

# **SOMMAIRE**

<b>PREMIERE PARTIE : QUESTIONNEMENT</b>	<b>8</b>
<b>CHAPITRE 1 : L'ESPACE ATLANTIQUE, UNE CONSTRUCTION AMBITIEUSE POUR PALLIER LES FRAGILITES DE LA FRANGE OCCIDENTALE EUROPEENNE</b>	<b>9</b>
<b>I. Un objet à forte résonance politique</b>	<b>10</b>
<b>II. Des régions rassemblées autour de problématiques communes</b>	<b>14</b>
<b>III. Les petites villes à la base de l'armature urbaine</b>	<b>20</b>
<b>CHAPITRE 2 : LA PETITE VILLE, LE PREMIER ECHELON DE L'ARMATURE URBAINE AU CŒUR DES ESPACES RURAUX</b>	<b>23</b>
<b>I. Le premier échelon de l'armature urbaine</b>	<b>24</b>
<b>II. La petite ville dans la recherche</b>	<b>30</b>
<b>III. L'Espace Atlantique, un espace où la petite ville conserve une meilleure dynamique ?</b>	<b>36</b>
<b>SECONDE PARTIE : DONNEES DE L'ETUDE</b>	<b>42</b>
<b>CHAPITRE 3 : LA DEFINITION DES TERMES DE L'ETUDE : CADRE RETENU, ECHANTILLON ET INDICATEURS</b>	<b>43</b>
<b>I. Pays de la Loire et Limousin : deux régions pour aborder la thématique des petites villes dans l'Espace Atlantique français</b>	<b>44</b>
<b>II. Un échantillon constitué selon les critères établis dans les travaux du SDEA</b>	<b>53</b>
<b>III. Les champs d'étude observés sur une période longue</b>	<b>57</b>
<b>CHAPITRE 4 : LES RESULTATS OBTENUS ET L'ELABORATION D'UNE TYPOLOGIE QUANT AUX DYNAMIQUES DES PETITES VILLES ATLANTIQUES</b>	<b>66</b>
<b>I. Les dynamiques démographiques</b>	<b>67</b>
<b>II. Les dynamiques économiques</b>	<b>76</b>
<b>III. Attractivité et capacité de polarisation</b>	<b>82</b>
<b>IV. La synthèse des résultats</b>	<b>88</b>
<b>CONCLUSION</b>	<b>93</b>
<b>ANNEXES</b>	<b>95</b>
<b>BIBLIOGRAPHIE</b>	<b>115</b>
<b>TABLE DES DOCUMENTS</b>	<b>124</b>
<b>TABLE DES CARTES</b>	<b>125</b>
<b>TABLE DES MATIERES</b>	<b>127</b>

## INTRODUCTION

En 1995, alors que la *Loi d'Orientation sur l'Aménagement du Territoire* voit le jour, J. BONNAMOUR fait un bref retour sur l'état de la recherche rurale en France. Elle note ainsi que les approches ont considérablement évolué depuis quelques années dans la manière d'aborder les espaces ruraux. La négative n'est désormais plus de mise et on parle de plus en plus d'une « *renaissance rurale* ».

De nouveaux outils d'action publique voient également le jour, comme les Pays, qui semblent alors être un bon moyen de créer, autour des petits pôles urbains présents dans les espaces ruraux, de nouvelles dynamiques de territoires.

La même année, le Colloque de Nantes sur les *Bourgs et petites villes* est lui aussi l'occasion de revenir sur la réalité de ces petites agglomérations urbaines distantes des grandes conurbations. Certains leur prédisent un déclin inexorable. Ce constat est d'autant plus alarmant qu'elles restent les premiers « *lieux centraux* » en milieu rural, concentrant les principales fonctionnalités, les services et l'emploi dans des espaces où l'activité agricole n'occupe plus qu'une partie limitée de la population. La question de leur devenir est donc cruciale, lorsqu'on s'interroge sur les dynamiques des espaces ruraux.

En Europe, *l'Espace Atlantique* est au cœur de ces problématiques. Issu de la volonté des régions de la frange occidentale du continent de défendre leurs intérêts communs, il regroupe des régions à forte dominante rurale, où les disparités de développement s'accroissent entre espaces côtiers et intérieurs. De plus en plus, elles doivent faire face à la fragilisation de vastes pans de leurs « *hinterlands* », peu peuplés et encore très marqués par d'anciennes traditions agricoles. Dans ces espaces éloignés des grands pôles urbains, ce sont bien les bourgs, et surtout les petites villes, qui sont alors appelés à amorcer de nouvelles dynamiques (chapitre 1).

Or, depuis la fin des années 1970, de nombreux travaux annoncent le déclin inexorable des échelons les plus bas de l'armature urbaine. En France, de nombreuses petites villes ont été fragilisées à la suite de la crise économique qui a frappé cette décennie. De même, la concentration des activités, de la population et des richesses autour de grandes métropoles semble sonner le glas de ces petits pôles isolés au cœur des espaces ruraux. Mais le contexte atlantique ne diffère-t-il pas de celui du reste de l'Europe et de la France : alors que dans la plupart des espaces fortement urbanisés, les

petites villes perdent progressivement leurs fonctionnalités, en est-il de même pour les petites villes atlantiques? Sont-elles à l'inverse capables de maintenir une dynamique en leur sein, à l'écart des grandes conurbations qui dominent désormais l'espace européen ? C'est dans ces termes que se pose le questionnement de cette étude (chapitre 2).

La seconde partie de ce travail se propose d'apporter de premiers éléments de réponses. Deux régions donc ont été retenues au sein de l'Espace Atlantique français comme espaces d'observation : les régions Limousin et Pays de la Loire, qui comptent à elles deux 27 petites villes.

Pour appréhender les dynamiques qu'elles ont connues depuis la fin des années 1970, trois champs d'investigation ont été considérés, permettant, dans une approche sur le temps long, de rendre compte de leurs évolutions démographiques et économiques jusqu'à aujourd'hui. Un dernier champ a été retenu, traitant de l'attractivité et de la capacité de polarisation des petites villes atlantiques aujourd'hui. En effet, si l'on évoque désormais beaucoup les phénomènes de métropolisation comme des menaces pour ces petits pôles urbains, il est intéressant de voir si, au sein de l'Espace Atlantique, les petites villes sont encore capables de conserver des atouts pour attirer population et activités en leur sein (chapitre 3).

Au sein de ces trois champs, les indicateurs sont observés de manière évolutive. Les résultats obtenus étant de nature statistique, des représentations cartographiques permettent de mieux visualiser les grandes tendances qui sont à l'œuvre. Enfin, une typologie de synthèse conclut l'ensemble du travail (chapitre 4).

# **PREMIERE PARTIE : QUESTIONNEMENT**

## **Chapitre 1**

L'Espace Atlantique, une construction ambitieuse pour pallier les fragilités de la frange occidentale européenne

## **Chapitre 2**

La petite ville, un échelon de l'armature urbaine aux prises avec les problématiques des espaces ruraux

## **CHAPITRE 1 : L'ESPACE ATLANTIQUE, UNE CONSTRUCTION AMBITIEUSE POUR PALLIER LES FRAGILITES DE LA FRANGE OCCIDENTALE EUROPEENNE**

L'Espace Atlantique est une construction récente au sein de l'Union Européenne et si les régions qui le composent possèdent de nombreux traits d'histoire et de culture communs, ce regroupement n'est en rien un objet spontané.

Ainsi, l'Espace Atlantique est un regroupement avant tout politique, issu de la volonté des régions occidentales de l'Europe de dépasser leurs frontières nationales et de se rassembler afin de mieux faire entendre leurs voix et défendre leurs intérêts (I).

Les régions qui le composent partagent en effet de nombreuses problématiques communes. Situées aux franges du continent européen, elles se sont tournées très tôt vers l'océan, développant de longues traditions de négoce. Depuis, la façade atlantique est également devenue un espace particulièrement attractif dans les domaines touristique et tertiaire. Cette richesse concentrée sur une mince bande côtière masque cependant de fortes disparités au sein même des régions. Ainsi, les hinterlands sont encore souvent à forte dominante rurale et pour certains fortement fragilisés, du fait de leur éloignement des grandes zones d'activité littorales (II).

Ces espaces s'organisent alors autour de pôles urbains de taille restreinte, qui restent les premiers pourvoyeurs de services et d'emplois en leur sein (III).

## **I. Un objet à forte résonance politique**

L'Espace Atlantique est un construit politique, né de la volonté des collectivités de s'associer autour de projets communs. Néanmoins, il s'inscrit dans « *une réalité ancienne* » [MORVAN, 1996].

### **A) Des éléments d'histoire communs**

Dès l'antiquité, de grandes routes commerciales ont acheminé étain et ambre entre Atlantique et Méditerranée, créant de premiers liens entre les villes portuaires de la frange occidentale de l'Europe. Cette intégration commerciale s'est renforcée au fil des siècles. Ainsi, au bas Moyen Age, les ports bretons commercent déjà avec l'Angleterre, les Flandres ou l'Andalousie ; ils y ont établi des comptoirs [AUFFRAY, 1998]. Y. MORVAN [1996] parle d'ailleurs pour cette époque d'un « *fleuve* » atlantique, reliant les villes installées sur ses rives.

La découverte du continent américain marque le déclin de cette longue tradition de cabotage nord-sud sur l'axe maritime atlantique et « *sonna [...] le glas de cette civilisation atlantique* » [AUFFRAY, 1998]. Cependant, chaque port atlantique a alors pu profiter d'une nouvelle ouverture sur l'océan, les Amériques et les colonies d'Afrique et d'Asie.

L'Atlantique est donc traditionnellement un des principaux moteurs d'activité pour ces régions à la périphérie de l'Europe. Aujourd'hui encore, leurs capitales sont pour leur grande majorité d'anciennes villes portuaires, à l'image de Lisbonne, Bordeaux, Nantes ou Bristol... Même une ville comme Orléans, en région Centre, connaît pendant tout l'Ancien Régime et encore au 19<sup>ème</sup> siècle, une intense activité portuaire et manufacturière, grâce au transport de matières premières depuis Nantes par la Loire.

Depuis le début des années 1970, cet espace atlantique n'est cependant plus uniquement une réalité de fait mais bien une construction volontaire, un objet politique audacieux et ambitieux.

## B) Le résultat d'une volonté politique forte

C'est à partir de la décennie 1970 que les régions géographiquement distantes du cœur de la Communauté Economique Européenne (CEE) se rassemblent. L'objectif est alors de faire valoir leurs particularités et de gagner en visibilité.

### 1) La naissance de la Commission de l'Arc Atlantique

En 1973, est fondée la *Conférence des Régions Périphériques Maritimes d'Europe (CRPM)*, qui réunit alors une trentaine de régions. Elle s'engage dans un long travail de sensibilisation auprès des autorités européennes et souhaite les mobiliser sur différentes problématiques, telles que l'accroissement des disparités entre le cœur « lotharingien » de l'Europe et les régions périphériques de la CEE. Au fil des ans, cette institution gagne progressivement en taille et en notoriété auprès des institutions bruxelloises. Elle rassemble aujourd'hui 149 régions appartenant à 27 Etats, membres ou non de l'Union Européenne [NADIN, SHAW, 2002].

En élargissant progressivement son cadre géographique, la CRPM défend cependant des espaces aux intérêts de plus en plus contrastés. A la fin des années 1980, des entités géographiques plus restreintes sont constituées, afin de mieux répondre aux priorités de chacun. Six regroupements géographiques naissent alors, organisés en commissions. Ils restent sous la tutelle de la CRPM.

Le 9 octobre 1989 à Faro, la *Commission de l'Arc Atlantique* est ainsi créée, sous l'impulsion d'Olivier Guichard, alors Président de la Région Pays de la Loire et ancien délégué à la DATAR. Elle rassemble des régions britanniques, irlandaises, françaises, espagnoles et portugaises. Les commissions Interméditerranéenne et de la Mer du Nord voient le jour la même année et celles de la Mer Baltique, des Balkans/Mer Noire et des Iles quelques temps plus tard.

La Commission de l'Arc Atlantique regroupe 23 puis 31 régions. D. AUFFRAY [1998] explique alors que « *Les handicaps étaient nombreux: regroupant les régions les plus agricoles de l'Europe, l'Arc Atlantique avait une part d'emplois industriels inférieure et un taux de chômage supérieur à la moyenne communautaire [...], il ne possédait en son sein ni grandes métropoles ni places financières notables. Un seul atout : la mer* ». L'objectif de la Commission de l'Arc Atlantique est alors de défendre les intérêts de ses régions partenaires au sein d'une construction européenne qui s'élargit toujours plus. Ce travail de sensibilisation et de lobbying auprès des autorités de Bruxelles reste encore aujourd'hui une de ses principales missions.

Dans les années 1990, elle s'attache également à favoriser le développement endogène des territoires qui la composent. Plusieurs programmes de coopération interrégionale sont ainsi engagés, avec le soutien de la Commission Européenne : *programme-réseau Arc Atlantique* (1990-93), *Finatlantic* (1991-94) et *Atlantis* (1993-95). Ce dernier reste le plus abouti et le plus ambitieux sur la décennie. Il cherche aussi bien à favoriser le développement du tourisme qu'à faciliter les transferts de technologies entre les territoires ou répondre aux problèmes d'eau et d'environnement. L'amélioration des liaisons maritimes et aériennes entre les régions partenaires est également un de ses grands objectifs [MORVAN, 1996].

La seconde phase du programme *Atlantis* n'est cependant jamais engagée. La Commission Européenne lance en effet au même moment le programme *Interreg*.

## 2) Le programme Interreg et la création de l'Espace Atlantique

Lancé en juin 1996 pour soutenir des projets menés dans le cadre de coopérations inter-régionales, le programme Interreg amène les Etats membres à constituer de vastes régions européennes transnationales. Sept entités sont ainsi créées, couvrant l'ensemble du territoire de l'Union.

C'est dans ce cadre que *l'Espace Atlantique* voit le jour. Il rassemble les régions présentes au sein de la Commission de l'Arc Atlantique et élargit encore son périmètre. Ainsi, de nouvelles régions espagnoles et françaises rejoignent le noyau originel. Toutes ne sont cependant pas côtières. En France, les régions Limousin et Centre en font en effet partie, tout comme en Espagne les régions de Madrid, d'Extremadura, de Castilla y León, Castilla-la Mancha ou de la Rioja.

Au sein du programme *Interreg IIC* l'accent est mis sur plusieurs objectifs forts [NADIN, SHAW, 2002] :

- la lutte contre les difficultés liées au caractère périphérique des régions membres, notamment par le renforcement des réseaux de transport entre zones côtières et régions intérieures mais également avec le cœur de l'Europe,
- le maintien et le développement des activités dans les ports et villes grâce à de meilleurs transferts de technologie, la diversification des activités en milieu rural et une meilleure utilisation des technologies de l'information,



- la promotion d'une meilleure gestion et protection des zones littorales,
- la promotion des activités liées au tourisme vert.

En 2000, le programme *Interreg IIIB* succède au programme *IIC*, qui se termine en 2001. Les régions espagnoles de Madrid, Castilla-la Mancha, Extremadura quittent l'Espace Atlantique, mais la région Midi-Pyrénées, en France, est, elle, rattachée (cf. document 1).

Pour la période 2000-2006, le *Programme d'initiative communautaire « Espace Atlantique »* exprime une volonté forte de promouvoir un développement territorial plus équilibré sur l'ensemble de son territoire. L'accent est mis notamment sur le renforcement des liens entre zones rurales et zones urbaines. Un meilleur accès aux infrastructures et aux communications, le maintien d'un développement rural et l'utilisation maîtrisée des ressources naturelles sont également mentionnés comme étant des axes d'importance.

Ainsi, si l'« Espace Atlantique » peut appuyer sa construction sur des éléments d'histoire communs entre les régions membres, il reste néanmoins un objet profondément politique, issu de la volonté des régions de cette frange européenne de défendre, au sein de ce partenariat, leurs intérêts et d'assurer un meilleur développement de leurs territoires.

Car si toutes ne sont pas maritimes, elles se rassemblent néanmoins autour de grandes problématiques communes, qui sont désormais de vrais éléments de fragilité.

## **II. Des régions rassemblées autour de problématiques communes**

L'Espace Atlantique couvre plus de 2 500 kilomètres du nord au sud (cf. carte 1). Sur un tel gradient longitudinal, les espaces ont tous leurs caractéristiques propres. Néanmoins, ces régions se rassemblent autour de grandes problématiques communes. Ici, il ne s'agit pas d'être exhaustif mais bien de cibler les éléments les plus pertinents dans le cadre de notre étude.

Ainsi, les régions atlantiques partagent toutes par exemple ce handicap lié à leur localisation à la périphérie de l'Europe. Et de fait, si les espaces côtiers connaissent de fortes dynamiques de croissance, les disparités se creusent progressivement avec les espaces intérieurs.

### **A) Des régions fragilisées au sein de l'Europe**

L'ouverture sur l'océan a toujours été un atout non négligeable pour ces régions. Néanmoins, leur positionnement aux frontières de l'Union Européenne s'avère également être un sérieux handicap.

#### **1) Une périphéricité géographique et structurelle**

Ainsi, dans son travail sur les régions atlantiques françaises, A. VIGARIE [2000] fait un constat simple : l'éloignement géographique vis-à-vis du cœur de l'Europe ne peut que les pénaliser. Il s'agit en effet d'une question d'espace-temps et d'espace-coût, car comparativement aux régions du cœur de l'Europe, leur positionnement géographique est un frein à l'arrivée d'impulsions dynamisantes. Au-delà du cas français que cet auteur traite plus précisément, c'est bien l'ensemble des régions de l'Espace Atlantique qui pâtissent aujourd'hui de ce phénomène.

L'organisation globale des réseaux de transport au sein de l'Espace Atlantique accentue encore ce handicap. Ainsi, les réseaux interrégionaux restent peu développés sur la frange atlantique et les connexions interurbaines limitées. Traditionnellement, ce sont les liens avec la capitale nationale qui sont privilégiés. Dans le cas français, on note par exemple que « *Nantes, Rennes, Angers sont en relations très fortes avec Paris plutôt qu'entre elles, illustrant [...] une carence du système urbain de l'Ouest* » [PIERCY, 2000]. Certains projets, tels que l'Autoroute des Estuaires en France, ont pourtant été lancés dans les dernières décennies pour pallier ces carences. Un meilleur maillage du territoire faciliterait en effet le rapprochement de villes ou territoires qui se tournent

pour le moment vers la capitale nationale, très éloignée, alors que la proximité géographique avec d'autres pôles permettrait une mise en réseau plus efficace et le développement de complémentarités.

Mais A. VIGARIE [2000] explique surtout ce « *sentiment d'appartenance à des régions périphériques* » dont souffrent les régions atlantiques, par l'absence d'arrière-pays puissants. Le phénomène de maritimisation est en effet resté « *cortical* » au sein de l'Espace Atlantique : seule une étroite bande côtière participe de cette dynamique et les relais manquent vers l'intérieur des terres. Les arrière-pays n'ont de fait jamais véritablement profité des impulsions nées dans les grandes cités portuaires, tournées vers d'autres horizons. Au final, les principaux pôles de croissance de la façade atlantique sont séparés du cœur de leurs nations et de celui de l'Europe par ces hinterlands faiblement peuplés, qui constituent alors un obstacle dans la jonction de ces deux espaces à forte dynamique. Pour A. VIGARIE [2000], ce phénomène explique également pourquoi les ports atlantiques ont désormais perdu leur place sur les grandes routes océaniques, au profit des ports de l'Europe du Nord.

## 2) De fortes disparités intra-régionales

La concentration des capitales de régions en zone littorale accentue donc encore ce phénomène de périphéricité. De même, elle renforce les disparités entre une bande littorale dynamique et des espaces intérieurs pour certains marginalisés.

Les espaces côtiers sont aujourd'hui les espaces les plus dynamiques au sein de l'Espace Atlantique. L'activité portuaire reste un des piliers de l'économie des grandes métropoles régionales et le développement du tourisme a permis une diversification de l'activité dans les zones plus rurales. En France, les Ports Autonomes de Nantes et Bordeaux, sur les estuaires de la Loire et de la Garonne, représentent aujourd'hui les plus gros tonnages de toute la façade atlantique. A partir de la capitale ligérienne, la vie portuaire s'est progressivement développée jusqu'à Saint-Nazaire et le *Port Atlantique* est désormais le quatrième ensemble industrialo-portuaire au niveau national. Il rassemble sur un estuaire, deux villes d'impulsion et trois pôles maritimes locaux : Saint-Nazaire spécialisé dans la réparation et l'armement des navires, Nantes qui reçoit les marchandises les plus riches (bois, fruits, légumes, sucres) et Donges Montoir avec sa raffinerie [VIGARIE, 2000].

Ce phénomène s'observe dans toutes les régions atlantiques. L'exemple du Portugal est à ce titre intéressant. Ainsi, les deux aires métropolitaines de Lisbonne et Porto, avec respectivement plus de 2,6 et 1,2 millions d'habitants en 2001, comptent

désormais pour près de 40% de la population nationale. Entre ces deux pôles, s'étend une forte urbanisation côtière linéaire, alors que les zones rurales de l'intérieur souffrent déjà depuis plusieurs décennies de larges mouvements d'exode rural [BOCK, 2004].

De même, la conurbation basque, qui s'étend de Bayonne à San Sebastian, se développe des deux côtés de la frontière franco-espagnole mais s'immisce peu dans les terres. Elle constitue le premier ensemble démographique, industriel et touristique de la façade atlantique européenne et connaît des problèmes de saturation de plus en plus difficiles à surmonter, alors que les régions intérieures restent, elles, à forte dominante rurale [LABORDE, 1993].

Enfin, l'exemple irlandais est également très révélateur. La carte des villes irlandaises montre bien comment les principaux pôles de développement sont aujourd'hui tous implantés en zone littorale, alors que l'intérieur du pays ne possède aucune agglomération d'importance. Des villes comme Galway ou Cork, sur la côte ouest, sont devenues les nouveaux moteurs de l'économie nationale (cf. carte 2).

Ainsi, si les principaux pôles de croissance se sont à l'origine développés dans les espaces côtiers, les disparités continuent de se creuser entre littoral et hinterland. Aujourd'hui, elles fragilisent très fortement les régions de la frange occidentale de l'Europe.

Ce déséquilibre spatial révèle en outre la vraie nature des régions atlantiques, qui restent encore des espaces à forte dominante rurale, faiblement maillés par une armature urbaine déséquilibrée.

## **B) Des régions à dominante rurale**

Ainsi, avec une superficie de 856 420 km<sup>2</sup> pour 76,1 millions d'habitants, la densité de population atlantique s'élève à 94 habitants/km<sup>2</sup> contre 120,3 pour l'UE15 et 118 pour l'UE25 [EUROSTAT, 2003]. La façade occidentale de l'Europe rassemble donc des régions relativement peu peuplées et faiblement urbanisées, au regard du reste de l'Europe.

### **1) Une armature urbaine constituée de villes de faible taille**

En 1994, le *Centre Européen de Développement Régional (CEDRE)*, dans son *Étude prospective des régions atlantiques*, parle d'un système urbain « décalé vers le

bas ». Ainsi, l'armature urbaine atlantique prend la forme d'une pyramide au sommet étroit, composé de peu de grandes villes, et à la base très large, constituée des villes moyennes et des petites villes [BOCK, 2004].

L'Espace Atlantique ne possède aucune métropole de niveau européen. De même, les villes millionnaires y sont rares [AUFFRAY, 1998]. Ainsi, seule la ville de Birmingham dépasse le million d'habitants et six autres agglomérations atteignent ce seuil : Manchester, Glasgow, Lisbonne, Liverpool, Porto, Dublin [COMMISSION EUROPEENNE, 2000]. A l'échelle de tout l'Espace Atlantique, on recense au final une douzaine d'aires métropolitaines, telles qu'elles sont définies dans le cadre du *Schéma de Développement de l'Espace Atlantique* (cf. document 2) et si toutes connaissent aujourd'hui des dynamiques fortes, elles « restent [néanmoins] dans l'ombre des capitales internationales de la dorsale européenne » [PUMAIN, CATTAN in BOCK, 2004].

Inversement, les échelons inférieurs de l'armature urbaine tiennent une place d'importance au sein de l'Espace Atlantique, qui s'explique par la concentration des aires métropolitaines sur la bande côtière. Les villes intermédiaires maillent ainsi de manière assez homogène l'ensemble du territoire et constituent un tissu dense ; elles sont relayées aux échelons inférieurs par les villes moyennes qui irriguent leurs bassins de vie et par les petites villes au sein des espaces ruraux [BOCK, 2004].

Ainsi, les armatures urbaines des régions atlantiques présentent un double déséquilibre, tout d'abord spatial mais également structurel. Néanmoins, cette faiblesse des échelons supérieurs de l'armature urbaine favorise le maintien de fonctionnalités parmi les petits pôles urbains situés à l'interface avec les espaces ruraux.

## 2) Des campagnes « vivantes »

Car si l'Espace Atlantique possède peu de grandes villes, les espaces ruraux sont à l'inverse encore fortement peuplés. M. PERRONET-MENAULT [1993] note d'ailleurs que les densités de population relativement faibles de l'Espace Atlantique s'expliquent avant tout par la sous-urbanisation de ces régions.

Ainsi, les vastes territoires des Highlands, de l'intérieur du Pays de Galles ou des Landes en France, qui comptent souvent moins de 10 habitants/km<sup>2</sup>, ne sont pas représentatifs de la réalité des campagnes atlantiques. En France, les densités rurales dans les régions de l'ouest (hormis pour les régions Aquitaine et Limousin) sont supérieures à celle nationale, qui est de 32 habitants/km<sup>2</sup> [PERRONET-MENAULT,

1993]. Les régions du nord ouest de la France restent de loin les plus peuplées. J.RENARD [2001], pour décrire les espaces ruraux ligériens, parle d'ailleurs d'espaces ruraux « pleins ». D'une manière plus générale, le CEDRE [1994] rappelle d'ailleurs que plus de 2 habitants sur 3 dans les pays du sud et en Irlande résident encore en zone rurale.

Les campagnes atlantiques restent également toujours très marquées par l'activité agricole, qui demeure un des piliers de leur économie. Dans vingt-deux régions atlantiques, les taux d'emplois dans ce secteur sont ainsi supérieurs à la moyenne européenne (UE15). De même, plus de 60% de leur superficie totale est encore utilisée à des fins agricoles. On peut citer le cas des régions irlandaises, de la Bretagne, des Pays de la Loire ou de la région Centre [CEDRE, 1994].

Les activités agricoles, halieutiques et sylvicoles sont en outre le moteur de nombreuses industries et permettent une diversification des productions (industrie agro-alimentaire, conserveries, travail du bois...). Ainsi, au sein de l'Espace Atlantique français, le secteur primaire compte aujourd'hui pour 8,2% de l'emploi total, contre 4,8% au niveau national. De même, l'agriculture des régions atlantiques françaises réalise 48% du chiffre d'affaires total du secteur agricole dans le pays, et 36% du chiffre d'affaires de l'industrie agro-alimentaire.

Mais les campagnes atlantiques, comme la plupart des campagnes européennes, ont connu de profondes mutations depuis les dernières décennies. L'activité agricole ne suffit plus à entretenir une dynamique et semble être en de nombreux lieux fortement fragilisée.

### 3) Un monde rural en mutation

Le CEDRE [1994] dans son *Étude prospective sur les régions atlantiques* présente une typologie des espaces ruraux atlantiques. Cinq types ont donc été distingués [CEDRE, 1994 ; SOUMAGNE, 2000] :

- les **espaces ruraux profonds** ou la «*ruralité oubliée*» regroupent des territoires tels que les Highlands d'Ecosse, l'arrière-pays cantabrique ou le centre du Pays de Galles. Le CEDRE les décrit comme des territoires montagnards, difficiles d'accès et au potentiel de développement restreint ; ils sont le plus souvent dominés par les espaces forestiers, sont en voie de dépopulation agricole et rurale, voire de désertification.

- les espaces ruraux agricoles *«traditionnels et fragiles»*, dont font partie les régions Poitou-Charentes, Pays de la Loire, Basse-Normandie, ainsi que des espaces de la Galice, des Asturies ou de l'Irlande du Nord. Ce sont des territoires où l'agriculture reste fragile, encore très tournée vers les activités traditionnelles. Elle conserve néanmoins toujours un rôle important, que ce soit en termes d'emplois directs ou indirects.
- les espaces ruraux agricoles *«modernisés et dynamiques»*, comme certains territoires d'Aquitaine, l'Anjou en Pays de la Loire, le Calvados ou le Douro. Pour le CEDRE, ces espaces ruraux possèdent une forte capacité de production agricole et de transformation.
- les espaces ruraux pluriactifs à *«ruralité diversifiée et sauvegardée»* par le tourisme, tels que ceux de Cornouailles, du Devon ou d'Irlande du Sud et de l'Ouest. Même s'ils restent très agricoles, le tourisme et l'industrie créent de nouvelles dynamiques.
- les espaces convoités par l'urbanisation ou le tourisme littoral, tels qu'on les retrouve dans le sud ouest du Royaume-Uni, hormis Devon et Cornouailles, au sud du pays de Galles ou dans les Lowlands d'Ecosse. Ce sont des régions situées à proximité des littoraux touristiques et qui subissent désormais de fortes pressions, qu'elles soient urbaines ou saisonnières.

Ainsi, si les principales métropoles de l'Espace Atlantique se concentrent sur les côtes, les espaces intérieurs restent, dans leur grande majorité, à forte dominante rurale. Ces espaces sont souvent à l'écart des principaux axes de communication, éloignés des grands pôles régionaux. Ce sont alors les échelons les plus bas de l'armature urbaine qui les structurent et les dynamisent.

On comprend alors mieux le rôle que doivent jouer les villes moyennes et les petites villes en leur sein. Ainsi, si les premières maillent aujourd'hui de manière fine les territoires atlantiques et conservent encore de nombreuses fonctionnalités, ce sont bien les petites villes qui constituent le premier relais entre armature urbaine et espaces ruraux. Elles sont les premiers lieux de centralité et participent directement de leur dynamique. La question de leur devenir est alors d'autant plus importante.

### III. Les petites villes à la base de l'armature urbaine

Dans un Espace Atlantique sous-urbanisé, les petites villes restent donc un échelon essentiel des armatures urbaines régionales. Très nombreuses dans cette frange occidentale de l'Europe, elles participent directement de la dynamique des espaces ruraux et conservent donc ce rôle de « *pôle de services le plus proche* », comme au sens de Christaller.

#### A) Le maintien de la logique christallérienne dans les espaces ruraux atlantiques

##### 1) Un modèle pertinent dans les espaces à dominante rurale

Le modèle que W. CHRISTALLER développe dans sa thèse *Die zentralen Orte in Süddeutschland* (*Les lieux centraux en Allemagne du Sud*) en 1933, est dérivé de la théorie des lieux centraux, qui explique la taille, le nombre et l'espacement des villes entre elles. Il expose ainsi une théorie normative de répartition et de hiérarchisation des villes dans l'espace, selon le niveau de centralités qu'elles offrent. En découle un maillage optimal *d'aires de marché* sur un territoire, c'est-à-dire de zones dans lesquelles tous les individus se déplacent vers une même ville pour l'obtention de biens et services. Ces aires s'emboîtent selon le niveau de services que la ville propose et couvrent l'ensemble du territoire [LEVY et LUSSAULT, 2003].

Tout territoire est donc structuré par un réseau hiérarchisé de places centrales. Aux niveaux inférieurs, ce sont les villages et de petites villes qui exercent les premières fonctions de distribution et de services au profit d'aires de marché environnantes dont la portée spatiale est réduite [BOCK, 2004]. Elles sont ce « *pôle de services le plus proche* », celui vers lequel les individus se tournent dans leur quotidien.

Aujourd'hui, ce modèle est souvent remis en question. Au-delà de ses limites intrinsèques (hypothèses d'un espace géographique uniforme, d'un individu rationnel...), il semble surtout ne plus être adapté à la réalité contemporaine de territoires où les réseaux de transport et de communication permettent désormais aux populations de « court-circuiter » les premiers pôles de services pour se rendre directement dans les grands pôles urbains.



## 2) Une réalité toujours présente au sein de l'Espace Atlantique

Pourtant, cette logique semble devoir encore persister au sein de l'Espace Atlantique. Ainsi, J-C BOYER [2003] observe que dans les régions à faible densité de population (périphéries septentrionales notamment), dépourvues de grandes villes, les centres urbains de taille modeste continuent de jouer un rôle majeur, qu'ils ont perdu dans les régions densément urbanisées. Dans ces espaces, les villes petites et moyennes ne sont plus que les éléments secondaires d'une trame urbaine dominée par les grandes villes, qui les ont même parfois englobées dans leurs banlieues.

Et de fait, E. BOCK [2004] observe dans les territoires ruraux dans l'Espace Atlantique que *« les petites villes sont considérées comme composantes à part entière de ces espaces ruraux structurés, pour lesquels elles jouent pleinement un rôle de place centrale, au sens de Christaller, à travers la distribution de biens et de services ordinaires au bénéfice de l'ensemble de la population agglomérée ou non »*. Au sein des espaces ruraux atlantiques, c'est donc l'absence de villes de grande taille qui explique le maintien du rôle traditionnel des petites villes, ce qui n'est désormais plus le cas dans les régions fortement urbanisées du cœur de l'Europe, où les grands pôles urbains concentrent la majorité des activités et services.

### **B) Le rôle des petites villes au sein des espaces ruraux**

Au-delà du seul cas de l'Espace Atlantique, la petite ville reste donc le premier pôle structurant des espaces ruraux éloignés des grands pôles urbains. C. JAMOT [2003], dans son introduction aux Actes du Colloque de Clermont-Ferrand, parle d'ailleurs de la petite ville et de *« son rôle, indispensable pour la gestion de 80% de l'espace national français »*.

De même, J-P. LABORIE, dans l'ouvrage dirigé par B. KAYSER, *Naissance de nouvelles campagnes* [1996], titre son article : *« Les petites villes, chance de l'espace rural »*. Il rappelle alors que l'activité dans les espaces ruraux naît en majorité des interdépendances existant entre les petits centres urbains et leurs bassins de vie. Avec l'intensification du système agricole, les petites villes sont devenues le lieu de regroupement des postes d'encadrement et ont connu un accroissement notable de leur bassin d'emploi, ainsi qu'une diversification de leur économie. Aujourd'hui, si les espaces ruraux ne sont plus uniquement agricoles, la petite ville conserve néanmoins un rôle clé, car pour maintenir la population du territoire environnant, elle doit proposer un volume d'emplois suffisant et des services variés.

S. DUBUC [2004] souligne également le rôle des petites villes dans le maintien d'une dynamique au sein des espaces ruraux. Elle travaille ainsi sur les départements de la Lozère et de l'Aveyron et montre combien la distance aux villes est très nettement le principal facteur de différenciation entre les communes rurales. Ainsi, celles situées à proximité des petites villes profitent véritablement de l'activité qui s'y développe et, pour elle, « *l'inégal accès aux petites villes [...] explique les trois quarts du dynamisme rural* ».

Enfin, M. CHESNEL [1986], dans son travail sur les petites villes de Poitou-Charentes, évoque lui aussi ce rôle d'entraînement qu'ont les petites villes en milieu rural. Il parle d'un « *leadership* », qui s'affirme dans la diversité des attractions qu'exerce la petite ville, que ce soit pour l'emploi, les services, mais aussi par la manifestation du pouvoir local et par son influence et rôle de modèle : « *Par son attraction, son influence, le centre local draine un pays [...]. Les petites villes sont devenues le passage quasi obligé pour ceux qui habitent la campagne ; leur pratique est la condition pour vivre à la campagne* ».

La construction de l'Espace Atlantique a donc permis aux régions de la façade occidentale européenne de se rassembler autour de problématiques communes. En particulier, toutes connaissent d'importantes difficultés à enrayer les disparités qui se creusent entre espaces littoraux et espaces intérieurs, souvent plus fragiles.

En leur sein, les petites villes conservent un rôle prédominant car le maillage urbain général y est plus lâche. Cependant, des questions se posent aujourd'hui quant à leur capacité à maintenir une dynamique pour elles-mêmes et pour les territoires qu'elles structurent.

Au cours des dernières décennies, les discours ont en effet été souvent partagés quant au devenir des petites villes. Aujourd'hui encore, les conclusions de ces travaux restent contradictoires.

## CHAPITRE 2 : LA PETITE VILLE, LE PREMIER ECHELON DE L'ARMATURE URBAINE AU CŒUR DES ESPACES RURAUX

En introduction aux Actes du Colloque de Clermont-Ferrand sur *L'avenir des petites villes*, C. JAMOT [2003] rappelle que cette thématique n'est pas encore aujourd'hui totalement prospectée. Surtout, des questions persistent quant à la définition même de ce qu'est la petite ville, quant à sa place au sein de l'armature urbaine et son rôle dans la gestion des territoires.

Ainsi, il est tout d'abord important de bien marquer la différence entre ce que l'on désigne comme étant une « petite ville » et les autres agglomérations rassemblées sous le vocable de « bourg ». La petite ville, par sa taille, ses fonctions, mais aussi sa capacité à polariser un territoire autour d'elle, appartient en effet pleinement aux échelons de l'armature urbaine. A l'inverse, les bourgs semblent connaître depuis quelques décennies un déclin progressif et une certaine « banalisation » au sein des espaces ruraux (I).

Les études menées sur les « petites villes » ont été très nombreuses au cours des dernières décennies. Depuis le début des années 1950 en France, les discours ont souvent été multiples, voire contradictoires entre eux. Aujourd'hui encore, les chercheurs restent partagés. Deux mouvements s'opposent en effet, entre d'une part les défenseurs de la petite ville, moteur de développement local et ceux, plus pessimistes, annonçant de manière irrévocable son déclin (II).

Mais si les petites villes semblent menacées dans leurs rôles et leurs fonctions au sein des régions à forte dominante urbaine, qu'en est-il de leur situation dans l'Espace Atlantique ? Connaissent-elles les mêmes évolutions que celles observées sur l'ensemble du territoire européen où les phénomènes de métropolisation concentrent progressivement population et activité autour des plus grands pôles urbains (III) ?

## I. Le premier échelon de l'armature urbaine

En 1995, le Colloque de Nantes, intitulé *Bourgs et petites villes*, a permis de revenir sur la notion même de « petite ville » et de faire la distinction entre elle et ce qu'on appelle couramment le bourg rural, ou « bourg-centre ».

Ainsi, dans les Actes du Colloque, J-P. DIRY [1997] rappelle qu'au 19<sup>ème</sup> siècle, La Martinière fait déjà la différence entre les deux. Ce dernier considère en effet que le bourg est un lieu où se tient un marché et où résident des artisans et la ville un lieu qui possède les mêmes fonctions mais auxquelles il faut ajouter celles administratives. La première distinction à faire est donc fonctionnelle. Dans la même période, l'abbé d'Expilly et Moheau met, lui, le doigt sur un autre critère important : le nombre d'habitants. Ainsi, la petite ville possède une population toujours supérieure à celle du bourg.

Taille du peuplement et fonctions urbaines sont donc les deux grands critères retenus à la fin de l'époque moderne pour distinguer la petite ville du bourg. Pourtant, J-P. LABORIE [1997] remarque qu'aujourd'hui encore les définitions sont souvent divergentes, voire contradictoires, entre les auteurs ; dans la pratique, des difficultés apparaissent en effet souvent.

### A) Fonctions et taille de peuplement, les premiers critères de définition

#### 1) Le critère démographique

##### a. La classification française

En France, la plupart des travaux [KAYSER, LABORIE, SOUMAGNE] s'accordent depuis longtemps sur le critère démographique. Ainsi, sont considérées comme appartenant à l'ensemble des « bourgs » les communes ou Unités Urbaines (au sens INSEE)<sup>1</sup> dont la population atteint 2 000 à 5 000 habitants agglomérés ; les bourgs sont donc bien des villes au sens INSEE.

---

<sup>1</sup>Une Unité Urbaine, au sens de l'INSEE, est un ensemble d'une ou plusieurs communes dont le territoire est partiellement ou totalement couvert par une zone bâtie d'au moins 2 000 habitants, les constructions étant éloignées de leurs voisines de moins de 200 mètres (INSEE Première, n°516, 1997).

La petite ville, quant à elle, possède une population agglomérée d'au moins 5 000 habitants ; certains travaux considèrent parfois un seuil minimum de 3 000 habitants [PAULET, 1999]. La limite supérieure est fixée à 20 000 habitants.

Si les auteurs évoquent souvent en parallèle d'autres critères de choix, la démographie reste le critère le plus aisé sur lequel s'accorder. Il n'en comporte pas moins des limites, introduisant en particulier des problèmes de seuils. De même, il omet le contexte dans lequel s'inscrit l'objet. Ainsi, dans de nombreux espaces ruraux aux densités de population faibles, des agglomérations de petite taille détiennent souvent des fonctionnalités bien supérieures à ce que leur population laisserait supposer. La petite ville de Mortagne au Perche, en Basse-Normandie, en est un bon exemple. Cette sous-préfecture de l'Orne compte moins de 5 000 habitants mais dans un territoire à forte dominante rurale où les densités de peuplement ne dépassent pas 30 habitants/km<sup>2</sup>, elle conserve toujours ses principales fonctions. L'éloignement des principaux pôles régionaux, comme Alençon ou Nogent-le-Rotrou, lui permet de maintenir un tissu de commerces et services relativement important et son influence dépasse la simple sphère cantonale. Elle reste un véritable animateur du milieu rural [GOUIN-LEVEQUE, 2003].

#### *b. La classification au sein de l'Espace Atlantique*

De fait, la notion de « petit », comme de « grand » ou « moyen », dépend avant tout du contexte et de l'échelle considérée. Dans ses travaux, I.B. THOMPSON [1996] considère de la même manière que la ville d'Oban en Ecosse (Highlands), avec 8 500 habitants, appartient à l'ensemble des villes moyennes, alors qu'en France, une ville de même taille s'inscrit dans le cadre des petites villes.

A l'échelle de tout l'Espace Atlantique, il semble donc encore plus malaisé de définir un critère démographique unique pour désigner ce qu'est une « petite ville ». Ainsi, le *Schéma de Développement de l'Espace Atlantique (SDEA)* retient des seuils différents pour chacun des pays membres, qui sont adaptés aux configurations locales (cf. supra p. 17).

Dans le cadre français, sont donc considérées comme étant des petites villes les Unités Urbaines dont la population se situe entre 10 000 et 50 000 habitants. Les sous-préfectures de moins de 10 000 habitants ont également été retenues. Au total, les travaux menés dans le cadre du SDEA recensent ainsi 160 petites villes en France, dont 29 sous-préfectures de moins de 10 000 habitants [BOCK, 2004].

Cette définition diffère donc de celle couramment utilisée dans les travaux de recherche en France. Les seuils de population, minimal et maximal, sont sensiblement augmentés et l'échantillon est très élargi. Cependant, on constate que très peu de petites villes retenues dans le cadre du SDEA dépassent 20 000 habitants et de fait, 71, 25 % d'entre elles appartiennent bien à cette tranche généralement retenue entre 5 et 20 000 habitants.

## 2) Le critère fonctionnel, tiré des analyses de l'INSEE

On le voit, le critère démographique comporte donc des limites et ne permet pas d'appréhender la réalité d'une petite ville. L'INSEE, dans sa synthèse *Les campagnes et leurs villes* menée en partenariat avec l'INRA, propose un autre critère, qui a pour base l'Inventaire Communal mené en France en 1988 et 1998. La distinction se fait alors sur le niveau de services marchands et non-marchands que les ensembles urbains offrent à leur population. Trois types d'agglomérations sont donc observés en milieu rural (cf. document 3) :

- le **village-centre**, qui correspond aux agglomérations disposant des équipements de proximité,
- le **bourg-centre**, qui se reconnaît à la présence d'équipements considérés comme intermédiaires,
- le **centre urbain**, qui détient les équipements lourds.

La petite ville s'inscrit dans ce dernier ensemble. Elle possède donc des services et équipements variés, dépassant le simple cadre du quotidien.

## **B) La capacité de polarisation d'un territoire, le véritable critère de distinction entre les deux échelons**

J-P. DIRY [1997] estime cependant que ces deux critères sont encore trop limités et que la différence ne doit pas se faire uniquement sur le nombre d'habitants, les fonctions ou la gamme d'équipements que possède l'agglomération. La capacité de la petite ville à constituer une véritable aire d'influence autour d'elle doit également entrer en compte.

### 1) La petite ville au cœur d'un « pays »

Les travaux de M. CHESNEL [1989] s'inscrivent dans cette même approche. Travaillant sur les petites villes de Poitou-Charentes, il observe leur capacité à maintenir un potentiel construit et humain qui les distingue des gros bourgs et leur assure une certaine autonomie, au sein d'un « pays » qui gravite autour d'elles. Dans le cadre de son étude, il retient ainsi deux exemples : le Civraisien, constitué autour de la petite ville de Civray et le Montmorillonais autour de Montmorillon. Il montre alors que chacun de ces deux « pays » est bien distinct et autonome l'un de l'autre ; il met également l'accent sur leur indépendance vis-à-vis du chef-lieu de département, Poitiers. Enfin, il remarque qu'entre ces deux « pays » existe un large « *no man's land* », couvrant un vaste ensemble de communes rurales. C'est une sorte de « *glacis où l'on a l'habitude d'aller à Poitiers* » et qui marque encore plus la frontière entre ces deux petits pays.

### 2) Le bourg, ou le retour à la ruralité

Inversement, les bourgs ne semblent plus capables aujourd'hui de constituer une telle aire de polarisation autour d'eux. Ainsi, dans les départements de la Lozère et de l'Aveyron, S. DUBUC [2004] fait ce constat : « *Par leur propre dynamisme, les bourgs ruraux participent au maintien de la population mais contribuent peu au dynamisme rural tel qu'on l'observe autour des principales petites villes* ».

Dans son travail sur les bourgs ruraux de Loire-Atlantique, V. JOUSSEAUME [1997] apporte des éléments d'explication. Ainsi, elle note que les « *centralités* » qui leur permettaient auparavant d'entretenir un pouvoir d'attraction pluri-cantonal ont disparu pendant ces dernières décennies. En particulier, ils ont perdu des équipements scolaires et sanitaires lourds, qui attiraient vers eux une population non négligeable.

Pour elle, deux phénomènes expliquent cette évolution. Une partie de ces fonctions s'est en effet progressivement concentrée dans les échelons supérieurs de l'armature urbaine. Mais les bourgs ont surtout perdu de leur spécificité au profit des communes rurales, de mieux en mieux dotées en termes de services et équipements. Ainsi, en 1988, plus de 75% des communes du département de la Loire-Atlantique possèdent un médecin et 70% une pharmacie ; « *Le phénomène de «rattrapage» tertiaire des campagnes, constaté au niveau national, a profité à la Loire-Atlantique* » [JOUSSEAUME, 1997].

Les conséquences sont importantes pour les bourgs, car ce sont désormais uniquement les petites villes qui disposent des fonctionnalités absentes en milieu rural, alors que les bourgs-centres ont progressivement connu une « *banalisation* » de leur offre de services et équipements.

### C) Le maintien d'une dynamique positive

Enfin, la plupart des travaux récents constatent une rupture nette entre les dynamiques démographiques et économiques que connaissent les bourgs et celles des petites villes. Ce phénomène est d'ailleurs bien analysé par V. JOUSSEAUME [2000] en Loire-Atlantique.

Elle constate tout d'abord que ces différences de dynamiques remontent à la fin du 19<sup>ème</sup> siècle et fait le lien avec le phénomène d'industrialisation amorcé à cette époque. Ainsi, les bourgs ruraux que l'on connaît aujourd'hui sont ceux qui n'ont alors pas pu attraper le mouvement d'industrialisation du pays et ont connu une progressive banalisation de leur société. Inversement les bourgs et petites villes qui ont constitué un tissu local d'entreprises, ont réussi à renforcer leur position au sein de l'armature urbaine. V. JOUSSEAUME [2000] remarque ainsi que si le bourg-centre était le premier échelon urbain au sein de l'économie agraire du 19<sup>ème</sup> siècle, il a depuis progressivement décliné dans la ruralité ; la petite ville est alors devenue l'échelon élémentaire de la hiérarchie urbaine.

La chercheuse utilise également un second indicateur pour vérifier le déclin des bourgs. Ainsi, elle observe l'évolution de leur population depuis 1850 et le déclin de la classe des notables au sein de leurs sociétés locales. La classe bourgeoise a en effet été longtemps bien représentée parmi leur population résidente. Pourtant, depuis 1945, seules les petites villes semblent encore capables de fixer ce type de population en milieu rural. V. JOUSSEAUME [2000] constate d'ailleurs que seules les petites villes dépassant aujourd'hui 10 000 habitants conservent encore une véritable classe de notables en leur sein. Elles sont devenues le dernier lieu en milieu rural où, comme l'appelle N. VERDIER [1997], le « *seuil écologique* » permet aux « *gens du même monde* » de se retrouver entre eux. V. JOUSSEAUME [2000] finit sa démonstration sur cette conclusion : « *La nouvelle élite sociale, issue de la société industrielle, déserte l'espace rural pour la vie citadine. La petite ville semble demeurer leur ultime point d'ancrage en milieu rural* ».

B. OGER [1997], dans une étude sur les bourgs-centres de Vendée, aboutit à des conclusions similaires. Ainsi, il observe dans ce département, que seule la petite ville est encore capable de jouer un véritable rôle de retenue des populations en milieu rural. Pour lui, c'est d'ailleurs à ce titre qu'elle doit devenir une des premières cibles des politiques publiques s'adressant aux problématiques du monde rural. Il souligne en effet qu'« *Une politique d'aménagement du territoire en faveur des espaces ruraux menacés*



*devrait [...] s'appuyer plutôt sur les petites villes et leur bassin de vie que sur les bourgs-centres au dynamisme hasardeux».*

La petite ville n'est donc pas un simple bourg. Si la distinction n'est pas toujours aisée entre les deux échelons, il est important de souligner la capacité qu'a la première à se constituer une véritable aire d'influence, un « *pays* » qui gravite autour d'elle [CHESNEL, 1986]. Aujourd'hui, les dynamiques paraissent en outre assez claires : si la petite ville se maintient à la base de l'armature urbaine, le bourg appartient désormais au monde rural et en subit les fragilités.

J. RENARD [1997] résume bien ces différents constats lorsqu'il s'interroge sur l'avenir des bourgs et des petites villes face aux grandes métropoles : « *Est-ce que le bourg-centre offre une capacité suffisante de résistance par rapport à l'effet de métropolisation ? Ou bien doit-on appuyer la nouvelle architecture du territoire sur une maille plus large, celle du bassin d'emploi, de la petite ou moyenne ville [...] ? C'est-à-dire sur des unités suffisamment attractives pour les populations saisies par l'effet de mobilité et seules susceptibles d'offrir la capacité de résistance* ».

La position de la petite ville est donc tout à fait particulière, à l'interface entre deux mondes, entre rural et urbain. Échelon inférieur de l'armature urbaine, elle est en prise directe avec le monde rural mais s'en distingue néanmoins et reste le dernier échelon urbain capable de structurer les espaces ruraux éloignés des grands pôles. La question de son devenir a donc des implications pour l'ensemble du monde rural.

Sur ce thème, les travaux ont beaucoup évolué dans ces dernières décennies. Les recherches se sont en effet longtemps concentrées sur les grands pôles urbains. Les années 1960 en France ont été marquées par l'essor de nouveaux travaux révélant les différentes facettes de la petite ville.

## II. La petite ville dans la recherche

### A) Les premiers travaux et les premières politiques menées

Dans les Actes du Colloque de Nantes, F. GIRAUT [1997] rappelle les principaux travaux menés sur la thématique des petites villes depuis la fin des années 1950 en France ; elle note alors de profondes divergences dans les approches.

#### 1) Le développement de l'approche fonctionnaliste

Ainsi, la petite ville est au départ appréhendée dans le cadre de travaux sur les réseaux urbains. L'accent est alors mis sur leur ancrage local fort et la fragilité de leurs dynamiques, liées le plus souvent à celles du « pays » environnant. On souligne également la faiblesse de leur rayonnement, leur difficulté à polariser un vaste territoire autour d'elles et les menaces qui pèsent sur leurs principales fonctions.

Y. BABONAUX [1966] s'inscrit dans cette approche. Ainsi, dans son travail sur les villes de la Loire Moyenne, il titre un paragraphe du chapitre dédié aux rivalités interurbaines *«L'effacement régional des petites villes»* et débute de cette manière : *«L'un des traits les plus communs de l'évolution actuelle des petites villes est l'affaiblissement progressif de leur attraction sur le monde rural»*. Il prend comme principal argument la concentration progressive des marchés traditionnels et spécialisés dans les villes de taille supérieure, alors qu'ils étaient auparavant l'apanage des petites villes de campagne.

Il note en outre que les bourgs ruraux sont encore à l'époque les concurrents directs des petites villes. Si les grandes agglomérations régionales étendent toujours plus leur influence par la très grande diversité de biens et services qu'elles proposent, les bourgs eux aussi ont une tendance, selon ses mots à *« se tailler dans les aires d'influence urbaines un petit champ d'activité »*. Il prend l'exemple du bourg de Savigné-sur-Lathan qui, au cœur d'un riche bassin agricole, exerce son attraction sur une dizaine de communes et empiète ainsi sur l'aire d'influence de la ville de Château-la-Vallière en Indre-et-Loire.

#### 2) La mise en avant d'une réalité plus complexe

Mais les années 1960 sont également marquées par l'apparition de nouveaux travaux qui pondèrent les propos alarmistes des premiers. En particulier, les chercheurs s'appliquent à décrire les différents visages que peut prendre la « petite ville ».

Ainsi, P. GEORGE [1968] plaide pour que les études menées sur les petites villes soient systématiques. Pour lui, il ne faut pas l'observer en elle-même, mais l'appréhender dans son système et s'attacher aux dynamiques démographiques propres à chaque cas, aux formes d'urbanisation, ainsi qu'aux modes et niveaux de vie des populations. La seule approche fonctionnaliste apparaît insuffisante.

G. VEYRET-VERNER [1970] constitue, elle, une typologie générale d'analyse des petites villes. Elle établit son échantillon sur la base d'un critère démographique, en sélectionnant les communes possédant de 5 000 à 20 000 habitants. Elle s'interroge néanmoins sur la pertinence d'une limite inférieure si basse. En effet, elle estime que c'est à partir de 10 000 habitants que la petite ville atteint un équilibre stable à long terme et est capable de vivre par elle-même et pour elle-même, même si le territoire qui l'environne manque de dynamisme. Elle distingue alors ce qu'elle appelle la « *petite ville classique* », qui règne depuis longtemps sur une petite région et dont elle assure différentes fonctions, des petites villes industrielles, touristiques et bien sûr périurbaines qui toutes trois ont des fonctions incomplètes ou spécifiques. Pour elle, la petite ville classique constitue le véritable niveau de base de l'armature urbaine, ce que ne sont pas les trois autres.

Mais la fin des années 1960 est surtout marquée par le lancement d'un vaste programme de recherches sur les « Petites villes » par le Centre Interdisciplinaire d'Etudes Urbaines de Toulouse (CIEU) en 1968. Sous la direction de B. KAYSER, l'objectif est alors clairement affiché de lutter contre les discours qui prédisent un avenir noir aux petites villes. Près de 570 d'entre elles sont passées au crible sur près de trente ans. Dès les premiers écrits, B. KAYSER [1972] affirme que les premiers échelons de l'armature urbaine méritent tout autant l'attention que ceux supérieurs. En particulier, les petites villes ne doivent plus être systématiquement considérées comme somnolentes. Pour se justifier, il rappelle qu'entre 1954 et 1968, leur population a augmenté de plus de 20 %, participant comme tous les autres échelons urbains au phénomène d'urbanisation du pays. Les travaux du CIEU ont été pionniers dans cette thématique, alors que la recherche s'était surtout intéressée aux « grandes » villes auparavant. L'objet « petite ville » est abordé sous de multiples facettes : sa place dans les réseaux urbains, la crise des petites villes industrielles, la tertiarisation, l'encadrement et/ou la perte d'influence sur le milieu local environnant [JALABERT, 1999]. Les Colloques de Rennes en 1977 et Nantes en 1995 se font les échos de ces travaux.

### 3) Les premières politiques spécifiques aux espaces ruraux et aux petites villes

Parallèlement, les petites villes deviennent également un objet de politique publique à partir des années 1970. En 1975, la DATAR lance la « *politique des petites villes* », dans le prolongement des politiques déjà menées pour les « *métropoles d'équilibre* » (1963) et les « *villes moyennes* » (1973 à 1979). Elle vise à maintenir et soutenir le développement et l'animation socio-économique des petites villes et de leur environnement rural. Les interventions portent plus particulièrement sur les tissus industriels et agricoles locaux. Près de 300 contrats sont passés entre l'Etat, puis les Etablissements Publics Régionaux et les collectivités locales. La majorité de ces contrats concerne des territoires situés à l'ouest d'une ligne Caen-Marseille. Des actions ponctuelles sont également menées dans le cadre de programmes étatiques pluriannuels d'intervention (réutilisation du patrimoine, aménagements urbains, dynamisation socio-culturelle) [LABORIE, LANGUMIER, de ROO, 1985].

Mais les petites villes sont alors directement assimilées au monde rural et la plupart des mesures sont avant tout tournées vers ce dernier, sans prendre la peine de différencier les petits ensembles urbains qui s'y trouvent. Au final, les petites villes en elles-mêmes n'ont que peu bénéficié de ces programmes d'aide [LABORIE, 1996].

De manière générale, les travaux menés dans les années 1960 et 1970 ont donc mis l'accent sur les réalités multiples que connaissent les petites villes. Elles apparaissent comme un échelon à part entière de l'armature urbaine, participant à la dynamique des espaces ruraux qui les entourent. L'attention se porte sur celles possédant une aire d'influence de longue date et qui ne semblent alors aucunement menacées. C'est du moins sur cette conclusion que G. VEYRET-VERNER termine un article en 1970 [VEYRET-VERNER, 1970]. Pourtant, à partir du début des années 1980, les travaux deviennent plus nuancés lorsqu'il s'agit d'évoquer leur avenir.

## **B) Les approches actuelles**

Ainsi, les dernières années 1970 marquent dans le pays la fin d'une longue période de croissance économique et le renforcement des phénomènes de métropolisation. Ces deux phénomènes expliquent en grande partie les craintes de nombreux auteurs quant aux dynamiques des petites villes depuis la décennie 1980.

### **1) La rupture de la fin des «Trente Glorieuses»**

La crise économique qui débute au milieu des années 1970 frappe de plein fouet les petites villes, comme toute l'économie nationale. J-P. LABORIE [1987] affirme alors que « *les petites villes retrouvent dans la crise leur banalité antérieure* ». En fait, une rupture s'observe entre celles qui parviennent à se maintenir et celles connaissant d'importantes difficultés pour préserver leur tissu d'emplois. Les petites villes enclavées en milieu rural sont les plus fragilisées, tout comme celles fortement spécialisées dans le secteur industriel [LABORDE, 1996].

L'exemple d'Aubusson, sous-préfecture de la Creuse, est à ce titre intéressant. Cette petite ville a en effet souffert depuis le début des années 1980 de la fermeture de nombreuses usines, dont les établissements FRLE, filiale de Philips Eclairage. Près de quatre cent emplois ont ainsi disparu de manière directe ou indirecte en moins de dix ans. Le mouvement s'est poursuivi dans les années 1990, avec la fermeture d'usines sous-traitantes pour des entreprises telles que Renault et Michelin. Si les commerces et services résistent mieux, ils ne peuvent compenser en termes d'emplois ces fermetures [LAUMIERE, 1997].

### **2) L'affirmation des phénomènes de métropolisation**

Parallèlement, certaines petites villes ont vu leur influence décliner au profit d'agglomérations plus grandes. Ce phénomène est particulièrement sensible autour des grandes métropoles régionales.

Les phénomènes de métropolisation favorisent ainsi la concentration de valeur à l'intérieur et autour des villes les plus importantes des territoires. Ils semblent en outre être désormais devenus la forme la plus courante que prend l'urbanisation en Europe. Ainsi, ce mouvement « *a d'abord vidé les campagnes et les bourgs de leur population [et] depuis quelques décennies, il réduit le poids relatif des villes petites et moyennes* » [ASCHER in LEVY et LUSSAULT, 2003]. Ce n'est donc pas un simple phénomène de croissance des grandes métropoles mais bien la constitution de nouveaux cadres de vie et de pratique au quotidien pour les populations. Dans ce nouveau contexte, les petites villes perdent progressivement de leurs atouts.

Ainsi, pour D. PUMAIN [1999], les petites villes « *paraissent condamnées au mieux à la stagnation, au pire au déclin* » face à la croissance préférentielle des grandes villes et à l'extension de leur aire de polarisation. Le développement des moyens de transport et de télécommunications, la contraction de l'espace-temps amènent progressivement au déclin des petits lieux centraux le plus souvent « court-circuités » par les populations [PUMAIN in DUBUC, 1997].

### 3) De nouveaux outils d'action publique

Le maintien des petites villes est alors devenu un véritable enjeu de politiques publiques. Pour V. BIELZA et A. HUMBERT [1997], « *si l'on intervient pas politiquement, à l'agonie des campagnes profondes succédera celle des petites villes* ».

En 1991, les intervenants aux premières Assises de l'Association des Maires des Petites Villes affirment qu'elles doivent devenir le cœur des politiques de développement local. Certains auteurs soulignent également le rôle que les Pays peuvent désormais jouer dans le maintien d'une dynamique de territoire autour d'elles. Si B. CHESNEL parlait déjà de « pays » en 1989, ces nouveaux outils lancés par la *Loi d'Orientation sur l'Aménagement Du Territoire* de 1995 créent une nouvelle donne dans les espaces ruraux. Ils permettent en effet de contourner le maillage institutionnel traditionnel, souvent trop fin et rarement adapté pour privilégier les complémentarités et les dynamiques de projet au sein d'un territoire [GOUIN LEVEQUE, 2003 ; BONNAMOUR, 1995].

Cette problématique touche d'ailleurs aujourd'hui tous les pays européens. En Grande-Bretagne, P. COURTNEY et A. ERRINGTON [2003] défendent également cette idée que les petites villes doivent être un vrai moteur de croissance (« *growth pole* ») pour les zones rurales éloignées des grands pôles. Leurs travaux sont menés en parallèle du programme européen MARKETOWNS (The Role of Small and Medium-Sized Towns in Rural Development) dont l'objectif est de mieux appréhender les liens économiques existant entre les petites et moyennes villes et les territoires alentour. Ils plaident alors en faveur d'un recentrage des politiques publiques sur ces dernières, afin qu'elles soient le point de départ de la diversification de l'économie rurale.

De même, R. RODRIGUEZ GONZALEZ [2000], s'appuyant sur ses travaux menés sur les petites villes de Galice, estime qu'une dynamique peut se maintenir au sein des espaces ruraux si les petites villes s'engagent dans des mécanismes de développement endogène. Il rappelle que B. KAYSER, dans les années 1970, avait déjà évoqué cette possibilité de développer des pays autour des petits centres urbains et

donne en exemple la nouvelle politique de l'administration espagnole. Celle-ci envisage en effet d'utiliser les services publics comme élément dynamiseur de l'économie, permettant ainsi de doter les régions d'un réseau urbain de lieux centraux de différentes dimensions. L'objectif est alors de travailler sur le rôle des petites villes comme éléments moteurs pour l'amélioration de la qualité de vie et du bien-être social.

Après avoir participé au mouvement d'urbanisation qui a touché l'ensemble des villes à la fin de la seconde guerre mondiale, la question se pose donc désormais de l'avenir des petites villes. Le Colloque de Nantes en 1995 a révélé une très grande disparité de situations. En effet, de multiples facteurs entrent en compte, tels que leurs dominantes économiques, le maintien de l'activité agricole ou la proximité des espaces métropolitains [RENARD, 1997]. Le Colloque de Clermont-Ferrand en 2000 se termine également sur une note très partagée [JAMOT, 2003]. En particulier, beaucoup de petites villes semblent menacées par les phénomènes de métropolisation qui se renforcent. Le risque serait alors de décliner, à l'image des bourgs, dans la banalité que redoute J-P. LABORIE [1987].

C. JAMOT [2003], lorsqu'il introduit les Actes du Colloque de Clermont-Ferrand, ne peut pourtant que s'interroger : « *Que deviennent les petites villes dans le cadre très général de la métropolisation ? Comment réagissent-elles ? [...] Quelle est la dynamique des petites villes face à ce système à logique dominatrice et expansionniste ?* ».

Au sein de l'Espace Atlantique, la question de leur avenir est également prégnante, car elles restent le premier pôle d'emploi et de services dans de nombreux espaces ruraux. Mais ce contexte atlantique n'est-il pas justement propice au maintien des petites villes ? Comme nous l'avons vu, c'est en effet un espace spécifique, qui se distingue des régions du centre de l'Europe fortement urbanisées.

En outre, les orientations prises à l'échelle européenne en matière d'aménagement du territoire permettent de penser que des réponses existent pour pallier cette fragilité qui touche les petites villes les plus isolées. Le polycentrisme multi-scalaire, tel qu'il est défini au sein du *Schéma de Développement de l'Espace Communautaire (SDEC)*, est-il une réponse aux menaces qui pèsent sur ces petits pôles urbains ?

### **III. L'Espace Atlantique, un espace où la petite ville conserve une meilleure dynamique ?**

Lorsqu'on s'interroge sur la dynamique des petites villes au sein de l'Espace Atlantique, on peut tout d'abord poser l'hypothèse que dans cet espace faiblement métropolisé, les petites villes disposent de conditions idéales pour se maintenir. Cependant, de nombreux auteurs sont également là pour rappeler que ce sont souvent les petites villes les plus éloignées des grands pôles urbains qui s'avèrent être les plus fragiles. Toute hypothèse *a priori* quant à l'avenir des petites villes de l'Espace Atlantique semble donc difficile à formuler.

#### **A) Le maintien des petites villes dans un espace faiblement métropolisé**

Nous l'avons vu, l'Espace Atlantique est le plus souvent présenté comme un territoire faiblement métropolisé. De nombreux travaux laissent alors supposer que les échelons inférieurs de l'armature urbaine devraient y connaître des dynamiques relativement positives.

Ainsi, J-P LABORIE [1997] rappelle que ce sont les petites villes de la France de l'Ouest et de la vallée de la Garonne qui ont connu la plus forte croissance dans les dernières années. Il l'explique par la faiblesse des phénomènes de métropolisation sur ces territoires, en particulier dans le centre ouest du pays. Pour lui, c'est une démonstration par défaut des effets nocifs de ce phénomène sur les échelons inférieurs du réseau urbain.

De même, V. JOUSSEAUME [2000] prend l'exemple de la Vendée. Comparativement à la Loire-Atlantique, elle y observe en effet un bon maintien des notabilités dans les bourgs ruraux et rappelle que c'est un département où les phénomènes de métropolisation sont encore très limités. Le chef-lieu de département, la Roche s/ Yon, reste effectivement de taille réduite, avec moins de 50 000 habitants.

S. DUBUC [2004], dans son travail sur les petites villes d'Aveyron et de Lozère, souligne également que dans les régions de faible densité, les petites villes sont de véritables lieux centraux structurant le territoire, malgré leur faible taille. Elle constate en fait que « *le rôle des petites villes est à mettre en relation avec l'éloignement des grands foyers urbains* ». Les petites villes ne subissent pas la concurrence des grands



centres et les méfaits de la contraction espace-temps ; elles peuvent alors mieux maintenir leurs fonctionnalités et conserver un rôle moteur potentiel.

Enfin, dès la fin des années 1980, M. CHESNEL [1989] remarque que la moindre fluidité des circulations et des flux, tout comme l'éloignement des grands centres urbains, en Poitou-Charentes et dans tout l'Ouest de la France, influent de manière positive sur le niveau d'équipement des centres locaux.

## **B) Les risques de fragilisation dans les espaces ruraux isolés**

Mais les petites villes de l'Espace Atlantique sont aussi le plus souvent au cœur d'espaces ruraux éloignés des grands pôles urbains. Or, à l'échelle nationale, ce sont bien ces petites villes qui connaissent les plus grandes difficultés.

S. DUBUC [2004] résume bien cette problématique. Ainsi, si l'aire de polarisation d'une petite ville est toujours plus vaste dans un contexte rural de faible densité, à l'écart des grandes villes, elle risque néanmoins d'être fragilisée par un environnement lui-même en déclin démographique et économique ; ces petites villes au cœur des espaces ruraux éprouvent alors des difficultés à créer une vraie dynamique territoriale.

J-C. BONTRON [1991] va plus loin. Il s'interroge en effet directement sur la chance que représentent ces petites villes pour l'espace rural. Pour lui, les rapports d'interdépendance qu'elles entretiennent avec le milieu qui les environne sont plus à même de les fragiliser. D'ailleurs, si les petites villes ont connu une phase de croissance à partir des années 1950, celle-ci n'a été que temporaire, telle une étape d'un phénomène plus global de dépeuplement des campagnes. A termes, elles sont donc appelées à décliner au profit des grandes villes.

J-P. CHARRIE, M. GENTY et P. LABORDE [1992], dans la conclusion de leurs travaux sur les petites villes d'Aquitaine, rappellent ainsi que *« le fait d'être localisé dans une périphérie délaissée diminue d'autant les chances de développement »*. A l'inverse, ils notent que *« l'appartenance à des systèmes de forte intégration est un atout non négligeable de la dynamique des petites villes »*.

La question de l'avenir des petites villes au sein de l'Espace Atlantique paraît donc difficile à trancher. S'inscrivent-elles dans un contexte favorable leur permettant

de se maintenir, alors que beaucoup semblent décliner face aux métropoles qui les entourent ? Ou inversement risquent-elles de décliner, étant trop éloignées des grands pôles de croissance et ne pouvant maintenir une dynamique dans des espaces ruraux souvent fragilisés ? Aujourd'hui, à l'échelle européenne, de nouvelles orientations sont prises pour pallier les disparités entre les territoires et résoudre les fragilités qui touchent les espaces les plus éloignés des grands pôles urbains. En particulier, le polycentrisme multi-scalaire, tel qu'il est défini au sein du *Schéma de Développement de l'Espace Communautaire* est désormais un outil privilégié d'action publique et apporte des éléments de réponse quant au problème du devenir des petites villes.

### **C) Les orientations prises au sein du SDEC : des réponses aux difficultés rencontrées par les petites villes dans les espaces ruraux**

#### **1) Le polycentrisme multi-scalaire, une option à privilégier**

En 1999 à Postdam, le conseil informel rassemblant les ministres de l'Aménagement du Territoire des Etats membres et la Commission Européenne entérine le projet de constitution d'un *Schéma de Développement de l'Espace Communautaire (SDEC)*. Il s'agit alors d'établir un cadre pour les orientations que prennent les décideurs dans leur pays. Ses principaux objectifs sont de « *proposer un cadre de références commun en vue d'un développement équilibré et durable de l'Union Européenne, autrement dit de donner une vision de l'organisation du territoire répondant aux principes tant de cohésion territoriale que de cohésion économique et sociale* » [MIGUEL, 2004]. Au sein de l'Espace Atlantique, le lancement d'un *Schéma de Développement de l'Espace Atlantique* entre dans cette démarche.

Parmi les moyens d'action envisagés, le polycentrisme multi-scalaire est décrit au sein du SDEC comme une stratégie alternative au développement métropolitain. Il se veut une réponse à la persistance des écarts de développement et présente de nouvelles perspectives en particulier pour les territoires périphériques. Pour l'Espace Atlantique, cette option politique ouvre de nouvelles perspectives dans la lutte contre les disparités qui s'accroissent entre zones littorales et régions intérieures [MIGUEL, 2004]. De même, elle favorise l'émergence de projets construits en complémentarité entre villes et espaces ruraux.

La question du rôle des petites villes au sein des espaces ruraux est ainsi largement abordée. Le SDEC précise en effet qu'« *il convient [...] d'accorder une attention toute particulière aux villes « à la campagne » lors de la conception de*

*stratégies intégrées de développement rural » [SDEC, 1999]. Une attention particulière est portée sur leur capacité à proposer des infrastructures et services ainsi qu'un bon accès à l'emploi dans ces espaces éloignés des grands centres d'activité.*

## 2) La mise en réseau des petites villes

La mise en réseau des petites villes est également fortement encouragée. Au sein d'un système polycentrique, cette démarche devrait en effet leur permettre de trouver de meilleures complémentarités entre elles et de répondre de manière plus complète aux demandes de leurs populations.

Le SDEC [1999] évoque des partenariats entre les petites villes allant bien au-delà du simple réseau urbain. J. LEVY [LEVY et LUSSAULT, 2003] rappelle en effet qu'on entend par « réseau urbain », *« un ensemble de villes reliées entre elles d'une manière durable et structurante par des interactions et des flux d'échanges matériels et immatériels »*. Ces liens sont souvent plus ou moins passifs et spontanés. A l'inverse, le SDEC privilégie les véritables réseaux de villes, actifs et volontaires. Dans ce cas, les villes deviennent de vrais acteurs collectifs, s'engageant dans un partenariat et la mise en place de projets communs. Ainsi, le SDEC [1999] fait état dans ses « options politiques » de la nécessité du *« renforcement des villes petites et moyennes en milieu rural pour en faire des points de cristallisation du développement régional, et [de la] promotion de leur mise en réseau »*.

Dans la pratique, certaines petites villes atlantiques paraissent en effet fragilisées du fait de leur isolement. J-P. CARRIERE [2000] prend à ce titre l'exemple du Portugal. Ainsi, la plupart des petites villes de l'hinterland ont dépassé en quelques années le stade du simple bourg pour atteindre celui de petit pôle urbain, du fait de la vague d'exode rural massif que le pays a connue. Elles disposent aujourd'hui de fonctions souvent bien supérieures à celles correspondant d'ordinaire aux villes de leur taille ; ainsi, la ville de Covilha, avec moins de 30 000 habitants, possède par exemple une université de plus de 5 000 étudiants. Mais le renforcement toujours plus marqué de la métropole littorale menace à termes de conduire à leur déclin. Comme l'évoquent J-C BONTRON [1991] ou F. ASCHER [in LEVY et LUSSAULT, 2003] dans d'autres contextes, elles risquent elles aussi de progressivement décliner, étant isolées et incapables de retenir les populations attirées par les métropoles. J-P. CARRIERE [2000] conclut qu'*« handicapées par leur faible nombre et la modestie de leur taille, ces villes intérieures n'ont pu véritablement mettre en œuvre une stratégie visant à développer leurs complémentarités dans des réseaux organisés plus ou moins formellement »*.

Pourtant, la mise en réseau *«serait [...] la seule voie de résistance au tropisme littoral»*. L'action publique doit alors dans ce cas jouer un rôle moteur.

G. LANDURE [2000] s'inscrit dans cette même optique. Ainsi, il observe en Irlande le renforcement des disparités entre *«métropoles et cités ouvertes sur la méditerranée britannique et océan atlantique»* et les petites villes et bourgs ruraux de l'intérieur. Lui aussi plaide pour la mise en place d'une dynamique de réseau, avec l'émergence de nouvelles complémentarités, s'appuyant sur des communautés de développement articulées autour des centres locaux les plus dynamiques.

Mais la mise en réseau peut-elle être la panacée pour ces petites villes dans des situations délicates ? Sur cette thématique, N. CATTAN et Th. SAINT-JULIEN [1999] mettent, elles, des conditions. Elles rappellent surtout qu'une telle démarche ne peut réussir que si *«ces villes sont suffisamment proches pour que leurs aires de polarisation se recouvrent partiellement [...]». Dans l'hypothèse où les centres sont plus éloignés, la pertinence d'une mise en réseau de plusieurs villes petites ou moyennes est beaucoup plus incertaine»*.

Ainsi, au regard de ces différents constats, une problématique générale apparaît : les petites villes de l'Espace Atlantique ont-elles été capables de se maintenir, voire de croître depuis le début des années 1980, alors que les travaux globalement font apparaître une vraie fragilité au niveau national de ces échelons urbains ?

De même, quelques questions plus spécifiques en découlent :

- Existe-t-il un seuil démographique au-delà duquel la petite ville entre définitivement dans une dynamique positive ?
- Les petites villes sont-elles capables de vivre par elles-mêmes et pour elles-mêmes ? Sont-elles irrémédiablement dépendantes de la conjoncture des territoires alentour ou bien sont-elles autonomes ?
- Inversement, sont-elles capables de relancer une dynamique de territoire dans les zones rurales les plus isolées, seules ou avec l'appui de l'action publique ?

- Enfin, la mise en réseau des petites villes est-elle envisageable et viable au sein de l'Espace Atlantique ?

Pour apporter des éléments de réponse, deux régions de l'Espace Atlantique français ont été retenues comme terrain d'étude. Une comparaison internationale aurait permis une bonne mise en perspective mais les indicateurs diffèrent fortement d'un pays à l'autre et restent difficiles à obtenir, en particulier lorsque l'étude court sur un temps long.

L'étude s'est donc concentrée sur les petites villes des régions Pays de la Loire et le Limousin. Le choix de ces deux régions s'est fait dans l'objectif d'obtenir un panel aussi large que possible de situations. Ainsi, les petites villes de l'échantillon sont aussi bien côtières qu'intérieures ; certaines appartiennent à des espaces ruraux intégrés, c'est-à-dire relativement proches d'une ville moyenne ou intermédiaire (au sens retenu dans le SDEA), alors que d'autres apparaissent plus isolées... Plus que de mener une comparaison, il s'agit véritablement de mettre en lumière les différentes réalités des petites villes au sein de l'Espace Atlantique et d'obtenir une image fine des évolutions que celles-ci ont pu connaître dans les deux dernières décennies.

---

## **SECONDE PARTIE : DONNEES DE L'ETUDE**

### **Chapitre 3**

La définition des termes de l'étude : cadre retenu, échantillon et indicateurs

### **Chapitre 4**

Les résultats et l'élaboration d'une typologie quant aux dynamiques des petites villes atlantiques

### **CHAPITRE 3 : LA DEFINITION DES TERMES DE L'ETUDE : CADRE RETENU, ECHANTILLON ET INDICATEURS**

L'Espace Atlantique français compte 160 petites villes, réparties dans les neuf régions membres : Basse-Normandie, Haute-Normandie, Centre, Pays de la Loire, Bretagne, Poitou-Charentes, Limousin, Aquitaine et Midi-Pyrénées. Ici, deux régions ont été retenues comme espaces d'étude : le Limousin et les Pays de la Loire. Ce travail n'est donc pas exhaustif mais donne néanmoins un bon aperçu de la réalité des petites villes atlantiques, en se concentrant sur deux espaces aux dynamiques et caractéristiques très différentes (I).

27 petites villes composent l'échantillon, qui se révèle être au final très hétérogène ; il rassemble en effet des petites villes côtières, des petites villes intérieures, des petites villes intégrées et d'autres plus isolées, des villes de taille très restreinte et d'autres à la limite avec la ville moyenne (II).

Enfin, pour mieux comprendre les dynamiques qui les ont animées depuis le début des années 1980, 3 champs ont été retenus. Ils permettent tout d'abord de retracer les tendances qu'elles ont connues d'un point de vue démographique et économique mais également de mettre en lumière les différents atouts dont elles disposent aujourd'hui pour se maintenir et continuer de polariser les territoires qui les entourent (III).

## **I. Pays de la Loire et Limousin : deux régions pour aborder la thématique des petites villes dans l'Espace Atlantique français**

En retenant ces deux régions comme cadre d'étude, l'objectif était de confronter deux espaces possédant des problématiques communes à tout l'Espace Atlantique, mais qui soient à l'inverse distincts l'un de l'autre, aussi bien dans leurs dynamiques démographiques et économiques que dans la structuration de leur territoire (cf. carte 4).

### **A) Deux régions partageant des problématiques communes**

Ainsi, les régions Pays de la Loire et Limousin partagent toutes deux de nombreuses caractéristiques propres aux régions atlantiques.

#### **1) Deux régions périphériques**

Au sein de l'Espace Atlantique français, le Limousin fait partie des rares régions ne possédant pas de frange côtière, avec les régions Centre et Midi-Pyrénées. Pourtant, elle reste structurellement très isolée. Ce phénomène s'est d'ailleurs progressivement renforcé au cours des décennies, alors que les projets autoroutiers ont pendant longtemps contourné son territoire. La faiblesse de son peuplement et sa situation en piémont du Massif Central ont encore aggravé cette situation. L'autoroute A20, inaugurée au début des années 1990, est la première voie rapide à avoir traversé la région et c'est aujourd'hui sur cet axe nord-sud que les principales zones de développement d'envergure régionale se concentrent [BALABANIAN et BOUET, 2000].

Les Pays de la Loire appartiennent, eux, véritablement à la frange atlantique de l'Europe et reflètent bien les difficultés que connaissent la majorité des territoires de cet espace. Ainsi, la capitale régionale, Nantes, reste tournée vers la mer, que ce soit d'un point de vue commercial, touristique ou industriel, alors qu'un vaste hinterland faiblement peuplé, à l'armature urbaine plus lâche continue de former une « barrière » entre elle et le cœur de l'Europe [VIGARIE, 2000].

#### **2) Deux régions aux fortes disparités de peuplement**

Les régions Limousin et Pays de la Loire souffrent également toutes deux de fortes disparités au sein de leur territoire.



Ainsi, en Pays de la Loire, l'agglomération nantaise concentre désormais près d'un cinquième de la population régionale. La population d'Angers, seconde agglomération à l'échelle de la région, est trois fois inférieure à celle de Nantes [BOCK, 2004] et ce déséquilibre tend d'ailleurs encore à se renforcer. Ainsi, les deux départements côtiers, la Loire-Atlantique et la Vendée, ont connu les dynamiques démographiques les plus importantes au niveau régional lors de la dernière période intercensitaire 1990-1999. Le taux d'accroissement moyen annuel du département de la Loire-Atlantique atteint sur la période près de 0,83%, soit plus du double du chiffre national (0,35%/an) et celui de la Vendée 0,64%/an. Ces résultats dépassent en outre ceux observés lors de la précédente période intercensitaire, entre 1982 et 1990, et s'expliquent avant tout par des soldes migratoires très élevés, avec respectivement 0,44% et 0,48%/an. Sur la même période, les départements intérieurs ont, eux, présenté des dynamiques plus mesurées. Ainsi, entre 1990 et 1999, le taux d'accroissement annuel est supérieur à la moyenne nationale en Maine-et-Loire, avec 0,42%/an, mais reste bien inférieur à celui relevé sur la période intercensitaire précédente (0,55%/an). La Sarthe se situe quant à elle au niveau dans la moyenne nationale et la Mayenne présente sur la dernière période intercensitaire le taux d'accroissement annuel le plus faible, avec 0,29%/an.

Un phénomène similaire s'observe en région Limousin. Ainsi, une bande de peuplement se développe depuis maintenant plusieurs décennies le long de l'axe nord-sud de l'autoroute A20, entre Limoges et Brive-la-Gaillarde, dans la partie occidentale de la région. De Saint-Léonard-de-Noblat à Saint-Junien, s'allonge désormais une gigantesque agglomération de près de quarante communes, toutes tournées vers les services et les emplois de la capitale régionale, le « Grand Limoges » [BALABANIAN et BOUET, 2000]. La population de cet ensemble urbain est en accroissement continu depuis 1975, alors que la ville de Limoges a connu, elle, un léger déclin. Néanmoins, un habitant sur quatre de la région vit désormais dans l'agglomération limougeaude [REGEASSE, 2004]. Plus au sud, un second axe de peuplement se développe en Corrèze, à partir de la RN89. L'agglomération de Brive-la-Gaillarde en est le pôle le plus dynamique, avec plus de 65 000 habitants et l'activité se prolonge progressivement vers Tulle.

A l'opposé, dans la partie orientale de la région, de nombreux territoires souffrent désormais d'importants mouvements de désertification. La comparaison entre les deux villes corréziennes de Brive-la-Gaillarde et Tulle est d'ailleurs intéressante. Ainsi, toutes deux étaient de taille comparable au début du 20<sup>ème</sup> siècle, avec près de 15 000 habitants chacune. Mais si la première a vu depuis sa population plus que doubler, la seconde,

pourtant préfecture de département, se maintient à l'inverse difficilement [HILAIRE, 2000].

Ainsi, c'est autour d'une bande urbanisée linéaire, proche de la côte ou d'un axe routier d'envergure, qu'une part importante des « forces vives » des deux régions tend à se concentrer. Pays de la Loire et Limousin semblent alors écartelées entre ces pôles très dynamiques et de vastes pans de leur territoire, souvent à forte dominante rurale et désormais fragilisés.

### 3) Un monde rural encore très présent

Car comme de nombreuses régions atlantiques, Pays de la Loire et Limousin restent des régions fortement rurales.

Ainsi, en 1999, près de 60% de la population ligérienne habite en milieu urbain, contre 75,5% au niveau national. De fortes disparités existent en outre au sein de la région. Les départements de la Vendée et de la Mayenne comptent en effet tous deux un taux d'urbanisation inférieur à 50% de leur population totale, alors que le département de la Loire-Atlantique dépasse, lui, le chiffre national. La région des Pays de la Loire reste également une région de forte tradition agricole. Ainsi, près de 7% de la population active de la région est encore aujourd'hui employée par le secteur primaire, contre 4% au niveau national. 5<sup>ème</sup> région française du point de vue de la population, elle détient la seconde place dans ce secteur [RENARD, 2000].

La région Limousin possède, elle, la plus faible densité de population régionale française après la Corse, avec 43 habitants/km<sup>2</sup>. Le taux d'urbanisation dépasse difficilement 52% de la population et dans sa partie orientale, la région compte de nombreux cantons dont les densités plafonnent à 6 ou 7 habitants/km<sup>2</sup>. La Creuse reste le département le plus rural en France, avec 76% de sa population résidant dans une commune rurale. Enfin, le Limousin est encore « *un pays d'herbe et d'arbres* » [BALABANIAN et BOUET, 2000]. Avec près de 500 000 « vaches nourrices », elle reste la première région française dans le classement des régions d'élevage et plus de 10% de sa population active travaille encore dans ce secteur primaire.

Pays de la Loire et Limousin connaissent donc des problématiques communes, qu'ils partagent avec la plupart des régions de l'Espace Atlantique européen. Mais au-

delà de ces similarités, il est également important de rappeler que ce sont deux régions aux dynamiques actuellement très différentes.

## **B) Deux régions pour aborder des dynamiques différentes**

Ainsi, le choix des régions Pays de la Loire et Limousin permet d'aborder la question des petites villes dans des cadres très différents, que ce soit d'un point de vue démographique, économique ou bien en termes d'organisation spatiale.

### **1) Des tendances très contrastées entre les deux régions**

#### ***a. Contexte démographique***

##### ***1. La région des Pays de la Loire : un accroissement démographique équilibré entre solde migratoire et solde naturel***

Ainsi, les Pays de la Loire font aujourd'hui partie des régions les plus dynamiques en France d'un point de vue démographique. La population régionale s'est en effet accrue de 162 949 habitants sur la dernière période intercensitaire, dont les deux tiers sont issus de l'accroissement naturel. Au total, les Pays de la Loire possèdent désormais près de 3 220 700 habitants, dont 35% ont moins de 25 ans [INSEE, 2002]. Les espaces ruraux participent eux aussi à cet accroissement démographique. Leurs taux ont ainsi souvent été proches de la moyenne de leur département. Néanmoins, quelques disparités sont à noter. Ainsi, au sein des espaces ruraux, les zones côtières et périurbaines ont connu les plus forts taux d'accroissement, alors que la plupart des zones rurales isolées ont marqué un léger recul, que ce soit dans les territoires périphériques de la Sarthe, dans le nord du Maine-et-Loire ou bien dans le sud ouest et nord ouest de la Mayenne. Le nord de la Loire-Atlantique a également été touché, ainsi que le sud est de la Vendée.

##### ***2. La région Limousin : un solde migratoire à nouveau positif mais qui ne parvient pas à pallier le déclin accru du solde naturel***

Si l'on compare à la région des Pays de la Loire, le Limousin apparaît tout d'abord comme une région très faiblement peuplée, avec seulement 710 000 habitants et une densité de population autour de 45 habitants/km<sup>2</sup>. Sur la période intercensitaire 1990-1999, elle a de plus perdu 11 911 habitants [INSEE, 2002]. Ce déclin n'est pas nouveau et confirme des évolutions déjà observées sur les périodes précédentes. Cependant, une légère stabilisation semble avoir eu lieu. Ainsi, le solde d'accroissement

annuel régional s'est redressé entre 1990 et 1999 passant de - 0,24% à - 0,18%. Cette fragilité démographique ne se répartit en outre pas de manière uniforme sur l'ensemble du territoire. Les espaces de piémont, principalement donc dans la partie orientale de la région, sont aujourd'hui les plus fragilisés [BALABANIAN et BOUET, 2000].

De fait, sur la dernière période intercensitaire, la majorité des pertes est localisée dans les départements de la Creuse et de la Corrèze. Dans ce département, le solde naturel est passé de - 0,37%/an entre 1982 et 1990 à - 0,41%/an entre 1990 et 1999, alors que le solde migratoire a, lui, décliné de 0,19%/an entre 1982 et 1990 à 0,14%/an entre 1990 et 1999. La Creuse connaît quant à elle un redressement de son solde migratoire sur la dernière période intercensitaire, mais le solde naturel reste à un niveau particulièrement bas, passant de - 0,82%/an entre 1982 et 1990 à - 0,78%/an entre 1990 et 1999. Seul le département de la Haute-Vienne semble connaître une stabilisation démographique, avec un taux d'accroissement moyen annuel à l'équilibre sur la dernière période, alors qu'il était précédemment négatif.

Le Limousin fait donc aujourd'hui bien partie d'un «*axe de vieillissement*», qui s'étend en France de l'Indre aux Pyrénées Orientales [BALABANIAN et BOUET, 2000]. La région attire certes près de 10 000 nouveaux arrivants chaque année mais le solde naturel reste trop faible pour qu'il y ait un accroissement net de la population régionale. Une partie non négligeable des nouveaux habitants est en outre constituée de jeunes retraités, revenant le plus souvent au pays.

Les régions Pays de la Loire et Limousin présentent donc des dynamiques démographiques très différentes. Les Pays de la Loire font partie des territoires les plus attractifs au niveau national et la plupart des espaces ruraux ligériens appartiennent toujours aux «*campagnes pleines*» de la France [RENARD, 2000]. Inversement, la démographie limousine reste minée par un solde naturel très médiocre, que le solde migratoire ne peut compenser. Les zones de moyenne montagne, en particulier, continuent de se dépeupler.

#### *b. Contexte économique*

##### *1. La région des Pays de la Loire : une économie diversifiée et relativement dynamique*

Au début des années 2000, l'économie ligérienne présente un bilan globalement positif. Celle-ci a connu en quelques années des évolutions importantes et de profondes modifications au sein même de sa structure, avec la plus forte progression de l'emploi constatée sur le plan national entre 1991 et 1997. Cependant, l'économie régionale reste équilibrée et saine dans la plupart des domaines d'activité. Ainsi, pour A. VIGARIE

[2000], la région des Pays de la Loire est une région « *qui a ses raisons d'importance* » : 5<sup>ème</sup> région française d'un point de vue démographique, elle est la seconde pour l'agriculture et la 4<sup>ème</sup> pour l'industrie. Ces deux secteurs ont pourtant vu leur poids en termes d'emplois diminuer depuis plus de vingt ans, passant de 10,3 à 7,6% de l'emploi total pour le secteur agricole et de 32,7% à 29,8% pour celui de l'industrie. Inversement, le secteur tertiaire a, lui, connu une importante poussée, en particulier dans le domaine des transports et du tourisme.

## *2. La région Limousin : une économie fragilisée*

Le portrait de l'économie limousine est à l'inverse plus nuancé. L'agriculture en reste un des premiers piliers. Pourtant, elle apparaît aujourd'hui fragilisée dans ses fondements. Ainsi, si la plupart des exploitants ont pu diversifier leurs productions, le Limousin perd toujours près de sept cents fermes par an. De même, on recense seulement une nouvelle installation d'exploitant pour trois départs à la retraite [BALABANIAN et BOUET, 2000]. La région est en outre traditionnellement peu industrialisée ; son tissu d'activité est constitué avant tout de petites et moyennes entreprises. A ce titre, elle est au dernier rang des régions françaises si l'on considère le nombre d'usines de plus de 350 salariés. Le groupe Legrand est la seule entreprise limousine de dimension nationale.

Depuis le début des années 1990, le secteur de l'industrie agro-alimentaire a cependant vu sa part dans l'emploi industriel progressivement augmenter. La filière bois est également en plein essor ; elle est aujourd'hui à l'origine de la croissance du secteur des biens intermédiaires. Cependant, cet accroissement de l'activité sylvicole n'est pas véritablement un gage de vigueur pour l'économie régionale, car il s'explique avant tout par l'abandon progressif du secteur agricole sur de vastes ensembles de terres arables.

Ainsi, les réalités économiques et démographiques de ces deux régions sont aujourd'hui très différentes. Si la région des Pays de la Loire présente un tissu économique plus solide et dispose de nombreux atouts pour attirer de nouvelles populations, la région Limousin semble plus fragile et marquée par de profondes disparités entre les territoires qui la composent.

## 2) Des réseaux urbains aux logiques différentes

Ces deux régions se distinguent également par les logiques très différentes de leurs armatures urbaines. Ainsi, si le Limousin s'organise autour de la ville de Limoges, la région des Pays de la Loire rassemble plusieurs systèmes urbains infra-régionaux, indépendants les uns des autres.

### a. L'armature urbaine limousine, dominée par la métropole régionale

Ainsi, l'armature urbaine limousine est aujourd'hui fortement polarisée autour de la capitale régionale, Limoges [BALABANIAN et BOUET, 2000]. Préfecture de la Haute-Vienne, elle domine tout d'abord la région d'un point de vue démographique, avec 173 299 habitants en 1999. Les deux autres préfectures, Tulle en Corrèze (18 547 habitants) et Guéret dans la Creuse (14 123 habitants), possèdent ainsi une population près de dix fois inférieure à celle de la capitale de région. L'armature urbaine limousine est donc déséquilibrée et le département de la Haute-Vienne complètement polarisé autour de la capitale de région.

### b. L'armature urbaine ligérienne, traditionnellement polycentrique

A l'inverse, le système urbain des Pays de la Loire apparaît comme très morcelé [VIGARIE, 2000]. La capitale de région, Nantes, domine numériquement les autres grandes villes régionales mais ne polarise pas la région autour d'elle. Le caractère artificiel de cette dernière et la position géographiquement très excentrée de Nantes explique en partie ce phénomène. Ainsi, «*Nantes est une métropole évidente sur les plans démographiques et fonctionnels, mais, de tradition maritime, elle est excentrée dans sa région*» [PIERCY, 2000].

En évoquant le système urbain des Pays de la Loire, J. JEANNEAU [1996] explique que ce «*polycentrisme [est] multiséculaire* ». L'armature urbaine des Pays de la Loire reste ainsi organisée autour de plusieurs sous-structures, rappelant le passé historique de cette région constituée de plusieurs provinces : Maine, Anjou, Poitou, Bretagne...

A. VIGARIE [2000] observe en fait trois principaux sous-systèmes en Pays de la Loire. Autour du Mans gravite tout d'abord un ensemble de petites villes, toutes situées à plus de 30 kilomètres de la préfecture ; aucune ne dépasse 20 000 habitants. Il n'y a donc pas de niveau intermédiaire entre ces deux échelons. Autour de l'agglomération angevine, on trouve à l'inverse des villes de taille plus importante, indépendantes du

chef-lieu de département. Cholet et Saumur disposent ainsi toutes les deux d'un tissu important de services et activités et depuis le 19<sup>ème</sup> siècle, les trois villes ont chacune leur propre Chambre de Commerce et d'Industrie. Quant à la sous-préfecture de Segré, elle est en partie tournée vers la Mayenne. Seul le système urbain nantais présente une organisation urbaine hiérarchisée et pratiquement complète. Ainsi, Nantes s'appuie sur un réseau intermédiaire de villes moyennes, telles que la Baule, Saint-Nazaire ou La Roche s/ Yon, qui elles-mêmes dynamisent un tissu de petites villes [VIGARIE, 2000].

### 3) Des espaces ruraux aux réalités multiples

Enfin, si l'on excepte la question des espaces périurbains, les deux régions Pays de la Loire et Limousin possèdent des espaces ruraux aux réalités très diverses, dont la typologie constituée par le CEDRE en 1994 donne un bon aperçu (cf. supra p. 19).

Ainsi, au sein des Pays de la Loire, de nombreux espaces ruraux sont aujourd'hui des **espaces convoités par l'urbanisation ou le tourisme littoral**. En quelques décennies, les communes littorales ont connu un accroissement démographique bien supérieur à celui des territoires intérieurs, avant tout lié au développement de nouveaux secteurs d'activités, tels que le tourisme. Ce phénomène touche autant les espaces urbains que ruraux. En Vendée, les communes rurales côtières ont ainsi connu des taux d'accroissement moyens annuels particulièrement élevés sur la dernière période intercensitaire (1990-1999). Certains dépassent même 2% annuellement, comme à Saint-Vincent-sur-Jard, Brétignolles-sur-Mer, Jard-sur-Mer... Les migrations sont à l'origine de cette forte croissance démographique, le solde naturel étant le plus souvent négatif dans les communes littorales.

Les Pays de la Loire comptent également des **espaces ruraux agricoles «modernisés et dynamiques»**, comme l'Anjou, où la culture de la vigne influe toujours sur l'économie et la morphologie sociale de ce territoire. Au sein des régions intérieures, il fait partie des territoires les plus riches d'un point de vue patrimonial et touristique.

Mais le CEDRE rappelle néanmoins que la plupart des espaces ruraux ligériens sont aujourd'hui des **espaces ruraux agricoles «traditionnels et fragiles»**. Une longue tradition bocagère persiste par exemple de la Mayenne à la Vendée en passant par le Segréen en Maine-et-Loire. Ce sont les zones les plus faiblement peuplées de la région, où quelques villes moyennes ou petites villes se maintiennent, éloignées des plus grandes villes. A ce titre, le département de la Mayenne est actuellement le plus rural et le moins peuplé de la région ; il est le seul dont le niveau de population soit inférieur à celui du début du 20<sup>ème</sup> siècle. C'est un territoire où le vieillissement des ruraux est

particulièrement préoccupant. Ainsi, dans toute cette zone bocagère, près de 50% de la Surface Agricole Utile appartient à des exploitants ayant aujourd'hui plus de 50 ans [VIGARIE, 2000]. Les « *campagnes mancelles* » sont elles aussi fortement marquées par la tradition d'élevage [VIGARIE, 2000]. Elles présentent cependant une agriculture plus diversifiée, tournée vers la céréaliculture. Sur tout le pourtour du département, des usines petites et moyennes se sont également implantées dans les principaux pôles urbains. Ce sont d'ailleurs les seuls espaces où de vraies petites villes ont pu se développer. Cependant, A. VIGARIE [2000] note que le département reste fragmenté et que les contacts manquent entre ces petites zones d'habitat.

Enfin, les espaces ruraux limousins font eux partie des **espaces ruraux profonds**, de cette « *ruralité oubliée* » comme décrit le CEDRE. Ainsi, si l'on excepte les zones périurbaines, les cantons ruraux du Limousin oriental, de Boussac, au Nord de la Creuse, jusqu'à Mercœur, au Sud de la Corrèze sont des territoires qui progressivement se désertifient. L'extension progressive des espaces forestiers sur d'anciennes terres arables est à ce titre révélatrice des difficultés de ces espaces. Les densités de population de plusieurs cantons ne dépassent plus désormais les 20 habitants/km<sup>2</sup>. Les espaces de moyenne montagne sont au cœur de cette dépression démographique et le maillage territorial qui existait autrefois, grâce au semis des hameaux, est aujourd'hui menacé [BALABANIAN et BOUET, 2000].

Ainsi, il était important de prendre le temps d'évoquer ces deux contextes, afin de mieux comprendre par la suite les résultats observés parmi les villes de notre échantillon.

Le choix de ces deux régions permet donc d'appréhender la question des petites villes dans des espaces aux réalités multiples et aux problématiques très diverses. Limiter l'étude à la région Pays de la Loire aurait amené un biais car peu de petites villes y sont véritablement isolées. Bien que certains territoires présentent des densités de populations très basses, J. RENARD [2001] estime en effet que « *sauf de rares exceptions, les campagnes des Pays de la Loire font encore partie de la France « du plein »* ». En retenant la région Limousin, les problématiques des petites villes et espaces ruraux isolés sont ainsi également prises en compte.



## II. Un échantillon constitué selon les critères établis dans les travaux du SDEA

### A) Un échantillon et une classification à manier avec précaution

Comme nous l'avons évoqué dans le chapitre 2 (cf. supra p. 26), l'ensemble des petites villes pour l'Espace Atlantique français regroupe les Unités Urbaines possédant entre 10 000 et 50 000 habitants. Les sous-préfectures de moins de 10 000 habitants sont également retenues. Notre échantillon reprend donc cette définition. Cependant, quelques remarques préalables sont néanmoins nécessaires.

#### 1) La question de la classification par systèmes urbains

En effet, les travaux menés pour l'élaboration du *Schéma de Développement de l'Espace Atlantique (SDEA)* font également la distinction parmi les petites villes entre celles considérées comme étant « isolées », au cœur des espaces ruraux, et celles rattachées à des systèmes urbains plus vastes, constitués autour d'une aire métropolitaine, d'une ville intermédiaire ou d'une ville moyenne comme les définit le SDEA (cf. supra p. 18). E. BOCK [2004] explique en effet que « nous pouvons raisonner en système urbain [...] et non plus en termes de ville isolée, dès lors que deux ou plusieurs villes forment de fait un ensemble polynucléaire caractérisé par de très fortes interrelations et des liens de proximité évidents ». A titre d'exemple, l'Unité Urbaine de Libourne est ainsi rattachée à l'aire métropolitaine de Bordeaux. De même, la petite ville de la Flèche en Sarthe appartient au système urbain de la ville intermédiaire du Mans et Segré en Maine-et-Loire à celui de Laval.

Pour établir ces systèmes, « la prise en compte de l'existence de continuums urbanisés » a d'abord été retenue [BOCK, 2004]. Ainsi, une petite ville est rattachée à un système si son Aire Urbaine<sup>2</sup> jouxte celle d'une aire métropolitaine, d'une ville intermédiaire ou d'une ville moyenne. Il en est de même lorsque des communes multipolarisées<sup>3</sup> relient ces deux Aires Urbaines (cf. carte 5).

---

<sup>2</sup> Une **Aire Urbaine**, au sens INSEE, est un ensemble de communes, d'un seul tenant et sans enclave, constitué par un pôle urbain, et par des communes rurales ou Unités Urbaines (couronne périurbaine) dont au moins 40 % de la population résidente ayant un emploi travaille dans le pôle ou dans des communes attirées par celui-ci.

<sup>3</sup> Une **commune multipolarisée**, au sens INSEE, est une commune rurale ou une Unité Urbaine dont au moins 40% de la population résidente ayant un emploi travaille dans plusieurs aires urbaines, sans atteindre ce seuil avec une seule d'entre elles, et qui forment avec elles un ensemble d'un seul tenant.

L'importance des liens entre les villes du système est également vérifiée en considérant le nombre de liaisons ferroviaires quotidiennes entre elles. Ainsi, entre les deux pôles les plus éloignés du système, la durée du trajet doit être inférieure à une heure et la fréquence d'au moins 24 liaisons par jour [BOCK, 2004].

Au final, 34 petites villes dans les 9 régions françaises ont été rattachées à des systèmes urbains plus vastes : 1 à une aire métropolitaine, 15 à un système de ville intermédiaire et 18 à un système de ville moyenne.

Dans le cadre de notre étude, toutes les petites villes des deux régions retenues ont cependant été prises en compte, qu'elles soient considérées comme isolées ou comme appartenant à un système urbain plus vaste. En effet, cette classification est avant tout normative ; elle ne qualifie pas une situation présente mais est inscrite dans une dimension prospective. On peut en outre s'interroger sur la réalité de ces systèmes. Les critères retenus sont en effet uniquement statistiques (nombre de liaisons ferroviaires, durée de parcours), établis sur la base des zonages INSEE et ne prennent pas en compte les territoires tels qu'ils sont vécus.

Ainsi, notre échantillon prend en compte toutes les petites villes des régions Pays de la Loire et Limousin dans les limites démographiques et fonctionnelles établies par le SDEA. La distinction n'est pas faite entre petites villes isolées ou celles appartenant à un système urbain. Par la suite, il sera cependant intéressant de confronter cette classification aux résultats obtenus, car on peut supposer que les petites villes rattachées à un système urbain connaissent une meilleure dynamique que celles isolées.

## 2) Les cas limites de l'échantillon

Une seule modification a été apportée à la liste des petites villes établies par le SDEA. Ainsi, la petite ville de Bouaye en Loire-Atlantique a été écartée. En effet, bien qu'elle constitue une Unité Urbaine distincte de celle de Nantes et soit considérée comme « petite ville isolée », elle appartient aujourd'hui à la Communauté Urbaine de Nantes et fait donc partie de la couronne périurbaine la plus proche de la métropole. Elle ne s'inscrit donc pas dans le cadre de notre étude.

Par contre, à la limite supérieure de l'échantillon, l'Unité Urbaine de la Roche s/ Yon, avec 49 000 habitants, a été, elle, conservée. Chef-lieu du département de la Vendée, elle dispose d'un panel de services, équipements et activités bien supérieur à celui d'une autre ville de même taille et constitue en outre, avec les Sables d'Olonne, un système urbain de ville moyenne, selon les classifications du SDEA. Mais son maintien

au sein de l'échantillon se justifie car elle appartient bien à l'ensemble des Unités Urbaines entre 10 000 et 50 000 habitants. De même, d'autres chefs-lieux de département ont également été retenus dans l'échantillon (Tulle en Corrèze et Guéret dans la Creuse) ; ce critère n'était donc pas discriminant.

## **B) Présentation de l'échantillon**

L'étude porte ainsi sur un ensemble de 27 petites villes, respectivement 20 pour la région des Pays de la Loire et 7 pour celle du Limousin (cf. carte 6). 14 d'entre elles sont des sous-préfectures de département et 3 des préfectures. Les 10 restantes ne possèdent donc pas de fonction administrative particulière ; parmi ces dernières, une seule se situe en région Limousin : Saint-Junien en Haute-Vienne.

Les petites villes limousines possèdent ainsi quasiment toutes une fonction administrative, qu'elles soient préfectures ou sous-préfectures de département. Elles constituent de fait les échelons essentiels de l'armature urbaine régionale. A l'inverse, les petites villes des Pays de la Loire (à l'exception de la Roche s/ Yon) n'appartiennent pas, comme en Limousin, aux échelons les plus élevés de l'armature urbaine. En particulier, dans les départements de la Loire-Atlantique et de la Vendée, elles sont nombreuses à posséder des populations relativement importantes mais une fonction administrative plutôt faible.

De même, plusieurs petites villes font partie d'un système urbain plus vaste. Au sein des Pays de la Loire, elles sont nombreuses dans ce cas : La Flèche et Sablé s/ Sarthe appartiennent au système de ville intermédiaire du Mans, Segré, Mayenne et Château-Gontier à celui de ville moyenne de Laval, les Sables d'Olonne et La Roche s/ Yon constituent à elles deux un système de ville moyenne et Fontenay-le-Comte est rattachée au système de ville moyenne de Niort. En région Limousin, seules Saint-Junien et Tulle sont dans ce cas. La première est ainsi rattachée au système urbain de Limoges et Tulle à celui de Brive (cf. document 4, page suivante).

**Document 4 : Les petites villes retenues dans l'échantillon et leur statut au sein du SDEA**

<p><b><u>Petites villes isolées</u></b></p>	<p>Ancenis Aubusson Bellac Challans Châteaubriant Clisson Guéret La Ferté-Bernard Les Herbiers Mamers Pornic Rochechouart Saint-Brévin-les-Pins Saint-Gilles-Croix-de-Vie Saint-Jean-de-Monts Saumur Ussel</p>
<p><b><u>Petites villes appartenant à un système de ville moyenne</u></b></p>	<p>Château-Gontier Fontenay-le-Comte La Roche s/ Yon Les Sables d'Olonne Mayenne Segré Tulle</p>
<p><b><u>Petites villes appartenant à un système de ville intermédiaire</u></b></p>	<p>La Flèche Sablé s/ Sarthe Saint-Junien</p>

### **III. Les champs d'étude observés sur une période longue**

A partir de cet échantillon, trois champs d'investigation ont été considérés. Les deux premiers s'inscrivent dans un temps long et traitent des dynamiques démographiques et socio-économiques qu'ont connues les petites villes depuis le début des années 1980. Le dernier champ permet quant à lui de mieux appréhender la capacité actuelle des petites villes à polariser un territoire autour d'elles. Ici, il s'agit de mettre en avant les atouts susceptibles de renforcer leur attractivité et d'attirer des flux d'activité et de population sur leur territoire.

#### **A) Une approche menée de façon dynamique**

L'étude a donc été menée sur une période relativement longue, depuis le début des années 1980.

J-P. LABORIE [1997] rappelle en effet que jusqu'à cette date, les petites villes ont toutes participé à la croissance urbaine qu'a connue la France dans les années 1960 et au début des années 1970. A l'inverse, depuis 1975, seules les petites villes périurbaines ou touristiques ont véritablement continué de se développer.

Dans leurs travaux sur les petites villes d'Aquitaine, J-P. CHARRIE, M. GENTY et P. LABORDE [2002] observent également cette rupture. Pour eux, les petites villes qui jusqu'alors avaient toutes participé au phénomène de tertiarisation et d'urbanisation de la société en Aquitaine ont commencé à évoluer dans des directions très diverses. Ainsi, si certaines ont connu des dynamiques plutôt positives, d'autres ont eu des difficultés à se maintenir, à l'image des petites villes industrielles et de celles situées dans les zones rurales les plus éloignées de la capitale régionale.

La fin des années 1970 a donc été une période charnière et les années 1980 sont marquées par une aggravation des disparités entre les petites villes. Les travaux publiés dans les années 1980 et 1990 les ont souvent évoquées [JAMOT [2002] ; RENARD [1997] ; LABORIE [1997]] et il est aujourd'hui intéressant de continuer dans cette perspective et de mieux connaître les tendances qui se sont dessinées dans la dernière décennie, parmi les petites villes de l'Espace Atlantique français.

## **B) Les champs considérés et les indicateurs retenus**

### **1) Introduction**

La définition de ces champs d'étude, et des indicateurs qui les composent, s'appuie notamment sur les travaux de J. SOUMAGNE et M. CHESNEL [1986, 1989] en région Poitou-Charentes.

Ainsi, depuis le début des années 1980, ils nous permettent d'appréhender :

- Les dynamiques démographiques des petites villes,
- Les dynamiques économiques,
- Leur capacité d'attractivité et de polarisation d'un territoire.

#### *a. Les contraintes rencontrées dans le choix des indicateurs*

Au sein de ces trois champs, le choix des indicateurs est alors important. En effet, « *un indicateur est un instrument de mesure d'une réalité empirique permettant une connexion avec le domaine théorique* » [LEVY in LEVY et LUSSAULT, 2003]. Il s'agit en effet de fabriquer des « capteurs » de phénomènes, s'inscrivant dans un cadre théorique énoncé au préalable.

L'indicateur est donc plus qu'une simple mesure. *C'est « un nombre sélectionné à partir d'une base de données plus important [qui] a une signification synthétique et un but spécifique »* [OCDE in BOCK, 2004].

Dans le cadre de ce travail, plusieurs éléments ont donc influencé, sinon contraint, leur choix.

Ainsi, les données sont tout d'abord rarement accessibles sur une période de temps dépassant la décennie. Pour cette étude, il s'est par exemple révélé impossible d'obtenir le solde annuel des créations d'entreprises dans les petites villes depuis le début des années 1980. Cette donnée aurait pourtant apporté un bon éclairage de leur situation économique. Le choix a alors été fait de se reporter sur deux autres indicateurs : l'évolution globale de la population active et l'évolution de la part des cadres dans celle-ci.

De même, cette étude porte sur un échelon urbain rarement considéré. Ainsi, si les grandes agglomérations disposent souvent de données nombreuses quant à leur

situation démographique ou économique, les petites villes sont inversement moins bien dotées et n'ont pas les services suffisants pour produire ce type d'information.

#### *b. Les principales limites des indicateurs retenus*

De même, si le panel d'indicateurs a été constitué dans un souci d'objectivité et de rigueur, il n'en conserve donc pas moins de nombreuses limites.

Il faut rappeler tout d'abord que certaines données sont issues d'études déjà anciennes. En particulier, les statistiques démographiques proviennent pour la plupart du recensement général INSEE de 1999. Une mise à jour aurait été évidemment nécessaire, car des évolutions ont certainement été observées depuis. Certaines informations auraient pu être complétées par d'autres sources, mais ce changement en cours d'analyse aurait amené un biais dans l'étude et empêcher l'homogénéité des résultats. Ainsi, le Ministère de l'Economie et des Finances propose par exemple des estimations de populations par commune pour l'année 2004, qui n'ont pas ici été prises en compte. De la même manière, les informations issues de l'Inventaire Communal 1998 sont aujourd'hui relativement anciennes et doivent être considérées comme telles.

En outre, le choix des indicateurs reste subjectif et critiquable. Ainsi, les résultats obtenus ne sont que le reflet d'une réalité très partielle des petites villes étudiées, qui demanderaient encore à être complétés.

En particulier, une approche de terrain aurait été nécessaire. En effet, les indicateurs retenus sont avant tout statistiques et les résultats obtenus de nature quantitative. L'apport qualitatif reste donc limité. Seul le dernier champ traitant de la capacité d'attractivité et de polarisation des petites villes permet une approche plus ouverte.

## **2) Présentation des indicateurs par champ**

### *a. Dynamiques démographiques*

Quatre indicateurs ont été retenus pour appréhender les évolutions démographiques des petites villes sur la période. Pour chacun d'entre eux, trois dates ont été à chaque fois considérées, qui correspondent aux années de recensement INSEE : 1982, 1990 et 1999.

#### ❖ *Evolution démographique absolue*

Il s'agit ici de la *population sans double compte* (PSDC) relevée lors des trois derniers recensements INSEE. Chaque individu est donc affecté à une seule commune. Cet indicateur permet un premier aperçu de la dynamique démographique d'ensemble de la petite ville.

Il nous renseigne également sur les potentialités de celle-ci. En effet, toutes choses étant égales par ailleurs, plus une ville est de taille importante, plus elle est garantie de conserver une gamme large d'actifs ainsi qu'un niveau minimum d'équipements et de services.

Cela reste néanmoins un indicateur très général, qui doit être complété.

#### ❖ *Evolution démographique relative*

Ainsi, au-delà de ces premières tendances, il est également intéressant d'appréhender la dynamique démographique de la petite ville dans son contexte régional. Le poids démographique relatif est alors calculé pour les trois périodes, sur la base de la population sans double compte (PSDC) des trois derniers recensements INSEE. Il correspond à la part de la population de la petite ville dans la population régionale (%).

Une petite ville peut en effet paraître de taille très faible, en chiffres absolus, mais posséder un poids finalement important au niveau régional. De même, une ville qui connaît une démographie déclinante peut néanmoins conserver un poids relatif identique voire en augmentation, dans une région où les tendances sont globalement encore plus négatives. A contrario, une ville peut connaître une très forte croissance, qui doit être relativisée par l'évolution positive encore plus marquée du territoire qui l'entoure.

#### ❖ *Evolution du taux d'accroissement moyen annuel de la population et du solde migratoire*

Afin de détailler de manière plus fine les premières évolutions observées, le taux d'accroissement moyen annuel permet un autre angle d'approche quant aux dynamiques démographiques des petites villes. Il s'agit ici de l'évolution moyenne annuelle intercensitaire observée sur les périodes 1982-1990 et 1990-1999.



L'accent est également mis de manière plus spécifique sur la part du solde migratoire dans le taux d'accroissement annuel. Celui-ci est en effet révélateur de la capacité ou non d'une petite ville à attirer de nouvelles populations et à jouer de ses atouts (services, équipements, zones d'activités...). Dans leurs travaux sur les petites villes de la région Aquitaine, J-P.CHARRIE, M. GENTY et P. LABORDE [1992] rappellent en effet qu'elles doivent aujourd'hui souvent pallier un solde naturel en recul, alors que leurs populations vieillissent.

#### ❖ *Evolution de l'indice de jeunesse*

Enfin, l'indice de jeunesse est le dernier indicateur retenu pour ce champ. Il s'agit du ratio entre la part des moins de 20 ans dans la population des petites villes et celle des 60 ans et plus. Les données sont à nouveau issues des trois derniers recensements INSEE. L'indice de jeunesse est un véritable indicateur du potentiel humain d'un territoire, un ratio élevé étant en effet synonyme de la présence d'une population jeune et du maintien de « forces vives » au sein des petites villes.

#### *b. Dynamiques économiques*

Ce second champ vient compléter les premières observations faites précédemment. Trois indicateurs ont ici été retenus. De nouveau, les données sont issues des trois derniers recensements INSEE de 1982, 1990 et 1999.

#### ❖ *Evolution de la population active*

Ce premier indicateur permet de dresser un portrait rapide de l'évolution du tissu économique d'un territoire. Ainsi, la population active, au sens INSEE, regroupe la population active occupée (c'est-à-dire ayant un emploi) et les chômeurs. Il faut rappeler ici cependant que cette définition diffère de celle utilisée par le *Bureau International du Travail (BIT)*.

En effet, parmi la population occupée, l'INSEE considère les personnes exerçant une profession, mais également celles aidant un membre de leur famille dans son travail, les apprentis et les militaires.

Bien que ce ne soit pas une donnée très complète, elle reste une des seules accessibles sur une période longue.

### ❖ *Evolution du taux de chômage*

Le taux de chômage correspond à la part des chômeurs dans la population active (%). Le mode de calcul de l'INSEE est à nouveau différent de celui du BIT.

En effet, l'INSEE considère les chômeurs dans leur ensemble, hormis ceux non immédiatement disponibles ou en activité. Le BIT est, lui, beaucoup plus restrictif. Il ne comptabilise que les personnes ayant travaillé moins de 78 heures dans le mois précédent, qui ne recherchent ni un temps partiel ni un Contrat à Durée Déterminée et sont immédiatement disponibles<sup>4</sup>. Les chiffres de l'INSEE sont donc plus élevés.

Le taux de chômage reste dans tous les cas intéressant car c'est à la fois un révélateur de la situation économique d'un territoire mais également de sa composition sociale [WILLAIME, 2004]. L'accent est mis ici avant tout sur les tendances plus que sur les chiffres en absolu. En effet, certains territoires peu attractifs ont à l'origine des taux de chômage peu élevés, en particulier dans les espaces ruraux.

### ❖ *Evolution de la part des cadres dans la population active*

Enfin, la part des cadres dans la population active (%) révèle la capacité de commandement de la petite ville et la présence de fonctions supérieures en son sein. Cet indicateur nous renseigne également sur la structuration sociale de sa population.

Sur cette thématique, les évolutions sont à considérer avec prudence. Ainsi, V. JOUSSEAUME [2000] rappelle que plus une ville s'agrandit, plus la part des cadres s'accroît. L'augmentation de la part des cadres aurait donc une dimension positive. Cependant, A. BALABANIAN et G. BOUET [2000] rappellent, eux, qu'une augmentation de la part des cadres peut également être révélatrice d'un amoindrissement du tissu économique d'une petite ville. Travaillant sur la région Limousin, ils notent ainsi que des petites villes comme Tulle ou Guéret se sont progressivement « spécialisées » depuis quelques années dans les fonctions tertiaires et de direction, alors que leur tissu industriel s'est globalement amoindri. L'augmentation de la part des cadres dans la population active révèle donc ici une fragilité de la petite ville.

Ces deux dimensions doivent être prises en compte dans l'observation des résultats.

---

<sup>4</sup> Cf. *Alternatives Economiques*, n°236, mai 2005, p. 20.

### *c. Attractivité et capacité de polarisation*

Enfin, dans une démarche plus ouverte et prospective, cette étude aborde un dernier champ, traitant de la capacité qu'ont les petites villes à rassembler et polariser un territoire autour d'elles. Par polarisation, on entend ici le « *processus qui réalise sur une aire supposée au départ homogène une différenciation hiérarchique au profit d'un ou plusieurs lieux de cette aire* » [MORICONI-EBRARD in LEVY et LUSSAULT, 2003]. De fait, face aux mouvements actuels de métropolisation, les petites villes doivent donc être attractives pour espérer maintenir autour d'elles une auréole de croissance qui leur soit liée.

Cette attractivité doit également s'exercer vis-à-vis de l'extérieur. Comme nous l'avons évoqué dans le champ traitant des questions démographiques, le solde migratoire tient aujourd'hui pour une part non négligeable du taux d'accroissement annuel pour de nombreux pôles urbains. Il est donc essentiel pour les petites villes d'attirer de l'extérieur population et activités et de jouer de cette « *influence d'un espace sur des réalités sociales consistant à les orienter ou à les déplacer dans sa direction* » [MORICONI-EBRARD in LEVY et LUSSAULT, 2003].

#### *❖ Présence d'équipements et de services marchands et non-marchands*

Le premier indicateur retenu concerne le panel de services à la personne et aux entreprises que les petites villes possèdent. Les Inventaires Communaux de 1988 et 1998 sont ici la principale source accessible. Les données relatives aux services aux entreprises ont été obtenues à partir des sites Internet des villes ou des Communautés de Communes. Cet indicateur est important car plus une ville propose des services d'un niveau supérieur et des équipements urbains de qualité, plus sa capacité à capter des flux de personnes et de capitaux est forte [MIGUEL, 2004].

Quatre services à la personne ont été retenus : hôpital, lycée, cinéma et salle de spectacles. Ce sont en effet des équipements allant au-delà du service de proximité et qui permettent à la petite ville de polariser un territoire dépassant la simple sphère locale, cantonale ou communautaire.

Au sein de l'Inventaire Communal, ont donc été recensés :

- les « **établissements de santé** » : elle inclut les hôpitaux locaux, centres hospitaliers de différents niveaux, ainsi que les établissements de soins chirurgicaux et médicaux (les « cliniques ») mais ne retient pas les

établissements réservés aux soins particuliers, ni les maisons de retraite, maternités ou établissements thermaux. Il s'agit donc d'établissements généralistes qui présentent une capacité de soins permanente importante.

- **les lycées** : seuls les lycées généraux ou polyvalents (sections générales et techniques) ont été retenus et non ceux professionnels ou agricoles. Ces derniers représentent en effet des populations scolaires faibles ou du moins trop spécialisées pour avoir une influence globale sur le territoire alentour et être un moteur d'attractivité. Les établissements privés généraux et techniques n'ont pas été pris en compte, étant donné qu'ils ne répondent pas aux impératifs de l'école publique d'accueil et de gratuité.
- **les salles de spectacles et les cinémas** : seules les installations permanentes sont indiquées.

Pour ces quatre équipements, et afin de maintenir l'approche dynamique souhaitée au départ, la mention est faite de la disparition ou de l'apparition de l'un d'entre eux dans une petite ville. L'Inventaire Communal de 1988 est en effet encore en partie disponible et peut être comparé avec celui de 1998.

Dans le domaine des services aux entreprises, un indicateur a été retenu, celui de la présence d'une « pépinière d'entreprises » dans la petite ville. Les services aux entreprises sont en effet devenus des atouts non négligeables, en particulier en termes d'attractivité. Ils sont en outre souvent mis en exergue par les communes ou les intercommunalités dans la promotion de leur territoire (cf. document 5).

#### ❖ *Accessibilité*

L'accessibilité de la petite ville est un autre critère important, qui influe directement sur sa capacité d'attractivité. Ici, l'accessibilité est appréhendée comme *« l'offre de mobilité, [...] qui ne dépend pas des décisions de celui qui est mobile ou qui décide de la mobilité mais des autres composantes du système de déplacements qu'il utilise. L'accessibilité comprend l'ensemble des déplacements possibles dans une situation donnée »* [LEVY in LEVY et LUSSAULT, 2003].

Ici, deux indicateurs sont retenus :

- **l'accessibilité routière** : elle est obtenue à partir de l'Inventaire Communal de 1998. Plus que le kilométrage, c'est le temps d'accès depuis la petite ville

jusqu'à l'autoroute ou à la route à quatre voies la plus proche qui est ici pris en compte.

- **l'accessibilité ferroviaire** : la desserte ferroviaire SNCF « voyageurs » est ici considérée. Au-delà de l'existence même de cette desserte, l'accent est mis sur le niveau de service en termes de fréquence entre la petite ville et sa capitale départementale ou régionale. Seules les lignes directes ont été considérées. La distinction n'est pas faite entre les lignes ferrées et celles proposées par autocar SNCF, les temps de parcours étant en effet relativement proches. Les données ont été obtenues à partir du site commercial Internet de la SNCF.

#### ❖ *Présence d'une intercommunalité et d'une structure de Pays*

Il s'agit du dernier indicateur retenu. Aujourd'hui, l'intercommunalité est un atout essentiel pour les petites villes, en particulier au sein des espaces ruraux. Elle permet une meilleure coopération entre communes voisines, le développement de complémentarités et par là même, une meilleure réponse aux besoins des habitants. Dans des territoires où les ressources sont parfois rares, une plus grande cohérence dans le montage des projets est importante, en particulier en termes d'équipements et de services.

La présence d'un « Pays », qui s'inscrit à une échelle bien plus vaste et plus récente, est également intéressante. Il est en effet révélateur d'une volonté de projet et de développement au sein d'un territoire ; cette structure dépasse les simples logiques administratives et souligne une bonne prise en compte des particularités locales et un dialogue entre collectivités.

Ces données sont issues principalement des sites Internet des deux préfectures de Région.

## **CHAPITRE 4 : LES RESULTATS OBTENUS ET L'ELABORATION D'UNE TYPOLOGIE QUANT AUX DYNAMIQUES DES PETITES VILLES ATLANTIQUES**

Les résultats obtenus sont avant tout de nature statistique. Il était donc utile de les cartographier, afin de les rendre plus lisibles. Tous les indicateurs ont donc été représentés spatialement, à l'exception de celui relatif à l'intercommunalité et aux structures de Pays.

L'analyse de chaque indicateur dans les deux premiers champs est donc assortie d'une carte comportant deux types d'information. Les résultats du recensement INSEE 1999 sont représentés par des cercles ; leur diamètre permet d'obtenir la donnée chiffrée à partir de la formule indiquée en légende. Les évolutions depuis 1982 sont ensuite observables grâce aux dégradés de couleur.

Les méthodes de calcul des cercles diffèrent selon les indicateurs. Les résultats présentent en effet dans certains cas des séries statistiques très étendues, alors que d'autres sont beaucoup plus restreintes. Des adaptations ont donc été nécessaires afin de conserver des cartes lisibles.

Pour les évolutions, la constitution des classes en dégradés de couleur est par contre uniquement basée sur la méthode graphique des seuils observés. A partir de diagrammes en bandes, présents en annexes, des découpages ont donc pu être réalisés. Cette méthode permet de bien individualiser chaque groupe d'éléments et d'éviter les classes vides, qui peuvent être nombreuses lorsqu'on utilise une méthode de classes à amplitude égale.

Les cartes réalisées pour illustrer le dernier champ possèdent toutes leurs propres explications en légende.

Enfin, si ces cartes permettent un bon aperçu des évolutions d'ensemble, elles ne reprennent pas les résultats du recensement INSEE 1990. Des tableaux comprenant l'ensemble des résultats sont donc présentés en annexes.

## **I. Les dynamiques démographiques**

### **A) L'évolution globale de la population des petites villes**

#### **1) La population des petites villes en 1999 et son évolution depuis 1982**

Comme nous l'avons évoqué dans les parties précédentes, les deux régions Pays de la Loire et Limousin présentent des dynamiques démographiques très différentes sur la période observée. La première a en effet connu un accroissement global de sa population supérieur à 9%, alors que la moyenne nationale a été de seulement 7% sur la même période. Solde migratoire et solde naturel ont participé de manière assez égale à ces bons résultats.

Inversement, le Limousin accuse entre 1982 et 1999 un déclin de plus de 3,5% de sa population. Les petites villes de l'échantillon s'inscrivent donc dans des dynamiques régionales différentes.

#### **❖ *Résultats obtenus pour le recensement de 1999***

Les petites villes de notre échantillon sont de taille très variable. Ainsi, la Roche s/ Yon, avec plus de 49 000 habitants, est à la limite supérieure, alors que Rochechouart, avec moins de 3 700 habitants, fait partie de cet échantillon du fait de son statut de sous-préfecture de la Haute-Vienne. Elle n'atteint pas non plus le seuil généralement retenu en France pour désigner une petite ville ; la ville d'Aubusson, sous-préfecture de la Creuse, est dans une situation similaire, avec 4 662 habitants en 1999. Les villes d'Ancenis, Bellac, Mamers et Segré possèdent, elles, une population supérieure à 5 000 habitants mais inférieure à 10 000 habitants. Comme Rochechouart et Aubusson, elles appartiennent tout de même à l'échantillon, du fait de leur statut de sous-préfecture.

Si l'on excepte ces villes de taille très restreinte, 18 petites villes se situent dans une fourchette allant de 10 000 à 20 000 habitants. Il s'agit donc de la très grande majorité de l'échantillon. Aucune petite ville n'appartient à la fourchette entre 20 000 et 30 000 habitants. Saumur et les Sables d'Olonne sont les seules à se rapprocher de la Roche s/ Yon, avec respectivement 31 443 et 38 500 habitants.

#### **❖ *Evolution constatée entre 1982 et 1999***

Lorsqu'on s'intéresse à l'évolution de leur population entre 1982 et 1999, on observe tout d'abord une absence de corrélation entre taille de ville et dynamique

démographique positive. La ville de Saumur a par exemple connu un recul démographique aussi marqué que beaucoup de villes bien plus petites, comme Mamers ou Saint-Junien.

Ce sont les petites villes côtières qui présentent les plus forts taux de croissance sur la période. Sur la carte, on observe ainsi que toutes les villes de la première classe, regroupant les Unités Urbaines dont la population a cru de plus de 20%, sont situées en zone littorale. Ce n'est que dans la seconde qu'apparaissent des petites villes intérieures.

Toutes les petites villes limousines ont connu sur cette période un net déclin démographique. D'ailleurs, si la moyenne régionale limousine accuse elle-même un recul de plus de 3%, ses petites villes présentent dans l'ensemble une diminution encore plus importante, à l'exception de Saint-Junien (- 1,30%). Les petites villes limousines semblent donc aujourd'hui fortement fragilisées dans cette région où les principaux pôles de croissance se concentrent désormais autour des deux agglomérations limougeaude et briviste.

Parmi les petites villes intérieures ligériennes, les résultats sont plus hétérogènes. Segré, Mamers, Saumur, Fontenay-le-Comte et Châteaubriant ont vu leur population régresser, avec une diminution allant respectivement de 3 à 16%. Parmi les autres, plusieurs n'ont pas atteint les chiffres observés au niveau régional (accroissement global de 9%), comme Ancenis, Mayenne, La Roche s/ Yon, La Flèche ou Sablé s/Sarthe ; ces petites villes ont donc certes vu leur population augmenter mais à un rythme bien inférieur à celui régional. Enfin, seules quelques petites villes comme Clisson en Loire-Atlantique, Les Herbiers et Challans en Vendée et Château-Gontier en Mayenne ont connu sur la période une évolution globale de leur population semblable à celle des petites villes côtières, avec pour toutes, un accroissement de leur population supérieur à 12% sur la période.



## 2) La population relative des petites villes en 1999 et son évolution depuis 1982

Considérer la population relative d'une petite ville est ensuite un complément intéressant à ce premier indicateur. En effet, les résultats sont ici replacés dans leur contexte régional et mis en perspective ; une petite ville peut donc connaître un accroissement de sa population mais néanmoins perdre de son importance au niveau régional.

### *❖ Résultats obtenus pour le recensement de 1999*

La représentation cartographique met tout d'abord en évidence le poids qu'ont les petites villes limousines dans leur région. Elles y restent les principaux échelons de l'armature urbaine régionale. Ainsi, avec à peine plus de 10 000 habitants, Saint-Junien et Ussel représentent plus de 1,5% de la population régionale.

Inversement, les petites villes ligériennes ont un poids relativement médiocre au sein de leur région. Saint-Jean-de-Monts, avec une population également à 10 000 habitants, ne compte ainsi que pour 0,3% de la population ligérienne. Le faible poids des petites villes ligériennes s'explique avant tout par l'importance de la capitale régionale mais aussi des chefs-lieux de départements, en particulier Angers et Le Mans. En Sarthe, A. VIGARIE [2000] rappelle par exemple que l'agglomération mancelle s'impose numériquement à l'ensemble du territoire et qu'il n'y a pas de véritable niveau intermédiaire entre elle et les petites villes qui gravitent en périphérie de département. Le faible poids des petites villes ligériennes s'explique également par les forts peuplements des espaces ruraux. Les campagnes ligériennes ne sont en effet pas des campagnes « vides » : les densités de population sont souvent importantes et il y reste de nombreux bourgs. Comparativement, les petites villes sont donc de taille limitée et ont d'un poids relativement faible.

### *❖ Evolution constatée entre 1982 et 1999*

D'un point de vue dynamique cependant, les petites villes limousines sont celles qui ont perdu le plus de poids au sein de leur région sur la période observée. Toutes ont ainsi vu leur part dans la population limousine décliner, à l'exception de Saint-Junien. On peut expliquer le bon maintien de cette dernière par sa proximité avec Limoges ; la capitale de région étend en effet sa dynamique sur un territoire de plus en plus vaste et Saint-Junien est aujourd'hui à moins de 30 minutes du centre de l'agglomération

limougeaude. Elle semble donc être aujourd'hui de plus en plus intégrée dans sa dynamique et profiter de celle-ci.

Au sein de la région Pays de la Loire, les évolutions sont par contre très diverses. De nouveau, une rupture s'observe entre petites villes côtières et petites villes intérieures. Ainsi, sur la carte, la première classe regroupe uniquement des petites villes côtières. Les petites villes intérieures les plus dynamiques n'apparaissent que dans la seconde. Ce sont en fait les petites villes les plus distantes de chefs-lieux de département qui ont connu les tendances les plus négatives. La ville de Saumur est par exemple celle qui a enregistré le plus fort déclin sur la période, perdant plus de 0,16 point, alors que la plupart des petites villes ligériennes en déclin ont perdu moins de 0,1 point. Châteaubriant et Fontenay-le-Comte sont les seules à rejoindre Saumur au-delà de cette barre à 0,1 point.

Enfin, les tendances diffèrent selon les départements. Ainsi, les deux petites villes de Mayenne ont gagné en termes de population relative, alors qu'inversement, les deux situées en Maine-et-Loire ont perdu de leur importance. En Sarthe, la situation est intermédiaire. En fait, on observe que plus le chef-lieu est un pôle urbain régional important, plus les petites villes connaissent un fort déclin. Ce constat est particulièrement évident pour ce qui est des petites villes entourant Angers et Le Mans. Une corrélation semble donc apparaître, qu'il est intéressant de mettre en perspective avec les observations faites quant à l'impact des phénomènes de métropolisation.

### 3) L'évolution du taux d'accroissement moyen annuel et du solde migratoire entre 1982 et 1999

L'étude du taux d'accroissement moyen annuel apporte encore une nouvelle dimension aux résultats observés précédemment. Ici, l'accent est mis en particulier sur la part du solde migratoire dans son évolution. De même, quelques références sont faites aux résultats du recensement antérieur, entre 1975 et 1982, bien que les données n'aient pas été prises en compte dans la réalisation cartographique.

Si l'on considère cet indicateur, il apparaît tout d'abord que les régions Pays de la Loire et Limousin ont connu des tendances très différentes sur la période observée. Ainsi, la première a toujours eu un taux d'accroissement moyen annuel supérieur à 0,50%, passant de 0,54% entre 1982 et 1990 à 0,58% entre 1990 et 1999. Sur ces deux périodes, les soldes migratoires sont également restés positifs, passant de 0,05% à 0,21% 1982 et 1999. Le solde naturel compte donc encore aujourd'hui pour plus des deux tiers de l'accroissement de la population régionale.

En région Limousin, la situation est inversée. Sur les deux périodes, le taux d'accroissement moyen annuel a en effet toujours été négatif, passant de -0,24% à -0,18%. Cependant, il est intéressant de constater que le solde migratoire annuel est, lui, toujours resté positif, passant sur les deux périodes de 0,14% à 0,22%.

#### *❖ Taux d'accroissement annuel et solde migratoire des petites villes en 1999<sup>5</sup>*

Sur la période 1990-1999, ce sont de nouveau les petites villes côtières qui possèdent les plus forts taux d'accroissement moyens annuels. Pornic est la première d'entre elles, avec un taux annuel de 2,16% sur l'ensemble de la période. Viennent successivement les petites villes de Saint-Brévin-les-Pins, Saint-Gilles-Croix-de-Vie et Saint-Jean-de-Monts ; toutes les trois présentent un taux d'accroissement annuel supérieur à 1,40% par an. Les Sables d'Olonne ont les moins bons résultats, avec un taux d'accroissement annuel de 0,95% sur toute la période.

Certaines petites villes intérieures présentent des taux relativement semblables. Ainsi, Challans possède un taux supérieur à 1,40% par an et la Roche s/ Yon indique le même taux d'accroissement annuel que sa sous-préfecture littorale, c'est-à-dire 0,95% par an.

---

<sup>5</sup> Les données observées sont disponibles en annexes.

Parmi les petites villes intérieures, la distinction est de nouveau très nette entre petites villes limousines et petites villes ligériennes. Parmi ces dernières, seules Saumur, Mamers, la Ferté-Bernard, Fontenay-le-Comte et Châteaubriant présentent un taux d'accroissement moyen annuel négatif. Inversement, le déclin est quasi généralisé parmi les villes limousines. Ainsi, Saint-Junien est la seule à profiter sur la période 1990-1999 d'un taux d'accroissement moyen annuel positif, et cela pour la première fois depuis 1975. Les autres se situent néanmoins toutes en deçà des chiffres régionaux, entre -0,45% pour Guéret et - 0,99% pour Aubusson.

Si l'on considère les soldes migratoires annuels, de nouveau la spécificité côtière apparaît. Il explique en outre la totalité de l'accroissement de ces petites villes littorales et parvient même à compenser un solde naturel globalement négatif pour toutes.

Le solde migratoire joue par contre un rôle beaucoup moins important dans la croissance des petites villes intérieures ligériennes. Ainsi, Challans a un solde migratoire élevé (à 1,03% par an sur la période) mais son solde naturel reste lui aussi largement positif et permet d'établir un très fort taux d'accroissement moyen annuel, pour une petite ville intérieure (1,42%). La Roche s/ Yon, Château-Gontier et Clisson peuvent également compter sur des dynamiques démographiques fortes, auxquelles participent de manière très équilibrée solde migratoire et solde naturel. Certaines petites villes ligériennes présentent de même des soldes migratoires négatifs mais un taux d'accroissement moyen annuel qui reste, lui, positive. Le solde naturel est alors le seul à participer de cet accroissement. C'est le cas par exemple de la Flèche, les Herbiers ou Mayenne. Enfin, celles dont le taux d'accroissement moyen annuel est négatif ont un solde migratoire toujours plus bas, comme à Saumur, Mamers ou Châteaubriant. La petite ville de Fontenay-le-Comte est la seule parmi les petites villes ligériennes à avoir un solde naturel et un solde migratoire tous les deux négatifs.

En Limousin, Saint-Junien est à l'opposé la seule petite ville présentant un taux d'accroissement annuel et un solde migratoire positifs. Les autres présentent quasiment toutes sur la période des soldes naturel et migratoire négatifs ; c'est le cas de Guéret, Tulle, Bellac, Aubusson et Rochechouart. La petite ville d'Ussel est la seule à profiter d'un solde naturel positif sur la dernière période 1990-1999.

### ❖ *Evolution constatée entre 1982 et 1999*

Sur les deux périodes intercensitaires, on remarque tout d'abord que les petites villes côtières ont sans cesse connu une augmentation de leur solde migratoire et de leur taux d'accroissement moyen annuel. Seules les Sables d'Olonne et Saint-Gilles-Croix-de-Vie laissent apparaître un léger ralentissement des tendances.

La situation des petites villes intérieures ligériennes est inversement moins bonne. Ainsi, Challans est la seule dont taux d'accroissement moyen annuel et solde migratoire ont sans cesse augmenté sur la période.

Pour plusieurs autres, on note un recul fort de leurs taux d'accroissement annuels entre 1982 et 1990, avant d'observer une reprise sur la dernière période intercensitaire. Ancenis est par exemple passée d'un taux d'accroissement annuel de 0,79% entre 1975 et 1982, à - 0,19% puis 0,28% entre 1990 et 1999. Mamers s'inscrit dans la même dynamique, avec un taux d'accroissement annuel de 1,40% sur la période 1975-1982, puis un recul à - 0,63% et de nouveau une timide reprise sur la dernière période avec un taux à - 0,07%. Fontenay-le-Comte, Châteaubriant, Sablé-sur-Sarthe, Segré, Saumur ont connu des phénomènes identiques sur toute la période.

Parmi les petites villes limousines, certaines ont connu des reculs brutaux de leur taux d'accroissement annuel dans la période observée. Ainsi, Ussel et Guéret présentent entre 1975 et 1982 des taux encore positifs, mais une rupture nette s'observe sur la période qui nous intéresse, entre 1982 et 1999. Saint-Junien est la seule petite ville limousine à présenter des résultats à chaque fois meilleurs entre chaque période intercensitaire. Rochechouart et Bellac ont, elles, connu une amélioration de leur taux d'accroissement annuel pendant les années 1980 avant que celui-ci ne décline à nouveau sur la dernière période intercensitaire. Aubusson est, elle, dans une phase ascendante, après avoir eu des résultats en net recul sur les deux premières périodes.

Ainsi, on observe des résultats très différents selon les cas. La spécificité des petites villes côtières apparaît de nouveau ; elles possèdent en effet pour la plupart un taux d'accroissement moyen annuel en constante progression, reposant uniquement sur le solde migratoire. Inversement, les petites villes intérieures ligériennes présentent encore des soldes naturels positifs, qui expliquent pour une bonne part de leur croissance. Ceci n'est cependant désormais plus le cas parmi les petites villes limousines, où les soldes migratoires ne peuvent compenser la chute de la natalité.

## **B) Indice de jeunesse**

L'indice de jeunesse est le dernier indicateur retenu pour ce premier champ. Il s'agit du ratio entre la part des moins de 20 ans et celle des 60 ans et plus dans la population de la petite ville.

Au niveau national, l'indice de jeunesse est passé de 1982 à 1999 de 1,56 à 1,15. Son déclin est donc sensible et s'explique en particulier par l'allongement de l'espérance de vie et l'augmentation de la part des personnes âgées dans la population. Au sein de la région Pays de la Loire, les chiffres sont relativement comparables, tout comme les tendances : ce ratio y est donc passé de 1,8 à 1,17 sur la période. En Limousin, la situation est inversement plus difficile. Dès 1982, cette région présente un indice de jeunesse inférieur à 0,9 et qui s'établit à 0,66 en 1999. Il est donc quasiment deux fois inférieur à celui de la région Pays de la Loire.

### **❖ *L'indice de jeunesse en 1999***

Au sein de l'échantillon, les indices de jeunesse sont globalement faibles parmi les petites villes limousines, ce qui semble assez logique étant donnés les résultats observés au niveau régional. Aucune petite ville ne possède un indice égal ou supérieur à 1. Seules les petites villes d'Ussel, Tulle et Guéret ont un indice supérieur au niveau régional, avec respectivement des ratios à 0,91, 0,69 et 0,79. Les autres sont toutes en deçà.

Les tendances sont par contre beaucoup plus partagées parmi les petites villes ligériennes. On note tout d'abord les très faibles indices des petites villes côtières, qui se situent le plus souvent au même niveau que ceux des petites villes limousines. L'attrait qu'exercent ces petites villes sur les populations de jeunes retraités explique en grande partie ce phénomène. Les petites villes intérieures présentent, elles, des indices de jeunesse beaucoup plus élevés. Les Herbiers, en Vendée, domine l'ensemble de l'échantillon avec un indice à 1,49.

### **❖ *L'évolution entre 1982 et 1999***

Si les données obtenues lors du recensement de 1999 sont intéressantes, les évolutions sur la période sont par contre beaucoup plus difficiles à analyser. En effet, on constate que ce sont les petites villes possédant l'indice le plus élevé qui ont également connu le déclin le plus rapide de leur ratio sur l'ensemble de la période 1982-1999.

Le cas de la ville des Herbiers est à ce titre intéressant. Elle possède en effet aujourd'hui l'indice le plus élevé et était déjà dans cette position en 1982, avec un ratio à 2,66. Néanmoins, elle fait également partie des petites villes qui ont vu leur indice de jeunesse décliner le plus rapidement.

Inversement, on observe une relative stabilité des indices parmi les villes ayant les ratios les plus faibles en 1982. C'est en particulier le cas des villes côtières et intérieures limousines. Ces petites villes possédaient donc déjà au début des années 1980 une population âgée importante et semblent avoir désormais atteint un seuil limite, au-delà duquel le ratio ne régresse plus.

## **II. Les dynamiques économiques**

Ce deuxième champ doit compléter les premiers résultats obtenus quant aux dynamiques des petites villes de l'échantillon sur la période observée.

### **A) L'évolution de la population active**

Cet indicateur permet un premier aperçu de la situation économique d'un territoire et des dynamiques qui l'animent. Considérer le taux de population active en soi n'apporte cependant que des enseignements limités. Il est en effet directement lié à la taille de la petite ville. Par contre, observer l'évolution de la population active sur près de vingt ans permet de connaître les tendances qui animent un territoire. L'augmentation de la population active sur un territoire est en effet le révélateur de nouvelles dynamiques économiques et du développement de nouvelles activités.

Au niveau national, la part de la population active s'est accrue de 9,97% entre 1982 et 1999. En Pays de la Loire, les chiffres sont encore supérieurs, avec une hausse de près de 13%. Inversement, le Limousin a connu entre 1982 et 1999 un recul de près de 4% de sa population active.

#### **❖ *Evolution de la population active entre 1982 et 1999***

De nouveau, on observe une différence nette entre petites villes côtières et petites villes intérieures. Ainsi, les villes du littoral se détachent et présentent toutes un accroissement de leur population active de plus de 15% sur la période.

De même, les tendances paraissent de nouveau très hétérogènes entre les petites villes intérieures ligériennes. Saumur, Fontenay-le-Comte, Châteaubriant, Mamers et la Ferté-Bernard ont vu leur population active fortement régresser. Inversement, des petites villes comme Château-Gontier, Les Herbiers ou Challans ont profité, elles, d'un très fort accroissement dans ce domaine, supérieur aux tendances régionales. Entre ces deux réalités, on observe un groupe intermédiaire de petites villes présentant des évolutions assez semblables à celles observées globalement en Pays de la Loire.

En région Limousin, les tendances sont plus homogènes sur la période ; de fait, elles se révèlent être toutes négatives. Ce recul est en outre bien souvent supérieur à celui observé au niveau régional. Tulle et Aubusson ont ainsi perdu plus de 20% de leur population active sur la période 1982-1999.



### ❖ *Zoom sur les tendances entre la fin des années 1980 et la décennie 1990*

Au-delà de ces évolutions globales, des tendances intéressantes apparaissent néanmoins si l'on considère les chiffres du recensement de 1990. Ainsi, pour certaines petites villes dont la population active est en déclin, une léger redressement s'observe entre la période 1982-1990 et celle de 1990 à 1999. Les villes de Châteaubriant, Mamers ou Saumur sont par exemple dans cette situation ; leur population active a certes connu un vrai recul pendant la dernière période intercensitaire mais celui-ci s'est révélé être beaucoup moins marqué que dans les années 1980. Le cas de la Ferté-Bernard est également intéressant. Ainsi, après avoir connu un fort déclin de sa population active sur la période 1982-1990, celle-ci s'est à nouveau accrue sur la dernière période intercensitaire.

Le recensement de 1990 permet également de voir que toutes les petites villes côtières présentent (à l'exception des Sables d'Olonne) un accroissement de leur population active supérieur pendant la période 1990-1999 à celui observé entre 1982 et 1990. On peut donc ici de nouveau conclure à un renforcement des dynamiques prévalant sur ces territoires.

## **B) L'évolution du taux de chômage**

Le taux de chômage est également un bon révélateur des dynamiques économiques d'un territoire et de son contexte social. De même que pour l'indicateur précédent, ce sont surtout les évolutions qui nous intéressent ici, plus que les taux en eux-mêmes.

Ainsi, sur les deux dernières décennies, le taux de chômage en France s'est globalement accru de près de trois points, passant de 8,9% de la population active en 1982, à 12,86 % en 1999<sup>6</sup>. Les deux régions d'étude présentaient en 1982 des taux sensiblement inférieurs, avec respectivement 8,39% de la population active au chômage en Pays de la Loire et 7% en Limousin. Cet écart persiste encore aujourd'hui entre niveau national et régions ; la part des chômeurs représente en effet seulement 11,13% de la population active ligérienne et 10,8% de celle limousine. Cependant, on note que sur toute la période, le taux de chômage s'est accru de manière plus importante en Limousin (+ 3,8 points) qu'en Pays de la Loire (+ 2,5 points).

### **❖ *L'évolution des taux de chômage entre 1982 et 1999***

De manière assez logique, les petites villes ont quasiment toutes connu une augmentation de leur taux de chômage entre 1982 et 1999. La petite ville d'Ancenis est la seule à avoir bénéficié d'une diminution de son taux de chômage sur cette période.

Cependant, une différence nette s'observe entre petites villes ligériennes et limousines. Ainsi, ces dernières ont toutes connu un accroissement de leur taux de chômage supérieur à 3 points, signe d'une grande fragilité des tissus économiques locaux. Les petites villes de la Creuse sont les plus touchées. Guéret et Aubusson possèdent en effet les plus fortes augmentations au sein de l'échantillon, avec respectivement un accroissement de 5,61 et 9,69 points. Elles dépassent donc de loin les tendances régionales.

Au sein de la région Pays de la Loire, le panel est inversement très hétérogène. Challans est par exemple la seule à avoir connu un accroissement inférieur à 0,5 point, passant d'un taux de 10,37 à 10, 83% de sa population active ; elle semble donc avoir conservé une situation relativement saine. Viennent ensuite des petites villes dont l'accroissement du taux de chômage a été moins rapide qu'au niveau régional (+ 2,5

---

<sup>6</sup> Il s'agit du taux de chômage au sens INSEE et non de celui couramment utilisé, issu de la définition du BIT.

points sur la période). Elles sont aussi bien intérieures que côtières. Les Herbiers, Château-Gontier, Clisson, Segré ou Saint-Brévin-les-Pins appartiennent toutes à cet ensemble.

Cet indicateur ne montre donc pas de différence notable entre petites villes intérieures et petites villes côtières et les situations sont très diverses parmi ces dernières. Ainsi, si Saint-Brévin-les-Pins a connu une augmentation relativement modérée de son taux de chômage, alors que ce dernier s'est accru de plus de 4,5 points dans la ville de Saint-Jean-de-Monts.

Plusieurs sous-préfectures ligériennes ont également rencontré de nombreuses difficultés. Saumur, Mamers ou Fontenay-le-Comte présentent par exemple sur la période un très fort accroissement de leur taux de chômage, dépassant 4 voire 5 points. Ces chiffres laissent transparaître une vraie fragilité parmi ces petites villes, qui semble toucher aussi bien des sous-préfectures de taille réduite comme Mamers, que d'autres de taille beaucoup plus importante comme Saumur.

### **C) L'évolution de la part des cadres dans la population active**

Enfin, la part des cadres dans la population active est le reflet du nombre de postes de commandement qui se concentrent dans une ville et des fonctions supérieures dont elle dispose. Ce taux est lui aussi révélateur de la composition sociale de la population d'une ville.

Au niveau national, la part des cadres dans la population active est passée de 7,97% en 1982 à 11,96% en 1999. Les taux régionaux sont inférieurs mais relativement proches entre eux. Les cadres représentaient en effet 5,5% de la population active des deux régions en 1982 et près de 8,5% en 1999.

#### **❖ *La part des cadres en 1999***

Au sein de l'échantillon, c'est tout d'abord la prédominance des petites villes chefs-lieux de département qui apparaît. La part des cadres dans la population active des villes de Tulle, Guéret et la Roche s/ Yon est de fait bien supérieure à 10% en 1999 et dépasse de loin les chiffres régionaux. Seule la petite ville de Pornic les rejoint dans ce peloton de tête, avec plus de 11% de cadres dans sa population active. Quelques sous-préfectures se distinguent également comme Saumur ou les Sables d'Olonne, avec une part des cadres qui dépasse 8% en 1999.

Il reste cependant difficile de marquer une différence nette entre les petites villes sous-préfectures et celles qui ne disposent d'aucun statut administratif particulier. Ainsi, la majorité des petites villes possède un taux proche des 7% en 1999. Inversement, certaines sous-préfectures, comme Rochechouart et Bellac en Haute-Vienne ou Ussel en Corrèze présentent des taux bien inférieurs, autour de 6% de leur population active en 1999.

En fait, on note ici une corrélation importante entre taille de l'agglomération et part des cadres. Ainsi, les plus petites villes de l'échantillon sont également celles dont la part des cadres est la plus faible. Les préfectures sont les seules à déroger fortement à cette règle. La part des cadres dans la population active de Saumur, qui possède plus de 30 000 habitants est en effet bien inférieure à celles de petites préfectures comme Tulle ou Guéret. Pourtant ces dernières sont près de deux fois plus petites que la sous-préfecture angevine.

### ❖ *L'évolution entre 1982 et 1999*

Sur la période observée, on constate tout d'abord une forte augmentation de la part des cadres dans la population active des petites villes côtières. Ici, ce ne sont pas les fonctions administratives qui expliquent ce phénomène mais bien l'attractivité de ces territoires et l'enrichissement de la bande littorale toute entière. Pornic a par exemple vu la part des cadres dans sa population active augmenter de 6,6 points, Saint-Brévin-les-Pins de 4 points et Saint-Gilles-Croix-de-Vie de 3,8 points.

De même, une opposition nette se dessine entre les deux régions. Ainsi, les petites villes ligériennes ont toutes connu une augmentation de la part des cadres dans leur population active supérieure à 1,5 point. La plupart sont même au-dessus de 2 points. L'augmentation est par contre beaucoup plus limitée dans les villes limousines ; Bellac est celle qui a connu la croissance la plus faible, avec un accroissement de la part des cadres de seulement 0,35 point. A Ussel, elle s'est accrue de 1,23 point et les petites villes de Saint-Junien, Rochechouart et Tulle présentent toutes un accroissement établi autour de 2 points.

L'unique exception reste les petites villes de la Creuse, qui ont vu la part des cadres augmenter beaucoup plus fortement, au-delà de 3 points. Dans ces deux petites villes au statut administratif important, il semble alors que ce soit le déclin d'autres secteurs d'activité, en particulier le secteur industriel, qui explique cette forte augmentation. F. LAUMIERE [1997], à propos d'Aubusson, avait d'ailleurs bien montré comment cette petite ville avait vu une très forte part de son activité industrielle décliner en quelques années et la manière dont ses activités s'étaient alors recentrées autour du secteur tertiaire et des fonctions de commandement.



### III. Attractivité et capacité de polarisation

Enfin, après avoir dessiné en quelques traits les évolutions et les dynamiques qui animent les petites villes ligériennes et limousines, ce dernier champ doit permettre de les appréhender dans un contexte plus large et de mettre en avant les atouts dont elles disposent aujourd'hui pour maintenir une dynamique sur leur territoire.

#### A) Accessibilité

Une bonne accessibilité est aujourd'hui impérative dans une perspective de développement. Ici, deux indicateurs ont été retenus : l'accessibilité routière et l'accessibilité ferroviaire.

##### 1) Accessibilité routière

Pour mesurer l'accessibilité routière des petites villes de l'échantillon, on considère ici le temps d'accès à la « quatre voies » la plus proche et non le kilométrage pour l'atteindre.

A ce titre, les petites villes de notre échantillon apparaissent très diversement dotées. Certaines ont un accès à une autoroute à moins de cinq minutes, alors que d'autres se situent à plus d'une heure d'un échangeur. Saumur et la Roche s/ Yon, les petites villes les plus peuplées de l'échantillon, sont celles dont l'accès est le plus rapide. Ussel, sous-préfecture de la Corrèze est, elle, à plus d'une heure de l'A20<sup>7</sup>.

L'opposition souvent observée entre petites villes côtières et petites villes intérieures ne se vérifie pas ici. Les petites villes de Saint-Brévin-les-Pins et Pornic sont par exemple situées à moins d'un quart d'heure d'une « quatre voies », alors qu'il faut compter plus d'une demi-heure depuis Saint-Jean-de-Monts, Saint-Gilles-Croix-de-Vie et les Sables d'Olonne. De même, il n'y a pas de réelle différence entre petites villes limousines et petites villes ligériennes.

Enfin, aucune corrélation n'apparaît entre l'éloignement des petites villes d'une « quatre voies » et les dynamiques démographiques ou économiques qu'elles connaissent. Ainsi, Guéret fait partie de celles proches d'un échangeur alors que les résultats des précédents indicateurs laissent voir un déclin prononcé de cette dernière. Inversement, la petite ville de Château-Gontier est à plus d'une demi-heure d'une

---

<sup>7</sup> Les données sont issues de l'Inventaire Communal de 1998. Depuis, des changements ont été observés. En particulier, en région Limousin, la construction de l'A89, en cours entre Clermont-Ferrand et Bordeaux, rapproche très nettement la petite ville d'Ussel en Corrèze des réseaux autoroutiers.

autoroute ; elle présente néanmoins des dynamiques d'ensemble très positives. Cet indicateur ne permet donc pas, à lui seul, de tirer des conclusions véritablement significatives.

## 2) Accessibilité ferroviaire

Sur la question de l'accessibilité ferroviaire, les petites villes sont également très diversement dotées. Ici, c'est le nombre de trajets SNCF quotidiens depuis la petite ville vers le chef-lieu de département (ou de région pour les préfectures) qui est considéré. Seules les lignes directes sont prises en compte.

Contrairement à l'indicateur précédent, on observe un fort contraste entre petites villes limousines et petites villes ligériennes. Ainsi, aucune ville limousine ne dispose de plus de 6 liaisons quotidiennes vers son chef-lieu.

A contrario, au sein des Pays de la Loire, les petites villes sont globalement bien desservies, même si de fortes disparités demeurent. Clisson et les Sables d'Olonne disposent de plus de vingt trajets quotidiens vers leur chef-lieu de département. Pour cette dernière, les liens très forts avec la Roche s/ Yon sont évidents et particulièrement intéressants en termes de complémentarité entre les deux villes. De même, dans le cas de Clisson, l'influence de la métropole nantaise est assez claire et on peut supposer que les migrations pendulaires sont importantes entre les deux villes, expliquant ce nombre très élevé de liaisons. Le trajet entre les deux prend en effet moins de 30 minutes.

Un second groupe apparaît, qui rassemble des petites villes ligériennes disposant d'au moins 12 trajets quotidiens vers leur préfecture. Ces petites villes bénéficient donc d'un service encore bien développé, permettant des liens forts avec le chef-lieu de département.

A partir de 6 trajets quotidiens, apparaissent les petites villes limousines, mais aussi des petites villes côtières et certaines intérieures en Pays de la Loire, comme Château-Gontier ou Fontenay-le-Comte.

Enfin, parmi les 6 petites villes non desservies par le réseau ferroviaire, 5 sont situées en Pays de la Loire ; elles sont aussi bien côtières qu'intérieures. Rochechouart est la seule ville limousine à ne pas être reliée par le fer à sa préfecture, Limoges.

Au-delà de ces premiers éléments, il est intéressant de noter que certaines ne sont pas reliées à leur chef-lieu de département, mais à celui du département voisin. Ainsi, la petite ville de Segré est directement reliée à Laval en Mayenne et non à Angers en Maine-et-Loire ; de même, il n'y a pas de liaison entre Aubusson et Guéret en Creuse, mais toutes deux disposent d'une ligne vers Limoges. Enfin, Saint-Gilles-Croix-de-Vie et Saint-Jean-de-Monts sont directement reliées, par Challans, à l'agglomération nantaise mais n'ont pas de liaison directe vers la Roche s/ Yon.



## **B) La présence de services à la personne et aux entreprises**

### **1) Les équipements et services à la personne**

Le maintien d'un niveau de service de qualité est également un autre enjeu pour les petits pôles urbains en milieu rural. Au-delà des services de proximité qui restent globalement présents dans la plupart des régions, ce sont les services et équipements plus spécifiques qui se révèlent être de vrais atouts pour les petites villes. Ils sont en effet les gages d'un maintien de l'emploi sur le territoire et d'une capacité d'accueil de nouvelles populations et activités. De même, ils favorisent le maintien d'une aire de polarisation autour du centre urbain. Ici, quatre équipements ou services à la personne ont été retenus : présence d'un lycée public général, d'un hôpital généraliste, d'un cinéma et d'une salle de spectacle.

Au regard des résultats, on observe tout d'abord que les petites villes des deux régions sont globalement bien desservies. Il n'y a donc pas de distinction nette entre Pays de la Loire et Limousin, bien que les villes soient de taille bien inférieure dans cette région.

L'opposition la plus nette apparaît en fait entre petites villes intérieures et petites villes côtières. Ces dernières possèdent en effet un panel souvent incomplet d'équipement. A l'exception des Sables d'Olonne, sous-préfecture du département de la Vendée, aucune ne dispose par exemple d'une structure hospitalière. De même, seules Pornic et les Sables d'Olonne ont un lycée public d'enseignement général. Par contre, comme on peut le supposer au départ, elles disposent toutes d'un cinéma ou d'une salle de spectacle ; seule la petite ville de Pornic a perdu cet équipement pendant la dernière décennie.

L'influence du chef-lieu de département apparaît également assez nettement. Ainsi, lorsqu'on observe la répartition des équipements, les petites villes de Loire-Atlantique, qu'elles soient côtières ou intérieures, sont celles présentant le panel d'équipements et de services le plus incomplet. Plusieurs d'entre elles en ont d'ailleurs perdu dans la dernière décennie, comme Ancenis et Clisson. En fait, il est clair que l'influence de la métropole nantaise s'étend désormais jusqu'aux frontières départementales, voire au-delà, et qu'elle « court-circuite » les petites villes dans l'offre de services qu'elles proposent.

Enfin, un dernier élément mérite d'être souligné, celui du cas de Rochechouart en Limousin. En effet, bien que cette petite ville soit sous-préfecture de département,

elle ne possède aujourd'hui aucun des équipements retenus. Inversement, Saint-Junien, très proche, dispose d'un panel presque complet, à l'exception de la salle de spectacle. L'atout « administratif » ne semble donc plus jouer ; il n'est dans tous les cas pas une condition suffisante pour assurer le développement ou le maintien des services dans une petite ville.

## 2) Les services aux entreprises

Au-delà des services aux personnes, les petites villes doivent également déployer d'autres atouts pour attirer de nouvelles activités. Au sein de l'échantillon retenu, toutes disposent de Zones d'Aménagement Concerté, ainsi que de l'ADSL, qui avaient au départ été considérés comme des indicateurs potentiels.

Les pépinières d'entreprises sont à l'inverse plus rares. A nouveau, il n'y a pas de différence nette entre petites villes limousines et ligériennes ; dans les deux cas, la moitié des petites villes disposent aujourd'hui de ce type d'équipement. Par contre, parmi les petites villes côtières, seule les Sables d'Olonne bénéficie d'un tel équipement. Les petites villes de Vendée sont d'ailleurs les moins bien équipées en Pays de la Loire, alors qu'en Sarthe, trois petites villes sur quatre peuvent jouer de cet atout.

### **C) La présence d'une intercommunalité et d'une structure de Pays**

Au sein de l'échantillon, toutes les petites villes appartiennent aujourd'hui à une Communauté de Communes ou Communauté d'Agglomération, dont elles sont le pôle structurant. Le critère de l'intercommunalité ne semble donc plus aujourd'hui véritablement discriminant. Il est néanmoins toujours important de souligner combien l'intercommunalité est devenue indispensable au sein des espaces ruraux.

L'appartenance à un Pays est à l'inverse un indicateur intéressant. En effet, si une grande majorité des villes de l'échantillon s'inscrivent désormais dans ce cadre, les petites villes côtières restent globalement étrangères à cette démarche. Seules les petites villes de Pornic et Saint-Brévin-les-Pins appartiennent aujourd'hui à ce type de structure. Le département de la Vendée est de fait le plus en retard dans ce domaine.

Les petites villes intérieures sont inversement beaucoup plus nombreuses à privilégier la structure du « Pays ». Seules Les Herbiers, Clisson, Challans et Château-Gontier restent encore cantonnées à la seule intercommunalité. Toutes les petites villes limousines appartiennent, elles, à une telle structure. Il est néanmoins important de souligner que ce mouvement est très récent en région Limousin : les Pays y sont en effet très jeunes, reconnus seulement en décembre 2004. On peut donc encore s'interroger sur leur pérennité.

## **IV. La synthèse des résultats**

Au regard de ces résultats, plusieurs points peuvent être soulignés, qui sont autant d'éléments de réponse au questionnement exposé dans la première partie de l'étude.

### **A) Les principaux enseignements**

#### **1) Des réalités très diverses parmi les petites villes de l'échantillon, mais un renouveau qui s'observe depuis le début des années 1990**

Ainsi, les petites villes retenues au sein de cet échantillon ont connu des évolutions très diverses sur la période observée. Certaines ont été particulièrement fragilisées à la suite des «Trente Glorieuses», comme les petites villes industrielles limousines. De même, des petites villes ligériennes comme Saumur, Segré, Châteaubriant, Fontenay-le-Comte présentent sur toute la période des tendances très largement négatives. Inversement, d'autres ont profité de l'essor de nouveaux secteurs d'activité, à l'image des petites villes côtières, qui constituent véritablement un groupe à part dans l'échantillon.

Cependant, on note sur la dernière période intercensitaire une légère reprise pour plusieurs petites villes qui auparavant déclinaient. Ce phénomène est particulièrement sensible lorsqu'on considère l'évolution globale de leur population et de leur population active.

Ainsi un renouveau apparaît à partir des années 1990. Certaines présentent certes toujours des tendances très négatives, en particulier en Limousin ; elles se sont en outre encore renforcées pendant la dernière décennie. Mais plusieurs ont réussi à les inverser. C'est le cas des petites villes de Saint-Junien, Ancenis, Segré ou Saumur ; ce constat ne peut au final qu'être encourageant pour les années à venir.

#### **2) Des petites villes qui ne sont pas toutes dotées des mêmes atouts**

Si les petites villes ne présentent pas toutes les mêmes dynamiques, on peut cependant noter quelques points intéressants.

Ainsi, il apparaît que la taille de la petite ville ne joue aucunement dans les évolutions qu'elle connaît. A ce titre, la petite ville de Saumur, qui fait partie des villes les plus peuplées de l'échantillon, est très souvent apparue lors de l'étude parmi les villes

aux indicateurs les plus médiocres. L'idée d'un seuil démographique au-delà duquel une petite ville est assurée d'une dynamique positive n'apparaît donc pas valable.

De même, le statut administratif dont disposent certaines ne semble pas non plus être une condition suffisante pour leur assurer une bonne dynamique. Ce constat s'applique aussi bien aux préfectures qu'aux sous-préfectures. Ainsi, Tulle comme Guéret restent aujourd'hui des petites villes fragiles, à l'image de presque toutes les petites villes de la région Limousin. Parmi les sous-préfectures ligériennes, on observe également de nombreuses fragilités, en particulier dans les cas de Mamers, Saumur, Segré, Châteaubriant ou Fontenay-le-Comte.

Les petites villes qui ont connu sur la période les meilleures dynamiques restent avant tout les petites villes côtières. Leurs bons résultats s'expliquent avant tout par la très forte attractivité qu'exerce désormais la bande côtière, car ce sont à l'inverse des petites villes aux fonctionnalités très incomplètes, disposant de services limités.

De même, la proximité explique dans quelques cas les bonnes dynamiques dont bénéficient les petites villes. L'exemple le plus évident reste celui de Saint-Junien. Cette ville semble aujourd'hui de plus en plus participer de la dynamique de la capitale limousine et est ainsi la seule en région Limousin à présenter des dynamiques positives sur la fin de la période.

### 3) Des situations contrastées parmi les petites villes appartenant à des ensembles urbains

Enfin, si l'on reprend les ensembles urbains constitués au sein du SDEA, on note une très grande disparité de situation parmi les petites villes qui appartiennent à l'un d'entre eux.

L'élément le plus évident et peut-être le plus intéressant reste que celles appartenant à un ensemble urbain extérieur à leur département ou à leur région sont celles qui souffrent le plus souvent d'une vraie fragilité. Il en est ainsi de Fontenay-le-Comte qui appartient à l'ensemble urbain de la ville moyenne de Niort et de la petite ville de Segré, rattachée à la ville moyenne de Laval. Dans les deux cas, elles ont connu sur la période un déclin de leur population totale et de leur population active. Si Segré semble connaître désormais un renouveau, Fontenay-le-Comte présente toujours des tendances orientées à la négative. De fait, ces petites villes tournées vers l'extérieur sont le plus souvent très isolées au sein de leur propre ensemble régional ou départemental.

Parmi celles qui appartiennent à un ensemble urbain au coeur de leur département, les situations sont également très mitigées.

En région Limousin, Saint-Junien et Tulle sont toutes les deux rattachées à un ensemble urbain. La première est aujourd'hui l'unique petite ville qui connaît de nouvelles tendances positives, que ce soit d'un point de vue démographique ou économique. L'influence de la capitale limougeaude est évidente. Inversement, Tulle, qui appartient à l'ensemble urbain constitué autour de Brive conserve des tendances très médiocres. La sous-préfecture d'Ussel présente paradoxalement de meilleurs chiffres, aussi bien au niveau démographique qu'économique.

Parmi les petites villes ligériennes, La Flèche et Sablé s/ Sarthe appartiennent au système de ville intermédiaire du Mans et Mayenne et Château-Gontier à celui de ville moyenne de Laval. Ces quatre petites villes font aujourd'hui partie de celles dont les dynamiques sont les plus stables. Il est intéressant cependant de constater que les petites villes mayennaises présentent de meilleurs chiffres que les petites villes sarthoises, en particulier au niveau des taux d'accroissement annuel, des taux de chômage ou de l'évolution de la population et de la population active. La ville de la Flèche présente aujourd'hui les signes les plus importants de fragilité.

## B) Typologie

Enfin, une typologie a été dégagée. L'objectif ici est de mettre en valeur les grandes tendances qu'ont connues les petites villes de ces régions de l'Espace Atlantique français depuis le début des années 1980. Plusieurs groupes apparaissent alors, qui prennent en compte les dynamiques observées sur la période et laissent présager des tendances à venir.

On peut ainsi considérer :

- **les petites villes côtières** : elles s'inscrivent dans des dynamiques très différentes de la plupart des autres villes ; Saint-Brévin-les-Pins, Pornic, Saint-Jean-de-Monts, Saint-Gilles-Croix-de-Vie, les Sables d'Olonne présentent en effet les meilleurs chiffres sur l'ensemble de la période. Cependant, certains indicateurs laissent percevoir une véritable particularité de ces pôles urbains ; ainsi, ces petites villes ont des indices de jeunesse très bas, font partie des petites villes les moins bien dotées en termes d'équipement (à l'exception des Sables d'Olonne) et s'inscrivent encore rarement dans une démarche de Pays. Ce sont donc des petites villes aux fonctions incomplètes, présentant certes des tendances très positives mais qui ne sont pas à l'image de la petite ville classique, petite ville de marché qui polarise un territoire autour d'elle.

- **les petites villes aux dynamiques fortes** : elles appartiennent toutes à l'espace ligérien. Challans, Les Herbiers, Château-Gontier, la Roche s/ Yon et Clisson font partie à cet ensemble. Comme les petites villes côtières, elles ont connu un fort accroissement de leur population et de leur population active sur la période observée. Leur poids relatif au sein de la région s'est maintenu et a souvent augmenté. Mais à l'inverse des villes du littoral, elles possèdent pour la plupart un panel d'équipements complet et sont à l'image de la petite ville moteur d'un territoire.

La Roche s/ Yon possède bien évidemment un statut particulier en tant que préfecture de département. Le cas de Clisson est également limite au sein de ce groupe ; cette petite ville est en effet aujourd'hui fortement intégrée à l'espace de la métropole nantaise et dispose d'un panel d'équipement moins complet que les trois autres. C'est en fait sur ces trois dernières (Les Herbiers, Challans et Château-Gontier) que l'attention doit aujourd'hui se porter. En effet, elles sont toutes les trois au cœur des espaces ruraux ligériens, appartiennent à des espaces faiblement métropolisés et présentent sur la période des dynamiques particulièrement fortes.

- **les petites villes ayant maintenu des dynamiques positives** : c'est le cas de la Flèche, Sablé s/ Sarthe et Mayenne. Si ces petites villes ont connu pendant toute la période des tendances positives, l'augmentation de leur population et de leur population

active est néanmoins restée inférieure à celle observée au niveau régional, ce qui explique le déclin de leur poids relatif. La Flèche, en particulier apparaît aujourd'hui comme la plus fragilisée. Ce sont des petites villes qui disposent toutes d'un panel d'équipements importants et conservent un rôle moteur dans les espaces ruraux qui les entourent ; le maintien d'une bonne dynamique en leur sein est donc essentiel.

- **les petites villes fragilisées en renouveau** : Saumur, Segré, Fontenay-le-Comte, Châteaubriant, Ancenis, Mamers, Guéret, Saint-Junien appartiennent à cet ensemble. Toutes ont connu pendant les années 1980 un fort recul de leur population et de leur population active. Cependant, elles semblent aujourd'hui amorcer une nouvelle reprise. En effet, on observe à nouveau un accroissement net de leur population et de leur population active sur la dernière période intercensitaire (Ancenis, Saint-Junien, Saumur, Segré). Comme les petites villes de la classe précédente, elles disposent encore toutes d'un panel très complet d'équipements.

- **les petites villes fragilisées en voie de stabilisation** : comme celles précédentes, il s'agit de petites villes qui ont connu un recul marqué de leur population et de leurs activités dans les années 1980. De même, elles aussi semblent aujourd'hui présenter une certaine reprise, mais à un niveau bien moindre que les précédentes. Ainsi, il s'agit plus d'un ralentissement des tendances négatives observées précédemment que d'un vrai renouveau. C'est le cas de Fontenay-le-Comte, Châteaubriant, Mamers ou Guéret.

- **les petites villes en déclin prononcé** : ici, on retrouve une grande majorité de petites villes limousines. Ainsi, Tulle, Ussel, Aubusson, Bellac et Rochechouart ne semblent pas connaître le même phénomène de redressement progressif que les petites villes des groupes précédents.

La Ferté-Bernard est la seule à ne pas avoir été intégrée dans une classe. Sa situation est en effet assez spécifique, car si elle a connu sur toute la période une dynamique toujours positive, celle-ci est allée néanmoins progressivement en déclinant. Sur la dernière période intercensitaire, de nombreux indicateurs sont à la limite du déclin. Ce constat laisse aujourd'hui relativement pessimiste quant aux évolutions à venir dans cette petite ville.



## CONCLUSION

Ainsi, au sein de l'Espace Atlantique, les petites villes restent donc de véritables pôles urbains au cœur des espaces ruraux. Certaines connaissent certes des difficultés à se maintenir, mais toutes possèdent encore aujourd'hui de nombreuses fonctionnalités, de nombreux atouts à faire valoir pour relancer de nouvelles dynamiques en leur sein et dans les territoires qui les entourent.

Si les petites villes côtières ont connu les plus fortes dynamiques sur la période observée, elles restent inversement des pôles urbains aux fonctions limitées et incomplètes, tournées avant tout vers l'océan et leurs atouts touristiques. Aujourd'hui, l'accent doit être mis sur le cas de petites villes comme Les Herbiers, Challans ou Château-Gontier. Ce sont en effet des petites villes qui ont connu sur la période des dynamiques tout aussi impressionnantes que celles des villes côtières, bien qu'elles soient au cœur des espaces ruraux ligériens et à l'écart des grands pôles urbains de la région. A ce titre, il est intéressant de noter que la Vendée est en Pays de la Loire le département où les petites villes connaissent les plus fortes dynamiques et également celui où les phénomènes de métropolisation sont les moins marqués.

Au-delà de ce constat, il est également important de conclure sur la question des possibilités de mise en réseau entre petites villes. Nous l'avons déjà évoqué, le *Schéma de Développement de l'Espace Communautaire* en a fait une de ses grandes orientations politiques. Dans la pratique, des opportunités existent mais certaines contraintes demeurent.

Ainsi, la première limite reste l'éloignement des pôles les uns des autres. Les petites villes sont en effet souvent localisées sur les périphéries de leur département, très éloignées les unes des autres et de la préfecture. C'est particulièrement le cas lorsque cette dernière domine largement le reste du territoire, comme en Maine-et-Loire, en Loire-Atlantique, en Haute-Vienne ou en Sarthe. Ce sont souvent ces petites villes très isolées qui sont les plus fragilisées et tireraient le maximum de profit d'une mise en réseau mais les possibilités sont pourtant peu nombreuses dans leur cas ; les exemples de Châteaubriant ou de Fontenay-le-Comte sont à ce titre très révélateurs. Ces petites villes sont en effet partagées entre deux espaces, celui de leur département d'origine et celui vers lequel elles tendent naturellement mais se révèlent être au final éloignées de tout autre pôle urbain d'importance.

De même, constituer un réseau de villes entre des pôles de taille très différente risque d'amener à un déclin progressif des plus petits d'entre eux. Ainsi, la ville de la Flèche montre par exemple les premiers signes de déclin alors que l'agglomération mancenne continue de se développer.

Ainsi, si un réseau de ville peut être envisagé, il doit avant tout être pensé entre des villes de taille plus ou moins similaire et relativement proches. Tulle et Ussel, Guéret et Aubusson sont des petites villes qui peuvent travailler sur leurs complémentarités. De même, les petites villes de Vendée semblent être les plus à même de profiter de ce type de partenariat. Entre Challans, petite ville intérieure, et Saint-Jean-de-Monts et Saint-Gilles-Croix-de-Vie, petites villes côtières, des complémentarités paraissent déjà évidentes.

La question du maintien des petites villes au sein des espaces ruraux reste donc encore très ouverte ; certaines perspectives sont encourageantes même si de nombreuses difficultés persistent. Pour conclure, ces mots de J. RENARD [1997] restent les plus appropriés. Ainsi, *« pour conserver des campagnes vivantes et aux fonctions diversifiées, il faut éviter deux dérives. Soit la périurbanisation généralisée qui banalise les lieux et qui compromet le rôle des bourgs et petites villes en tant que centres attractifs. Soit le risque de dévitalisation par la disparition des services et du tissu productif qui guette les espaces situés à la périphérie des départements et les moyennes montagnes à faibles densités »*.

## **ANNEXES**

***Annexe 1*** : la population des petites villes ligériennes et limousines en 1982, 1990 et 1999 et son évolution sur l'ensemble de la période observée..... p.96

***Annexe 2*** : la population relative des petites villes ligériennes et limousines en 1982, 1990 et 1999 et son évolution sur l'ensemble de la période observée..... p.98

***Annexe 3*** : les taux d'accroissement moyens annuels et les soldes migratoires des petites villes ligériennes et limousines sur les périodes intercensitaires 1982/1990 et 1990/1999. .... p.100

***Annexe 4*** : l'indice de jeunesse des petites villes ligériennes et limousines en 1982, 1990 et 1999 et son évolution sur l'ensemble de la période observée..... p.104

***Annexe 5*** : la population active des petites villes ligériennes et limousines en 1982, 1990 et 1999 et son évolution sur l'ensemble de la période observée..... p.106

***Annexe 6*** : le taux de chômage dans les petites villes ligériennes et limousines en 1982, 1990 et 1999 et son évolution sur l'ensemble de la période observée..... p.108

***Annexe 7*** : la part des cadres dans la population active des petites villes ligériennes et limousines en 1982, 1990, 1999 et évolution sur la période observée..... p.110

***Annexe 8*** : les équipements et services des petites villes ligériennes et limousines en 1998..... p.112

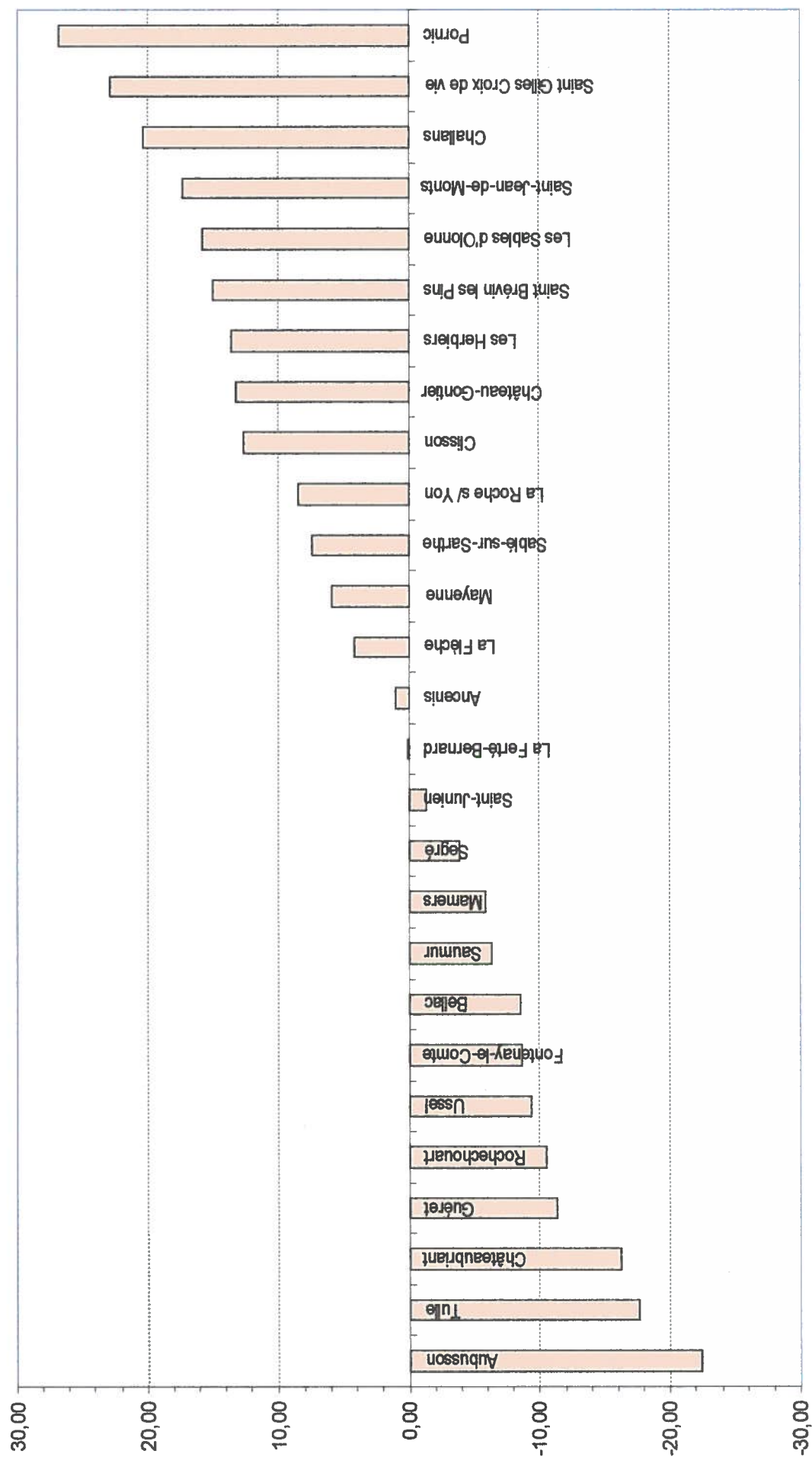
***Annexe 9*** : la proximité des petites villes ligériennes et limousines avec une autoroute ou voie rapide..... p.113

***Annexe 10*** : la desserte ferroviaire des petites villes ligériennes et limousines..... p.114

**Annexe 1 : la population des petites villes ligériennes et  
limousines en 1982, 1990 et 1999 et son évolution sur l'ensemble  
de la période observée (source : RGP INSEE 1999)**

<b>Nom_ville</b>	<b>POP_82</b>	<b>POP_90</b>	<b>POP_99</b>	<b>évolution_82-99 (%)</b>
<i>Ancenis</i>	9403	9258	9497	0,99
<i>Aubusson</i>	5710	5097	4662	-22,48
<i>Bellac</i>	6167	6061	5680	-8,57
<i>Challans</i>	12845	14203	16132	20,38
<i>Châteaubriant</i>	14023	12783	12065	-16,23
<i>Château-Gontier</i>	13624	14944	15701	13,23
<i>Clisson</i>	12612	13637	14440	12,66
<i>Fontenay-le-Comte</i>	17033	16246	15667	-8,72
<i>Guéret</i>	15720	14706	14123	-11,31
<i>La Ferté-Bernard</i>	11247	11269	11250	0,03
<i>La Flèche</i>	15578	15883	16241	4,08
<i>La Roche s/ Yon</i>	45098	45219	49262	8,45
<i>Les Herbiers</i>	12049	13413	13932	13,52
<i>Les Sables d'Olonne</i>	32436	35352	38500	15,75
<i>Mamers</i>	6921	6578	6534	-5,92
<i>Mayenne</i>	14717	15189	15636	5,88
<i>Pornic</i>	8704	9815	11903	26,88
<i>Rochechouart</i>	4053	3985	3667	-10,53
<i>Sablé-sur-Sarthe</i>	11773	12178	12716	7,42
<i>Saint Brévin les Pins</i>	13880	14312	16326	14,98
<i>Saint Gilles Croix de vie</i>	15401	17571	19982	22,93
<i>Saint-Jean-de-Monts</i>	8461	9019	10224	17,24
<i>Saint-Junien</i>	10805	10604	10666	-1,30
<i>Saumur</i>	33444	31612	31443	-6,36
<i>Segré</i>	8020	7705	7721	-3,87
<i>Tulle</i>	21827	20200	18547	-17,68
<i>Ussel</i>	11765	11448	10753	-9,41

**Annexe 1bis : l'évolution de la population des petites villes ligériennes et limousines entre 1982 et 1999**  
**(en pourcentages)**

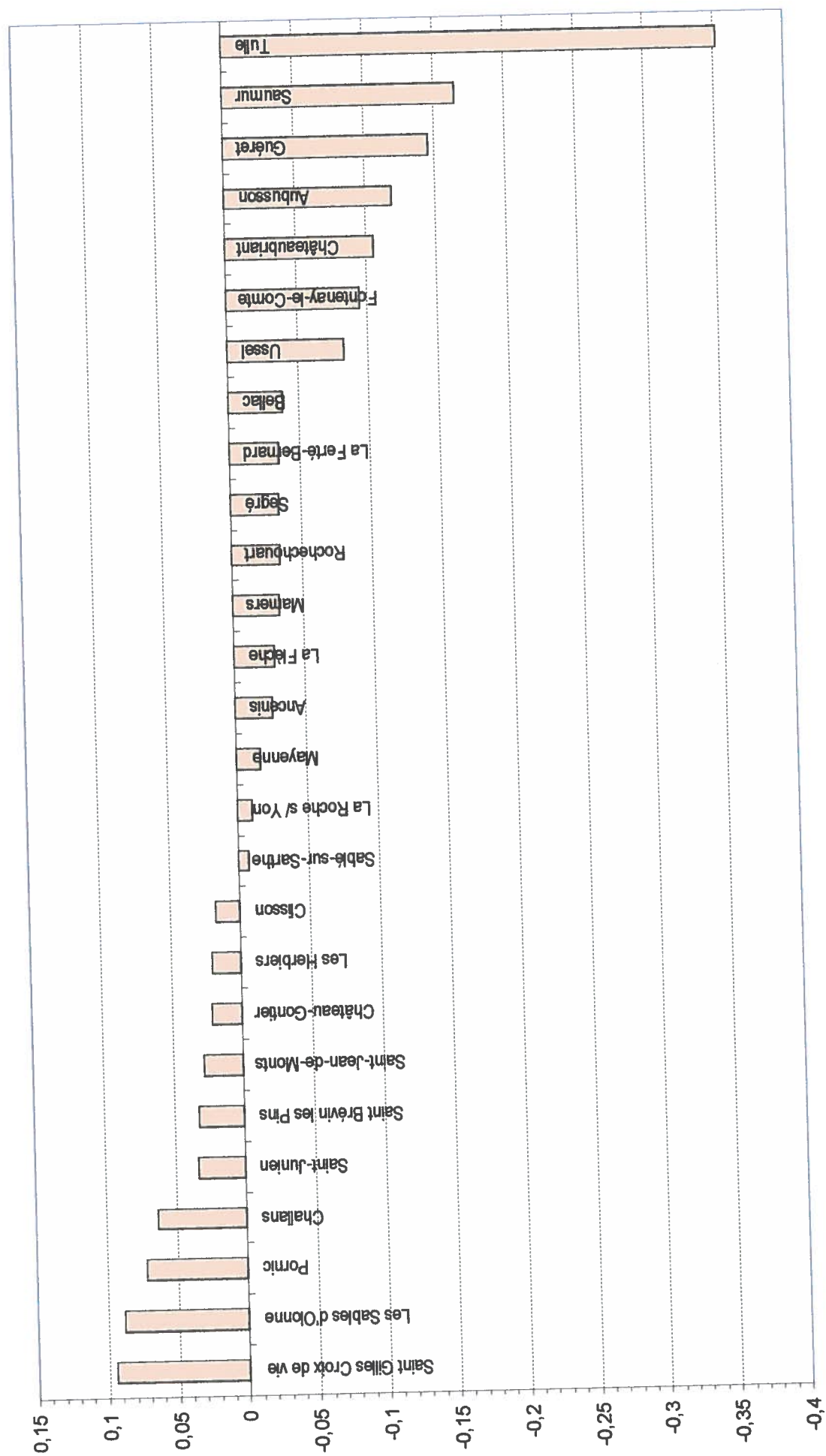


**Annexe 2 : la population relative des petites villes ligériennes et limousines en 1982, 1990 et 1999 et son évolution sur l'ensemble de la période observée (source : RGP INSEE 1999)**

Nom_ville	POPR_82	POPR_90	POPR_99	différence 82/99
Ancenis	0,321	0,303	0,295	-0,026
Aubusson	0,775	0,705	0,656	-0,119
Bellac	0,837	0,838	0,799	-0,038
Challans	0,438	0,464	0,501	0,063
Châteaubriant	0,479	0,418	0,374	-0,105
Château-Gontier	0,465	0,489	0,487	0,022
Clisson	0,430	0,446	0,448	0,018
Fontenay-le-Comte	0,581	0,531	0,486	-0,095
Guéret	2,133	2,034	1,987	-0,146
La Ferté-Bernard	0,384	0,368	0,349	-0,035
La Flèche	0,532	0,519	0,504	-0,028
La Roche s/ Yon	1,539	1,478	1,529	-0,01
Les Herbiers	0,411	0,438	0,432	0,021
Les Sables d'Olonne	1,107	1,156	1,195	0,088
Mamers	0,236	0,215	0,203	-0,033
Mayenne	0,502	0,497	0,485	-0,017
Pornic	0,297	0,321	0,369	0,072
Rochechouart	0,550	0,551	0,516	-0,034
Sablé-sur-Sarthe	0,402	0,398	0,395	-0,007
Saint Brévin les Pins	0,474	0,468	0,507	0,033
Saint Gilles Croix de vie	0,526	0,574	0,620	0,094
Saint-Jean-de-Monts	0,289	0,295	0,317	0,028
Saint-Junien	1,466	1,467	1,500	0,034
Saumur	1,141	1,033	0,976	-0,165
Segré	0,274	0,252	0,240	-0,034
Tulle	2,961	2,794	2,609	-0,352
Ussel	1,596	1,584	1,513	-0,083

*Popr : population relative*

**Annexe 2bis : l'évolution de la part des petites villes ligériennes et limousines dans la population de leur région entre 1982 et 1999 (différence indiquée en points)**



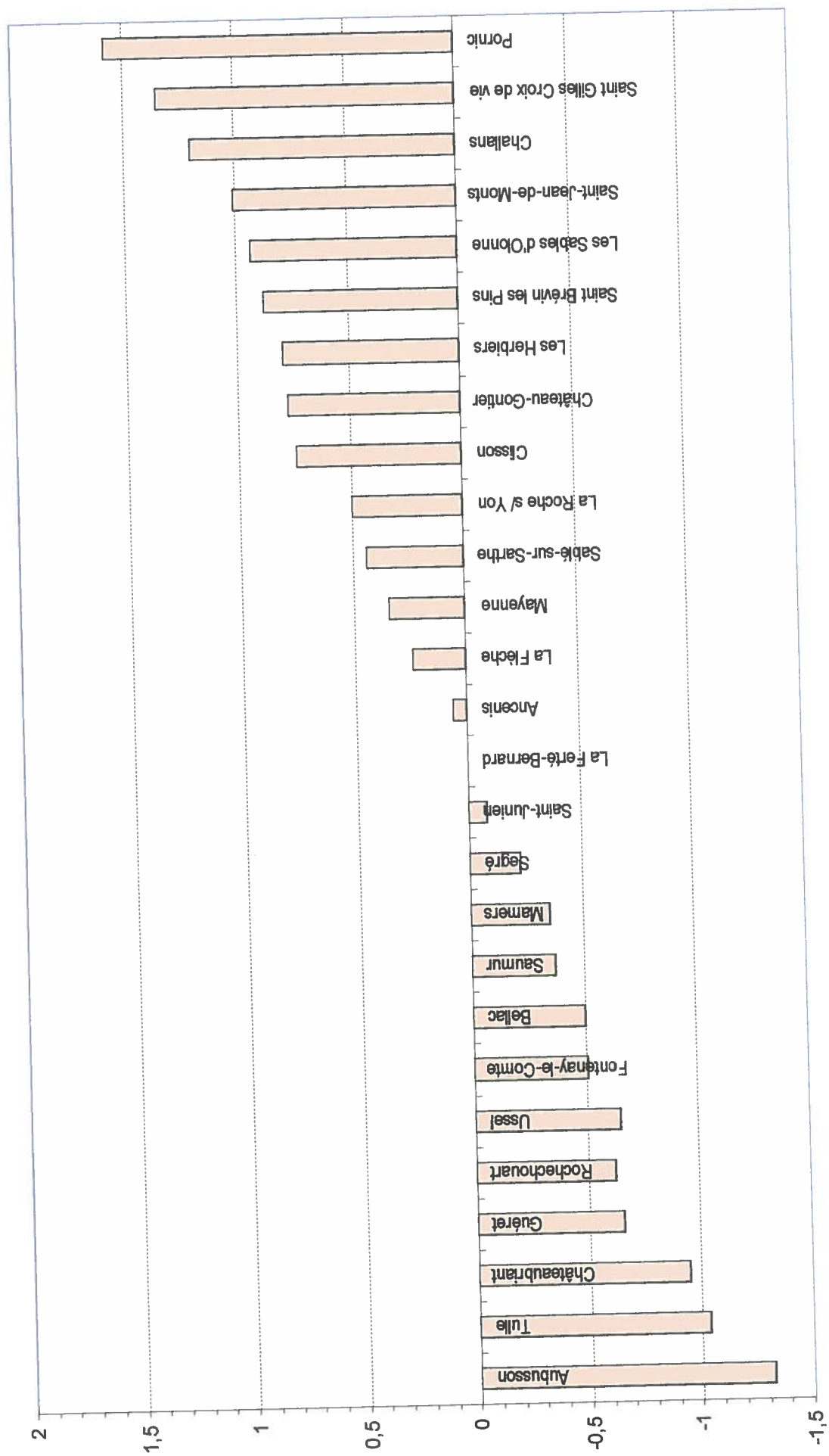
**Annexe 3 : les taux d'accroissement moyens annuels et les soldes migratoires des petites villes ligériennes et limousines sur les périodes intercensitaires 1982/1990 et 1990/1999**  
**(source : RGP INSEE 1999)**

Nom_ville	taa_82/90	sm_82/90	taa_90/99	sm_90/99	taa_1982/1999
Ancenis	-0,19%	-0,89%	0,28%	-0,23%	0,06%
Aubusson	-1,41%	-1,40%	-0,99%	-0,73%	-1,32%
Bellac	-0,22%	0,21%	-0,72%	-0,37%	-0,50%
Challans	1,26%	0,64%	1,42%	1,03%	1,20%
Châteaubriant	-1,15%	-1,72%	-0,64%	-0,89%	-0,95%
Château-Gontier	1,16%	0,64%	0,55%	0,16%	0,78%
Clisson	0,98%	0,42%	0,64%	0,33%	0,74%
Fontenay-le-Comte	-0,59%	-0,64%	-0,40%	-0,32%	-0,51%
Guéret	-0,83%	-1,26%	-0,45%	-0,51%	-0,66%
La Ferté-Bernard	0,02%	-0,38%	-0,02%	-0,07%	0
La Flèche	0,24%	-0,24%	0,25%	-0,09%	0,24%
La Roche s/ Yon	0,03%	-0,62%	0,95%	0,47%	0,50%
Les Herbiers	1,35%	0,39%	0,42%	-0,14%	0,80%
Les Sables d'Olonne	1,08%	1,25%	0,95%	1,26%	0,93%
Mamers	-0,63%	-0,97%	-0,07%	-0,16%	-0,35%
Mayenne	0,40%	-0,26%	0,32%	-0,02%	0,34%
Pornic	1,51%	1,43%	2,16%	2,15%	1,58%
Rochechouart	-0,21%	0,57%	-0,92%	-0,02%	-0,62%
Sablé-sur-Sarthe	0,42%	-0,20%	0,48%	0,01%	0,44%
Saint Brévin les Pins	0,38%	0,59%	1,47%	1,78%	0,88%
Saint Gilles Croix de vie	1,66%	1,69%	1,44%	1,65%	1,35%
Saint-Jean-de-Monts	0,80%	1,34%	1,40%	1,81%	1,01%
Saint-Junien	-0,23%	0,16%	0,06%	0,54%	-0,08%
Saumur	-0,70%	-1,30%	-0,06%	-0,43%	-0,37%
Segré	-0,50%	-1,07%	0,02%	-0,21%	-0,22%
Tulle	-0,96%	-1,06%	-0,94%	-0,83%	-1,04%
Ussel	-0,34%	-0,60%	-0,69%	-0,78%	-0,55%

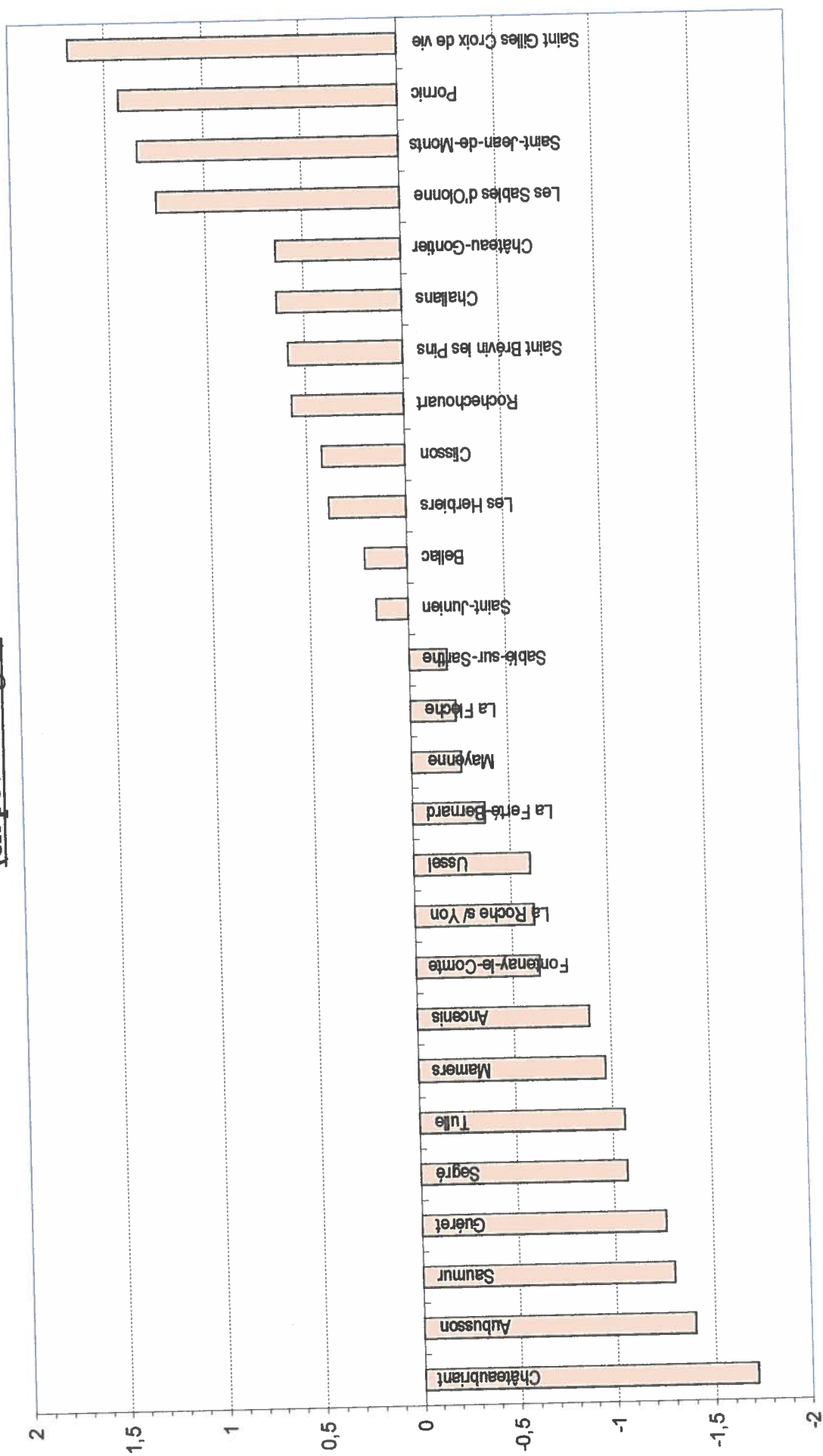
Taa : taux d'accroissement moyen annuel  
Sm : solde migratoire



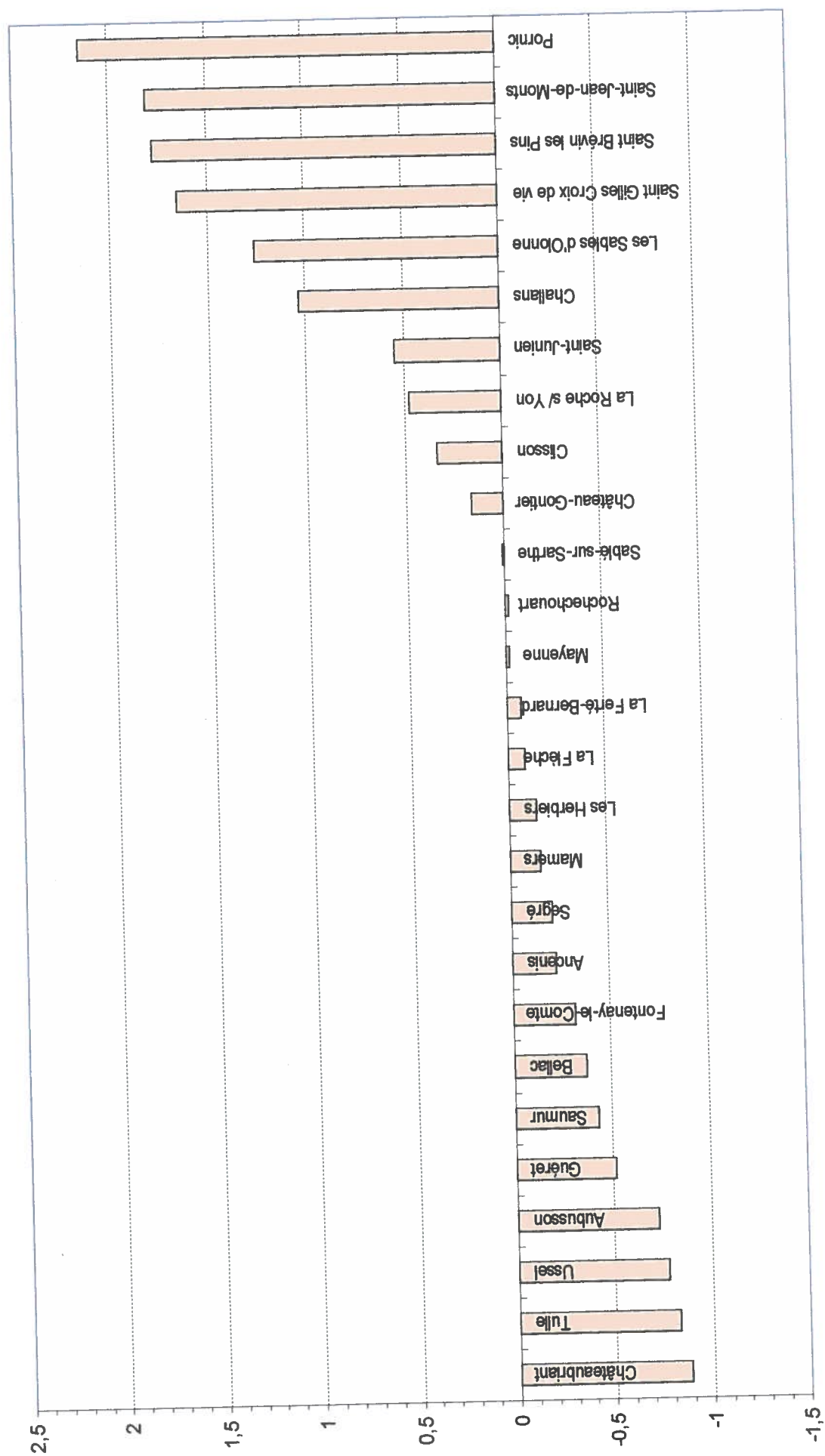
**Annexe 3b : le taux d'accroissement moyen annuel de la population des petites villes ligériennes et limousines entre 1982 et 1999 (en pourcentages)**



**Annexe 3c : le solde migratoire des petites villes ligériennes et limousines entre 1982 et 1990**  
(en pourcentages)



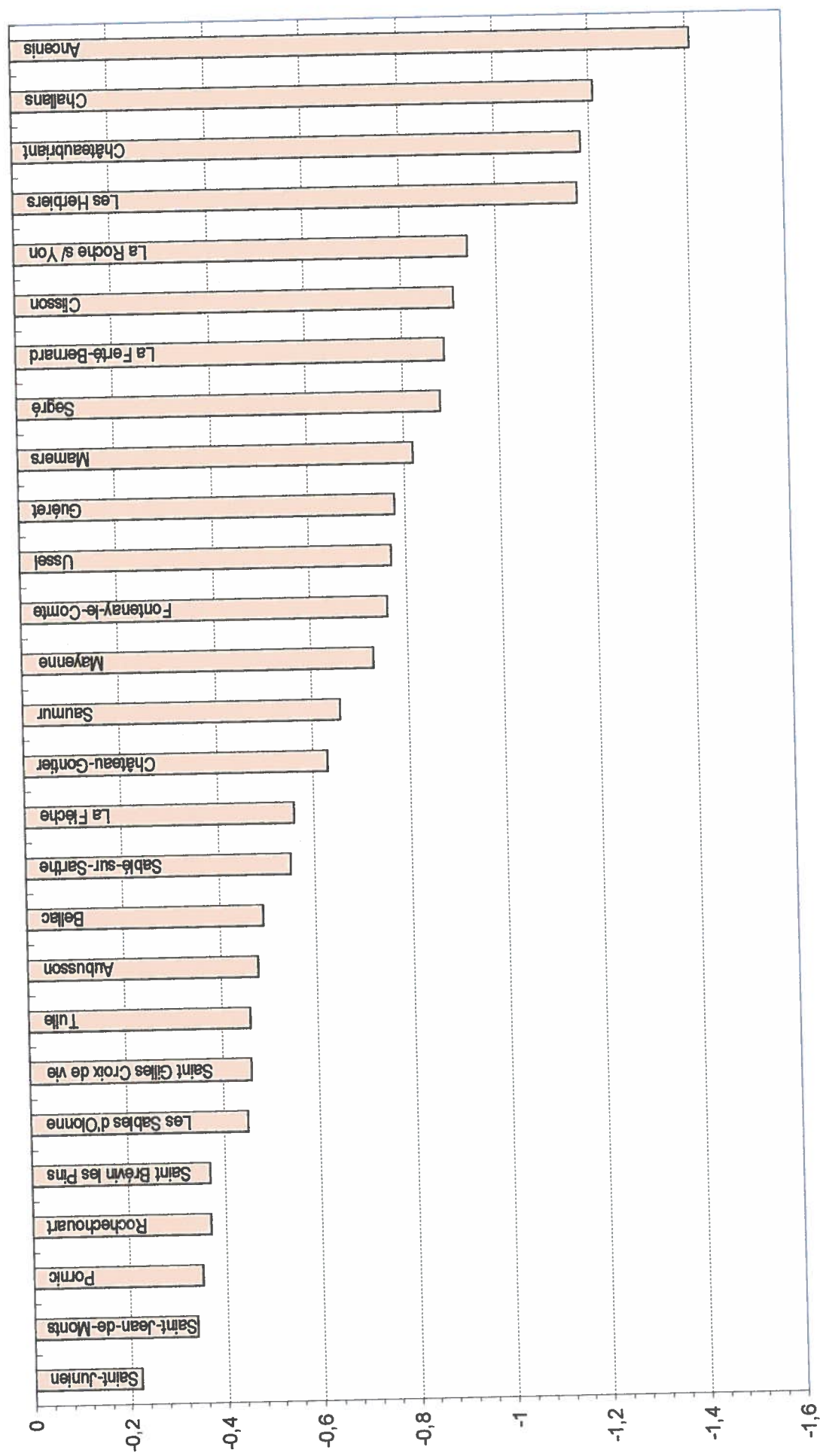
**Annexe 3d : le solde migratoire dans les petites villes ligériennes et limousines entre 1990 et 1999**  
**(en pourcentages)**



**Annexe 4 : l'indice de jeunesse des petites villes ligériennes et  
limousines en 1982, 1990 et 1999 et son évolution sur l'ensemble  
de la période observée (source : RGP INSEE 1999)**

Nom_ville	indjeunesse_82	indjeunesse_90	indjeunesse_99	différence_82/99
Ancenis	2,59	1,74	1,18	-1,41
Aubusson	1,11	0,77	0,63	-0,48
Bellac	1,07	0,76	0,58	-0,49
Challans	2,24	1,53	1,03	-1,21
Châteaubriant	2,09	1,32	0,91	-1,18
Château-Gontier	1,73	1,46	1,1	-0,63
Clisson	2,23	1,94	1,32	-0,91
Fontenay-le-Comte	1,62	1,12	0,86	-0,76
Guéret	1,57	0,98	0,79	-0,78
La Ferté-Bernard	1,73	1,23	0,84	-0,89
La Flèche	1,7	1,33	1,14	-0,56
La Roche s/ Yon	2,17	1,57	1,23	-0,94
Les Herbiers	2,66	2,11	1,49	-1,17
Les Sables d'Olonne	1,01	0,73	0,56	-0,45
Mamers	1,67	1,22	0,85	-0,82
Mayenne	1,93	1,53	1,2	-0,73
Pornic	1,18	0,98	0,83	-0,35
Rochechouart	0,83	0,6	0,46	-0,37
Sablé-sur-Sarthe	1,59	1,22	1,04	-0,55
Saint Brévin les Pins	1,11	0,84	0,74	-0,37
Saint Gilles Croix de vie	1,02	0,73	0,56	-0,46
Saint-Jean-de-Monts	0,88	0,65	0,54	-0,34
Saint-Junien	0,79	0,62	0,57	-0,22
Saumur	1,69	1,21	1,03	-0,66
Segré	1,88	1,3	1	-0,88
Tulle	1,15	0,88	0,69	-0,46
Ussel	1,68	1,22	0,91	-0,77

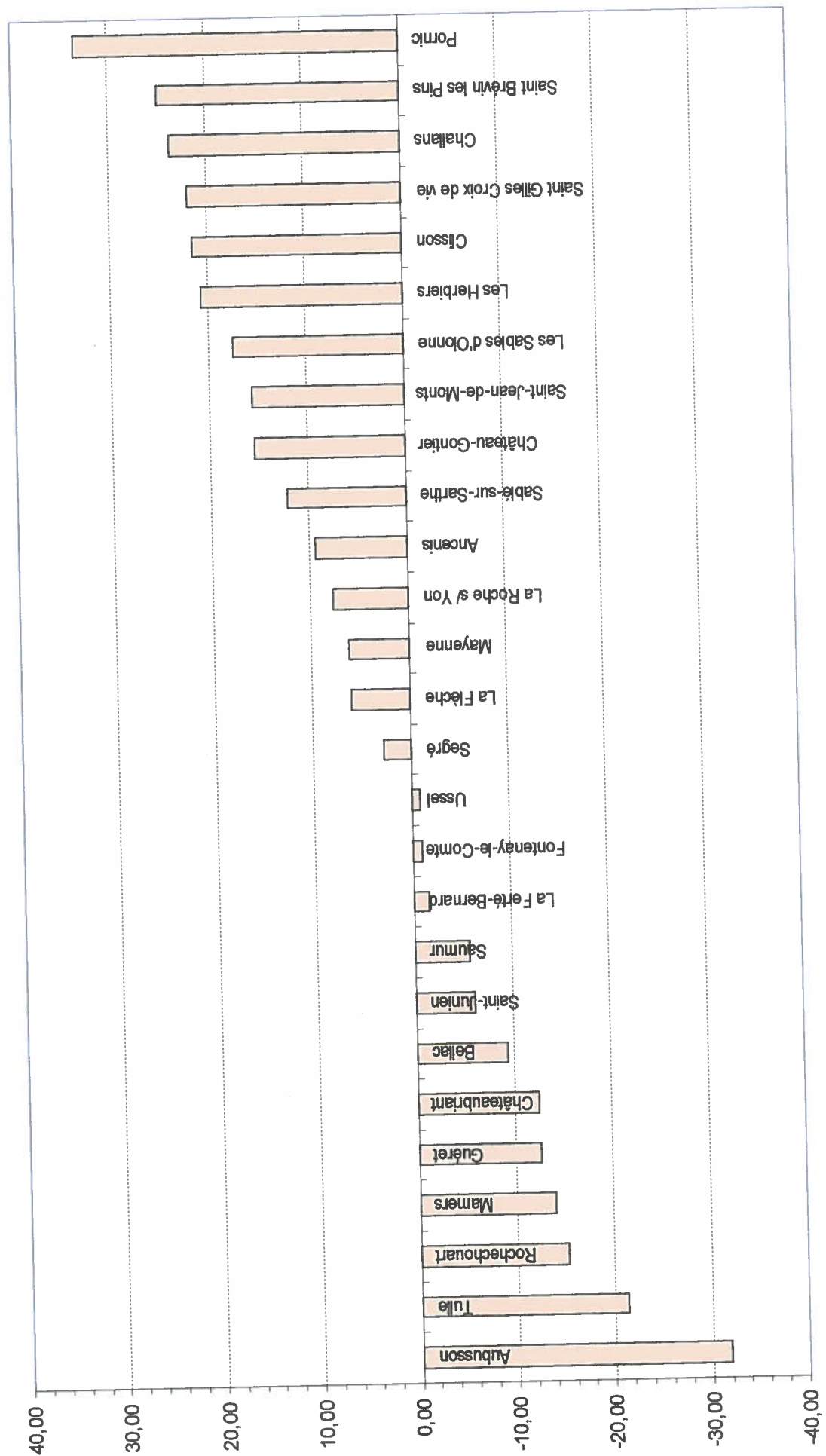
**Annexe 4bis : L'évolution des indices de jeunesse de petites villes ligériennes et limousines entre 1982 et 1999**  
**(différence indiquée en points)**



**Annexe 5 : la population active des petites villes ligériennes et  
limousines en 1982, 1990 et 1999 et son évolution sur l'ensemble  
de la période observée (source : RGP INSEE 1999)**

Nom_ville	Pop_active82	Pop_active90	Pop_active99	Évolution_1982/1999(%)
Ancenis	4097	4046	4520	9,36
Aubusson	2687	2340	2036	-31,97
Bellac	2499	2488	2284	-9,41
Challans	5653	6464	7412	23,73
Châteaubriant	5907	5490	5248	-12,56
Château-Gontier	5928	6613	7018	15,53
Clisson	5288	5828	6739	21,53
Fontenay-le-Comte	6784	6821	6714	-1,04
Guéret	7590	7078	6734	-12,71
La Ferté-Bernard	5207	5075	5124	-1,62
La Flèche	6812	7147	7250	6,04
La Roche s/ Yon	21008	21781	22767	7,73
Les Herbiers	5485	6259	6916	20,69
Les Sables d'Olonne	12174	13655	14739	17,40
Mamers	3242	3006	2842	-14,07
Mayenne	6980	7179	7432	6,08
Pornic	3259	3789	4904	33,54
Rochechouart	1687	1589	1463	-15,31
Sablé-sur-Sarthe	5292	5416	6027	12,20
Saint Brévin les Pins	4807	5275	6398	24,87
Saint Gilles Croix de vie	6040	6665	7739	21,95
Saint-Jean-de-Monts	3435	3647	4073	15,66
Saint-Junien	4850	4651	4572	-6,08
Saumur	14257	13502	13499	-5,62
Segré	3365	3279	3461	2,77
Tulle	10266	9356	8457	-21,39
Ussel	5065	5131	5022	-0,86

**Annexe 5bis : l'évolution de la population active des petites villes ligériennes et limousines entre 1982 et 1999 (en pourcentages)**

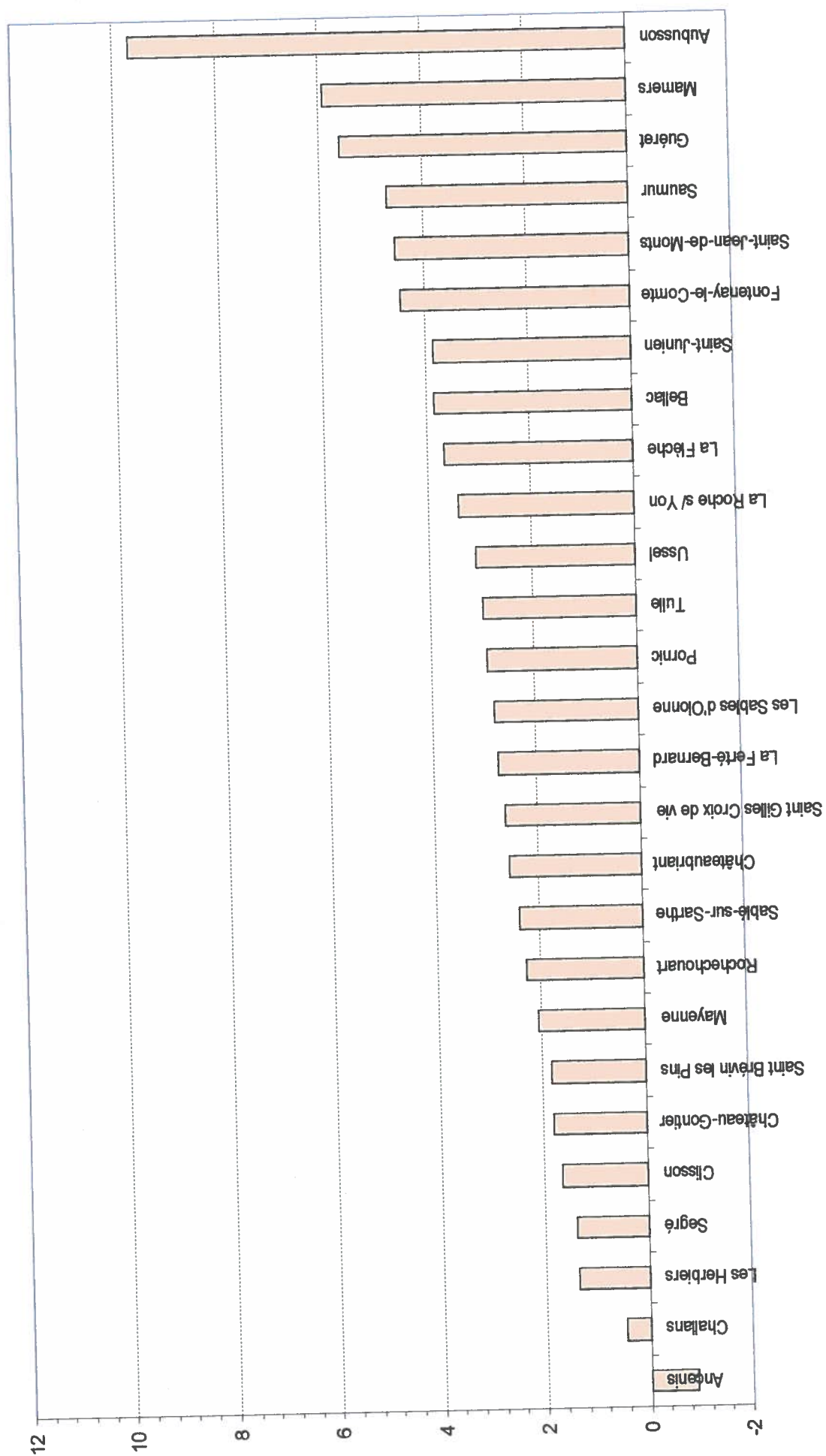


**Annexe 6 : le taux de chômage dans les petites villes ligériennes et  
limousines en 1982, 1990 et 1999 et son évolution sur l'ensemble  
de la période observée (source : RGP INSEE 1999)**

Nom_ville	Chômage_1982	Chômage_90	Chômage_99	différence_82/99
Ancenis	10,60%	10,23%	9,67%	-0,93
Aubusson	8,63%	14,27%	18,32%	9,69
Bellac	8,28%	10,53%	12,13%	3,85
Challans	10,37%	10,38%	10,83%	0,46
Châteaubriant	10,21%	13,28%	12,77%	2,56
Château-Gontier	6,49%	7,23%	8,29%	1,8
Clisson	7,03%	8,77%	8,68%	1,65
Fontenay-le-Comte	8,83%	11,79%	13,30%	4,47
Guéret	7,50%	11,26%	13,11%	5,61
La Ferté-Bernard	7,95%	9,46%	10,68%	2,73
La Flèche	8,59%	10,84%	12,26%	3,67
La Roche s/ Yon	8,17%	9,40%	11,57%	3,4
Les Herbiers	4,87%	6,73%	6,22%	1,35
Les Sables d'Olonne	12,22%	13,41%	15,02%	2,8
Mamers	9,41%	9,55%	15,34%	5,93
Mayenne	5,92%	7,65%	7,99%	2,07
Pornic	9,70%	13,99%	12,62%	2,92
Rochechouart	7,10%	8,10%	9,36%	2,26
Sablé-sur-Sarthe	8,31%	9,42%	10,70%	2,39
Saint Brévin les Pins	11,42%	13,10%	13,24%	1,82
Saint Gilles Croix de vie	9,75%	10,41%	12,37%	2,62
Saint-Jean-de-Monts	9,02%	11%	13,58%	4,56
Saint-Junien	8,35%	9,10%	12,20%	3,85
Saumur	12,29%	14,84%	16,99%	4,7
Segré	7,67%	7,93%	9,07%	1,4
Tulle	5,93%	8,64%	8,89%	2,96
Ussel	9,04%	10,70%	12,11%	3,09



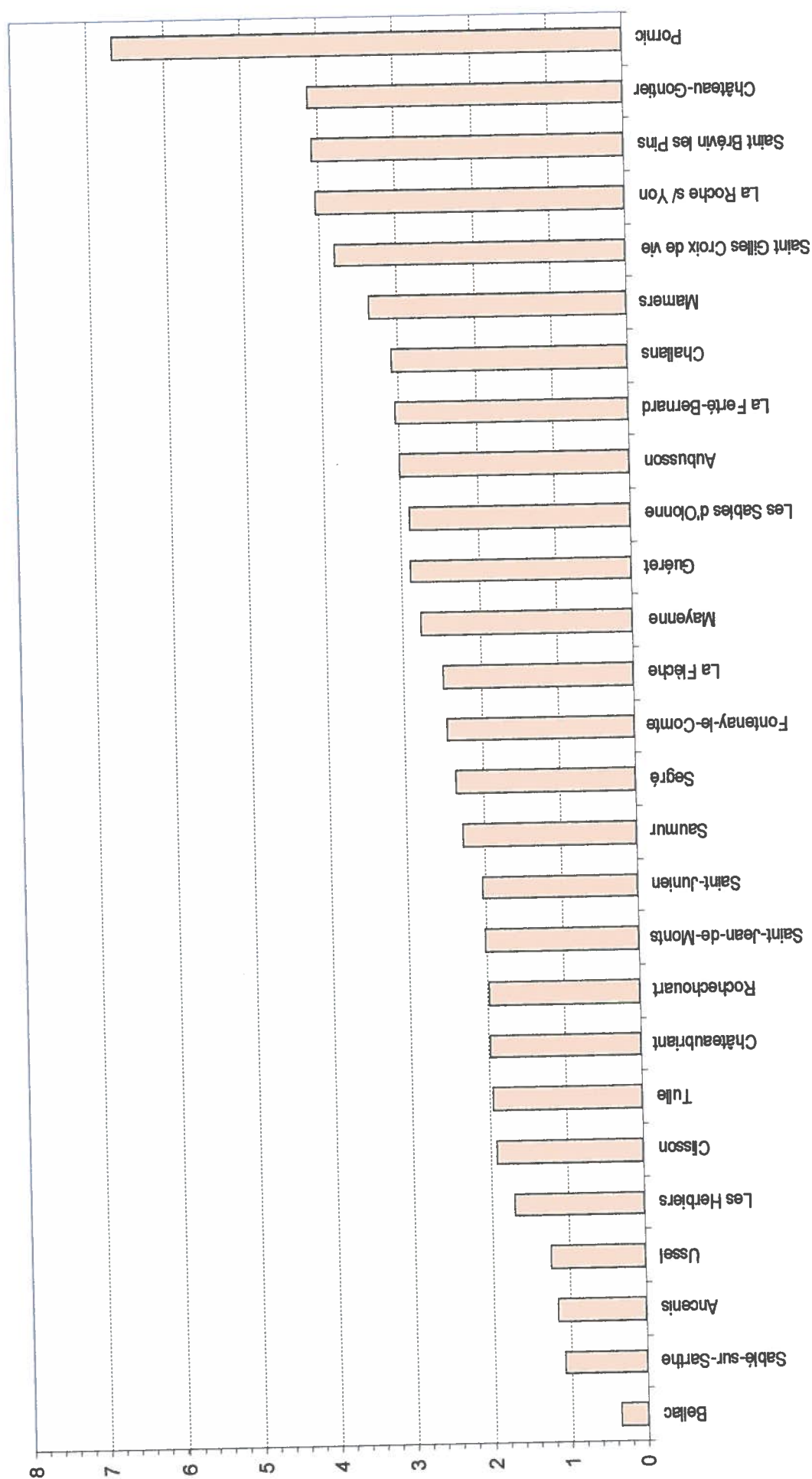
**Annexe 6bis : l'évolution du taux de chômage dans les petites villes ligériennes et limousines entre 1982 et 1999**  
**(différence indiquée en points)**



**Annexe 7 : la part des cadres dans la population active des petites villes ligériennes et limousines en 1982, 1990, 1999 et évolution sur la période observée (source : RGP INSEE 1999)**

Nom_ville	cadres_popact82	cadres_popact90	cadres_popact99	différence_82/99
Ancenis	6,74	8,30	7,79	1,15
Aubusson	4,47	7,18	7,47	3
Bellac	5,60	7,88	5,95	0,35
Challans	4,03	7,67	7,12	3,09
Châteaubriant	5,42	8,16	7,39	1,97
Château-Gontier	3,98	6,96	8,09	4,11
Clisson	5,14	6,25	7,06	1,92
Fontenay-le-Comte	5,60	6,39	8,04	2,44
Guéret	8,17	10,17	11,05	2,88
La Ferté-Bernard	4,30	7,01	7,34	3,04
La Flèche	5,34	7,61	7,83	2,49
La Roche s/ Yon	8,17	10,43	12,19	4,04
Les Herbiers	3,79	6,01	5,49	1,7
Les Sables d'Olonne	5,72	8,47	8,60	2,88
Mamers	3,82	4,13	7,18	3,36
Mayenne	4,58	6,69	7,35	2,77
Pornic	4,42	8,34	11,09	6,67
Rochechouart	2,13	4,78	4,10	1,97
Sablé-sur-Sarthe	4,31	6,72	5,38	1,07
Saint Brévin les Pins	3,74	5,16	7,82	4,08
Saint Gilles Croix de vie	3,18	6,42	6,98	3,8
Saint-Jean-de-Monts	3,49	3,73	5,50	2,01
Saint-Junien	5,69	4,90	7,52	2,03
Saumur	7,21	8,42	9,47	2,26
Segré	4,87	7,81	7,22	2,35
Tulle	8,22	9,58	10,17	1,95
Ussel	4,66	6,94	5,89	1,23

**Annexe 7bis : l'évolution de la part des cadres dans la population active des petites villes ligériennes et limousines entre 1982 et 1999 (différence indiquée en points)**



**Annexe 8 : les équipements et services des petites villes  
ligériennes et limousines en 1998  
(source : Inventaire Communal 1998)**

Nom_ville	Lycée	Hôpital	Salle_spectacle	Cinéma	Pépinière d'entreprises
Ancenis	O	O	D	O	O
Aubusson	O	O	O	O	N
Bellac	O	O	N	O	N
Challans	O	O	O	O	N
Châteaubriant	O	O	O	O	O
Château-Gontier	O	O	O	O	N
Clisson	N	N	D	O	O
Fontenay-le-Comte	O	O	O	O	N
Guéret	O	O	O	O	O
La Ferté-Bernard	O	O	O	O	O
La Flèche	O	O	O	O	O
La Roche s/ Yon	O	O	O	O	O
Les Herbiers	O	N	O	O	N
Les Sables d'Olonne	O	O	O	O	O
Mamers	O	O	O	O	N
Mayenne	O	O	O	O	O
Pornic	O	N	D	O	N
Rochechouart	N	N	N	N	N
Sablé-sur-Sarthe	O	O	O	O	O
Saint Brévin les Pins	N	N	O	O	N
Saint Gilles Croix de vie	N	N	O	O	N
Saint-Jean-de-Monts	N	N	A	O	N
Saint-Junien	O	O	N	O	O
Saumur	O	O	O	O	O
Segré	O	O	A	O	N
Tulle	O	O	O	O	O
Ussel	O	O	O	O	O

O = possède l'équipement

N = ne possède pas l'équipement

A = équipement apparu entre 1988 et 1998 (uniquement pour les services à la personne)

D = équipement disparu entre 1988 et 1998 (uniquement pour les services à la personne)

**Annexe 9 : la proximité des petites villes ligériennes et limousines**  
**avec une autoroute ou voie rapide en 1998**  
**(source : Inventaire Communal 1998)**

<b>Nom_ville</b>	<b>distance_autoroute</b>	<b>temps _accès autoroute</b>
<i>Ussel</i>	>40 km	60-80 min
<i>Aubusson</i>	>40 km	30-60 min
<i>Challans</i>	>40 km	30-60 min
<i>Château-Gontier</i>	20-40 km	30-60 min
<i>Les Sables d'Olonne</i>	20-40 km	30-60 min
<i>Saint Gilles Croix de vie</i>	20-40 km	30-60 min
<i>Saint-Jean-de-Monts</i>	>40 km	30-60 min
<i>Bellac</i>	20-40 km	15-30 min
<i>Châteaubriant</i>	20-40 km	15-30 min
<i>Les Herbiers</i>	10-20 km	15-30 min
<i>Mamers</i>	10-20 km	15-30 min
<i>Mayenne</i>	20-40 km	15-30 min
<i>Rochechouart</i>	10-20 km	15-30 min
<i>Segré</i>	>40 km	15-30 min
<i>Tulle</i>	20-40 km	15-30 min
<i>Ancenis</i>	<10 km	10-15 min
<i>Clisson</i>	<10 km	10-15 min
<i>Fontenay-le-Comte</i>	<10 km	10-15 min
<i>Guéret</i>	<10 km	10-15 min
<i>La Ferté-Bernard</i>	<10 km	10-15 min
<i>La Flèche</i>	10-20 km	10-15 min
<i>Pornic</i>	<10 km	10-15 min
<i>Sablé-sur-Sarthe</i>	10-20 km	10-15 min
<i>Saint Brévin les Pins</i>	<10 km	10-15 min
<i>Saint-Junien</i>	<10 km	10-15 min
<i>La Roche s/ Yon</i>	20-40 km	0 min
<i>Saumur</i>	>40 km	0 min

**Annexe 10 : la desserte ferroviaire des petites villes ligériennes et  
limousines (source : site commercial Internet SNCF)**

Nom_ville	Desserte	Desserte_ cheflieu	nombre_liaisons_ quotidiennes	Durée	Type
Ancenis	O	O	16	<30 min	TER
Aubusson	O	O	4	>1h30	TER ou autocar
Bellac	O	O	5	>30min	TER
Challans	O	N (Nantes)	11	>1h00	TER ou autocar
Châteaubriant	N	N			
Château-Gontier	O	O	3	>30 min	autocar
Clisson	O	O	25	<30 min	TER ou autocar
Fontenay-le-Comte	O	O	5	>1h00	autocar
Guéret	O	O	6	1h00	TER
La Ferté-Bernard	O	O	15	<30 min	TER
La Flèche	O	O	11	>1h00	autocar
La Roche s/ Yon	O	O	1	>30 min	TER
Les Herbiers	N	N			
Les Sables d'Olonne	O	O	15	30 min	TER ou autocar
Mamers	N	N			
Mayenne	N	N			
Pornic	O	O	5	1h00	TER ou autocar
Rochechouart	N	N			
Sablé-sur-Sarthe	O	O	15	<30 min	TER
Saint Brévin les Pins	N	N			
Saint Gilles Croix de vie	O	N (Nantes)	9	>1h30	TER ou autocar
Saint-Jean-de-Monts	O	N (Nantes)	3	>1h30	autocar
Saint-Junien	O	O	5	>30 min	TER
Saumur	O	O	10	>30 min	TER
Segré	O	N (Laval)	1	1h00	autocar
Tulle	O	O	4	>1h00	TER
Ussel	O	O	5	>1h30	TER ou autocar

## **BIBLIOGRAPHIE**

### **o Ouvrages et articles**

**AMBLAUD E., BLANC M., SCHMITT B.**, "Les bassins de vie des bourgs et petites villes : une économie résidentielle et souvent industrielle", INSEE Première, n°954, avril 2004, 4p.

**AUFFRAY D.**, "L'Arc Atlantique. Réalité historique et renaissance des années 1990. Son avenir pour le 21<sup>ème</sup> siècle", NOROIS, tome 45-n° 180, 1998, pp.609-615.

**AURIAC F. et REY V.**, *L'Espace rural*, Atlas de France/Reclus, La Documentation Française, Paris, 1998, 128p.

**BABONAUX Y.**, *Villes et régions de la Loire Moyenne (Touraine, Blésois, Orléanais), Fondements et perspectives géographiques*, SABRI, 1966, 737p.

**BALABANIAN O. et BOUET G.**, "Limousin : un contrat de plan ambitieux", in *Etat de la France 2001-2002*, La Découverte, Paris, 2001, pp.271-277.

**BALABANIAN O. et BOUET G.**, "Limousin", in GAMBLIN A. (dir.), *La France dans ses régions*, Editions SEDES, Paris, 2000, pp.101-120.

**BLIN E. et BORD J-P.**, *Initiation géo-graphique*, Editions SEDES, Paris, 1995, 284p.

**BONNAMOUR J. et VELARD B.**, *Quelles recherches aujourd'hui pour les campagnes de demain, Aménagement rural et recherche géographique*, ENS Editions, Paris, 1995, 115p.

**BOYER J-C.**, *Les villes européennes*, Hachette Supérieur, Collection Carré Géographie, Paris, 2003, 244p.

**CARRIERE J-P.**, "Introduction et présentation" in CARRIERE J-P. et FARTHING S., *Les cités atlantiques : villes périphériques ou métropoles de demain ?*, Publisud, Paris, 2000, pp.5-12.

**CARRIERE J-P.**, "L'essor des métropoles atlantiques et les déséquilibres de l'armature urbaine : quels enjeux pour les politiques d'aménagement au Portugal", in **CARRIERE J-P.** et **FARTHING S.**, *Les cités atlantiques : villes périphériques ou métropoles de demain ?*, Publisud, Paris, 2000, pp.43-69.

**CATTAN N.** et **SAINT-JULIEN T.**, "Quels atouts pour les villes petites et moyennes en Europe occidentale ?", *L'Information Géographique*, volume 63-4, octobre 1999, pp.158-164.

**CATTAN N.**, **PUMAIN D.**, **ROZENBLAT C.**, **SAINT-JULIEN T.**, *Le système des villes européennes*, Economica-Anthropos, Paris, 1994, 201p.

**CHARRIE J-P.**, **GENTY M.**, **LABORDE P.**, *Les petites villes en Aquitaine : 1962-1990*, Editions de la Maison des Sciences de l'Homme d'Aquitaine, Talence, 1992, 117p.

**CHARRIE J-P.**, **LABORDE P.**, "Systèmes urbains et dynamiques territoriales", in **BEAUCHARD J.** (dir.), *Espaces projets atlantiques*, Editions de l'Aube/IAAT, Paris, 1995, pp.37-47.

**CHARRIE J-P.**, di **MEO G.**, **HINNEWINKEL J-C.**, "Nouvelle ruralité et recompositions territoriales dans le Sud-Ouest aquitain" in **SOUMAGNE J.** (coord.), *Les nouveaux espaces ruraux de l'Europe Atlantique*, Maison des Sciences de l'Homme et de la Société, Université de Poitiers ITEEM ICOTEM, Poitiers, 2002, pp.452-475.

**CHAUVET A.**, "La Vendée, entre tradition et innovation", in **MORVAN Y.**, *L'entreprise atlantique*, Edition de l'Aube/IAAT, Paris, 1995, pp.49-60.

**CHESNEL M.**, *L'espace vécu des petites villes*, Préfecture de Région Poitou-Charentes/SGAR, Poitiers, février 1989, 125p.

**CLAVAL P.**, *La logique des villes*, Litec, Collection Géographie économique et sociale, Paris, 1981, 633p.

**COURTNEY P.** et **ERRINGTON A.**, *Small towns as 'sub-poles' in European Rural Development : Policy, theory and methodology*, Agricultural Economics Society Annual Conference, University of Plymouth, avril 2003, 28 p.



**DAMETTE F.**, *La France en villes*, Datar/La Documentation Française, Paris, 1994, 271p.

**DAMETTE F. et SCHIEBLING J.**, *Le territoire français, permanences et mutations*, Hachette Supérieur, Collection Carré Géographie, Paris, 2003, 254p.

**DIRY J-P.**, "Introduction 2<sup>ème</sup> partie", in LABORIE J-P. et RENARD J., *Bourgs et petites villes*, Presses Universitaires du Mirail, Collection Villes et Territoires, Toulouse, 1997, pp.165-173.

**DUBUC S.**, "Dynamisme rural : l'effet des petites villes", L'Espace Géographique, n°33, 2004-1, pp.69-85.

**EUROSTAT**, *Portrait des régions tome 2 France, Royaume-Uni, Irlande, Luxembourg*, 1993, 306p.

**FABRIES-VERFAILLIE M. et STRAGIOTTI P.**, *La France des villes*, Bréal, Rosny, 2000, 335p.

**GABARRON M.**, *Données statistiques concernant les petites villes françaises aux XIX<sup>ème</sup> et XX<sup>ème</sup> siècles*, CESURB-HISTOIRE, Editions de la Maison des Sciences de l'Homme d'Aquitaine, Bordeaux, 1991, 38p.

**GEORGE P.**, "Pour une étude systématique des petites villes", Annales de Géographie, n°424, 1968, pp.744-747.

**GIRAUT F.**, "Les petites villes françaises, entre métropolisation et France profonde", in LABORIE J-P. et RENARD J., *Bourgs et petites villes*, Presses Universitaires du Mirail, Collection Villes et Territoires, Toulouse, 1997, pp.97-108.

**GOUIN LEVEQUE P.**, "Le rôle des petites villes dans les espaces de faible peuplement : regard sur le Perche Ornaïs", in CERAMAC, *L'avenir des petites villes*, Presses Universitaires Blaise Pascal, Clermont-Ferrand, 2003, pp.81-90.

**HILAL M., PIGUET V. et SCHMITT B.**, "Communes rurales et petites villes dans la hiérarchie urbaine", Economie et Statistique n° 282, 1995-2, pp.21-36.

**HILAIRE D.**, "Un quart de Limousins de moins en un siècle", INSEE Limousin « La Revue », mai 2000, pp4-5.

**HOUSSEL J-P.**, "L'industrialisation endogène des milieux ruraux de la façade atlantique du Centre Portugal à la Bretagne", in SOUMAGNE J. (coord.), *Les nouveaux espaces ruraux de l'Europe Atlantique*, Maison des Sciences de l'Homme et de la Société, Université de Poitiers ITEEM ICOTEM, Poitiers, 2002, pp.321-339.

**INSEE**, *La France et ses régions*, Références INSEE, Paris, 2002, 231p.

**INSEE/INRA**, *Les campagnes et leurs villes*, Collection Portrait Social, Contours et Caractères, Paris, 1998, 208p.

**JAMOT C.**, "Préface", in CERAMAC, *L'avenir des petites villes*, Presses Universitaires Blaise Pascal, Clermont-Ferrand, 2003, pp.5-6.

**JEANNEAU J.**, "Villes moyennes et grandes villes intermédiaires dans les Pays de la Loire", NOROIS, *Les villes moyennes dans l'Arc Atlantique*, tome 43-n° 171, 1996, pp.647-658.

**JOUSSEAUME V.**, "L'évolution des révélateurs de la centralité rurale. L'exemple des bourgs-centres de la Loire-Atlantique de 1963 à 1994", in LABORIE J-P. et RENARD J., *Bourgs et petites villes*, Presses Universitaires du Mirail, Collection Villes et Territoires, Toulouse, 1997, pp.313-334.

**JOUSSEAUME V.**, "La résistance sociale des bourgs et des petites villes : un indicateur de leur résistance économique", in SOUMAGNE J. (coord.), *Les nouveaux espaces ruraux de l'Europe Atlantique*, Maison des Sciences de l'Homme et de la Société, Université de Poitiers ITEEM ICOTEM, Poitiers, 2002, pp.282-293.

**JULIEN P., POUGNARD J.**, "Les bassins de vie au cœur de la vie des bourgs et petites villes", INSEE Première, n° 953, avril 2004, 4p.

**KAYSER B. (dir.)**, *Petites villes et pays dans l'aménagement rural*, Association des ruralistes français/CNRS, Paris, 1979, 149p.

**KAYSER B. (dir.)**, *Naissance de nouvelles campagnes*, DATAR/Editions de l'aube, Collection Monde en cours, Paris, 1996, 174p.

**KAYSER B.**, "Les petites villes françaises", *Revue de Géographie Alpine*, LX (2), 1972, pp.269-284.

**LABORDE P.**, "Les villes de la façade atlantique" in CHARRIE J-P. et LABORDE P. (dir), *Dynamique des systèmes urbains et devenir de la façade atlantique*, *Recherches Urbaines* n°7, Talence, 1993, pp.19-31.

**LABORDE P. et FERRER M.**, *Les petites villes des vallées moyennes de l'Ebre et de la Garonne*, CESURB, Talence, 1991, 123p.

**LABORIE J-P.**, "Les petites villes et la métropolisation", in LABORIE J-P. et RENARD J., *Bourgs et petites villes*, Presses Universitaires du Mirail, Collection Villes et Territoires, Toulouse, 1997, pp.21-50.

**LABORIE J-P.**, *Les petites villes*, Editions du CNRS, Paris, 1979, 357p.

**LABORIE J-P., LANGUMIER J-F., de ROO P.**, *La politique française d'aménagement du territoire de 1950 à 1985*, La Documentation française, Paris, 1985, 176p.

**LABORIE J-P. et RENARD J.**, *Bourgs et petites villes*, Presses Universitaires du Mirail, Collection Villes et Territoires, Toulouse, 1997, 471p.

**LANDURE G.**, "Unités urbaines et districts ruraux en Républiques d'Irlande 1981-96. Dynamisme démographique, métropolisation et politiques territoriales", in CARRIERE J-P. et FARTHING S., *Les cités atlantiques : villes périphériques ou métropoles de demain ?*, Publisud, Paris, 2000, pp.79-103.

**LAUMIERE F.**, "Aubusson, une dynamique économique difficile à retrouver", in LABORIE J-P. et RENARD J., *Bourgs et petites villes*, Presses Universitaires du Mirail, Collection Villes et Territoires, Toulouse, 1997, pp.215-222.

**LEVY J. et LUSSAULT M.**, *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, Belin, Paris, 2003, 1032p.

**MATHIEU N.**, "La notion de rural et les rapports ville-campagne en France", *Economie rurale*, n° 197, mai-juin 1990, pp.35-42.

di MEO G., "Bourgs et petites villes, nouvelles activités, nouvelles fonctions" in LABORIE J-P. et RENARD J., *Bourgs et petites villes*, Presses Universitaires du Mirail, Collection Villes et Territoires, Toulouse, 1997, pp.275-282.

MORVAN Y., "L'Arc Atlantique, entre le local et l'économie-monde", in MORVAN Y., *L'entreprise atlantique*, Edition de l'Aube/IAAT, Paris, 1995, pp.5-19.

NADIN V. et SHAW D., "Transnational Collaboration in the Atlantic Region", in CARRIERE J-P. et FARTHING S., *Les cités atlantiques : villes périphériques ou métropoles de demain ?*, Publisud, Paris, 2000, pp.15-42.

OGER B., "Les bourgs-centres de la Vendée rurale", in LABORIE J-P. et RENARD J., *Bourgs et petites villes*, Presses Universitaires du Mirail, Collection Villes et Territoires, Toulouse, 1997, pp.223-231.

PAULET J-P., *Les villes françaises*, Armand Colin, Paris, 1999, 96p.

PERRIER-CORNET P., "La dynamique des espaces ruraux dans la société française : un cadre d'analyse", *Territoires 2020 Etudes et Propective*, n°3, Paris, juin 2001, pp.61-73.

PERRONET-MENAULT M., "L'évolution démographique récente des villes de la façade atlantique", in CHARRIE J-P. et LABORDE P. (dir), *Dynamique des systèmes urbains et devenir de la façade atlantique*, *Recherches Urbaines* n°7, Toulouse, 1993, pp.31-40.

PIERCY P., *La France : le fait régional*, Hachette Supérieur, Collection Carré Géographie, Paris, 2000, 287p.

PUMAIN D., "Quel rôle pour les villes petites et moyennes des régions périphériques", *Revue de Géographie Alpine*, 1999, pp.167-182.

PUMAIN D., *La dynamique des villes*, Economica, Paris, 1982, 231p.

PUMAIN D. et SAINT-JULIEN T., *L'espace des villes*, Atlas de France/Reclus, La Documentation Française, Paris, 1995, 128p.

**RENARD J.**, "Quelques aspects des mutations contemporaines des campagnes françaises", Bulletin de l'Association des Géographes Français, n° 74, 1997, pp.397-406.

**RENARD J.**, "Pays-de-la-Loire : une réelle embellie", in *Etat de la France 2001-2002*, La Découverte, Paris, 2001, pp.315-323.

**RODRIGUEZ GONZALEZ R.**, "Petites villes et diversification économique dans les zones rurales galiciennes", in SOUMAGNE J. (coord.), *Les nouveaux espaces ruraux de l'Europe Atlantique*, Maison des Sciences de l'Homme et de la Société, Université de Poitiers ITEEM ICOTEM, Poitiers, 2002, pp.307-320.

**SOUMAGNE J.**, "Unité et diversité du monde rural européen atlantique", in SOUMAGNE J. (coord.), *Les nouveaux espaces ruraux de l'Europe Atlantique*, Maison des Sciences de l'Homme et de la Société, Université de Poitiers ITEEM ICOTEM, Poitiers, 2002, pp.5-15.

**SOUMAGNE J. (coord.)**, *Les nouveaux espaces ruraux de l'Europe Atlantique*, Maison des Sciences de l'Homme et de la Société, Université de Poitiers ITEEM ICOTEM, Poitiers, 2002, 479p.

**THOMPSON L.B.**, "Villes moyennes dans les Highlands : le cas d'Oban", NOROIS, *Les villes moyennes dans l'Arc Atlantique*, tome 43-n° 171, 1996, pp.617-622.

**TOINARD S.**, "La ville moyenne : mythe ou réalité ?", NOROIS, *Les villes moyennes dans l'Arc Atlantique*, tome 43-n° 171, 1996, pp.537-543.

**VIGARIE A.**, "La France de l'atlantique", in GAMBLIN A. (dir.), *La France dans ses régions*, Editions SEDES, Paris, 2000, pp.147-150.

**VIGARIE A.**, "Pays de la Loire", in GAMBLIN A. (dir.), *La France dans ses régions*, Editions SEDES, Paris, 2000, pp.197-221.

**VEYRET-VERNER G.**, "Essai de définition et de classification des petites villes : leur insertion dans un réseau urbain", Revue de Géographie Alpine, n° LVIII(1), 1969, pp.51-66.

○ **Mémoires de recherche :**

**BOCK E.**, *La mise en réseau des villes intermédiaires atlantiques pour une vision polycentrique de l'Espace Atlantique ? Le cas de la France*, Mémoire de recherche de Magistère 3, CESA, Tours, 2003, 125p.

**MIGUEL E.**, *Pour un développement polycentrique de l'Espace Atlantique : la mise en réseau des villes moyennes. Le cas de l'Espagne*, mémoire de recherche de Magistère 3, CESA, Tours, 2003, 132p.

**REGASSE A.**, *Réseau de villes, réseau urbain et disparités infra-régionales de développement en Limousin*, mémoire de recherche de Magistère 3, CESA, Tours, 2004, 121p.

**WILLAIME S.**, *Y a-t-il une corrélation entre l'intercommunalité de projet et le niveau de développement en Alsace ?*, mémoire de recherche de Magistère 3, CESA, Tours, 2004, 76p.

○ **Publications officielles :**

**SCHEMA DE DEVELOPPEMENT DE L'ESPACE ATLANTIQUE**, *Rapport intermédiaire, Annexes France*, 2004, 116p.

**COMMISSION EUROPEENNE**, *Programme d'initiative communautaire Interreg 3B « Espace Atlantique » 2000-2006*, 104p.

**COMMISSION EUROPEENNE**, *Schéma de Développement de l'Espace Communautaire*, 1999, 94p.

**COMMISSION EUROPEENNE**, *Deuxième rapport sur la cohésion économique et sociale*, 2001, 156p.

**COMMISSION EUROPEENNE** (Direction Générale des politiques régionales), *Etude prospective des régions atlantiques*, Centre Européen de Développement Régional, Bruxelles, 1994, 252p.

**COMMISSION EUROPEENNE**, *Portrait of the European Union*, Office for Official Publications of the European Communities, Luxembourg, 2004, 32p.

o **Sites Internet :**

- Espace Atlantique : [www.interreg-atlantique.org](http://www.interreg-atlantique.org)
- INSEE : [www.insee.fr](http://www.insee.fr)
- Institut d'Atlantique d'Aménagement des Territoires : [www.iaat.org](http://www.iaat.org)
- SNCF : [www.sncf.com](http://www.sncf.com)
- Union Européenne : [www.europa.eu.int](http://www.europa.eu.int)

## **TABLE DES DOCUMENTS**

<b>Document 1</b> : Les régions de l'Espace Atlantique au sein du programme Interreg IIIB.....	p. 13
<b>Document 2</b> : Critères de définition des niveaux d'analyse (selon les pays).....	p. 17
<b>Document 3</b> : Les services caractéristiques des agglomérations présentes en milieu rural.....	p. 26
<b>Document 4</b> : Les petites villes de l'échantillon et leur appartenance à un système de ville.....	p. 56
<b>Document 5</b> : Les pépinières d'entreprises.....	p. 64
<b>Document 6</b> : Les petites villes au sein de l'intercommunalité et des structures de « Pays ».....	p. 87



## **TABLE DES CARTES**

<b>Carte 1</b> : Les régions partenaires au sein de l'Espace Atlantique.....	p. 14
<b>Carte 2</b> : L'Irlande : une armature urbaine constituée de villes côtières et organisée autour de sa capitale : Dublin .....	p. 16
<b>Carte 3</b> : Pays de la Loire et Limousin : deux régions retenues au sein de l'Espace Atlantique français.....	p. 43
<b>Carte 4</b> : Organisation administrative des régions Pays de la Loire et Limousin .....	p.44
<b>Carte 5</b> : Des Aires Urbaines contiguës, un critère pour la définition des systèmes urbains atlantiques.....	p. 53
<b>Carte 6</b> : Les petites villes des régions Pays de la Loire et Limousin .....	p. 55
<b>Carte 7</b> : Population des petites villes ligériennes et limousines en 1999 et évolution depuis 1982.....	p. 67
<b>Carte 8</b> : Part de la population des petites villes ligériennes et limousines dans leur région en 1999 et évolution depuis 1982.....	p. 69
<b>Carte 9</b> : Taux d'accroissement moyen annuel entre 1982 et 1999 et solde migratoire sur les deux périodes intercensitaires des petites villes ligériennes et limousines.....	p. 71
<b>Carte 10</b> : Indice de jeunesse des petites villes ligériennes et limousines en 1999 et évolution depuis 1982.....	p. 74
<b>Carte 11</b> : Population active des petites villes ligériennes et limousines en 1999 et évolution depuis 1982.....	p. 76
<b>Carte 12</b> : Taux de chômage dans les petites villes ligériennes et limousines en 1999 et évolution depuis 1982.....	p. 78

- Carte 13** : Part des cadres dans la population active des petites villes ligériennes et limousines en 1999 et évolution depuis 1982..... p. 80
- Carte 14** : Temps d'accès à l'autoroute ou à la « quatre voies » la plus proche depuis les petites villes ligériennes et limousines en 1998..... p. 82
- Carte 15** : Desserte ferroviaire des petites villes ligériennes et limousines vers leur préfecture de département ou de région ..... p. 83
- Carte 16** : Equipements et services présents dans les petites villes ligériennes et limousines en 1998 et évolution depuis 1988..... p. 85
- Carte 17** : Typologie finale : quelles dynamiques pour les petites villes ligériennes et limousines depuis des années 1980 ?..... p. 91

# TABLE DES MATIERES

<b>SOMMAIRE .....</b>	<b>5</b>
<b>PREMIERE PARTIE : QUESTIONNEMENT .....</b>	<b>8</b>
<b>CHAPITRE 1 : L'ESPACE ATLANTIQUE, UNE CONSTRUCTION AMBITIEUSE POUR PALLIER LES FRAGILITES DE LA FRANGE OCCIDENTALE EUROPEENNE.....</b>	<b>9</b>
<b>I. Un objet à forte résonance politique .....</b>	<b>10</b>
<b>A) Des éléments d'histoire communs .....</b>	<b>10</b>
<b>B) Le résultat d'une volonté politique forte .....</b>	<b>11</b>
1) La naissance de la Commission de l'Arc Atlantique.....	11
2) Le programme Interreg et la création de l'Espace Atlantique.....	12
<b>II. Des régions rassemblées autour de problématiques communes .....</b>	<b>14</b>
<b>A) Des régions fragilisées au sein de l'Europe .....</b>	<b>14</b>
1) Une périphéricité géographique et structurelle.....	14
2) De fortes disparités intra-régionales.....	15
<b>B) Des régions à dominante rurale.....</b>	<b>16</b>
1) Une armature urbaine constituée de villes de faible taille.....	16
2) Des campagnes « vivantes ».....	17
3) Un monde rural en mutation.....	18
<b>III. Les petites villes à la base de l'armature urbaine .....</b>	<b>20</b>
<b>A) Le maintien de la logique christallérienne dans les espaces ruraux atlantiques .....</b>	<b>20</b>
1) Un modèle pertinent dans les espaces à dominante rurale .....	20
2) Une réalité toujours présente au sein de l'Espace Atlantique.....	21
<b>B) Le rôle des petites villes au sein des espaces ruraux.....</b>	<b>21</b>
<b>CHAPITRE 2 : LA PETITE VILLE, LE PREMIER ECHELON DE L'ARMATURE URBAINE AU CŒUR DES ESPACES RURAUX.....</b>	<b>23</b>
<b>I. Le premier échelon de l'armature urbaine .....</b>	<b>24</b>
<b>A) Fonctions et taille de peuplement, les premiers critères de définition .....</b>	<b>24</b>
1) Le critère démographique.....	24
a. La classification française.....	24
b. La classification au sein de l'Espace Atlantique .....	25
2) Le critère fonctionnel, tiré des analyses de l'INSEE.....	26
<b>B) La capacité de polarisation d'un territoire, le véritable critère de distinction entre les deux échelons .....</b>	<b>26</b>
1) La petite ville au cœur d'un « pays ».....	27
2) Le bourg, ou le retour à la ruralité.....	27
<b>C) Le maintien d'une dynamique positive.....</b>	<b>28</b>

<b>II. La petite ville dans la recherche</b>	30
<b>A) Les premiers travaux et les premières politiques menées</b>	30
1) Le développement de l'approche fonctionnaliste	30
2) La mise en avant d'une réalité plus complexe	30
3) Les premières politiques spécifiques aux espaces ruraux et aux petites villes	32
<b>B) Les approches actuelles</b>	33
1) La rupture de la fin des «Trente Glorieuses»	33
2) L'affirmation des phénomènes de métropolisation	33
3) De nouveaux outils d'action publique	34
 <b>III. L'Espace Atlantique, un espace où la petite ville conserve une meilleure dynamique ?</b>	36
<b>A) Le maintien des petites villes dans un espace faiblement métropolisé</b>	36
<b>B) Les risques de fragilisation dans les espaces ruraux isolés</b>	37
<b>C) Les orientations prises au sein du SDEC : des réponses aux difficultés rencontrées par les petites villes dans les espaces ruraux</b>	38
1) Le polycentrisme multi-scalaire, une option à privilégier	38
2) La mise en réseau des petites villes	39
 <b>SECONDE PARTIE : DONNEES DE L'ETUDE</b>	42
 <b>CHAPITRE 3 : LA DEFINITION DES TERMES DE L'ETUDE : CADRE RETENU, ECHANTILLON ET INDICATEURS</b>	43
 <b>I. Pays de la Loire et Limousin : deux régions pour aborder la thématique des petites villes dans l'Espace Atlantique français</b>	44
<b>A) Deux régions partageant des problématiques communes</b>	44
1) Deux régions périphériques	44
2) Deux régions aux fortes disparités de peuplement	46
3) Un monde rural encore très présent	47
<b>B) Deux régions pour aborder des dynamiques différentes</b>	47
1) Des tendances très contrastées entre les deux régions	47
a. Contexte démographique	47
1. La région des Pays de la Loire : un accroissement démographique équilibré entre solde migratoire et solde naturel	47
2. La région Limousin : un solde migratoire à nouveau positif mais qui ne parvient pas à pallier le déclin accru du solde naturel	47
b. Contexte économique	48
1. La région des Pays de la Loire : une économie diversifiée et relativement dynamique	48
2. La région Limousin : une économie fragilisée	49
2) Des réseaux urbains aux logiques différentes	50
a. L'armature urbaine limousine, dominée par la métropole régionale	50
b. L'armature urbaine ligérienne, traditionnellement polycentrique	50
3) Des espaces ruraux aux réalités multiples	51

<b>II. Un échantillon constitué selon les critères établis dans les travaux du SDEA</b>	53
<b>A) Un échantillon et une classification à manier avec précaution</b>	53
1) La question de la classification par systèmes urbains	53
2) Les cas limites de l'échantillon	54
<b>B) Présentation de l'échantillon</b>	55
<b>III. Les champs d'étude observés sur une période longue</b>	57
<b>A) Une approche menée de façon dynamique</b>	57
<b>B) Les champs considérés et les indicateurs retenus</b>	58
1) Introduction	58
<i>a. Les contraintes rencontrées dans le choix des indicateurs</i>	58
<i>b. Les principales limites des indicateurs retenus</i>	59
2) Présentation des indicateurs par champ	59
<i>a. Dynamiques démographiques</i>	59
<i>b. Dynamiques économiques</i>	61
<i>c. Attractivité et capacité de polarisation</i>	63
<b>CHAPITRE 4 : LES RESULTATS OBTENUS ET L'ELABORATION D'UNE TYPOLOGIE QUANT AUX DYNAMIQUES DES PETITES VILLES ATLANTIQUES</b>	66
<b>I. Les dynamiques démographiques</b>	67
<b>A) L'évolution globale de la population des petites villes</b>	67
1) La population des petites villes en 1999 et son évolution depuis 1982	67
2) La population relative des petites villes en 1999 et son évolution depuis 1982	69
3) L'évolution du taux d'accroissement moyen annuel et du solde migratoire entre 1982 et 1999	71
<b>B) Indice de jeunesse</b>	74
<b>II. Les dynamiques économiques</b>	76
<b>A) L'évolution de la population active</b>	76
<b>B) L'évolution du taux de chômage</b>	78
<b>C) L'évolution de la part des cadres dans la population active</b>	80
<b>III. Attractivité et capacité de polarisation</b>	82
<b>A) Accessibilité</b>	82
1) Accessibilité routière	82
2) Accessibilité ferroviaire	83
<b>B) La présence de services à la personne et aux entreprises</b>	85
1) Les équipements et services à la personne	85
2) Les services aux entreprises	86
<b>C) La présence d'une intercommunalité et d'une structure de Pays</b>	87

<b>IV. La synthèse des résultats</b>	88
<b>A) Les principaux enseignements</b>	88
1) Des réalités très diverses parmi les petites villes de l'échantillon, mais un renouveau qui s'observe depuis le début des années 1990	88
2) Des petites villes qui ne sont pas toutes dotées des mêmes atouts	88
3) Des situations contrastées parmi les petites villes appartenant à des ensembles urbains	89
<b>B) Typologie</b>	91
 <b>CONCLUSION</b>	93
 <b>ANNEXES</b>	95
 <b>BIBLIOGRAPHIE</b>	115
 <b>TABLE DES DOCUMENTS</b>	124
 <b>TABLE DES CARTES</b>	125
 <b>TABLE DES MATIERES</b>	127