui de Toulouse et la santé est utilisée dans un double sens : services à la population et filière industrielle dans une logique d'économie productive.

Troisième politique verticale, les transports. L'idée est de réfléchir sur les pôles d'échanges. Les trains ne s'arrêtent pas. Il y a peut-être des gares et des équipements, mais quel est le service attendu ? Ce sont des horaires cohérents si on veut attirer des cadres. Faire des trains partout c'est bien, mais avec l'étalement urbain on sait que ce n'est pas possible. Il faut donc réfléchir à l'intermodalité : où sont les pôles intermodaux ? Quel niveau de qualité pour les services de la gare ? Quelle est la morphologie du territoire desservi par les réseaux de transports. Tout est à négocier avec les opérateurs techniques, même s'il faut payer.

Le quatrième thème qui n'est pas de même nature est celui du renouvellement urbain. On a encore constaté une spécificité des villes moyennes : à la différence des grandes villes qui, comme le dit Pierre Veltz, ont tendance à s'adapter lorsqu'il y a des bifurcations technologiques, des changements de mode de production, de modes de consommation, les villes moyennes sont moins plastiques car elles sont moins peuplées, et leur centre est directement concurrencé par leur pourtour, alors que dans les grandes villes, on commence à assister à un retour au centre, même s'il est gentryfié.

La question de la centralité urbaine en termes de fonctions, de qualité de services incarne des trois autres politiques que j'ai citées. La question principale posée par les villes est, à l'exception de Saumur et de ses commerces, le rôle de la gare dans le renouvellement urbain.

Il est tout à fait intéressant dans une logique de réflexion sur le renouvellement urbain de faire un lien non seulement avec la morphologie du renouvellement ou la forme urbaine mais avec le service urbain, les services à la population, les services aux entreprises ... notamment dans le quartier de la gare. Même si cela paraît touffu et que j'ai mélangé la méthode, les gouvernances, le diagnostic, je vais faire l'exercice obligé, en inversant les termes : la politique des villes moyennes est par nature du développement durable. Il suffit de parler de villes moyennes, de petits espaces de centralité dans des endroits pas très denses.

Nous essayons de résoudre la quadrature du cercle entre le discours sur la polarisation et les pratiques migratoires des Français.

Rien que pour cela, à la charnière du social, de l'économique et de l'environnemental, la question du renouvellement urbain est au cœur de nos préoccupations, et les villes moyennes sont un laboratoire de développement durable.

Question de Jean-Jacques Rouzeau adjoint à l'urbanisme à la mairie de Challans

Nous orientons nous aussi notre développement vers l'activité économique et la ville de Challans a fait le pari il y a une vingtaine d'années de mettre en place un pôle d'activités tertiaires d'une vingtaine d'hectares qui comptera bientôt mille emplois. C'est par là que passe le développement de la ville avec

une contrepartie, c'est que l'installation d'activités tertiaires en périphérie de ville aurait tendance si on n'y prêtait pas attention à vider le centre-ville d'une partie de son activité. Je rejoins la nécessité de créer des pôles en périphérie mais attention à ne pas aller trop loin non plus.

Réponse de Priscilla De Roo

Je m'intéresse plus à la question de la centralité et à la capacité d'organisation du pourtour qu'à celle du nombre. Il faut offrir des services aux entreprises quelque part et pas seulement dans les métropoles. Ce qui est frappant dans notre diagnostic c'est que les villes moyennes se portent beaucoup mieux que l'on pourrait le penser compte tenu des phénomènes de concentration. Le taux de chômage est bien inférieur à celui des grandes villes, l'emploi privé connaît une dynamique forte. Autrefois on disait que les résidents suivaient l'emploi, et on mettait de l'emploi dans la politique d'aménagement du territoire pour amener des gens. Dans une logique de baisse tendancielle de la population active, on a l'impression que les entreprises vont là où est la population, dans des zones peu denses, ce qui explique la dynamique de l'emploi privé. L'emploi public se porte également mieux que dans les grandes villes. Cette dynamique économique touche des emplois peu qualifiés, mais en étudiant les migrations alternantes entre grandes

villes et villes moyennes, on voit que les villes moyennes attirent plus de cadres de grande villes que la grande ville n'attire de cadres venus des villes moyennes. C'est pour cela que les politiques publiques que j'ai citées sont très importantes, pour consolider les fonctionnalités des villes moyennes. Les cadres sont plus prêts à y travailler qu'à y habiter, donc il faut consolider la qualification, la qualité des services des villes moyennes et enclencher un cercle vertueux avec la qualité de vie, qui n'est pas seulement la qualité de l'espace mais surtout la qualité de certains services publics, comme la santé et l'éducation.

La complémentarité avec la grande ville, c'est aussi la spécialisation et je pense que on peut implanter un laboratoire de recherche, s'il est en liaison avec un autre laboratoire, s'il est spécialisé et branché au tissu industriel. Tout ce travail d'identification de niches me paraît particulièrement important.

Ronan Le Délézir

Nous allons reprendre avec une intervention sur les nouvelles ruralités 2030 avec Olivier Mora chef de projet « Nouvelles ruralités », unité prospective de

l'INRA et Edith Heurgon directrice du centre culturel international de Cerizy, conseillère en prospective. Ils vont vous présenter cette étude prospective.

Olivier Mora

Nous allons présenter cette étude à deux voix. Je vais présenter le début de l'étude puis Edith Heurgon présentera une vision transversale des différents scénarios construits lors de cet exercice. « Nouvelles ruralités à l'horizon 2030 » est une prospective qui a

été initiée par l'INRA en janvier 2006 et dont les résultats ont été présentés en juillet 2008. L'idée est partie de plusieurs constats : d'une part l'idée qu'il y avait de fortes recompositions en cours dans les espaces ruraux et qu'on avait du mal à voir où

aboutissaient ces dynamiques, d'autre part, parallèlement dans les débats la notion de ruralité était floue et il y avait peut-être des catégories spatiales, rurales ou urbaines à interroger dans leurs interactions. L'INRA a donc lancé cette prospective pour réfléchir à de nouveaux thèmes de recherche.

L'idée était d'explorer des futurs possibles de ruralités en élaborant des scénarios qui posent des nouvelles questions. Méthodologiquement, c'est une prospective assez classique avec des scénarios, une analyse morphologique où on construit un système, on détaille les composantes et on combine les hypothèses d'évolution. Trois points doivent être relevés : d'une part la prospective a fait le choix d'un décentrement délibéré par rapport à l'agriculture, d'une entrée par l'étude des relations entre villes et campagne et par la diversité de ces rapports, et dans la méthodologie de combiner une approche macroscopique centrée sur les grands indicateurs démographiques ou économiques, et des approches plus territorialisées qui concernent plus la façon dont les individus vivent les territoires.

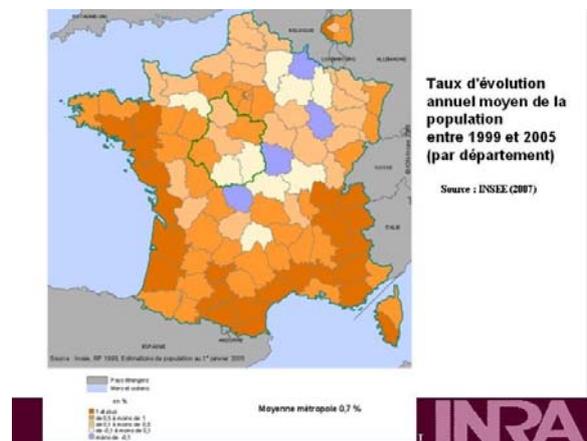
Les dynamiques en cours dans les territoires qui amènent à repenser les ruralités sont de plusieurs types :

- une explosion des mobilités : Ce sont à la fois des mobilités résidentielles, migrations des individus vers les espaces périurbains, mais également des déplacements des individus qui s'accroissent et qui prennent avec les loisirs une place plus importante et une évolution des mobilités qui est en rapport avec la transformation des styles de vie. Le résultat c'est la croissance démographique périurbaine qu'on observe depuis de nombreuses années déjà mais également une redistribution de la population sur tout le territoire et notamment un repeuplement des espaces ruraux. Les dynamiques économiques avec d'une part une tendance à la métropolisation donc à la concentration des activités dans les grandes agglomérations avec des métropoles qui sont liées entre elles dans des réseaux au niveau mondial et d'autre part des dynamiques un peu différentes sur d'autres territoires avec des diversités d'évolution économique : sur des territoires ruraux une croissance forte de l'économie résidentielle, un maintien du secteur industriel et un déclin relatif de l'agriculture ou de l'agroalimentaire ;
- la nature : Parmi les tendances qui transforment ces relations entre les villes et les campagnes, c'est un attrait pour la nature et des enjeux environnementaux globaux qui tendent à devenir de plus en plus pressants, notamment

liés aux changements climatiques ou à la protection de la biodiversité ou bien aux tensions croissantes sur l'eau ;

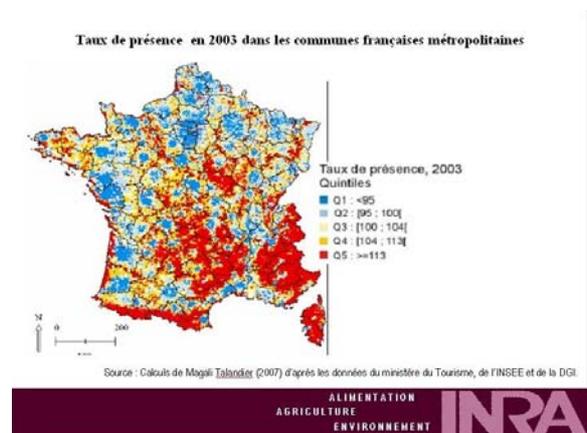
- le dernier point de dynamique tendancielle c'est une décentralisation renforcée de la gouvernance des territoires avec un pouvoir accru des grandes agglomérations et une territorialisation de l'action publique.

A partir de cela, on a élaboré des hypothèses que je présenterai un peu plus tard. Pour avoir un autre éclairage sur ces tendances, notamment sur la démographie, cette carte présente les évolutions de la population entre 1999 et 2005, en sachant que les chiffres 2005 sont une estimation.



On voit sur cette carte de la France le dynamisme démographique avec une redistribution de la population avec un rééquilibrage en cours sur toute la France : il n'y a plus que quatre départements qui perdent de la population. On voit la croissance de la population sur tout le littoral mais aussi sur des départements plus ruraux.

Autre facteur important à prendre en compte dans les évolutions, c'est la présence des individus.



L'économie résidentielle est basée sur les dépenses des individus dans les territoires. Cette carte donne des indications sur les taux de présence des

personnes dans les territoires ; Le taux de présence, ce sont les résidents totaux moins les résidents absents plus les résidents temporaires. On voit en rouge sur cette carte les communes qui ont un fort taux de présence ; sur la façade atlantique, dans les Pyrénées, le massif Central, les Alpes et certaines communes rurales.

Je vais maintenant présenter la façon dont ont été construits les scénarios. Le système a été construit selon quatre composantes :

- les mobilités ville-campagne
- les dynamiques économiques
- les ressources naturelles
- la gouvernance des territoires ruraux
- composantes auxquelles on ajoute les éléments de contexte

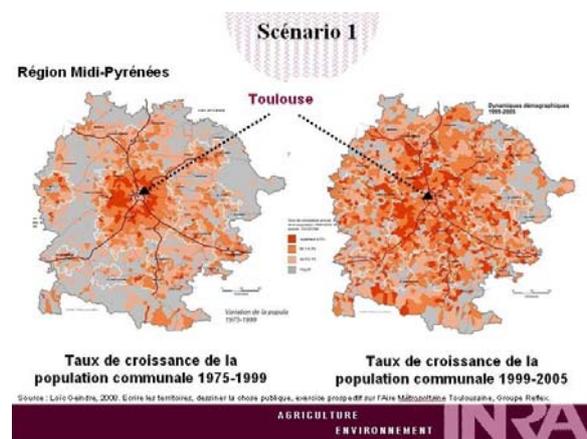
Pour les mobilités ville-campagne, quatre hypothèses d'évolution à 2030 ont été construites que je détaillerai dans les scénarios. La même chose a été faite pour les autres composantes. A partir de là, on a combiné ces hypothèses pour créer les scénarios qui ont été illustrés par des études de cas.

Voici maintenant en détail les quatre scénarios. Les deux premiers prolongent des dynamiques tendanciennes, l'un avec des migrations résidentielles vers le périurbain qui s'accroissent, et un autre scénario plus basé sur la mobilité et les déplacements des individus. Le troisième est basé sur une crise énergétique et le quatrième plus lié à une diversification des territoires et aux interrelations des territoires.

Le premier scénario c'est celui des campagnes de la diffusion métropolitaine. C'est un scénario où on a fait l'hypothèse que les villes s'étendent de façon diffuse et provoquent une périurbanisation des campagnes. Les aires métropolitaines atteignent la taille d'une région française, il y a donc un fort étalement urbain, l'habitat est très dispersé autour des métropoles et les activités se concentrent dans les pôles urbains. Les individus vivent, travaillent et se détendent dans des lieux différents avec leur résidence dans le rural périurbain, travaillent dans les pôles urbains, ce qui crée de très fortes mobilités quotidiennes. Ces migrations résidentielles vers les espaces ruraux périurbains ont été motivées par la recherche d'un cadre de vie campagnard, la recherche d'espace et de proximité avec la nature ; il s'agit de ménages d'actifs avec des enfants qui recherchent des logements avec des jardins dont ils sont propriétaires. Sur ces territoires on a plutôt une économie résidentielle avec des emplois peu qualifiés et des activités agricoles. Morphologiquement, ces espaces se présentent comme des espaces discontinus de pavillons, de champs, de bois, de routes et de zones d'activités. Il y a des tensions assez fortes sur les

usages du sol, et pour l'agriculture l'enjeu foncier est très important notamment sur les fronts d'urbanisation. En termes de gouvernance il s'agit plutôt d'un scénario de laisser-faire, les espaces périphériques subissant les dynamiques métropolitaines. Pour reprendre le mot de Philippe Estèbe, ce sont les ménages qui aménagent le territoire en déménageant. Si on regarde les risques posés par un tel scénario, au-delà des tensions foncières pour l'agriculture, il y a des risques de précarité des ménages avec un arbitrage entre le coût du foncier, le coût de l'immobilier, le coût du transport qui peut varier, et des risques de ségrégation sur cet espace. Nous avons appelé ce scénario « scénario de ruralité périurbaine et interstitielle ». Interstitielle parce que les espaces naturels et les espaces agricoles sont vraiment dans les interstices des zones artificialisées.

Nous avons illustré ce scénario par une carte qui représente la région Midi-Pyrénées avec au centre la ville de Toulouse, et présente les évolutions de la population communale entre 1975 et 1999, période où la croissance est vraiment centrée sur Toulouse et une deuxième carte qui porte sur la période 1999-2005, où on voit que la croissance explose sur tout le territoire régional.



Je passe maintenant au deuxième scénario basé sur des mobilités et une transformation des styles de vie. Les individus vivent tantôt à la ville, tantôt à la campagne, et on a des métropoles connectées à des campagnes attractives. Il est donc essentiel pour les campagnes d'arriver à se singulariser et d'obtenir des liens forts avec les métropoles. Ce scénario a été appelé « les campagnes intermittentes des systèmes métropolitains ». Les personnes y sont mobiles et circulent entre différents territoires et les territoires ruraux sont appréciés car ce sont des lieux singuliers qui ont un patrimoine attractif, et bien connectés aux métropoles.

Les individus alternent des séjours à la ville et à la campagne, ce sont des nomades multirésidents qui évoluent dans différents réseaux sociaux, qui travaillent et vivent dans plusieurs lieux à la fois, utilisant donc les technologies de l'information et les réseaux de transport. La question du logement est très importante et nous avons imaginé le développement du logement locatif.

Dans ce scénario, les personnes cherchent un antidote temporaire à la ville et ont tendance à l'esthétisation de la nature. En termes économiques, ces territoires sont marqués par une économie présente et par les filières agricoles. Il s'agit là de créer de la valeur ajoutée à partir de ce qui est dépensé sur le territoire et pour l'agriculture, l'enjeu est de maintenir un patrimoine paysager, culturel et productif.

Nous avons imaginé des modes de gouvernance hybrides qui mêlent des acteurs publics et privés, et qui valorisent l'attractivité du patrimoine, en sachant que cette gouvernance peut aller d'une logique de club où quelques acteurs gardent l'usage d'une ressource territoriale, à une action des collectivités territoriales en faveur de l'attractivité des territoires. Les risques de ce scénario sont importants en termes de déséquilibres sociaux notamment à cause des difficultés financières d'accès à la mobilité. Autres risques, les conflits d'usage du fait de la présence intermittente de certains et de la présence permanente d'autres acteurs, notamment les agriculteurs et le risque de gentrification de ces espaces.

Nous avons donné à ce scénario le nom de « ruralité temporelle et connectée ». Temporelle parce que leur usage varie au fil du temps et connectée parce qu'il s'agit de campagnes connectées aux métropoles. Pour l'illustrer, nous avons pris une photo de la gare TGV d'Avignon qui montre les mobilités qu'il peut y avoir entre Paris et la campagne autour d'Avignon.

Scénario 2

Les campagnes intermittentes des systèmes métropolitains



Le troisième scénario est un scénario de rupture basé sur une crise énergétique et une limitation des

mobilités et des exodes ruraux vers les centres urbains, à contre-courant des tendances actuelles. C'est un scénario où on imagine que la ville se verticalise et que se développent des campagnes qui sont au service des métropoles. Ce sont donc les campagnes au service de la densification urbaine.

Pour donner une illustration de ce scénario, nous avons fait un montage montrant à la fois la ville dense et verticale à proximité de zones de production de biens alimentaires très intensive et la nature dans les tours.

Scénario 3

Les campagnes au service de la densification urbaine



L'idée c'est qu'il y a une forte augmentation du prix des énergies fossiles et des politiques de limitation des gaz à effet de serre, ce qui limite très fortement les mobilités des individus. Par ailleurs, il n'y a pas d'innovation technique dans le domaine des transports qui permette de pallier l'augmentation brusque du prix de l'énergie.

C'est une rupture dans les modes de vie, tout le monde vit, travaille et se détend dans les métropoles, les espaces ruraux sont peu peuplés et la localisation des personnes dépend de la structure des transports collectifs. Des espaces de nature en ville permettent de rendre supportable ces grandes métropoles. Les grandes villes développent des relations fonctionnelles avec leurs arrière-pays, mis au service de la métropole pour produire de l'énergie, des biens alimentaires, des services écologiques, notamment de l'eau et également pour la logistique. On a une tripartition de l'espace entre des villes très délimitées, des espaces productifs relativement proches et plus loin une nature protégée accomplissant plusieurs fonctions : la protection de la biodiversité, la fixation du carbone et la protection contre les risques naturels.

C'est un scénario qui nécessite une très forte intervention publique qui doit se faire au niveau des métropoles et qui ne peut se faire qu'avec l'appui des régions européennes, l'enjeu étant de développer les

transports collectifs et les logements pour reloger les gens quittant le périurbain.

Les risques sont ceux de la concentration urbaine, risques sociaux et difficultés liées au relogement d'un grand nombre de personnes. La question est également de rendre supportable cette ville dense notamment par des espaces de nature. Nous avons appelé ce scénario « Les ruralités centrées sur la ville ».

Je vais maintenant décrire le quatrième scénario qui est un peu l'opposé du premier. Nous avons imaginé une diversité de territoires qui soient ouverts sur une dynamique métropolitaine avec un fort entremêlement entre des réseaux de villes et des espaces ruraux. Nous avons appelé ce scénario « Les campagnes dans les mailles des réseaux de villes ». c'est un scénario en rupture par rapport aux tendances de périurbanisation autour des métropoles. On a une croissance dispersée mais maîtrisée des villes moyennes, des petites villes et des bourgs ruraux. Le maître mot de ce scénario c'est un développement équilibré des territoires, irrigués par des réseaux de villes et des bourgs ruraux. Les personnes vivent et travaillent dans des territoires qui associent la ville et la campagne, qui donc bénéficient à la fois des qualités de vie de la campagne, et de l'accès aux services des villes.

C'est un scénario avec une économie territoriale équilibrée entre diverses activités productives dont les activités agricoles, l'agroalimentaire, l'industrie, le tourisme et l'économie résidentielle, avec des articulations inédites entre une économie résidentielle et une économie productive qui reste un enjeu très fort aujourd'hui. C'est un scénario avec une grande variété de paysages, agricoles, naturels, protégés et une diversité de formes productives. Pour qu'il se mette en œuvre, la gouvernance territoriale et les politiques publiques sont très importantes car l'existence de ces territoires résulte de projets qui

mobilisent les acteurs locaux, les acteurs publics et privés, avec un Etat régulateur qui fournit des aides en ingénierie territoriale pour maîtriser l'urbanisation.

Le risque est le déséquilibre territorial, du point de vue démographique avec un vieillissement de la population qui serait trop important, le départ des jeunes ou des migrations trop importantes qui provoquent de forts phénomènes de périurbanisation diffuse. L'ouverture de ce territoire à d'autres territoires, de relations maintenues d'interterritorialités avec des métropoles sont un enjeu culturel. Pour illustrer ce scénario, nous présentons le schéma régional d'aménagement et de développement du territoire de la Basse-Normandie qui montre une grande diversité de pôles d'activités, largement répartis sur tout le territoire.

Scénario 4 Les campagnes dans les mailles des réseaux de villes



Schéma Régional d'Aménagement et de Développement du Territoire de Basse-Normandie
Horizon 2025 « Renforcer l'armature urbaine des villes moyennes et des pôles structurants »
Source : http://www.in-basse-normandie.fr/observatoire/amenagement/traq_sarls.pdf

Avant de laisser la parole à Edith Heurgon, je tiens à dire que ces scénarios n'ont pas été construits pour être appliqués sur la France entière. Ce sont plutôt des outils de réflexion et à l'échelle de régions ils ont plus tendance à se combiner qu'à s'appliquer de façon uniforme.

Edith Heurgon

Quel a été mon rôle dans cette prospective ? Je suis prospectiviste. J'ai fait toute ma carrière à la RATP ce qui prédispose à travailler sur les ruralités ! On a été me chercher pour que j'apporte un regard neuf. Le rôle de la prospective c'est de poser les bonnes questions : progressivement j'ai essayé de détourner, de décaler ces scénarios pour produire un peu de concret et d'espace vécu. Notamment j'ai fait en sorte qu'on choisisse quatre régions dans lesquelles on est

allé faire des études de cas pour voir réellement ce qui se passait.

Je fais de la prospective du présent : plutôt que de prévoir les choses qu'on est incapable de prévoir pour l'avenir, c'est essayer de voir les signaux faibles qui sont sous nos yeux, qui sont déjà de l'avenir, mais que nos lunettes ne nous permettent pas de voir.

Nous avons donc été dans les quatre régions que vous avez découvertes : Midi-Pyrénées, Rhône-

Alpes, PACA et Basse-Normandie. Finalement nous avons dit ruralités au pluriel et nous avons dit nouvelle alliance ville et campagne. On ne peut pas penser l'espace rural comme résiduel. Aujourd'hui, face aux mutations contemporaines, nous sommes obligés de penser à la fois les villes et les campagnes, surtout que les campagnes, comme Priscilla De Roo l'a dit, ce n'est plus l'exode rural, c'est l'endroit où on a envie d'aller habiter, d'aller se distraire, d'aller passer des vacances, d'aller travailler, et de se rencontrer. Donc, ville et campagne à la fois, c'est important.

Autre point en décalage peut-être aussi. Pour le développement durable, le volet social, le volet sociétal est trop souvent laissé de côté alors qu'il est essentiel. Mon rôle dans cette prospective a été de partir des gens : comment les gens habitent-ils ? Quel est leur âge ? Quels sont leurs modes de mobilité ? Comment habitent-ils les territoires ? Comment y-travaillent-ils ?

La ruralité ce n'est pas l'agriculture, ce sont toutes les relations que la société urbaine entretient avec la nature, la manière dont elle habite, travaille, se distrait dans ces territoires et tout cela dans une relation de plus en plus forte et de plus en plus complexe avec la nature.

Reprenons nos quatre scénarios. Je vais simplement les mettre en comparaison pour voir du point de vue de l'habité, des personnes, ce qui les différencie. Dans le premier vous avez Toulouse. On vit, on travaille, on se détend dans des lieux différents. Le moteur c'est la recherche de plus d'espace, la recherche d'une qualité de cadre de vie et d'une nature un peu indifférenciée. On a des mobilités pendulaires, des bi-motorisations.

Les problèmes sont des problèmes sociaux, d'insécurité, de précarité. Les espaces ruraux de ce scénario sont dans une optique d'économie résidentielle.

Le second scénario, celui des campagnes intermittentes, c'est le scénario des mobilités où les personnes peuvent habiter à plusieurs endroits à la fois parce que on veut bénéficier à la fois des avantages de la ville et de ceux de la campagne et qu'on ne veut pas choisir. Il faut en avoir les moyens ! il y a donc ceux qui peuvent s'offrir cela et ceux qui sont au service de ceux qui peuvent s'offrir cela. L'enjeu c'est la qualité du patrimoine, un nouveau rapport au patrimoine, c'est une capacité à développer un art de vivre personnel. Ce scénario travaille beaucoup plus sur le temps que sur l'espace. Ce qui est important ce sont les temporalités, la maîtrise du temps. C'est aussi un scénario qui demande des innovations en termes de partage du temps, partage de véhicules etc.

Le troisième scénario nous a été imposé, car il fallait un scénario qui réponde à des crises. Il m'intéresse moins et nous ne l'avons rencontré nulle part. Nous avons pris PACA pour le voir, mais on ne le voit nulle part sauf peut-être à Hong-Kong ou à Singapour quand on est vraiment sur la ville où il n'y a pas beaucoup d'espace. Dans ce scénario, il y a une ségrégation des espaces, entre le centre-ville, les espaces qui font vivre la ville et des espaces désertiques presque à la périphérie.

Le dernier scénario, c'est celui des réseaux de villes. Vous avez vu que nous l'avons illustré par la Basse-Normandie et le département de la Manche. Il aurait pu paraître nostalgique, le scénario d'hier où on vivait bien à la campagne ou dans les petites villes. Nous l'avons mis comme le scénario le plus prospectif car ce n'est pas un scénario de repli sur le local, mais un scénario de développement endogène qui est en capacité de se mailler avec ce que Priscilla De Roo appelait les systèmes décentralisés, les dynamiques de systèmes.

Ce qui est important ici, ce n'est pas seulement le développement économique, car ce qui fait la capacité de développement de ce scénario, c'est son extraordinaire attractivité, grâce au cadre de vie. C'est cela qui fait aujourd'hui que les gens vont choisir d'habiter à tel endroit et d'aller y travailler parce qu'ils ont une qualité de vie extraordinaire, des possibilités de se détendre au bord de la mer, de faire du cheval, parce qu'ils ont des hôpitaux pour leurs parents et des collèges pour leurs enfants. La qualité de vie aujourd'hui est complètement déterminante pour le développement économique. Dans un contexte de vieillissement de la population, ce scénario est beaucoup plus solidaire parce qu'il réintroduit des solidarités familiales et de voisinage. Son grand problème est le départ des jeunes. C'est un scénario avec des autochtones, et qui a accepté l'invasion de son territoire par des populations qui viennent et qui n'ont pas le même comportement que des ruraux. Les relations entre les différentes personnes ne sont pas simples.

Notre réflexion a montré, dans chaque scénario, un rapport différent à la nature. Il y a finalement cinq images de la nature qui peuvent être présentes, ensemble ou séparées. Il y a d'abord la nature comme cadre de vie, comme support récréatif – la mer, la montagne .. – la nature comme patrimoine, la nature comme gisement de ressources et la nature qu'il faut préserver comme biodiversité.

Finalement, selon ces scénarios, on a une représentation de la nature différente et on a une répartition des espaces ruraux très différente : dans le premier cas des tissus discontinus, dans le deuxième cas des lieux singuliers, dans le troisième cas une

spécialisation fonctionnelle des espaces, et dans le quatrième cas le mot clé est diversité et équilibre, diversité des formes productives, variété des paysages, à la fois de l'élevage, de l'herbe, des cultures, des espaces protégés. Là, plutôt que de parler de préservation de l'environnement, plutôt essayer d'avoir une conception dynamique du développement durable.

Quelle gouvernance de ces espaces ruraux ?

Ce peut être le laisser-faire : les ménages aménagent le territoire. On prend acte que tel ou tel ménage va s'installer à tel ou tel endroit. L'enjeu majeur c'est le foncier, selon la distance au centre, selon la structuration spatiale, les frontières entre l'urbain et la résistance agraire. La question est de savoir comment contrôler ces enjeux fonciers et quels sont les acteurs des projets interterritoriaux ?

Dans les campagnes intermittentes, l'enjeu c'est la valorisation du patrimoine paysager, productif, culturel et immatériel. Il y a deux types de campagnes intermittentes : le Perche par exemple où on va habiter mais n'est pas un lieu de production particulier et d'autres endroits comme le sillon alpin ou la région de Grenoble où on a à la fois ces lieux particuliers et une capacité de développement économique et technologique qui crée un environnement agréable à vivre et innovant.

Sur les campagnes de densification urbaine, le risque c'est la concentration urbaine, c'est la segmentation spatiale. La question est comment rendre supportable cette densité urbaine, comment introduire la campagne dans la ville, comment introduire l'agriculture dans la ville etc.

Le dernier enjeu finalement c'est de concilier toutes ces diversités : la diversité des usages, la diversité des espaces, la diversité des formes productives, comment fédérer les acteurs, pour mettre en place des projets territoriaux et faire en sorte que nos stratégies deviennent effectivement des résultats.

Finalement quelle politique publique pouvait-on associer à tout cela ?

Nous avons décliné pour chacun des scénarios les politiques publiques dans le domaine de l'urbanisme, du foncier, du logement, du transport ou des droits de protection des espaces agricoles en insistant sur les domaines pour lesquels il n'y avait pas d'acteur particulier.

Illustration des scénarios par dynamiques territoriales

| SC1: Scénario illustré par Midi-Pyrénées | SC2: Scénario illustré RA (Sillon alpin) |
|--|--|
| Croissance démo. aire urbaine Toulouse, urbanisation diffuse sur 5 départements Déstructuration espaces agricoles (tensions sur l'eau) Campagne duale: nature (Pyrénées) et résidentielle Gouvernance par métropole toulousaine <i>Enjeu de maîtrise de l'étalement urbain: aménager espace ouverts, centralités multiples, politiques foncières</i> | Ville linéaire de Grenoble à Genève Campagnes-nature à l'ht v.a., lieux singuliers: Chartreuse, Bauges, Vercors... Diois Hybridation résidences, agriculture, tourisme Patrimonialisation, image attractive firmes Gouvernance par FNR, / métropole <i>Épifanisations vers des lieux de vie réservés à populations aisées, et dynamique articulant métropoles et territoires ruraux intermittents</i> |
| SC3: Scénario illustré par PACA | SC4: Scénario illustré BN (Manche) |
| Continuum urbain multipolaire littoral (Menton-Montpellier), couloir Décomposition de la notion de campagne: moyen pays avec villes denses, arrière-pays montagnard désertifié, forêts <i>Enjeu de gouvernance régionale: tensions sociales; risques naturels, d'incendie, de pollution</i> | Équilibre et diversité, complémentarité Répartition équilibrée populations Réseaux petites villes et bourgs Combiner usages de campagne / accès services urbains, paysages, activités variés (TC) <i>Enjeu de gouvernance territoriale: hybridations pour qualification mutuelle prod/terr, risques périurbanisation ou déshabitement</i> |

Revenons sur nos quatre scénarios pour bien voir l'illustration de ce que nous avons dit.

Le débat de ce matin sur la métropole et sur la métropole aspirante est important. Nous avons pris Toulouse, nous aurions pu prendre Montpellier comme des métropoles qui ont une capacité aspirante telle qu'elles assèchent un peu leur arrière-pays. Nous avons vu l'aire urbaine de Toulouse qui est une déstructuration des espaces agricoles, et en même temps une campagne duale entre des lieux de résidence et la nature. L'enjeu était là véritablement un enjeu de maîtrise de l'étalement urbain : aménager des espaces ouverts car nous en sommes plus du tout sur une logique de pôle. Certains parlaient de peau de léopard. Il faut voir effectivement comment on peut mettre des espaces ouverts, des espaces de respiration dans des espaces qui s'urbanisent.

Le deuxième scénario a été illustré par le sillon alpin. On voit qu'il y a une ville linéaire de Grenoble à Genève et où la campagne est une campagne-nature à haute valeur ajoutée avec notamment des parcs, des lieux singuliers, la Chartreuse, le Vercors etc. qui permettent une hybridation des résidences, de l'agriculture et du tourisme. On a une forte patrimonialisation, une image attractive des entreprises qui attire les activités. La gouvernance se fait par des parcs naturels et au niveau des métropoles. Face aux questions de ruralité, il faut savoir quels sont les acteurs qui peuvent porter ces politiques. Est-ce que ce sont les agglomérations ? On voit bien qu'est apparu là ce qui est intéressant : les parcs nationaux, les parcs régionaux. Il est clair qu'il y a pour intégrer cette nouvelle alliance des villes et des campagnes des acteurs qui sont capables de porter à la fois la question des villes et la question des campagnes.

Dans le scénario 3, on a un continuum urbain, avec à la limite une décomposition de la notion même de campagne, et il est vrai que l'on trouve la campagne

dans l'arrière-pays, avec des villes denses, mais qui risque de se désertifier.

Enfin, regardons le scénario de la Basse-Normandie et particulièrement de la Manche, dont on a parlé ce matin au sujet de Saint-Lô. Il me semble que Saint-Lô a une chance extraordinaire, c'est d'être dans la Manche. Outre tous les projets qu'ils ont, ils sont dans un département qui présente un patrimoine naturel, un patrimoine culturel. Les villes sont attractives, car c'est un département où il fait bon vivre. Il n'y a pas le TGV mais le département a été désenclavé par la route mais surtout par le

numérique : le parti pris a été que l'ADSL soit dans tous les villages très vite . Ce territoire que tout le monde disait en déclin est un modèle de ruralité dans une perspective de développement durable, parce que il conjugue diversité, équilibre des populations sur tout le territoire, équilibre des emplois, variété des activités et ce que j'appelle la qualification mutuelle des territoires aujourd'hui, c'est-à-dire avoir la capacité d'assurer à la fois des fonctions résidentielles, récréatives et productives. C'est ce que Armand Frémont appelle la géodiversité.

Question de Laure Després, professeure en sciences économiques à l'université de Nantes

Avez-vous pour chacun des scénarios une estimation des émissions des gaz à effet de serre. Il me semble que le premier scénario et même le deuxième conduisent à des émissions très fortes qui conduiraient à des augmentations de température telles que on serait dans le cas de figure envisagé par

Nicolas Stern dans son scénario le plus pessimiste. Une augmentation de température de 6°C nous conduirait à une baisse très forte du niveau de vie. Je vois mal la connexion entre vos scénarios et les scénarios du GIEC qui sont pourtant des choses à envisager.

Réponse de Olivier Mora

Nous n'avons pas fait d'estimation sur les gaz à effet de serre. Les scénarios du GIEC à 2030 parlent d'une augmentation de température de 1 à 3°C. Nous avons estimé que c'était un enjeu mais nous n'avons pas vraiment travaillé dessus. Du point de vue des transports et des déplacements, nous avons réfléchi dans le premier scénario sur le fait que les mobilités

telles qu'elles sont aujourd'hui - automobiles utilisant du pétrole - ne peuvent pas continuer. On avait imaginé que les déplacements du scénario 1 puissent se faire en voitures électriques. Dans le scénario 2 on peut imaginer des déplacements ville-campagne se faisant par des transports collectifs

Réponse de Edith Heurgon

Ces scénarios ne sont pas des scénarios France entière mais des scénarios par territoire, qui peuvent donc se combiner. Il est certain que dans une perspective de diminution de l'énergie disponible, le scénario 1 n'est pas viable ; Le scénario 3 permet de réduire les émissions mais n'est peut-être pas réaliste. Le scénario 2 peut l'être, car il suppose un haut niveau d'innovation mais il n'est pas applicable partout. Le scénario 4 pose aussi des problèmes de mobilité car il est clair que quand on a beaucoup de petites villes, l'organisation des transports est une

chose difficile. C'est une prospective pour se poser des questions, et mettre en scène les acteurs, leurs comportements et non pas dire « que faire ? nous allons à la catastrophe avec le changement climatique ». Il s'agit là de réfléchir à la manière dont une société urbaine peut s'approprier les différents espaces ruraux et non de produire des scénarios à mettre en oeuvre. Cela a été fait pour que l'INRA se définisse des axes de recherche, avec une vision plus anthropologique des choses.

Question de Jean-Jacques Duhayon

La question de l'approvisionnement alimentaire n'a été traitée dans aucun des scénarios, alors que se

pose le problème de la survie de l'appareil productif agricole.

Réponse de Olivier Mora

Nous n'avons pas fait de travail sur les filières agricoles mais dans le scénario 3 nous avons travaillé sur la reconcentration des lieux de production et des

lieux de consommation liée à la hausse des coûts de transport.

Réponse de Edith Heurgon

D'autres prospectives de l'INRA traitent de ces questions. L'exercice présenté ici ne traite pas de tous les problèmes mais comportait un volet sur

l'agriculture, le développement durable et l'environnement que nous n'avons pas traité ici, mais que vous pourrez avoir dans les rapports.

Ronan Le Délézir

Nous avons parlé de nouvelles ruralités. Nous allons maintenant passer au littoral avec la question « Comment évaluer la capacité d'accueil ? » avec

Céline Chadenas, chercheuse en bio-géographie, Agnès Pouillaude, chercheuse en économie et Patrick Pottier de l'université de Nantes.

Patrick Pottier

Nous avons été sollicités il y a deux ans par la Direction Régionale de l'Équipement des Pays de la Loire pour mener une réflexion sur la capacité d'accueil.

Nous nous sommes insérés dans une recherche partenariale pour déboucher sur une réflexion opérationnelle qui associe la Direction Régionale de l'Équipement, les Directions Départementales de Loire-Atlantique et de la Vendée et deux collectivités locales en Loire-Atlantique et en Vendée.

Au sein de l'université, nous avons sollicité des collègues de Droit et d'Économie. Nous aurions aimé avoir de collègues des Sciences de la nature et des sociologues mais cela n'a pas pu se faire.



La notion de capacité d'accueil est liée en France à la loi Littoral, notamment à l'article L 46-2 qui commence ainsi : « Pour déterminer la capacité d'accueil des espaces urbanisés ou à urbaniser, les documents d'urbanisme doivent tenir compte de ... ». En France nous avons donc une vision qui s'est un peu limitée au carcan de cette loi Littoral, et on

s'aperçoit que 20 ans après la loi, on a du mal à définir les contours de cette notion. Je pense que le moment était venu de dépoussiérer cette question surtout à l'heure où on a une réelle pression sur le littoral et où dans d'autres régions notamment méditerranéennes, on a des réflexions sur la capacité d'accueil qui sont allées bien au-delà de ce que nous avons fait en France.

Dès le départ de notre réflexion, nous avons souhaité structurer notre démarche autour de trois éléments qui nous semblaient essentiels :

- D'abord le bilan de la loi Littoral et la prise en compte d'une situation étonnante. Lorsqu'on regarde les plus récents rapports du Gouvernement au Parlement sur l'application de la loi Littoral, on voit que la capacité d'accueil fait partie de ces concepts flous, d'application difficile. Il n'était donc pas possible de faire abstraction de ce contexte national français.
- Deuxième élément essentiel à prendre en compte, celui des changements institutionnels on imagine mal comment engager une réflexion avec des collectivités sans tenir compte des nouvelles relations entre l'Etat et les collectivités locales, sans tenir compte des nouveaux modes de gouvernance, d'autant plus que nous sommes dans un domaine de réflexion qui doit

être partagé tellement les points de vue qui se portent sur les pressions urbaines ne vont pas dans le même sens.

- Troisième élément contextuel, celui du développement durable, l'extension de ce concept au littoral, et d'un point de vue formel, un contexte communautaire qui, sur la capacité d'accueil, nous impose un certain nombre d'éléments à prendre en compte. Il est certain que traiter de la capacité d'accueil aujourd'hui, c'est avoir conscience des dégradations majeures des espaces littoraux et c'est avoir à l'esprit le legs nécessaire aux générations futures. C'est aussi l'interrelation des domaines société, environnement, économie, d'autant que, sur cette question, on est resté en France sur une vision très urbano-centrée

D'autres nous imposent d'agir, notamment au niveau international et communautaire, au travers de recommandations, de directives, de protocoles. Recommandations sur la gestion intégrée des zones côtières en 2002, directive « Eaux de baignade » en 2006, protocole gestion intégrée des zones côtières sur la méditerranée en janvier 2008 qui contient plusieurs pages sur la question de la capacité d'accueil.

Ronan Le Délézir

Développement durable, gestion intégrée des zones côtières sont au cœur de votre réflexion. Vous allez

maintenant nous présenter les principes innovants de votre méthode d'évaluation.

Céline Chadenas

Trois principes de base ont structuré notre démarche : le premier vise à sortir des démarches sectorisées qui visent à la mise en place d'un chiffre. La synthèse bibliographique effectuée en préalable sur les méthodologies existantes nous a permis de comprendre qu'une démarche d'évaluation de la capacité d'accueil liée à une démarche de SCoT ou de PLU ne doit pas s'inscrire dans un questionnement dans lequel on ne vise qu'à calculer une capacité d'accueil dans un secteur.

Nous avons identifié plusieurs secteurs : cela peut être la capacité de charge d'un milieu naturel, la

capacité d'organisation, la capacité de financement d'une collectivité.

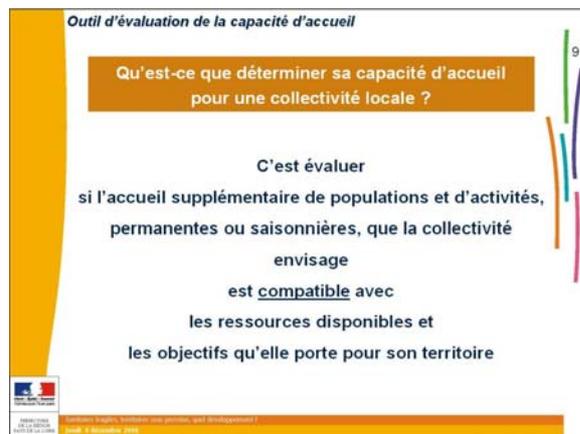
La démarche sectorisée porte l'attention sur un secteur. Par exemple une commune qui constate que sa capacité d'hébergement est de 30 000 lits alors que son besoin est estimé à 50 000 peut décider d'accroître sa capacité d'hébergement sans tenir compte de l'impact sur son territoire de cet accroissement. La méthodologie que nous proposons nécessite une approche intégrée. Elle doit être perçue de façon beaucoup plus globale au niveau des impacts, elle doit souligner les interactions entre les différentes ressources d'un territoire et mettre en

perspective la démarche avec les enjeux de ce territoire. C'est pour cela que nous avons décidé de construire un système d'alerte et de suivi des

ressources articulé avec les préoccupations et les enjeux du territoire.

Patrick Pottier

Premier principe donc, sortir des démarches sectorisées. Deuxième principe c'est centrer l'approche sur le capital du territoire en termes de ressources.



On part du principe que le littoral possède un capital qui peut être valorisé, mais qui peut être aussi détérioré. Nos partons du constat bien simple que les ressources sont fragiles et épuisables. Leur altération, voire leur disparition va créer un dommage pour les sociétés et les générations futures. L'hypothèse de travail s'est centrée sur cette question des ressources, de leur vulnérabilité, de leur consolidation, la prise en compte de ce que nous avons appelé « système de ressources territorialisé » qui correspond au capital de ce territoire, de biens mais aussi de qualité de vie. Nous avons proposé une définition : le système de ressources d'un territoire se définit comme un ensemble organisé d'interactions entre les ressources d'un espace approprié par une communauté pour assurer la satisfaction de ses besoins présents et futurs.

Nous nous sommes aperçus au cours de cette réflexion qu'il existait des classifications des ressources. Dans la prise en compte d'un concept aussi large que celui de la capacité d'accueil, il faut bien cerner ce que l'on appelle ressource, car il y a une très grande diversité d'objets. Nous avons donc aussi proposé une définition de la ressource qui est un élément reconnu comme nécessaire au projet de territoire, contribuant à la richesse, ou à la qualité

qu'offre le milieu aux sociétés qui l'occupent. Partant de ce principe, les ressources du littoral qui vont être impactées par plus de population et plus d'activités ne sont pas strictement du domaine environnemental. Il y a bien sûr l'eau qui peut être dégradée si les pressions humaines ne sont pas maîtrisées, il y a le sol, l'air, la flore, la faune, mais il y a aussi des ressources autres et notamment des grandes sphères du développement durable, par exemple le savoir-faire des ressources humaines. On s'aperçoit bien que dans nos régions littorales que sous la pression touristique, avec l'apport d'une population importante, cette ressource humaine va être en danger. C'est la même chose pour le patrimoine culturel. Nous savons que dans le domaine de l'architecture, sous la pression de l'augmentation des prix du foncier, cette ressource du patrimoine architectural sur le littoral va se réduire, voire disparaître si on n'y porte pas attention.

Environnement, société, c'est la même chose pour les questions purement économiques, notamment les questions du capital matériel. Sur un territoire littoral, on s'aperçoit que d'année en année les embouteillages sont de plus en plus nombreux, ce qui témoigne de l'altération d'un équipement, d'un capital matériel celui de la voirie, qui se retrouve sous-dimensionnée par rapport aux pressions humaines qui s'exercent sur le territoire.

La capacité d'accueil va être évaluée par rapport au constat que l'on peut faire de la fragilité de ses ressources, fragilité qui va dépendre des caractéristiques des ressources, de leur vulnérabilité, de leur résilience. L'attention portée aux ressources vise à évaluer la capacité d'accueil potentielle d'un territoire au regard de l'observation de ce qui nous semble être déséquilibré, saturé, pour essayer de voir si, sur un territoire donné, le système de ressources est mis en danger, et si ces ressources sont à un niveau d'altération ou de mise en danger. Pour finir là-dessus, il fallait une définition de la capacité d'accueil : elle représente le niveau maximum de pression exercé par les activités des population permanentes et saisonnières que peut supporter le système de ressources du territoire sans mettre en péril ses spécificités.

Agnès Poullaude

Le troisième et dernier principe innovant qui a prévalu a été d'articuler la capacité d'accueil avec la capacité de développement, puisqu'on avait besoin de relier la capacité d'accueil à la dynamique du territoire. La capacité d'accueil est intéressante en terme de concept opératoire : on réfléchit en terme de taille (taille des plages) en terme de quantité (nombre de touristes en séjour) ou de capacité résiduelle (capacité résiduelle de la station d'épuration par exemple). Mener une réflexion sur la capacité d'accueil c'est aussi évaluer la mise en péril du capital de ressources du territoire

Nous proposons une évaluation qui fait le lien entre les différents domaines de ressources, environnement, économie et société. Quand on s'intéresse au sol, on montre que cette ressource peut être convoitée à la fois par l'agriculture, par la construction de logements, résidences principales et secondaires. Nous proposons aussi de lier les impacts entre les différents secteurs. Ainsi, une carence dans le dimensionnement des équipements d'assainissement ou de collecte des eaux pluviales va entraîner une dégradation des eaux côtières, ce qui a un impact sur l'image d'une station balnéaire, sur la qualité des eaux pour la conchyliculture, et sur la biodiversité de l'écosystème côtier.

De la même manière, nous proposons de faire le lien entre les territoires. Ainsi, tous les territoires n'incinèrent pas leurs déchets sur place ; la Mayenne

par exemple possède un incinérateur qui est sollicité par d'autres départements des Pays de la Loire. De même, l'approvisionnement en eau potable en Vendée, sujet de tension en période estivale, demande une organisation qui ne se fait pas à l'échelle d'une commune. Dans notre réflexion, nous avons une vision qui est centrée sur le capital de ressources du territoire, mis en perspective d'autres territoires et d'autres générations dans le temps.

Pour résumer, la capacité d'accueil, c'est bien mais ce n'est pas suffisant. Les acteurs ont besoin de mettre leur territoire en projet et il était nécessaire d'adosser à la notion de capacité d'accueil une seconde notion de capacité de développement qui permette de mieux rendre compte des possibilités de développement. L'intérêt de la capacité de développement, c'est de confronter la question opératoire de taille et de capacité résiduelle aux objectifs du territoire. Nous avons bien vu ce matin avec Saint-Lô que, quand on a des objectifs forts, il faut aussi réfléchir à la manière dont on les mettra en œuvre. Capacité d'accueil et capacité de développement viennent s'articuler sur ce point là. Nous proposons comme définition de la capacité de développement que c'est l'ensemble des possibilités offertes par ce capital de ressources du territoire dans la perspective de la mise en place du projet de territoire. Cela permet un changement d'échelle de la réflexion.

Ronan Le Délézir

Merci de nous avoir éclairé. Je vais prendre maintenant ma casquette d'élu. Je dois faire mon SCoT et mon PLU. On me demande de calculer la capacité d'accueil. Concrètement, comment fais-je ?

J'ai un certain nombre d'indicateurs, des diagnostics faits par des bureaux d'études, mais comment vais-je répondre au DDE qui me demande quelle est ma capacité d'accueil ?

Agnès Poullaude

Pour une collectivité locale, déterminer la capacité d'accueil, c'est évaluer si l'accueil de population et d'activités supplémentaires, donc nouveaux habitants et touristes, est compatible avec ce dont on dispose

sur le territoire, le capital de ressources et les objectifs qui sont portés localement. Pour passer du discours à l'action, Céline va vous présenter l'outil que nous avons développé.

Céline Chadenas

Cet outil se présente sous la forme d'un ensemble d'indicateurs qui évalue la maîtrise ou la non maîtrise de la capacité d'accueil. Ce système d'indicateurs est construit de manière participative entre les partenaires ayant à mettre en œuvre le projet de territoire par exemple, et il est adapté à chaque territoire. La procédure se déroule en trois étapes

La première vise à mettre en lumière les ressources qui posent question sur ce territoire : quelles sont les ressources sociétales, naturelles ou économiques affectées par des déséquilibres ou des saturations ? La démarche est co-construite et a déjà été testée. Une discussion s'engage entre les partenaires, chercheurs, services de l'Etat, élus, milieux associatifs. Elle porte sur ce qu'on peut co-évaluer de façon acceptable par tous en fonction des ressources que le territoire souhaite mettre en valeur. La discussion s'appuie également sur des travaux déjà effectués, pré-diagnostic par exemple comme dans le cas d'un de nos territoires-ateliers. La discussion est prolongée par une synthèse qui fait émerger des principes fondamentaux de développement à partir des ressources qui sont interrogées et mises en évidence, dans une perspective de développement durable. Cette première étape se termine par une mise en musique pour révéler les déséquilibres de la capacité d'accueil et de développement sur le territoire expertisé.

Sur le premier territoire, situé dans un contexte insulaire, le groupe de travail a mis en évidence deux principes fondamentaux :

le premier c'est le partage du foncier dans un contexte insulaire subissant un fort processus d'étalement urbain

le second c'est la gestion et la protection de la spécificité de ce territoire littoral avec deux ressources mises en évidence, habiter et travailler sur une île

Le deuxième territoire est situé sur une façade littorale touristique. Trois principes fondamentaux ont été mis en évidence : tout d'abord la maîtrise de l'étalement urbain au regard de la disponibilité foncière, ensuite le maintien de la diversité des usages pour éviter la spécialisation et l'appauvrissement des milieux naturels avec trois ressources principales, la faune, la flore et le tissu économique, le troisième principe enfin est l'intégration des populations par la diversité des modes de déplacement avec deux ressources, mode de vie des individus et capital matériel.

Le nombre de principes fondamentaux n'est pas le même sur chaque territoire, et ce sont les acteurs qui décident . A l'issue de cette étape nous disposons donc des principes fondamentaux qui indiquent les processus perturbateurs à l'œuvre dans un contexte d'accueil supplémentaire de population et d'activités, ainsi que les éléments qui contribuent à la richesse ou à la qualité du milieu, donc ceux que le territoire souhaite consolider. Ils permettent aussi de souligner les grandes orientations politiques ou réglementaires qui vont guider la gestion du territoire et de ses ressources.

Agnès Pouillaude

Dans le contexte insulaire, deux principes fondamentaux sont identifiés dont on part pour dérouler la deuxième étape : questionner les atteintes portées aux ressources par la pression humaine, par exemple la difficulté à partager le foncier dans un contexte de fort étalement urbain. On part de cette question forte pour voir comment elle se décline sur le territoire et comment elle impacte cette ressource à enjeu particulière, le sol, mais aussi l'ensemble des ressources du territoire. Cette étape est menée de manière participative. Nous avons d'abord discuté avec les élus sur les thématiques fortes puis nous les avons rencontré au cours d'un deuxième groupe de travail, en demandant comment ils identifiaient leurs

propres objectifs. Pour décliner cela, on se sert d'une grille d'évaluation

La première colonne avec les petits ovales rouges reprend une classification des ressources types, environnementales, sociales et économiques, et pour la question du partage du foncier, la première ressource à enjeu était bien sûr le sol. L'objet du groupe de travail c'est de dire « sur votre territoire insulaire, comment se pose la question du sol ? La part du sol affectée à l'urbanisation va-t-elle favoriser l'étalement urbain ? ». Vous imaginez les discussions entre ceux qui sont plutôt pour la protection des espaces et ceux qui sont plutôt pour l'urbanisation. On s'est aperçu qu'il faut non seulement poser une question mais avoir une formulation en termes de

capacité qui soit plus synthétique et qui soit un vecteur de l'action publique, comme par exemple la capacité à maîtriser l'extension urbaine. La dernière manière de s'interroger sur la ressource sol, c'est l'entrée par les déséquilibres. Dès que vous demandez en réunion ce qui ne va pas, on obtient des réponses, par exemple, « on n'a pas assez de terrains constructibles ».

Nous avons proposé un grille d'évaluation avec ce pavé, à la fois une question, une capacité et un éclairage en termes de déséquilibre, qui permet aussi

à chacun des acteurs de pouvoir se retrouver dans l'une des formulations.

A l'issue de cette deuxième étape, l'intérêt est que nous n'avons pas proposé de système d'indicateurs de capacité d'accueil, valable pour tous les territoires littoraux. La grille sert donc à définir ce que sera le champ couvert par le système d'indicateurs : que faut-il observer sur notre territoire ? nous connaissons les déséquilibres pour lesquels nous souhaiterions avoir un éclairage, une mesure. Cette mesure, le système d'alerte et de suivi mis en place, c'est la dernière étape qui va vous être présentée.

Patrick Pottier

La dernière étape c'est la mise en place assez classique d'un système d'indicateurs. Poursuivons la discussion sur la façon dont le territoire va éviter la mise en péril de la ressource sol et sur le déséquilibre qu'on ne souhaite pas face à une pression humaine trop importante. On se rend compte que sur le problème du sol, la question de fond c'est la capacité résiduelle d'urbanisation. Nous allons passer à une grille d'indicateurs pour valider ou pas l'hypothèse de départ : il y a une offre de terrains constructibles inadaptée à la demande et un gaspillage de la ressource sol. Nous calculons donc la surface résiduelle d'urbanisation, c'est-à-dire les parcelles qui

restent à urbaniser dans le cadre du PLU. Nous allons ramener cela au processus d'urbanisation en cours, ce qui donne 180 ha constructibles pour une moyenne de 82 constructions par an, ce qui fait un potentiel de construction de 18 à 23 ans, en fonction du taux de rétention. Cet indicateur est mis en discussion, pour savoir si on est dans une situation avérée de déséquilibre, si on gaspille le sol, si au contraire on a une bonne gestion du sol. Si le sol est gaspillé, on essaie de tirer la ficelle jusqu'au bout : quelle serait la valeur cible ? Comment ramener la situation à une maîtrise correcte de l'urbanisation, pour une capacité résiduelle raisonnable ?

Ronan Le Délézir

Nous avons des indicateurs, ressource par ressource, un processus de question capacité-déséquilibre. Vous arrivez à de fiches d'indicateurs ressource par ressource. A la fin il faut calculer sa capacité

d'accueil. Vous avez donc une vision d'ensemble du territoire c'est-à-dire ce qui va alimenter le Plan d'Aménagement et de Développement Durable. Vous allez nous présenter la finalisation de ce projet.

Patrick Pottier

Nous allons produire un ensemble de tableaux assez classiques de système d'indicateurs. L'essentiel est que, avant de proposer l'indicateur, on a posé ce que l'on voulait évaluer comme hypothèse de déséquilibre de la ressource. Nous savons donc pourquoi nous

allons rechercher telle ou telle donnée. Cela se présente sous cette forme.

Sur la commune insulaire, on arrive à 80 situations de déséquilibre, ce qui produit 72 indicateurs fondamentaux, distincts des 10 indicateurs complémentaires, mobilisés quand l'indicateur fondamental

traduit une situation de déséquilibre dont il faut explorer plus en avant la situation. Cela nous fait un tableau synoptique de 82 indicateurs. Notre problème

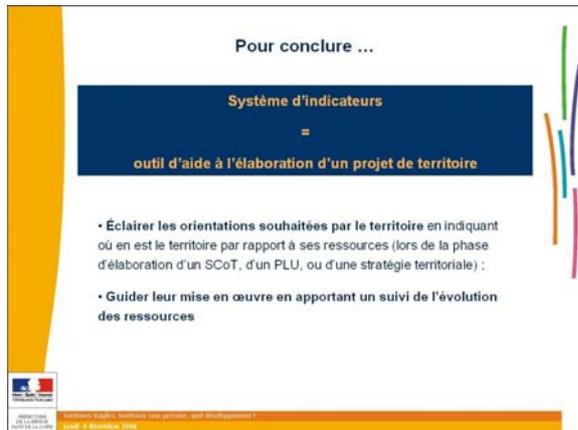
est de trouver les données pour éclairer tous ces indicateurs.

| Modèle du tableau synthétique des indicateurs de la capacité d'accueil | | | | 23 |
|---|---------------|--|----------|----|
| Situation de déséquilibre : | | | | |
| [rouge] importante | | [orange] réelle en partie maîtrisée | | |
| [vert] maîtrisée | | [gris] donnée non disponible | | |
| Ressource principale potentiellement en danger : l'eau | | | | |
| 1. | Capacité à... | Indicateur 1a : intitulé de l'indicateur | [rouge] | |
| | | Indicateur 1b : intitulé de l'indicateur | [orange] | |
| | | Indicateur 1c : intitulé de l'indicateur | [vert] | |
| | | Indicateur 1d : intitulé de l'indicateur | [orange] | |
| 2. | Capacité à... | Indicateur 2a : intitulé de l'indicateur | [orange] | |
| | | Indicateur 2b : intitulé de l'indicateur | [vert] | |
| | | Indicateur 2c1 : intitulé de l'indicateur | [orange] | |
| 3. | Capacité à... | Indicateur 3a : intitulé de l'indicateur | [vert] | |
| Ressource principale potentiellement en danger : le sol | | | | |
| 4. | Capacité à... | Indicateur 4a : intitulé de l'indicateur | [orange] | |
| | | Indicateur 4b : intitulé de l'indicateur | [orange] | |
| 5. | Capacité à... | Indicateur 5a : intitulé de l'indicateur | [orange] | |
| | | Indicateur 5b : intitulé de l'indicateur | [rouge] | |
| | | Indicateur 5c : intitulé de l'indicateur | [orange] | |
| | | Indicateur 5d : intitulé de l'indicateur | [orange] | |
| | | Indicateur 5e : intitulé de l'indicateur | [orange] | |
| 6. | Capacité à... | Indicateur 6a : intitulé de l'indicateur | [orange] | |
| | | Indicateur 6b : intitulé de l'indicateur | [orange] | |
| 7. | Capacité à... | Indicateur 7a : intitulé de l'indicateur | [rouge] | |
| | | Indicateur 7b : intitulé de l'indicateur | [rouge] | |
| Ressource principale potentiellement en danger : la faune | | | | |
| 8. | Capacité à... | Indicateur 8a : intitulé de l'indicateur | [orange] | |
| | | Indicateur 8b : intitulé de l'indicateur | [orange] | |
| Ressource principale potentiellement en danger : la flore | | | | |
| 9. | Capacité à... | Indicateur 9a : intitulé de l'indicateur | [orange] | |
| 10. | Capacité à... | Indicateur 10a : intitulé de l'indicateur | [orange] | |
| Ressource principale potentiellement en danger : la culture locale | | | | |
| 11. | Capacité à... | Indicateur 11a : intitulé de l'indicateur | [orange] | |
| 12. | Capacité à... | Indicateur 12b : intitulé de l'indicateur | [orange] | |
| 13. | Capacité à... | Indicateur 13a : intitulé de l'indicateur | [rouge] | |
| Ressource principale potentiellement en danger : la démographie | | | | |
| 14. | Capacité à... | Indicateur 14a : intitulé de l'indicateur | [orange] | |
| | | Indicateur 14b : intitulé de l'indicateur | [orange] | |
| | | Indicateur 14c : intitulé de l'indicateur | [orange] | |
| 15. | Capacité à... | Indicateur 15a : intitulé de l'indicateur | [orange] | |
| 16. | Capacité à... | Indicateur 16a : intitulé de l'indicateur | [orange] | |
| | | Indicateur 16b : intitulé de l'indicateur | [orange] | |
| Ressource principale potentiellement en danger : le mode de vie des individus | | | | |
| 17. | Capacité à... | Indicateur 17a : intitulé de l'indicateur | [orange] | |
| | | Indicateur 17b : intitulé de l'indicateur | [orange] | |
| 18. | Capacité à... | Indicateur 18a : intitulé de l'indicateur | [orange] | |
| | | Indicateur 18b : intitulé de l'indicateur | [orange] | |
| Ressource principale potentiellement en danger : le mode d'habiter | | | | |
| 19. | Capacité à... | Indicateur 19a : intitulé de l'indicateur | [orange] | |
| | | Indicateur 19b : intitulé de l'indicateur | [orange] | |
| | | Indicateur 19c : intitulé de l'indicateur | [orange] | |
| 20. | Capacité à... | Indicateur 20a : intitulé de l'indicateur | [orange] | |
| | | Indicateur 20b : intitulé de l'indicateur | [orange] | |
| 21. | Capacité à... | Indicateur 21a : intitulé de l'indicateur | [orange] | |
| | | Indicateur 21b1 : intitulé de l'indicateur | [orange] | |
| Ressource principale potentiellement en danger : le mode de travail | | | | |
| 22. | Capacité à... | Indicateur 22a : intitulé de l'indicateur | [orange] | |
| | | Indicateur 22b : intitulé de l'indicateur | [orange] | |
| | | Indicateur 22c : intitulé de l'indicateur | [orange] | |
| | | Indicateur 22d1 : intitulé de l'indicateur | [orange] | |
| 23. | Capacité à... | Indicateur 23a : intitulé de l'indicateur | [orange] | |
| | | Indicateur 23b : intitulé de l'indicateur | [orange] | |
| Ressource principale potentiellement en danger : la vie collective | | | | |
| 24. | Capacité à... | Indicateur 24a : intitulé de l'indicateur | [orange] | |
| | | Indicateur 24b : intitulé de l'indicateur | [orange] | |
| | | Indicateur 24c : intitulé de l'indicateur | [orange] | |
| 25. | Capacité à... | Indicateur 25a : intitulé de l'indicateur | [orange] | |
| Ressource principale potentiellement en danger : le capital matériel | | | | |
| 26. | Capacité à... | Indicateur 26a : intitulé de l'indicateur | [orange] | |
| | | Indicateur 26b : intitulé de l'indicateur | [orange] | |
| | | Indicateur 26c : intitulé de l'indicateur | [orange] | |
| | | Indicateur 26d1 : intitulé de l'indicateur | [orange] | |
| | | Indicateur 26e : intitulé de l'indicateur | [orange] | |
| | | Indicateur 26f : intitulé de l'indicateur | [orange] | |
| Ressource principale potentiellement en danger : le capital financier | | | | |
| 27. | Capacité à... | Indicateur 27a : intitulé de l'indicateur | [orange] | |
| | | Indicateur 27b : intitulé de l'indicateur | [orange] | |
| | | Indicateur 27c : intitulé de l'indicateur | [orange] | |
| 28. | Capacité à... | Indicateur 28a : intitulé de l'indicateur | [orange] | |
| | | Indicateur 28b : intitulé de l'indicateur | [orange] | |
| | | Indicateur 28c : intitulé de l'indicateur | [orange] | |
| | | Indicateur 28d : intitulé de l'indicateur | [orange] | |
| Ressource principale potentiellement en danger : le tissu économique local | | | | |
| 29. | Capacité à... | Indicateur 29a : intitulé de l'indicateur | [orange] | |
| | | Indicateur 29b : intitulé de l'indicateur | [orange] | |
| Ressource principale potentiellement en danger : l'offre de services d'intérêt général | | | | |
| 30. | Capacité à... | Indicateur 30a : intitulé de l'indicateur | [orange] | |
| | | Indicateur 30b : intitulé de l'indicateur | [orange] | |
| | | Indicateur 30c : intitulé de l'indicateur | [orange] | |
| Ressource principale potentiellement en danger : l'organisation du capital productif | | | | |
| 31. | Capacité à... | Indicateur 31a : intitulé de l'indicateur | [orange] | |
| | | Indicateur 31b : intitulé de l'indicateur | [orange] | |
| | | Indicateur 31c : intitulé de l'indicateur | [orange] | |

Nous avons des fiches qui correspondent à chaque capacité du territoire à éviter la mise en péril d'une ressource, donc au lieu d'avoir 82 fiches d'indicateurs, on a 34 fiches, chaque fiche regroupant un ensemble de déséquilibres qui va alimenter une réflexion plus globale. Après traitement, discussion et évaluation de la donnée, chaque fiche débouche sur une visualisation formelle : est-ce que la situation de déséquilibre mise en évidence au départ est avérée ? Est-ce une situation réelle mais maîtrisée ? Y a-t-il maîtrise totale donc préservation de la ressource ? Dernière étape : nous regroupons tout dans un tableau synoptique général pour avoir toutes les ressources, tous les déséquilibres mis en hypothèse, avec les petites lumières, la verte, l'orange, la rouge, ce qui permet d'avoir des entrées discutées. Nous pouvons avoir une entrée par type de ressources, donc une entrée très fragmentée. Nous pouvons avoir une entrée plus regroupée par situation de déséquilibre, nous pouvons avoir un indicateur global

qui permet d'évaluer la mise en péril des ressources. Pour ce dernier nous affectons 2 à une situation de déséquilibre importante, 1 à une situation de déséquilibre réel en partie maîtrisée, 0 à une situation maîtrisée. Si nous arrivons à une situation supérieure à la valeur médiane, on se pose des questions sur la maîtrise globale des pressions humaines sur le territoire. Cela n'empêche pas, si nous sommes en-dessous de la médiane de cerner des domaines où il faut porter la discussion. Pour conclure, l'objectif n'est pas de donner des bons points et des mauvais points mais de discuter des éléments qui nous paraissent fondamentaux et qui vont ressortir des réunions de préparation et de l'analyse. La capacité d'accueil ne se calcule pas, elle se négocie. Ce qui est intéressant dans ce système d'indicateurs est ce qui se passe pendant l'élaboration, le travail d'échanges, les discussions. Prenons un exemple : sur un territoire littoral, on interdit la pêche à pied trois jours puis dix jours par

an. Qu'est ce qui est acceptable ? Il n'y a pas de règle, donc il faut une vraie discussion sur les causes de l'altération des eaux donc de l'interdiction.



Le système d'indicateurs a été conçu comme un outil d'aide à l'élaboration d'un projet de territoire. Nous sommes très près de la démarche d'évaluation environnementale, mais regardée sous un angle particulier – jusqu'où peut-on aller face aux pressions humaines qui s'exercent sur un territoire ? – et élargie, au delà des questions environnementales, aux questions de société et d'économie.

La démarche qui s'engage est de formaliser cette méthodologie pour la mettre en musique et voir comment avec les services de l'Etat, les collectivités, les conseils locaux, cette question peut être débattue et structurée avec un outil finalement pas si lourd que cela.

Ronan Le Délézir

C'est un bon outil d'aide à la décision et j'espère qu'il servira d'aiguillon, mais nous sommes encore loin de disposer d'autant d'indicateurs pour calculer la

capacité d'accueil. Pour vivre tous les jours cette situation, je peux vous dire qu'on est très loin de cela.

Question de Jean-Jacques Duhayon

J'ai trouvé l'exposé extrêmement intéressant. Je me fais peut-être l'écho de certains dans la salle en vous posant cette question. La question même de la capacité d'accueil en fonction de la disponibilité face à la vulnérabilité des ressources ne porte-t-elle pas en germe la question de la sanctuarisation du littoral ? Comment gérer cette contradiction

redoutable ? Nous avons des exemples de gestion écologique et intégrée, je pense à l'Allemagne, qui aboutissent à construire des espaces d'exclusion, parce que qui dit sanctuarisation dit rareté, qui dit rareté dit cherté. Sommes-nous bien dans un dispositif vertueux ?

Réponse de Patrick Pottier

Reprenons l'exemple de la pêche à pied restreinte pour des raisons sanitaires. Ce n'est pas pour cela que l'on va décider qu'il n'y aura plus de touristes à La Baule parce que dix jours par an, on ferme les plages, on interdit la pêche à pied et il y a une baisse de la biodiversité et en plus des questions sanitaires qui se posent. Ce qui nous intéresse c'est de dire « il faut poser cette question ». Mes parents pouvaient

pêcher à pied sans restriction sanitaire, pour moi cela arrive, et qu'est ce que je veux pour mes enfants ?

Il y a ensuite une vraie mise en discussion sur les causes de non-maîtrise des pressions anthropiques qui s'exercent sur cette portion de littoral. Certains pourront dire « il y a trop de monde à La Baule, on sanctuarise » mais c'est une solution comme une autre. Il y a peut-être un déficit évident de la capacité d'épuration et on peut remonter aux sources des

pollutions. On peut dire qu'on refuse tout jour d'interdiction, mais les sociétés locales peuvent dire elles aussi « nous pouvons supporter 15 ou même 20 jours d'interdiction, c'est un dommage collatéral du développement ». L'important est d'avoir ce système

d'alerte, de bien le connecter aux éléments structurels liés à la pression humaine puis de donner la responsabilité aux élus locaux de statuer sur cette question.

Question de l'assistance

Je voudrais prolonger la question. On parlait tout à l'heure du renchérissement du foncier. L'arsenal proposé ne va-t-il pas dans le sens d'une raréfaction du foncier avec la possibilité de générer encore plus de ségrégation sociale sur ces territoires littoraux ? Concrètement, sur un terrain disponible, on peut se

dire que la création d'un camping aura plus d'impact que la construction de trois ou quatre villas. Sous prétexte de régulation de la capacité d'accueil, ne va-t-on pas dans une logique de ségrégation accentuée ?

Réponse de Patrick Pottier

L'hypothèse tient à la capacité résiduelle d'urbanisation qui va éclairer cette question du gaspillage du sol. S'il y a une forte capacité résiduelle, elle favorise la dispersion de l'habitat, elle représente un sacrifice du territoire aujourd'hui par rapport à l'avenir. La vraie question n'est pas

forcément l'accès au foncier au travers du prix, c'est la structure foncière. On a des parcelles extrêmement lâches avec des grandes parcelles. On peut s'engager dans une politique de division foncière, ce qui fera baisser le prix des terrains mis en vente puisque les surfaces seront divisées.

Isabelle Valade

Je vais vous parler de la démarche prospective menée par la DRE des Pays de la Loire sur les déplacements à l'horizon 2025. C'est une démarche originale à cette échelle, puisque habituellement en transports on procède plutôt par projection, c'est-à-dire que l'on prend la tendance passée et on la projette sur les dix ans à venir. Là nous nous sommes dits que nous étions dans une démarche d'aide à la décision à un horizon de vingt ans. Nous allons montrer qu'il y a plusieurs futurs possibles, et pour cela, nous nous sommes appuyés sur des travaux de référence :

- « Démarche prospective 2025 et 2050 » du ministère de l'équipement menée sur la période 2003-2006, réflexion menée à partir de quatre scénarios économiques que nous avons appliquée régionalement : le premier c'est une gouvernance mondiale et environnementale dans un contexte d'ouverture économique avec

beaucoup de taxations, le deuxième est un scénario de repli européen et de crise, sans gouvernance, marqué par le protectionnisme, le troisième c'est l'Europe économique dans un ensemble libéral sans gouvernance et le quatrième scénario, c'est une gouvernance européenne et régionale, sans gouvernance mondiale, avec un protectionnisme fort. Ces quatre scénarios étaient assis sur des hypothèses économiques, sur un prix du baril de pétrole compris entre 30 et 120 \$, prix paraissant à l'époque élevé, mais largement dépassable, des taxes carbone, TIPP etc. Nous avons essayé de décliner ce scénario régionalement.

- Comme plusieurs intervenants de ce matin l'ont souligné, beaucoup de données datent du recensement de 1999 ; donc pour nos hypothèses de population, d'actifs, de taux

d'activité, nous sommes partis des projections Omphale de l'INSEE qui permettaient, sans attendre le nouveau recensement, d'avoir des données sur la population et les emplois des cantons des Pays de la Loire. Nous sommes partis sur la base d'une augmentation de la population de 10 % et un vieillissement important puisque 31 % de la population 2005 avait plus de 60 ans et 20 % seulement en 1999.

Nous étions dans une logique de réflexion avec les collectivités, à réfléchir et travailler au futur, avec un système d'ateliers rassemblant des représentants des collectivités et des services de l'Etat, des universitaires, des agences d'urbanisme, un bureau d'études prospectiviste, RCT, et le CETE de l'Ouest qui a conduit tous les travaux de modélisation.

Nous nous sommes intéressés à la démarche prospective pour plusieurs raisons : nous avons un contexte économique en forte évolution que vous connaissez, un contexte écologique, un contexte démographique marqué par le vieillissement de la population. Nous nous intéressons aussi à l'évolution du mode de vie., Nous avons parlé du littoral, et de sa capacité d'accueil, nous savons qu'il y a une forte décohabitation des ménages, et tout cela génère des déplacements. La mobilité croît depuis trente ans mais nous ne savons pas si cela va continuer. Il faut dire aussi que notre région est relativement excentrée par rapport à la « banane bleue » et ce n'est pas neutre en termes de flux.

Pourquoi une démarche prospective sur les déplacements en région ?

- Un contexte économique conditionné par de fortes évolutions : mondialisation, évolution du pouvoir d'achat des ménages, prix de l'énergie, poussée des enjeux écologiques...
- Un contexte démographique en mutation : vieillissement, diminution de la population active
- Des interrogations sur l'évolution des modes de vie : attractivité du littoral, décohabitation,...
- Des interrogations sur l'évolution de la mobilité : vers un essoufflement ?

Nous avons d'abord travaillé sur le diagnostic du territoire régional à l'horizon 2025, en intégrant, selon les quatre scénarios, des modifications possibles de ce que pouvait être le territoire, puis nous avons construit le scénario d'évolution avec des analyses soit des tendances actuelles, soit des ruptures, des hypothèses d'évolution des mobilités. Nous avons construit des scénarios contrastés, transposition des scénarios économiques du ministère, et nous nous sommes lancés dans le chiffrage, avec la modélisation dont vous allez voir les résultats.

Territoires fragiles, territoires sous pression, quel développement ?

Nous avons retenu quatre scénarios. Le premier est intitulé « Croissance durable » qui correspond au scénario environnementaliste du niveau national, c'est une priorité accordée au développement durable dans un contexte de croissance économique et une politique de taxation qui permet de dégager des moyens financiers pour la politique foncière et les transports collectifs

Le deuxième scénario s'appelle « Crise et repli territorial ». La priorité des investisseurs publics va à l'économie et à la dépense sociale. Il y a une paupérisation des pouvoirs publics qui ne permet plus d'investir dans les transports, avec un recentrage de l'activité économique vers les pôles urbains, une dispersion de l'habitat et un reflux des activités de loisirs.

Le troisième scénario, c'est « La métropolisation » scénario de concurrence libérale avec priorité à l'innovation, qui se concentre dans les grandes villes. On a une forte croissance économique une gouvernance libérale et un développement massif de l'économie de loisirs.

Le dernier scénario est aussi un scénario de crise appelé « Repli économique et développement endogène ». On se retrouve dans une production plus près des territoires, avec une stratégie concurrentielle des territoires à l'intérieur même de la région.

Pour chacun des scénarios, je vais vous présenter ce que cela donne en organisation spatiale, en évolution des flux sur le réseau routier et le réseau de transports collectifs, ainsi que les flux domicile-travail en origine/destination par canton. La couleur rouge montre une augmentation des flux, la couleur bleue une réduction.

Le premier scénario, celui de la croissance durable peut être schématisé par cette structure territoriale où on retrouve la situation des Pays de la Loire que l'on connaît, avec un maillage important, un maillage industriel important, des pôles secondaires en milieu rural, avec concentration des activités à haute valeur ajoutée dans les métropoles.

Scénario 1 : Croissance durable

Contexte global

- Maintien des retournements climatiques anormaux et forte conscience écologique
- Forte limitation des carburants liée à la mise en place d'une fiscalité écologique
- Maintien d'une dynamique économique des pays développés
- Faible progression des dépenses
- Progression du taux d'emploi, recul du chômage

Processus

- Maintien du maillage industriel et stabilisation de l'emploi rural
- Concentration des activités à haute VA dans les métropoles
- Forte politique foncière et investissements dans les TC : maintien de l'équilibre urbain, repli vers les centres des populations, densification de l'habitat

Image 2025

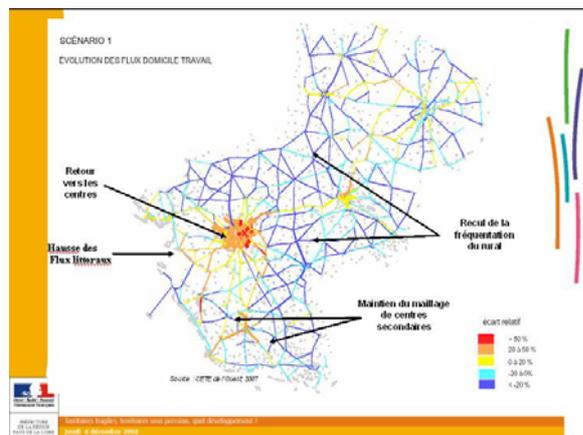
- Les grands équilibres territoriaux actuels sont conservés
- Industrie présente dans les villes et les centres secondaires
- Flux au sol : le aux corridors de déplacement
- Équilibre urbain stabilisé et renforcement de la densification des centres

Legend:

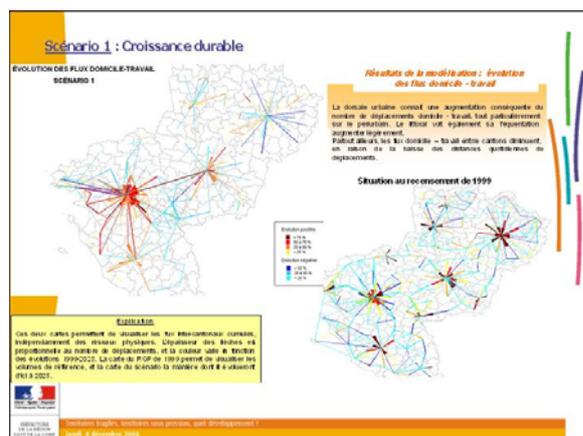
- Densification
- Déconcentration
- Flux en hausse
- Flux en baisse
- Dynamique permanente
- Littoral attractif

On est en situation de croissance les pouvoirs publics sont riches et mènent une politique de maîtrise foncière, d'investissements importants dans les transports collectifs, ce qui conduit à une maîtrise de l'étalement urbain, à une densification de l'habitat et à un retour vers les centres des populations modestes. La taxation des carburants permet de dégager des recettes fiscales.

En 2025, on retrouve les grands équilibres territoriaux actuels, l'industrie est toujours présente et l'étalement urbain est maîtrisé par les efforts en matière de foncier et de transports. Nous avons posé des extensions sur le réseau que nous connaissons, en termes routiers et ferroviaires.



Nous voyons que les flux se stabilisent par rapport à la période actuelle : sur la dorsale l'évolution des flux varie de 0 à 20 %, et on est plutôt en réduction sur le reste du territoire. Sur l'origine/destination, vous avez à gauche la simulation 2025 et à droite la situation 1999 en rappel.



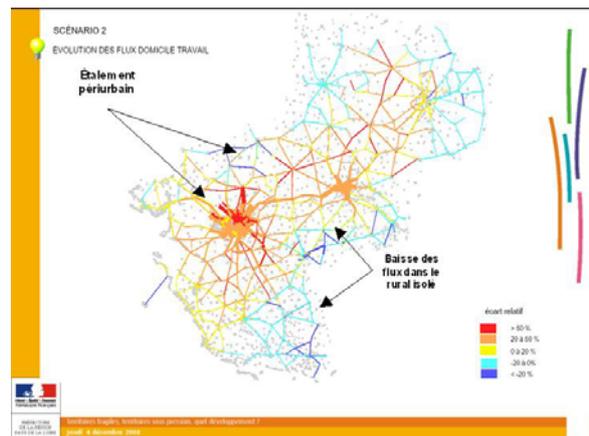
Les plus fortes croissances sont là aussi en rouge, et en bleu les évolutions négatives. On voit également une forte croissance entre le grand Nantes, la Vendée et Angers. Par rapport à 1999, il y a une évolution nette, puisqu'il y avait alors plusieurs pôles avec des flux origine/destination. C'est un futur possible issu d'une politique de développement

durable, de maîtrise foncière et de développement des transports collectifs.

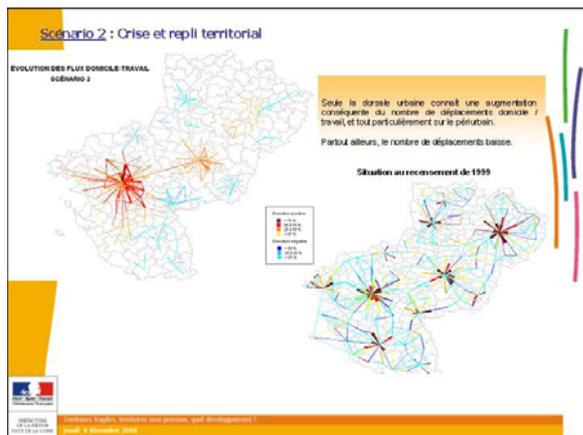
Voici le deuxième scénario : période de crise, avec un recul de l'industrie, des stratégies de territoire concurrentielles. Les collectivités ne peuvent lutter contre la péri-urbanisation, les ménages s'installent où ils le veulent, les pouvoirs publics se paupérisent. 2025 montre un poids accru des métropoles, un déclin des centres secondaires et ruraux, une baisse de la fréquentation du littoral.



Si on regarde la charge du réseau, nous obtenons quelque chose de très différent du premier scénario : nos sommes en période de crise, les ménages continuent à s'installer le plus loin possible là où c'est le moins cher, le prix de l'essence est relativement élevé mais on préfère un foncier moins cher et payer plus d'essence.

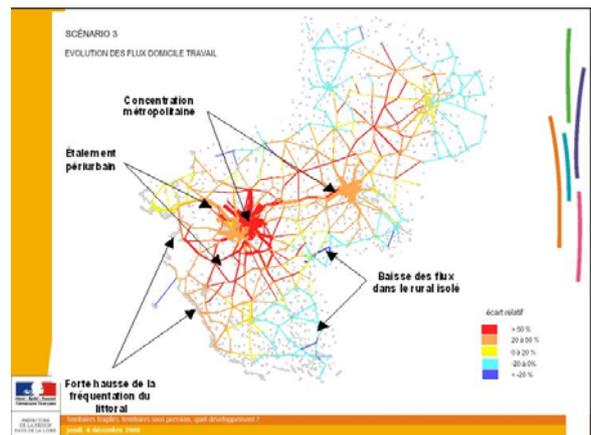


Le réseau est beaucoup plus chargé, et nous avons une péri-urbanisation sur tout l'axe ligérien, jusqu'au Mans, avec toujours cette étoile grandissante autour de Nantes.

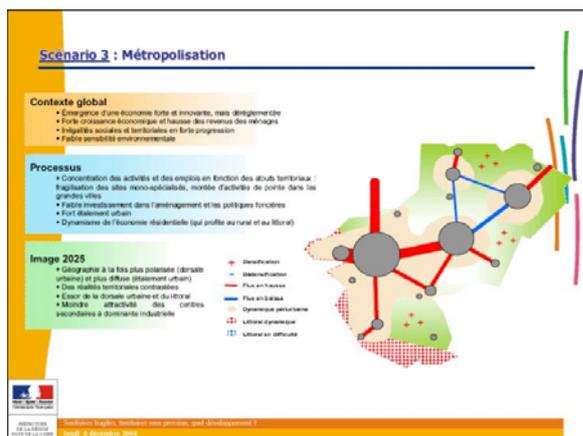


Si nous regardons les origines-destinations, Nantes continue son emprise sur toute la Loire-Atlantique et une partie de la Vendée, Angers a également une emprise plus forte qu'actuellement et Le Mans a perdu peu ou prou son emprise sur les communes avoisinantes.

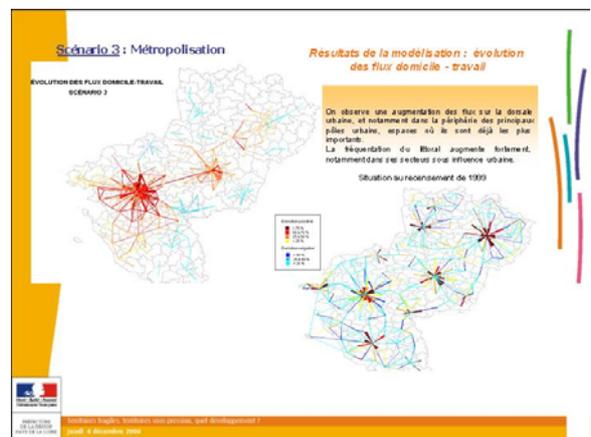
Le troisième scénario, qu'on peut qualifier de Lisbonnien, est celui du développement de l'innovation et des activités de pointe.



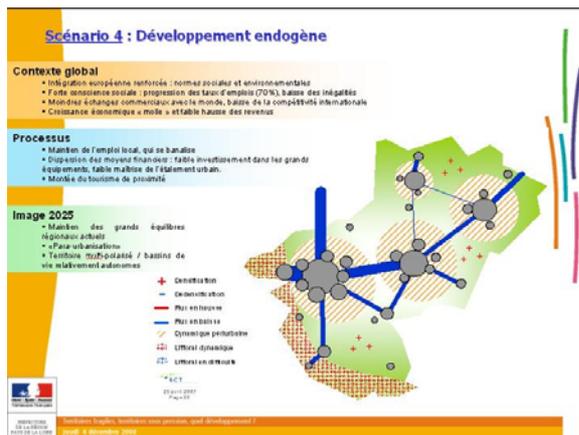
L'image 2025 montre une dorsale qui devient très importante, un étalement urbain qui se diffuse, un littoral très dynamique avec l'activité loisirs-tourisme. Les centres secondaires à dominante industrielle ont une moindre attractivité. La charge du réseau est toujours plus rouge, malgré un baril de pétrole à 120 \$, puisque on est en période croissance. Les ménages peuvent se payer des trajets aller-retour en voiture, et comme il n'y a pas de politique foncière, les collectivités axent leurs efforts sur la compétitivité économique et sur l'innovation et il n'y a donc que très peu de transports collectifs. Il n'y a plus de dorsale comme dans le deuxième scénario, mais une augmentation massive des flux dans les trois-quarts du territoire régional.



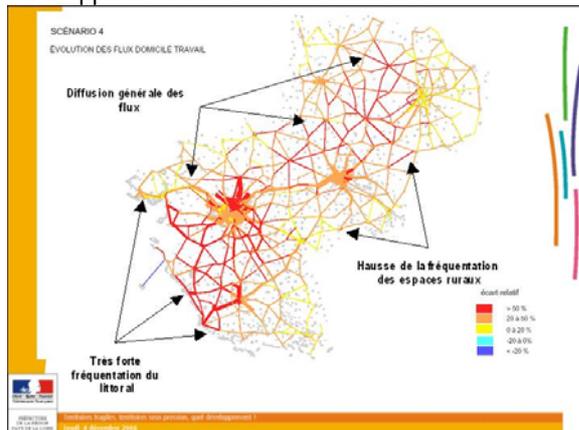
On a une concentration des activités et des emplois et cela renvoie à ce qui a été dit ce matin sur la compétitivité des territoires. Nous avons une montée en pointe des grandes villes et une fragilité des sites monospécialisés. L'investissement dans l'aménagement par les collectivités est faible, puisque l'argent disponible va à la compétitivité économique et on a un fort étalement urbain.



Si on regarde les origines-destinations des flux domicile-travail, on constate que l'emprise de la métropole nantaise grossit toujours plus et celle d'Angers aussi, Le Mans restant comme dans les autres scénarios. Le quatrième scénario est un scénario de crise.



Le transport devient très cher, nous sommes dans du protectionnisme économique et on fabrique au plus près les produits banals. C'est le retour de l'industrie, y compris dans les centres secondaires. On se retrouve avec un maintien de l'emploi local, qui se banalise en matière de type de production avec une dispersion des moyens financiers puisque chaque collectivité entre en concurrence avec ses voisines. et on retrouve les grands pôles ainsi que des territoires multipolarisés, organisé autour de bassins de vie assez autonomes. Le tourisme de proximité se développe car c'est un loisir accessible.

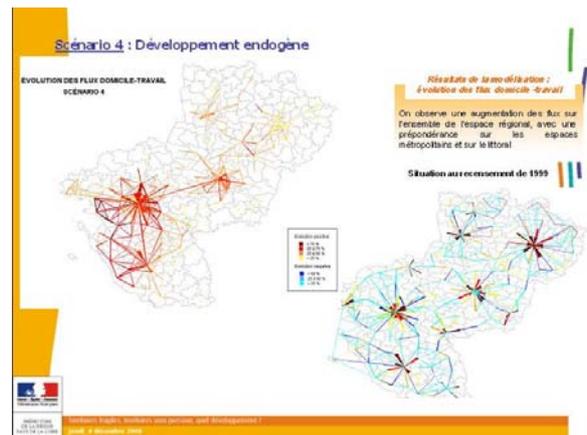


La charge du réseau est forte, les flux se diffusent car la présence d'industries dans les pôles secondaires ne garantit pas que les habitants pourront travailler dans l'industrie sur place. Nous avons une diffusion généralisée des flux sur tout le territoire régional, très marquée sur le littoral.

Question de Ronan le Délézir

Dans cette étude prospective quel est le rôle de la régulation ? Nous avons entendu plusieurs fois parler dans cette journée du rôle de la régulation politique, collectivités locales ou Etat. Si on a une politique

Territoires fragiles, territoires sous pression, quel développement ?



Regardons les origines-destinations : nous retrouvons une croissance très forte vers le littoral, encore plus forte vers Nantes et Angers.

Je redirai tout d'abord les conclusions de l'étude nationale. Elle disait que on atteindrait un ralentissement de la croissance de la mobilité, et que, malgré tous les efforts nécessaires de développement des transports collectifs, la route restera le mode de transport prédominant. L'urgence est donc de réfléchir à des innovations sur les modes de carburant des véhicules individuels.

Au niveau régional, quels que soient les scénarios, nous voyons une augmentation des déplacements sur la dorsale Saint-Nazaire, Nantes, Angers, ainsi qu'entre Nantes, la Vendée et le pays de Retz. Tout cela devient avec plus ou moins d'intensité un bassin de vie homogène.

On voit aussi que le prix du baril a moins d'impact que le prix du foncier pour les implantations d'agents économiques. Enfin, le développement des pôles secondaires est très variable selon les scénarios ; cela dépend des politiques mises en œuvre pour accueillir des activités. Le retour de l'activité banale profite plutôt aux pôles secondaires où la main d'œuvre est peu qualifiée. Les taxations environnementales limitent les déplacements puisque cela renchérit le coût du déplacement. Enfin, selon qu'il y a ou non des politiques foncières, on se retrouve avec des structurations de l'espace différentes entre les pôles principaux et les pôles secondaires.

volontariste, en faveur des villes moyennes par exemple, on peut mettre en place des systèmes de transports collectifs qui offrent une alternative à l'usage de la voiture. Sentez-vous une volonté de

travailler ensemble pour de nouveaux moyens de transport. La crise est très nette, et nous le voyons dans le Morbihan où se développe le co-voiturage,

que les collectivités peuvent accompagner avec de l'information par exemple.

Réponse d'Isabelle Valade

Le rôle des pouvoirs publics est d'abord de décider de dégager ou non des financements supplémentaires. Parler de taxation écologique, c'est discuter de la taxation des poids lourds par l'Etat et reverser les fonds aux transports collectifs. C'est une modalité d'action des pouvoirs publics. La création de transports collectifs est au cœur de l'action publique. La maîtrise du foncier est aussi une action des pouvoirs publics sur laquelle une grande latitude d'action est laissée aujourd'hui.

Il faut savoir que même si les reports vers les transports collectifs sont faibles en masse, ils sont néanmoins très intéressants d'un point de vue écologique et d'un point de vue de saturation des

réseaux, mais le transport collectif coûte extrêmement cher. Les collectivités, Région, Conseils généraux, réseaux urbains réfléchissent pour savoir comment travailler ensemble, afin d'optimiser leurs réseaux coûteux en investissement et en exploitation. Les pouvoirs publics ont aussi un rôle d'incitation à mener. De plus en plus d'entreprises et d'administrations mènent des politiques de mobilité. Des collectivités font aussi des actions dans les écoles, dans différents lieux, pour inciter à se déplacer autrement. C'est un champ de l'action publique mais in fine, tout reste du ressort de l'individu.

Alain Laville-Fournier

Une réflexion me vient tout de suite à l'esprit, c'est que dans toutes les présentations on a considéré qu'il y avait toujours une action publique possible et que cette action publique pouvait conduire à des avens différents selon la manière dont on la conduisait. C'est un élément extrêmement positif de sentir que nous avons une partie de notre avenir entre nos mains. Après cela, tout le travail reste à faire, et nous avons dit la complexité des sujets abordés. Nous arrivons à la fin de cette journée, riche dans le contenu des présentations, et nous avons eu un certain nombre d'échanges. Je voudrais tout d'abord remercier l'animateur de cette journée, Ronan le Délézir, pour avoir réussi dans sa mission d'animation avec le respect du temps de parole et la maîtrise du temps puisque nous allons conclure à l'heure prévue.

Je remercie les différents intervenants qui se sont succédés et qui ont su dans le meilleur esprit de synthèse nous intéresser, même si l'on sort toujours un peu frustré de ce type de journée pour toutes les questions que l'on aurait pu poser ou qui ne l'ont pas été et pour les réponses qui ont pu être parfois insuffisamment développées. Il est évident que, sur des sujets aussi vastes et aussi complexes, la

discussion n'a été qu'amorcée, et qu'elle devra se renforcer collectivement.

Il est toujours difficile à chaud de tirer les premiers enseignements. Je vais d'abord souligner que c'était pour nous un pari d'organiser cette journée, et que le premier résultat c'est une participation nombreuse avec une attention soutenue qui nous prouve la pertinence de ce type d'échanges. Eric Lasseron a abordé la question des compétences nécessaires dans les collectivités pour mener ces politiques locales, de les constituer, de les entretenir et de les enrichir. Personnellement, je pense que ce type d'échanges doit pouvoir se développer pour contribuer à ce développement de la compétence. Le besoin quasi-permanent de confronter les réflexions est aujourd'hui une nécessité absolue dans un cadre où l'on voit qu'il y a une diversité d'acteurs, une diversité d'approches, une diversité de méthodes et qu'il est nécessaire que l'on puisse, régulièrement ou non, se confronter et s'enrichir.

Ce matin, nous avons abordé avec Jean Renard la question de l'échange d'informations et de données avec la présence de ces informations. Je dirai que les outils techniques ont beaucoup progressé et que c'est devenu une réalité avec des projets régionaux dans

les Pays de la Loire tels que SIG Loire pour les services de l'Etat, et GEOPAL pour l'ensemble des collectivités publiques.

Ce n'est pas suffisant et Jean Renard évoquait ce matin la nécessité d'une veille territoriale permanente à mettre en place. J'ai retenu l'idée parce que je pense que c'est véritablement un besoin et que l'idée qu'il a évoquée par ces trois termes : veille, idée de permanence, territorial, c'est-à-dire qu'on s'intéresse prioritairement aux territoires avec un niveau de pertinence régional, me paraît suffisamment intéressant pour que l'on s'en saisisse et que l'on essaie de voir comment on pourrait le développer dans le futur. Même si nous arrivons à mettre en place cette veille permanente, des journées comme celle-ci devront toujours être proposées et nous nous engageons à poursuivre dans cette voie. Au fil des exposés et des échanges, nous avons pu mesurer toutes les dimensions qui étaient sous-tendues par cette problématique du développement et de l'aménagement des territoires. Nous avons abordé la question de l'échelle de la réflexion et de l'action qui est importante, la gouvernance en particulier, nous avons parlé compétitivité des territoires, c'est aussi quelque chose d'important même si je suis persuadé que ce n'est pas synonyme de compétition systématique. La cohérence, la complémentarité sont des termes souvent entendus, de même que la cohésion territoriale ; ce sont à mon sens les conditions d'une synergie nécessaire pour une action publique efficiente.

On a vu qu'il fallait des moyens importants, Eric Lasseron l'a souligné. On l'a vu aussi sur la question des transports. Ces moyens ne pourront être mobilisés que si l'ensemble des échelons institutionnels travaille de manière logique et complémentaire. Les réflexions sur « Les nouvelles

ruralités » et « Les villes moyennes, charnière territoriale » entrent dans un système territorial différencié. Les échanges sur le développement des villes, les études sur les conséquences du développement urbain en termes de déplacement ont bien montré la nécessité d'une approche territoriale systémique. Les dernières années ont montré toutes les limites des approches thématiques ou sectorielles et tous les territoires, avec l'assistance et l'aide de l'Etat, doivent pouvoir réfléchir de manière systémique.

Nous avons parlé de la question de renouvellement des approches à travers de mots tels que stratégie, prospective, concertation. Je rappelle que dans le Grenelle de l'environnement, on parlait de gouvernance à cinq. Nous avons parlé de la question de l'évaluation, non l'évaluation des politiques publiques – il faut en faire – non l'évaluation environnementale réglementaire mais l'évaluation d'un projet au service du développement durable. Ce sont des idées nouvelles, importantes, intéressantes, sur lesquelles je crois que nous pouvons fonder le développement de nos démarches pour l'avenir. Tout cela, bien sûr, dans une perspective de développement durable en prenant en compte le changement climatique, merci à Laure Després pour nous l'avoir rappelé !

Il y certainement dans tout ce que je viens de dire matière à de nouveaux échanges et je suis persuadé que nous aurons l'occasion de monter de nouvelles journées dans le but d'un enrichissement mutuel. C'est un engagement que je prends aujourd'hui auprès de vous. Enfin, je voudrais terminer par là : cette journée n'aurait pas pu exister sans l'équipe d'organisation très professionnelle et je l'en remercie en votre nom. Merci de votre attention et bon retour.

Liste des participants

| Nom | Prénom | Organisme |
|------------------|------------------|--|
| AIRIAU | Christine | Mairie d'Aigrefeuille-sur-Maine |
| ALIX | Marinette | Mairie de Sarge Les Le Mans |
| AUDRAN | Béatrix | Direction Départementale de l'Equipement du Morbihan |
| AUFFRET | Dominique | Direction Départementale de l'Equipement du Morbihan |
| AZOUZ | Nassima | Nantes Métropole |
| BARBARE | Nicole | Mairie de Batz-sur-Mer |
| BARRAULT | Dominique | Direction Départementale de l'Equipement de la Gironde |
| BAUD | Jacques | Mairie de St Hilaire de Riez |
| BEAUDOUIN | Pierre | IBEA - Université Catholique de l'Ouest |
| BERNARD | Michel | Mairie de Challans |
| BERTAUD | Patrice | Direction Départementale de l'Equipement de Loire-Atlantique |
| BILLIARD | Dominique | ECE Environnement |
| BLINEAU | François | Direction Départementale de l'Equipement de la Vendée |
| BOCHET | Eric | Direction Départementale de l'Equipement de l'Aisne |
| BODEREAU | Emilie | IBEA - Université Catholique de l'Ouest |
| BOENNEC | Philippe | Mairie de Pornic |
| BONNEFOY | Lucile | Cabinet GHECO |
| BONTE | Louis-Michel | Sous-Préfecture de Saint-Nazaire |
| BOTREL | Jérôme | Direction Départementale de l'Equipement de Loire-Atlantique |
| BOUDAUD | Jean-Roger | Direction Départementale de l'Equipement de Loire-Atlantique |
| BOURGOUIN | Sarah | Direction Régionale de l'Equipement Midi Pyrénées |
| BOUTOLLEAU | Luc | Direction Régionale de l'Equipement Pays de la Loire |
| BRAS | Lionel | Direction Départementale de l'Equipement d'Ille-et-Vilaine |
| BRASSART | Caroline | Direction Départementale de l'Equipement de Loire-Atlantique |
| BRAULT | Pierre | Communauté de Communes du Pays de Château-Gontier |
| BREHIER | Odile | CETE de l'Ouest |
| BRICHE | Catherine | Direction Départementale de l'Equipement de Loire-Atlantique |
| CAMPION | Aude | Direction Régionale de l'Equipement Poitou Charentes |
| CAUDAL | Claude | SCP Couedelo-Caudal |
| CHADENAS | Céline | Université de Nantes |
| CHAMARD-BOIS | Catherine | Direction Départementale de l'Equipement de la Vendée |
| CHARLICART | Fabienne | Direction Régionale de l'Equipement Pays de la Loire |
| CHASLE-HEUZE | Anne | Direction Régionale de l'Equipement Pays de la Loire |
| CHATELLIER | Daniel | Mairie de Sucé-sur-Erdre |
| CHOUTEAU | Julien | Mairie de Cholet |
| CLOAREC | Nathalie | INSEE des Pays de la Loire |
| CLORIS | Francis | Sous-Préfecture de Fontenay-le-Comte |
| COCHET | Patrick | Mairie d'Aigrefeuille-sur-Maine |
| COMBEAU | Jean-Yves | Mairie d'Oudon |
| CONTE | Valériane | Université Catholique de l'Ouest |
| CORBARD | Josiane | Communauté de Communes de Pornic |
| CORBINEAU | Olivier | Nantes Métropole |
| CORMERAIS | Vincent | Mairie d'Aigrefeuille-sur-Maine |
| COSSON | Yohan | Université Catholique de l'Ouest |
| CROS | Charles-Philippe | Mairie de Saint-Nazaire |
| DALMAU | René | Direction Régionale de l'Equipement Midi Pyrénées |
| DAVID | Eric | Mairie de Vertou |
| DAVID | Philippe | Mairie du Pouliguen |
| de La GARANDERIE | Alain | Mairie de Machecoul |

Liste des participants

| Nom | Prénom | Organisme |
|----------------------|--------------|---|
| de MAUPEOU | Louis | UNICEM Pays de la Loire |
| DE ROO | Priscilla | DIACT |
| DELOUYE | Agnès | Direction Régionale de l'Équipement Bretagne |
| DESPRES | Laure | Université de Nantes |
| DEVAUX | Christelle | Mairie du Pouliguen |
| DEVILLIERS | Marie-Rose | Direction Départementale de l'Équipement de Loire-Atlantique |
| DEWEZ | Frédéric | Direction Départementale de l'Équipement de la Vendée |
| DION | Marie-Cécile | Art de ville Laval |
| DITCHI | Hervé | Direction Régionale de l'Équipement Pays de la Loire |
| DOMAIN | Pierrick | Direction Départementale de l'Équipement de la Sarthe |
| DUCLOS | Dominique | Conseil Economique et Social des Pays de la Loire |
| DUHAYON | Jean-Jacques | CETE de l'Ouest |
| DUMONCEAUX | Jean-Paul | Direction Régionale de l'Équipement Pays de la Loire |
| DUPAS | Reine | Direction Départementale de l'Agriculture et de la Forêt de la Vendée |
| DUPONT | Michel | Mairie d'Oudon |
| DUPUY | Karine | Centre de l'Habitat |
| ESCARDIN | Vincent | SGAR Pays de la Loire |
| ESNAULT | Pierrick | Direction Départementale de l'Équipement de Loire-Atlantique |
| EVAIN | Michel | Syndicat Mixte "Le Pays de Châteaubriant" |
| FAGOT | Caroline | Université Catholique de l'Ouest |
| FAURRE | Muriel | Direction Régionale de l'Équipement Pays de la Loire |
| FERRANDON | Benoît | Conseil Général de Loire Atlantique |
| FLEURANCEAU | Roland | Conseil Général de Maine et Loire |
| FORTUNE | Julien | Mairie de Pénestin |
| FOUASSON | Gildas | Comité d'Expansion Economique de Loire-Atlantique |
| FRANCOIS | Yves | Mairie de Pont-Saint-Martin |
| GALMARD | Christian | Conseil Economique et Social des Pays de la Loire |
| GALMOT | Eric | Direction Régionale de l'Équipement du Limousin |
| GENTHON | Michel | Conseil Général de Loire Atlantique |
| GERARD | Jean-Charles | Direction Régionale de l'Équipement Pays de la Loire |
| GOUIN | Robert | Mairie de Campbon |
| GOURRAUD | Marie-Joëlle | Mairie de Vertou |
| GOUTX-GAUBICHER | Solène | Direction Départementale de l'Équipement d'Indre-et-Loire |
| GUEDON | Barbara | Mairie de La Baule |
| GUERIN | Anne | Mairie de Cholet |
| GUIHARD | Laurent | Comité d'Expansion Economique de Loire-Atlantique |
| GUILLAUME | Nicolas | Nantes Métropole |
| GUILLOUX-PICAUT | Gwenn | Mairie d'Orvault |
| GUIMENDEGO | Maurice | OPH Nantes Habitat |
| GUITTET | Marie-Noëlle | Mairie de Clisson |
| HAREL | Joseph | Direction Régionale de l'Équipement Bretagne |
| HARIE | Odile | Direction Régionale du Travail, de l'Emploi et de la Formation Professionnelle des Pays de la Loire |
| HEBRARD | Jean-Pascal | Agence d'Urbanisme de l'Agglomération Nantaise |
| HELIAS | Aurélie | Université Catholique de l'Ouest |
| HENRY | Cécile | Mairie du Cellier |
| HEURGON | Edith | Conseillère en prospective |
| HOCQUET DE LA JARTRE | Anne-Sophie | Mairie de Bouchemaine |
| HUCHET | Madeleine | Mairie de Sainte-Pazanne |
| JACOBSSOONE | Alain | Direction Départementale de l'Équipement de la Vendée |
| JACQUET | Marc | Direction Départementale de l'Équipement de Loire-Atlantique |

Liste des participants

| Nom | Prénom | Organisme |
|------------------|-------------|--|
| JULES | Patrick | Direction Régionale de l'Équipement Bretagne |
| JULLIEN | Bruno | Agence d'Urbanisme de l'Agglomération Nantaise |
| LACO | François | Direction Régionale de la Jeunesse et des Sports Pays de la Loire |
| LACOURT | Sylvie | Préfecture de Loire-Atlantique |
| LAMY | Marie | Conseil Général de Maine et Loire |
| LASSERON | Eric | Communauté de Communes de l'Agglomération Saint-Loise |
| LAUMONIER | Henri | Mairie du Landreau |
| LAVILLE-FOURNIER | Alain | Direction Régionale de l'Équipement Pays de la Loire |
| LE BOURHIS | Gwénaëlle | Direction Régionale de l'Équipement Pays de la Loire |
| LE BOURHIS | Jean-Pierre | Mairie de Saint-Herblain |
| LE CLERC | Angèle | IBEA - Université Catholique de l'Ouest |
| LE DELEZIR | Ronan | Université de Bretagne Sud |
| LE GUYADER | Sylviane | SGAR Pays de la Loire |
| LE MANCQ | Jean-Luc | Paysages de l'Ouest |
| LECOINTRE | Hubert | Direction Départementale de l'Équipement de la Sarthe |
| LECOMTE | Patrick | GSM |
| LEDHUY | Jean | Direction Régionale de l'Équipement Pays de la Loire |
| LEHEE | Danielle | Préfecture de Loire-Atlantique |
| LESORT | Christophe | Agence d'Urbanisme de la Région Angevine |
| LETELLIER | Bruno | Conseil d'Architecture, de l'Urbanisme et de l'Environnement de Maine-et-Loire |
| LETELLIER | Philippe | Direction Départementale de l'Équipement de Loire-Atlantique |
| LEVEAUX | Sylvie | CETE de l'Ouest |
| LIETAR | Emmanuel | Direction Départementale de l'Équipement de Loire-Atlantique |
| MAAS | Jean-Paul | Mairie de La Bernerie en Retz |
| MAILLÈRE | Claude | Agence pour le Développement Durable de la Région Nazairienne |
| MALGAT | Jean-Luc | Direction Départementale de l'Équipement de Maine-et-Loire |
| MARGOT | Aline | Conseil Général de Maine et Loire |
| MARTIN | François | Direction Départementale de l'Équipement du Finistère |
| MARTIN | Jean-Luc | Direction Départementale de l'Équipement de Loire-Atlantique |
| MARTINEAU | David | INSEE des Pays de la Loire |
| MAURIT | Jacques | Direction Régionale de l'Équipement Pays de la Loire |
| MENAGE | Anne-marie | Communauté d'agglomération Cap Atlantique |
| MERLE | Virginie | Conseil Général de Loire Atlantique |
| METAIS | Isabelle | IBEA - Université Catholique de l'Ouest |
| MEURIOT | Annie | CETE de l'Ouest |
| MILARET | Xavier | Direction Départementale de l'Équipement de Loire-Atlantique |
| MONNERIE | Patrice | Mairie de Rouans |
| MONTFORT | Stéphane | Direction Départementale de l'Équipement de la Vendée |
| MORA | Olivier | INRA |
| MOREZ | Yannick | Mairie de Saint-Brévin |
| MORILLEAU | Bernard | Mairie de Sainte-Pazanne |
| MUEL | Louis-Marie | Conseil Général de Maine et Loire |
| MULON | Jean-Marie | Communauté de Communes du Pays de Château-Gontier |
| MUNTZ | Alice | Université Catholique de l'Ouest |
| MUSARD | Denis | SGAR Pays de la Loire |
| NAEL | Jean-Marie | Direction Départementale de l'Équipement de la Manche |
| NAUDET | Patrick | Mairie de Doué la Fontaine |
| NAVEZ | Marc | Direction Départementale de l'Équipement de la Mayenne |
| NEBRA | Patricia | Direction Régionale de l'Équipement Pays de la Loire |
| NEDONCHELLE | Matthieu | CETE de l'Ouest |

Liste des participants

| Nom | Prénom | Organisme |
|-------------|-----------------|--|
| NEUVILLE | Léna | Agence pour le Développement Durable de la Région Nazairienne |
| NOGAREDES | Christophe | Sous Préfecture de Mamers |
| NOURY | Eric | Impact et Environnement |
| OLIVIER | Laurent | Sous-Préfecture de Segré |
| OTEKPO | Vincent | Direction Régionale de l'Équipement Pays de la Loire |
| PARIZE | Eric | Direction Départementale de l'Équipement des Côtes d'Armor |
| PEETSON | Jean | Direction Départementale de l'Équipement de Loire-Atlantique |
| PENPENY | Muriel | CORIF |
| PERRAUD | Jean-François | Conseil Economique et Social des Pays de la Loire |
| PHILIPPOT | Luc | Direction Départementale de l'Équipement du Morbihan |
| PICHEREAU | Dominique | Direction Régionale de l'Équipement Pays de la Loire |
| PILLARD | Jean-Pierre | Mairie de Sarge Les Le Mans |
| PINCON | Franck | IBEA - Université Catholique de l'Ouest |
| PINEAU | Bernard | Mairie de Sainte-Pazanne |
| PINEAU | Martine | Conseil Général de Loire Atlantique |
| PION | Emmanuelle | Direction Régionale de l'Équipement Pays de la Loire |
| PIPET | Karine | CETE de l'Ouest |
| POTTIER | Patrick | Université de Nantes |
| POUILLAUDE | Agnès | Direction Régionale de l'Équipement Pays de la Loire |
| PRAS | Pascal | Mairie de Saint-Jean-de-Boiseau |
| RACINEUX | Nathalie | CETE de l'Ouest |
| RENARD | Jean | Université de Nantes |
| RENARD | Marie-Christine | CETE de l'Ouest |
| RETIERE | Philippe | Mairie de Pont-Saint-Martin |
| REVERBERI | Muriel | Direction Régionale de l'Équipement Pays de la Loire |
| RINCE | Christian | Direction Régionale de l'Équipement Pays de la Loire |
| RIVIERE | Julien | Direction Départementale de l'Équipement de la Vendée |
| ROBIN | Loïc | Direction Départementale du Travail, de l'Emploi et de la Formation Professionnelle de la Vendée |
| RODRIGUES | Amandine | INSEE des Pays de la Loire |
| ROLLAND | Daniel | Direction Départementale de l'Équipement de Loire-Atlantique |
| ROMANN | Dominique | ACT-Consultants |
| RONDEAU | Antoine | IBEA - Université Catholique de l'Ouest |
| ROUZAULT | Jean-Jacques | Mairie de Challans |
| SAILLENFEST | Nathalie | Direction Départementale de l'Équipement de la Vendée |
| SAPPEY | Myriam | Direction Départementale de l'Équipement de la Vendée |
| SATTLER | Anne-Marie | Direction Départementale de l'Équipement de Loire-Atlantique |
| SAUVAGE | Christine | Mairie de Noirmoutier-en-l'Île |
| SAVEY | Christine | Direction Départementale de l'Équipement de la Mayenne |
| SAVIDAN | Patrick | Préfecture de Vendée |
| SEGUIN | Sébastien | INSEE des Pays de la Loire |
| SIGLER | Nicolas | INSEE des Pays de la Loire |
| SINQUIN | Valérie | Sous-Préfecture d'Ancenis |
| SOUTY | Michèle | Conseil Général de Loire Atlantique |
| TIGREAT | Philippe | Mairie d'Orvault |
| TRELLU | Marc | Direction Départementale de l'Équipement de Loire-Atlantique |
| TREMBLAY | Dominique | Mairie de Varades |
| TRULLA | Lucie | Direction Régionale de l'Équipement Pays de la Loire |
| VALADE | Isabelle | Direction Régionale de l'Équipement Pays de la Loire |
| VIGNERON | Philippe | Direction Régionale de l'Environnement Pays de la Loire |
| VIOLLAND | Thierry | Agence d'Urbanisme de l'Agglomération Nantaise |
| WOZNIAK | Marie | Direction Régionale de l'Environnement Bretagne |

Vous trouverez, sur le site de l'ancienne Direction Régionale de l'Équipement un certain nombre des publications citées dans ce document. Ce site est accessible à l'adresse : www.pays-de-la-loire.equipement.gouv.fr

Faire « domaines d'activité » puis « aménagement du territoire » puis « l'armature urbaine des Pays de la Loire » pour accéder aux études « **Synthèse des travaux de l'armature urbaine régionale** » et « **Evolution des villes petites et moyennes de Bretagne et des Pays de la Loire** ».

Faire « domaines d'activité » puis « infrastructures de transports » puis « études » pour accéder à l'étude « **Etude prospective démographie et déplacements Pays de la Loire 2025** ».

Dans quelques mois, l'adresse aura changée, et vous devrez vous connecter au site de la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) pour accéder aux études citées plus haut.

COORDINATION

Jean-Paul Dumonceaux

Direction Régionale de l'Environnement de l'Aménagement et du Logement des Pays de la Loire

Service Connaissance des Territoires et Evaluation

Courriel : jean-paul.dumonceaux@developpement-durable.gouv.fr

Ressources, territoires et habitats
Énergie et climat
Développement durable
Prévention des risques
Infrastructures et transports

**Présent
pour
l'avenir**



Direction régionale
de l'environnement,
de l'aménagement et du logement
Service connaissance des territoires et évaluation
10, Bd G. Serpette BP 32205
44022 Nantes cedex 1
tél : 02.40.99.58.13
fax : 02.40.99.58.27
courriel : DREAL-Pays-de-la-Loire@
developpement-durable.gouv.fr

www.pays-de-la-loire.developpement-durable.gouv.fr