



**HAL**  
open science

## Cahiers de démographie locale 2012

Jean-François Léger

► **To cite this version:**

Jean-François Léger. Cahiers de démographie locale 2012. Les Cahiers de démographie locale, 2012, 2014, Les Villes moyennes. halshs-03979087

**HAL Id: halshs-03979087**

**<https://shs.hal.science/halshs-03979087v1>**

Submitted on 8 Feb 2023

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

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

Copyright

# Cahiers de démographie locale 2012



Numéro coordonné par  
Jean-François LÉGER

# Cahiers de démographie locale 2012





## Collection « Dynamiques des populations locales »

À l'échelon local, les évolutions socio-démographiques sont caractérisées par une moindre inertie qu'au niveau national :

- le poids des migrations dans le renouvellement des populations est plus important ;
- la conjoncture économique, dont l'effet sur le nombre d'emplois offerts localement peut varier aussi brusquement que notablement, peut entraîner des variations démographiques non négligeables ;
- on peut aussi mentionner les politiques locales en matière d'habitat dont les effets sur le nombre d'habitants et la composition sociale des territoires peuvent être importants.

Les petites entités spatiales permettent de saisir les manières dont les transformations socio-démographiques peuvent se concrétiser aux échelles perceptibles par les individus, c'est-à-dire à l'échelon local.

« Dynamiques des populations locales » est une collection dont l'objectif est de stimuler mais aussi de promouvoir les travaux s'intéressant précisément à la mesure et à la compréhension de la dynamique des populations locales. Son objectif éditorial est double :

- publier dans le cadre d'une revue à parution annuelle, les *Cahiers de démographie locale*, des articles scientifiques. Ces articles sont sollicités par le comité de rédaction ou sélectionnés à partir de propositions spontanées ;
- proposer des ouvrages thématiques traitant de l'étude des populations locales.

Cette ligne éditoriale est aussi un projet collectif de recherche dont l'ambition est d'offrir progressivement une ressource documentaire composée de travaux méthodologiques, de monographies, de comparaisons, de recherches thématiques conduites à l'échelle locale éventuellement capables de nourrir des réflexions plus générales sur les dynamiques de population, les phénomènes démographiques et l'occupation de l'espace.

Cette collection est dirigée par Christophe Bergouignan, professeur à l'Université de Bordeaux.

### **Comité de rédaction 2014**

Christophe Bergouignan, *Université de Bordeaux, France.*

Marc Debuisson, *Institut Wallon de l'Evaluation, de la Prospective et de la Statistique (IWEPS), Région wallonne, Namur, Belgique.*

Thierry Eggerickx, *Centre de recherche en Démographie et Sociétés (DEMO) de l'Université catholique de Louvain, Louvain-la-Neuve, Belgique.*

Bénédicte Gérard, *Laboratoire Sociétés, Acteurs, Gouvernement en Europe (SAGE), UMR 7363, Université de Strasbourg, France.*

Jean-François Léger, *Université Panthéon Sorbonne - Paris 1, Institut de Démographie (IDUP), France.*

© Néothèque, 2014

7 place d'Austerlitz, 67000 Strasbourg

<http://www.neotheque.com>

ISBN 978-2-35525-330-0

ISSN 2102-3697



# Sommaire

J.-F. LÉGER	Présentation. Entre métropolisation et périurbanisation, quel avenir pour les villes moyennes ? .....	9
M. PICARD	Une définition contemporaine des contours géographiques d'une ville moyenne. Le cas de Béthune .....	31
A.-L. BÉNARD, F. PICHAVANT, B. PARENT, J.-M. ÉVIN	Voiron : une ville moyenne à double niveau, entre centralité et interterritorialité .....	77
E. MARTIN	Le peuplement résidentiel en centre historique labellisé : une particularité à l'échelle de la ville moyenne .....	103
H. NONN	Évolutions socio-économiques contemporaines des villes moyennes d'Alsace .....	123
B. AUBRY, J.-F. LÉGER	Les villes moyennes françaises : une catégorisation à l'épreuve des dynamiques sociodémographiques .....	159
T. EGGERICKX, J.-P. SANDERSON	L'évolution sociodémographique des villes moyennes en Wallonie de 1991 à 2011 .....	215
B.-E. YOUSFI	Dynamiques urbaines des villes sahariennes petites et moyennes du sud-ouest algérien .....	251
A. GUÉZÉRÉ	Les villes togolaises petites et moyennes dans la dynamique de l'organisation de l'espace et du développement local .....	281



# Présentation. Entre métropolisation et périurbanisation, quel avenir pour les villes moyennes ?

Jean-François LÉGER\*

Les villes moyennes seraient un « objet réel non identifié » (Brunet, 1997). La communauté scientifique peine en effet à s'accorder sur une définition scientifique opératoire qui fasse l'unanimité. Les périmètres adoptés pour la définition de la ville et les seuils démographiques utilisés pour caractériser ce qui est *moyen* sur le plan urbain sont très variables, comme en témoignent les choix retenus par les auteurs des articles réunis dans ce numéro des *Cahiers de démographie locale*. Ainsi, Badr-Eddine YOUSFI s'attache aux conditions d'émergence des villes moyennes dans le sud-ouest algérien, qui, pour la plupart, sont des communes comptant moins de 20 000 habitants ; Thierry EGGERICKX et Jean-Paul SANDERSON s'intéressent à l'hétérogénéité des villes moyennes wallonnes qui correspondent aux communes de 20 000 à 50 000 habitants ; dans son travail sur le rôle tenu par les villes moyennes dans le cadre du rééquilibrage de l'armature urbaine togolaise ultra-dominée par la capitale Lomé, Assogba GUÉZÉRÉ retient les communes de 50 000 à 100 000 habitants, celles de moins de 50 000 habitants correspondant aux petites villes ; enfin, Bernard AUBRY et Jean-François LÉGER appréhendent la dynamique des villes moyennes françaises depuis la fin des Trente Glorieuses à partir d'un suivi longitudinal des caractéristiques socio-économiques des aires urbaines de 20 000 à 200 000 habitants. Mais on peut également s'affranchir des pré-découpages proposés par la statistique publique pour proposer, comme le fait Maxime PICARD au terme d'une analyse des circulations au sein du bassin de vie de Béthune, un périmètre original tenant compte des représentations et du vécu des habitants.

---

\* Université Panthéon-Sorbonne - Paris 1, Institut de démographie (IDUP).  
Courriel : jfleger@univ-paris1.fr

Pourtant, tous ces travaux sur les villes moyennes parlent d'une même catégorie de ville, celle qui, à l'échelle régionale, est d'un côté dominée par la capitale ou métropole régionale et qui de l'autre domine son hinterland composé de campagnes et de petites villes. Les approches localisées proposées par Elsa MARTIN (Albi), Anne-Lise BÉNARD, Françoise PICHAVANT, Benoît PARENT et Jean-Michel ÉVIN (Voiron) et Henri NONN (les villes moyennes alsaciennes) s'intéressent précisément à la façon dont ces villes très différentes les unes des autres tentent de préserver un rayonnement local face à la menace métropolitaine ou/et à l'attractivité résidentielle des campagnes.

Si leur définition est l'objet de débats le plus souvent stériles, leur réalité n'est donc nullement contestable. Et tout le monde semble s'accorder sur leur situation délicate. Quelle que soit la définition qu'on adopte, les interrogations sur les villes moyennes françaises - celles des chefs-lieux de préfectures et d'arrondissements - sont en effet souvent teintées de pessimisme<sup>(1)</sup>. Si l'on considère que les villes moyennes sont « une pure construction géopolitique » (Béhar, 2011), il est logique qu'on puisse les considérer comme irrémédiablement menacées compte tenu du contexte actuel (la globalisation qui s'exprime dans tous les pays par la concentration des pouvoirs dans un nombre limité de très grandes villes) et des pratiques résidentielles contemporaines (le développement du périurbain et le rebond démographique du rural qui affectent la croissance démographique des villes-centres).

### *De l'intermédiation entre urbain et rural à l'écartèlement entre métropole et périurbain*

Si « la disposition des villes moyennes vient de l'Antiquité, alors qu'un réseau routier cohérent et serré irriguait l'Empire (...), et se poursuit au Moyen-âge, époque de floraison des villes qui échangeaient au loin » (DIACT, 2007), c'est la Révolution, avec la création des départements selon le principe que du chef-lieu un homme à cheval pouvait atteindre n'importe quel point du département en une journée, qui a consacré la fonction d'intermédiation politique, sociale, économique et culturelle assurée par les villes moyennes entre les milieux urbains et ruraux (ou peu urbanisés). Il s'agissait alors pour ces villes d'assurer la diffusion

---

(1) Entre autres exemples de titres d'articles récents : « Les villes moyennes en perdition ? » (Léger, 2012a) ; « La fin des villes moyennes ? » (Béhar, 2007).

des idéaux républicains et de garantir une certaine équité dans l'accès aux services. Ce rôle a été réaffirmé deux cents ans plus tard au cours des Trente Glorieuses. Ces villes, qui disposaient d'importants réservoirs de main-d'œuvre issus de l'exode rural vont en effet accueillir de nombreuses « entreprises à tâches d'exécution le plus souvent » (Commerçon, 1999) qui trouvent en province des conditions plus favorables à leur développement qu'en région parisienne par exemple. Elles ont ainsi offert « aux populations issues de l'exode rural l'accès au niveau inférieur des classes moyennes » (Santamaria, 2012) et ont par conséquent assuré la diffusion des modes de vie urbains auprès de l'ensemble des habitants de ces villes.

Les politiques publiques, notamment dans les années 60 et 70, ont largement soutenu cette fonction de rétention locale de l'exode rural et de « desserte d'un espace infra-régional dépassant cependant le rayonnement strictement local » (Santamaria, 2012). Les villes moyennes sont devenues au cours de cette période de forte expansion économique et de croissance démographique soutenue, des pôles de services publics importants. Mais on est tenté de penser que ce soutien étatique a été initié davantage pour résorber les problèmes des très grandes villes que pour développer les villes moyennes. Même au moment de leur âge d'or, ces dernières n'ont-elles pas été finalement qu'un recours, une solution de secours pour les très grandes villes et une solution de repli pour les populations rurales ?

Alors que les villes moyennes ont tiré un grand profit économique et démographique de cette position intermédiaire, celle-ci semble aujourd'hui handicapante. Jusque dans les années 80, l'hexagone constituait, du point de vue des politiques d'aménagement du territoire, l'échelon géographique le plus agrégé. C'est donc par rapport à ce niveau géographique que se développait la compétition entre les territoires et que les politiques d'harmonisation territoriale étaient mises en œuvre. La loi de 1982 sur la décentralisation, qui consacre notamment la région comme collectivité territoriale de plein exercice, est exemplaire de ce point de vue. Mais l'accélération de l'extension à l'échelle mondiale d'enjeux qui étaient auparavant nationaux ou régionaux a bouleversé cette représentation de l'espace. « La prise de conscience des effets de la globalisation et l'impératif de compétitivité conduisent l'État à mettre en œuvre une politique de la puissance nationale, en ciblant certains territoires (le Grand Paris, les métropoles ...) à même d'y contribuer » (Béhar,



2011). La réduction de moitié du nombre de régions dans l'hexagone d'ici à 2017 et la volonté de supprimer les départements à l'horizon 2021 annoncées par Manuel Valls dans son discours de politique générale le 8 avril dernier s'inscrivent pleinement dans cette logique de concentration des moyens et de création d'entités territoriales capables de peser au niveau européen voire mondial. Dans ce contexte, on peut effectivement s'inquiéter du risque de déclassement des villes moyennes, et ce d'autant plus que des capitales régionales se sentent également menacées<sup>(2)</sup>.

Le contexte international n'est donc guère favorable à l'essor des villes moyennes. Mais au niveau local, les comportements résidentiels les ont également affaiblies, en particulier sur le plan démographique. « Dans le mouvement général d'extension résidentielle, la dynamique démographique du pourtour périurbain et rural se fait au détriment du centre » (DIACT, 2007). Jusqu'en 1975, la croissance démographique des villes moyennes a été portée par la commune-centre. Puis, le nombre d'habitants résidant dans ces dernières a diminué avant de se stabiliser dans les années 90. C'est aujourd'hui le périurbain, qui a commencé à croître entre 1968 et 1975, qui constitue la composante la plus importante de la croissance démographique (Floch, Morel, 2011). Le mouvement migratoire est presque symétrique à celui observé au cours des Trente Glorieuses : après avoir accueilli une bonne partie de l'exode rural local dans les années 50 et 60, les villes moyennes voient une partie de leurs habitants faire dorénavant le chemin inverse. Aujourd'hui, cette croissance démographique des communes situées au franges des villes moyennes « a pris une forme aréolaire et ondulatoire, et s'est reportée toujours plus loin de la ville-mère pour atteindre aujourd'hui 10 à 25 km » (Cailly, 2011). Mais dans le même temps, les villes moyennes supportent toujours les mêmes charges de centralité, ce qui explique l'importance considérable que les services publics et les services aux publics y occupent encore (Davezies, 2008), bien qu'avec le redéploiement récent de la carte de sa présence sur le territoire (réorganisation de la carte militaire et judiciaire, restructuration des services de l'État avec la fusion des services administratifs, etc.), l'État a fortement affecté les ressources publiques proposée par ces villes (Taulelle, 2011).

---

(2) C'est par exemple le cas de Besançon par rapport à Dijon si les régions Bourgogne et Franche-Comté devaient fusionner.

Les villes moyennes, longtemps considérés comme des « relais entre l'armature urbaine de la campagne composée de « petites villes » et les centres de gestion que sont les « grandes villes » » (George, 1999) sont actuellement prises en tenaille entre le poids grandissant des métropoles régionales et l'attractivité résidentielle du rural ; elles semblent perdre une partie de leur rôle d'intermédiation qui est l'un des fondements de leur identité. Dans le même temps, leur identification physique est également plus difficile. Visibles sur les cartes nationales, la plupart des villes moyennes disparaissent lorsque l'on passe à une échelle européenne et plus généralement internationale. Au niveau local, l'extension résidentielle brouille les repères traditionnels de la ville moyenne. L'identification physique des villes moyennes est donc bien moins évidente, d'une part, que celle des métropoles dont le caractère tentaculaire et l'imprécision des limites constituent précisément certaines des caractéristiques métropolitaines et, d'autre part, que celle des petites villes aux contours bien délimités. Enfin, leur très grande diversité complique l'élaboration d'un idéal-type et d'une définition qui fasse l'unanimité.

*Le contexte actuel appelle un renouvellement des recherches sur les villes moyennes. C'est précisément l'objet de ce numéro des Cahiers de démographie locale*

Toutes ces questions devraient stimuler les recherches sur cette strate urbaine. Mais en dépit d'une longue tradition d'études sur les villes petites et moyennes (Édouard, 2012 ; Demazière, Serrano, Vye, 2012), dans pratiquement toutes les disciplines qui s'occupent de l'urbain, les travaux sur les métropoles dominent encore largement (Racine, 1999)<sup>(3)</sup>. Elles se prêtent en effet bien mieux que les villes moyennes aux démarches nomothétiques qui visent à « établir des lois générales en privilégiant les analyses, les régularités, les répétitions, les tendances lourdes et l'universel » (Bavoux, 2002). En effet, comme l'ont montré P. Dessemond et J.-B. Racine (1996) en Suisse, « plus on descend dans la hiérarchie urbaine, plus les différences interurbaines prennent le pas sur les différences intra-urbaines. En d'autres termes, alors que les grandes

---

(3) Il faut toutefois noter l'initiative du laboratoire Cités, Territoires, Environnement et Sociétés (UMR 7324 de l'université François Rabelais de Tours et du CNRS), en collaboration avec les universités d'Orléans, Poitiers et La Rochelle, qui a organisé fin 2010 à Tours un important colloque international consacré aux villes petites et moyennes : « Villes petites et moyennes, un regard renouvelé ». On trouvera une sélection d'articles issus de cette manifestation dans la revue *Norois* (n° 223, 2012/2) et dans la *Revue d'Économie Régionale & Urbaine* (n° 2012/2).

villes et les métropoles tendent plutôt à se ressembler entre elles alors qu'elles connaissent chacune, en leur sein, des clivages majeurs, les petites agglomérations apparaissent beaucoup plus homogènes, tout en différenciant profondément les unes des autres » (Racine, 1999). De ce fait, les grandes villes et les métropoles offrent, pour nombre de chercheurs, la possibilité de « produire des schémas généraux de compréhension de l'urbanisation, applicables à l'ensemble des villes, aujourd'hui ou à terme » (Carrier, Demazière, 2012). Pourtant, aujourd'hui, qu'ont en commun Paris et Albi, Londres et Béthune, etc. ? Et demain, dans le contexte de mondialisation où les villes moyennes paraissent condamnées, au mieux à la stagnation, au pire au déclin (Pumain, 1999), il paraît peu probable que l'évolution urbaine d'Albi suive le modèle parisien ou londonien.

Mais est-il certain que les villes moyennes soient condamnées à la stagnation ou au déclin ? Et si c'est le cas, le sont-elles toutes dans la même mesure ? Les villes moyennes sont caractérisées par leur très grande diversité : Albi, Béthune, Voiron ou les villes moyennes alsaciennes présentent des caractéristiques géographiques, historiques et économiques bien différentes les unes des autres. À la différence des métropoles qui « perdent leur identité pour se confondre dans l'universalité, elles demeurent pour un temps les témoins de l'histoire et de la diversité géographique » (George, 1999). Les problématiques auxquelles elles sont confrontées, les atouts dont elles disposent et les stratégies politiques mises en œuvre localement sont très variés. Cette extrême diversité appelle au contraire la production et la diffusion de travaux sur les villes moyennes car « ici, le modèle n'est pas à la base de la réflexion » (Racine, 1999). L'approche par le local s'impose donc bien souvent. Elle est même réhabilitée et ce d'autant plus que sur le plan méthodologique, les villes moyennes offrent un terrain d'une grande richesse. En effet, leur superficie est celle des terrains ethnologiques et autorise les approches qualitatives, tandis que leur poids démographique rend possible des analyses quantitatives détaillées. Mais on peut également les appréhender à partir de niveaux géographiques plus agrégés et proposer un système de réflexions géographiquement emboîtées : au niveau régional, les études mettent davantage l'accent sur le système urbain auquel participent les villes moyennes, tandis qu'au niveau national les approches comparatives permettent de distinguer les villes moyennes entre elles et éventuellement de construire des typologies (Léger, 2012b). Ces approches

monographiques, systémiques ou comparatives peuvent enfin être complétées par des tentatives de généralisation afin de dégager les caractéristiques communes aux villes moyennes qui les distinguent éventuellement des autres strates urbaines.

Les articles réunis dans ce numéro des *Cahiers de démographie locale* résument bien à la fois la diversité des villes moyennes, des problématiques auxquelles elles sont exposées et des approches méthodologiques mobilisées pour les appréhender. Si tous ces travaux soulignent les difficultés auxquelles elles sont confrontées pour faire valoir à l'échelon national le rôle structurant qu'elles jouent au niveau local, il est pourtant possible d'envisager, à terme, une meilleure reconnaissance de leur importance dans le maillage urbain du territoire. Mais cela suppose, comme on le précisera en conclusion de cette présentation, de reconsidérer la définition de la ville.

Les trois premiers articles réunis dans ce volume appréhendent la question de l'identité des villes moyennes (Béthune, Voiron et Albi) confrontées à la proximité menaçante d'une grande métropole. Mais cette situation commune renvoie à trois problématiques différentes, ce qui souligne bien au passage la diversité des villes moyennes.

Béthune est une commune de taille modeste (elle compte 25 000 habitants) ; mais elle est le centre d'une agglomération de plus de 350 000 habitants<sup>(4)</sup> bordée au sud par celle de Douai-Lens (plus de 500 000 personnes) et à l'est par la métropole lilloise (plus de 1 million d'habitants). Après avoir perdue quelques milliers de résidents au moment de la fermeture des puits de mine dans l'ancien bassin minier, cette agglomération connaît depuis 1999 un rebond démographique en partie liée au desserrement urbain de l'agglomération lilloise. Cette croissance démographique a surtout profité aux espaces situés aux marges de l'agglomération (Léger, 2011) au point de brouiller la lisibilité des contours de la ville. Elle est donc un très bon exemple des effets de la croissance démographique périurbaine sur ce que renvoie la notion même de ville. Ce développement périurbain menace moins la définition des métropoles car leur étalement et leur dimension tentaculaire sont presque au fondement même de leur définition. Pour une ville moyenne, la situa-

---

(4) Sur le plan démographique, cette agglomération se classe au 17<sup>e</sup> rang français, derrière l'unité urbaine de Saint-Étienne et devant celle de Tours, alors que la commune-centre de Béthune ne figure pas parmi les 250 communes les plus peuplées de France.

tion est bien différente car « l'idée que la ville moyenne possède une identité propre construite dans l'histoire, induisant une reconnaissance depuis l'extérieur et dont les habitants se sentent investis est bien ancrée » (Tesson, 2012). Maxime PICARD s'intéresse précisément aux contours qui font la ville aujourd'hui à Béthune. Doit-on adopter une définition morphologique (la continuité du bâti au sens défini par l'Insee) ou bien fonctionnelle (fondée sur les mobilités pendulaires) ? Maxime PICARD propose une alternative en mobilisant non seulement des critères morphologiques et fonctionnels, mais aussi la géographie des infrastructures publiques, celle des mobilités résidentielles, etc. pour proposer, *in fine*, une nouvelle définition de la ville moyenne en cohérence avec la représentation qu'en ont les habitants : la ville « vécue », celle que les pratiques et usages quotidiens des habitants définissent. Au terme de cette démarche méthodologique au croisement, d'une part, de la géographie et de la démographie et, d'autre part, du spatial et du local, il est ainsi possible de proposer une nouvelle délimitation des contours de la ville de Béthune. Cette délimitation originale n'entend pas pour autant se substituer aux contours de l'agglomération de « projet » pensée pour la gestion. Mais la prise en compte de l'agglomération « visible » et « vécue » peut aider à mieux saisir les caractéristiques d'un ensemble territorial et donc participer à une meilleure adaptation des projets locaux d'aménagement du territoire.

Comme le montre la monographie qu'Anne-Lise BÉNARD, Françoise PICHAVANT, Benoît PARENT et Jean-Michel ÉVIN consacrent à Voiron, c'est un autre type d'étalement urbain qui menace cette commune de l'Isère, située au pied du massif de la Chartreuse : celui de l'agglomération grenobloise dont le dynamisme économique et l'attractivité démographique limitent considérablement le développement de cette commune de taille moyenne. C'est en effet bien plus souvent le long de l'axe autoroutier Lyon-Grenoble qu'à Voiron que les entreprises s'installent. En outre, comme elle ne bénéficie pas de statut préfectoral, la part des emplois administratifs est plus limitée que dans d'autres villes moyennes ; et elle est encore rognée par la réforme de la carte administrative qui a réduit le nombre d'institutions publiques que cette commune accueillait il y a encore quelques années (banque de France, palais de justice, etc.). Voiron subit donc plus que beaucoup d'autres villes moyennes la contraction des emplois de type industriel. Pour maintenir son identité et son autonomie relative en dépit de la présence de la métropole grenobloise,

Voiron mise sur l'attractivité résidentielle de son bassin de vie. C'est précisément en faisant jouer l'importance démographique de ce dernier (150 000 habitants) que les élus de Voiron sont parvenus à conserver un centre hospitalier important qui permet aussi de soulager les hôpitaux grenoblois en cas de besoin. C'est donc en faisant valoir la cohérence du Pays Voironnais que Voiron parvient encore à préserver son statut de ville-centre et son identité de ville moyenne. La mutualisation de plusieurs services (directions générales, CIAS, etc.) et des politiques d'aménagement et d'urbanisme entre la commune de Voiron et l'intercommunalité s'inscrivent dans ce sens. La requalification du quartier de la gare n'est pas un hasard. Au centre d'un réseau ferroviaire local très dense, Voiron espère ainsi faire de ce quartier l'épicentre d'une ville « nouvelle » intégrant cette commune-centre, les localités plus petites voisines et le milieu rural afin que les différents territoires locaux parviennent ensemble, autour d'un projet de développement commun, à conserver une identité et une relative autonomie par rapport à la métropole grenobloise.

Dans la région Midi-Pyrénées, les villes moyennes peinent aussi à exister face à l'ogre toulousain qui domine de façon écrasante l'armature urbaine régionale, un peu à l'instar de l'agglomération parisienne à l'échelle nationale. Ne pouvant lutter contre cette domination, elles tentent d'affirmer leur singularité dans le but de pouvoir mieux négocier leur place au sein d'un système urbain élargi (Béhar, 2011). À Albi, l'une des stratégies d'affirmation de cette ville consiste à valoriser l'hypercentre dont le patrimoine architectural est classé au patrimoine mondial de l'humanité. Cet héritage historique est l'un des fondements de l'identité albigeoise. Mais, comme le montre Elsa MARTIN dans son article, sa valorisation et son ouverture au tourisme a un effet paradoxal. Les nuisances associées à la présence de nombreux touristes, à la localisation de nombreux commerces de bouche et de loisirs ainsi que les nombreuses manifestations qui y sont organisées conduisent nombre d'Albigeois à quitter le centre pour résider en périphérie, là où les aménagements urbains comme les places de parking assurent un meilleur confort au quotidien. Le centre est donc habité par une population jeune résidant au sein de ménages de petite taille (les nombreux étudiants du centre universitaire Jean-François Champollion sur laquelle la commune a également misé pour assurer un rôle important dans la région ; des jeunes actifs aux revenus moindres que ceux du reste de la population)

qui trouve dans le centre des petits logements accessibles au sein d'un environnement propice à l'exercice de l'importante sociabilité des moins de 30 ans. Le centre historique, autour duquel se construit l'identité de la ville, est donc habité par une population en transit. La population locale aspire pour sa part à migrer en périphérie pour accéder à une maison individuelle dans un environnement plus calme. De ce fait, tandis que la ville fait de son centre historique l'un des moteurs de son développement économique et l'un des vecteurs de son identité et donc de sa reconnaissance en tant que pôle urbain d'importance au niveau régional, ceux qui se reconnaissent dans cette identité albigeoise quittent l'épicentre identitaire local pour migrer vers la périphérie. Là encore, l'élargissement des contours de la ville aux espaces périurbains voire ruraux les plus immédiats permettrait de dépasser ce paradoxe. Plutôt que d'opposer le centre à sa périphérie, la réunion de ces espaces fonctionnellement liés au sein d'une même entité territoriale permettrait d'affirmer la cohérence de cet ensemble démographique sans pour autant affecter l'identité de cette ville qui pourrait aussi faire valoir un poids démographique régional plus important.

Henri NONN pose également la question de l'autonomie des villes moyennes (et donc de manière indirecte, de leur identité) dans un contexte régional particulier qui est celui de l'Alsace. Cette région de petite taille mais à la densité démographique deux fois plus élevée que la moyenne nationale présente depuis déjà plus d'un siècle un maillage urbain particulièrement dense. En 1910, plus de la moitié de la population alsacienne résidait déjà en milieu urbain. L'armature urbaine est dominée par la métropole strasbourgeoise au nord et Mulhouse tout au sud. Mais de l'autre côté de la frontière française, on trouve également deux autres grandes agglomérations : Karlsruhe tout au nord et Bâle tout au sud. Au niveau inférieur, cette région compte huit agglomérations comptant de 20 000 à 100 000 habitants, toutes localisées à moins de 40 kilomètres de Strasbourg, Mulhouse ou Bâle. L'approche historique proposée par Henri NONN révèle que ces villes moyennes ont su affirmer leur identité en s'appuyant chacune sur une culture de l'autonomie municipale. Elles ont ainsi chacune développé des spécificités selon leur rôle économique (centre de commercialisation des produits agricoles, relais de diffusion des manufactures, etc.) et administratif (préfecture, sous-préfecture) local. Mais toutes ont alors en commun de jouer un rôle d'intermédiation entre le monde rural et le milieu urbain. Ce statut local

est maintenant confronté à la métropolisation et au développement des mobilités qui sont, localement, favorisées par un réseau routier et ferroviaire important. Comment, dans ce contexte, les villes moyennes parviennent ou non à préserver leur statut ? La diversité des histoires et des caractéristiques des villes moyennes en Alsace ne les prépare pas à affronter dans les mêmes conditions les évolutions urbaines contemporaines. Elles sont inégalement dotées en formations secondaires, techniques, professionnelles ou supérieures, en services publics, aux personnes et aux entreprises. Le développement des TER a également eu pour conséquence, dans un territoire de petite taille, de « rapprocher » les villes moyennes des plus grandes. De ce fait, selon Henri NONN, il n'est plus possible aujourd'hui de considérer les villes moyennes comme une catégorie de lieux de vie aussi spécifiques que pendant les Trente Glorieuses. L'attraction métropolitaine et son éventail de services à des seuils d'efficacité supérieurs, les mobilités, les avantages des cadres de vie des petites villes freinent ce rôle d'intermédiation. Mais là encore, il apparaît que seul le développement de l'intercommunalité pourrait permettre aux villes moyennes de continuer d'exercer un rôle moteur au niveau local. Toutefois, dans une région qui a renoncé récemment (en 2013) à la fusion des départements du Haut-Rhin et du Bas-Rhin, le dépassement de la culture de l'autonomie communale n'est pas assuré, loin de là. Cette culture, qui fut au fondement même de l'affirmation des villes moyennes alsaciennes, semble donc être aujourd'hui un frein à la préservation de leur fonction d'intermédiation entre rural et urbain et à leur rôle dans l'affirmation des particularismes locaux.

Ces articles résument bien la grande diversité des caractéristiques, des identités et des ressources que les villes moyennes peuvent mobiliser pour (ré-)affirmer leur place dans l'armature urbaine régionale et leur importance dans l'égalité territoriale d'accès aux services publics, en particulier dans les domaines de l'éducation secondaire et supérieure et de la santé. Mais ils montrent aussi qu'elles partagent une problématique commune : celle de devoir lutter pour préserver leur rôle au niveau local. Le travail conduit par Bernard AUBRY et Jean-François LÉGER à partir de l'exploitation d'un fichier harmonisé des données des recensements de 1968 à 2009, permet de mesurer les effets sociodémographiques de la double concurrence territoriale à laquelle doivent faire face les villes moyennes, celle de nature économique exercée par la métropole régionale et celle, de nature résidentielle, exercée par le périurbain et le rural.



Tant au niveau national que régional, les villes moyennes se caractérisent dans leur ensemble par un recul de leur attractivité économique et démographique. Pourtant, on aurait pu penser que le choix de retenir comme définition des villes moyennes les aires urbaines de 20 000 à 200 000 habitants atténuerait ce constat. En effet, en adoptant une définition fonctionnelle de la ville, on se donne les moyens sur le plan démographique de tenir compte des mobilités résidentielles vers le périurbain et du phénomène croissant des mobilités pendulaires qui bouleversent le périmètre classique des villes comme le montre de manière convaincante Maxime PICARD dans son article. Mais en dépit de ce choix, le constat est le même que celui que l'on peut dresser à partir des agglomérations de 50 000 à 100 000 habitants (Léger, 2012b) : le rythme d'accroissement démographique des villes moyennes est en retrait depuis le début des années 90 par rapport à la dynamique nationale. Sur le plan de l'attractivité économique, le recul relatif est encore plus ancien : il date de la fin des années 60. Mais ce constat au niveau national est également vrai au niveau régional : au sein de chaque région, l'attractivité sociodémographique des villes moyennes est moins élevée que celle de la région au sein de laquelle elles sont localisées. Certes, elles profitent des plaques territoriales au sein desquelles elles sont insérées (De Roo, 2011), mais sans parvenir pour autant à en tirer un profit aussi important que la métropole la plus proche ou le rural environnant, comme si elles ne pouvaient qu'être portées de manière atténuée par la dynamique régionale. On peut d'ailleurs se demander si ce n'est pas précisément ce double déclassé relatif, économique et démographique, aux niveaux national et régional, qui permet aujourd'hui le mieux d'identifier les villes moyennes en France.

Qu'en est-il à l'étranger ? Ce constat est-il applicable dans d'autres pays que la France ? En première analyse, cela ne semble pas le cas en Wallonie. Le panorama des villes moyennes wallonnes proposé par Thierry EGGERICKX et Jean-Paul SANDERSON révèle en effet que les conditions de vie, synthétisées par l'espérance de vie à la naissance sont, dans les villes moyennes de Wallonie, globalement meilleures que dans les grandes villes de cette région, mais aussi que dans les petites villes et en milieu rural. Toutefois, les situations sont très contrastées d'une ville moyenne à l'autre : l'espérance de vie à la naissance est, dans les villes moyennes périurbaines, bien supérieure à celle mesurée dans les anciens bastions industriels. Les premières sont des communes résidentielles situées à

quelques dizaines de kilomètres de Bruxelles ou de Liège ; elles ont bénéficié depuis de nombreuses années d'un renouvellement démographique qui a renforcé la présence d'une population favorisée sur le plan socio-économique en raison d'un coût du foncier considérable. Les secondes peinent comme en France à reconvertir les activités économiques à partir desquelles elles ont assuré leur développement jusque dans les années 70 ; elles accueillent au contraire une population qui se paupérise. En marge de ces deux ensembles de communes de taille moyenne, on trouve des communes mixtes dont les caractéristiques sociales et de niveau de vie sont intermédiaires. Il s'agit de communes qui n'ont pas eu à reconvertir leur base économique, mais qui ne sont pas révélées attractives pour les catégories sociales favorisées. Dans ces villes, l'espérance de vie se situe entre celle des villes moyennes périurbaines et celle des anciens bastions industriels. On serait donc tenté de penser que la situation relative (par rapport à celle des grandes villes et du rural) des villes moyennes en Wallonie est bien meilleure que celle des villes moyennes en France. Il convient toutefois de relativiser ce constat. En effet, la nomenclature belge considère comme moyennes les communes comptant de 20 000 à 50 000 habitants, seuil à partir duquel les communes sont considérées comme des grandes villes. C'est ainsi que Mouscron (52 500 habitants en 2011), Verviers (53 000) ou encore Seraing (60 500) sont considérées comme des grandes villes. Sur les neuf grandes villes wallonnes, six comptent moins de 100 000 habitants. Parmi les trois autres, seules Charleroi (201 000) et Liège (185 500) pourraient effectivement être classées comme grandes villes en France. Or, ce sont précisément dans ces anciennes « grandes » villes industrielles que l'espérance de vie est en moyenne la moins élevée. Si l'on adopte une nomenclature plus proche de celle utilisée par Bernard AUBRY et Jean-François LÉGER, le constat général dressé en France trouve un écho très proche en Wallonie où les « grandes villes » sont en voie de paupérisation. Si l'on regroupe l'ensemble des communes de plus de 20 000 habitants, on retrouve la situation observée en France (Léger, 2012 b) : les anciennes villes industrielles peinent à reconvertir leur socle économique et se révèlent peu attractives pour les jeunes et les cadres, tandis que celles (localisées en France pour une bonne partie sur le littoral atlantique et dans le sud du pays ; en Belgique dans les régions périurbaines situées autour des grandes villes) qui ont pu miser sur une offre résidentielle attractive présentent une dynamique sociodémographique positive. La qualité de

vie serait-elle donc le seul atout des villes moyennes pour attirer les populations socialement favorisées ?

Les deux articles consacrés aux villes petites et moyennes du sud-ouest algérien et du Togo relativisent ce pessimisme et rappellent le rôle important que cette strate de villes tient dans le développement urbain de régions ou de pays encore largement ruraux. On peut également appréhender ces deux travaux comme des rappels historiques des raisons de l'émergence de cette strate urbaine en France et plus généralement en Europe occidentale.

Comme le précise Badr-Eddine YOUSFI en préambule de son article, le sud-ouest algérien localisé dans le Sahara souffrait jusqu'à l'indépendance de se trouver, en raison de sa localisation géographique, en marge des évolutions que l'Algérie a connues. À l'intérieur même de cette région, l'absence d'un véritable réseau urbain contribuait à l'isolement relatif des espaces ruraux. L'État algérien a depuis l'indépendance tenté d'organiser la circulation des hommes, des services à la personne et des biens de consommation au sein de la région dans le but, d'une part, d'assurer un développement équilibré de toutes les parties de ce vaste territoire et, d'autre part, de mieux intégrer ce dernier au reste du pays. Les villes petites et moyennes ont été les moteurs de cette entreprise. À partir notamment de la mobilisation d'un grand nombre de monographies, Badr-Eddine YOUSFI met en relation les moyens que l'État leur a octroyés, leur position géographique et la place et le rôle que ces villes sont parvenues à jouer localement. Elles ont été dotées d'équipements publics selon une logique pyramidale : les principales villes moyennes se sont vues attribuées les équipements les plus importants et les plus diversifiés (établissement de formation supérieure, centre hospitalier de grande capacité proposant une gamme très large de spécialités médicales, etc.), tandis que les villes plus petites se voyaient de leur côté dotées d'établissements de formation secondaire, de centres de santé de proximité capables de subvenir au traitement des pathologies ou des besoins les plus courants, etc. Ces investissements publics ont été accompagnés de l'arrivée de cadres et d'actifs qualifiés en provenance des régions du nord grâce, notamment, à des incitations financières (primes, aide au logement, etc.) et à la création de nombreux postes offrant des opportunités de promotions professionnelles. L'arrivée de cette population a stimulé le développement des services à la personne et une intensification de l'activité commerciale de gros et de

détail. Par ailleurs, selon leur localisation par rapport, d'une part, aux principaux axes routiers et, d'autre part, aux frontières du sud-ouest algérien avec les pays limitrophes du Sahel, certaines de ces villes moyennes ont développé une intense activité commerciale internationale, prolongeant ainsi la tradition du commerce caravanier. Les villes moyennes ont donc acquis un rôle important au niveau régional bien relayé, au niveau local, par des villes plus petites. Mais elles peinent toutefois à être attractives pour la population la plus qualifiée qui ne voit en elles bien souvent qu'un tremplin professionnel avant de regagner les principales agglomérations dans le nord du pays. Ces villes moyennes, véritables interfaces entre les modes de vie urbains et le milieu rural, sont donc seulement, pour les populations qui participent à leur rayonnement régional, des villes de transit, des villes de transition. Toutefois, la création d'une importante université régionale ouverte sur les pays du Sahel pourra peut-être, à terme, par la formation de cadres nés dans la région, assoir son rayonnement sur la mobilisation de cadres et d'actifs qualifiés davantage impliqués, sur le plan affectif, par l'essor et le rayonnement de cette région.

Au Togo, c'est la volonté de mieux équilibrer le réseau urbain, ultra dominé par la capitale Lomé qui concentre près des deux-tiers de la population urbaine du pays, qui a conduit l'État à engager une politique territoriale destinée à faire émerger des pôles urbains secondaires capables, d'une part, de relayer là encore les modes de vie urbains auprès de leur hinterland rural, mais aussi de freiner l'exode rural en direction de la capitale. Comme le montre Assogba GUÉZÉRÉ dans l'ultime article de ce numéro des *Cahiers de démographie locale*, le rôle des villes moyennes est là encore déterminant, et ce d'autant plus que la population togolaise est encore largement rurale. Les villes moyennes sont notamment considérées comme les vecteurs de diffusion des techniques agricoles modernes qui devraient être capables d'améliorer les productions locales tout en structurant les réseaux de commercialisation des produits agricoles. L'objectif de fixer au niveau régional une partie de l'exode rural a été atteint : les taux d'accroissement démographique des villes moyennes togolaises sont en effet particulièrement élevés (supérieurs à 2 % par an voire même dans certains cas à 4 %), ce qui a effectivement permis de limiter le poids démographique de la capitale. Dans chaque région, autour de la capitale régionale (dans tous les cas une ville moyenne comptant de 50 000 à 100 000 habitants alors que Lomé en

compte plus de 1,5 million) s'est également développé un réseau de petites villes, l'ensemble composant un réseau urbain régional. La présence de quelques équipements publics et la localisation de marchés en font des relais importants entre villes et campagnes. Les investissements publics réduits limitent toutefois l'efficacité des mesures prises. Assogba GUÉZÉRÉ s'intéresse précisément, au terme de sa présentation détaillée de l'évolution depuis 40 ans de l'armature urbaine du Togo, aux mesures qui pourraient permettre un meilleur développement de ce réseau urbain, dont les villes moyennes sont un maillon déterminant.

### *Dépasser les frontières classiques de la ville pour mieux affirmer le rôle et la place des villes moyennes*

Au terme de cette présentation des articles réunis dans ce volume des *Cahiers de démographie locale*, on peut noter le contraste qui apparaît entre les conclusions teintées de pessimisme des travaux qui appréhendent les villes moyennes de manière générale et les perspectives moins sombres qui se dégagent des approches plus localisées. Et le détour par l'Afrique rappelle le rôle de ces villes dans la diffusion la plus équitable possible des ressources publiques et privées dont les populations ont besoin. Sur le plan méthodologique, ce simple constat rappelle tout l'intérêt des approches locales pour une meilleure compréhension des phénomènes plus généraux.

Les approches globales montrent bien le contexte général auquel les villes moyennes doivent faire face et leur relégation relative dans la hiérarchie urbaine. Mais quand on descend à une échelle très localisée, il est possible de mettre en évidence les ressources - spécifiques et très diverses d'une ville moyenne à l'autre - qu'elles peuvent mobiliser pour préserver leur rôle au sein de l'armature urbaine régionale. Le volontarisme des élus locaux et les initiatives locales ne manquent pas, comme les articles d'Elsa MARTIN à propos d'Albi et d'Anne-Lise BÉNARD, Françoise PICHAVANT, Benoît PARENT et Jean-Michel ÉVIN à propos de Voiron le montrent bien. Certes, elles sont incontestablement moins attractives pour les jeunes et les actifs les plus qualifiés que les très grandes villes au sein desquelles est concentrée la grande majorité des emplois de cadres. Mais si l'on élargit le périmètre des villes moyennes à leur bassin de vie, qui comprend des espaces périurbains et ruraux, les villes moyennes continuent, au niveau départemental et régional, de tenir un rôle structurant important. N'est-ce pas finalement à cette échelle,

comme le suggère le travail de Maxime PICARD, qu'il faut appréhender les villes moyennes ? Si l'étalement urbain est au principe même de la métropole, la ville contenue dans des limites géographiques bien identifiables continue de marquer les représentations attachées aux villes moyennes. Dans un pays largement urbanisé, au sein duquel 95 % de la population vit sous l'influence des villes (Brutel, Levy, 2011), où les campagnes sont devenues « urbaines », c'est peut être la manière de définir la ville qu'il faut revoir. De ce point de vue, les villes moyennes constituent le meilleur des laboratoires : encore fortement marquées par une identité historique partagée par le territoire sur lequel elle rayonne, leur taille réduite en comparaison de celle des métropoles et leur diversité en font des supports d'observation privilégiés pour une relecture de la ville en générale. Alors qu'en France, l'État a accéléré la géographie des territoires en décidant de réduire de moitié le nombre de régions et de supprimer les départements, ne faudrait-il pas plutôt commencer par réduire le nombre de communes et définir de nouvelles entités qui tiendraient compte de la façon dont les individus pratiquent la ville aujourd'hui ? Les moyens de communication (physiques et dématérialisés) ont changé le rapport aux distances, ce qui accroît les possibilités de mobilité quotidienne et augmente le périmètre de vie des individus. Les villes moyennes en sont un bon exemple. La ville d'aujourd'hui n'est donc plus seulement définie par la continuité du bâti. Il y a de plus en plus de discontinuité entre les lieux de l'activité professionnelle et des loisirs et ceux de résidence. Peut-être ne faut-il pas distinguer ces deux espaces mais plutôt les appréhender de manière complémentaire, comme un « véritable système productivo-résidentiel » ; dans ce cas, le modèle centre-périphérie devient « incomplet, voire obsolète » (Talandier, 2013). La ville moyenne change alors d'échelle géographique et démographique et l'identité de la commune-centre devient alors la « marque » d'un vaste territoire regroupant la quasi-totalité des fonctions économiques, récréatives et résidentielles d'une même population. C'est donc peut-être dans une démarche ayant pour objet de refonder les nouvelles frontières de la ville, qui s'appuierait sur la réalité construite par ceux qui la vivent et la font au quotidien, que les villes moyennes peuvent espérer réhabiliter toute la place qu'elles occupent au niveau local. Le rôle central qu'elles exercent dans les communautés d'agglomération ou, pour certaines, dans les communautés urbaines, est une première étape. Pourquoi ne pas aller plus loin en reconnaissant que les communes ainsi réunies forment une même ville ? Cela pourrait aus-

si avoir comme vertu de rendre bien plus lisible l'armature urbaine de l'hexagone et de construire des entités régionales fondées sur les interactions entre les espaces de vie des Français. Les villes moyennes n'ont donc peut être pas encore dit leur dernier mot.

## Références bibliographiques

- BAVOUX J.-J., 2002, *La géographie, objet, méthodes, débats*, Armand Colin, coll. « U », Paris, 239 p.
- BÉHAR D., 2007, « La fin des villes moyennes », *Les Echos*, n° 20 068 du 14 décembre 2007, p. 15.
- BÉHAR D., 2011, « Bricolage stratégique et obligation d'innovation », *Revue Urbanisme*, n° 378, pp. 50-51.
- BRUNET R., 1997, *Territoires de France et d'Europe (raisons de géographes)*, Belin, Paris, 319 p.
- BRUTEL C., LEVY D., 2011, « Le nouveau zonage en aires urbaines de 2010. 95 % de la population vit sous l'influence d'une ville », *Insee Première*, n° 1374.
- CAILLY L., 2011, « La question périurbaine revisitée », in L. Cailly, M. Vanhier (dir.), *La France, une géographie urbaine*, Armand Colin, coll. « U », Paris, pp. 213-234.
- CARRIER M., DEMAZIÈRE Ch., 2012, « Introduction. La socio-économie des villes petites et moyennes : questions théoriques et implications pour l'aménagement du territoire », *Revue d'Économie Régionale & Urbaine*, n° 2, pp. 135-149.
- COMMERÇON N., 1999, « Introduction. Villes de transition », in N. Commerçon, P. George (dir.), *Villes de transition*, Anthropos, Paris, pp. 1-4.
- DAVEZIES L., 2008, *La République et ses territoires*, Éditions du Seuil et La république des idées, Paris, 112 p.
- DEMAZIÈRE Ch., SERRANO J., VYE D., 2012, « Introduction. Les villes petites et moyennes et leurs acteurs : regards de chercheurs », *Norois*, n° 223, 2012/2, pp. 7-12.
- DE ROO P., 2011, « Des charnières territoriales à conforter », *Revue Urbanisme*, n° 378, pp. 39-43.

DESSEMONT P., RACINE J.-B., 1995, « Villes et agglomérations suisses », *Geographica Helvetica*, n° 4, pp. 143-168.

DIACT (Délégation interministérielle à l'aménagement et à la compétitivité des territoires), 2007, *Les villes moyennes françaises*, coll. « Travaux », La Documentation française, Paris, 64 p.

ÉDOUARD J.-C., 2012, « La place de la petite ville dans la recherche géographique en France : de la simple monographie au territoire témoin », *Annales de Géographie*, n° 683, pp. 25-42.

FLOCH J.-M., MOREL B., 2011, *Panorama des villes moyennes*, Document de travail, H2011/01, Direction de la Diffusion et de l'Action régionale, Insee, Paris, 33 p.

GEORGE P., 1999, « Les villes moyennes. Géographie des témoins de l'histoire », in N. Commerçon, P. George (dir.), *Villes de transition*, Anthropos, Paris, pp. VII-IX.

LÉGER J.-F., 2011, *Dynamique démographique de l'arrondissement de Béthune*, Néothèque, coll. « Dynamique des populations locales », Strasbourg, 264 p.

LÉGER J.-F., 2012a, « Les villes moyennes en perdition ? », *Population & Avenir*, n° 706, pp. 4-7.

LÉGER J.-F., 2012b, « L'évolution sociodémographique des villes moyennes de 1968 à 2006 », *Espace populations, sociétés*, 2011-3, pp. 557-576.

PUMAIN D., 1999, « Quel rôle pour les villes petites et moyennes des régions périphériques ? », *Revue de géographie alpine*, Tome 87, n° 2, pp. 167-184

RACINE J.-B., 1999, « Conclusion. Entre logique de concentration et logique d'éclatement : la ville ordinaire en transition », in N. Commerçon, P. George (dir.), *Villes de transition*, Anthropos, Paris, pp. 203-217.

SANTAMARIA F., 2012, « Les villes moyennes françaises et leur rôle en matière d'aménagement du territoire : vers de nouvelles perspectives ? », *Norois*, n° 223, 2012/2, pp. 13-30.

TALANDIER M., 2013, « Penser la réciprocité », *Revue Urbanisme*, Hors-série n° 47, p. 22.



TAULELLE F., 2011, « La France des villes petites et moyennes », in L. Cailly, M. Vannier (dir.), *La France, une géographie urbaine*, Armand Colin, Paris, pp. 149-168.

TESSON F., 2012, « Se reconnaître et se revendiquer comme « ville moyenne » : postures d'acteurs locaux en France, en Espagne et au Portugal dans le cadre du programme INTERREG « ATI » », *Norois*, n° 223, 2012/2, pp. 31-42.

Jean-François LÉGER

### **Présentation. Entre métropolisation et périurbanisation, quel avenir pour les villes moyennes ?**

Alors que les villes moyennes ont joué un important rôle d'intermédiation entre les modes de vie urbains et le milieu rural, elles paraissent aujourd'hui en France sur le déclin, menacées d'un côté par la concentration toujours plus importante dans les métropoles des ressources économiques, culturelles, politiques et médiatiques et, de l'autre, par l'attractivité résidentielle du périurbain. Ce nouveau contexte appelle un renouvellement des recherches sur cette strate urbaine qui ne bénéficie pas du même intérêt, de la part de la communauté scientifique, que les très grandes agglomérations. Pourtant, les villes moyennes accueillent toujours plus d'un cinquième de la population française et elles continuent d'exercer, au sein des régions, des charges de centralité importantes. Ce numéro des *Cahiers de démographie locale* entend précisément participer à ce travail d'actualisation de la recherche sur les villes moyennes.

L'articulation d'approches locales et de travaux appréhendant les villes moyennes à une échelle plus agrégée (la région, le pays), ainsi que des éclairages étrangers, permettent de dépasser le bilan pessimiste que l'on peut tirer de leur évolution récente et d'ouvrir quelques perspectives. L'une d'elle consiste à revoir les périmètres de la ville. Les moyens de communication (physiques et dématérialisés) contemporains rendent en effet obsolètes les contours historiques de la ville. Aujourd'hui, les lieux de résidence, d'activité professionnelle et de loisirs sont bien souvent différents et s'étendent sur un périmètre qui peut largement dépasser ceux de la commune. Les pouvoirs publics en ont conscience et planifient dorénavant l'organisation territoriale locale dans le cadre de réseaux de communes (communautés urbaines, communautés d'agglomération, SCoT, etc.). Et si le salut des villes moyennes passait précisément par une refonte des contours de la ville qui embrasserait l'ensemble des fonctions productives, récréatives et résidentielles locales pour former un véritable système ?

Plutôt que de repenser la carte territoriale en fusionnant d'abord les régions, ne serait-il pas plus pertinent de commencer par regrouper les territoires qui font sens pour les individus, ceux qu'ils définissent au quotidien aux travers des mobilités inhérentes à leurs activités et à leurs choix en matière de résidence ? Ce travail certes plus complexe que le redécoupage « au doigt mouillé » des régions aurait aussi le mérite de rendre plus lisible le maillage territorial tout en l'actualisant. Il pourrait aussi servir de base de réflexion à la définition d'une armature régionale véritablement raisonnée. Les villes moyennes n'ont donc peut être pas dit leur dernier mot.



# Une définition contemporaine des contours géographiques d'une ville moyenne. Le cas de Béthune

Maxime PICARD\*

Avec plus de 25 500 habitants, Béthune est en 2010 la 7<sup>ème</sup> commune la plus peuplée du département du Pas-de-Calais (la première étant Calais avec plus de 73 500 habitants). Elle fait partie des 24 communes de plus de 10 000 habitants du département et des 8 de plus de 20 000.

Comme la majorité des principales communes du Pas-de-Calais, Béthune perd des habitants depuis 1999. Néanmoins, le déficit démographique s'avère être moins important à Béthune (- 0,7 % entre 1999 et 2010) que dans les autres grandes communes du département (- 1,6 % en moyenne et jusqu'à - 4 % à Liévin, Calais ou Boulogne-sur-Mer).

Toutefois, cette décroissance est à appréhender avec prudence compte tenu des changements de périmètre démographique que la ville a connus au cours des vingt dernières années. En effet, la commune de Béthune a connu une fusion en 1990 puis une défusion en 2007 avec la même commune de Verquigneul. Elle a également connu une fusion avec la commune de Beuvry en 1993 puis une défusion en 1997. Surtout, lors des défusions, les contours des communes ont été légèrement modifiés. L'Insee se montre d'ailleurs très réservé dans son analyse des variations démographiques récentes de Béthune. On peut toutefois sans ambiguïté noter que le solde migratoire est largement déficitaire, contrairement au solde naturel qui demeure positif (+ 0,5 % entre 1999 et 2006) et qui est conforme à la tendance régionale (assez élevée).

---

\* Agence d'Urbanisme de l'Arrondissement de Béthune (AULAB). Courriel : m.picard@aulab.fr  
Cet article a bénéficié du concours de Jean-Michel Hurrier (AULAB) et Laure Noury (AULAB). J-M. Hurrier a contribué à l'élaboration de la méthode de définition 1) des agglomérations « visibles » et 2) de l'agglomération multipolaire de Béthune. Il a également supervisé les cartes présentées dans ce texte, qui ont été réalisées par L. Noury.

Il apparaît donc que la commune souffre depuis quelques années d'un manque d'attractivité, ce qui se traduit par un faible renouvellement de population. Mais ce constat est-il le même lorsque l'on élargit le périmètre de la ville au-delà de ses frontières communales ? Le bilan démographique est-il aussi négatif quand on appréhende cette commune dans son contexte local et régional ?

Cette interrogation a été le point de départ d'un questionnement plus général sur les contours de la ville contemporaine, qui intervient au moment même de la nouvelle définition par l'Insee des aires urbaines (Brutel, Levy, 2011). À quelle réalité renvoient, localement, les concepts d'agglomération (ou unité urbaine) ou d'aire urbaine ? Ces périmètres géographiques sont-ils les plus pertinents pour décrire les contours de la ville moyenne contemporaine, telle qu'elle est perçue par les acteurs locaux ou/et ses habitants ? Peut-on (doit-on) proposer d'autres découpages territoriaux que ceux proposés par l'Insee ?

Ces questions constituent la trame du présent article. Nous caractériserons tout d'abord la ville de Béthune selon les contours géographiques proposés par l'Insee. Puis, dans un deuxième temps, à partir des réalités locales, nous proposerons des périmètres alternatifs que nous soumettrons, dans un troisième temps, à une analyse des déplacements pendulaires et des migrations résidentielles afin d'approcher, *in fine*, les contours de la ville « visible », de la ville « vécue », et de la ville « réelle » de Béthune.

## Béthune, une ville moyenne ? Éléments de contexte régional et local

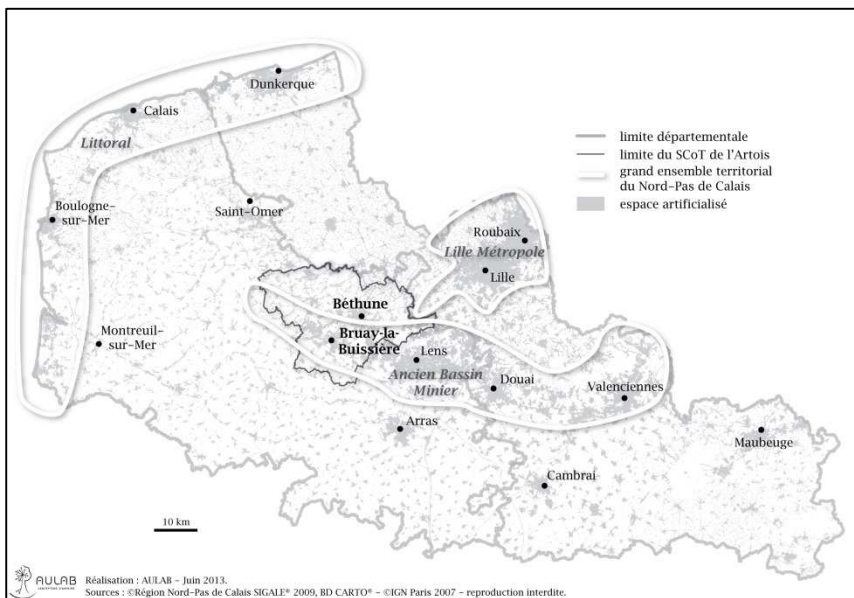
### *Localisation géographique : entre métropole lilloise et ancien bassin minier*

La commune de Béthune est située au centre de la région Nord-Pas-de-Calais (carte 1), une des régions les plus peuplées et les plus denses de France : c'est la 3<sup>ème</sup> région de province avec plus de 4 000 000 d'habitants en 2006 et la 2<sup>ème</sup> plus dense (derrière l'Île-de-France).

L'essor démographique des communes du Nord-Pas-de-Calais s'est essentiellement opéré via les activités productives de la 1<sup>ère</sup> révolution industrielle, autrement dit les activités liées à l'extraction du charbon

dans l'ancien bassin minier et la production de textiles dans la métropole lilloise.

Carte 1. Béthune dans son contexte régional



Sources : Région Nord-Pas-de-Calais SIGALE 2009, BD CARTO – IGN 2007. Réalisation : AULAB, 2013

Si, depuis, la localisation des principaux bassins de vie n'a guère évolué, on observe néanmoins une recomposition démographique depuis la période des Trente Glorieuses. Elle a d'abord été induite par des changements et des mutations économiques, notamment le développement de la métropole lilloise et la reconversion économique dans l'ancien bassin minier. Elle a ensuite été encouragée par l'absence de contraintes géographiques et l'amélioration des voies de communication. Les principales communes du département et plus généralement les principaux ensembles urbains ont été les premiers à bénéficier de la croissance de la population. Puis ces foyers démographiques ont vu leur densité diminuer sous l'effet de l'étalement urbain et de la périurbanisation. De ce fait, « la structure démographique actuelle du Nord-Pas-de-Calais tend vers un continuum urbain, particulièrement dense, de la métropole lilloise à l'ancien bassin minier » (Insee, 2011). En raison de la concentration des équipements (administratif, enseignement, santé, commerce,

axes de transport, etc.) mais aussi des emplois, cet ensemble géographique concentre l'essentiel de la population et la majeure partie des activités de la région.

Béthune se trouve précisément sur la bordure ouest de l'ancien bassin minier du Nord-Pas-de-Calais. Pour reprendre les termes employés par M. Saint-André, maire de Béthune depuis 2008, elle se localise dans « un espace charnière entre espace minier en reconversion et espace périurbain résidentiel de la troisième couronne de Lille » (Aulab, 2012a).

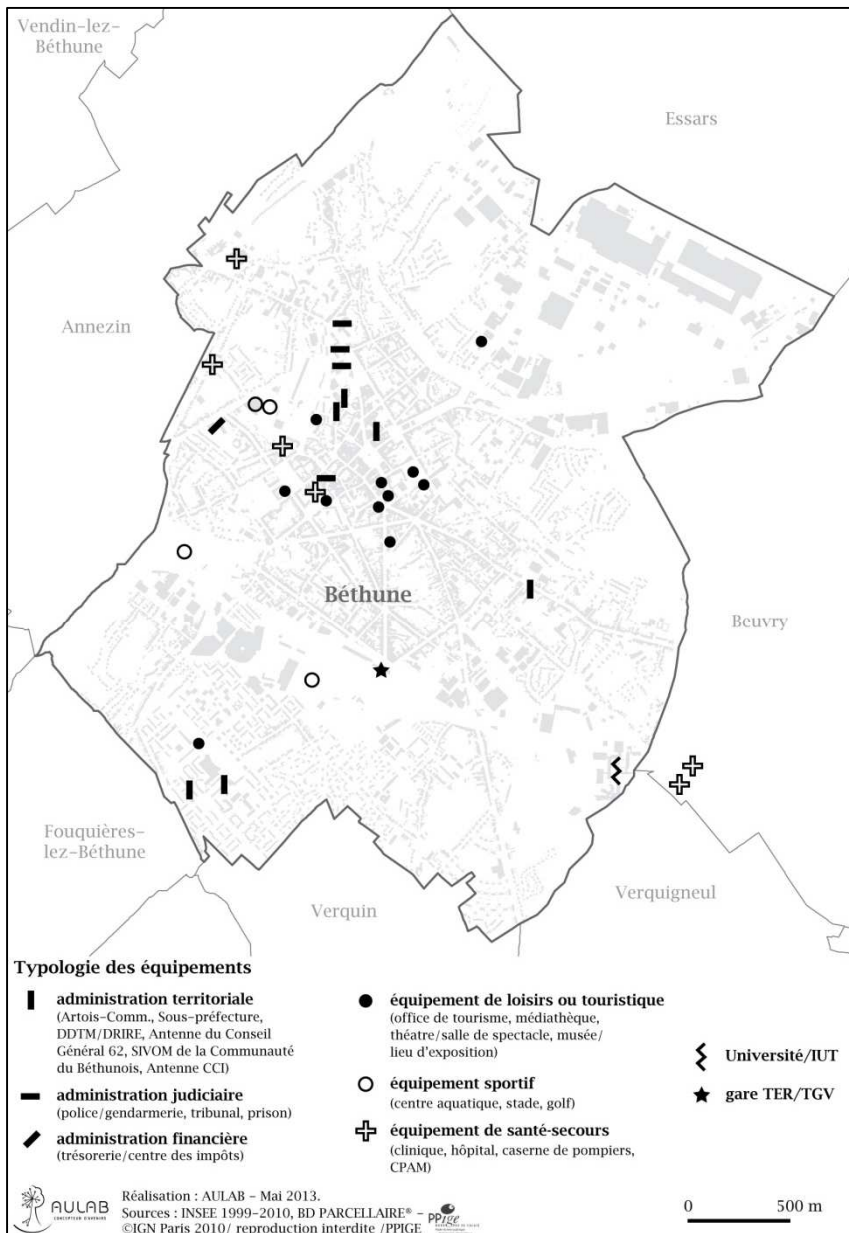
Cette commune au fort passé historique a connu son principal développement au 19<sup>ème</sup> siècle avec le transport du charbon. Située sur la frange de l'ancien bassin minier, elle s'est développée grâce au transport fluvial et ferroviaire du charbon dont les principaux sites d'extractions bordaient les villes minières voisines de Bruay-la-Buissière, Marles-les-Mines, Auchel, Calonne-Ricouart, Divion, Haillicourt, etc.

Après l'interruption de l'exploitation du charbon dans l'arc minier du Nord-Pas-de-Calais, la commune de Béthune a su profiter de l'installation de grandes industries pour entreprendre sa reconversion économique. Comme beaucoup de communes de la région mais également d'autres régions concernées par la nécessaire reconversion industrielle, Béthune s'est orientée vers l'industrie et les équipementiers automobiles, la métallurgie, la plasturgie ainsi que l'industrie alimentaire, autant de secteurs économiques aujourd'hui en difficulté. C'est enfin le secteur du commerce et notamment le commerce de grande distribution qui a également permis à Béthune (mais aussi dans de nombreuses autres communes de la région) de créer des emplois et de diversifier l'activité économique locale.

### *Un pôle de concentration locale des équipements publics*

La commune de Béthune joue le rôle de pôle institutionnel et administratif pour un nombre considérable de communes de l'aire urbaine. De ce fait, Béthune concentre de nombreux équipements publics dont certains sont structurants (carte 2).

Carte 2. Les équipements de la commune de Béthune





Cette commune accueille ainsi une sous-préfecture, une trésorerie, le centre des impôts, le tribunal de grande instance, une antenne du conseil général et de la CCI<sup>(1)</sup>, la DREAL<sup>(2)</sup>, un office du tourisme, la CPAM<sup>(3)</sup>, l'hôtel de la Communauté d'Agglomération Artois Comm, un hôtel de police et de gendarmerie, le SDIS<sup>(4)</sup>, ainsi qu'une prison (carte 2)<sup>(5)</sup>. Le principal équipement de santé (CHR) est localisé dans une commune limitrophe. Béthune concentre également une partie de l'université de l'Artois (principalement la faculté des sciences et un IUT). Enfin, elle possède un certain nombre d'équipements culturels et sportifs (médiathèques, théâtre, musée, centres d'expositions, piscine, stade...).

Aussi, en 2008, plus d'un emploi sur trois à Béthune concerne les secteurs de l'administration publique, de l'enseignement, de la santé humaine et de l'action sociale ; 15 % des emplois sont notamment dédiés à l'administration publique.

### *Une centralité politique locale*

La présence de ces équipements publics contribue à l'influence que Béthune exerce sur un ensemble de communes. On peut désigner cette entité par le terme d'agglomération. Le terme d'agglomération fait d'ailleurs référence à différents territoires selon qu'on l'envisage sous l'angle urbain ou politique (intercommunal<sup>(6)</sup>). Sur le plan urbain, il s'agit de l'espace caractérisé par la continuité du bâti autour d'une ville-centre. Sous l'angle politique ou intercommunal, il s'agit de plusieurs entités administratives interconnectées, mais pas nécessairement agglomérées, dont l'objectif est d'améliorer la vie de ses habitants en gérant et en

---

(1) Chambre du Commerce et de l'Industrie

(2) Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement

(3) Caisse Primaire d'Assurance Maladie

(4) Service Départemental d'Incendie et de Secours du Pas-de-Calais

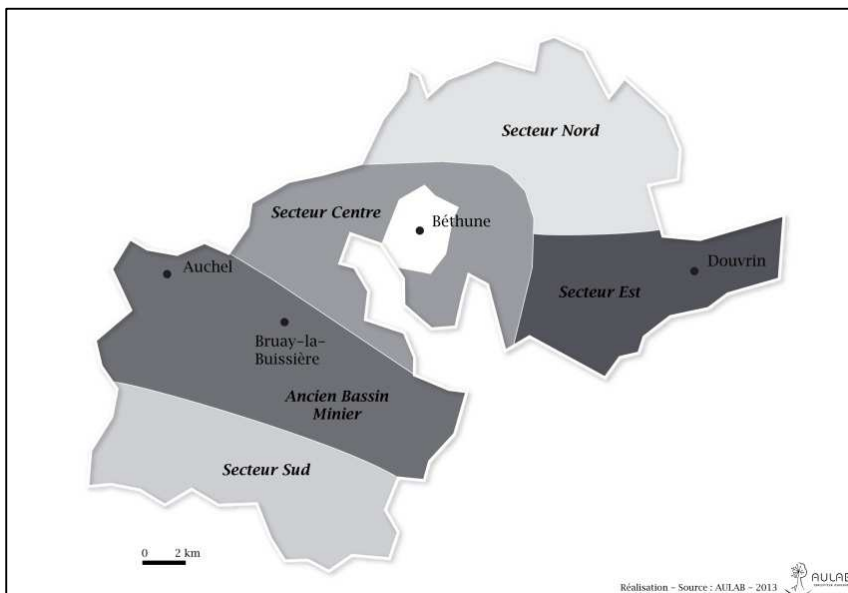
(5) Les données relatives aux équipements présents sur le SCoT de l'Artois proviennent de la base de données des équipements réalisée et mise à jour par l'AULAB (2013) à partir d'une campagne de diagnostic fonciers communaux et d'un travail de recherche complémentaire.

(6) L'intercommunalité est le regroupement de communes ou de municipalités dans une structure légale en vue de coopérer dans un ou plusieurs domaines comme l'eau, les ordures, les transports, les infrastructures comme les piscines ou bibliothèques, le développement économique, l'aménagement ou l'urbanisme. Cette structure intercommunale peut prendre la forme juridique d'une association comme l'Eurodistrict trinational de Bâle, d'un Etablissement public de coopération Intercommunale (EPCI) à fiscalité propre ou non, ou d'une société privée.

agissant sur leur quotidien par la conception d'un projet commun autour de plusieurs compétences : notamment le développement économique, l'aménagement du territoire, l'équilibre social de l'habitat, la politique de la ville et le transport urbain. Béthune est engagée dans deux ensembles intercommunaux, la communauté d'agglomération Artois Comm et le Schéma de Cohérence Territorial (SCoT) de l'Artois, le premier étant emboîté géographiquement et politiquement dans le second.

Comme beaucoup d'autres villes en France, Béthune et un ensemble de 58 autres communes ont choisi de se regrouper (en décembre 2001) avec en commun la volonté d'élaborer un « projet de développement au sein d'un périmètre de solidarité ». C'est ainsi que fut constituée la « Communauté d'Agglomération Artois Comm », un territoire de projet qui regroupe plus de 206 000 habitants (en 2010) autour d'un pôle urbain, la commune de Béthune. Cette agglomération « politique » regroupe des communes de natures différentes (carte 3).

Carte 3. La Communauté d'Agglomération Artois Comm et ses secteurs



Source – Réalisation : AULAB, 2013

On distingue ainsi :

- des communes rurales sur la partie sud-ouest du territoire (le secteur Sud sur la carte 3 ou « les collines de l'Artois ») ainsi qu'au nord-est (le secteur Nord sur la carte 3 ou le « Bas Pays ») ;
- un territoire à caractère urbain composé de trois ensembles : les communes de « l'ancien bassin minier », « Béthune et sa périphérie » (secteurs de Béthune et du Centre sur la carte 3) et les communes de « l'Est d'Artois Comm » (secteur Est sur la carte 3).

Cet ensemble est lui-même une partie d'un ensemble intercommunal de plus grande importance, le SCoT de l'Artois, mais dont l'échelle est, contrairement à la communauté d'agglomération Artois Comm dont les usagers perçoivent bien l'action, probablement moins concrète pour les habitants.

Ce document stratégique de planification territoriale géré par un syndicat mixte de coopération intercommunal<sup>(7)</sup> (le Syndicat Mixte d'Etudes pour le SCoT de l'Artois) réunit 100 communes et 4 intercommunalités avec pour projet commun d'assurer :

- la cohérence de l'ensemble des documents d'urbanisme communaux (Programmes Locaux d'Urbanisme, Plan d'Occupation des Sols, cartes communales...) ;
- des politiques sectorielles dans le domaine des déplacements (PDU), de l'habitat (PLH) ;
- des implantations commerciales (SDUC).

Il s'agit par conséquent d'un territoire où les projets intercommunaux sont mis en cohérence, avec la volonté d'avancer ensemble. Cet ensemble de communes dont le périmètre est d'ailleurs très proche de l'arrondissement<sup>(8)</sup> ou de la Zone d'Emploi de Béthune-Bruay<sup>(9)</sup> compte

---

(7) Le syndicat mixte est un type de structure de coopération intercommunale qui existe en France, créé par le décret-loi du 30 octobre 1935, afin de permettre à des collectivités de s'associer entre elles ou avec des établissements publics.

(8) L'arrondissement est une circonscription administrative de l'État. C'est la zone géographique dont le chef-lieu est la sous-préfecture.

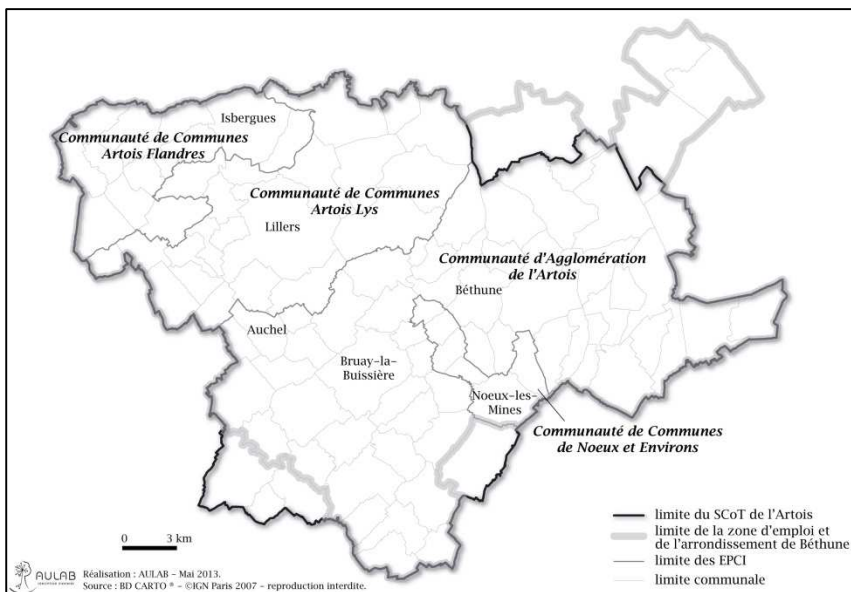
(9) Une zone d'emploi est un espace géographique à l'intérieur duquel la plupart des actifs résident et travaillent, et dans lequel les établissements peuvent trouver l'essentiel de la main d'œuvre nécessaire pour occuper les emplois offerts.

plus de 275 000 habitants en 2010. Il est composé de 4 intercommunalités (carte 4) :

- la Communauté d'Agglomération Artois Comm,
- la Communauté de Communes Nœux et Environs (plus de 18 000 habitants),
- la Communauté de Communes Artois Lys (près de 35 000 habitants),
- la Communauté de Communes Artois Flandres (près de 18 000 habitants).

Le SCoT de l'Artois apparaît comme un territoire de référence, il constitue par conséquent une échelle pertinente en matière d'observation.

Carte 4. Les territoires « politiques » de Béthune

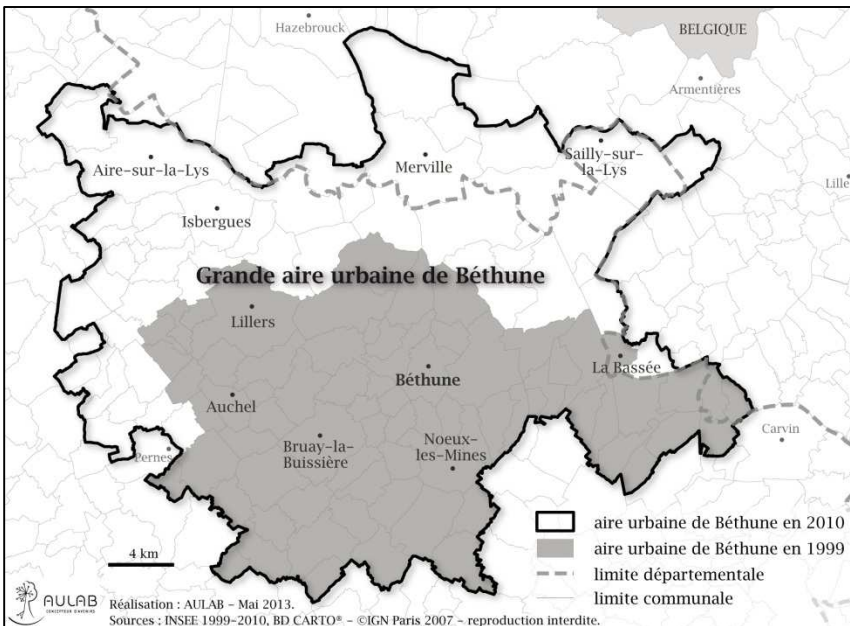


Source : BD CARTO – IGN, 2007. Réalisation : AULAB, 2013

### *Une sphère d'influence qui s'étend ? Pas si sûr. Les limites locales du zonage en aire urbaine*

L'aire urbaine<sup>(10)</sup> de Béthune compte 122 communes en 2010 au sein desquelles résident environ 365 000 personnes, ce qui la place au 27<sup>ème</sup> rang parmi les 241 grandes aires urbaines françaises. Entre 1999 et 2010, l'aire urbaine de Béthune est passée de 74 à 122 communes (carte 5) et de 268 500 à plus de 364 000 habitants ; ce gain démographique de près de 100 000 personnes (plus du tiers de l'effectif initial) est l'un des plus élevés constatés parmi les aires urbaines françaises. Il reflète très imparfaitement les évolutions qu'a connues cette ville.

Carte 5. L'aire urbaine de Béthune



Source : Insee, 1999-2010, BD CARTO – IGN, 2007. Réalisation : AULAB, 2013

(10) L'aire urbaine définie par l'Insee est un ensemble de communes d'un seul tenant et sans enclave. Elle est composée d'un noyau, le pôle urbain, et d'une couronne périurbaine. Le pôle urbain est une unité urbaine offrant un nombre minimal d'emplois. La couronne périurbaine regroupe des communes dont une partie significative de la population travaille dans le pôle urbain. Pour plus d'informations à l'échelle nationale, cf. Brutel et Levy, 2011 ; à l'échelle locale, cf. AULAB, 2012c.

Un décalage apparaît clairement entre le concept d'aire urbaine et l'observation de « terrain ». En effet, Béthune et son agglomération ne semblent pas s'être tant développées et urbanisées en à peine plus de dix ans. C'est en réalité l'évolution du concept d'aire urbaine qui a joué un rôle majeur dans cette croissance. Le zonage en aire urbaine paraît donc peu pertinent, à l'échelle locale, pour rendre compte des évolutions du rayonnement local de Béthune. Cette réserve ne vaut pas seulement pour cette ville. P. Julien (2008) nuance aussi et de manière plus générale l'intérêt du zonage en aire urbaine. Il souligne notamment que :

- l'extension progressive des aires urbaines rend ces dernières de moins en moins satisfaisantes pour des analyses sur l'emploi au niveau local<sup>(11)</sup> ;
- la seule utilisation du zonage en aires urbaines ne permet pas une étude précise de l'étalement urbain et de l'influence des villes ;
- inclure intégralement des unités urbaines au sein des aires urbaines peut parfois conduire à regrouper des territoires qui, en pratique, ne sont pas liés entre eux, notamment en termes d'accès à l'emploi et aux équipements.

En effet, les aires urbaines sont construites autour de pôles urbains que sont les unités urbaines. Leur définition est en partie basée sur la notion d'évolution du bâti et donc d'étalement urbain<sup>(12)</sup>. Entre 1999 et 2010, elles se sont étendues et dans bien des cas cela s'est conclu par la fusion d'unités urbaines et, par répercussion, à l'agrandissement des aires urbaines concernées (notamment dans les régions Nord-Pas-de-Calais, Languedoc-Roussillon et Provence-Alpes-Côte d'Azur). On constate par conséquent une perte de légitimité du périmètre obtenu puisque l'analyse de certaines thématiques comme l'emploi par exemple s'avère beaucoup moins pertinente sur ces territoires dont les pôles d'emploi sont multiples et dont le périmètre est trop large.

Ces critiques, qui peuvent être reprises telles qu'elles pour le cas de Béthune, conduisent donc à repenser la définition des contours de la

---

(11) Cette remarque est relative au zonage de 1999, or ce phénomène s'est accentué dans le zonage de 2010, et tout particulièrement dans le Béthunois.

(12) L'étalement urbain est une expression désignant le phénomène de développement des surfaces urbanisées en périphérie des villes.

ville. Toutefois, en dépit de ces réserves, il apparaît que Béthune peut être considérée, au sens entendu par l'Insee, comme une ville moyenne :

- c'est une aire urbaine dont la ville-centre compte de 20 000 à 100 000 habitants ;
- elle est caractérisée par un nombre d'emplois publics importants, une croissance démographique portée par sa périphérie, la fuite des jeunes adultes au profit des plus grandes villes et une proportion de personnes âgées supérieure à la moyenne nationale.

## La délimitation des contours de la ville : de l'unité urbaine à l'agglomération « visible »

### *Une ville aux contours mal définis par le concept d'unité urbaine de l'Insee*

Si Béthune est incontestablement une ville moyenne, ses contours n'en demeurent pas moins encore flous. Traditionnellement, on assimile la ville à son agglomération urbaine constituée par une ville-centre et sa banlieue immédiate. Il s'agit dans ce cas d'assembler des banlieues dans la continuité du bâti d'un centre urbain. L'agglomération prend donc la forme d'un ensemble urbain continu et ininterrompu. La définition d'unité urbaine de l'Insee constitue en quelque sorte la conception officielle de l'agglomération, sur laquelle on applique notamment la politique nationale de logement (par exemple l'article 55 de la loi SRU<sup>(13)</sup>). Elle repose sur trois critères :

- la continuité du bâti : l'espace entre deux constructions doit être inférieur à 200 mètres ;
- le seuil de population : au moins 2 000 habitants doivent résider dans la zone de bâti continu ;

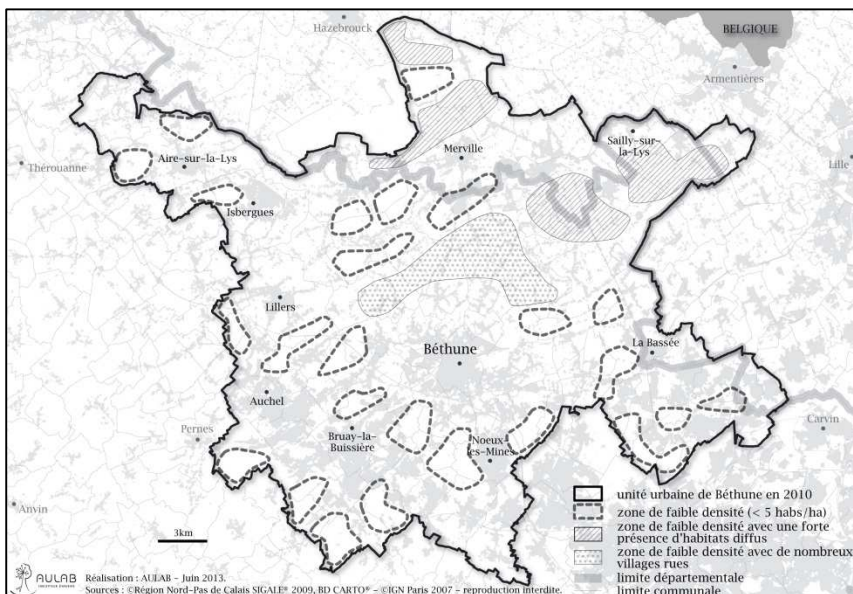
---

(13) L'article 55 de la loi sur la Solidarité et le Renouvellement Urbain (SRU) vise notamment à imposer un quota de logements sociaux aux communes d'une certaine taille. Celle-ci s'applique aux « agglomérations Insee », c'est-à-dire aux unités urbaines de plus de 50 000 habitants comprenant une commune de plus de 15 000 habitants, dont la croissance démographique est positive.

- la répartition de la population : chaque commune de l'unité urbaine doit concentrer plus de la moitié de sa population dans la zone de bâti continu.

Avec l'adoption de cette définition, l'unité urbaine de Béthune, très étendue (93 communes pour plus de 350 000 habitants en 2007) comprend de nombreux « espaces de vide », des ruptures agricoles et des zones de très faible densité de population (carte 6).

Carte 6. L'unité urbaine de Béthune de 2010



Sources : Région Nord-Pas-de-Calais SIGALE® 2009, BD CARTO – IGN 2007. Réalisation : AULAB, 2013

Force est de constater que ce territoire ne coïncide pas totalement avec la conception d'agglomération comme un continuum urbain cohérent évoqué précédemment, mais reflète d'avantage l'urbanisation galopante mais non uniformément répartie, ce qui se traduit par des « mitages »<sup>(14)</sup> du territoire. De ce fait, il apparaît nécessaire de proposer des critères plus adaptés à la ville moyenne de Béthune afin de délimiter une agglomération.

(14) Le mitage est une conséquence de l'étalement urbain. Il désigne l'implantation d'édifices dispersés dans un paysage naturel. En France, le mitage s'oppose au caractère concentré des villages traditionnels.



mération « visible » : une continuité dense du bâti et de la population, se décomposant en un centre urbain et sa périphérie directe, sans rupture géographique et démographique.

### *L'agglomération « visible » de Béthune*

Quatre règles simples ont été retenues. Les deux premières sont celles sur lesquelles l'Insee définit les agglomérations :

- le premier concerne la détermination du centre urbain. Celui-ci doit être une commune de plus de 10 000 habitants ;
- le deuxième correspond à la distance entre 2 bâtiments (habitat, commercial, et industriel) qui ne doit pas excéder 200 mètres.

La prise en compte de deux critères supplémentaires constitue l'originalité de notre démarche :

- les communes doivent concentrer plus de la moitié de leur population dans la zone de bâti continu (troisième critère) ;
- le quatrième critère est basé sur la règle de densité de population. Afin d'exclure les « espaces de vide » de l'agglomération et éviter les cas d'habitations isolées qui, en vertu de la règle des 200 mètres, font le lien entre plusieurs ensembles urbains, nous avons retenu une densité de population minimale de cinq habitants à l'hectare par carreau de 200 mètres sur 200 mètres. Le choix de cinq habitants à l'hectare (ou 20 habitants par carreau<sup>(15)</sup>) correspond sur le territoire de Béthune à la densité de population minimale observée dans le milieu urbain. Cette contrainte démographique permet d'exclure les cas de mitage.

Cette méthode comporte néanmoins certaines limites, notamment en milieu urbain de type « conurbation »<sup>(16)</sup>. En effet, certains éléments de paysages naturels (terrils<sup>(17)</sup>), bâtiments industriels (usines), infrastruc-

---

(15) Le carroyage est une méthode de l'Insee consistant à découper le territoire français en mailles régulières de forme carrée et de taille fixe (200 m × 200 m ou 1 km × 1 km). Ce découpage permet - pour certaines analyses - de s'affranchir des limites administratives habituelles (communes ou IRIS par exemple).

(16) Une conurbation est une agglomération formée par la réunion de plusieurs centres urbains initialement séparés par des espaces ruraux.

(17) Un terril est une accumulation, de forme conique, de résidus miniers. Il est composé principalement de schistes et en plus petite quantité de grès carbonifères et de résidus divers (parfois pollués). On parle de verse ou de terrasse quand l'accumulation est plate.

tures de transport, etc., peuvent constituer une rupture entre deux zones habitées et denses.

Pour l'agglomération de Béthune, le cas se présente au sud de la commune de Verquin (carte 7), dont la rupture de densité de population avec la commune de Nœux-les-Mines est engendrée par l'existence d'un teruil. Sans celui-ci, la commune de Nœux-les-Mines aurait pu faire partie de l'agglomération de Béthune.

Avec cette méthode, l'agglomération de Béthune (carte 7) représente un ensemble urbain et dense de 51 851 habitants (en 2010) qui s'étend sur 11 communes. Sur le terrain, cet espace correspond à la ville-centre de Béthune et à sa première couronne, qui est composée de communes qui, avec le phénomène de périurbanisation<sup>(18)</sup> et d'étalement urbain<sup>(19)</sup> (le long des axes de transport), se sont progressivement rattachées à Béthune.

Les communes de cette 1<sup>ère</sup> couronne accueillent plus de 26 000 habitants (en 2010), soit quasiment le même nombre d'habitants que la ville-centre de Béthune. Mais contrairement à Béthune, leur population a augmenté de 0,8 % entre 1999 et 2010. Certaines communes comme Fouquereuil (20,5 % en 11 ans), Drouvin-le-Marais (33,3 %) ou Vaudricourt (10,4 %) ont même connu une très forte croissance démographique.

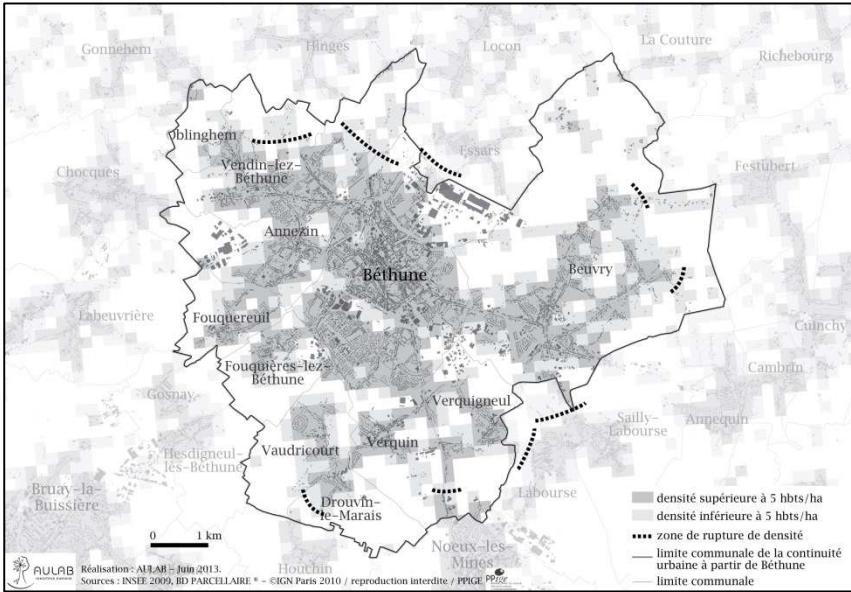
Les communes de la 1<sup>ère</sup> couronne de Béthune présentent toutes les caractéristiques morphologiques et démographiques de la « banlieue pavillonnaire » (carte 8). En effet, leurs centres bourgs ont connu une urbanisation par extension pavillonnaire dans les années 1990. De cette manière, l'urbanisation le long des principaux axes de transport, l'essor des zones d'activité, des zones commerciales et industrielles ont fini par « souder » ces communes de la 1<sup>ère</sup> couronne à Béthune. Aujourd'hui, la population de ces communes est principalement composée de propriétaires et de ménages avec enfant(s).

---

(18) La périurbanisation désigne le processus de « retour » ou « fuite » des citadins vers les campagnes, à partir de la fin des années 1960 et du début des années 1970, dans des espaces périurbains qualifiés de ruraux.

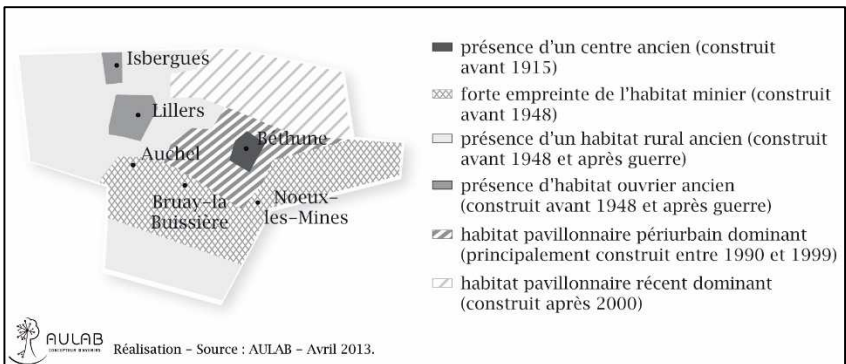
(19) L'étalement urbain est une expression désignant le phénomène de développement des surfaces urbanisées en périphérie des villes

Carte 7. L'agglomération « visible » de Béthune



Sources : Insee 2009, BD PARCELLAIRE – IGN 2010. Réalisation : AULAB, 2013

Carte 8. Typologie du logement sur le SCoT de l'Artois



Source - Réalisation : AULAB, 2013

### *Béthune, le pôle urbain d'une agglomération multipolaire*

L'application du concept d'agglomération « visible » au reste du SCoT de l'Artois permet d'isoler deux autres ensembles voisins de l'agglomération de Béthune : l'agglomération de Bruay-la-Buissière et celle d'Auchel.

Ces deux ensembles font partie du secteur de l'ancien bassin minier de la Communauté d'Agglomération Artois Comm et se situent à l'extrémité ouest de l'ancien bassin minier du Nord-Pas-de-Calais.

Le secteur de l'ancien bassin minier présente une morphologie urbaine spécifique. En effet, l'essor économique résultant de l'exploitation minière engendra un « boom » démographique. Les communes se sont ainsi fortement étendues et étalées sous la forme de cités minières<sup>(20)</sup>.

Bruay-la-Buissière, la 2<sup>ème</sup> ville du SCoT de l'Artois (environ 23 400 habitants en 2010), était l'une des plus grandes « villes minières », mais depuis l'arrêt de production de charbon, elle est en décroissance démographique continue. Bruay-la-Buissière est au centre d'une agglomération « visible » composée de 8 communes et de plus de 54 000 habitants (en 2010). Depuis 1999, 6 communes sont en décroissance démographique. Aussi, la population de l'agglomération a diminué de 1,7 % en un peu plus de 10 ans.

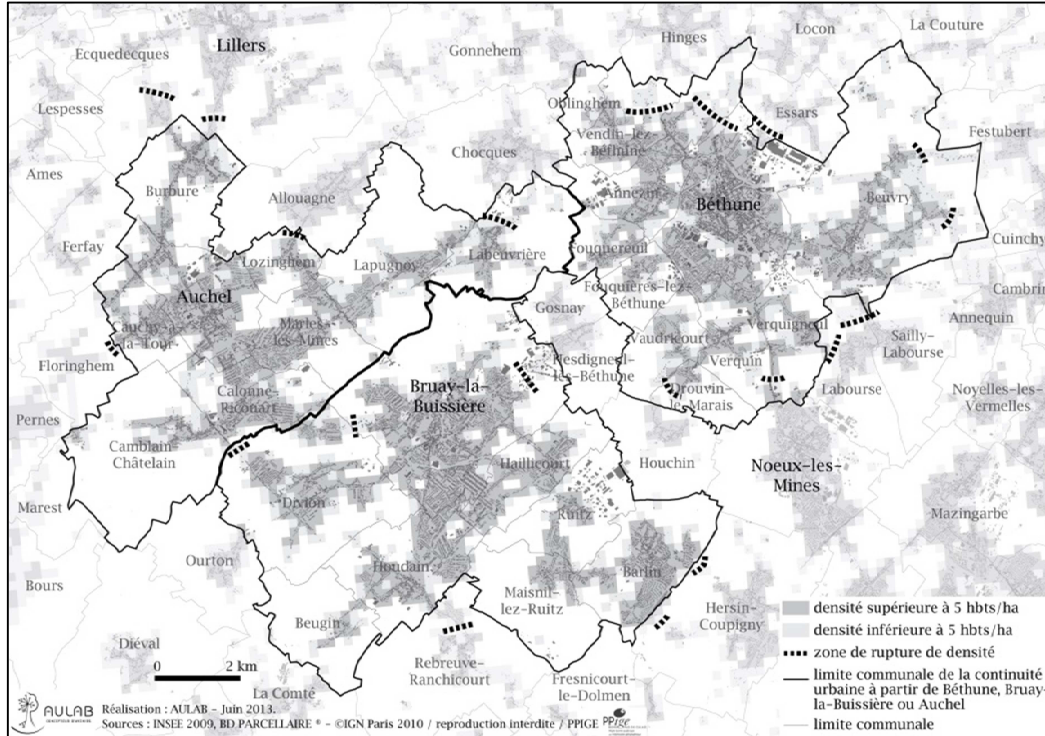
Auchel (11 000 habitants en 2010) est au centre d'une agglomération de 36 400 habitants répartis sur 9 communes, qui a vu, pour les mêmes raisons, sa population baisser de 1,2 % sur la même période.

La carte 9 révèle le caractère contigu de ces 3 agglomérations « visibles » : Béthune, Bruay-la-Buissière et Auchel. Dès lors il apparaît pertinent de les regrouper puisqu'elles présentent une forme d'agglomération multipolaire. Cette agglomération multipolaire compte plus de 142 000 habitants en 2010, soit plus de la moitié de la population du territoire du SCoT de l'Artois et plus des 2/3 de la population de la Communauté d'Agglomération Artois Comm.

---

(20) Ensemble concerté d'habitat minier, généralement mono-familial. Elle constitue, à l'origine, une zone essentiellement résidentielle exclusivement destinée aux mineurs d'une même mine et à leur famille. Elle peut être accompagnée d'équipements collectifs. Il s'agit d'un habitat individuel mitoyen à forte densité de population.

Carte 9. L'agglomération multipolaire de Béthune



Sources : Insee 2009, BD PARCELLAIRE – IGN 2010. Réalisation : AULAB, 2013

Enfin, contrairement à Béthune qui concentre de nombreux équipements administratifs et institutionnels, Bruay-la-Buissière et Auchel sont seulement des pôles démographiques et urbains. C'est pourquoi une hiérarchie peut être établie entre, d'une part, Béthune - la ville-centre - et, d'autre part, Bruay-la-Buissière et Auchel que l'on peut d'avantage considérer comme des pôles secondaires ou structurants.

## Les contours de l'agglomération « visible » à l'épreuve de la mobilité pendulaire : l'émergence de l'agglomération « vécue »

L'aspect purement urbain permet de définir l'agglomération « visible » de Béthune. On peut confronter ce territoire à celui que les habitants délimitent eux-mêmes au travers de leurs déplacements quotidiens, au premier rang desquels on peut situer la mobilité pendulaire. Leurs pratiques et leurs usages quotidiens définissent les contours d'une agglomération « vécue ». Nous tenterons par conséquent d'introduire la notion d'emploi et de déplacements domicile-travail dans la définition de l'agglomération « visible » afin de la mettre à l'épreuve. Le territoire « visible » n'a de sens que s'il correspond à une réalité « vécue » par ceux qui l'habitent. Pour cela, le choix de seuils, de ratios ou de critères précis paraissent hors propos, tant les situations sont multiples sur le territoire français. Aussi, il sera d'avantage question de légitimer (ou non) la pertinence d'une délimitation de la ville-moyenne fondée sur un double continuum : urbain (appréhendé via la continuité du bâti) et démographique (approché par des seuils minimum de densité de population).

Pour analyser les déplacements domicile-travail<sup>(21)</sup>, nous sommes partis d'un territoire plus large que l'agglomération « visible », le SCoT de l'Artois, afin de tenir compte de l'environnement immédiat dans lequel s'inscrit l'agglomération « visible » de Béthune. Il a été divisé en plusieurs secteurs qui ont été élaborés à l'issue de l'enquête ménage réalisée par l'Insee entre 2004 et 2005 (Aulab, 2005).

Comme le montre la carte 10, les secteurs sont quasiment similaires aux contours des agglomérations « visibles » définies précédemment, c'est

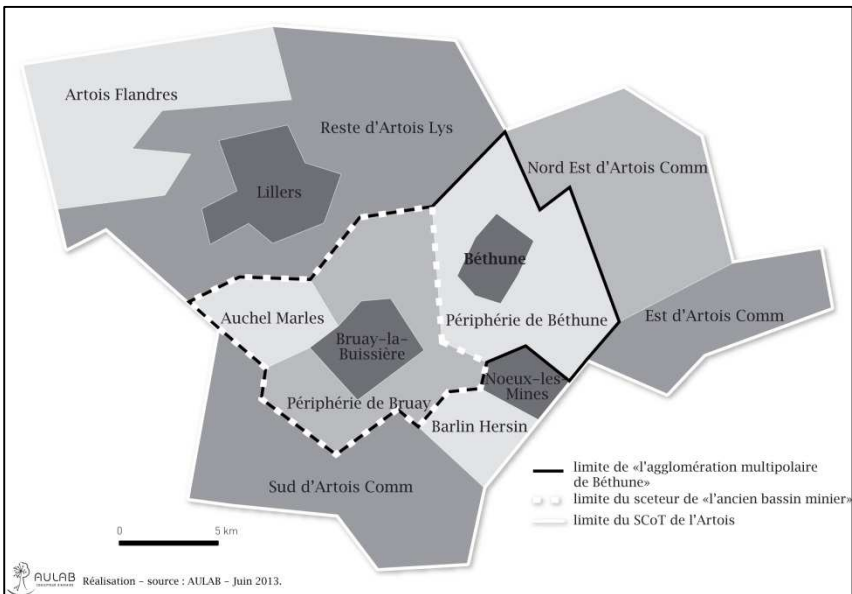
---

(21) Pour plus de détails, cf. AULAB, 2012d.

pourquoi nous considérerons que l'agglomération « visible » de Béthune correspond (à 3 communes près) aux secteurs de Béthune et de la périphérie de Béthune, l'agglomération « visible » de Bruay-la-Buissière (à 4 communes près) aux secteurs de Bruay-la-Buissière et de la périphérie de Bruay-la-Buissière, et l'agglomération « visible » d'Auchel (à 4 communes près) au secteur d'Auchel-Marles.

Enfin, l'agglomération multipolaire de Béthune correspond (à quelques centaines d'habitants près) aux cinq secteurs cités précédemment.

Carte 10. Les secteurs du SCoT de l'Artois



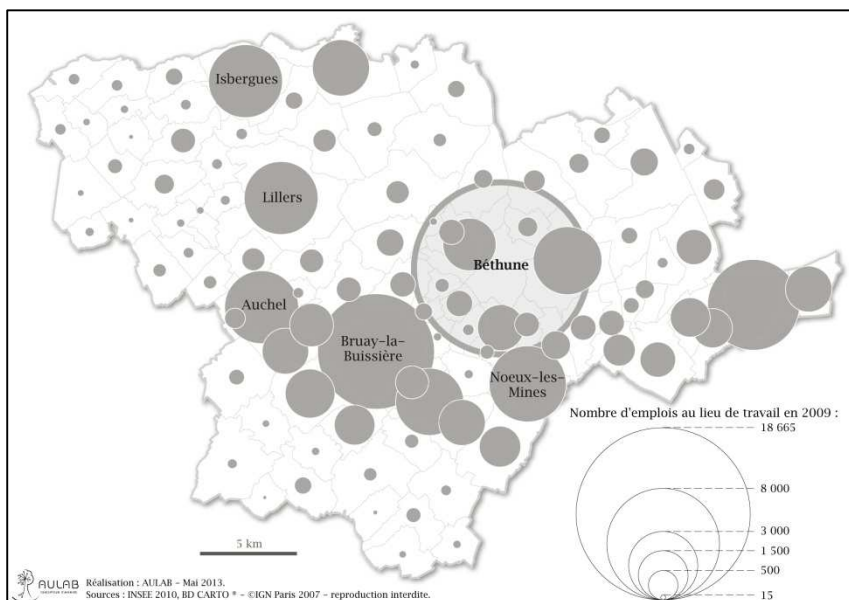
Source - Réalisation : AULAB, 2013

*La localisation des emplois confirme la position centrale de la commune de Béthune dans la délimitation de l'agglomération « visible »*

En 2009, on dénombre plus de 18 600 emplois dans la commune de Béthune, soit plus de 7 emplois de l'agglomération « visible » de Béthune sur 10. Cela représente également 30 % des emplois de la Communauté d'agglomération Artois Comm et 23 % des emplois du SCoT de l'Artois.

De ce fait, Béthune exerce la fonction de pôle d'emploi pour de nombreuses communes environnantes (carte 11). Si 40 % de ces emplois correspondent au secteur du commerce, plus du tiers des emplois (37 %) se trouvent dans les secteurs de l'administration publique, de l'enseignement, de la santé humaine et de l'action sociale. Béthune, comme pôle institutionnel et administratif, propose plus de 2 600 emplois dans l'administration publique (environ 15 % de l'ensemble des emplois) et environ 1 000 emplois dans les fonctions métropolitaines.

Carte 11. L'emploi (au lieu de travail) en 2009 dans le SCoT de l'Artois



Source : Insee, 2010, BD CARTO – IGN, 2007. Réalisation : AULAB, 2013

Béthune conserve sa fonction de pôle industriel avec 18 % des emplois. La commune abrite notamment deux grands employeurs : le site industriel « Bridgestone », qui emploie environ 1 000 salariés dans le secteur de la fabrication de produits en caoutchouc et en plastique ainsi que le site de « Mc Cain », qui emploie environ 300 salariés dans l'industrie alimentaire.

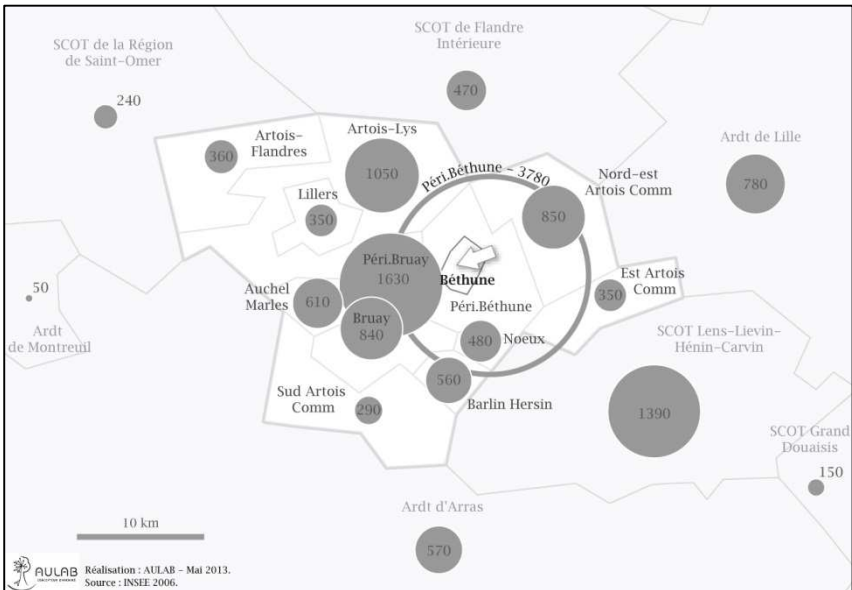
Le pôle d'emploi de Béthune exerce une forte attractivité puisqu'en 2006 il attire quotidiennement plus de 15 000 actifs habitant l'extérieur de la commune (Aulab, 2012d). Près des trois quarts (74 %) d'entre eux (soit



11 100 actifs) habitent dans le périmètre du SCoT de l'Artois ; ce sont donc 11 % des actifs habitant le SCoT de l'Artois (hors Béthune) qui travaillent à Béthune.

Le rayonnement de Béthune est très marqué sur les communes limitrophes puisque 30 % des actifs occupés (3 800) du secteur de la périphérie de Béthune travaillent à Béthune (carte 12). Le lien entre la commune-centre et sa couronne – l'agglomération « visible » de Béthune – n'est donc pas seulement urbain (au sens du bâti) ; il s'exprime aussi au travers des trajets quotidiens motivés par l'exercice d'une activité professionnelle. Il s'agit bien d'une agglomération « vécue » au sens des pratiques quotidiennes et notamment des déplacements domicile-travail.

Carte 12. Origine des déplacements pendulaires vers Béthune



Source : Insee, 2006. Réalisation : AULAB, 2013

Bruay-la-Buissière et sa périphérie sont également particulièrement tournées vers Béthune. En effet, 1 600 actifs habitant la périphérie de Bruay-la-Buissière travaillent à Béthune, ce qui représente 15 % des actifs occupés du secteur. Ils sont également plus de 800 en provenance de Bruay-la-Buissière, ce qui équivaut à 11 % des actifs occupés de la commune.

Enfin, le rayonnement de Béthune ne se limite pas aux frontières du SCoT de l'Artois ; il s'exerce aussi au-delà puisque 3 900 actifs résidant à l'extérieur du SCoT de l'Artois arrivent chaque jour à Béthune pour un motif professionnel ; ils représentent le quart des actifs qui viennent y travailler. Sur ces 3 900 actifs venant de l'extérieur de l'Artois, la majorité d'entre eux habitent le reste de l'arc minier (1 400 proviennent du SCoT de Lens-Liévin-Hénin-Carvin) et la métropole lilloise (800).

*La distribution des emplois entre Béthune et les communes de l'ancien bassin minier confirme les contours urbains et démographiques d'une agglomération multipolaire*

La commune de Bruay-la-Buissière qui, pourtant, compte quasiment le même nombre d'habitants que Béthune, possède 8 300 emplois en 2009, ce qui en fait le 2<sup>ème</sup> pôle d'emploi de l'Artois, mais loin derrière Béthune. Son poids dans la Communauté d'Agglomération Artois Comm et dans le SCoT de l'Artois est relativement faible (respectivement 13 % et 10 % des emplois).

Contrairement à Béthune, l'emploi est davantage « diffus » au sein de l'agglomération de Bruay-la-Buissière : la commune-centre n'héberge que la moitié des 16 000 emplois que compte l'agglomération. De plus, contrairement à sa voisine, la commune de Bruay-la-Buissière n'héberge pas de gros employeurs industriels (6 % de l'emploi dans l'industrie) ; en revanche, elle possède une zone d'activité économique de grande envergure qui génère de nombreux emplois dans le secteur du commerce (46 % des emplois dans le commerce).

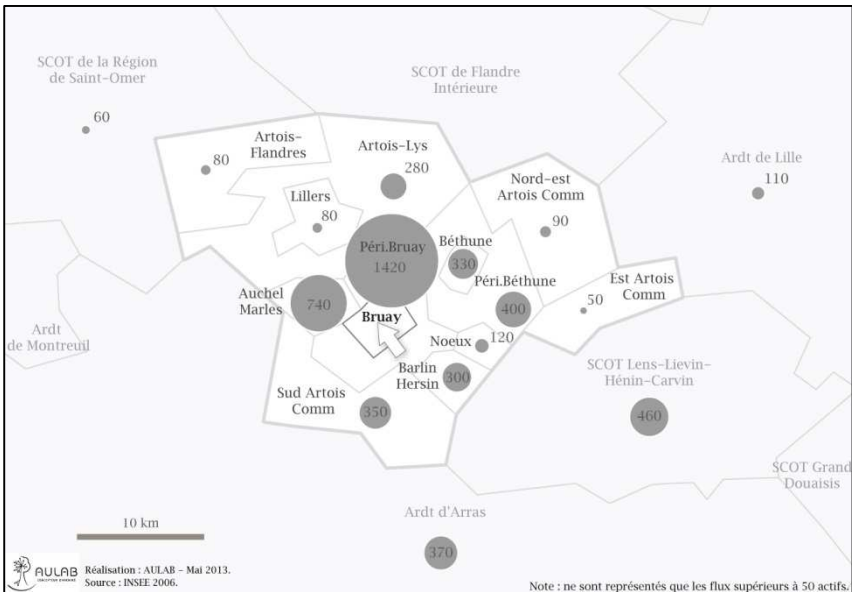
Si la commune concentre moins de structures institutionnelles que sa voisine Béthune, elle bénéficie néanmoins d'une forte densité de structures d'action sociale (près de 1 000 emplois), ce qui en fait un pôle « social » pour de nombreuses communes environnantes dont la population au niveau de vie précaire est importante (le secteur de l'ancien bassin minier).

En 2006, Bruay-la-Buissière attire quotidiennement 5 400 actifs habitant l'extérieur de la commune (carte 13). Parmi eux, 1 400 habitent le secteur de la périphérie de Bruay-la-Buissière. Cela représente certes un tiers des actifs venant travailler dans la commune mais seulement 13 % des actifs du secteur de la périphérie de Bruay-la-Buissière. En effet, les actifs de ce

secteur travaillent davantage à Béthune qu'à Bruay-la-Buissière (respectivement 1 600 et 1 400).

Bruay-la-Buissière, la « capitale démographique » du secteur de l'ancien bassin minier (secteurs de Bruay-la-Buissière, de sa périphérie et d'Auchel-Marles) n'est donc pas un pôle d'emploi rayonnant. L'emploi est davantage disséminé au sein du secteur, ce qui fait de l'ensemble de l'ancien bassin minier un pôle d'envergure sur le plan de l'emploi.

Carte 13. Origine des déplacements pendulaires vers Bruay-la-Buissière

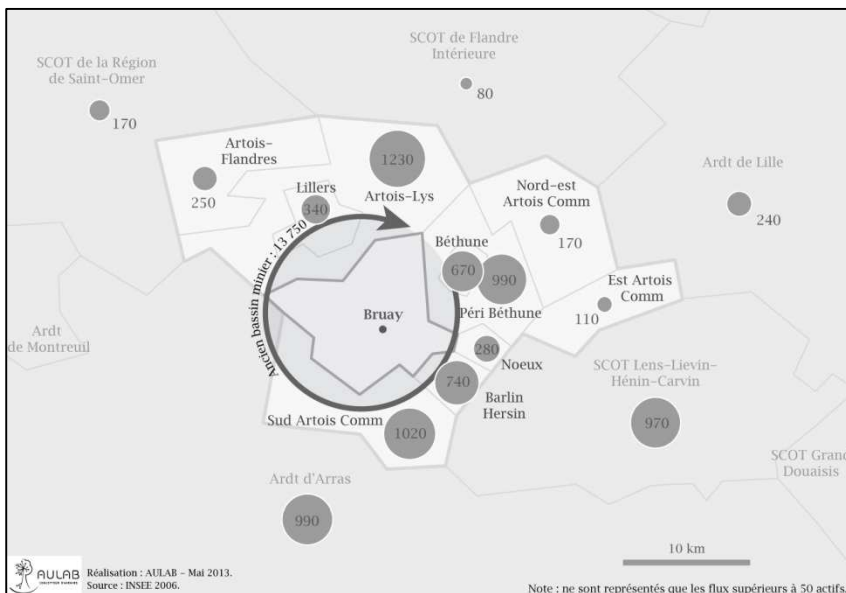


Note : ne sont représentés que les flux supérieurs à 50 actifs

Source : Insee, 2006. Réalisation : AULAB, 2013

On recense 22 000 emplois dans l'ensemble des communes des secteurs de Bruay-la-Buissière et de sa périphérie, ainsi qu'Auchel-Marles, ce qui représente 27 % des emplois du SCoT de l'Artois. De gros employeurs industriels sont présents dans les communes de Ruitz et d'Auchel. Ces deux communes proposent à elles deux plus de 6 000 emplois dans des grandes entreprises des secteurs de l'automobile et de la fabrication de produits en caoutchouc et en plastique. Mais le « rayonnement » de ces communes reste faible : elles génèrent essentiellement des migrations pendulaires de proximité (carte 14).

Carte 14. Origine des déplacements pendulaires vers l'ancien bassin minier



Note : ne sont représentés que les flux supérieurs à 50 actifs

Source : Insee, 2006. Réalisation : AULAB, 2013

L'ancien bassin minier paraît vivre de façon plus autonome que l'agglomération « visible » de Béthune pour plusieurs raisons :

- tout d'abord, beaucoup d'actifs habitent et travaillent au sein de leur propre territoire de résidence : c'est le cas de 41 % des actifs du secteur d'Auchel et de Marles-les-Mines, de 39 % des actifs de Bruay-la-Buissière et de 27% des actifs de la périphérie de Bruay-la-Buissière ;
- de surcroît, la majorité des déplacements pendulaires se font, au sein de l'ancien bassin minier, entre secteurs contigus : 60 % des actifs du secteur Auchel-Marles qui travaillent à l'extérieur se rendent à Bruay-la-Buissière et sa périphérie (1 300 déplacements), et 850 actifs de Bruay-la-Buissière et de sa périphérie se rendent dans le secteur d'Auchel-Marles pour travailler ;
- enfin, plus de 70 % des actifs de l'ancien bassin minier travaillent dans une des communes de l'ancien bassin minier.

Si les agglomérations « visibles » de Bruay-la-Buissière et d'Auchel-Marles semblent bien exister distinctement sur le plan de l'analyse urbaine, leur différenciation paraît moins évidente sur le plan de l'analyse des pratiques quotidiennes. En effet, sous l'angle des déplacements domicile-travail et donc de « l'espace vécu » elles semblent ne former qu'une seule entité.

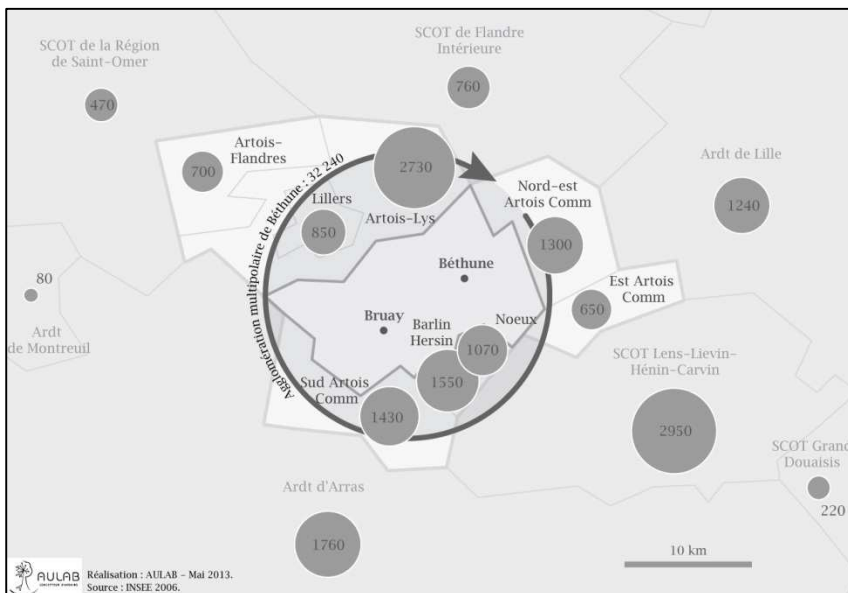
Entre les 5 secteurs formant, à quelques communes près, l'agglomération multipolaire de Béthune (Béthune, la périphérie de Béthune, Bruay-la-Buissière, la périphérie de Bruay-la-Buissière ainsi que Auchel-Marles), il existe de nombreux déplacements d'actifs. Cette agglomération multipolaire « visible » est donc aussi une agglomération « vécue ». Pour ne citer que les mouvements les plus significatifs, 4 500 actifs du secteur de l'ancien bassin minier (1/4 des actifs du secteur) viennent chaque jour travailler dans l'agglomération « visible » de Béthune et près de 1 700 font le chemin inverse. Les actifs de la périphérie de Bruay-la-Buissière sont plus nombreux à travailler à Béthune qu'à Bruay-la-Buissière.

Cette agglomération accueille plus des deux tiers des habitants de la Communauté d'Agglomération Artois Comm et concentre les trois quarts des emplois localisés dans la Communauté d'Agglomération Artois Comm (48 250 emplois environ en 2009). Il s'agit par conséquent du pôle démographique et économique « central » de l'Artois. C'est en effet :

- une agglomération multipolaire au sens de l'emploi et des déplacements qu'il génère : elle concentre 75 % des emplois de la Communauté d'Agglomération Artois Comm. Près de la moitié des déplacements domicile-travail se font au sein même de l'agglomération (carte 15). Chaque jour, 32 250 actifs habitant cette agglomération se déplacent pour y travailler, ce qui équivaut également à la moitié des déplacements internes au SCoT de l'Artois ;
- un espace majeur pour le SCoT de l'Artois : sur les 65 600 actifs qui habitent et travaillent dans le SCoT de l'Artois, 65 % d'entre eux travaillent dans cette agglomération multipolaire, soit 42 500 actifs. Avec les actifs résidant à l'extérieur du SCoT de l'Artois, cela représente plus de 50 000 actifs qui chaque jour se déplacent pour y travailler ;

- une agglomération multipolaire qui rayonne à l'extérieur : chaque jour elle attire près de 10 300 actifs du reste du SCoT de l'Artois et 8 000 actifs habitant l'extérieur du SCoT de l'Artois, soit près de la moitié des actifs venant de l'extérieur du SCoT de l'Artois pour travailler dans le SCoT de l'Artois.

Carte 15. Origine des déplacements pendulaires vers l'agglomération multipolaire de Béthune

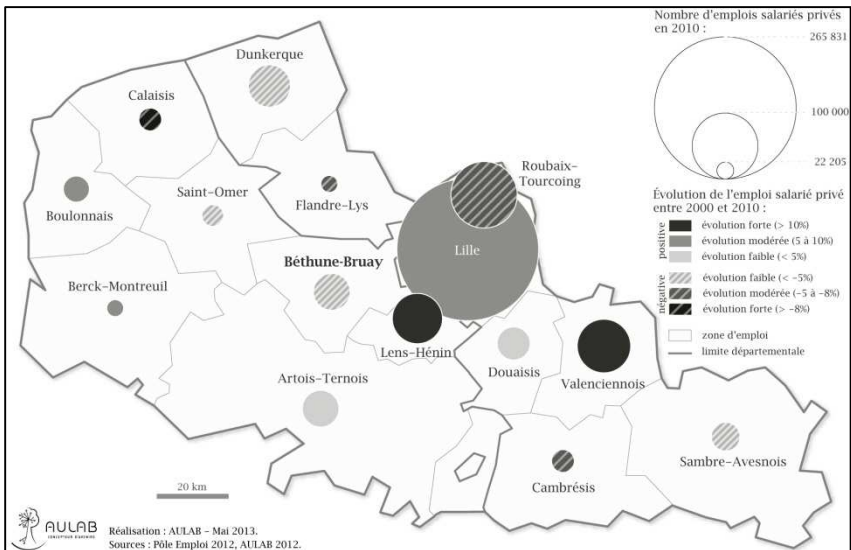


Source : Insee, 2006. Réalisation : AULAB, 2013

*A l'est, la métropole lilloise est un voisin qui menace la lisibilité des contours de la ville « visible »*

La Zone d'Emploi Béthune-Bruay (quasiment identique au territoire couvert par le SCoT de l'Artois) est dans la région la 5<sup>ème</sup> zone en termes d'effectif d'emplois salariés privés en 2010, loin derrière celle de Lille qui offre cinq fois plus d'emplois salariés privés et derrière la zone limpotrophe de Lens (carte 16).

Carte 16. Effectif et évolution de l'emploi salarié privé par zones d'activités du Nord-Pas-de-Calais en 2010



Source : Pôle Emploi 2012, AULAB 2012. Réalisation : AULAB, 2013

La zone d'emploi de Béthune-Bruay présente également une spécialisation de l'emploi dans 4 secteurs industriels « en déclin » : l'industrie automobile, la fabrication des produits en caoutchouc et en plastique, la métallurgie et la fabrication de produits métalliques. Dès lors, il n'est pas étonnant que certains secteurs de l'Artois, frontaliers avec les zones d'emploi voisines plus attractives, entretiennent plus de liens avec celles-ci. Enfin compte tenu des dynamiques locales - la baisse de l'offre d'emploi sur la Zone d'emploi de Béthune-Bruay et l'augmentation de l'offre d'emploi sur les zones d'emploi de Lille et de Lens-Hénin - il apparaît fort probable que ces tendances se confirment, voir s'affirment dans un avenir proche.

Elles sont déjà bien visibles dans les secteurs les plus orientaux du SCoT de l'Artois (« Est Artois Comm » et « Nord-Est Artois Comm ») qui entretiennent davantage de relations et d'échanges avec des territoires extérieurs à l'Artois.

*Le secteur « Est Artois Comm »*

Le secteur « Est Artois Comm » est composé de 6 communes qui se sont urbanisées le long de l'axe de transport qui relie Béthune à Lille et sa métropole, la RD 941. Cet ensemble assez densément peuplé, composé de communes très homogènes (quasiment toutes 4 000 habitants) représente environ 25 000 habitants (en 2010).

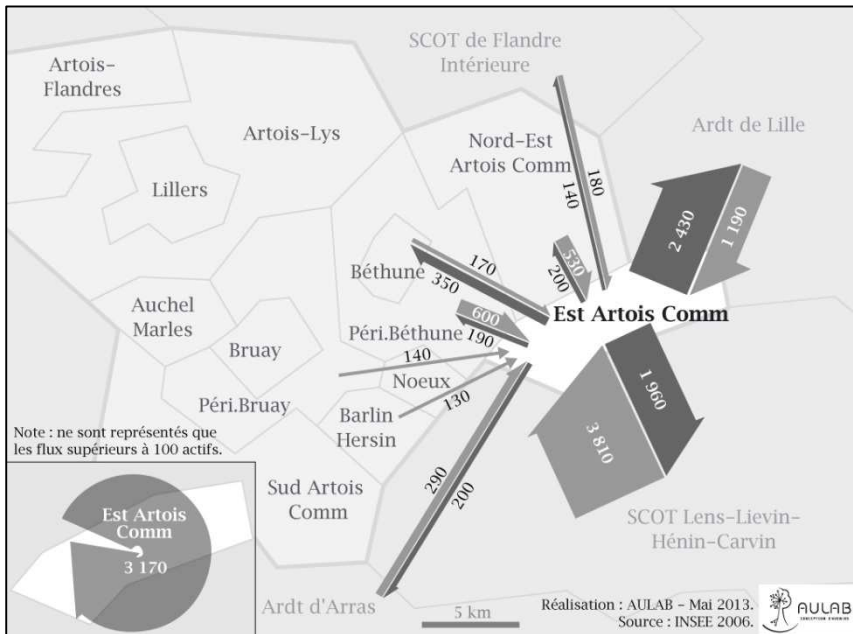
Si, en 2009, le secteur « Est Artois Comm » dispose de près de 10 000 emplois, la commune de Douvrin en concentre plus de la moitié (5 200 emplois, soit 53 % de l'emploi du secteur), principalement dans la Zone Industrielle Artois Flandres. Celle-ci est composée de grandes entreprises dans les secteurs des travaux de construction spécialisés, de la fabrication de produits en caoutchouc et en plastique, de la fabrication de produits métalliques ainsi que dans la production automobile avec, notamment, la « Française de mécanique » qui emploie près de 4 000 salariés. On peut donc considérer Douvrin comme le pôle d'emploi de ce secteur.

Sur les 9 300 actifs qui résident dans le secteur « Est Artois Comm », 34 % résident et travaillent sur place, et 66 % travaillent à l'extérieur dont seulement 11 % dans une autre commune du SCoT de l'Artois. 55 % des actifs de ce secteur travaillent donc en dehors du SCoT de l'Artois. Ils sont près de 2 000 à travailler dans le territoire du SCoT de Lens-Liévin-Hénin-Carvin et plus de 2 400 dans l'arrondissement de Lille (carte 17).

De plus, ce pôle d'emploi attire principalement des actifs habitant l'extérieur du territoire du SCoT de l'Artois : sur les 7 700 actifs venant travailler quotidiennement dans le secteur, 3 800 résident dans les communes réunies au sein du SCoT de Lens-Liévin-Hénin-Carvin et près de 1 200 sont originaires de l'arrondissement de Lille.



Carte 17. Les déplacements pendulaires sur le secteur « Est Artois Comm »



Note : ne sont représentés que les flux supérieurs à 50 actifs

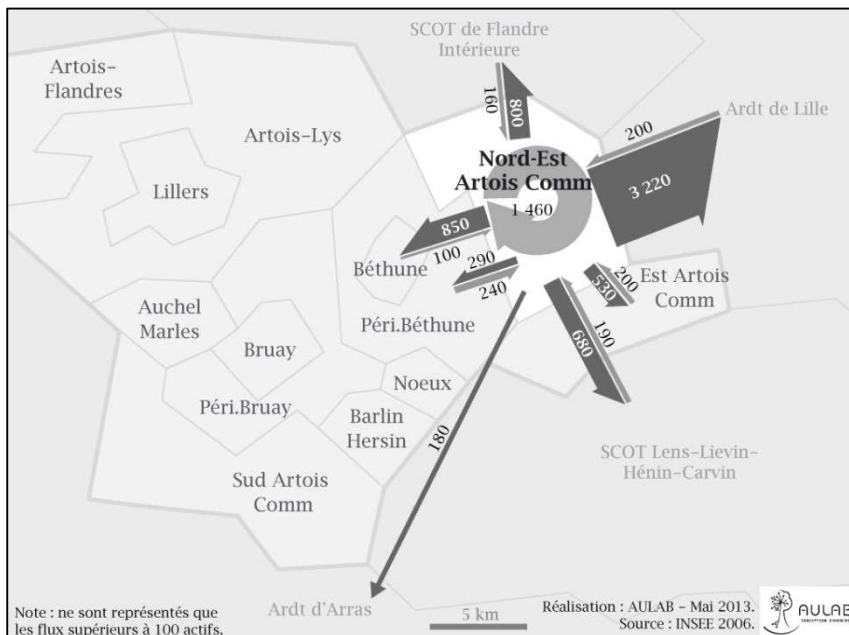
Source : Insee, 2006. Réalisation : AULAB, 2013

### *Le secteur « Nord-Est Artois Comm »*

Le secteur « Nord-Est Artois Comm », au sein duquel, d'une part, près de 20 000 personnes résident (en 2010) et, d'autre part, environ 3 000 emplois sont localisés (en 2009), présente les caractéristiques d'un secteur résidentiel en forte croissance démographique (+ 10 % entre 1999 et 2010). Ainsi, seuls 17 % des actifs travaillent sur place et 23 % dans une commune du SCoT de l'Artois (carte 18).

Sur les 8 700 actifs résidant au sein de ce secteur, 60 % travaillent en dehors du SCoT de l'Artois (5 200). Les actifs du secteur « Nord-Est Artois Comm » travaillent principalement dans l'arrondissement de Lille (37 % des actifs y travaillent soit 3 200).

Carte 18. Les déplacements pendulaires sur le secteur « Nord-Est Artois Comm »



Note : ne sont représentés que les flux supérieurs à 50 actifs

Source : Insee, 2006. Réalisation : AULAB, 2013

## L'agglomération « vécue » à l'épreuve des dynamiques migratoires : quel impact sur l'agglomération « visible » ?

En cumulant l'approche urbaine et l'analyse des déplacements domicile-travail, nous avons pu délimiter l'agglomération multipolaire de Béthune comme agglomération continue bâtie et « vécue ». Seulement, l'étude de l'agglomération au sens du « vécu » fait également référence au lieu de vie, comme composante des trajets domicile-travail.

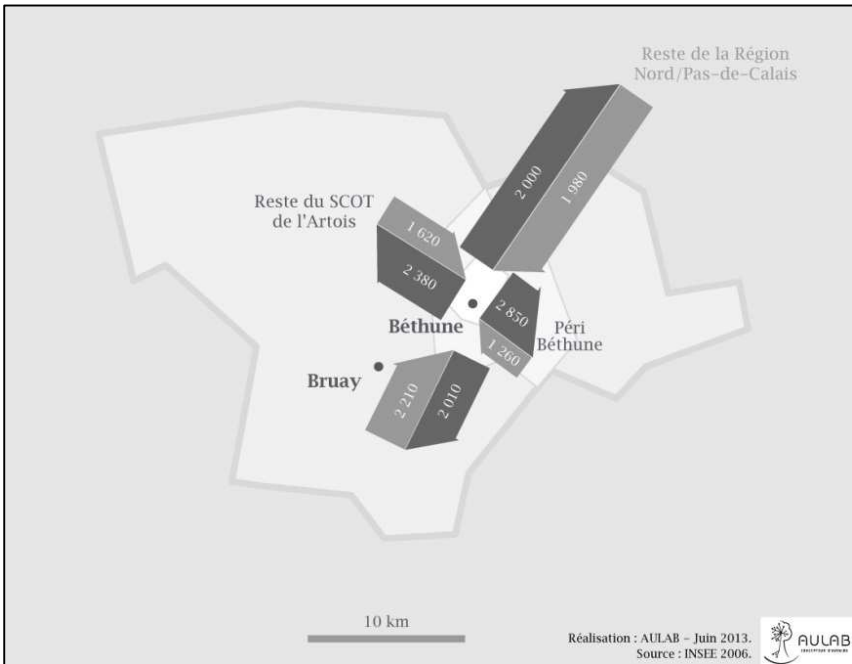
L'analyse des mouvements migratoires (migrations résidentielles) dans le SCoT de l'Artois et en région Nord-Pas-de-Calais permet de caractériser l'agglomération multipolaire selon son attractivité résidentielle et d'appréhender les tendances migratoires internes et externes, qui ne

sont pas sans conséquence, loin de là, sur l'évolution du bâti et donc les contours de la ville « visible ».

*Une dynamique migratoire interne dominée par les échanges entre les principaux pôles urbains et leur périphérie*

Nous avons montré précédemment qu'une part importante des actifs de la « couronne » de Béthune travaillait dans la commune de Béthune et que cet ensemble paraissait cohérent et homogène sur le plan urbain, mais également sur le plan des déplacements et de l'emploi. L'analyse des migrations résidentielles renforce ce constat et l'enrichit de nouveaux éléments : le secteur de la périphérie de Béthune est non seulement attractif pour les Béthunois mais l'est aussi pour le reste des habitants du SCoT de l'Artois (carte 19).

Carte 19. Les migrations résidentielles en provenance et à destination de Béthune entre 2001 et 2006



Source : Insee, 2006. Réalisation : AULAB, 2013

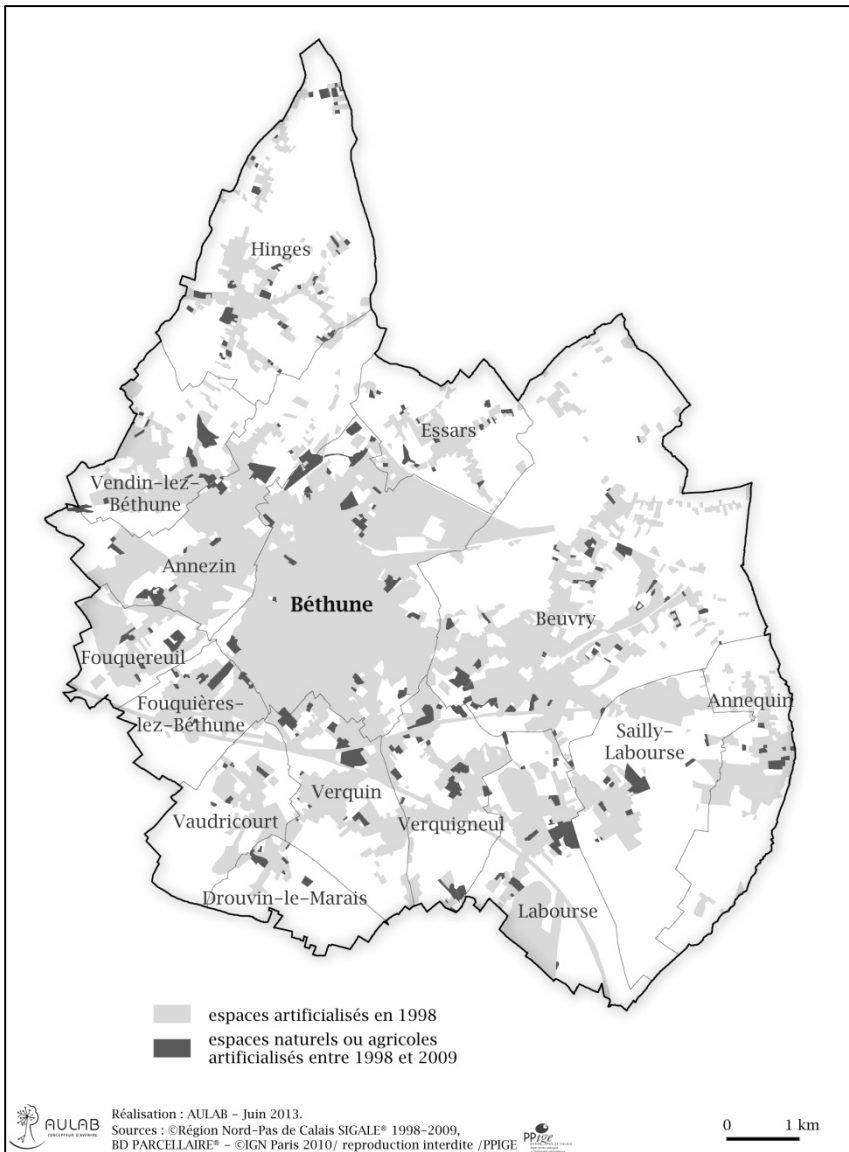
Entre 2001 et 2006, Béthune présente un déficit migratoire avec le secteur de la périphérie de Béthune (approximativement - 1 600 individus). Dans le détail, 2 850 habitants ont quitté Béthune pour s'installer dans une commune de la périphérie de Béthune, soit plus du double que le nombre de migrations en sens inverse. À noter que ce secteur attire la majorité des habitants ayant quitté Béthune pour une autre commune du SCoT de l'Artois (55 % des sortants de Béthune).

Le secteur de la périphérie de Béthune entretient également un solde migratoire positif avec le reste du SCoT de l'Artois (+ 200 en 5 ans). Ces migrants arrivent surtout des secteurs de l'Est Artois Comm et du Nord-Est Artois Comm. Il s'agit probablement des ménages exerçant une activité à Béthune, et qui souhaitent se rapprocher de leur lieu de travail. Le secteur de la périphérie absorbe ainsi à la fois les habitants de Béthune et du reste de l'Artois.

L'extension pavillonnaire des centres bourgs des communes de la couronne Béthunoise entamée dans les années 1990 semble se poursuivre dans les années 2000. L'agglomération de Béthune continue donc de se développer et de s'étaler (carte 20), ce qui n'est pas sans incidence sur la cohérence entre les contours de l'agglomération « vécue » et ceux de l'agglomération « visible ».

Enfin, si dans son ensemble l'agglomération de Béthune reste en déficit migratoire (- 550 habitants entre 2001 et 2006) avec le reste du SCoT de l'Artois, elle n'en demeure pas moins attractive pour le reste de la région Nord-Pas-de-Calais (+ 400 sur la même période).

Carte 20. L'étalement urbain autour de Béthune (secteur de Béthune et de sa périphérie)

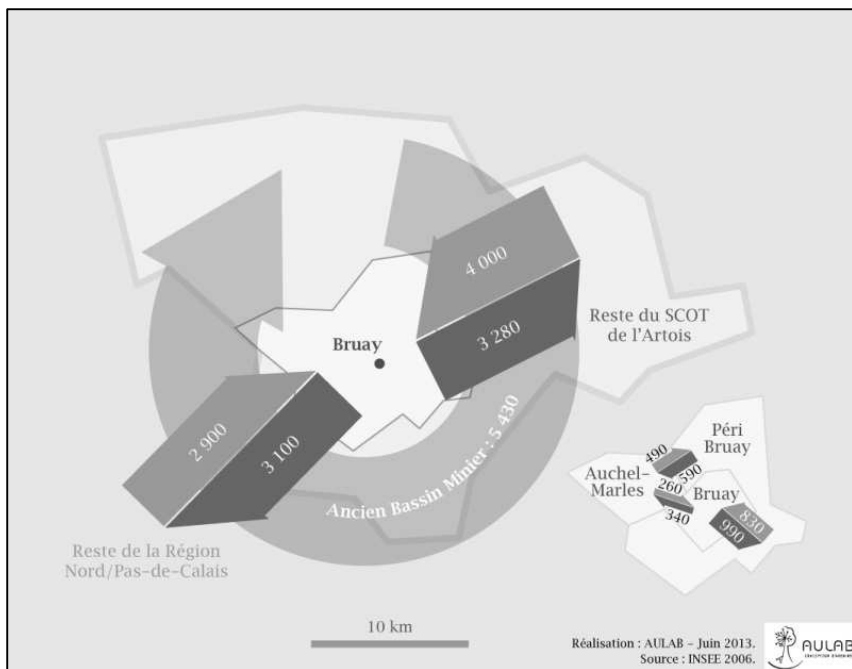


Sources : Région Nord-Pas-de-Calais SIGALE 1998-2009, BD PARCELLAIRE – IGN 2010. Réalisation : AULAB, 2013

Dans les secteurs de Bruay-la-Buissière, de sa périphérie et d'Auchel-Marles, les déplacements domicile-travail ont lieu pour une grande partie au sein de cet ensemble territorial, ce qui assure d'ailleurs sa cohérence interne. Par ailleurs, les migrations pendulaires relativement importantes entre cet ensemble et l'agglomération de Béthune attestent l'existence d'une agglomération multipolaire de Béthune. L'analyse des migrations résidentielles tend à confirmer ce diagnostic.

Les mouvements migratoires les plus importants au sein de l'ancien bassin minier se font entre Bruay-la-Buissière et sa périphérie (carte 21).

Carte 21. Les migrations résidentielles en provenance et à destination de l'ancien bassin minier (secteurs de Bruay-la-Buissière et d'Auchel-Marles) entre 2001 et 2006



Source : Insee, 2006. Réalisation : AULAB, 2013

Près de 1 000 habitants ont quitté Bruay-la-Buissière entre 2001 et 2006 pour emménager dans sa périphérie. Aussi ce secteur joue-t-il le rôle d'aimant vis-à-vis de Bruay-la-Buissière puisque 44 % des habitants qui ont quitté cette commune pour une autre commune du SCoT de l'Artois

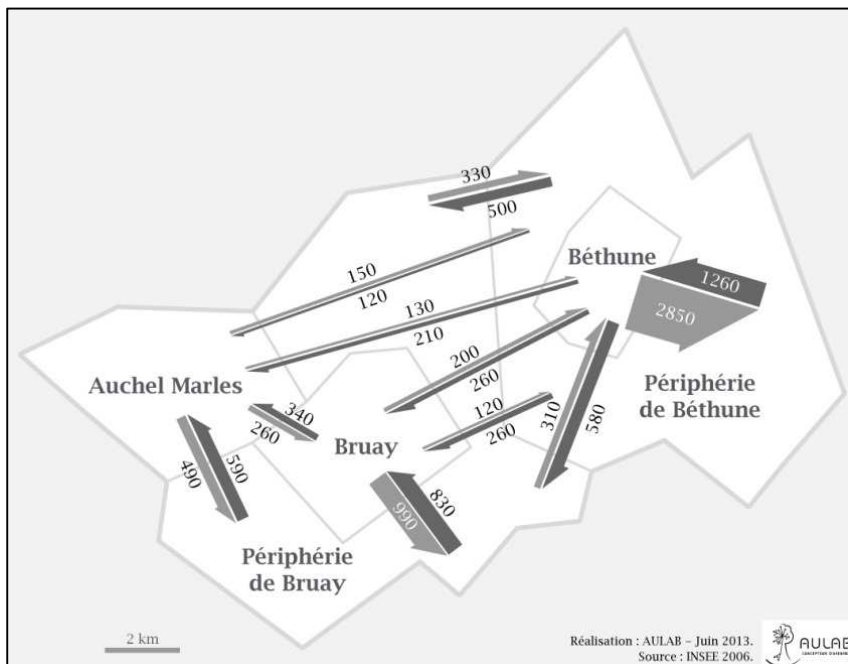
y emménagent. Ils sont 830 à avoir fait le chemin en sens inverse. Tout comme Béthune, Bruay-la-Buissière présente donc un solde migratoire négatif avec sa périphérie, mais il est de moindre intensité.

On peut également constater de forts mouvements migratoires de proximité entre l'agglomération de Bruay-la-Buissière et celle d'Auchel. En effet, on recense plus de 900 nouveaux habitants du secteur Auchel-Marles en provenance de l'agglomération de Bruay-la-Buissière. Ils représentent 45 % des nouveaux arrivants de l'agglomération Auchel-Marles.

Enfin, contrairement à l'unité urbaine de Béthune, l'attractivité des agglomérations de Bruay-la-Buissière et d'Auchel est quasiment exclusivement locale. En effet, si elles sont attractives pour les habitants de l'Artois (soldes migratoires positifs de + 340 habitants entre 1999 et 2006 pour l'agglomération de Bruay-la-Buissière et de + 380 pour celle d'Auchel), elles souffrent d'un déficit migratoire avec le reste de la région (- 40 pour l'agglomération de Bruay-la-Buissière et - 160 pour celle d'Auchel).

Au-delà des mouvements résidentiels entre chaque commune-centre et sa périphérie, on peut souligner qu'une partie importante des changements de domicile se fait à l'intérieur de l'agglomération multipolaire de Béthune, comme si les contours de l'agglomération « vécue » épousaient ceux de l'agglomération « visible ». Ainsi, entre 2001 et 2006, de nombreux habitants ont migré de l'agglomération de Béthune vers celle de Bruay-la-Buissière par leur périphérie : le secteur de la périphérie de Bruay-la-Buissière a accueilli 1 100 anciens habitants de Béthune et de sa périphérie. Dans le secteur de la périphérie de Bruay-la-Buissière, on dénombre ainsi plus de nouveaux arrivants en provenance de l'agglomération de Béthune que de sa propre ville-centre (carte 22). Dans le sens inverse, 15 % des habitants ayant quitté Bruay-la-Buissière pour une autre commune du SCoT de l'Artois se sont rendus dans l'agglomération de Béthune.

Carte 22. Les migrations résidentielles dans l'agglomération multipolaire de Béthune entre 2001 et 2006



Source : Insee, 2006. Réalisation : AULAB, 2013

### *Un apport migratoire en provenance des territoires voisins*

Dans son ensemble, l'agglomération multipolaire de Béthune présente un solde migratoire équilibré, et même légèrement positif, tant au niveau du SCoT de l'Artois où l'on a dénombré près de 4 700 entrants pour 4 500 sortants (soit un solde voisin de + 200), qu'à celui de la région où l'on a recensé 6 900 entrants (hors SCoT de l'Artois) pour 6 700 sortants (soit un solde de + 200). Au total, ce sont près de 11 600 nouveaux arrivants qui ont emménagé entre 2001 et 2006 dans l'agglomération multipolaire de Béthune (carte 23).



Carte 23. Les migrations résidentielles en provenance et à destination de l'agglomération multipolaire de Béthune entre 2001 et 2006



Source : Insee, 2006. Réalisation : AULAB, 2013

Dans le détail, les volumes les plus importants d'entrants<sup>(22)</sup> vers l'agglomération multipolaire de Béthune proviennent de l'Est d'Artois Comm (solde supérieur à + 300) et du Nord-Est d'Artois Comm (solde supérieur à + 200), deux secteurs qui, sur le plan des déplacements domicile-travail, semblaient par ailleurs se « détacher » de l'agglomération multipolaire de Béthune.

Hors SCoT de l'Artois et dans la limite de la région Nord-Pas-de-Calais, l'agglomération multipolaire de Béthune reste attractive pour les migrants venus notamment du SCoT de Lens-Liévin-Hénin-Carvin (solde positif approchant les + 800) et de Flandre intérieure (solde positif voisin de + 150). Elle souffre néanmoins de déficits migratoires significatifs avec les arrondissements d'Arras (- 400) et de Lille (- 150 environ).

(22) Individus âgés d'au moins 5 ans recensés en 2006 dans une commune qui habitaient dans une autre commune en 2001.

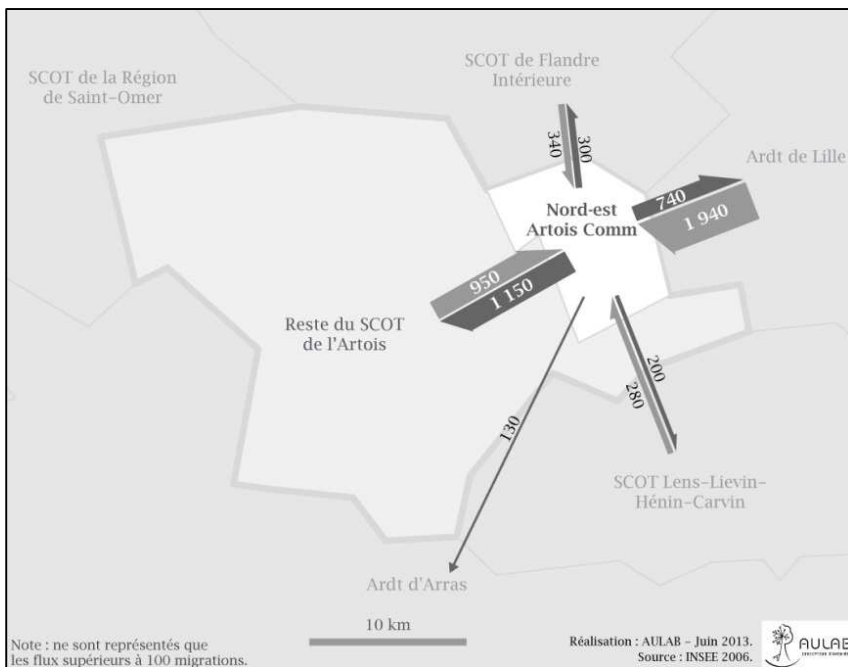
## *Une dynamique migratoire qui affecte les limites de l'agglomération « visible » aux marges de la métropole lilloise*

Du point de vue des déplacements domicile-travail, les secteurs « Nord-Est Artois Comm » et « Est Artois Comm » semblent résolument tournés vers l'arrondissement de Lille et le SCoT de Lens-Liévin-Hénin-Carvin. C'est aussi le cas en matière de mobilités résidentielles.

*Le « Nord-Est Artois Comm » tend à devenir un secteur de la couronne périurbaine de Lille*

Entre 2001 et 2006, dans le secteur « Nord-Est Artois Comm », il y a 3 fois plus de nouveaux arrivants en provenance du reste de la région que du SCoT de l'Artois (carte 24).

Carte 24. Les migrations résidentielles en provenance et à destination du secteur « Nord-Est Artois Comm » entre 2001 et 2006



Note : ne sont représentés que les flux supérieurs à 50 actifs

Source : Insee, 2006. Réalisation : AULAB, 2013

En effet, sur les 3 750 entrants dans le secteur « Nord-Est Artois Comm », 2 800 habitaient auparavant dans une autre commune de la région et 950 dans une commune du SCoT de l'Artois. Parmi ces 2 800 entrants en provenance de la région Nord-Pas-de-Calais, 2 000 habitaient l'arrondissement de Lille. Les « anciens Lillois » représentent ainsi 54 % des entrants dans ce secteur.

Enfin, si le secteur « Nord-Est Artois Comm » entretient un déficit migratoire avec le reste du SCoT de l'Artois (solde négatif de - 200) et notamment avec le seul secteur de la périphérie de Béthune (solde négatif de - 125), celui-ci conserve un solde largement positif avec le reste de la région Nord-Pas-de-Calais (+ 1 200 individus).

Le secteur « Nord-Est Artois Comm » semble donc bien faire de plus en plus partie de la métropole lilloise, et ce pour plusieurs raisons :

- les actifs y travaillent en majorité. Béthune et son agglomération multipolaire ne constituent pas pour ce secteur géographique un pôle urbain ou un pôle d'emploi dominant ;
- le secteur reste attractif sur le plan résidentiel pour les lillois, notamment pour des raisons de coût et de disponibilité foncière ;
- les mouvements migratoires du secteur Nord-Est Artois Comm vers la périphérie de Béthune ainsi que son agglomération multipolaire accentuent ce phénomène. On peut en effet supposer que les actifs qui résident dans le secteur Nord-Est Artois Comm déménagent vers la périphérie de Béthune probablement pour se rapprocher de leur lieu de travail. La proportion d'actifs du Nord-Est Artois Comm travaillant dans l'arrondissement de Lille risque par conséquent d'augmenter.

*L'« Est Artois Comm » : un secteur au carrefour du périurbain lillois et de l'agglomération lennoise*

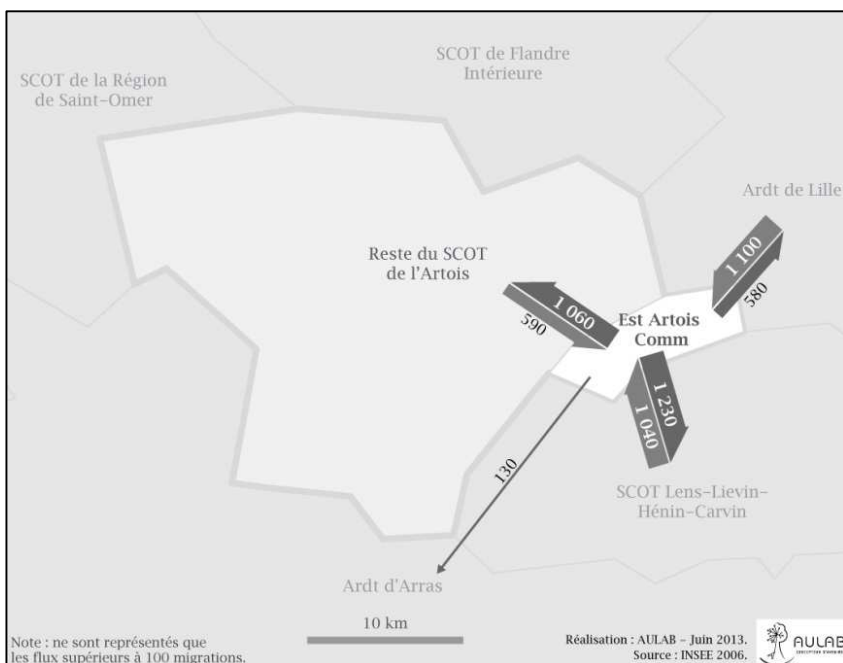
Sur près de 3 000 entrants dans le secteur « Est Artois Comm » entre 2001 et 2006, près de 2 400 habitaient le reste de la région tandis que 600 habitaient dans une autre commune du SCoT de l'Artois (carte 25). On recense par conséquent quasiment quatre fois plus de nouveaux arrivants en provenance du reste de la région que du SCoT de l'Artois. De plus, 90 % des nouveaux arrivants en provenance de la région habi-

taient l'arrondissement de Lille (1 100) ou le SCoT de Lens-Liévin-Hénin-Carvin (un peu plus de 1 000).

Le secteur « Est Artois Comm » présente un déficit migratoire avec le reste du SCoT de l'Artois (solde négatif de - 500) et notamment avec le secteur de la périphérie de Béthune (solde négatif de - 250 environ). Le solde migratoire est en revanche équilibré, voire même positif (+ 100 personnes) avec le reste de la région Nord-Pas-de-Calais.

Le secteur « Est Artois Comm », dont les actifs travaillent principalement dans le SCoT de Lens-Liévin-Hénin-Carvin et dont les emplois attirent d'avantage les actifs résidant dans ce même SCoT, dégage de fortes réciprocitys avec le secteur « Nord-Est Artois Comm ». La seule différence est qu'il accueille quasiment autant d'anciens habitants du reste de « l'arc minier » que d'anciens habitants de l'arrondissement de Lille.

Carte 25. Les migrations résidentielles en provenance et à destination du secteur « Est Artois Comm » entre 2001 et 2006



Note : ne sont représentés que les flux supérieurs à 50 actifs

Source : Insee, 2006. Réalisation : AULAB, 2013

### *L'émergence d'une « coupure » avec l'agglomération multipolaire de Béthune*

Ces deux secteurs (« Est » et « Nord-Est Artois Comm ») font partie de l'unité et de l'aire urbaine de Béthune (en 1999 comme en 2010). Ils sont également membres de la Communauté d'Agglomération Artois Comm ainsi que du SCoT de l'Artois, et sont donc parties intégrantes du « projet » intercommunal de Béthune. Pourtant, l'analyse des migrations résidentielles révèle l'émergence d'une « coupure » avec l'agglomération multipolaire de Béthune. Dans le cas présent, il y a divergence entre les contours politiques de la ville et ceux de l'agglomération « vécue ».

Il paraît désormais clair et cohérent de ne pas inclure ces secteurs dans la définition des contours de l'agglomération multipolaire de Béthune, qui répond à la double exigence d'être à la fois « visible » sur le plan urbain et « vécue » par ses habitants.

## Conclusion

La ville de Béthune s'inscrit au cœur d'une zone géographique régionale où les dynamiques démographiques dépendent essentiellement de deux grands ensembles urbains : la Métropole lilloise et l'ancien bassin minier.

Cette particularité conjuguée à l'urbanisation intense particulière à la région Nord-Pas-de-Calais explique que les concepts géographiques développés par l'Insee comme l'unité urbaine ou l'aire urbaine, qui sont à la fois fondés et utiles quand sont envisagées par exemple les questions d'aménagement du territoire à l'échelle nationale, peinent à refléter la réalité locale de Béthune et de son agglomération.

Il ne s'agit pas pour nous de remettre en cause l'intérêt du zonage de l'Insee. Par exemple, les notions d'unité et d'aires urbaines participent pleinement à l'observation de l'étalement urbain et de la périurbanisation sur le territoire français. L'harmonisation de ces concepts permet les comparaisons entre territoires à l'échelle nationale et par conséquent améliorent la compréhension de phénomènes somme toute préoccupant sur le plan urbanistique. Mais localement, ces périmètres peuvent se révéler inappropriés, par exemple dans le champ de l'application de la politique du logement et notamment de la loi SRU.

À côté des zonages standards, on peut envisager la création de périmètres locaux qui épousent mieux les particularités urbaines, socio-économiques et démographiques d'un territoire.

Une définition alternative de la ville s'impose donc. Les fondements du périmètre d'une ville sont multiples : ils peuvent être de nature politique, institutionnelle ou « statistique ». Si les différents contours établis ont tous leur légitimité, ils s'écartent parfois de la réalité telle qu'elle est perçue (vue) et vécue par ceux qui l'habitent. C'est ce point de vue que nous avons privilégié dans notre réflexion sur les contours de la ville moyenne de Béthune. La première étape a consisté à définir les limites « visibles » de la ville en articulant des seuils de continuité urbaine et de densité démographique. Ce périmètre a ensuite été soumis à l'épreuve des mobilités professionnelles et résidentielles afin de s'assurer que cette agglomération « visible » était aussi celle « vécue » par ses habitants.

Au terme de cette démarche méthodologique au croisement, d'une part, de la géographie et de la démographie et, d'autre part, du spatial et du local, il est possible de proposer une nouvelle délimitation des contours de la ville de Béthune. Celle-ci apparaît sous les traits d'une agglomération multipolaire, aux dynamiques démographiques propres, entourée de territoires subissant de nombreuses influences dans un contexte de densité urbaine régionale tout particulier.

Cette délimitation originale de la ville de Béthune n'entend pas se substituer aux contours de l'agglomération de « projet » pensée pour la gestion. Mais la prise en compte de l'agglomération « visible » et « vécue » peut aider à mieux saisir les caractéristiques d'un ensemble territorial et donc participer à une meilleure adaptation des projets locaux d'aménagement du territoire.

## Références bibliographiques

AULAB, 2005, *Rapport de Synthèse de l'enquête ménages déplacements sur le périmètre du Syndicat Mixte d'Études pour le SCOT de l'Artois (SMES-COTA)*.

AULAB, 2012a, *Béthune, la ville qui s'invente*, Néothèque, Strasbourg.

AULAB, 2012b, « Les migrations résidentielles, le territoire du SCoT de l'Artois dans son contexte régional et national », *Observatoire des évolutions sociales et urbaines*, n° 9 (mai).

AULAB, 2012c, « La redéfinition des unités et des aires urbaines 2010 de l'Insee », *Observatoire des évolutions sociales et urbaines*, n° 8 (mai).

AULAB, 2012d, « Les déplacements domicile-travail », *Observatoire des déplacements*, n° 8 (novembre).

BRUTEL C., LEVY D., 2011, « Le nouveau zonage en aires urbaines de 2010 », *Insee Première*, n° 1374.

FLOCH J.-M., MOREL B., 2011, « Panorama des villes moyennes », *Document de travail*, H2011/01, Insee, Paris.

INSEE, 2011, « Les espaces du Nord-Pas-de-Calais. Trajectoires, enjeux et devenir. Dynamiques démographiques. Fascicule 1 », *Les dossiers de Profils*, n° 104 (décembre).

JULIEN P., 2008, *Analyse critique de la pertinence de l'aire urbaine pour étudier l'étalement urbain*, CERTU.

Maxime PICARD

### **Une définition contemporaine des contours géographiques d'une ville moyenne. Le cas de Béthune**

Les critères démographiques retenus habituellement pour hiérarchiser les villes peinent à définir la catégorie de ville dans laquelle il est possible de classer Béthune. Il s'agit en effet d'une commune de taille modeste comptant 25 000 habitants environ. Mais elle se situe au centre de la 17<sup>e</sup> agglomération (avec plus de 350 000 personnes) et de la 27<sup>e</sup> aire urbaine (avec 365 000 personnes) de France métropolitaine. Elle pose donc d'une manière saisissante la question des contours de la ville en général, et de la ville moyenne en particulier. Cet article propose précisément de discuter les critères communément adoptés pour définir la ville et de tester leur pertinence au niveau local.

Les fondements du périmètre d'une ville sont multiples : ils peuvent être de nature politique, institutionnelle ou statistique. Si les différents contours établis ont tous leur légitimité, ils s'écartent parfois de la réalité telle qu'elle est perçue (vue) et vécue par ceux qui l'habitent. C'est ce point de vue qui a été privilégié. La première étape a consisté à définir les limites « visibles » de la ville en articulant des seuils de continuité urbaine et de densité démographique. Ce périmètre a ensuite été soumis à l'épreuve des mobilités professionnelles et résidentielles afin de s'assurer que cette agglomération « visible » était aussi celle « vécue » par ses habitants.

Au terme de cette démarche méthodologique au croisement, d'une part, de la géographie et de la démographie et, d'autre part, du spatial et du local, il est possible de proposer une nouvelle délimitation des contours de la ville de Béthune. Cette délimitation originale n'entend pas pour autant se substituer aux contours de l'agglomération de « projet » pensée pour la gestion. Mais la prise en compte de l'agglomération « visible » et « vécue » peut aider à mieux saisir les caractéristiques d'un ensemble territorial et donc participer à une meilleure adaptation des projets locaux d'aménagement du territoire.





# Voiron : une ville moyenne à double niveau, entre centralité et interterritorialité

Anne-Lise BÉNARD\*, Françoise PICHAVANT\*,  
Benoît PARENT\*, Jean-Michel ÉVIN\*

## Introduction : Voiron, une ville encore moyenne ?

Située au cœur d'un ensemble métropolitain formé par Lyon, Chambéry, Valence et Grenoble, Voiron est une commune de l'Isère de 21 000 habitants, à la tête d'une Communauté d'Agglomération regroupant 34 communes et plus de 90 000 habitants, constituant ainsi un véritable bassin de vie aux portes de la Chartreuse.

Le développement de Voiron repose sur des fonctions administratives et surtout industrielles. Si la ville a connu une évolution démographique importante au cours des années 60, ce dynamisme a toutefois été modeste en regard de celui que Grenoble et son agglomération ont connu au cours de cette même période. D'abord en retrait, puis en résistance face à l'extension de la métropole grenobloise qui était à l'étroit pour poursuivre sa croissance, Voiron et le Voironnais se sont organisés au cours des années 70 pour définir un projet spécifique à ce territoire. En effet, face à une croissance urbaine très importante, l'État avait imaginé dans le schéma d'aménagement et d'urbanisme (SDAU) de 1973 une ville nouvelle dans le Pays Voironnais.

Les acteurs locaux ne s'estimant pas associés à ce projet politique et surtout refusant de devenir une banlieue dortoir, ont décidé de se regrouper et d'opposer collectivement une autre organisation territoriale. En 1974, le SMAV (syndicat mixte d'aménagement du Voironnais) a permis à Voiron et aux communes voisines de définir les prémices d'une intercommunalité qui s'est constamment renforcée avec le passage en Communauté de Communes en 1994 puis en Communauté

---

\*Agence d'Urbanisme de la Région Grenobloise (AURG).  
Courriel : anne-lise.benard@aurg.asso.fr

d'Agglomération en 2000 (avec un important élargissement au nord du territoire) : les communes s'organisent autour de Voiron et de cinq pôles secondaires que sont Rives, Moirans, Saint-Geoire-en-Valdaine, Voreppe et Tullins (carte 1) et délèguent à ces dernières de nombreuses compétences (économie, habitat, déplacement, etc.).

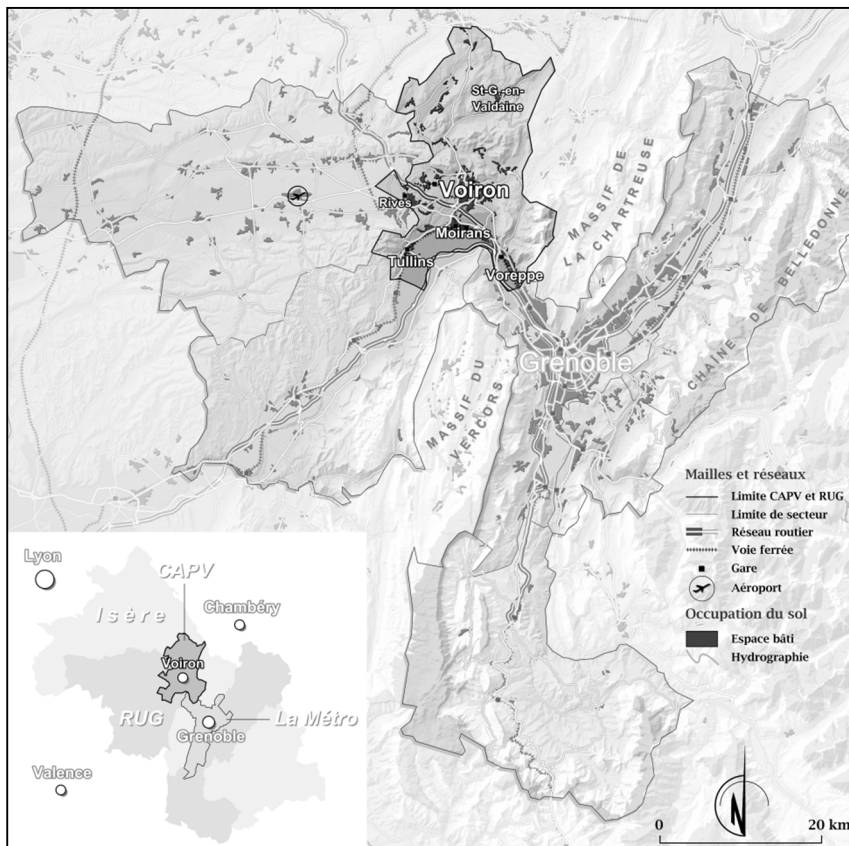
Le Voironnais s'est distingué par la mise en place de politiques urbaines et d'un mode de gouvernance territoriale qui lui ont permis de garder une certaine autonomie face à la métropole grenobloise. L'action de la Communauté de Communes du Voironnais est motivée par la volonté :

- d'être un acteur à part entière du territoire et non pas seulement un territoire adhérent à une communauté urbaine plus vaste ;
- de ne pas réduire son rôle à celui de territoire « dortoir » ;
- et enfin, pour Voiron, de conserver son statut de ville-centre au sein de son bassin de vie et, par là-même, de préserver son statut de ville moyenne.

Le Voironnais s'est ainsi affirmé au sein de la région grenobloise comme un pôle d'équilibre. Ce maillage de pôles urbains et cette délégation des fonctions ont permis une meilleure gestion des espaces aussi bien ruraux qu'urbains, en particulier au travers de la définition de bassin de vie. Au fil des ans, grâce à l'intégration des politiques et à l'extension de son périmètre, le Voironnais, porté par son projet de territoire au sein de la région urbaine grenobloise, est devenu partie prenante et singulière de ce vaste territoire.

Cette relative autonomie est aujourd'hui menacée par la poursuite du desserrement de l'agglomération grenobloise. Ainsi, en 2010, l'unité urbaine de Voiron, séparée de Grenoble par seulement 25 km, a été absorbée par l'agglomération grenobloise. La continuité du bâti entre les unités urbaines de Voiron et de Grenoble affecte la légitimité du projet d'autonomie de la Communauté de Communes du Voironnais. À l'heure de la métropolisation, des changements de mode de gouvernance et de la montée en puissance de l'interterritorialité, les enjeux du Pays Voironnais semblent donc être de plus en plus liés à ceux de l'agglomération grenobloise et des territoires voisins. La situation locale est donc un bon exemple des effets de l'étalement urbain sur les modes de gouvernance des territoires (Dumont, 2012).

Carte 1. Présentation du Pays Voironnais. Carte de localisation



Sources : ©IGN BD Carto® GEOFLA®, ©Spot Images SA – SPOT Thema®

Réalisation : Agence d'Urbanisme de la Région Grenobloise – 2013

Ces changements amènent donc à s'interroger sur le statut pérenne de ville moyenne pour Voiron : continue-t-elle à jouer un rôle de ville moyenne et donc de centralité rayonnante au sein du Pays Voironnais ? Ou/et fait-elle partie intégrante de l'agglomération grenobloise, la reléguant ainsi au statut de pôle secondaire ? Dès lors, Voiron doit-elle (peut-elle) remplir un double rôle et fonctionner à double niveau déclinant sa ville-centre et son bassin de vie en déterminant des espaces tampons interterritoriaux ayant des fonctions particulières ? Le diagnostic démographique local apporte des éléments de réponse à ces interrogations.

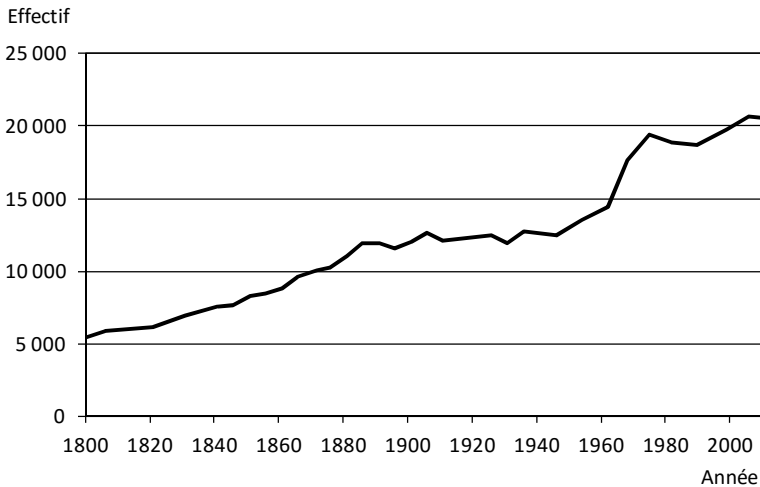
## Caractéristiques démographiques

On observe, dans la plupart des villes moyennes<sup>(1)</sup>, une croissance de la population jusqu'en 1975 suivie d'une baisse puis d'une stabilisation dans les années 1990 du fait d'une périurbanisation des communes limitrophes (Floch, Morel, 2011). Qu'en est-il de Voiron ? Voit-elle également sa population migrer vers le Pays Voironnais, son bassin de vie ?

### *Une croissance démographique typique des villes moyennes*

Le nombre d'habitants à Voiron n'a cessé d'augmenter depuis le début du XIX<sup>e</sup> siècle, passant de 5 400 habitants en 1800 à près de 21 000 en 2010 ; l'effectif de sa population est depuis quelques années quasi stable (figure 1).

Figure 1. Evolution démographique de la population de Voiron. 1800-2010



Sources : pour la période 1800-1962, Laboratoire de démographie historique / EHESS / Cassini ; pour les années récentes (1968-2010), Insee, recensements de la population.

Cette croissance démographique est exclusivement assurée depuis 1975 par le solde naturel largement positif, tandis que le solde migratoire est le plus souvent négatif ou, parfois, faiblement positif (tableau 1). En effet, on observe dès 1970 une concentration des pôles d'emplois, de

(1) On entend par villes moyennes les communes-centres d'une taille comprise entre 20 000 et 100 000 habitants à la tête d'une unité urbaine. Les limites de la ville sont ici celles de la commune et non celles de l'agglomération.

commerces et d'équipements le long de l'axe Voiron-Grenoble-Crolles, tandis que les lieux d'habitat, eux, se déconnectent totalement des logiques économiques. Alors que la population de Voiron connaît une croissance faible, le nombre d'habitants des communes rurales et périurbaines voisines augmente de manière rapide : le solde migratoire dans le Pays Voironnais est largement positif bien qu'il tende toutefois à diminuer depuis une dizaine d'années (tableau 1).

Tableau 1. Contribution des soldes naturel et migratoire (pour 100) à la dynamique démographique de Voiron et du Pays Voironnais

Période intercensitaire	Taux annuel moyen de solde naturel	Taux annuel moyen de solde migratoire
<b>Voiron</b>		
68-74	+ 0,9 %	+ 0,5 %
75-81	+ 0,7 %	- 1,1 %
82-89	+ 0,6 %	- 0,8 %
90-98	+ 0,6 %	+ 0,1 %
99-2008	+ 0,5 %	- 0,3 %
<b>Pays Voironnais</b>		
68-74	+ 0,5 %	+ 0,8 %
75-81	+ 0,4 %	+ 1,5 %
82-89	+ 0,5 %	+ 0,8 %
90-98	+ 0,4 %	+ 0,6 %
99-2008	+ 0,5 %	+ 0,3 %

Sources : Insee, RGP 1968 à 1999 ; EAR 2009.

La croissance du Pays Voironnais n'est donc pas portée majoritairement par sa ville-centre mais par sa périphérie. Ce schéma de développement démographique est typique des villes moyennes qui voient leur population migrer vers le périurbain pour des logiques de coût du logement, de cadre de vie et d'aspiration à la maison individuelle (Adda, Boulanger, 2013).

### *La proximité de la métropole grenobloise a des effets sur la structure par âge de la population de Voiron*

On constate dans les villes moyennes un départ des familles vers le périurbain où, attirées par les « coûts moindres du foncier et des taxes »,

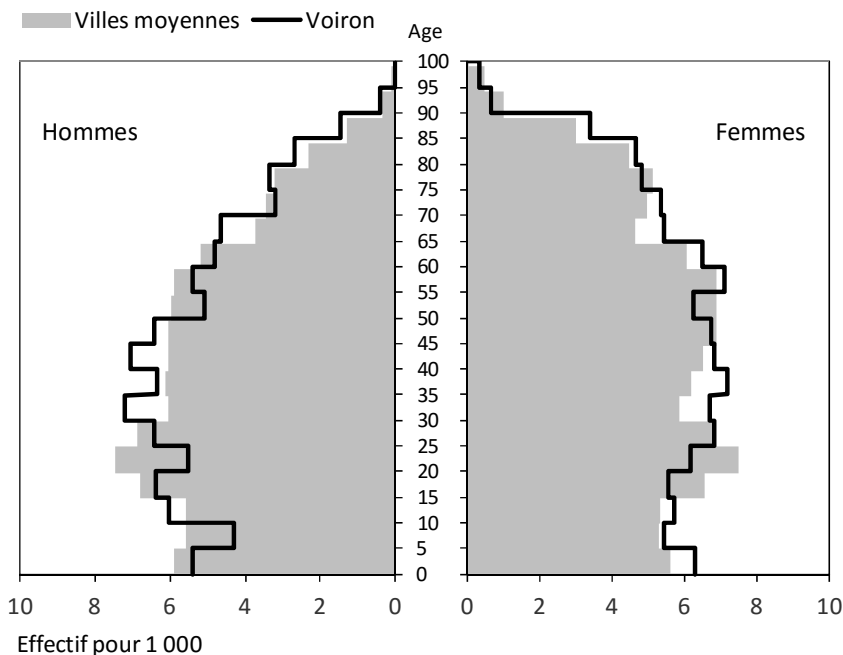
elles « partent s'établir dans un pavillon ou une maison de village » (DIACT, 2007) correspondant à leurs besoins et à leur budget. En revanche, elles attirent les étudiants des filières courtes ou des classes préparatoires, qui viennent s'installer pour quelques années, dynamisant ainsi le marché locatif. Est-ce aussi le cas à Voiron ? Peut-on parler d'attractivité résidentielle et d'un marché immobilier très dynamique ?

Le solde migratoire négatif s'explique, depuis les années 70, par un mouvement de périurbanisation : des familles avec enfants partent pour résider dans une maison individuelle à la périphérie des villes. Aujourd'hui, si de nombreuses familles continuent de privilégier les communes à proximité de Voiron plutôt que la ville-centre, ce phénomène est en recul.

Le poids démographique de la ville-centre s'est donc affaibli : alors que Voiron représentait 32 % de la population du Voironnais en 1968, elle ne représente plus que 22 % en 2009. Par ailleurs, par rapport aux villes moyennes, la pyramide des âges (figure 2) révèle un déficit d'adultes âgés de moins de 30 ans. Le manque de structures éducatives du supérieur, fortement concentrées à Grenoble et Lyon, explique le départ des jeunes souhaitant poursuivre leurs études vers ces deux très grandes villes. La proximité de ces deux métropoles à l'offre universitaire variée freine l'attractivité de Voiron pour les jeunes des communes voisines. À l'inverse, on constate une part importante des personnes âgées de plus de 60 ans (25 % de la population totale en 2009). Ces personnes appartiennent à une génération qui a moins participé au phénomène de périurbanisation que les plus récentes.

D'un point de vue résidentiel, le double statut de Voiron, à la fois ville-centre et ville à proximité d'une métropole, semble lui porter préjudice. Ainsi, comme dans les petites villes, on observe le départ des jeunes vers la métropole grenobloise (études, premier emploi) et le maintien des personnes âgées dans le tissu urbain ; et, comme dans les villes moyennes, les familles partent s'installer dans le périurbain.

Figure 2. Comparaison de la pyramide des âges de la commune de Voiron à celle des villes moyennes (pour 1 000 personnes)



Champ : la pyramide des villes moyennes correspond à la structure par âge et par sexe (pour 1 000 personnes) de la population résidant dans l'une ou l'autre d'un ensemble de 134 communes comptant de 20 000 habitants en 2009 (Concarneau et Moulins avec 19 500 habitants environ) à 100 000 habitants (Dunkerque avec près de 93 000 habitants), toutes villes-centres de l'unité urbaine à laquelle elles appartiennent. Cet ensemble exclut donc toutes les communes de cette taille localisées dans l'unité urbaine d'une commune encore plus grande (c'est donc le cas de toutes les communes des banlieues des grandes agglomérations métropolitaines).

Source : Insee, EAR 2009

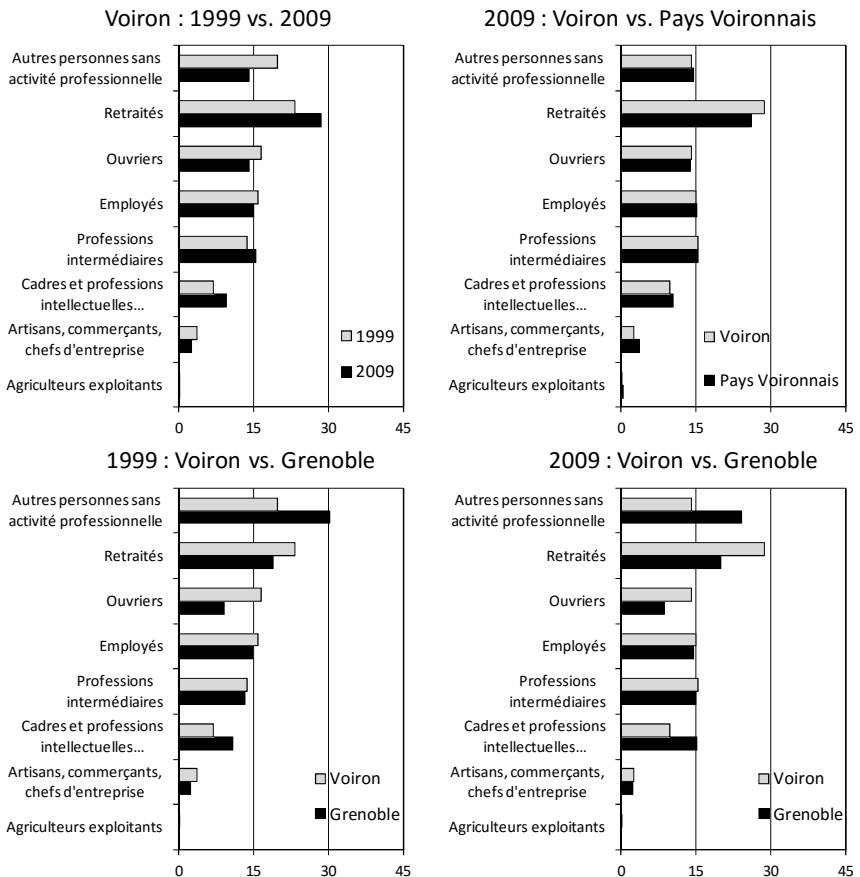
### *Moins d'étudiants que dans les villes moyennes mais davantage de cadres et de professions intermédiaires*

Les villes moyennes regroupent une part non négligeable d'étudiants mais également d'employés et de retraités. Les cadres apparaissent sous-représentés tout comme les professions intermédiaires, mais de manière plus modérée (Léger, 2012). La proximité de Grenoble permet-elle à Voiron d'inverser cette tendance ou au contraire de l'amplifier ?



Comparée à Grenoble, la part des professions et catégories sociales (PCS) supérieures (cadres, professions intermédiaires) est plus faible à Voiron ; ce constat est accentué si l'on se limite aux seuls cadres. L'écart constaté en 1999 est confirmé en 2009 (figures 3). De même, du fait du profil technopolitain de Grenoble, la part des étudiants est supérieure à celle de Voiron de 10 points de pourcentage, quelle que soit la période considérée.

Figures 3. Répartition (en %) de la population âgée de 15 ans ou plus selon la PCS à Voiron et à Grenoble, en 1999 et 2009

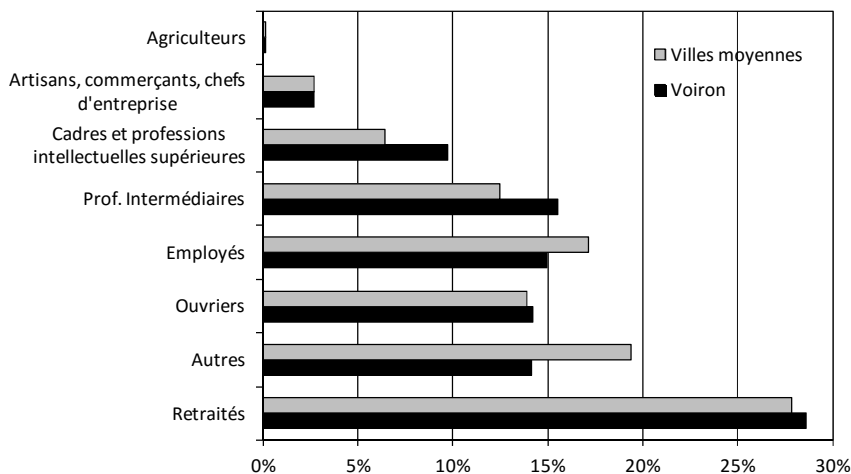


Sources : Insee, RGP 1999 et EAR 2009

La population voironnaise est sans conteste plus modeste, sur le plan socioprofessionnel, que celle de Grenoble. Ce résultat est en partie lié au phénomène de périurbanisation, démarré il y a plus de 30 ans, qui a entraîné un desserrement de l'agglomération grenobloise avec comme répercussion une hausse du nombre de propriétaires et un vieillissement plus marqué dans le Pays Voironnais. Par ailleurs, la part d'employés et d'ouvriers à Voiron est plus élevée qu'à Grenoble, bien que l'écart tende à se réduire depuis le début des années 2000. Cette spécificité s'explique notamment par le poids important des emplois dans le secteur de la fabrication. La part des retraités est également très importante à Voiron (29 %) avec une forte croissance au cours des 10 dernières années quand la proportion à Grenoble, déjà faible en 1999 (19 %) est dans le même temps restée stable (20 % en 2009).

Ce constat est cependant à relativiser par rapport aux autres villes moyennes, car la région urbaine grenobloise est une zone privilégiée sur le plan social. Comparée à Grenoble, Voiron semble avoir une composition socioprofessionnelle moins favorable, mais face à des villes de même taille démographique, le constat est inversé (figure 4).

Figure 4. Répartition selon la PCS de la population de 15 ans et plus en 2009 à Voiron et dans les villes moyennes



Champ : Les villes moyennes correspondent à l'ensemble des communes de France métropolitaine comptant de 20 000 à 100 000 habitants, à l'exclusion de celles localisées dans l'unité urbaine d'une commune encore plus grande (cf. champ de la figure 2, p. 83).

Source : Insee, EAR 2009

Face aux autres villes moyennes, Voiron possède une part bien plus importante de professions intermédiaires et de cadres (26 % contre 18 % pour l'ensemble des villes moyennes), la positionnant dans les villes moyennes les mieux dotées en catégories socioprofessionnelles supérieures malgré le déficit d'étudiants. C'est une influence positive de la proximité de Grenoble.

## Logements et ménages

### *Une typologie des ménages caractéristique des villes-centres de taille moyenne*

D'une manière générale, les familles avec enfant(s) sont moins présentes dans les villes moyennes, celles-ci préférant souvent, en particulier à la naissance du deuxième enfant, migrer vers les communes périphériques, moins denses sur le plan démographique que la ville-centre. C'est également le cas à Voiron (tableau 2).

Tableau 2. Composition (en %) des familles à Voiron et dans le Voironnais en 2009

Type de famille	Voiron	Pays Voironnais
Couples avec enfants	36,7	46,0
Familles monoparentales :	16,0	11,5
<i>dont hommes seuls avec enfant(s)</i>	2,1	2,1
<i>dont femmes seules avec enfant(s)</i>	13,9	9,4
Couples sans enfant	47,3	42,5
Total	100,0	100,0

Source : Insee, EAR 2009

La part de couples avec enfants est bien plus importante dans le Pays Voironnais qu'à Voiron (46 % contre moins de 37 %). A l'inverse, les couples sans enfant sont en proportion plus nombreux à Voiron que dans le Pays Voironnais. Cette commune accueille une proportion plus élevée de familles monoparentales (16 % à Voiron contre 11,5 % dans le Pays Voironnais). La localisation dans cette commune d'une grande partie du parc local de logements sociaux explique cet écart. Enfin, la part de personnes vivant seules est également plus importante à Voiron que

dans les communes environnantes (35 % contre 30 % dans le Pays Voironnais).

Les caractéristiques des ménages habitant Voiron est typique des villes moyennes. Et, comme dans ces dernières (mais c'est aussi le cas dans toutes les villes-centres des grandes agglomérations françaises), on observe un mouvement de périurbanisation, en particulier des familles avec plusieurs enfants, afin de pouvoir acheter une maison avec jardin tandis que les familles monoparentales et les personnes seules vont privilégier un environnement urbain leur apportant la proximité aux services et les commodités essentielles à la vie quotidienne.

### *Un parc de logements plus proche de celui des grandes villes que de celui des villes moyennes*

L'habitat des villes moyennes propose un certain équilibre : environ 30 % des ménages sont propriétaires (cette proportion est moins importante que dans le rural) et plus de 40 % sont locataires du privé, ce qui représente cependant une part plus faible que dans les métropoles. Une majorité de ces logements (la proportion atteint 60 %) sont des appartements en immeubles collectifs<sup>(2)</sup>.

Quelle est la situation de Voiron ? Les proportions de logements collectifs et de locataires sont-elles élevées comme c'est le cas dans les métropoles ? Ou bien le poids des propriétaires et des maisons individuelles sont-ils importants comme dans les petites villes et bourgs ruraux ?

Sur les 9 500 logements recensés à Voiron en 2009, 22 % seulement sont des maisons individuelles. C'est deux fois moins environ que dans les villes moyennes. La part des maisons individuelles a diminué dans les années 2000 en raison d'opérations immobilières essentiellement dédiées au logement collectif. On compte en revanche en proportion davantage de propriétaires à Voiron qu'en moyenne dans les autres villes moyennes (39 % contre 35 %) [figure 5]. Cependant, il est important de préciser qu'au cours des années 2000, Voiron a vu sa part de propriétaires croître grâce à de nombreuses opérations de constructions en accession, notamment dans le secteur de Criel. Aux alentours, dans le

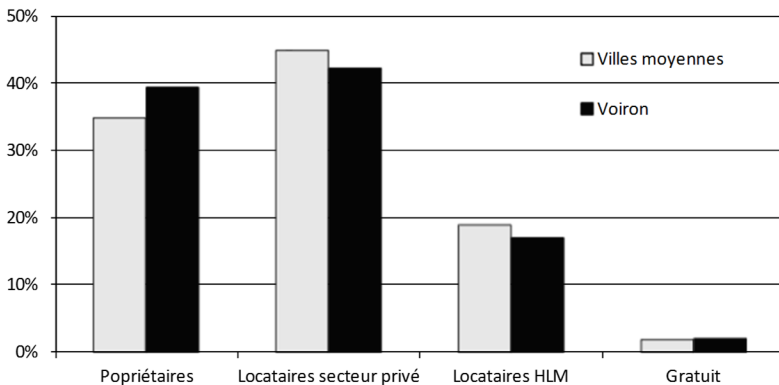
---

(2) Source : Insee, EAR 2009. Champ des villes moyennes : les villes moyennes correspondent à l'ensemble des communes de France métropolitaine comptant de 20 000 à 100 000 habitants, à l'exclusion de celles localisées dans l'unité urbaine d'une commune encore plus grande (cf. champ de la figure 2, p. 83).

Voironnais, cette proportion est bien supérieure et voisine de 60 %, et ce depuis 1990.

Voiron exprime ici clairement son rôle de ville-centre au travers de son projet d'aménagement et de développement urbain qui structure une forme urbaine représentative des villes moyennes les plus denses.

Figure 5. Statut d'occupation des résidences principales à Voiron et dans les villes moyennes en 2009



Champ : Les villes moyennes correspondent à l'ensemble des communes de France métropolitaine comptant de 20 000 à 100 000 habitants, à l'exclusion de celles localisées dans l'unité urbaine d'une commune encore plus grande (cf. champ de la figure 2, p. 83).

Source : Insee, EAR 2009

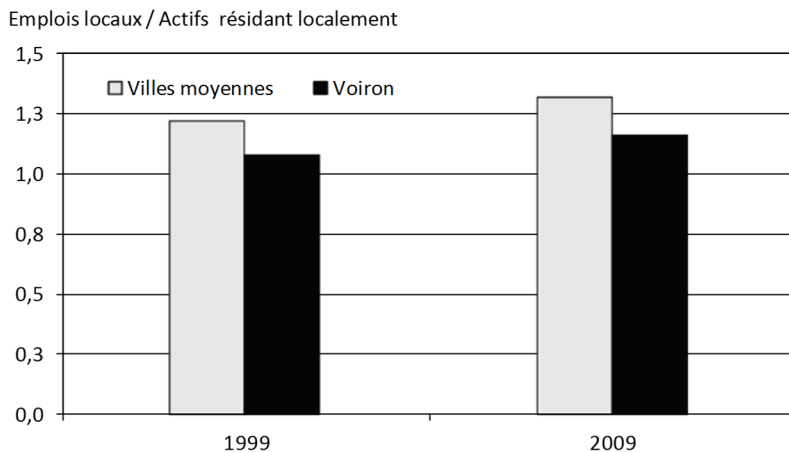
## Caractéristiques économiques locales

### *Un développement des emplois locaux freiné par l'attractivité économique de la métropole grenobloise*

Dans les villes moyennes, le nombre d'emplois est supérieur au nombre d'actifs qui y résident (Léger, 2012). Ce sont donc des pôles attractifs pour les actifs de leur bassin d'emploi. Voiron possède-t-elle également ce fort dynamisme ? Draine-t-elle des actifs sur un rayon important ?

En 2009, on dénombre à Voiron 9 620 actifs résidents pour 11 100 emplois : on comptabilise donc 1,1 emploi pour un actif y résidant. Cependant, ce taux reste inférieur à la moyenne observée dans les villes moyennes (1,3 emploi pour un actif résident). Les valeurs prises par ces ratios étaient quasiment les mêmes dix ans auparavant (figure 6).

Figure 6. Rapport entre le nombre d'emplois localisés à Voiron et le nombre d'actifs résidant dans cette ville. Comparaison avec les villes moyennes



Champ : Les villes moyennes correspondent à l'ensemble des communes de France métropolitaine comptant de 20 000 à 100 000 habitants, à l'exclusion de celles localisées dans l'unité urbaine d'une commune encore plus grande (cf. champ de la figure 2, p. 83).

Source : Insee, EAR 2009

L'influence de l'agglomération grenobloise ainsi que le développement de zones d'activités (Centr'Alp) dans les communes voisines de Voiron absorbent un nombre considérable d'emplois et expliquent cette tendance. En effet, l'évolution de Voiron apparaît moins forte face au fort développement économique de la région urbaine grenobloise, de l'agglomération grenobloise et du Grésivaudan : les emplois se créent à proximité de Voiron et non en son sein, en particulier le long de l'axe autoroutier Grenoble-Lyon et notamment dans la plaine de l'Isère.

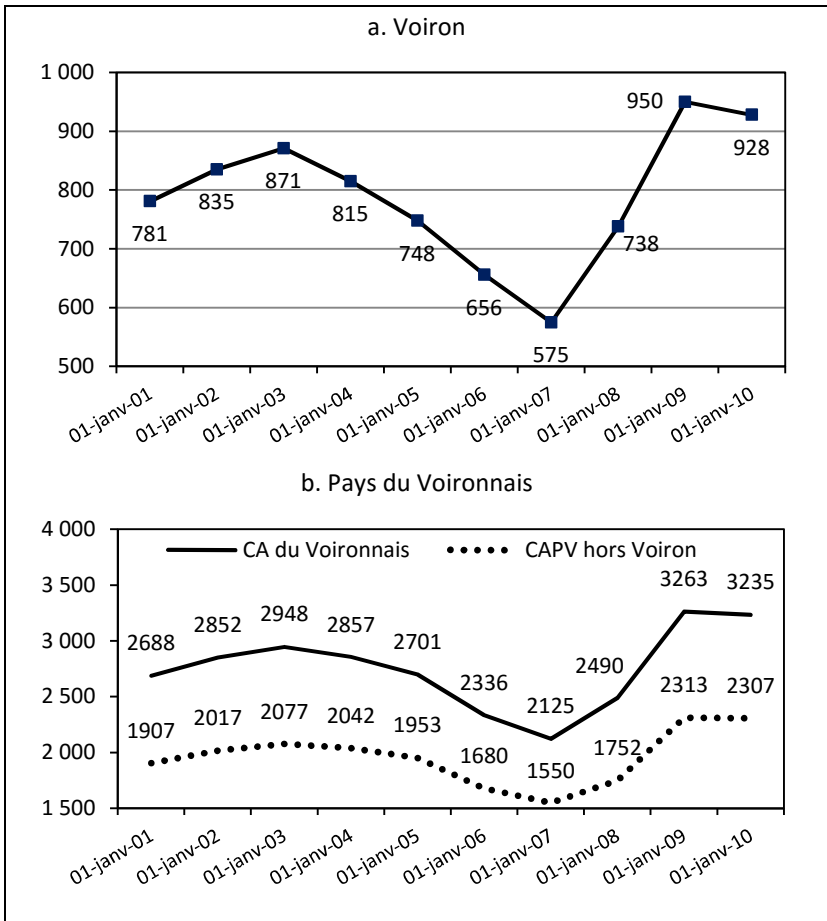
Si Voiron a donc bien une structuration économique similaire aux villes moyennes, son attractivité est moindre du fait de la concurrence au sein de la métropole grenobloise. De ce fait, alors que les villes moyennes polarisent de plus en plus d'emplois, le cercle d'influence de Voiron se réduit peu à peu, son développement étant très connecté à la dynamique grenobloise.

### *Le chômage est accentué par la moindre diversification des secteurs d'emploi*

En termes de chômage, on constate une tendance commune aux villes moyennes : elles sont d'autant plus sensibles aux variations écono-

miques que le bassin d'emploi dont elles sont le centre est limité et/ou peu diversifié. Comme nous avons pu le constater précédemment, Voiron possède un rayonnement moins fort en termes d'emplois, ce qui se concrétise par des taux de chômage supérieurs aux territoires voisins.

Figures 7. Variations du nombre de demandeurs d'emplois de catégorie A\* entre 2001 et 2010 à Voiron et dans le Voironnais



\* Un demandeur d'emploi de catégorie A est une personne sans emploi, tenue d'accomplir des actes positifs de recherche d'emploi, à la recherche d'un emploi quel que soit le type de contrat (CDI, CDD, à temps plein, à temps partiel, temporaire ou saisonnier).

[Source de la définition : <http://www.service-public.fr/>]

Source : Unedic, 2001-2010

Ainsi, avec un taux de chômage de 11,3 % en 2009, Voiron se situe bien au-dessus de l'ensemble du Pays Voironnais (8,4 %). L'évolution du nombre de demandeurs d'emplois de catégorie A est quasiment le même à Voiron que dans le Pays Voironnais (figures 7) :

- une baisse entre 2003 et 2007, légèrement plus importante à Voiron (- 34 %) que dans le Pays Voironnais (- 28 %) ;
- une hausse entre 2007 et 2009 de + 35 % dans le Pays Voironnais et de + 39 % à Voiron.

Entre 2009 et 2010, une nouvelle baisse du nombre de demandeurs d'emplois semble s'amorcer mais celle-ci reste à confirmer. Il est également important de préciser la part plus importante de demandeurs d'emplois à Voiron comparé au Pays Voironnais : on recense 47 demandeurs d'emplois pour 1 000 habitants contre 36 dans le Pays Voironnais (33 si l'on exclut Voiron).

De plus, compte tenu, notamment, des caractéristiques de son parc de logements, Voiron accueille une bonne partie de la population la plus précaire, ce qui se traduit par un revenu médian moindre que dans le Pays Voironnais (respectivement 18 900 euros par an et 20 700 euros).

Il semble incontestable que Voiron a conservé son rôle de ville-centre. La présence plus importante de population précaire et la spécialisation de l'emploi la rend plus sensible aux variations économiques, avec un chômage beaucoup plus fluctuant que dans son bassin de vie.

### *Une croissance globale du nombre d'emplois, mais des variations très inégales voire divergentes d'un secteur d'activité à l'autre*

Du fait, bien souvent, de leur statut de préfecture ou de sous-préfecture, les villes moyennes regroupent un nombre important d'emplois administratifs. Par rapport aux villes plus grandes, elles comptent aussi une part plus importante d'emplois dans le secteur de la fabrication malgré une décroissance pendant la dernière décennie. Voiron ne possédant pas de statut préfectoral, l'emploi se structure-t-il différemment ? Quels secteurs prédominent, croissent ou périclitent ?

Sur les 11 100 emplois implantés à Voiron en 2009, une part importante relève des services à la personne (services de proximité, action sociale, santé, distribution...) tandis que la part d'emplois de type métropolitain (conception, recherche) reste très faible. Ces tendances tendent à



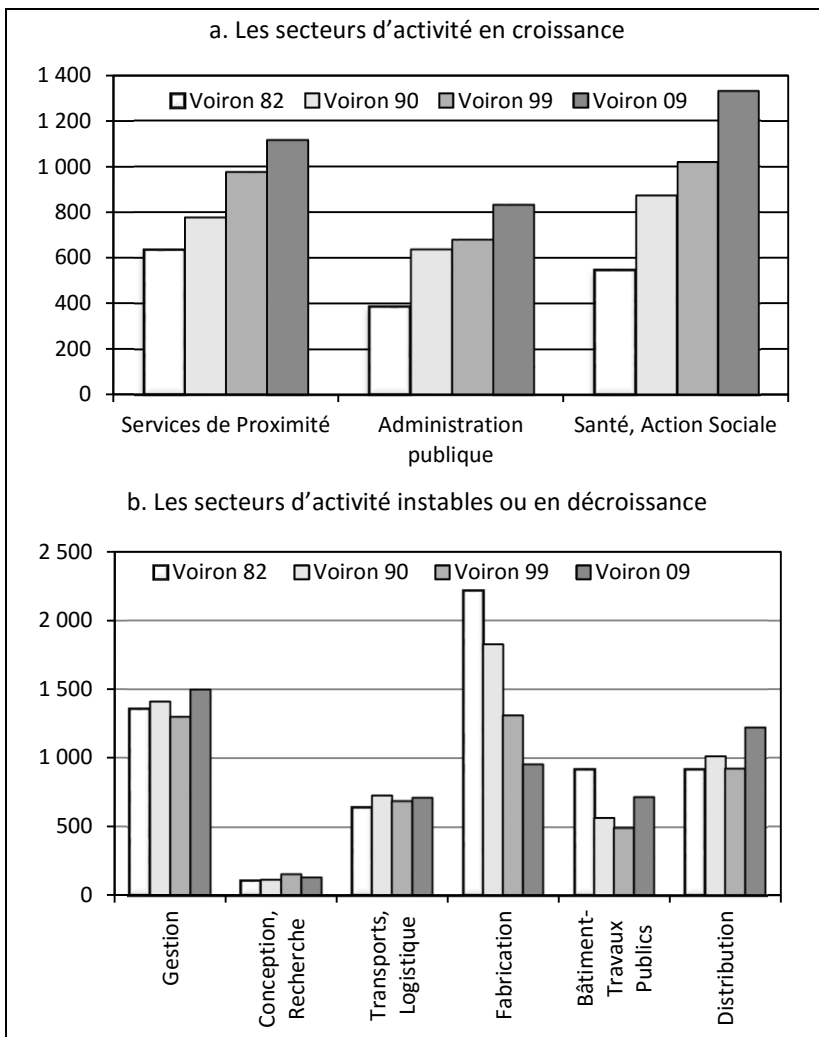
s'amplifier depuis 10 ans. Ainsi, le secteur de la fabrication, important à Voiron avec plus de 2 000 emplois dans les années 80 contre moins de 1 000 actuellement, est aujourd'hui dépassé par le secteur de la gestion (1 500 emplois en 2009), de la santé (1 300 emplois en 2009) ou encore de la distribution (1 200 emplois en 2009). Ces secteurs en lien avec les services à la personne ont ainsi connu une croissance entre 1999 et 2009 de + 30 % pour la santé et le social et de + 14 % pour le secteur des services de proximité (figure 8a).

Malgré une fragilité des investissements publics, l'administration publique connaît elle aussi une croissance continue grâce, notamment, à la forte présence d'établissements d'enseignement secondaire (collège et lycée). Cependant, les logiques d'implantation récente n'ont pas fait le choix de Voiron : implantation d'un lycée à Moirans et plus récemment d'un collège à Chirens.

Les secteurs touchés par la crise et l'évolution sociétale à l'échelle nationale (en particulier ceux de la fabrication, des transports et de la logistique) l'ont également été à Voiron entre 1999 et 2009 (figure 8b). D'autres secteurs ont perdu un nombre important d'emplois entre 1982 et 1999 ; toutefois, on observe aujourd'hui un regain d'activité dans certains d'entre eux comme le BTP avec une hausse de + 45 % des emplois au cours des 10 dernières années ou la distribution avec une hausse de + 18 % sur cette même période.

En toute logique, du fait de sa taille et de sa proximité avec Grenoble, Voiron possède une part d'emplois métropolitains bien inférieure aux villes moyennes, mais elle s'est structurée, tout comme celles-ci, autour du secteur de la fabrication. Ce secteur étant en décroissance, elle reporte son activité vers les emplois liés à l'économie résidentielle, comme la plupart des villes moyennes (Floch, Morel, 2011).

Figures 8. Evolution du nombre d'emplois à Voiron entre 1982 et 2009 selon le secteur d'activité



Sources : Insee, RGP 1968 à 1999 ; EAR 2009

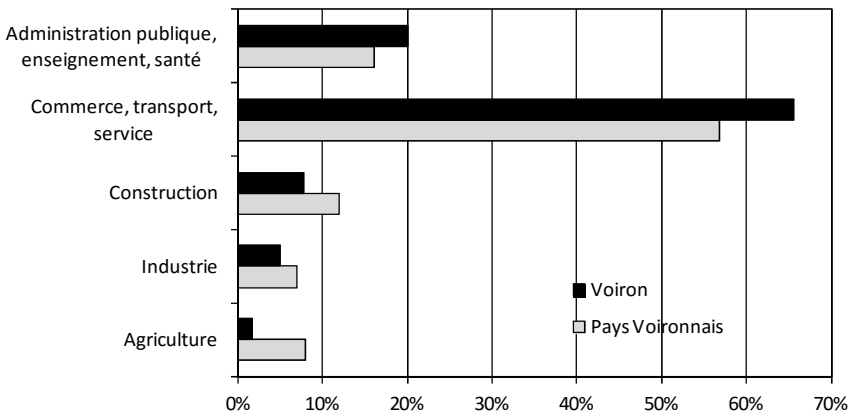
*Des grandes entreprises peu présentes à Voiron à cause de la concurrence de son bassin de vie et de Grenoble*

De plus en plus, les grandes entreprises font le choix de quitter les villes moyennes au profit de leurs bassins de vie qui possèdent un coût du

foncier moins élevé ou de la métropole la plus proche, plus attractive en termes de cadre de vie et de connexion avec le reste du monde (Floch, Morel, 2011). Avec deux métropoles à proximité ainsi qu'un bassin de vie extrêmement bien structuré, Voiron arrive-t-elle à conserver ces grandes entreprises ? Quelle stratégie met-elle en place face à cette concurrence ?

En 2010, 30 % des 7 500 établissements voironnais sont situés à Voiron. On trouve dans la ville de Voiron une surreprésentation des établissements du secteur public (administration, enseignement, santé) (37 %) et des commerces, transport et service (35 %) [figure 10]. Mais si l'on se limite aux 45 établissements de 100 salariés ou plus que compte le Voironnais, seulement 11 (soit 24 %) sont localisés dans la ville-centre.

Figure 10. Distribution des établissements par secteur d'activité à Voiron et dans le Pays Voironnais



Source : Base permanente des équipements (BPE), 2009

Deux secteurs possèdent des établissements de plus de 100 salariés à Voiron : le secteur commercial et le secteur de l'administration publique. Voiron subit, tout comme les autres villes moyennes, sa position intermédiaire dans l'armature urbaine locale : les grandes entreprises, grandes consommatrices de foncier, préfèrent s'installer dans le périurbain.

Si le coût du foncier reste inférieur à ceux de Grenoble ou de Lyon, la qualité de vie et les facilités d'accès que proposent ces deux métropoles ne permettent plus à Voiron de pouvoir faire jouer la concurrence. En effet, la périurbanisation des entreprises ne s'effectue pas à la même

échelle que celle de la population : elles restent dans des espaces tampons très proches de Grenoble tels que Centr'Alp.

## Equipements, transports et renouvellement urbain

### *Voiron est pénalisée par la redéfinition de la carte administrative nationale*

Les villes moyennes ont été particulièrement touchées par les restructurations économiques entreprises au niveau national. En effet, alors qu'elles regroupaient un grand nombre d'emplois publics, la reconfiguration des cartes administratives (justice, trésor, armée) a entraîné la perte d'une grande partie de ceux-ci. Moins administrative que les autres villes moyennes, Voiron a-t-elle mieux résisté à ce mouvement général ou risque-t-elle de perdre tout ou partie des équipements structurants qui lui restent ?

Comme le propose l'Insee à partir de la Base permanente des équipements (BPE), on peut distinguer les équipements, commerces et services en trois catégories :

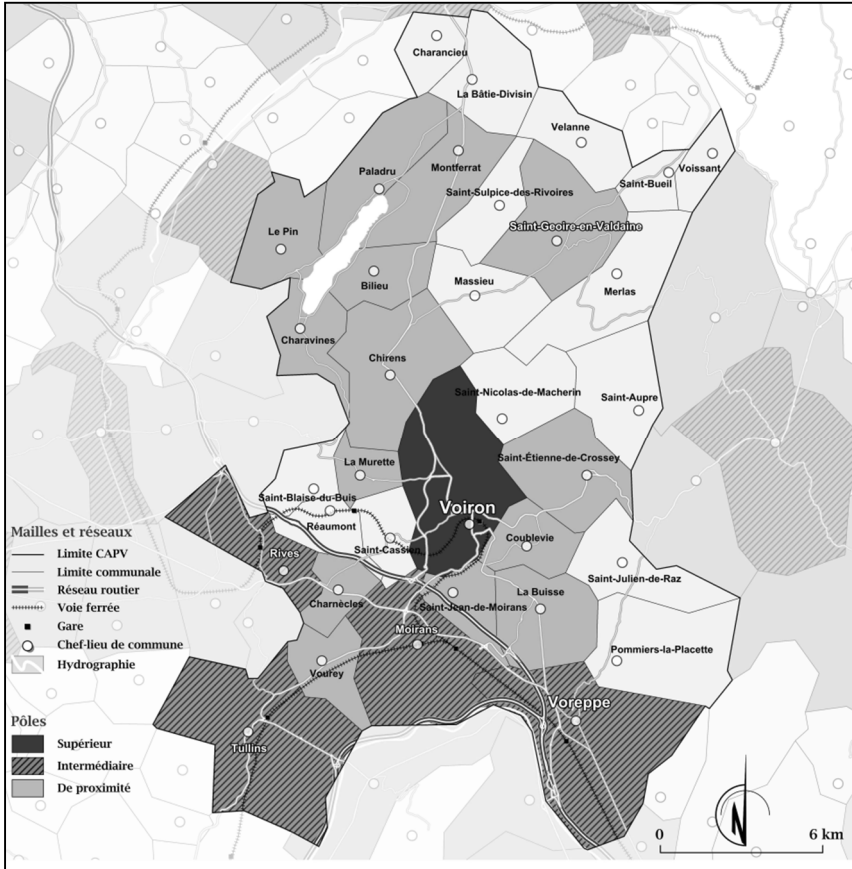
- ceux dits de proximité (banque, boulangerie...);
- les intermédiaires (trésorerie, police...);
- ceux de la gamme supérieure (ANPE, urgences...).

Selon ce classement, en 2011 au sein du Pays Voironnais, seule la commune de Voiron appartient à la gamme supérieure des villes avec 32 équipements sur 36 possibles, tandis que 4 communes se situent dans la gamme intermédiaire (Moirans, Rives, Tullins et Voreppe) ; 12 communes sont situées dans la gamme de proximité ; par conséquent 17 sont catégorisées comme rurales (carte 2).

Voiron est donc la seule commune du Pays Voironnais à disposer d'un nombre important de grands équipements. Cependant, avec un hôpital vieillissant et la restructuration nationale de la carte hospitalière, le maintien de cet équipement majeur a été menacé. Mais Voiron et l'ensemble du Voironnais ont réussi à démontrer la force centrale que sont la clinique et le futur hôpital : ceux-ci rayonnent sur un bassin de 150 000 habitants et sont également un centre de repli pour le CHU de Grenoble en cas de besoin. Le nouvel hôpital est donc en bonne voie de

réalisation et distingue Voiron d'autres villes moyennes dont certaines compétences publiques (notamment dans le domaine de la santé) ont été complètement déléguées aux métropoles environnantes (c'est le cas de Lisieux avec Caen, d'Abbeville avec Amiens ou encore d'Albi avec Toulouse).

Carte 2. Gamme des équipements dans le Pays Voironnais. Pôles selon les gammes d'équipements en 2009



Sources : ©IGN GEOFLA®, ©Spot Images SA – SPOT Thema®, ©Insee 2009

Réalisation : Agence d'Urbanisme de la Région Grenobloise - 2013

On peut également noter que parmi les grands équipements sélectionnés par l'Insee, certains ne sont pas référencés dans le Voironnais : institut universitaire de technologie (IUT), école d'ingénieur, unité de formation

et de recherche universitaire (UFR), cour d'appel, tribunal de grande instance, tribunal d'instance, conseil des prud'hommes, tribunal de commerces, centre de lutte contre le cancer.

Dans un contexte national de rationalisation des coûts des infrastructures publiques, la proximité immédiate de la métropole grenobloise et celle, plus éloignée toutefois, de Lyon, réduit la capacité de Voiron à préserver une certaine autonomie : l'antenne locale de la banque de France a été intégrée à celle de Grenoble en 2005 ; le CREPS (centre régional d'éducation physique et sportive) a été fermé en 2010 ; l'offre en matière d'enseignement supérieur a été totalement concentrée dans les métropoles grenobloise et lyonnaise, tout comme l'offre de justice, aujourd'hui inexistante à Voiron. En revanche, dans le domaine de la santé, Voiron a mieux résisté et propose toujours une offre hospitalière conséquente qui a, pour le moment, encore échappé à une centralisation de l'offre au bénéfice du CHU de Grenoble.

### *Un réseau de transport collectif plus performant que les villes moyennes de même taille*

Voiron est une « petite » ville moyenne. Elle part donc, d'un point de vue comparatif par rapport aux autres villes moyennes, avec un désavantage en matière d'infrastructures de transport. Arrive-t-elle cependant à jouer un rôle de centralité semblable aux villes préfectorales ? L'offre en transport individuel est-elle toujours prépondérante ou a-t-elle réussi à développer un réseau alternatif de qualité malgré sa faible envergure démographique ? Existe-t-il, comme on le constate dans la plupart des villes moyennes, un nœud d'échange au sein du Pays Voironnais ?

D'avantage tournée vers Lyon jusqu'au début du XIX<sup>e</sup> siècle, Voiron est longtemps restée à l'écart de l'axe routier Lyon-Grenoble. Cependant, la très bonne desserte routière du Pays Voironnais va stimuler le repli résidentiel de nombre de ménages grenoblois vers le Voironnais, entraînant par la même la périurbanisation de ce territoire.

En raison de cette forte augmentation de la population dans l'ensemble des collines du Voironnais, une offre de transport va se développer et s'affirmer dans ce territoire. Le premier réseau de transport à se structurer est le réseau ferré avec le raccordement de Voiron à Grenoble en 1818 et à Lyon en 1862. L'importance du pôle économique du Voironnais a ainsi permis d'obtenir très tôt des infrastructures ferroviaires et

une cadence de qualité. De nombreuses gares régulant un trafic intense compte tenu de la démographie voironnaise vont se développer : les communes de Voiron, Voreppe, Moirans et Rives sont ainsi toutes dotées d'une gare.

Plus récemment, le développement et le dynamisme économique du Voironnais avec notamment la zone d'activités Centr'Alp vont se concrétiser par le raccordement autoroutier, en 1992, de Voiron via l'échangeur de Champfeuillet, à Grenoble et à Lyon. Voiron affirme donc ainsi son rôle de pôle d'équilibre entre ces deux grandes métropoles.

Enfin, malgré les 20 000 habitants de la ville de Voiron, le Pays Voironnais développe depuis 2002 un réseau de transports en commun avec des bus interurbains toutes les 20 minutes, trois lignes infra-urbaines (plus de 10 allers-retours par jour) reliant Tullins, Voreppe et Centr'Alp, ainsi qu'une ligne express départementale connectée avec le pôle d'échange de la gare depuis 2005, qui permet de rejoindre Grenoble.

Le réseau ferroviaire, très bien intégré à l'aire urbaine grenobloise, complète cette offre importante avec des lignes très bien cadencées qui relient les différentes centralités voironnaises.

Le nord du territoire, essentiellement rural, est quant à lui faiblement desservi par le réseau de transport collectif.

Voiron, grâce à sa forte intégration dans l'aire urbaine grenobloise et à sa forte volonté politique de développer un réseau de transport collectif performant, a réussi à atteindre un niveau comparable à des villes moyennes de plus grande taille : transports en commun reliant parfaitement Grenoble et à un rythme intensif ; réseau ferroviaire reliant l'ensemble des centralités que sont Moirans, Rives, Tullins et Voreppe à Voiron. La proximité de Grenoble a donc joué dans ce domaine un rôle positif pour Voiron mais aussi pour l'ensemble de son bassin de vie : Voiron ainsi que ses pôles secondaires ont ainsi bénéficié de la structuration de l'axe Grenoble-Lyon aussi bien sur le plan routier que ferroviaire.

### *La gare : épiceutre du renouvellement urbain et symbole du rayonnement intercommunal*

Au cours de ces dernières années, la priorité a été accordée, dans les pôles urbains et dans les villes-centres de taille moyenne, au renouvel-

lement urbain dans les quartiers situés autour de la gare<sup>(3)</sup> : ils sont considérés comme les vecteurs d'un renouveau démographique et économique dans les centres-villes qui ont tendance à se « vider », en tout cas à décliner sur le plan démographique.

Voiron, avec l'appui du Pays Voironnais, a précisément entrepris un projet autour de la gare avec le maintien du cinéma et le développement de l'offre commerciale permettant à ce quartier de ne pas devenir une zone dortoir. Une réfection totale de la voirie du centre ancien est également en cours. Celle-ci a pour objectif d'augmenter l'attractivité des rues anciennes commerciales et d'avoir ainsi un effet sur la vitalité commerciale qui perdure actuellement.

La ville ambitionne également d'accroître la qualité résidentielle de son centre-ville, à l'instar des plus grandes villes qui, attachées à leur centre, développent les actions de renouvellement urbain et de requalification de l'espace public.

## Pour conclure : une ville moyenne portée par son bassin de vie proche

Même si l'influence de la métropole grenobloise est de plus en plus marquée comme le montre le départ des jeunes vers cette dernière ou encore la faible présence d'emplois métropolitains, Voiron a su préserver son rôle et les caractéristiques d'une ville-centre au travers de nombreux critères (phénomène de périurbanisation sur son bassin de vie, spécialisation de ses emplois, sensibilité aux variations économiques...). Malgré son poids démographique fort, le Pays Voironnais, grâce à une déconnexion volontaire entre démographie et gouvernance, est une structure qui offre aux communes rurales une représentation importante. Les cinq villes qui en font partie, qui représentent pourtant près de 60 % de la population, ne disposent ainsi que du tiers des voix au sein de l'intercommunalité. Mais, logiquement, compte tenu du poids démographique de la population urbaine, le Pays Voironnais développe des politiques qui concernent largement les espaces urbains et les villes, comme en témoigne la récente prise de compétence « projets structurants ».

---

(3) Cf. par exemple le cas de la commune de Creil qui « mise sur sa gare » (Entretien avec Christian Grimbart, président de la communauté de l'agglomération creilloise, « Creil mise sur sa gare », *Revue Urbanisme*, n° 378, pp. 64-65).



Ces derniers s'adressent également aux communes rurales mais plusieurs projets urbains importants concernent les villes dont Voiron. Ainsi, aujourd'hui, l'avenir de la ville de Voiron est certes porté par ses élus municipaux mais aussi, de façon croissante, par les élus communautaires. Et de plus en plus, le rôle et les fonctions de la ville-centre ne sont plus uniquement pensés à l'échelle du territoire communal mais à celle de son bassin de fonctionnement proche : la « centralité voironnaise » intègre 6 communes (Voiron, Voreppe, Moirans, Coublevie, St-Jean-de-Moirans, La Buisse).

Pour peser au sein de la région grenobloise, Voiron, en tant que ville-centre, a besoin de s'appuyer sur l'ensemble du Pays Voironnais et plus particulièrement sur la « centralité voironnaise ». Et au sein du Pays voironnais, le rôle de la ville-centre, reconnu par tous, doit également s'apprécier dans la relation avec les autres villes et les communes rurales.

L'influence de la ville-centre qu'est Voiron peut sembler au premier abord en retrait du fait de cette négociation permanente avec les autres communes au sein du Pays Voironnais. Mais les actions récentes en faveur des territoires urbains et notamment de Voiron montrent que la ville bénéficie largement de l'intercommunalité. Le Voironnais a besoin pour son fonctionnement d'une ville-centre comme Voiron relayée par un réseau de petites villes. Et Voiron a besoin (de plus en plus) des politiques du Pays Voironnais pour voir ses fonctions et son statut se pérenniser. Cette complémentarité s'est traduite par la mutualisation de plusieurs services (directions générales mutualisées, CIAS, aménagement et urbanisme...) entre la ville et l'intercommunalité.

Au vu de l'ensemble de ces éléments, nous pouvons donc conclure que Voiron a su conserver son rôle de ville moyenne et c'est à ce titre qu'elle a été désignée comme ville-centre du Schéma de cohérence territoriale (SCoT). Cependant, son statut ne lui permet plus de pouvoir se développer isolément ; dorénavant, c'est l'ensemble du Voironnais qui contribue à préserver ce pôle d'équilibre, jouant ainsi un véritable rôle d'ascenseur pour la commune de Voiron dans des logiques de coopération interterritoriale.

## Références bibliographiques

ADDA F., BOULANGER E., 2013, *Observatoire du PDH : évolution des marchés isérois*, Agence d'urbanisme de la Région Grenobloise (AURG), Grenoble.

DIACT, 2007, *Les villes moyennes françaises*, La documentation française, Paris.

DUMONT, G.-F., 2012, *Diagnostic et gouvernance des territoires*, Armand Colin, Collection U, Paris.

FLOCH J.-M., MOREL B., 2011, *Panorama des villes moyennes*, Document de travail H2011/01, Insee, Direction de la Diffusion et de l'Action régionale, Paris.

LÉGER J.-F., 2012, « L'évolution sociodémographique des villes moyennes de 1968 à 2006 », *Espace Populations Sociétés*, 2011-3, pp. 557-576.

Anne-Lise BÉNARD, Françoise PICHAVANT, Benoît PARENT, Jean-Michel ÉVIN

### **Voiron : une ville moyenne à double niveau, entre centralité et interterritorialité**

Située au cœur d'un ensemble métropolitain, Voiron est une commune de l'Isère de 21 000 habitants à la tête d'une Communauté d'Agglomération regroupant 34 communes et plus de 90 000 habitants. Longtemps restés en retrait face à Grenoble, Voiron et le Voironnais ont su développer dès les années 70 de véritables politiques urbaines ainsi qu'un mode de gouvernance leur permettant de garder une certaine autonomie. Cependant, à l'heure de la métropolisation et des changements de mode de gouvernance territoriale, le statut pérenne de ville moyenne semble fragilisé.

Afin de garder sa place, elle doit réussir à tirer parti de sa proximité avec sa voisine grenobloise comme elle a su le faire dans le passé pour la structuration de son réseau de transport collectif qui n'a rien à envier aux villes moyennes de grande taille. A l'inverse, son cercle d'influence économique, très connecté à la dynamique grenobloise, s'est réduit peu à peu et ne lui permet aujourd'hui plus de tenir sa place, seule, dans un environnement concurrentiel : la périurbanisation des entreprises s'effectue principalement dans des espaces tampons, notamment entre Grenoble et Voiron.

Face à l'ensemble de ces constats et pour continuer à peser au sein de la région grenobloise et ainsi faire perdurer son statut de ville moyenne, Voiron a besoin de s'appuyer sur l'ensemble du Pays Voironnais : c'est grâce à cet ensemble qu'elle pourra développer sa coopération avec les autres territoires et conserver son rôle de pôle d'équilibre à l'échelle métropolitaine.

# Le peuplement résidentiel en centre historique labellisé : une particularité à l'échelle de la ville moyenne ?

Elsa MARTIN\*

## Introduction

La distribution spatiale des populations constitue un outil essentiel pour la compréhension des villes moyennes et de leurs transformations. L'étude de plusieurs villes du sud de la France qui disposent d'un centre historique labellisé (classement UNESCO, etc.) présente dans ce domaine des résultats qui peuvent, en première analyse, paraître surprenants. Alors que les mesures de valorisations patrimoniales sont le plus souvent analysées comme des éléments suscitant le maintien ou le réinvestissement des centres par une population aisée et plus âgée, les données du recensement (de 1999 et de 2008) montrent que ceux qui les habitent ressemblent à s'y méprendre à ceux qui résident dans les quartiers les plus populaires. Alors même que les conditions semblent réunies pour retenir et attirer des résidents moins modestes et moins jeunes, il n'en est rien. Comment interpréter cette distribution spatiale de la population ? L'hypothèse que nous faisons est que la mise en tourisme produit plus d'effets en ville moyenne qu'ailleurs. La concentration des activités touristiques sur le centre-ville labellisé marque davantage les espaces, faisant partir les cadres et les plus âgés à la périphérie.

Pour le montrer, nous présenterons les mobilités résidentielles et la composition des ménages du centre historique d'Albi, population de référence dans cette étude. Pour nous prémunir d'un particularisme local, deux villes moyennes (Carcassonne et Montauban) ont été sélectionnées comme villes témoins, ce qui permet de disposer de données de contrôle. Toutes trois préfetures de leurs départements respectifs,

---

\* Université de Toulouse, UMR 5044 CERTOP. Courriel : elsa.martin@univ-jfc.fr

(Tarn, Aude et Tarn et Garonne), elles comptent entre 45 000 et 55 000 habitants.

Les caractéristiques du peuplement résidentiel seront ici présentées à partir de l'étude des données Insee de 2008 relatives aux trois quartiers anciens centraux. Ils correspondent aux IRIS<sup>(1)</sup> dénommés « centre historique » à Albi, « la Cité, La Barbacane, La Trivalle » à Carcassonne et « Place Nationale » à Montauban. Pour saisir les particularités de la population résidente de chacun de ces quartiers historiques au regard de celles de la ville dont ils sont le centre, nous avons effectué des comparaisons entre les données relatives à l'IRIS et celles de la commune, en mobilisant systématiquement le test « écart réduit » qui permet d'interpréter les écarts entre moyennes comme étant significatifs ou non. Cette analyse de données statistiques a été enrichie par des entretiens semi-directifs conduits auprès de 17 habitants du centre historique d'Albi, ainsi que par des observations menées sur ce même périmètre en 2012.

## Trois villes moyennes attractives pour les cadres et les plus âgés

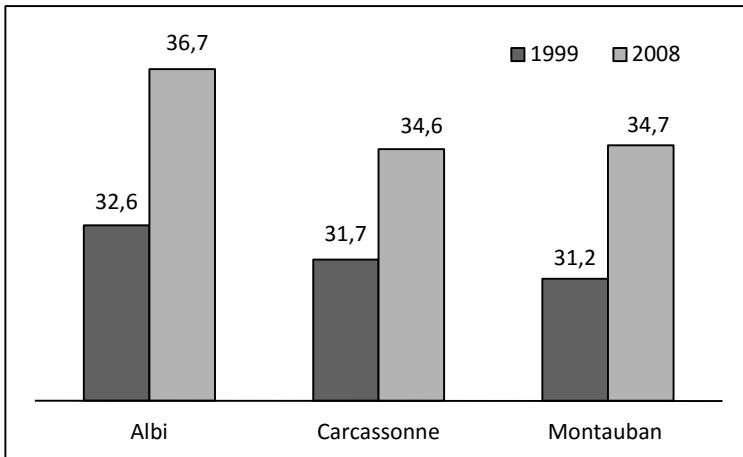
Depuis les années 1990, les taux de migrations interdépartementales montrent que le Sud-ouest de la France est attractif, notamment les départements ruraux tels que le Tarn, l'Aude ou le Tarn et Garonne (Baccaini, Levy, 2009). Entre 1999 et 2008, les villes moyennes d'Albi, de Carcassonne et de Montauban, chefs-lieux respectifs de ces trois départements, gagnent de la population (+ 5,5 % à Albi ; + 8,7 % à Carcassonne et + 7,9 % à Montauban). Si les profils socioprofessionnels des habitants de ces communes se distinguent encore de ceux des métropoles, elles parviennent à atténuer leurs différences en attirant une proportion de cadres en hausse entre 1968 et 2006 (Léger, 2012). Plus spécifiquement, ces trois villes moyennes du Sud-ouest situées dans le rayonnement de Toulouse ont une part de cadres des fonctions métropolitaines qui représente de 4,8 à 5,9 % de l'emploi total en 2006 et progresse depuis 1999 (Insee, 2011).

---

(1) L'IRIS (Ilots Regroupés pour l'Information Statistique) constitue le découpage du territoire en maille d'environ 2 000 habitants. Les IRIS d'habitat, qui sont utilisés ici, « sont homogènes quant au type d'habitat et leurs limites s'appuient sur les grandes coupures du tissu urbain » (Insee).

Mais l'analyse des catégories socioprofessionnelles des personnes de référence au sein des ménages montre que c'est la part des retraités qui est la mieux représentée dans ces trois villes (figure 1). C'est aussi celle qui progresse le plus sur la période 1999-2008.

Figure 1. Evolution entre 1999 et 2008 de la part des ménages dont la personne de référence est retraitée (en %)



Sources : Insee, RGP 1999 et EAR 2008

En effet, au regard des évolutions de la population selon l'âge, un constat similaire peut être établi : ces trois villes moyennes perdent, sur la période 1999-2008, les individus âgés respectivement de 0-14 ans, 15-29 ans, et 30-49 ans. Si l'attractivité de ces villes moyennes est effective, elle concerne surtout les plus âgés. Cette attractivité des villes moyennes tient de leur position intermédiaire dans le maillage urbain local : elles constituent des « ville-relais » (Michel, 1977).

Mais elles disposent aussi d'une « plus value » : « plus value d'intérêt, d'agrément, de beautés, certes. Mais aussi plus value d'attractivité (...) », comme le souligne F. Choay (1999), évoquant les « connotations économiques » que cela suppose. La mise en avant des éléments architecturaux ne sont pas sans effet sur l'activité touristique qui tend à se développer et sur l'image de marque dont ces villes tentent de bénéficier. En effet, ces anciennes cités médiévales présentent un cœur de ville dont la morphologie est proche : elles ont un centre historique, dont le bâti est ancien (surreprésentation des résidences principales d'avant 1949), den-

se et resserré qui se distingue du reste de la ville. Ces quartiers aux composantes architecturales fortes ont été largement investis par des aménagements urbains, permettant la dynamisation de ces secteurs. Le contrat « ville moyenne » saisi à Albi en 1978 l'illustre, avec des actions menées sur l'habitat ancien, l'animation socioculturelle et l'aménagement des espaces collectifs (Bogiatto, Cettolo, 2002), permettant de soutenir de nombreuses initiatives au sein de la ville. La pérennité de leur architecture tient aussi à des mesures de conservation et de préservation : Albi, Montauban et Carcassonne, se dotent respectivement en 1968, 1986 et 1997 d'un secteur sauvegardé<sup>(2)</sup>. La richesse patrimoniale de leurs centres anciens s'exprime ainsi par divers labels : la Cité épiscopale d'Albi est inscrite, en 2010, sur la liste du Patrimoine Mondial, sur laquelle figure déjà la Cité médiévale de Carcassonne (inscription en 1997), quand Montauban est reconnue « Ville d'Art et d'histoire » en 1998.

Si ces premiers éléments semblent indiquer des dispositions favorables à l'établissement de populations plutôt âgées et aisées dans le cœur des villes, comme c'est le cas à Toulouse, il n'en est rien dans les villes moyennes étudiées. L'analyse de la distribution spatiale de ces populations fait apparaître quelques spécificités. En premier lieu, on constate que les retraités ne privilégient pas les quartiers centraux de ces villes, alors que l'on pourrait croire à une recherche de commodités (Fijalkow, 2011). Ils y sont sous-représentés au regard de la part des retraités dans ces trois villes. De même, si les ménages dont la personne de référence est cadre préfèrent les quartiers centraux de Toulouse (24 % dans le quartier St-Rome contre 18 % en moyenne dans le reste de la ville), ce constat ne se retrouve pas à Albi, Carcassonne et Montauban. Mais quelles sont les populations qui s'installent au centre de ces villes ? Quelles spécificités présentent-elles ? Pour répondre, nous considérons plusieurs dimensions comme le font J.-Y. Authier et *al.* (2010) lorsqu'ils notent que « le type de bâti, la localisation mais aussi l'évolution du quartier et la façon dont il est perçu, influencent les trajectoires à côté des déterminants plus individuels (âge, transformation de la situation professionnelle ou familiale) ». C'est en considérant des aspects tant

---

(2) Le secteur sauvegardé, initié par Malraux en 1962, permet la protection d'un secteur à « caractère historique esthétique ou de nature à justifier la conservation, la restauration, et la mise en valeur de tout ou partie d'un ensemble d'immeubles bâtis ou non » ([www.légifrance.gouv.fr](http://www.légifrance.gouv.fr)).

objectifs (fonctionnalité du logement, prix, taille) que subjectifs (représentations du quartier, réputation, réseau de sociabilité) que nous analysons la répartition spatiale des populations des centres anciens historiques étudiés.

## Des ménages et des logements de petite taille

Si habiter les centres historiques labellisés peut être perçu comme un privilège en raison de leurs qualités architecturales, des aménagements urbains, ou encore de la proximité des commerces, l'investigation statistique montre qu'ils ne parviennent pas à retenir ceux qui s'y installent ; ils se caractérisent par une mobilité résidentielle supérieure à la moyenne communale.

Les ménages installés depuis moins de deux ans au sein des centres anciens d'Albi et de Montauban y sont significativement plus représentés (plus de 30 %), quand la cité médiévale de Carcassonne accueille à hauteur de plus de 4 points des ménages plus mobiles (22 %) que dans le reste de la ville. De même, ces trois centres anciens accueillent une plus grande proportion de ménages de petite taille : la part des ménages d'une personne y est surreprésentée, au détriment des ménages « familiaux » : dans les centres anciens, 45 % à 65 % de la population de plus de 15 ans est célibataire tandis que cette proportion est de 38 % en moyenne dans l'ensemble de ces trois villes.

Si les centres anciens sont propices à l'installation de ce type de ménage, c'est en partie parce qu'ils y trouvent une offre de logements correspondant à leurs besoins. C'est en centre ancien que l'on *trouve des* appartements (plus de 65 % des logements), d'une à deux pièces (20 % à 50 % des logements) quand les plus grandes résidences principales de 4 et 5 pièces ou plus y sont sous-représentées. De fait, les personnes seules privilégieront une installation en cœur de ville, quand d'autres quartiers semblent plus favorables à l'installation des familles. Le centre historique de ces villes moyennes favorise l'implantation des plus petits ménages, mais fonctionne aussi comme un secteur de transit dans l'itinéraire résidentiel, puisqu'ils ne s'y établissent pas durablement.

Le profil qui se dégage, ainsi que les raisons de leur installation en centres anciens, tiennent aussi de leurs exigences, certainement changeantes dans le temps. L'équipement automobile des ménages est moins



fort en centre ancien : nous constatons une sous-représentation des ménages équipés d'au moins une voiture (60 % à 70 % dans les quartiers centraux contre 77 % à 82 % en moyenne pour l'ensemble de ces villes) et disposant d'un parking (20 % à 30 % contre 60 % à 70 % à l'échelle de la commune). Les commodités recherchées par les familles ou les personnes âgées ne semblent pas satisfaites dans ces centres anciens et diffèrent de celles attendues par les ménages de petite taille.

Ces caractéristiques qui qualifient les habitants du centre historique rejoignent l'analyse faite par J.-Y. Authier et al. (2010) : « quand on vit seul, on a davantage tendance à habiter dans un habitat collectif et locatif en zone urbaine centrale ». En effet, le statut d'occupation des logements se fait d'abord à titre locatif (60 % à 85 %), signe d'une volonté de ne pas s'y installer durablement ou du difficile accès à la propriété dans ces quartiers. On assiste donc à une baisse des ménages propriétaires au profit des locataires. L'exemple du quartier historique d'Albi indique que la part des ménages en locatif n'a cessé de croître entre 1990 et 2008 (passant de 75 % à 85 %), au détriment de la part des ménages propriétaires de leurs logements (moins 6 points sur la période). Cette tendance peut s'expliquer par le processus de requalification des centres urbains. Comme l'indique S. Frenot (2011), « le développement du parc d'appartements a ainsi été très marqué dans la plupart des agglomérations de la région, principalement dans les plus dynamiques d'entre elles (Toulouse, Montauban, Albi), et le long des principaux axes de communication ». Aussi, certains habitants implantés en centre historique d'Albi depuis toujours comme Franck, (45 ans, locataire, actif) constatent la division des immeubles en appartements :

« Ce qui s'est passé, c'est que chaque belle maison individuelle qui abritait donc une famille... Maintenant dans cette maison il y a sept ou huit sonnettes... C'est du placo-plâtre, des paliers, des mini-appartements. »

En effet, de nombreux anciens hôtels particuliers, dont on voit l'unité architecturale, ont été divisés en de multiples logements (figures 2).

Figures 2. Un hôtel particulier à Albi et ses interphones



Source : E. Martin, mars 2012

De même si la part des logements vacants baisse sur la période 1990-2008 au sein du quartier historique d'Albi, ils restent dans les trois centres anciens étudiés surreprésentés : souvent situés aux étages supérieurs des immeubles, ils ne sont plus habités par les commerçants exploitants du rez-de-chaussée. C'est, selon A. Laferrère et F. Dubujet (2003), le signe inverse de l'attractivité de ces quartiers, du moins pour

de futurs propriétaires. Ces éléments marquent aussi les limites rencontrées par ces villes petites et moyennes, puisqu'elles « présentent encore d'importants secteurs résidentiels dégradés » (Semmoud, 2005).

Ces premières investigations révèlent que les quartiers anciens centraux accueillent des ménages dont la stabilité résidentielle est moins forte qu'en moyenne dans les villes considérées. Il s'agit avant tout de petits ménages qui poursuivront par la suite leur itinéraire résidentiel plus en périphérie. Mais ces ménages présentent-ils des particularités en termes de profil socio-économique ?

## Des centres anciens populaires

Le niveau médian des revenus des ménages demeurant dans les centres anciens se situe dans une position intermédiaire entre celui de la commune et celui des quartiers les plus populaires (ZUS<sup>(3)</sup> ou NQP<sup>(4)</sup>) [tableau 1].

Tableau 1. Revenus des ménages fiscaux perçus sur un an, en euros (2009)

Commune	Echelle géographique								
	Commune			IRIS (centre ancien)			ZUS ou NQP		
	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3
<b>Albi</b>	13 913	23 171	38 036	7 318	15 068	25 610	4 018	11 051	18 438
<b>Carcassonne</b>	11 701	20 923	35 134	9 778	17 874	29 442	1 317	8 400	15 896
<b>Montauban</b>	14 228	23 893	39 357	7 836	15 491	25 717	6 190	13 928	22 636

Note de lecture : un quart des ménages de la commune d'Albi (Q1) perçoit moins de 13 913 euros par an. La moitié des ménages (Q2) de cette ville perçoit moins de 23 171 euros. Les trois-quarts (Q3) perçoivent moins de 38 036 euros (un quart perçoit donc au moins 38 036 euros par an).

Source : DGFIP, Impôt sur le revenu des personnes physiques

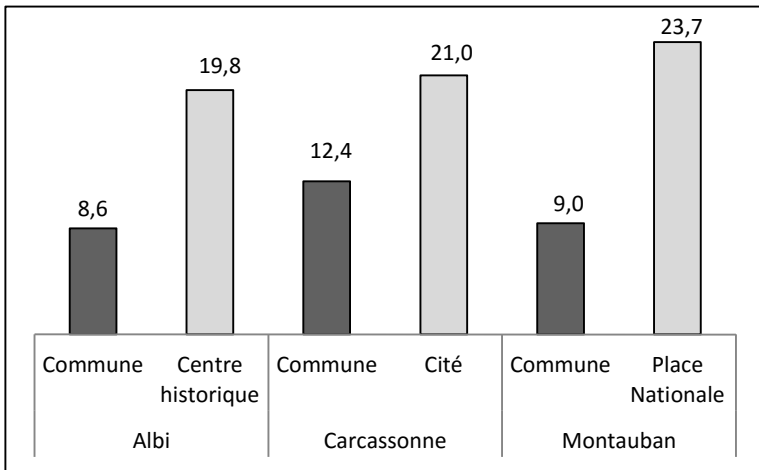
Le « centre historique » d'Albi se rapproche, en termes de revenus, de la ZUS de Cantepau. De même, le quartier « Place Nationale » à Montauban,

(3) Zone Urbaine Sensible : « territoires infra-urbains définis par les pouvoirs publics pour être la cible prioritaire de la politique de la ville, en fonction des considérations locales liées aux difficultés que connaissent les habitants de ces territoires » (Insee).

(4) Nouveaux Quartiers Prioritaires : quartiers hors ZUS, concernés par un contrat urbain de cohésion sociale, établi en 2007, soit postérieurement aux ZUS (loi de 1996).

qui est compris dans le zonage de la politique de la ville, est un des quartiers les plus populaires au regard des revenus médians des autres IRIS de la ville et se rapproche du quartier « Coulée verte », quartier le moins aisé, également en NQP. Seul le quartier de la « Cité » de Carcassonne paraît moins éloigné des revenus de l'agglomération ; mais il reste toutefois en deçà du revenu médian de la commune, qui est d'ailleurs le plus bas parmi les trois villes étudiées. Ce constat en ville moyenne s'explique en partie par la présence d'une population fragile socialement. La part des ménages non imposable est d'ailleurs plus importante dans ces centres anciens que sur l'ensemble de la ville. De même, les chômeurs sont, sur ces trois espaces, surreprésentés (figure 3).

Figure 3. Comparaison de la part des chômeurs entre l'échelle communale et l'IRIS (en %)



Source : Insee, EAR 2008

Au-delà de la part des chômeurs, plus forte dans ces centres anciens, que dans le reste de la ville, les bénéficiaires des minima sociaux y sont également surreprésentés. C'est notamment le cas à Albi, où les individus allocataires de la CMU, du RSA socle et les bas revenus se concentrent en centre historique, au même titre que dans les quartiers classés en ZUS (Pertile, Borré, 2011). Ce constat est similaire à Montauban et demeure étranger à Toulouse. Les centres anciens de ces villes moyennes accueillent donc une population plus modeste.

En termes de catégories socioprofessionnelles, les personnes de référence des ménages ne présentent pas de grandes particularités au sein des centres anciens. Les cadres n'y sont pas surreprésentés, comme c'est le cas dans de plus grandes métropoles comme Toulouse. Seule la catégorie « autre » y est plus marquée en centre ancien d'Albi et de Montauban. Cette catégorie qui renvoie aux personnes sans activité professionnelle (autre que retraité) comprend des personnes qualifiées de femmes au foyer, ayant cessé leur activité pour des raisons de santé, ou encore les étudiants.

A ce titre, saisir le niveau de qualification des habitants permet de constater que la part des diplômés du supérieur dans les centres anciens est faible : la population âgée de plus de 15 ans sortie du système scolaire disposant d'un CAP ou BEP est surreprésentée dans la Cité médiévale de Carcassonne (28,8 %). Le constat est similaire à Montauban (16,2 % de diplômés de niveau CAP-BEP), qui accueille aussi significativement plus de sans diplôme (25,7 %). Enfin, le centre historique d'Albi est plus mixte puisque la part des non-diplômés y est surreprésentée (22,2 %) tout comme celle des personnes disposant d'un Bac + 2 (19,3 %). L'implantation récente du Centre Universitaire Jean-François Champollion à proximité du centre historique d'Albi n'est pas sans conséquence sur le profil socio-économique de ses résidents. En effet, les étudiants résidant au sein de la Cité épiscopale indiquent avoir trouvé des logements correspondant à leurs attentes. Mais si certains ont privilégié le quartier de l'université dès leur arrivée dans cette commune, d'autres se sont au cours du temps rapprochés du centre, qui est perçu comme étant plus attrayant et animé. C'est notamment ce que déclare Anaïs (20 ans, étudiante, locataire), anciennement en colocation avec son frère :

« En fait on avait pris à côté de la fac parce qu'il [mon frère] voulait rentrer le midi, tout ça... [...] Mais moi, je préfère être au centre... Même si je suis obligée de marcher et que parfois j'ai la flemme c'est plus vivant... On croise des voisins, on croise des gens dans la rue... C'est quelque chose qu'il n'y a pas à l'extérieur... »

La ville moyenne, de par sa taille, permet une installation centrale pour ses étudiants, qui bénéficient alors d'une double proximité avec, d'une part, l'université et, d'autre part, l'animation urbaine. C'est d'ailleurs un critère de choix tout aussi important que le prix comme nous le précise Loïc (20 ans, étudiant, locataire) :

« La priorité c'était la rue... Je voulais que ce soit une rue qui soit vivante. C'était mon truc principal. Je ne voulais pas que ce soit une rue miteuse... Dans un quartier d'Albi où il ne se passe rien. C'est pour ça, je suis tombé sous le charme de la vue de cet appartement... ».

L'installation dans un quartier est aussi un lieu où s'exercent les sociabilités (Grafmeyer, 2007). En effet, certains étudiants interrogés ne négligent pas la volonté de se rapprocher de leur nouveau réseau social constitué à l'université, comme le remarque Anaïs (20 ans, étudiante, locataire) :

« Après quand j'ai choisi d'habiter... En fait, j'ai habité un an à côté de la fac, et après j'ai choisi d'habiter au centre... Bon déjà il y avait toutes mes amies au centre... »

En plus d'un quartier où ils disposent d'un parc de logements adapté à leurs attentes d'étudiants, ils y retrouvent leurs connaissances. Cette volonté d'entre-soi n'est donc pas limitée à la bourgeoisie parisienne (Pinçon et Pinçon-Charlot, 1989). L'homogénéité sociale des centres anciens s'expliquent donc par les caractéristiques du bâti, mais aussi par la volonté de se rapprocher de ses semblables. C'est aussi ce qui conduit les catégories plus aisées en périphérie. Par ailleurs, comme l'explique N. Semmoud (2005), « cette catégorie de résidents « transitionnels » est généralement la seule à tolérer les nuisances occasionnées par l'activité touristique ». Car au-delà des étudiants, dans les trois villes étudiées, les ménages ne s'installent que de manière temporaire dans le quartier historique.

Les données statistiques révèlent que le centre-ville accueille des ménages modestes. Les observations de terrain nuancent ce constat et montrent que ces quartiers sont habités par une population plus mixte que ne le suggère le constat statistique. En effet, ces quartiers accueillent aussi des résidents plus aisés. Cela peut en partie s'expliquer par la part des logements plus grands (5 pièces ou plus) qui constituent de 10 % à 20 % des résidences principales, mais aussi par la part de résidents propriétaires (13,5 % en centre historique d'Albi, 35,7 % dans la Cité médiévale de Carcassonne, et 17,8 % pour la Place Nationale de Montauban). De fait, certains habitants s'installent plus durablement dans les quartiers anciens de ces villes. Cela concerne 20 % à 40 % des ménages (installés depuis plus de 10 ans). Les différences en termes de conditions de logements s'observent aussi par la part des ménages disposant d'au moins un parking (de 20 % à 30 % dans ces centres anciens).

Ces particularités, signes de conditions de logement plus confortables, se retrouvent dans certains îlots de ces centres anciens et se remarquent par simple observation : les surfaces bâties plus grandes se couplent à des espaces verts privatifs.

C'est notamment le cas à Albi où un îlot semble se distinguer au vu du bâti, et dont les propriétaires y vantent le calme et l'homogénéité sociale qui semble un élément privilégié. Roger, la soixantaine, retraité, propriétaire d'un ancien hôtel particulier en centre historique situé dans un îlot plus préservé, l'évoque :

« Mais nous, tous les voisins qu'il y a autour de chez nous, on les connaît tous. On se tutoie tous. C'est... ils sont tous très gentils. Mais ça reste dans un périmètre restreint. Ça ne va pas très au-delà parce que c'est un peu difficile... La chance qu'on a c'est que tout autour de nous, ce sont des gens qui sont propriétaires de leur immeuble. »

Cette « chance » indique bien la particularité du lieu. En effet, nous avons vu que le quartier était relativement populaire et disposait d'une offre de logements occupés à titre locatif, en appartements. Dans d'autres îlots plus mixtes socialement, les résidents propriétaires parviennent difficilement à établir de nouvelles sociabilités ; comme Raymond (80 ans, retraité, propriétaire d'un ancien hôtel particulier) qui déplore l'évolution du quartier :

« Ce quartier était à l'origine du temps des grands-parents, un quartier assez bourgeois. [...] Dans le quartier c'était des gens anciens, albigeois bien nés, qui se connaissaient, et qui se voyaient... Et petit à petit les gens ont disparu parce que les enfants s'en allaient, partaient ailleurs. [...] Donc elles connaissaient tout le monde, et les gens se connaissaient. »

Héritier du patrimoine familial, Raymond ne peut envisager d'habiter dans un autre quartier, et de délaisser le centre-ville. L'évolution de celui-ci, en termes de population et d'aménagement sont des éléments remarquables et évoqués par ces anciens habitants.

Les quartiers anciens sont donc propices à l'installation de ménages plus populaires, même si dans une moindre mesure des personnes plus aisées semblent s'y établir (ou continuent d'y vivre). Mais en quoi la mise en tourisme de ces lieux peut-elle en partie contribuer à la venue d'une population spécifique ?

## La mise en tourisme, plus d'effet en ville moyenne qu'ailleurs ?

Si le bâti, on l'a vu, explique en partie l'attractivité des centres anciens pour les petits ménages, il convient aussi de comprendre le paysage architectural de ces centres urbains. Tous sont concernés par l'aménagement de zones piétonnières propices aux activités de loisirs (promenade, shopping). Comme le souligne P. Melé (2004), « ces inquiétudes sur le devenir des espaces patrimoniaux concernent en particulier les secteurs transformés en zones piétonnes dans les années 1980. Pour certains, ces évolutions annoncent une nouvelle crise des centres due aux impacts de la spécialisation commerciale. Ces espaces ont en effet été incorporés dans des pratiques de loisirs à l'échelle de l'agglomération : fréquentation de restaurants, bars, ou de discothèques, achats dans des boutiques d'artisanat ou de vêtements ou simple déambulation. »

En effet, c'est toute la fonction du quartier qui est interrogée, à la fois résidentielle et commerçante. Pour les résidents, ces zones piétonnes peuvent constituer une entrave dans leurs déplacements. En effet, la mise en tourisme suppose des aménagements qui privilégient les déplacements à pied, dans un centre ancien déjà peu propice au stationnement ou au déplacement en voiture. Bien que ces éléments se retrouvent dans d'autres métropoles, la ville moyenne est davantage marquée par ses fonctions touristiques qui ne sont pas diluées dans l'espace, et ceux qui les fréquentent ne sont donc pas nécessairement ceux qui les habitent. De fait, ces derniers doivent en accepter les contraintes ou être suffisamment aisés pour avoir un parking privé.

Même si, parmi les enquêtés, tous soulignent les difficultés liées au stationnement ou à la circulation, certaines populations se sentent plus touchées que d'autres. Par exemple, Roger (la soixantaine, retraité, propriétaire d'un ancien hôtel particulier) souligne sa situation privilégiée :

« Je vous le dis encore une fois... Je ne suis certainement pas votre profil idéal, parce que j'ai de la chance. J'ai des moyens, mais j'ai beaucoup de chance, la circulation... Bon, il y a des circuits... Il y a un sens interdit... Ça, ça va très bien. Et la chance qu'on a, c'est que moi j'ai des garages, j'ai une grande cours où on rentre suffisamment de voitures pour nous et



pour nos invités. Les voitures ne restent jamais à l'extérieur de la maison. »

En revanche, d'autres nous indiquent la nécessité de s'installer à la périphérie du centre ancien pour pouvoir disposer de certaines commodités. C'est notamment le cas d'Hélène (quarante ans, locataire en centre-ville d'une maison, propriétaire d'une autre maison en cours de réhabilitation située dans un quartier voisin, active, mère de trois enfants) :

« Point négatif, c'est le stationnement. [...] Le gros point noir du vieil Albi c'est ça. »

Ce sont d'ailleurs la présence de certains avantages tels qu'un jardin, un stationnement privatif et une rue moins encombrée qui ont conduit Hélène à l'acquisition d'un bien à la périphérie plutôt que dans le cœur de ville où le stationnement était obligatoirement payant. De même, ceux qui privilégient la voiture pour se déplacer sont pénalisés, comme l'indiquent Raymond, (80 ans, retraité, propriétaire d'un ancien hôtel particulier) qui vit au cœur de la Cité épiscopale :

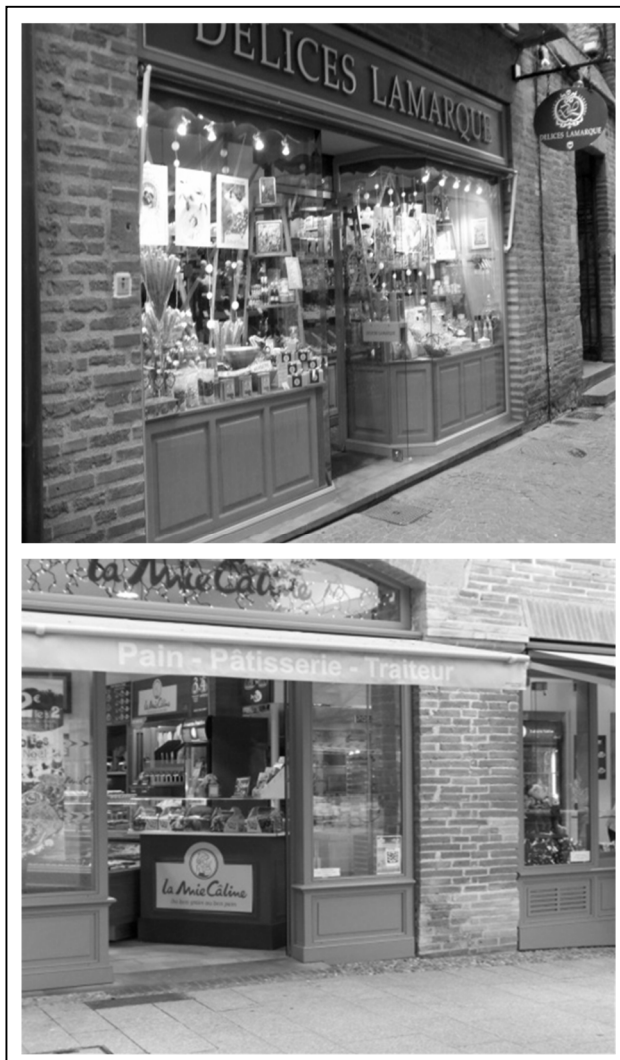
« Un défaut du quartier historique, c'est qu'on ne peut plus y circuler en voiture et par conséquent, il y a moins de gens qui vont au marché. »

On comprend ainsi que l'accessibilité du quartier est un critère non négligeable pour certains ménages. Cette question se pose d'autant plus au moment de la saison touristique. Les attractions touristiques de ces trois villes moyennes tiennent principalement au patrimoine architectural. Il se concentre dans les centres anciens étudiés et correspondent à un périmètre relativement restreint au regard de la ville. A titre d'exemple, la Cité épiscopale d'Albi, Patrimoine mondial de l'humanité, s'étend sur 19 hectares, soit près de deux fois plus que la cité médiévale de Carcassonne qui a une superficie de « seulement » 11 hectares.

Mais c'est en même temps ces aménagements qui sont favorables à la présence de commerces, qui participe à l'attractivité du centre-ville. Les bars et restaurants y sont fortement représentés, comme l'indique un simple comptage. Sur les trois centres anciens étudiés, ce sont entre 35 et 55 restaurants que l'on dénombre. C'est aussi, au niveau de la ville, la concentration de commerces de bouche la plus forte. La mise en tourisme des lieux renforce d'autant plus ce phénomène. En effet, en 2012, deux ans après l'inscription de la Cité épiscopale d'Albi au Patrimoine Mondial, on note que plus d'un tiers des commerces nouvellement ins-

tallés appartiennent au domaine de la restauration<sup>(5)</sup>. Mais ce sont aussi des commerces franchisés qui se sont implantés (figures 4).

Figures 4. Commerces franchisés implantés rue et place Ste-Cécile à Albi



Source : E. Martin, avril 2012

(5) Calcul établi à partir des données de la Chambre de Commerces et d'Industries obtenues en novembre 2012.

Ce simple constat en appelle à la présence d'une consommation de loisir sur ces périmètres. Ce type d'activité marque l'espace, qui risque de tendre vers ce que R. Prud'homme (2008) nomme une « monoculture ». Mais ce sont aussi les nuisances qu'elle accompagne qui doivent être étudiées. C'est ce que rappelle N. Semmoud, (2005), pour qui l'activité tertiaire entre en opposition avec l'activité résidentielle, le territoire devenant moins attractif pour les habitants.

Le quartier fonctionne donc comme un quartier d'accueil des populations en transit, mais qui n'est pas nécessairement vécue comme une contrainte. Les étudiants d'Albi trouvent dans cette fonction touristique du lieu des atouts, les bruits et les odeurs faisant partie intégrante du « paysage » recherché. Cette attente est illustrée par les propos de Mathilde (20 ans, étudiante, locataire) :

« Ça, c'est le côté sympa je trouve, d'être dans le centre ! Il se passe des choses... Le fait qu'il y ait des cafés et des restos pas loin... Il y a toujours plus ou moins d'animation ».

Au-delà, la présence des touristes donne de la valeur ajoutée à ce lieu, comme l'indique Emilie (24 ans étudiante, locataire) qui revient à Albi après deux ans passés à Toulouse :

« Moi, ce que j'avais pu voir avant... Parce que j'allais quand même dans le centre... J'ai l'impression que c'est plus animé. Beaucoup plus sympa qu'avant. Avant, c'était un beau centre, mais il y avait moins de gens. J'ai pas de chiffres, mais c'est juste... Il y a plus de touristes, c'est clair... ».

Les centres anciens de ces villes moyennes sont davantage marqués par la présence touristique. Elle stimule l'arrivée des plus jeunes, notamment à Albi, et en fait un lieu que tous définissent comme animé et vivant. Les terrasses des bars, la simple vue des touristes participant à ces représentations, comme l'indique Etienne (22 ans, étudiant, locataire) :

« Ensuite, c'est vivant la journée parce qu'il y a toujours du monde... Que ce soit les mamies ou les jeunes qui vont... Qui trainent... Les touristes, là... Tout le temps même ! Je sais pas, c'est... Il y a toujours de l'activité. »

Si les étudiants à Albi choisissent volontairement de s'installer en centre-ville le temps des études en raison de l'animation urbaine, les autres résidents, plutôt populaires, n'habitent le quartier le plus souvent que de manière transitoire, avant de s'installer dans un quartier périphérique au moment de la naissance des enfants ou/et de l'accession à la

propriété. Ces deux types de résidents acceptent plus facilement les conditions de vie (tourisme, difficulté d'user de l'automobile, logements plus petits) au regard du caractère provisoire que revêt l'installation en centre ancien. Mais au-delà de cette population, d'autres habitants investissent les centres anciens : il s'agit de résidents plus aisés, durablement installés, qui sont aussi ceux qui disposent des conditions de vie les plus favorables (jardins, parkings privés, îlots préservés) et sont de ce fait davantage protégés des nuisances potentielles.

## Conclusion

L'analyse du peuplement résidentiel montre que les habitants des centres anciens des trois villes moyennes étudiées ont un profil homogène. Ces quartiers accueillent des ménages de petite taille (célibataires, couples sans enfant). Les logements sont principalement des appartements occupés à titre locatif. La population y est plutôt modeste, avec par exemple des revenus médians plus bas que ceux mesurés à l'échelle de la commune ; les bénéficiaires des minimas sociaux sont surreprésentés. Mais si le bâti explique en partie l'installation de ces ménages en « transit résidentiel », la mobilité résidentielle y étant plus forte qu'ailleurs, les fonctions touristiques de ces quartiers sont aussi à prendre en considération. Les aménagements favorables aux activités de loisirs, comme les zones piétonnes, rendent le quartier moins propice à l'installation des familles et des plus âgés. En contrepartie, c'est un secteur favorable aux activités commerciales. Commerces de bouche et franchises l'occupent, drainant des chalands, ce qui peut nuire à l'attractivité résidentielle. En effet, les activités touristiques sont plus marquées en ville moyenne que dans les plus grandes agglomérations. Si cette spécificité est attrayante pour les plus jeunes à la recherche d'une vie urbaine animée, en particulier les étudiants pendant la durée de leurs études, elle est plus ou moins bien tolérée par les autres populations. Les résidents de ces centres-villes, confrontés aux désagréments potentiels, habitent dans ces quartiers de manière provisoire avant de disposer d'un logement plus confortable dans les quartiers situés en périphérie. Les habitants installés de manière durable sont pour leur part davantage préservés de ces désagréments. Des îlots se distinguent du reste des quartiers anciens étudiés, permettant aux habitants de disposer de certains avantages liés à la centralité (commerces, cadre de vie) sans

toutefois pâtir des nuisances liées au tourisme (jardins et parkings privés, aménagements des espaces propices à une certaine intimité, entre-soi).

## Références bibliographiques

AUTHIER J.-Y. et al, 2010, *État des lieux des trajectoires résidentielles*, PU-CA, Paris.

BACCAÏNI B., LEVY D., 2009, « Les migrations entre départements : le Sud et l'Ouest toujours très attractifs », *Insee Première*, n°1248.

BOGIATTO F., CETTOLO H., 2002, *Bilan rétrospectif et prospective territoriale pour le développement de la ville d'Albi*, Rapport pour la ville d'Albi, CIEU-CERTOP, Université Toulouse Le Mirail.

CHOAY F., 1999, *L'allégorie du patrimoine*, Seuil, Paris.

FIJALKOW Y., 2011, *Sociologie du logement*, La Découverte, coll. Repères, Paris.

FRENOT S., 2011, « Logement en Midi-Pyrénées - Face à l'afflux de la population une forte croissance du parc locatif privé », *6 pages*, Insee, n°132.

GRAFMEYER J.-Y., 2007, « Le quartier des sociologues », in J.-Y. Authier, M.-H. Bacque, F. Guérin-Pace (dir.) *Le quartier. Enjeux scientifiques, actions politiques et pratiques sociales*, coll. « Recherches », La Découverte, Paris, pp. 21-31.

INSEE, 2011, « L'aire urbaine de Toulouse, un pôle d'emplois stratégiques de premier plan », *6 pages*, n°131.

LAFERRÈRE A., DUBUJET F., 2003, « Niveau et évolution des prix des logements anciens en province », in D. Pumain, M.-F. Mattei (éd.), *Données Urbaines*, 4, collection Villes, Anthropos, Economica, pp. 293-306.

LÉGER J.-F., 2012, « Les villes moyennes en perte de vue ? », *Population & Avenir*, n° 706, pp. 4-7.

MELÉ P., 2004, « Habitants mobilisés et devenir d'un espace patrimonial ? », *Géocarrefour*, vol.79/3, pp. 223-230.

MICHEL M., 1977, « Ville moyenne, ville-moyen », *Annales de géographie*, t. 86, n° 478, pp. 641-685.

PERTILE I., BORÉ C., 2011, *Cartes de la précarité urbaine*, Insee. [www.insee.fr/fr/themes/document.asp?ref\\_id=13403&page=dossiers\\_etudes/tableaux\\_de\\_bord/precarite\\_2013/carte\\_precaurb11.htm](http://www.insee.fr/fr/themes/document.asp?ref_id=13403&page=dossiers_etudes/tableaux_de_bord/precarite_2013/carte_precaurb11.htm)

PINÇON M., PINÇON-CHARLOT M., 1989, *Dans les beaux quartiers*, Seuil, coll. « l'Épreuve des faits », Paris.

PRUD'HOMME R., 2008, *Les impacts socio-économiques de l'inscription d'un site sur la liste du Patrimoine Mondial : trois études*, note préparée à la demande du Patrimoine Mondial de l'Unesco.

SEMMOUD N., 2005, « Valorisation patrimoniale et changement social : un pléonasme ? » in M. Gravari-Barbas (dir.), *Habiter le patrimoine, enjeux, approches, vécu*, Presses Universitaires de Rennes, coll. « Géographie sociale », Rennes, pp. 265-280.

Elsa MARTIN

**Le peuplement résidentiel en centre historique labellisé : une particularité à l'échelle de la ville moyenne ?**

Quel effet le développement du tourisme patrimonial dans les centres-villes des communes de taille moyenne peut-il avoir sur la composition de la population résidente ? L'étude de trois villes moyennes du Sud-ouest de la France, Albi, Carcassonne et Montauban, apporte quelques éléments de réponse à cette interrogation. L'analyse du peuplement résidentiel par la statistique démographique, enrichie d'entretiens et d'observations, fait apparaître que les quartiers anciens de ces trois villes accueillent des ménages de taille réduite, plutôt modestes. Si l'offre en termes de logements (appartements de petite taille ; logements sociaux) est favorable à l'arrivée de ce type de ménages, d'autres facteurs liés à la fréquentation touristique de ces quartiers (zones piétonnes, développement des commerces de bouche et de loisir, etc.) ont également une incidence sur leur attractivité résidentielle. Les études de cas proposées tendent notamment à montrer que la mise en tourisme des lieux attire moins les catégories les plus aisées (cadres et retraités aux revenus confortables) que les ménages plus modestes qui s'accommodent davantage des désagréments éventuels, et considèrent même parfois ces derniers... comme des atouts.

# Évolutions socio-économiques contemporaines des villes moyennes d'Alsace

Henri NONN\*

Dans le « créneau » des unités urbaines comprises entre 20 000 et 100 000 habitants, la petite mais dense région d'Alsace<sup>(1)</sup> ne détient pas moins de 8 agglomérations de cette taille - en faisant abstraction de celles englobées dans les périphéries immédiates de Strasbourg et de Mulhouse, mais en incluant des entités de villes jointives formant ensemble un « pôle » d'aire urbaine dans les délimitations que l'Insee leur a données en 1990 et 1999. En effet :

- elles se partagent, hors des deux métropoles, l'animation des territoires et des fonctions d'intermédiation socio-économique aidant à définir de réelles zones d'influence ;
- elles présentent des développements significatifs d'urbanisation en couronnes ;
- elles fédèrent chacune plusieurs intercommunalités de base (Badariotti, 1999 ; Nonn, 1999 et 2008).

Toutefois, ces traits étaient bien marqués jusqu'à l'expansion des mobilités, des aires métropolisées, des « zappings » inhérents à l'individualisme aujourd'hui, qui amènent à reconsidérer les forces et faiblesses qui les soutiennent ou les menacent.

Ce maillage alsacien, relayé par de nombreux bourgs et petites villes intercalaires, est plus proche des configurations trouvées dans « l'espace

---

\* Professeur honoraire des universités (Université de Strasbourg, géographie-aménagement), Association de Prospective Rhénane (APR). Courriel : henri.nonn@wanadoo.fr

(1) L'Alsace ne compte que 8 280 km<sup>2</sup>, mais sa densité de peuplement est de 233 hab/km<sup>2</sup>, soit le double de la moyenne nationale. On a écarté de l'analyse des agglomérations « chefs-lieux » (d'arrondissement ou de « pays ») pourtant labellisées « villes moyennes » en région, ayant moins de 20 000 âmes : Wissembourg, Ribeauvillé et Altkirch.



rhéna » décrit par E. Juillard (1968) que des distributions nationales. Il facilite la percolation des métropolisations sans « écrasement » par trop dominant, ici émanant de Strasbourg et Mulhouse, mais aussi de Bâle et Karlsruhe. Il a maintenu un rapport ville-campagne actif et structure les dispositifs en armatures (urbaine, commerciale, de transports, d'équipements) qui organisent de longue date et jusqu'ici la vie régionale et son aménagement – que les instances publiques veulent « équilibrés ».

Toutefois, un tel canevas ne gomme pas les *différences sensibles* existantes entre les 8 pôles identifiés et décrits dans cet article, que celles-ci découlent des conditions physiques, des ressources locales, des aléas historiques affectant leurs fonctions, ou de diverses influences externes, ainsi que des nuances de composition sociale, voire de modalités de rapports aux métropoles. Il convient alors de considérer le « temps long » de l'histoire et des évolutions durant les 50 dernières années.

Toutes les villes cependant sont aujourd'hui concernées par les mutations contemporaines des sociétés, des administrations, des économies locales et régionales, comme par les modifications structurelles des champs d'activités. Cela remet en cause les rôles hérités et consolidés, comme les rapports aux métropoles d'une part, des strates de bourgs et petites villes d'autre part, et invite à étudier les révisions des places dans les armatures ainsi que les trajectoires possibles de prospective.

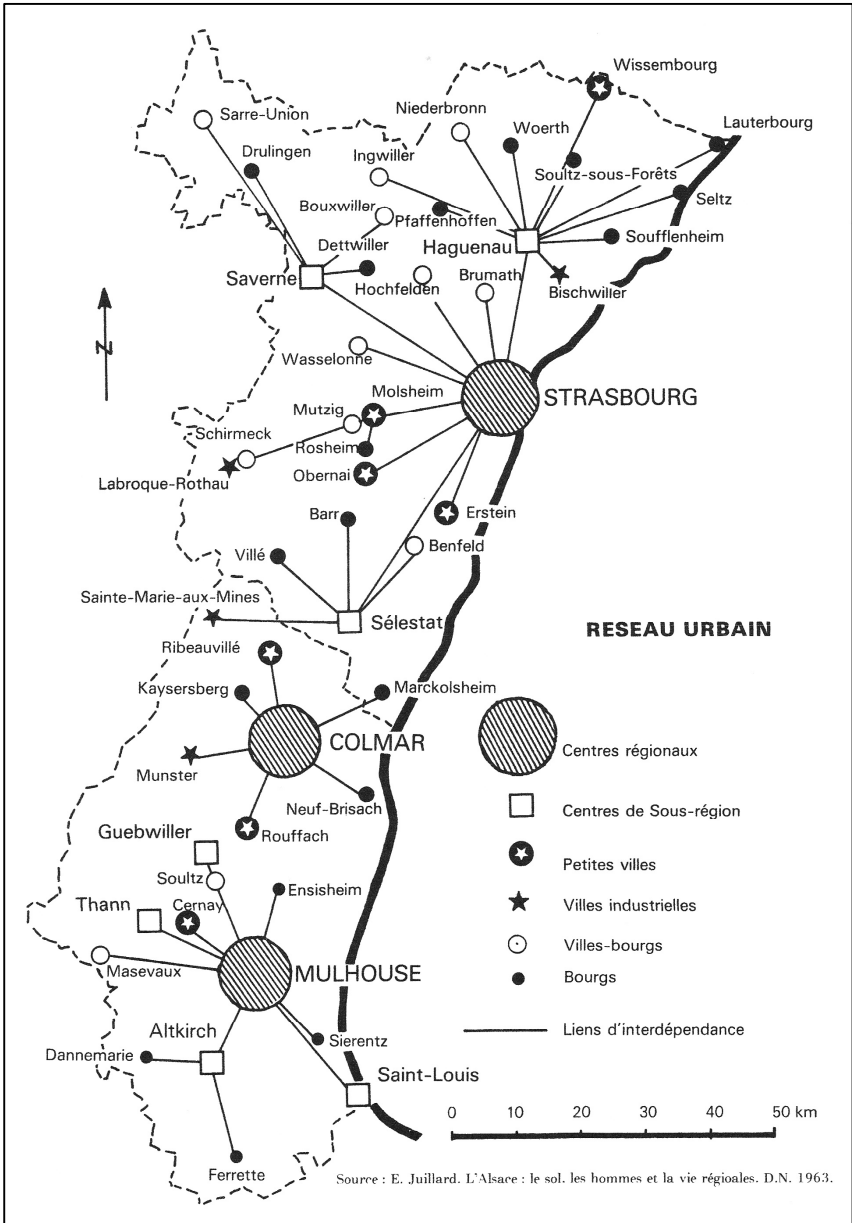
## La spécificité alsacienne relative aux villes moyennes

### *Traits géographiques*

En 1910, l'Alsace est déjà un espace amplement urbanisé. Sur ses 1 219 000 habitants, 53 % sont des urbains. En 2009, le peuplement atteint 1 845 690 âmes, dont 74 % vivent dans des entités urbaines, 19 % dans des lieux « multipolarisés » et seulement 7 % en espaces « à dominante rurale » ; la densité moyenne est de 233 hab/km<sup>2</sup>.

Les espacements entre villes moyennes sont de l'ordre de 25-35 km. Toutes se situent à moins de 40 km de Strasbourg, Mulhouse ou Bâle (carte 1), avec maintenant de bonnes liaisons routières (voies rapides), des lignes ferroviaires facilitant des dessertes fréquentes par TER, mais avec des faiblesses dans les communications entre villes moyennes.

Carte 1. Le maillage urbain alsacien



Source : E. Juillard, 1963, *L'Alsace : le sol, les hommes et la vie régionale*. D.N.

La région est organisée, hors des aires métropolitaines, en périmètres de gestion ou d'aménagement de gabarits proches :

- 10 arrondissements stables depuis 1871-1918 (cf. *infra*) ;
- 10 zones d'emploi définies en 1975, dont les villes moyennes sont les pôles principaux ;
- 10 « Pays » constitués après la LOADT de 1995 ;
- et autant de Schémas de cohérence territoriale (SCoT) issus de la loi de fin 2000 dite SRU<sup>(2)</sup>.

Cela établit une certaine permanence et une multiplicité des cadres et champs d'action, même si les limites ne coïncident pas exactement ; cela confère dans chaque cas (arrondissement, zone d'emploi, Pays ou SCoT) un « gabarit » dépassant les 50 000 habitants. Lorsque l'Insee a défini dans les années 90 les « aires urbaines », 12 aires hors Strasbourg et Mulhouse ont été identifiées - ramenées à 10 depuis par regroupement des aires de Haguenau et de Bischwiller, et de Molsheim et d'Obernai (on avait déjà admis initialement l'ensemble Thann-Cernay).

### *Aspects historiques*

De longue date, les villes moyennes alsaciennes nouaient d'étroits rapports avec les campagnes voisines. Plusieurs étaient des lieux de commercialisation des produits agricoles : le vignoble a généré un chapelet de villes allant de Molsheim à Guebwiller et Colmar comme Sélestat, proches du piémont vosgien, y participaient activement (cf. *infra*). Haguenau a adossé ses activités commerciales sur la garance, le houblon, le tabac et les céréales produits dans les campagnes voisines. Sélestat comme Guebwiller ont animé des ateliers textiles ruraux. Mulhouse a trouvé en Guebwiller, Cernay et Thann des relais de diffusion des manufactures (textile, mécanique, chimie) et de polarisation de main d'œuvre - villages de vallées, piémont et plaine. Saverne et Molsheim ont également, sur des manufactures nées au XVIII<sup>e</sup> siècle, constitué chacune un bassin de main d'œuvre, au même titre que Sélestat et Colmar dans les premiers temps de l'industrialisation de l'Alsace (Schwab, 1980).

---

(2) On met à part les SCoT constitués en fonction de problématiques spécifiques : bande rhénane Nord (aspects frontaliers majeurs) ; Val de Bruche (vallée vosgienne) ; « marges » de l'Alsace bossue (nord-ouest du Bas-Rhin) et du Sundgau d'Altkirch.

Les transports modernes, surtout le rail, ont hiérarchisé pour partie ensuite ces foyers, avec une concentration des industries et du négoce sur plusieurs nœuds : en 1912, outre Strasbourg et Mulhouse, ce sont Colmar (10 directions possibles), Haguenau et Wissembourg (6), St-Louis, Sélestat, Molsheim et Obernai ainsi que Saverne (5), Cernay et Altkirch (4). Les villes de plaine et deux seulement de piémont prennent ainsi un avantage (Schwab, 1980).

L'histoire rend également compte des attributions de fonctions de sous-préfecture et d'équipements publics qu'on peut leur associer. En 1870, le Bas-Rhin ne comptait hors Strasbourg que trois arrondissements et le Haut-Rhin deux (hors Mulhouse et en écartant Belfort). L'administration allemande, soucieuse de gérer au plus près la population annexée, créa après 1871 des Kreise plus nombreux : Haguenau, Molsheim (et Erstein), Guebwiller, Ribeauvillé et Thann, comme Mulhouse, devinrent des chefs-lieux qui vinrent s'ajouter à ceux plus anciens de Colmar et d'Altkirch, de Saverne, Sélestat et Wissembourg. Ils fixèrent les bureaux de 1<sup>ère</sup> classe des Postes (sauf Molsheim), des établissements - très prisés - de formation technique et professionnelle, des hôpitaux<sup>(3)</sup>, des services bancaires et de crédit (avec des réseaux mutualistes), ainsi que des presses d'arrondissement utilisées pour l'information et les annonces (Schwab, 1980). M. Rochefort (1960) a évalué à 35 - 40 % les actifs tertiaires des villes moyennes à cette époque. Notons que coïncident alors assez bien les armatures commerciale, bancaire et administrative (avec un retard des villes les plus marquées par l'industrie, telles Guebwiller et Thann)<sup>(4)</sup>. Le retour de l'Alsace à la France en 1919 perpétue cette organisation jusqu'à la Seconde guerre mondiale. En 1964-66, quand la direction régionale du Ministère de l'Équipement et du Logement dresse un « Schéma d'armature urbaine » pilotant les équipements publics<sup>(5)</sup>, chaque ville

---

(3) En 1912, les villes qui comptent au moins 100 lits sont : Colmar (610), Haguenau (335), Saverne (150), ainsi qu'Altkirch, Thann, Ribeauvillé et Guebwiller; en comptent moins de moins de 100 celles de Molsheim, Wissembourg et Cernay.

(4) Cependant, des villes très voisines sont encore très individualisées : Haguenau et Bischwiller (distantes de 8 km) ont des bases de développement très distinctes (tertiaires pour la première, industrielles pour la seconde) et, sur le piémont, Molsheim, Mutzig, Rosheim et Obernai, pourtant en quasi continuité, comme Thann et Cernay (à 5 km de distance), sont des entités autonomes.

(5) *Etude d'armature urbaine de l'Alsace*, établie en coll. avec le BDEA du Ht-Rhin, 1966, 130 p. + cartes ; résumé in Nonn (1971).

moyenne est le centre d'un « secteur socio-économique » et voit sa centralité confirmée.

L'histoire économique induit sa part de confirmation des villes moyennes dans la région. Assez tôt, périlicent les activités anciennes du textile-cuir, du bois, de la petite métallurgie. L'essoufflement s'amorce au début du XX<sup>e</sup> siècle. Les croissances rapides de Guebwiller (1850-56) et de Thann ou de Ste-Marie-aux-Mines (fin XIX<sup>e</sup>) sont freinées, ainsi que celle de Bischwiller contiguë à Haguenau. La plupart des villes moyennes ont des évolutions démographiques négatives ou stagnantes entre 1936 et 1954<sup>(6)</sup>. Les rebonds sont liés, entre 1954 et 1978, à de nouveaux investissements, soit technologiques et structurels d'industries déjà dynamiques (IAA, mécanique...), soit issus d'apports exogènes quand s'effacent les frontières et que sont visés les marchés européens pour des firmes françaises, ou le marché français pour des firmes étrangères : certains renouvèlent les tissus traditionnels par des branches nouvelles implantées en région ou des entreprises locales intégrées, associées ou sous-traitantes. Grâce à l'étude de R. Kleinschmager et J.-P. Martin (1981), on mesure leur impact sur la création d'emplois : Colmar gagne 9 900 postes de travail et se dote d'une zone industrielle sur le Rhin autour de Neuf-Brisach (+ 2 800) ; Guebwiller et ses environs en fixent 1 750, Thann et ses alentours 2 540 ; l'agglomération de Haguenau bénéficie de 5 000 nouveaux emplois et l'ensemble Molsheim-Obernai plus de 3 000 ; celle de Saverne en gagne environ 3 000 et Sélestat et ses abords plus de 2 300. Ces apports engendrent de fortes migrations d'Alsaciens ou d'actifs plus extérieurs<sup>(7)</sup> et stimulent leurs activités tertiaires. Le volume des emplois totaux en 1990 met en tête l'agglomération colmarienne (45 300), suivie de Haguenau (20 300), St-Louis (15 000), Thann-Cernay (13 200), Guebwiller (10 300), Sélestat (9 400) et Saverne (8 600) (Nonn, 1999). La proportion des emplois tertiaires, qui auparavant discriminait les villes entre elles, tend à se rapprocher : autour de 50 - 58 %, excepté Sélestat (67 %) dont l'unité urbaine se résume à la commune.

---

(6) C'est le cas des agglomérations de Colmar (- 3 %), Haguenau (- 13 %), Saverne et Bischwiller (- 5 %), Ste Marie (- 11 %), Guebwiller (- 1,5 %) et Thann-Cernay (+ 0,6 %). En revanche, l'évolution démographique entre 1936 et 1954 est largement positive à St-Louis (+ 5,7 %), Molsheim et Obernai (+ 10 %).

(7) Progrès du peuplement des agglomérations entre 1954 et 1968 : Colmar (+ 26 %), St-Louis (+ 63 %), Thann-Cernay (+ 28 %), Guebwiller (+ 4 %), Haguenau (+ 17,5 %), Saverne (+ 11 %), Sélestat (+ 22 %), Molsheim-Obernai (+ 43 %). Voir Nonn (1982), Wackermann (1986).

### *Le choix d'une politique « du développement socio-économique équilibré »*

Enfin, il importe de considérer les choix de développement effectués par l'Alsace. Rappelons déjà la démarche du Schéma d'armature urbaine (SDAU) de 1964-66, allouant aux villes moyennes des « secteurs socio-économiques ». L'Etablissement public régional (EPR) s'y appuie pour fonder une préoccupation « d'équilibre territorial » dans son « Schéma d'orientation » de 1976. Ceci est prolongé par une politique de soutien du Conseil régional (CRA) aux « villes moyennes » (lancement en 1994), qui incite celles-ci à se porter candidates dès 1992-94 à un tel label, leur dossier permettant de fournir des aides et subventions, et de contractualiser sur plusieurs années ces soutiens. Les critères reposent sur les fonctions « discriminantes » détenues - à la fois urbaines et en direction des hinterlands -, l'attractivité, les besoins liés à certaines populations (habitat social, chômeurs, immigrés) et les initiatives et projets mis en avant par chacune. Mais il faut d'emblée signaler que le critère de taille des agglomérations n'est pas imposé, ce qui permet à de plus petites entités (moins de 20 000 habitants comme Wissembourg, Altkirch, voire Erstein) de postuler. Ces éléments sont détaillés dans la deuxième partie de cet article (cf. *infra*).

Cependant, ni l'EPR ni le CRA n'ont contraint ces agglomérations à des rapprochements non exprimés par les élus, car l'Alsace est terre d'autonomie municipale forte, laquelle a induit des retards notables de coordination d'urbanisme, des « doublons » issus de rivalités de clocher, des difficultés de mise en œuvre de communautés d'agglomération, voire de rapprochement entre communautés de communes voisines. La démarche des « Pays » ou de révision des SDAU élaborés dans les années 1970-80 a néanmoins permis au tournant des années 2000 de réduire quelques concurrences, en particulier pour Thann-Cernay et pour Molsheim-Obernai, et de réaliser une entité Haguenau-Bischwiller pour un contrat de ville et pour un PUD commun. La prise en compte de « bi-pôles » urbains ou doublets, bien qu'anciens, se trouve alors validée et retenue dans l'identification des lieux centraux des « Pays » et des « pôles » d'aire urbaine. Mais la communauté d'agglomération de Colmar ne date que de 2004 ...

Les progrès de la périurbanisation ont été perçus, eux, à partir de la définition des « aires urbaines » (AU). Leurs cadres spatiaux (bases 1990

et 1999) sont restés semblables, sauf par réunion de l'AU de Bischwiller à celle de Haguenau ; Obernai et Molsheim demeurèrent individualisées jusqu'à la nouvelle définition de 2010 qui les absorba dans l'aire strasbourgeoise. Des diminutions du nombre de communes monopolarisées sont aussi intervenues entre 1999 et 2010 : Haguenau en a perdu 6 au profit de Strasbourg, Guebwiller 5 et Thann-Cernay 1 au profit des aires mulhousienne et colmarienne légèrement dilatées. Pendant ce temps, l'aire de St-Louis a gagné 5 communes, marquant la prégnance de Bâle sur le Pays des Trois Frontières. Dans ces retouches, il n'y a pas de modifications autres que de densification des « noyaux » que sont les unités urbaines ; les ajustements touchent seulement leurs couronnes et, à vrai dire, des nombres restreints de localités amenant des variations de moins de 3 000 habitants sauf pour Colmar (+ 4 200). Toutefois, et en particulier dans les enjeux des SCoT, les pôles d'aire urbaine et la périurbanisation de résidents ou d'activités introduisent une problématique assez peu prise en compte auparavant.

Ainsi, il nous semble que s'est construite tôt, et avec une relative permanence, une spécificité alsacienne dans la thématique des villes moyennes ; elle met en relief le jeu d'intermédiation d'une strate de villes de taille modeste (à l'exception de Colmar), expliquant que si, en 1990, elles ne pèsent que 12,7 % de la population alsacienne (contre 13,2 % en moyenne nationale), leur rôle en tant que pôles d'emploi est plus notable qu'en moyenne en France.

## Les spécificités de chaque ville moyenne<sup>(8)</sup>

### *Colmar, « ville maîtresse », « capitale de l'Alsace centrale »*<sup>(9)</sup>

C'est sous ces vocables que sont posés les traits de la prééminence colmarienne, qui est adossée sur plusieurs atouts acquis dès avant le XIX<sup>e</sup> siècle et prolongés ensuite.

En 1790, la ville fut choisie comme préfecture du Haut-Rhin parce qu'elle était la plus peuplée (13 000 habitants contre 7 000 à Mulhouse) mais

---

(8) Des données de synthèse démographique, sociale et économique des villes moyennes d'Alsace sont présentées dans les tableaux 1 à 4 (cf. pp. 144-147).

(9) Voir : *Centenaire de la CCI de Colmar*, 1970, éd Alsatia ; Laboratoire ARDEUR (géographie, Strasbourg), 1975, *Les commerçants dans les opérations de restructuration urbaine 2. Le cas de Colmar*, ronéo, 67 p + cartes. Voir aussi Nonn (1987, 1999 et 2008).

aussi parce que Mulhouse était jugée par ailleurs de « tempérament plus individualiste ». Auparavant, elle fut le siège du Conseil souverain d'Alsace sous l'Ancien Régime ; on y établit aussi le lieu de la Cour d'Appel régionale. Ces institutions lui donnèrent précocement une assise notable des administrations et des métiers juridiques, cependant que dans le même temps, ville du Vignoble, marché des productions de l'Alsace centrale et débouché en plaine de la Vallée de Munster, s'y regroupaient négociants et artisans. Gare importante sur la ligne Strasbourg-Bâle (1840), elle participa à l'essor des industries textiles (a/c 1820-30) et agro-alimentaires au XIX<sup>e</sup> siècle et obtint en 1870 la présence d'une Chambre de commerce et d'industrie (CCI) distincte de celle de Mulhouse. La ville comptait 41 000 habitants en 1913, et constitua tôt une agglomération de fait par essaimage d'activités. Après une stagnation dans les années 1920-1950 - et les destructions de « la poche de Colmar » durant la guerre -, celle-ci atteint les 75 000 âmes en 1968 et les 83 000 en 1975, exerçant une influence sur un ensemble de plus de 200 000 habitants.

La relance s'est appuyée sur la conjugaison de plusieurs facteurs :

- une inflexion « politique » (associant Ville et CCI) en faveur de l'industrialisation dès les années 60 (accueil des firmes Pistons de Colmar, Timken Fr (USA), Liebherr-Fr (Allemagne), Ricoh (Japon), Jazz, Rhône-Poulenc-textile et d'une douzaine de sociétés de 100 à 200 salariés) parallèlement à une diversification du textile, de la mécanique et des IAA enracinées, sous la réserve de garder une dynamique préservant d'une expansion pouvant altérer « la qualité de vie » ;
- un aménagement urbain de requalification (secteur sauvegardé et îlots opérationnels de restauration selon la loi Malraux de 1962 : Quartiers des Tanneurs et de la Petite Venise, centre piétonnier) ;
- la construction d'une grande ZUP destinée au logement social (quartier Europe : lancement en 1959, 4 300 logements fin 1980) ;
- une insertion volontariste dans les formations supérieures : un IUT amorcé en 1968, aujourd'hui de plein exercice avec cinq Départements totalisant en 2011 1 350 étudiants, un IUFM, une École d'infirmières, des STS et des centres professionnels de la CCI et Centres de formation d'apprentis ;



- une participation aux pôles de recherche et transferts de technologie (INRA, « Biopôle » régional, institut transfrontalier ITADA - agronomie - et pôle de management, récent centre de recherche et développement de Liebherr). A cela s'ajoutent une consolidation de son pôle de santé qui s'appuie sur un Hôpital Pasteur modernisé et sur de nombreuses cliniques privées et plus d'une centaine de médecins spécialistes ;
- un renforcement du potentiel culturel et touristique : la ville s'équipe d'un stade nautique et de stades-gymnases, réanime ses musées (Unterlinden et Bartholdi) et son théâtre (la Manufacture), aménage sa très réputée « Foire aux Vins » (250 000 visiteurs) sur un équipement de « Parc des Expositions » servant aussi aux salons professionnels et aux concerts ; un aéroport (1959) vise les relations d'affaires. Colmar accueille chaque année plus de 3,5 millions de visiteurs. Colmar et ses environs constituent le pôle des villes moyennes le plus disposé à offrir des emplois féminins.

Une telle réorientation élargit sa zone d'influence (supérieure à 155 000 âmes) ; elle englobe Ribeauvillé (5 000 habitants ; usine Sony), Rouffach (4 500 âmes ; usines Behr-Fr - équipementier automobile -, un grand hôpital spécialisé en neurosciences), comme les villes « viticoles » de Kaysersberg (unité urbaine de 6 700 âmes, papeteries) et de Turckheim (3 600 habitants). En outre, la CCI a lancé en 1967 la zone industrialoportuaire de Neuf-Brisach-Biesheim-Kunheim où se sont installées de grandes usines : Rhénalu (Péchiney), Wrigley (chewing-gum), Beghin-Say (papiers) ainsi qu'un port fluvial inclus maintenant dans les trafics conteneurs rhénans. La zone d'emploi de Colmar englobe désormais celle de Neuf-Brisach ; de même, elle couvre le Val de Munster et constitue une des « portes » du Parc naturel régional (PNR) du Ballon des Vosges. Socialement, l'agglomération, qui a connu un net progrès des emplois industriels (40 % des PCS en 1962 et 1968), se tertiarise, au point d'atteindre 69 % des PCS en 1990 (contre 44 % dans le reste de la zone d'emploi) ; et la part des « cadres », qui était de 8,5 % en 1962, s'élève à 11,2 % en 1990 et atteint 12,7 % en 2009.

L'aire urbaine, qui rassemble 53 000 emplois, compte 4 330 postes de travail en services aux entreprises, 900 dans les services financiers et 1 500 dans les transports - pour l'essentiel dans son pôle. Commerces, agences immobilières, services aux particuliers et sociaux vivent du cu-

mul des résidants, dont l'effectif est de 124 000 en 2009. Ce dynamisme démographique est soutenu par la périurbanisation, les soldes naturels et migratoires positifs (« économie résidentielle »), la stabilité des activités de la « base économique urbaine » et de l'économie « présenteielle » liée au tourisme.

Aussi, il n'est pas surprenant que, par ses hauts niveaux de services et d'encadrement, la part des « emplois métropolitains supérieurs », qui caractérisent les métropoles, soit à Colmar (aire urbaine) non négligeable : la Datar en recense 2 650 en 1999 (10 fois moins qu'à Strasbourg, mais autant qu'à Angoulême ou St-Nazaire). Aucune autre ville moyenne alsacienne ne peut en cela lui être comparée. Tout autant, c'est la seule avec St-Louis à s'étendre autant : elle s'étalait sur 36 communes en 1990, sur 40 en 2010, ce qui s'est traduit par une croissance démographique (109 700 à 124 000 habitants entre ces deux dates). La périurbanisation diffuse les couches sociales aisées et intermédiaires vers le piémont viticole, le Val de Munster ou dans la plaine dans un rayon d'au moins 15 km. L'agglomération y perd des ménages constitués avec enfants (les moins de 15 ans représentent 17,2 %, contre 18-20 % ailleurs ; les adultes de 30-59 ans comptent pour 40,3 %, soit moins que dans les autres villes moyennes régionales), mais elle présente la densité la plus élevée de jeunes de 15-29 ans (étudiants, jeunes en formation). Le vieillissement gagne du terrain dans l'unité urbaine, mais davantage dans la vieille ville et dans les couronnes que dans l'ensemble aggloméré (21,8 % de 60 ans et plus).

### *Saint-Louis-Huningue, l'autre ville moyenne singulière, « sous dépendance »<sup>(10)</sup>*

A la frontière avec la Suisse, et de ce fait participante externe d'une grande aire métropolisée, l'unité urbaine de St-Louis est cependant aussi le centre d'une « sous-région » et d'un Pays alsacien, dit des « Trois Frontières » (lequel se distingue du Sundgau d'Altkirch). Actuellement, ce territoire fait partie intégrante de « l'espace économique et fonctionnel » de Bâle, agglomération tri-nationale (ATB) devenue en 2007 un « Eurodistrict », parce que s'y sont accumulées depuis les années 1960-70 des firmes bâloises, ainsi que les résidences de nombreux frontaliers

---

(10) Voir Wackermann (1986) ; Nonn (1999 et 2008) ; Woessner (2007 et 2008) ; Chassignet (1996) ; Woessner (2000) ; Zander, Piermay, et Renard (2002), AURM (1995) ; Datar-MOT (2007).

des industries et services de la Suisse du nord-ouest, dans pas moins de 80 communes haut-rhinoises. L'agglomération ludovicienne, composée de 6 communes, fixe 36 000 âmes, sur un total pour l'aire urbaine de 88 000. Sa particularité est d'être à la fois intégrée à la planification métropolitaine de Bâle et chargée du rôle de pôle de développement pour un sous-ensemble alsacien.

Avant 1914 et dans l'Entre-deux-guerres (Huningue étant le chef-lieu de canton car étant plus peuplée que St-Louis en 1792, tandis que la sous-préfecture était localisée à Altkirch), ce noyau de peuplement restait modeste : 8 630 habitants en 1936, avec quelques ateliers et la gare française, du maraîchage aux portes de Bâle, des métiers liés à la frontière, laquelle évitait les évasions d'achat sur le sol helvétique, et donc une administration cantonale. Les mutations viennent de l'après-guerre de 1939-45. Elles sont la conséquence :

- de la localisation d'infrastructures de transport d'envergure : le Grand Canal d'Alsace et le port de transit ou transbordement créé à Huningue en 1959, l'aéroport de Bâle-Mulhouse placé en Alsace à Blotzheim (1949) ;
- des facilités d'investissements bâlois en Alsace du Sud à compter des années 1950, d'une part sous forme d'achats fonciers, d'implantations de sociétés de la chimie, pharmacie, du transport et de la logistique (Weleda, Roche, Sandoz et Ciba - Novartis aujourd'hui -, Clariant, Cronat, Bubendorff, Migros, etc., soit 2 600 emplois créés entre 1954 et 1978) et, d'autre part, d'acquisitions foncières (habitat, loisirs).

Ces mouvements se sont prolongés encore après 1980 (Endress et Hauser, Cryostar, Trench Fr...) alors que l'essor de l'EuroAirport induit maintenant 6 000 emplois. Avec depuis plusieurs décennies un emploi en Suisse de quelque 30 000 frontaliers, c'est tout un territoire qui s'est peuplé d'arrivants, alsaciens ou non, de constructions et d'activités « résidentielles ». La zone d'emploi a une courbe de population non connectée à celle des postes de travail.

L'unité urbaine de 6 communes a constitué dès 1974 un District « des Trois Frontières », puis a fédéré en 2001 un « Pays » groupant 41 localités émanant de 3 EPCI. Elle est donc parallèlement un pôle territorial et

d'animation en Alsace du Sud et, à ce titre, a contractualisé avec la Région. Dans ce registre, ont été développées des fonctions :

- de formation (lycées, STS, CFA, GRETA) ;
- de plate-forme technologique (un CRITT, « Holo 3 » en métrologie et holographie, ainsi que l'activité de l'ISL, Institut franco-allemand de recherche sur l'armement) ;
- de santé (hôpital, polyclinique, spécialistes) ;
- de commerce (2 hypermarchés, de nombreuses grandes surfaces spécialisées) ;
- d'animation culturelle (équipements de « la Coupole » et du « Triangle », Salon annuel du Livre).

L'agglomération se démarque du reste de son « aire urbaine » (ou de sa zone d'emploi) par l'importance acquise par les PCS de cadres (13,9 % en 2009) et de professions intermédiaires (21,5 %), à la fois du fait des évolutions bâloises de l'emploi (y compris frontalier) et de la tertiarisation urbaine alsacienne. C'est aussi une « ville » par le taux des immeubles collectifs (plus de 60 % du parc), quand 80 % des 52 000 habitants du reste de l'aire urbaine résident en maisons individuelles et se composent davantage de PCS « ouvriers » ou « employés »<sup>(11)</sup>.

Toutefois, la qualité de ville moyenne ainsi posée - sans attribut administratif de sous-préfecture -, et des requalifications urbaines entreprises, ne « gomme » pas l'empreinte majeure de la dépendance vis-à-vis de l'ATB. C'est en effet cette dernière qui, d'une part, donne à la moyenne des revenus des foyers fiscaux de l'agglomération le meilleur niveau de toutes les villes moyennes alsaciennes (28 950 euros, soit 6 000 de plus qu'à Colmar ou Haguenau) et, d'autre part, permet les gains démographiques de 4 000 âmes de 1990 à 2010, grâce à un taux de solde migratoire qui l'emporte sur le taux de solde naturel, quand l'emploi local stagne (autour de 21 000 emplois) - seul cas de notre panel.

---

(11) En 1990, l'unité urbaine représentait 68 % de la population de la zone d'emploi ; en 2009, cette proportion n'est plus que de 59 %. Elle seule ou presque fixe les logements sociaux (2 360 en 1975, 3 890 en 2010) ; on y a réalisé, en moyenne annuelle, entre 1979 et 2005, un total d'environ 700 logements, ce qui lui a fait gagner 4 000 habitants entre 1990 et 2009, le reste de l'aire urbaine en gagnant 8 000.

### *Deux villes moyennes pôles sous-régionaux affirmés : Haguenau et Sélestat*<sup>(12)</sup>

On peut sans trop forcer le trait associer ici ces deux agglomérations ayant su précocement et durablement animer des territoires environnants importants (de 130 000 âmes pour Sélestat et de 220 000 pour Haguenau). Ces villes sont suffisamment distantes de Strasbourg (respectivement 32 et 45 km) pour avoir pu installer leur zone d'influence sur l'Alsace du Nord et en Moyenne Alsace. Il importe toutefois de noter, au préalable, que :

- Bischwiller, à 8 km seulement de Haguenau, forme une entité bien distincte<sup>(13)</sup>. L'agglomération actuelle n'a pris corps qu'après 1991 ;
- à Sélestat, la ville à elle seule constitue l'unité urbaine, quand existe une « agglomération de fait » de 6 localités voisines.

Dans leurs premiers développements, ce furent des villes « tertiaires » :

- Sélestat était un pôle intellectuel et religieux (catholique), signalé par son collège de Jésuites et sa Bibliothèque Humaniste. Dans le même temps, Sélestat organisait les premiers ateliers de textile en milieu rural et en manufactures en ville et dans les bourgs voisins. Elle comptait 7 400 habitants en 1801.
- Haguenau, à la même date, en fixait 7 000. Ancienne ville résidentielle seigneuriale devenue « ville libre d'Empire » (catholique, alors que Strasbourg avait embrassé la Réforme) mais tournée vers ses campagnes avoisinantes, elle y ancrera les ressources de ses notables et de ses commerçants, lesquels, aux XVIII<sup>e</sup> et XIV<sup>e</sup> siècles, négociaient leurs productions des cultures « industrielles » (garance, houblon, tabac, céréales...).

Avec la mise en place des chemins de fer et de l'administration, les deux cités s'affirmèrent parmi les « cellules de vie et de relations » (Schwab,

---

(12) Voir Traband (1974) ; Nonn (1999 et 2008) ; ADEAN (1998) ; Syndicat mixte du Pays d'Alsace central, 2005, *Chiffres-clés* ; Revue *Saisons d'Alsace*, n° 57 (1975) et 59 (1976).

(13) Bischwiller s'est constituée comme un foyer calviniste d'industrie textile très actif jusqu'en 1871 (on comptait plus de 1 300 salariés de cette industrie en 1840). Mais l'annexion au Reich de l'Alsace a entraîné une émigration des dirigeants, des capitaux et des machines. C'est aussi un pôle spécifique à divers autres titres : importante population d'origine immigrée (18 % des habitants, 26 % des CSP « ouvriers » en 2009) ; établissements de santé et médico-éducatifs spécialisés, etc.

1980) de leur voisinage. Sélestat fut sous-préfecture dès la Révolution, Haguenau en 1871 (Kreis devenu arrondissement). D'où le groupement dans ces pôles d'institutions publiques : services de justice, fiscalité, eaux et forêts et génie rural, hôpital, établissements de formation technique et professionnelle, écoles normales, succursales de la Banque de France. Le rayonnement local de ces villes est cependant limité : pour Haguenau, par le rôle de Wissembourg et pour Sélestat, par celui de Colmar sur l'Alsace centrale. D'où aussi la place des grossistes collecteurs et redistributeurs.

Aux débuts de l'ère industrielle, ressort d'abord une divergence. Sélestat fixe des ateliers de toiles métalliques, de filature, de mécanique, mais sans nuire aux autres bases locales : cuir à Barr, textile dans le Val de Villé et le Val d'Argent (Ste-Marie-aux-Mines), alors que Haguenau redoute le monde ouvrier qui anime Bischwiller (faïenceries seulement) et privilégie le commerce et les services pour un vaste hinterland. Cela lui permet de doubler de population entre 1851 et 1936 (de 11 400 à 22 500 habitants) quand, à Sélestat, la stagnation industrielle domine l'Entre-deux-guerres et se concrétise sur le plan démographique par un accroissement de seulement 10 % de sa population (11 360 âmes). Après 1945, c'est la dynamique démographique et de l'emploi qui amplifie les écarts : toute la Moyenne Alsace est alors en « zone d'ombre », défailante jusqu'en 1965 : densités plus modestes, peu d'emplois féminins, fermetures d'usines. Néanmoins, les deux villes moyennes sont relancées par les investissements et implantations des années 1955-1975, avec la réalisation des premières zones d'activités : pour Haguenau, c'est un changement de base économique<sup>(14)</sup> ; pour Sélestat, une relève, les créations compensant tout juste les fermetures. Elle reprend néanmoins un élan, prolongé dans les services aux entreprises, dans la formation, et croît à nouveau sur le plan démographique.

Le développement tertiaire accompagne la relance industrielle, les mutations du commerce et les progrès des services publics. Les deux foyers sont désormais mieux dotés - avec une modulation fondée sur l'écart démographique des villes et des arrondissements - en établissements de

---

(14) Implantations, notamment, de Ina-Roulements (RFA, 950 salariés, 1978), Usocom (moteurs, Allemagne et Suisse, 870 salariés), Siemens (appareils de mesure, 420 emplois), Vermont (RFA, confection, 320 actifs), Mars Masterfood (USA, 300 actifs), Roth- Johnson Controls (USA, plus de 1 000 salariés), Rochette (France, cartonnerie), etc. Au total, 42 entreprises totalisant plus de 5 500 emplois.

formation (avec la création de centres techniques et professionnels - CET, lycées, CFA), en infrastructures de santé (avec un nouvel hôpital dans chaque ville) et de sécurité sociale et en équipements culturels. De plus, sur le plan commercial, chaque ville est parvenue à fixer les hypermarchés et les surfaces spécialisées en libre service en immédiate périphérie - avec une « tombée » de clientèle d'un rayon de 20 à 30 km -, sans pour autant négliger le commerce de proximité puisqu'en centre-ville renaît un commerce urbain avec secteur piétonnier (à la faveur d'OPAH, de réhabilitations ou de ZAC).

En 1982, les cantons de Haguenau et de Sélestat comptent 42 240 et 25 020 habitants et leur zone d'emploi 81 900 et 82 300 personnes.

Dans la période 1980-2000, plusieurs conditions infléchissent leur centralité. Les aménagements routiers facilitent leur polarité à distance comme les « évasions » possibles de fréquentation : tunnel de Ste-Marie (en 1985), A 35 (en 1981) à hauteur de Sélestat, pont de Marckolsheim, voie « contournante » de Haguenau après 1993 et voie rapide vers Strasbourg. Par ailleurs, la mise en œuvre des TER structure les liaisons. Les zones d'emploi sont redessinées (celle de Niederbronn vient s'ajouter à celle de Haguenau et celle de Ste-Marie à la zone de Sélestat). Deux fédérations d'intercommunalités constituées autour de Haguenau (Alsace du Nord, ADEAN) et de Sélestat (Alsace centrale, ADAC) mettent en valeur les rôles d'intermédiation attendus de ces villes. L'ADAC née en 1985 regroupe 99 localités, 10 communautés de communes et 128 000 habitants. C'est aussi un « Pays » confirmé d'emblée comme tel en 1995 et un pôle non contesté car « non-hégémonique ». L'ADEAN s'est appuyée (en 1994) sur les besoins spécifiques d'un Comité de bassin d'emploi (CBE) constitué en 1991 et sur une Association d'entreprises autour du « Caire » (centre d'animation et relais économique), ainsi que sur l'incitation à la réalisation d'un « Pays » (2001). Elle regroupe 144 localités, 19 EPCI et 220 700 habitants. Dans le même temps, la périurbanisation d'habitat se déploie autour des villes. Dans les villes moyennes, ce phénomène traduit d'une part l'aspiration des couches moyennes et supérieures à quitter les immeubles anciens des noyaux citadins pour une maison individuelle en propriété et, d'autre part, les décohabitations générationnelles comme l'arrivée de nouvelles familles d'actifs.

L'essor des zones d'activités se prolonge aussi aux alentours des villes. Ainsi, le dessin des « aires urbaines » fait attribuer à celle de Haguenau

13 communes (soit 8 localités en sus des 5 de l'agglomération) rassemblant 47 620 habitants en 1990 et 57 500 en 2009 et à celle de Sélestat 4 communes ajoutées à la ville-centre, totalisant 15 540 personnes en 1990 et 19 500 en 2009. Pour l'emploi, les deux décennies ont bénéficié de l'enracinement des firmes venues antérieurement et de prolongements d'implantations industrielles - moins puissantes que dans les années 60-70, mais néanmoins notables et qualifiantes<sup>(15)</sup>. Les services aux entreprises ont progressé : de 580 à 3 700 emplois à Haguenau entre 1979 et 2009, 1 400 à Sélestat. Et l'économie résidentielle s'amplifie, comme les équipements publics (dans les domaines social, culturel - médiathèques, multiplex, salles de spectacles -, sportif et loisir). Le tourisme contribue également aux structures commerciales et de restauration-hôtellerie.

Depuis, Haguenau localise un IUT (3 départements ouverts entre 1996 et 2005), la plate-forme régionale technologique dans l'usinage à grande vitesse (2001) et l'armature commerciale de l'Alsace du Nord : mais toute sa dynamique actuelle imbrique sa fonction sous-régionale aux effets métropolitains strasbourgeois renforcés par les dessertes cadencées de TER, et à ceux exercés par le *Mittlerer-OberRhein* sur l'espace transfrontalier voisin appelé « Pamina ». De même, Sélestat et le sud du Bas-Rhin se trouvent plus aisément de nos jours dans l'aire métropolisée de Strasbourg : il conviendra d'y revenir dans la troisième partie de cet article.

### *Les villes moyennes du rebord vosgien : similitudes et différences de destin*

Au contact de la montagne et de la plaine, s'égrènent 4 entités ayant formé autour de petites villes des agglomérations « pôles d'emploi » substantiels, puis des petites « aires urbaines » aujourd'hui. Ce sont : Saverne, Molsheim-Obernai, Guebwiller-Soultz-Ht-Rhin et Thann-Cernay. Certaines, au débouché de grandes vallées des Vosges, ont lié une partie de leurs activités à ces bassins montagnards (industriels puis touristiques), et plusieurs participent du Vignoble alsacien. Toutes en tout cas ont un développement opéré en plusieurs temps.

---

(15) Sur Haguenau, des entreprises de machines, d'équipementiers, de matériel de précision ou numérique ; tissu productif renouvelé à Bischwiller (plastiques, mécanique, machines et pâtes alimentaires) ; sur Sélestat et abords, Alcan-Packaging d'Albany Fr, Hartmann SA (produits et dispositifs médicaux) et les Cuisines Schmitt-Salm.



A l'orée du XIX<sup>e</sup> siècle, en 1801, ce ne sont que des petites villes comprises entre 2 000 et 4 350 âmes. En 1901, les voici groupant entre 5 200 et 13 000 habitants en agglomérations de 5-6 localités, ayant 2 cités presque accolées comme noyaux, et qui deviendront des ensembles peuplés de 6 400 à 10 400 personnes en 1954. Les impulsions cumulent sur cette période :

- des activités manufacturières précoces (XIX<sup>e</sup> siècle) ;
- des fonctions de chef-lieu d'arrondissement (avec équipements adjacents) ainsi que de pôle commercial et de communications au moins d'ordre local ;
- des inflexions de « décrochement » inégal selon les branches industrielles (spécialement le textile en régression) et les dégâts des guerres (plus prononcés dans le Haut-Rhin).

Saverne, sur la ligne ferroviaire Strasbourg-Paris et sur le canal de la Marne au Rhin a tôt fixé (dans les années 1850) de la métallurgie (fonderie, outillage, matériel agricole) et une brasserie importante, d'où un recrutement de main d'œuvre assez étendu. Chef-lieu d'arrondissement pour 7 cantons, la ville détient des services de l'ONF, bancaires, judiciaires, commerciaux, un hôpital ainsi que des collèges.

Au débouché de la vallée de la Bruche, Molsheim se distingue dans un groupe de cités (Mutzig, Rosheim, Obernai) en tant que gare (Strasbourg, Sâales puis St-Dié, Sélestat) et chef-lieu de Kreis en 1871 qui, perdurant en arrondissement, lui vaut des équipements publics. Bugatti y ouvre son usine automobile en 1910, relayant une ancienne grosse quincaillerie venue de Mutzig. Obernai se positionne davantage dans les activités tertiaires marchandes, le négoce du vin, et des PME.

Dans le Haut-Rhin, l'industrie textile et mécanique est vigoureusement impulsée par Mulhouse et des firmes suisses. Le Florival de Guebwiller et de Soultz passe d'une cité de vigneron et d'artisans à un haut-lieu du textile (filatures, tissages, travail à façon) dès 1801-1820, puis des machines textiles, qui fixent plusieurs milliers d'emplois et essaient aux alentours. Guebwiller, à 26 km de Mulhouse et 30 km de Colmar, devient chef-lieu en 1871 d'un territoire plutôt modeste (Colmar et le Bassin potassique en constitution dans les années 20 sont proches).

Thann, à 20 km de Mulhouse, pour sa part, forme un pôle d'emploi sur le textile (dès 1802), comme Cernay toute proche, et sur la chimie (colorants pour tissu, soude et acides sulfuriques et nitriques). Elle sert de pôle administratif (sous-préfecture en 1871), commercial et de services pour des grappes d'usines implantées dans la vallée de la Thur, voire dans celle de la Doller. Mais les usines de montagne sont pénalisées dans leurs dessertes hivernales ; la guerre de 14-18 puis le marasme des ventes et la dépression économique des années 30 portent des coups très durs à l'économie locale, que ne corrigent pas diverses implantations nouvelles postérieures à 1950<sup>(16)</sup>.

Ainsi, le destin d'abord voisin des villes bas-rhinoises et haut-rhinoises a ensuite divergé sensiblement. La période plus récente n'a permis que des réajustements modestes à cette divergence.

Saverne, quoique handicapée par un faible dynamisme démographique ambiant, a connu un redressement de quelques entreprises déjà leaders avant-guerre (Haemmerlin (brouettes), Kuhn (matériel agricole, désormais dans un groupe suisse), sa brasserie (sous contrôle allemand) ou Vedette, intégrée à Hager) et diverses implantations nouvelles. Son hôpital modernisé, son potentiel de formation (collèges et lycées), sa dynamique commerciale et culturelle (Espace Rohan) et de solides fonctions judiciaires comme d'animation économique ont porté sa polarité<sup>(17)</sup>. Depuis 1987, y agit une association d'acteurs économiques, l'APERS. Assez tôt, l'agglomération a constitué un district intercommunal, associé les sous-ensembles de plateau vosgien, Alsace bossue et cantons de plaine dans ses actions (cf. le « Pays de Saverne, Plaine et Plateau » : 147 communes, 8 EPCI, 98 500 âmes en 1999), tout en se posant en « porte » du Parc naturel régional des Vosges du Nord. Les difficultés de ces « marges » induisent un effet limitant dans le développement d'ensemble d'une telle sous-région, tout en valorisant le rôle d'intermédiation-animation de son chef-lieu.

Molsheim et Obernai ont capté, elles, davantage de nouvelles entreprises. Molsheim passe de l'automobile à la construction aéronautique (Sté Mes-

---

(16) Voir Klethi et Kocher (1989), Juillard (1948).

(17) Celle-ci se traduit par la construction de 3 630 logements entre 1962 et 1982 ; entre 1979 et 2005, le volume moyen annuel de nouveaux logements est de l'ordre de 120 ; en 1990, son aire urbaine reste très centrée sur l'unité urbaine de 7 communes : 15 000 âmes et seulement 3 000 dans les communes périurbaines. Dans ses « fonctions », Saverne excipe de rôles administratifs variés : impôts, CPAM, DDE, ONF, justice (TGI et prud'hommes), Greta, CFA...

sier) et fixe Millipore (USA, 1973, séparateurs de fluides pour la pharmacie), ainsi que les ampoules Osram. Obernai localise les usines Zaegel-Held et Supra (appareils de chauffage), Hager-Electro, la lingerie Triumph et la nouvelle usine de Kronembourg (1969), toutes apportant des centaines d'emplois. En 1990, l'agrégat des villes locales propose 17 000 emplois environ. La sous-préfecture, à Molsheim, s'accompagne de rôles administratifs déconcentrés et les deux villes ont de solides services de santé et des équipements de formation<sup>(18)</sup>. Mais déjà elles accueillent des résidents venus de l'agglomération strasbourgeoise en sus du solde naturel local, car une voie rapide partant de Strasbourg va jusqu'au Val de Bruche dès 1968, laquelle deviendra autoroutière jusqu'à Dorlisheim après 1980. Les deux agglomérations ainsi que Rosheim et Mutzig enregistrent ainsi entre 1962 et 1982 la construction de plus de 3 500 logements, tout comme entre 1979 et 2009. À Obernai, le taux moyen de solde migratoire est passé de 5,6 % (1954-62) à 11,2 % (1962-68) puis a atteint 18,8 % entre 1968 et 1975 avant de fléchir ensuite. À Molsheim, cet indicateur est demeuré constant à un niveau élevé (13 - 15 %) de 1962 à 1975. On reviendra sur les mutations sociales consécutives à ces mobilités résidentielles (âges, PCS, diplômés) et aux rapports à Strasbourg dans la partie suivante. Mais on note le caractère tardif - du fait des autonomies urbaines restées vivaces - de la constitution d'un « Pays » (2001-02) transcendant des intercommunalités elles-mêmes récentes.

Parallèlement, les forces des deux agglomérations haut-rhinoises, comme celles de leur zone d'emploi, sont demeurées fragiles. Dans ces dernières, il y eut moins de nouveaux emplois par créations d'établissements (au total 4 290) que de suppressions par fermeture d'usines (5 680) entre 1954 et 1978 (Kleinschmager et Martin, 1981). Les gains de populations urbaines sont donc limités : Guebwiller gagne seulement 2 000 habitants entre 1962 et 1990 et Thann-Cernay stagne autour de 28 000 âmes. En 1968, Guebwiller a le plus haut taux de personnes de 60 ans et plus des villes moyennes alsaciennes (21 %) ; c'est encore le cas en 1990 (19,3 %, seule Saverne en compte davantage) ; à Thann-Cernay, cette proportion est de 16 - 17 % jusqu'en 1982 pour atteindre 22,5 % en 2006 (21,8 % alors à Guebwiller). Les soldes migra-

---

(18) À Molsheim, impôts, CAF, Tribunal d'instance et prud'hommes ; un LEGT et 2 lycées professionnels ; des équipements culturels. À Obernai, un lycée agricole et un LEGT, un centre hospitalier et des équipements culturels.

toires sont déficients : encore notables entre 1962 et 1968, ils n'expriment plus que des petites valeurs positives entre 1968 et 1975, et négatives depuis lors. Les aires urbaines ne détiennent que 12 200 et 10 100 emplois en 1990 ; en 1995, on en compte 11 800 dans la zone d'emplois de Guebwiller et 16 500 dans celle de Thann-Cernay. Les volumes de construction de logements se limitent dans chaque cas à 160-190 par an en moyenne entre 1979 et 2005. Les centralités détenues (services administratifs, formation et santé, ainsi que l'animation socio-économique<sup>(19)</sup>) assurent l'essentiel du maintien. La révision du Schéma directeur et la démarche de « Pays » ont pour leur part aidé à fédérer en 1999-2000 un vivant « Pays de la Thur et de la Doller » et à « marier » dans un « contrat de ville moyenne » Thann et Cernay. En revanche, les rapprochements locaux hors EPCI de base n'ont guère donné vie à un « Pays » transversal : « Rhin-Vignoble-Grand Ballon ». Le point fort en reste le district (1982) de Guebwiller-Soultz, intercommunalité réunissant 17 localités et 33 500 habitants en 1999.

Ainsi, jusqu'aux temps les plus contemporains, se lit une diversité de destins, qui épouse assez étroitement la double composante de dynamisme que sont une base économique urbaine plus ou moins particulière et des caractères sociodémographiques ou d'économie locale des territoires environnants. L'armature des équipements y lie en interdépendances les polarités (administration, commerce et services, animations économiques et socioculturelles) qui démarquent les villes moyennes des bourgs et petites villes. La plupart ont puisé là une capacité à fédérer les cellules de vie locale et à faire perdurer des centralités intermédiaires. Ce statut local est maintenant confronté, notamment, à la métropolisation envahissante et aux mobilités généralisées.

---

(19) Ces deux sous-préfectures fixent des services des impôts, de l'ONF et des DDE-DDA ; Thann-Cernay proposent : un LEGT et 2 collèges, un lycée professionnel ; un hôpital (plus une structure locale à Cernay), une salle de spectacle et un relais culturel ; un forum emploi-formation. Guebwiller dispose de : 3 lycées, un CFA, un lycée professionnel privé, l'IUFM « langues » d'Alsace, un hôpital (plus une structure locale à Soultz), une salle de spectacles (Dominicains) et un théâtre. En intercommunal souvent, chacune des villes a renforcé ses équipements sportifs et de loisirs.

Tableau 1. Villes moyennes d'Alsace : population (en milliers), situation, territoires liés à leur développement

U.U 2009	Pop. 2009	Nb comm.	Distance à une métropole (en km)	Aire urbaine			Population arrondissement		Population zone d'emploi		Population «Pays»
				Nb comm.	Pop. 1999	Pop. 2009	1999	2009	1999	2009	1999
Colmar	90	6	65 (Stg)	40	87	124	142	148	180	191	188
St-Louis	36	6	4 (Bâle)	77	35	88	-	-	52	57	67
Haguenau	59	6	30 (Stg)	6	53	60	121	130	135	145	221
Saverne	19	9	37 (Stg)	9	16	20	88	93	104	109	105
Molsheim-Obernai	23	4	20 (Stg)	4	23	25	110	119	110	119	109
Sélestat	19	1	45 (Stg)	1	17	19	135	152	103	117	128
Guebwiller	29	8	26 (Mulh)	8	31	29	76	83	59	63	61
Thann-Cernay	31	9	15-20 (Mulh)	9	31	31	78	81	64	67	63

Source : Base statistique réalisée par B. Aubry à partir des RGP de l'Insee ; cf. *Cahiers de l'APR*, 2011-1 et 2012-1.

Tableau 2. Soldes migratoires annuels moyens (pour 1 000 habitants) des villes moyennes d'Alsace

U.U 2009	1968- 1974	1975- 1981	1982- 1989	1990- 1998	1999- 2006	1999-2006 (Aire urbaine)
Colmar	6,5	-7,1	-3,8	-1,8	-2,4	0,2
Haguenau	8,0	4,3	-0,2	6,8	5,1	5,4
St-Louis	4,8	-2,7	-0,6	5,9	0,1	5,2
Molsheim-Obernai	> 14	> 6	> 6	> 7	1,1	1,1
Sélestat	-3,4	-6,4	-3,8	3,6	10,3	10,3
Guebwiller	16,4	-2,4	-3,1	-1,9	0,6	1,2
Thann-Cernay	0,1	-3,2	-2,8	-0,6	-0,2	0,1
U.U < 20 000 hab.	7,4	-2,7	-2,3	0,9	0,1	
U.U 5 000 - 20 000 hab.	3,2	0,5 à 5,6	-0,4	> 5	3 à 6	

Source : Base statistique réalisée par B. Aubry à partir des RGP de l'Insee ; cf. *Cahiers de l'APR*, 2011-1 et 2012-1.

Tableau 3. Éléments actuels de centralité des villes moyennes d'Alsace en 2008 :  
salariés selon le secteur d'activité

U.U 2009	Commerce (gros et détail)	Services financiers	Conseil assistance	Enseignement	Santé et hébergement médical	Service à la personne	Administration	Activité scientifique et technique, administrative et de soutien aux entreprises (zone d'emploi)
Colmar	5 910	1 080	1 485	3 330	7 690	535	7 320	6 740
St-Louis	1 560	250	545	590	610	205	1 250	11 090
Haguenau	3 955	420	3 110	1 925	3 790	325	1 530	3 745
Sélestat	1 710	225	320	740	1 280	150	875	2 740
Molsheim-Obernai	2 545	235	160	1 010	760	115	620	3 280
Guebwiller	815	160	135	940	985	190	650	1 485
Thann-Cernay	1 525	25	300	750	1 570	120	535	1 735

Sources : Insee, fichier Clap (Connaissance locale de l'appareil productif) et EAR de 2008 (exploitation complémentaire).

Tableau 4. Caractéristiques sociodémographiques actuelles (année 2009)

Indicateurs	Colmar	St-Louis	Haguenau	Molsheim- Obernai	Sélestat	Guebwiller	Thann- Cernay
Variation Pop. 2006-2009 (‰)	12,2	12,7	3,7	3,3 et 7,1	1,5	6,3	8,9
<i>dont solde migratoire (‰)</i>	7,4	7,4	1,0	1 et 3	- 5,2	2,7	- 0,2
<b>Structure par âge</b>							
% 15-29 ans	20,6	17,9	20,3	18,6	21,6	17,9	17,9
% 60 ans ou +	21,8	20,0	22,9	21,5	19,1	22,3	23,3
<b>Niveau de diplôme</b>							
% sans diplôme	20,0	23,0	22,8	19,0	23,8	22,9	23,5
% diplômés > bac	47,4	43,5	52,0	37,0	48,2	45,5	44,9
<b>PCS (résidents)</b>							
% Cadres résidents	12,7	13,9	10,3	15,0	11,0	10,7	11,0
% Ouvriers résidents	28,8	31,1	34,1	29,6	32,4	31,9	32,4
Revenus moyens par foyer fiscal (en euros 2009)	22 711	28 949	22 506	24 524 (Obernai)	21 499	19 576	22 043 (Cernay)

Sources : Insee, EAR de 2008 et base statistique de B. Aubry. Pour les revenus, cf. *Journal des entreprises*, février 2012.



## Les dynamiques actuelles : nouvelles perspectives

Dès la fin des années 90, il apparaît que, compte tenu des trajectoires ci-dessus retracées et plus globalement des mutations des rapports humains, sociaux et économiques aux lieux comme aux dispositifs hiérarchiques précédents, les positions relatives des villes moyennes sont à reconsidérer.

### *Considérations générales*

De nouvelles organisations incluent :

- les processus de métropolisation exprimés par les dilatations des expansions périurbaines des grandes agglomérations dans le fossé rhénan ;
- les mobilités considérablement accrues des individus et ménages ;
- la décentralisation et le rôle des bourgs et petites villes chefs-lieux des intercommunalités de base dans la gestion des hommes et des territoires ;
- les firmes toujours plus en réseaux a-territoriaux ;
- les lignes de forces infléchies des critères de centralité.

S'y ajoutent les évolutions sociodémographiques régionales et locales. D. Badariotti (1999) a, par analyses factorielles, signalé des axes devenus plus discriminants :

- les parts, dans les apports migratoires aux agglomérations, de ce qui est de provenance proche et ce qui vient d'origine plus large – soit desserré des métropoles (comme pour Molsheim-Obernai, Thann-Cernay ou Soultz pour Guebwiller), soit plus ample (St-Louis) ;
- le « vieillissement » lié au départ de jeunes ou/et au non-renouvellement suffisant des actifs de 30-45 ans (trait accentué sur Guebwiller, Thann, voire Saverne) ;
- la localisation de l'emploi industriel (en milieu urbain ou en zone d'emploi) et la diversification du tissu économique local. Ces deux critères expliquent les écarts entre Haguenau et Guebwiller, par exemple, entre St-Louis « dortoir » pour le travail à Bâle à l'opposé

de Sélestat ou Saverne. Ajoutons l'importance des activités à haute technologie dans l'emploi total.

Un autre axe analysé par cet auteur est d'inviter à approfondir les contenus des activités tertiaires. Les « cols blancs » sont composés en fait des professions « banales » de l'économie résidentielle et de l'administration locale, mais aussi d'actifs signifiant une « centralité intermédiaire » (publique et privée) ou d'encadrement (« de commande » selon les termes de l'auteur). Le taux de population tertiaire dans l'agglomération et sa part dans l'effectif régional, privilégié par M. Rochefort (1960), sont à analyser de plus près, voire à réviser, car ce qui fait « centralité » de nos jours a évolué. En effet :

- les habitants sont plus mobiles et pratiquent plus volontiers des « évasions » de fréquentation (commerces, services privés) ;
- les centrales d'achat influent sur le commerce de gros ;
- des restructurations marquent les cartes de plusieurs services publics (justice, santé, formation..).

Comptent désormais surtout dans les centralités :

- l'offre de formation secondaire, technique et professionnelle comme de soutien à l'emploi (aide aux qualifications, Pôle emploi, missions locales, forums...) ;
- les ressources dans le domaine de la santé (spécialistes, paramédical, laboratoires d'analyses, accueils spécialisés) ;
- et un panel suffisamment étoffé de services aux entreprises autres que banaux : comptabilité, finance, conseil et expertise, logistique, soit en fonction « relais » des métropoles, soit au service des économies locales.

Enfin, dans l'urbanisation, face à la multiplication des « zones d'activités » récentes (dans le Bas-Rhin, on en compte 184 de plus de 3 hectares hors zone d'emploi de Strasbourg<sup>(20)</sup> où se trouvent la moitié des 130 000 emplois départementaux fixés par ce zonage), et face à un mouvement de la construction ample et dilué, il convient de repérer les

---

(20) Voir Adeus (1997).

concurrences exercées par les bourgs et petites villes<sup>(21)</sup>. Dans le même temps joue la concurrence de Strasbourg à la faveur des TER nombreux et cadencés entre les métropoles et les villes moyennes, d'autant que ces dernières ont promu des transports collectifs locaux rabattant sur leur centre et sur leur gare des actifs de leur « aire urbaine » (Haguenau, Saverne, Sélestat, St-Louis, Obernai). Aussi deviennent-elles des entités résidentielles pour navetteurs travaillant dans l'aire strasbourgeoise (un plan de réaménagement des gares est d'ailleurs en chantier dans toute la région).

### *Des divergences de trajectoires*

Tous ces éléments entraînent des différenciations parmi les villes moyennes alsaciennes. La dernière décennie a vu l'agglomération de Colmar gagner 5 800 habitants, celle de Haguenau 5 000, celle de St-Louis 3 200, pendant que celles de Thann-Cernay et de Guebwiller en ont seulement gagné 1 600 environ (avec du périurbain mulhousien). Dans les délimitations des « aires urbaines » de 2010, Thann-Cernay perd 1 commune, Guebwiller 5, et Molsheim-Obernai est englobée dans l'aire strasbourgeoise ! Si cela modifie peu les volumes de population résidant en aires urbaines, cela souligne à la fois le poids acquis par Colmar par rapport aux autres villes hors Haguenau, les évolutions locales dans les communes multipolarisées en fonction des navettes ou des emplois frontaliers, et les dilatations de l'emprise strasbourgeoise.

Les gains de population (et de logements construits) vont davantage aux « deuxièmes couronnes » des grandes agglomérations qu'aux plus modestes des villes moyennes. Et les petites villes ou unités urbaines de 5 000 à 20 000 habitants captent plus de 4 fois la part orientée sur les unités de 20 000 à 50 000 âmes de 1990 à 1999 et de 2000 à 2006. Dans la répartition des logements récents (1999-2005 et 2005-2008), les deuxièmes couronnes s'adjugent 25,7 % et 26,2 % des réalisations, qui fixent surtout des ménages constitués avec enfants.

Se dégage ainsi un « effet de ciseau » sur l'attractivité des villes moyennes. Celui-ci nivèle un peu les différences (entre elles) en matière de structures d'âge et de PCS des résidents, d'autant que leur incombe, hors villes majeures, la production du logement social (peu présent en

---

(21) Cf. les analyses de P. Costantzer, commentées par H. Nonn dans les *Cahiers de l'APR*, n° 2012-1.

2<sup>ème</sup> couronne ou dans les bourgs). En revanche, notre panel de villes garde la polarisation principale de l'emploi d'intermédiation et d'encadrement réparti par delà les métropoles. Même si les petits chefs-lieux des intercommunalités de base s'efforcent d'étoffer l'économie résidentielle de proximité, les villes moyennes se prévalent de services et équipements usuels (lycées, hôpitaux, surfaces de vente, salles de spectacles ou cinémas, grandes médiathèques) auxquels les habitants des « bassins de vie locaux » ont recours (cf. la multi-territorialité actuelle de nos modes de vie).

Un indicateur essentiel est l'importance des catégories de cadres, comme des diplômés au delà du baccalauréat, dont les progrès sont notables ces dernières années. Une partie des écarts tient à la part des industries à haute technologie ou au contraire au poids des activités d'exécution ; pour St-Louis, joue la nature des emplois ouverts en région bâloise aux frontaliers alsaciens. On observe également à l'échelle des « aires urbaines » que la part au lieu de travail de l'ensemble des « cadres » et « professions intermédiaires » est compris entre 33 % et 38,5 % (chiffres 2006, cette proportion est cependant moins élevée à Thann-Cernay) et en progrès depuis 1999 de 20 - 22 % dans les emplois locaux<sup>(22)</sup>, alors que le niveau des bourgs et petites villes reste encore en deçà de 33 %, mais avec une progression depuis 1999 voisine de 24 - 30 %.

## Conclusion

Tout compte fait, il semble que l'on ne puisse plus aujourd'hui - du moins en Alsace - considérer les villes moyennes comme une catégorie de lieux de vie à traits aussi spécifiques que dans les années 1960-90. Du fait de la proximité géographique des foyers métropolitains et des formes multiples de diffusion de leurs habitants et de leurs activités, des commodités de mobilité dans la plaine et au long du piémont vosgien (dont on recherche les aménités), il devient difficile de repérer les facteurs endogènes et exogènes des développements des villes moyennes : si ces liens sont confortés, le modèle métropolitain prend une texture « en grappes ».

---

(22) Dans les aires urbaines majeures, les taux additionnés sont de 45,1 % pour Strasbourg, et de 38,5 % pour Mulhouse ; mais les gains récents sont respectivement limités à 20 % et 13 % ; en espaces multipolarisés ou ruraux, les taux sont inférieurs à 30 % mais les progrès sont sensibles (respectivement 15 % et 27 %).

Ils posent donc la question des modèles préexistants d'urbanisme et plus encore de gouvernance. En débutant le propos, il était insisté sur la « fonction intermédiaire » des villes moyennes. L'attraction métropolitaine et son éventail de services (à des seuils d'efficacité supérieurs), les mobilités, les avantages de cadre de vie des petites villes, les initiatives intercommunales locales freinent désormais ce mode fonctionnel privilégié. Sauf que les pratiques de vie calées sur l'habitat proche des bourgs et des campagnes supposent néanmoins le recours aux offres d'équipements et services, d'intermédiation et d'animation des villes moyennes, volontiers instrumentalisées « en garde-fou » des « hégémonies métropolitaines ».

Les travaux menés dans l'établissement des SCoT, qui traitent de l'habitat, du foncier, de l'emploi et des activités et services, des transports collectifs, prennent appui sur ces agglomérations et sur leur centralité - en les liant aux autres pôles de centralité plus élémentaire (examen des constructions et activités pour mieux suivre les organisations ou tendances relatives aux économies résidentielles et aux mobilités internes à chaque SCoT). Même si les cadres en sont moins étendus que pour les « Pays »<sup>(23)</sup>, il ressort que les villes moyennes y sont productrices de « cohérence territoriale et fonctionnelle » : leurs perspectives s'en trouvent consolidées. Sur elles repose également l'organisation des plates-formes technologiques par lesquelles sont engagées les dynamiques « équilibrées » de modernisation du tissu économique régional.

Néanmoins, les éléments de cet article seraient enrichis de toute réflexion ou étude permettant des approches comparatives menées dans d'autres régions, validant ou non l'idée que l'Alsace, en la matière, présente des conditions spécifiques. L'Alsace, en outre, se plaît à apprécier la démarche allemande des politiques d'aménagement spécifiant et hiérarchisant les « Zentrale Ört »<sup>(24)</sup>. C'est une autre voie à examiner - qui fait retrouver (immanquablement) les questions de gouvernance ...

---

(23) Par exemple : Haguenau (Alsace du Nord), 153 000 habitants ; Colmar, plus de 100 000 habitants ; Saverne, 63 500 habitants.

(24) Voir Reitel (1997), Conseil régional d'Alsace (2002).

## Références bibliographiques

- ADEAN (Association pour le développement de l'Alsace du nord), 1998, *Livre Blanc pour le développement de l'économie et de l'emploi en Alsace du Nord*.
- ADEUS (Agence de développement et d'urbanisme de l'agglomération strasbourgeoise), 1997, « Les zones d'activités et le territoire du Bas-Rhin », *Dimensions Villes*, n° 17.
- ADEUS, 2004, *Centralités, niveau d'équipement des pôles du Bas-Rhin*, Document de travail.
- ADEUS, 2011, « L'état des inégalités en Alsace », *Les Notes de l'ADEUS*, n° 56 (novembre).
- ADEUS, 2012, « Démographie des SCoT en Alsace », *Les Notes de l'ADEUS*, n° 89 (décembre).
- ADIRA, 1969, *Les zones d'ombre*. Document multigraphié.
- AUBRY B., 1994, *Démographie et emploi, 30 ans d'Alsace, la mesure du changement*. Dossiers Insee-Alsace.
- AUBRY B., 1995, *Système d'analyse de la population par l'historique des recensements*, Rapport Insee-Alsace.
- AUBRY B., NONN H., WOESSNER R., 2011, « La périurbanisation en Alsace : étapes de réflexion et d'analyse », *Les Cahiers de l'APR*, 2011-1, Néothèque, Strasbourg.
- BACHOFEN C. et al, 1999, *Projets urbains des villes petites et moyennes en Alsace*, Rapport au Plan Urbain (MELATT).
- BADARIOTTI D., 1999, « Les villes moyennes alsaciennes, de la maille au réseau », in N. Commerçon (dir.), *Villes de transition*, Anthropos, pp. 69-106.
- BERTHAUD F., 1997, *Les villes moyennes et l'organisation urbaine en Alsace*, Rapport de stage de DESS, APR, Strasbourg.
- CHARET C., 1995, *Les « Pays » et l'Alsace*, Rapport de stage de DESS, Strasbourg.

CHASSIGNET D., 1996, « L'intégration transfrontalière et ses conséquences dans le Sud-Alsace », *Revue Géographique de l'Est*, n° 2, pp. 113-131.

COLLECTIF, 1982-86, *Encyclopédie de l'Alsace*, Éditions Publitotal, Strasbourg, 12 volumes.

COLLECTIF, 2003, *Haguenau au centre du Nord ou au nord du Centre ?*, Faculté de Géographie de Strasbourg.

COMETES, 1995, *Haguenau, ville moyenne : vitalité, diagnostic*.

CONSEIL RÉGIONAL D'ALSACE, 1994, *Orientations pour une politique des villes moyennes ; analyse des fonctions discriminantes*.

CONSEIL RÉGIONAL D'ALSACE, 2001, *Délibération sur les dispositifs d'intervention régionale en faveur des Pays*.

CONSEIL RÉGIONAL D'ALSACE, 2002, *Rapport d'orientation sur l'aménagement du territoire : Renforcer la cohésion, l'équilibre et le développement du territoire en Alsace*.

CONSEIL RÉGIONAL D'ALSACE, 2007, *Politique régionale des Pays*.

CONSEIL RÉGIONAL D'ALSACE, 2007, *Rapport sur la politique régionale en faveur des villes moyennes*.

DATAR-MOT, 2007, *Problématiques foncières et immobilières dans les agglomérations transfrontalières de Genève et de Bâle*.

DUMONT G.-F. (dir), 2010, *La France en villes*, CNED-SEDES.

ECOHRs, 1997, *Étude d'un cadre d'orientation pour le Rhin supérieur*, Document de travail pour la Conférence du Rhin supérieur.

JUILLARD, E., 1948, « Essai sur les causes de l'industrialisation de la Haute-Alsace au XVIII<sup>e</sup> siècle », *Revue d'Alsace*, pp. 137-149.

JUILLARD E., 1968, *L'Europe rhénane*, Armand Colin, Paris.

JUILLARD E., 1977, *Atlas et géographie de l'Alsace et de la Lorraine*, Flammarion, Paris.

KLEINSCHMAGER R., 1982, *Toute l'Alsace, l'activité industrielle*, Mars & Mercure, Colmar.

KEINSCHMAGER R. et MARTIN J.-P., 1981, « Recherches sur l'Alsace dans la stratégie des firmes industrielles : les créations d'établissements, 1954-1978 », *Revue géographique de l'Est*, n°1-2, pp. 81-111.

KLETHI J.-R., KOCHER A., 1989, « Les mutations et leur logique dans les villes textiles de Haute-Alsace », *Bulletin de l'Association des Géographes Français*, n° 4, pp. 327-340.

PHILIPPE J., LEO P.-Y., MONNOYER M.-C., 2011, « Stratégies de développement tertiaire des villes moyennes françaises », *Économie et Sociétés*, série EGS 45, 12, pp. 441-476.

NONN H., 1971, « L'Alsace et son aménagement dans le cadre de la préparation des schémas directeurs », *Revue de Géographie de l'Est*, n°3-4, pp. 353-385.

NONN H., 1986, *Toute l'Alsace, les villes et les campagnes*, Mars & Mercure, Colmar.

NONN H., 1987, « Un cas « exemplaire » de réaménagement de vieux centre urbain : Colmar », in *Mélanges offerts à J. Beaujeu-Garnier. Régions, villes et aménagement*, Société de Géographie, pp. 395-407.

NONN H., 1999, *Villes et aménagement régional en Alsace*, La Documentation Française, Paris.

NONN H., 2008, *L'Alsace et ses territoires*, PUS, Strasbourg.

NONN H., 2012, « Aux marges des villes alsaciennes, les territoires périurbains enjeux de développement durable », *Revue des Sciences Sociales*, n° 47, Université de Strasbourg, pp. 38-51.

NONN H., WOESSNER R. (dir.), 2012, « L'urbanisation de l'Alsace à l'aune du développement durable », *Les cahiers de l'APR*, 2012-1, Néothèque, Strasbourg.

PRÉFECTURE DE RÉGION ALSACE, SESGARE, 1994, *Les villes moyennes d'Alsace*, Document d'étape.

PRÉFECTURE DE RÉGION ALSACE, INSEE, CONSEIL RÉGIONAL D'ALSACE, 2002, *Atlas des Pays d'Alsace*, 8 volumes.

PRÉFECTURE DE RÉGION ALSACE et CONSEIL RÉGIONAL D'ALSACE, CRA, 2005, *Présentation des Pays d'Alsace*.



PRÉFECTURE DE RÉGION ALSACE et CONSEIL RÉGIONAL D'ALSACE, 2007, *Évolution de la population 1999-2006 par cantons et arrondissements*.

REITEL B., 1997, *Esquisse d'une armature urbaine pour l'Alsace et le Rhin supérieur, un nouvel équilibre des territoires ?*, Rapport au Conseil régional d'Alsace.

ROCHFORD M., 1960, *L'organisation urbaine de l'Alsace*, Les Belles Lettres, Paris.

SCHMITT B., PERRIER-CORNET P. (éd.), 1998, *Les campagnes et leurs villes*. Collection Contours et caractères, INSEE, Paris.

SCHWAB R., 1980, *De la cellule rurale à la région, L'Alsace (1825-1960)*, éd. Ophrys et R. Schwab.

TAULELLE F., 2011, « La France des villes petites et moyennes », in L. Cailly et M. Vanier (dir.), *La France, une géographie urbaine*, Armand Colin, Paris, pp. 149-165.

TRABAND A., 1974, *Haguenau vous accueille*, plaquette municipale.

WACKERMANN G., 1986, *Belfort, Colmar, Mulhouse, Fribourg-en-Brisgau*, La Documentation Française, Paris.

WOESSNER R., 2000, *Mythe et réalité de l'espace Rhin-Rhône, la dynamique industrielle comme facteur de recomposition territoriale*, Presses Universitaires Franc-Comtoises.

WOESSNER R., 2007, *L'Alsace territoire(s) en mouvement*, Jérôme Do Bentzinger, Colmar.

WOESSNER R., 2008, *La métropole Rhin-Rhône, vers l'émergence d'un territoire ?* Jérôme Do Bentzinger, Colmar.

ZANDER P., PIERMAY J.-L., RENARD J. (dir.), 2002, *Villes et frontières*, Anthropolos.

Henri NONN

### **Évolutions socio-économiques contemporaines des villes moyennes d'Alsace**

Les agglomérations « moyennes » d'Alsace présentent-elles des spécificités ? Sans doute au regard des traits géographiques, historiques et politiques d'aménagement-développement de la région. Certes, chacune a son « profil » (retracé dans le temps long). Campées sur leurs attributs en localisation d'équipements, d'emplois, d'intermédiation, elles sont un maillon important de l'équilibre régional, les cœurs des Pays et des SCoT. Mais il leur faut se repositionner face à la métropolisation, à la périurbanisation et aux mobilités tout en révisant leurs bases de centralité propre comme d'activités porteuses pour des territoires devenus plus « labiles ».



# Les villes moyennes françaises : une catégorisation à l'épreuve des dynamiques sociodémographiques

Bernard AUBRY\*, Jean-François LÉGER\*\*

## Introduction

Le nouveau zonage en aires urbaines de 2010 défini par l'Insee (Brutel, Levy, 2011) conduit à une statistique impressionnante : « 61 millions de personnes, soit 95 % de la population, vivent sous l'influence de la ville. » Ce découpage n'est pas sans soulever de nombreuses critiques ; en particulier, la nouvelle catégorisation de l'espace métropolitain ne fait plus du tout référence au milieu rural : les notions de « pôle rural » et « d'espace à dominante rurale » ont disparu (Dumont, 2012). Ce changement de nomenclature conduit délibérément à minorer la spécificité et d'une certaine manière l'autonomie territoriale du rural, ce que confirme de manière implacable la statistique mentionnée ci-dessus : tous les espaces du territoire sont sous domination urbaine. En outre, cette catégorisation de l'espace nie la grande diversité des sous-espaces qui composent chaque aire urbaine<sup>(1)</sup> et l'hétérogénéité des aires urbaines entre elles. Enfin, parmi les critiques que l'on peut adresser à ce zonage, on peut mentionner l'extrême sensibilité aux effets de seuil. Contrairement à l'agglomération qui se « voit », l'aire urbaine est une notion abstraite. Elle est le résultat d'un algorithme qui, en simplifiant, agrège par itérations successives les communes qui envoient chaque jour vers le pôle, en l'occurrence une unité urbaine dépassant un seuil d'emplois, au moins 40 % de la population. Les contours sont très sensibles au seuil retenu (les périmètres seraient différents si le seuil retenu était de 30 %

---

\* Association de Prospective Rhénane (APR). Courriel : [baubry.stg@orange.fr](mailto:baubry.stg@orange.fr)

\*\* Université Panthéon-Sorbonne - Paris 1, Institut de démographie (IDUP).  
Courriel : [jfleger@univ-paris1.fr](mailto:jfleger@univ-paris1.fr)

(1) Cf. par exemple l'étude des caractéristiques géodémographiques des différents espaces rassemblés au sein de l'aire urbaine de Tours (Guieysse, Rebour, 2013).

ou de 50 %) et, pour cette raison, les découpages sont très instables dans le temps : des évolutions peu importantes peuvent avoir des conséquences notables (un « effet papillon » en quelque sorte). L'exemple de Strasbourg est en ce sens tout à fait remarquable. De 1999 à 2010, le nombre de communes de l'aire urbaine est passé de 182 à 267, après absorption de l'aire urbaine de Molsheim et de quelques unités urbaines.

Mais en dépit de ces réserves, ce zonage présente l'intérêt de tenir compte de l'évolution des comportements résidentiels et de la localisation des emplois : « les emplois se concentrent davantage dans les grands pôles urbains, alors que de nombreux ménages font le choix de s'en éloigner » (Floch, Levy, 2011). Il répond donc parfaitement à son objectif initial, celui « de décrire l'influence des villes sur le territoire » (Brutel, Levy, 2011). Mais le risque, qui n'a d'ailleurs pas été évité, est de mettre en évidence le poids important des très grandes aires urbaines, de réduire le maillage urbain à quelques mastodontes démographiques et par conséquent de minimiser le rôle des aires de plus petite taille. Ainsi, C. Brutel (2011), au terme d'une classification des aires urbaines via la loi « rang-taille » qui croise la taille et le rang de la ville du point de vue de l'effectif de sa population, du nombre d'emplois et du nombre d'emplois de cadres des fonctions métropolitaines, distingue 12 aires dites « métropolitaines » et 29 « grandes aires » qui « regroupent 70 % de la population et de l'emploi des villes, 77 % des emplois des fonctions métropolitaines et 85 % des emplois de cadres des fonctions métropolitaines ». Il devient dès lors difficile de contester le fait que ces aires urbaines « structurent le territoire ». Pourtant, le maillage urbain de l'hexagone ne saurait se réduire à ces grandes et très grandes aires urbaines. A l'échelle régionale, les villes moyennes participent aussi très largement à la structuration du territoire en jouant un rôle d'interface sociale, économique et territoriale entre, d'une part, les espaces à dominante rurale et les petites villes et, d'autre part, les capitales régionales.

Il n'en reste pas moins vrai que ces villes moyennes ont été, depuis une trentaine d'années, progressivement reléguées sur le plan sociodémographique dans la hiérarchie urbaine (Léger, 2012a et b) après avoir pourtant assumé au cours des Trente Glorieuses trois fonctions essentielles à la modernisation du pays : « absorption de l'exode rural, développement industriel, modernisation sociale et économique » (DIACT, 2007).

Nous nous proposons dans cet article de reconstituer l'évolution socio-démographique des villes moyennes depuis la fin des années 60 jusqu'à aujourd'hui, à partir de l'exploitation d'un fichier harmonisé des données des recensements de 1968 à 2009<sup>(2)</sup>. L'objet de ce travail semble donc être le même que celui de travaux récemment publiés relatifs à l'évolution sociodémographique des villes moyennes entre 1968 et 2006 (Léger, 2012a et b). Il s'en écarte toutefois par de nombreux aspects. En effet, tout en s'inscrivant directement, par son objet, dans leur continuité, il les complète et les prolonge de manière originale :

1) Il y a plusieurs façons de définir la ville : on peut l'appréhender d'un point de vue politico-administratif (la commune), morphologique (l'agglomération) ou fonctionnel (l'aire urbaine). Compte tenu de l'évolution des comportements résidentiels et de la croissance démographique importante en milieu périurbain<sup>(3)</sup>, saisir l'évolution sociodémographique des communes et des agglomérations de taille moyenne conduit à ne pas tenir compte de l'élargissement de la zone de résidence de ceux qui « font » la ville au-delà de ses périmètres administratifs ou morphologiques. Dans le cas des villes moyennes, n'y-a-t-il pas un risque de surestimer leur déclin sociodémographique (Léger, 2012a) quand on limite leur périmètre à celui de la commune ou de l'agglomération ? Le zonage en aire urbaine permet donc de questionner l'intensité du déclin sociodémographique des villes moyennes en tenant compte « de l'influence des villes au-delà de leurs limites physiques définies par la continuité du bâti » (Brutel, Levy, 2011). Les nouvelles mesures de cette évolution proposées dans la deuxième partie de cet article complètent donc (tout en les confirmant, comme on va le constater) celles définies à l'échelle de l'agglomération (Léger, 2012a et b).

2) Le deuxième grand résultat mis en évidence à partir d'une approche fondée sur les limites physiques de la ville moyenne était la diversité non aléatoire, d'un point de vue géographique, des évolutions sociodémographiques des villes moyennes (Léger, 2012a). Globalement, celles des villes moyennes de la façade ouest et du quart sud-est étaient bien

---

(2) Ce travail constitue d'ailleurs une des premières applications des possibilités offertes par cette base unique des recensements de population récemment développée par B. Aubry. Ce travail permet de combler une lacune importante de la statistique publique. Sur ce point, cf. annexe 1 (pp. 202-205).

(3) Entre 1999 et 2006, le taux de croissance annuel moyen est de + 1,3 % en milieu périurbain, contre + 0,7 % en milieu rural et + 0,5 % dans les pôles urbains (Laganier, Vienne, 2009).

meilleures que celles des villes moyennes des autres régions de France. Ce sont précisément les régions les plus attractives sur le plan migratoire (Baccaïni, 2007). En d'autres termes, la dynamique des villes moyennes recoupe assez fortement celle des territoires au sein desquelles elles sont localisées. Mais, dans leur contexte régional respectif, comment évoluent les villes moyennes ? Leur dynamique est-elle supérieure ou inférieure à celle de la région ? Cette évolution relative est-elle la même dans chaque région ? Si c'était ce cas, on pourrait avancer l'hypothèse que la dynamique des villes moyennes suit un modèle commun et que les différences entre elles sont exclusivement liées à la disparité des contextes régionaux. Ce résultat pourrait également contribuer à une meilleure *identification* des villes moyennes qui peinent en France à être reconnues comme un véritable objet scientifique en raison de l'absence d'une définition unanimement reconnue. Dans le cas contraire, cela soulignerait leur capacité à s'émanciper (de manière positive ou négative) du contexte régional. Cette diversité des trajectoires conforterait alors l'idée selon laquelle les villes moyennes sont « un objet réel non identifié » (Brunet, 1997). C'est à ces interrogations que nous répondons dans la troisième partie de cet article.

Mais au préalable, il convient de préciser, *a priori*, ce que nous entendons par villes moyennes. C'est l'objet de la première partie de cet article qui propose également une caractérisation de cette catégorie d'aire urbaine au moyen d'une démarche comparative.

## Morphologie sociodémographique des villes moyennes

L'étude de l'évolution des villes moyennes se heurte en premier lieu à la difficulté de les catégoriser *a priori*. D'un organisme à l'autre, d'un chercheur à l'autre, la définition varie. Tout d'abord, qu'entend-on par ville ? La commune, l'agglomération (la ville telle qu'on peut la voir du ciel) ou bien l'aire urbaine. Nous avons, pour les raisons évoquées ci-dessus, choisi de travailler à partir du zonage en aire urbaine. Mais nous n'avons « réglé » qu'une seule des trois difficultés auxquelles la définition des villes moyennes se heurte.

La deuxième difficulté concerne les bornes démographiques qui permettent de distinguer les villes moyennes des villes petites et grandes. Nous

avons opéré une synthèse des seuils adoptés par la Fédération des Maires des Villes Moyennes (FMVM) et par la Délégation interministérielle à l'aménagement et à la compétitivité des territoires (DIACT) en 2007. Pour la FMVM, les villes moyennes sont les communes-centres comprenant de 20 000 à 100 000 habitants. De son côté, la DIACT a retenu les aires urbaines de 30 000 à 200 000 habitants « en sachant qu'une commune de 20 000 habitants dispose en 1999 d'une aire urbaine de l'ordre de 30 000 habitants et une commune de 100 000 habitants d'une aire urbaine avoisinant les 150 000 habitants. Ce seuil a été élevé à 200 000 habitants, seuil qui constitue généralement la strate des grandes villes » (DIACT, 2007). Dans cet article, les villes moyennes correspondent aux aires urbaines comptant en 2010 de 20 000 à 200 000 habitants, quelle que soit la taille de la commune-centre<sup>(4)</sup>.

La troisième difficulté est liée à l'instabilité du zonage. Le périmètre d'une aire urbaine peut varier considérablement d'un recensement à l'autre en raison du critère fonctionnel sur lequel repose sa délimitation. L'aire urbaine, comme l'agglomération d'ailleurs, est de ce fait mal adaptée à la création de séries longues, à moins de travailler à périmètre constant. Il s'agit alors de retenir les contours de l'agglomération ou de l'aire urbaine dans les limites définies par l'Insee en 1999 ou en 2010. Mais dans ce cas, les mesures réalisées à partir des recensements précédents rendent imparfaitement compte des réalités urbaines de l'époque. En effet, le périmètre de l'année 2010 réunit des communes dont certaines « n'envoyaient pas », lors des précédents recensements, au moins 40 % de la population résidente ayant un emploi dans le pôle urbain le plus proche. Cette instabilité du critère géographique est compliquée par l'adoption d'un seuil démographique pour fixer les limites de la ville moyenne. En effet, sur une période de plus de 40 ans, des villes ont pu franchir dans un sens ou dans l'autre ces seuils et, soit sortir de la catégorie des villes moyennes en passant dans la catégorie des villes de plus petite ou de plus grande taille, soit y accéder<sup>(5)</sup>.

---

(4) Cf. dans l'annexe 2 (pp. 206-212) la liste des aires urbaines françaises comptant en 2010 de 20 000 à 200 000 habitants.

(5) Par exemple, entre 1968 et 2006, 74 agglomérations ont compté au moins une fois de 50 000 à 100 000 habitants. Mais un peu moins de la moitié d'entre elles seulement (35) n'ont jamais cessé d'avoir un nombre d'habitants compris entre ces deux bornes. En 2006, 8 en comptaient plus de 100 000, tandis que 4 en avaient au contraire moins de 50 000. Les 27 autres agglomérations comptaient certes de 50 000 à 100 000 habitants en 2006 mais avaient



Face à toutes ces difficultés, doit-on renoncer à proposer un panorama des évolutions des villes moyennes ? Non bien sûr. Au contraire, elles imposent de multiplier les études afin de s'assurer que l'adoption d'un critère de délimitation des villes à la place d'un autre ou/et celle d'un seuil démographique plutôt qu'un autre ne bouleversent pas les conclusions qui peuvent être tirées de l'analyse démographique. Car, en dépit de la grande diversité des critères adoptés pour définir de manière objective la ville moyenne, un consensus s'opère autour de ce qu'est, *grosso modo*, une ville moyenne : une ville ayant un rayonnement local qui dépasse largement ses limites administratives, sans pour autant atteindre celles du département et encore moins de la région. Et toutes les catégorisations proposées par ceux qui s'intéressent à cette strate urbaine approchent cette représentation commune.

### *Nombre et poids démographique des aires urbaines de taille moyenne*

Selon le découpage géographique adopté par l'Insee en 2010, on dénombre en France métropolitaine 207 aires urbaines dont la taille est comprise entre 20 000 et 200 000 habitants (tableau 1). C'est moins que le nombre d'unités urbaines et de communes de cette taille (respectivement 215 et 402).

Tableau 1. Nombre d'aires urbaines de taille moyenne et effectif (en millions) de la population y résidant en 2010

Découpage géographique	Effectif				Population (en millions)			
	100-200	50-100	20-50	Total	100-200	50-100	20-50	Total
Aires urbaines	40	61	106	207	5,1	4,4	3,3	12,9
Unités urbaines	23	65	127	215	3,5	4,6	3,9	11,9
Communes	28	75	299	402	3,7	4,9	9,1	17,7

Source : Insee, EAR 2010. Calculs : B. Aubry

Ces aires urbaines accueillent 12,9 millions de personnes, soit 20,5 % de la population de France métropolitaine. C'est plus que le nombre de personnes résidant au sein d'agglomérations de cette taille (11,9 millions), mais moins que le nombre d'habitants des communes de 20 000 à

---

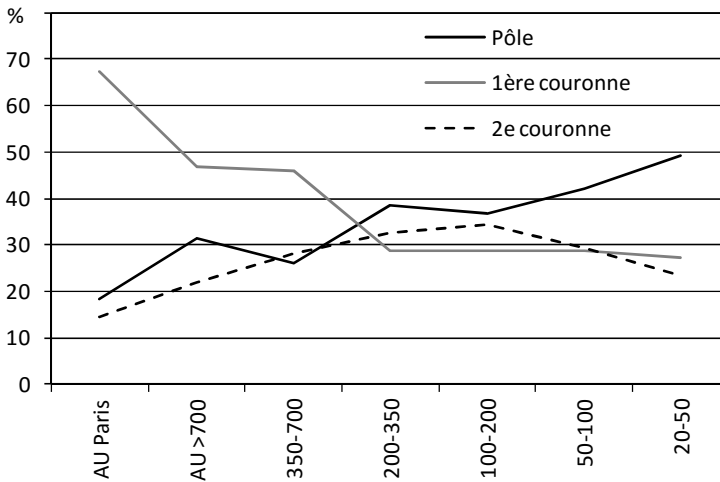
au moins une fois depuis 1968 appartenu à une autre catégorie statistique de villes (Léger, 2012b).

200 000 habitants (17,7 millions). Cet ensemble d'aires urbaines de taille moyenne peut lui-même être scindé en trois sous-groupes (20 000 à 50 000 habitants ; 50 000 à 100 000 ; 100 000 à 200 000) qui correspondent à des villes d'envergure sensiblement différente. Comme on le verra plus loin, les caractéristiques sociodémographiques de ces trois ensembles de villes moyennes sont nuancées.

### *Pôles et couronnes*

Une aire urbaine est formée d'une commune-centre et d'une périphérie qui comprend la banlieue (le reste de l'agglomération ou 1<sup>ère</sup> couronne du pôle urbain) et les communes périurbaines (2<sup>e</sup> couronne). Globalement, plus l'aire urbaine est importante, moins le poids de la commune-centre est élevé (figure 1).

Figure 1. Poids (en %) respectif du pôle urbain, des 1<sup>ère</sup> et 2<sup>e</sup> couronnes de la population de l'aire urbaine selon la taille des aires urbaines en 2010



Source : Insee, EAR 2010. Calculs : B. Aubry

Ainsi, les 20 arrondissements de Paris ne représentent que 18 % de la population de l'aire urbaine parisienne. Dans les plus petites des aires urbaines de taille moyenne, la commune-centre compte pour près de la moitié (49 %) de la population des aires urbaines. Dans celle de 50 000 à 100 000 habitants, cette proportion est de 42 % tandis que dans les aires urbaines de 100 000 à 200 000 personnes elle est de 37 %. Dans cette catégorie d'aire urbaine, comme dans celle de plus grande taille (200 000

à 350 000 habitants), la banlieue accueille moins de 30 % de la population de l'aire urbaine. Dans l'aire urbaine de Paris, plus des deux tiers de la population réside en banlieue. La part de personnes résidant en milieu périurbain est dans tous les cas supérieure à 20 %. Elle atteint sa valeur maximale dans les aires urbaines de 100 000 à 200 000 habitants (34 %). Dans celles de 50 000 à 100 000 et de 20 000 à 50 000 habitants, elle est moins élevée (respectivement 29 % et 23 %).

Selon leur taille, les aires urbaines présentent des configurations bien différentes : alors que dans celles de 50 000 à 350 000 habitants, la population se répartit à peu près équitablement entre les différents types d'espace résidentiel (commune-centre, banlieue et périurbain), dans les autres aires urbaines, un type d'espace concentre la plus grande partie de la population. Dans celles de plus de 350 000 habitants, il s'agit de la banlieue, tandis que dans les plus petites (20 000 - 50 000 habitants) il s'agit de la commune-centre.

On peut également noter que la densité démographique diminue avec la taille des aires urbaines, et cela quelle que soit la position des communes (centre et couronnes). Le rapport entre la densité dans la seconde couronne et celle dans la commune-centre connaît une rupture entre la tranche 100-200 (1 sur 20) et les tranches inférieures (1 sur 12 environ) (tableau 2).

Tableau 2. Densité de population (habitants/km<sup>2</sup>) dans le pôle urbain, les 1<sup>ère</sup> et 2<sup>e</sup> couronnes de l'aire urbaine selon la taille des aires urbaines en 2010

Aire de résidence	AU Paris	Autres AU > 700	350-700	200-350	100-200	50-100	20-50
Pôle	21 289	4 451	3 552	2 256	1 326	578	474
1ère couronne	2 999	763	552	403	364	236	156
2e couronne	123	98	83	81	65	48	41

Source : Insee, EAR 2010. Calculs : B. Aubry

Sur le plan morphologique, les aires urbaines de taille moyenne se distinguent donc de celles de plus grande taille par trois caractéristiques :

- une moindre densité de population dans la commune-centre et la banlieue ;
- la commune-centre est le principal pôle résidentiel de l'aire urbaine ;

- le reste de la population est à peu près également répartie entre les 1<sup>ère</sup> et 2<sup>e</sup> couronnes.

### *Une structure par âge bien différente de celle des plus grandes aires urbaines françaises*

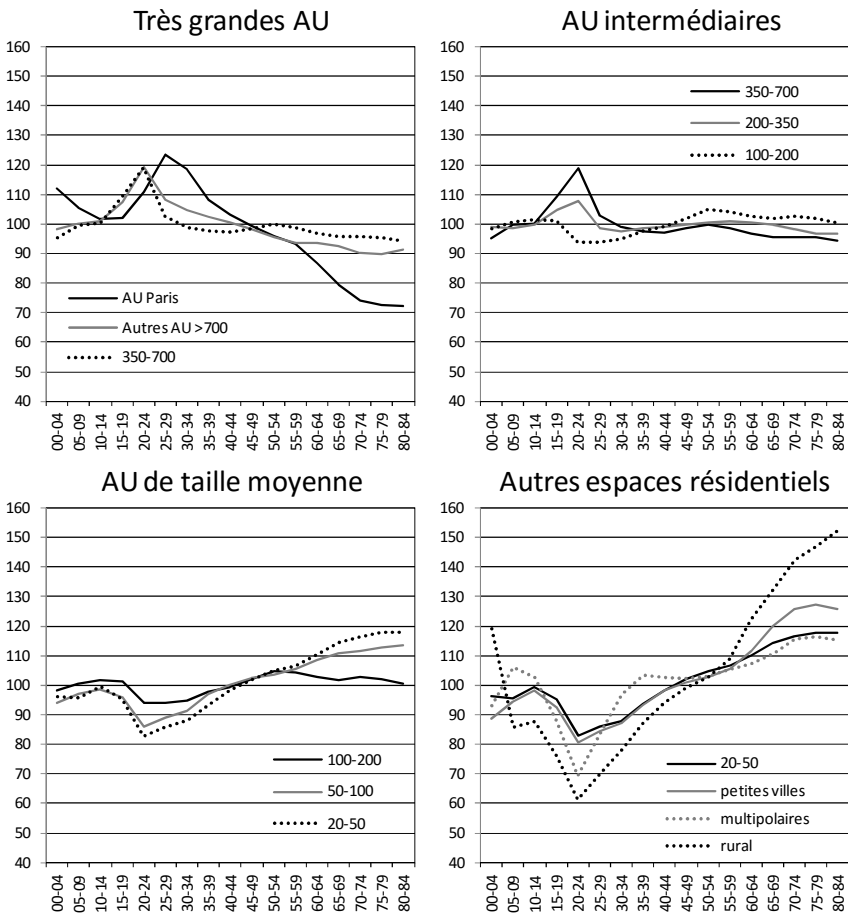
Les caractéristiques de peuplement ne sont pas les seules à permettre de distinguer les aires urbaines de 20 000 à 200 000 habitants des autres catégories d'espace résidentiel. La structure par âge révèle de manière plus convaincante encore la spécificité de ces aires urbaines par rapport aux plus grandes et aux plus petites. Plutôt que de comparer les pyramides des âges, nous avons utilisé un indice de spécificité démographique construit en rapportant le poids de chaque groupe d'âges dans le type d'espace résidentiel considéré au poids de ce même groupe d'âges dans la population de France métropolitaine. Si cet indice est supérieur à 100, le groupe d'âges considéré est surreprésenté dans ce type d'espace résidentiel et vice versa<sup>(6)</sup>.

Les villes moyennes présentent un déficit démographique relatif entre 20-24 ans et 35-39 ans. Ce déficit est d'autant plus marqué que l'aire urbaine est de petite taille. Il atteint sa valeur la plus critique à 20-24 ans : l'indice est de 94,0 pour les aires urbaines de 100 000 à 200 000 habitants (soit un déficit relatif par rapport à la moyenne nationale de 6 %), de 85,9 pour celles de 50 000 à 100 000 habitants (soit un déficit relatif de 14,1 %) et de 82,8 (soit un déficit relatif de 17,2 %) pour les aires urbaines de 20 000 à 50 000 habitants. Ce déficit démographique relatif s'étend à tous les groupes d'âges en dessous de 20 ans dans les aires urbaines de 20 000 - 100 000 personnes, tandis que la situation est plus équilibrée dans les aires urbaines de 100 000 à 200 000 habitants. A l'opposé, à partir de 45-49 ans, tous les groupes d'âges sont surreprésentés : ils le sont d'autant plus fortement que la taille de l'aire urbaine est petite. Elle est modérée pour les plus grandes des aires urbaines de taille moyenne (l'indice ne dépasse jamais 105), tandis qu'elle est importante pour les plus petites, et ce d'autant plus que l'âge augmente (figures 2).

---

(6) Par exemple, si une classe d'âges représente 5,4 % de la population totale dans une catégorie de commune et 5,0 % dans l'ensemble de la France, l'indicateur est égal à 108,0, ce qui exprime la surreprésentation relative locale de la classe d'âges en question.

Figures 2. La composition par âge des aires urbaines selon leur taille en 2010 : indice de spécificité relativement à la moyenne nationale



Note de lecture: Lorsque le poids d'un groupe d'âges au niveau local est surreprésenté par rapport à son poids au niveau national, il est supérieur à 100, et vice versa.

Sur chacun des graphiques, on a conservé la courbe relative à la plus petite des aires urbaines de la catégorie supérieure afin de faciliter les comparaisons et de mieux mettre en évidence la continuité des variations d'une catégorie d'aire urbaine à l'autre.

Source : Insee, EAR 2010. Calculs : B. Aubry

Mais ce qui est particulièrement remarquable est la position médiane occupée par les villes moyennes par rapport aux villes plus grandes ou plus petites.

Globalement, les aires urbaines de plus de 350 000 habitants (y compris celle de Paris) présentent une surreprésentation très forte des jeunes adultes et un déficit tout aussi net de personnes âgées de 45 ans ou plus. Les déséquilibres par rapport à la situation moyenne en France sont d'autant plus marqués que la taille de l'aire urbaine est importante : plus elles sont démographiquement importantes, plus les aires urbaines sont spécialisées du point de vue de la composition par âge de la population avec une concentration d'autant plus forte de jeunes adultes (étudiants et jeunes actifs, ce qui entraîne par exemple à Paris une surreprésentation très importante des enfants de moins de 10 ans) au détriment des plus âgés. Les aires urbaines de 200 000 à 350 000 habitants présentent une composition qui reproduit de manière très atténuée la structure des très grandes aires urbaines : surreprésentation modérée des jeunes adultes (l'indice de spécificité est ainsi de 107,6 pour les 20-24 ans contre 119,5 pour les aires urbaines de plus de 700 000 habitants hors Paris), déficit modéré entre 25-29 ans et 40-44 ans et composition globalement équilibrée par rapport à la moyenne nationale à partir de 45-49 ans.

Ce sont les aires urbaines de 100 000 à 200 000 habitants, soit les plus grandes des aires urbaines de taille moyenne, qui marquent une rupture avec le modèle des grandes métropoles : contrairement à ces dernières, elles présentent comme nous l'avons mentionné précédemment un déficit relatif de jeunes adultes et une surreprésentation des personnes âgées de 45 ans et plus. Mais les déséquilibres constatés par rapport à la moyenne nationale demeurent modérés en comparaison de ceux des espaces résidentiels moins peuplés (petites villes, aires multipolaires, espaces ruraux). C'est aussi le cas des autres aires urbaines de taille moyenne de plus petite taille.

Le « modèle » de structure par âge des aires urbaines de taille moyenne est d'ailleurs celui des autres espaces résidentiels. Mais dans ces derniers, les déformations sont nettement plus importantes. Dans les petites villes, le déficit relatif des 20-24 ans approche les 20 % ; il est de 31 % dans les aires multipolaires et de près de 40 % en milieu rural. A l'opposé, la surreprésentation des personnes âgées est considérable dans ces espaces résidentiels : l'indice de spécificité est supérieur à 120 (soit une surreprésentation supérieure à 20 % par rapport à la moyenne nationale) à partir de 65-69 ans dans les aires urbaines des petites villes et de 60-64 ans en milieu rural.

Ces caractéristiques d'âges très différentes selon la taille des aires urbaines sont le reflet de mouvements migratoires très sélectifs. La surreprésentation considérable des jeunes âgés de 15-24 ans dans les aires urbaines de plus de 350 000 habitants (et à un degré moindre dans celles de 200 000 - 300 000 personnes) « s'explique par des migrations d'études en provenance du reste de la région d'influence de ces pôles » (Aubry, Bergouignan, Cauchi-Duval, Parant, 2005), ce qui se traduit de manière mécanique par leur sous-représentation dans les aires de plus petite taille. Les plus grandes des aires urbaines de taille moyenne résistent mieux que les plus petites en raison de la localisation de structures de formation universitaire de 1<sup>er</sup> cycle (IUT, BTS, Licences) qui parviennent à fixer une petite partie de la jeunesse locale, ce qui accentue par effet de ricochet le déficit en milieu rural par exemple.

La surreprésentation des 15-24 ans dans l'aire urbaine de Paris et, dans une moindre mesure, dans les autres aires urbaines de plus de 700 000 habitants, n'entraîne pas de sous-représentation relative des jeunes adultes engagés sur le marché du travail (les 25-39 ans) - bien au contraire -, en raison de l'importance des bassins d'emploi locaux qui parviennent à absorber une grande partie des jeunes diplômés à l'issue de leur formation (Léger, 2014b). Mais ce n'est pas le cas des aires urbaines comptant de 350 000 à 700 000 personnes. Dans les autres aires urbaines, le déficit relatif des 15-24 ans et des jeunes adultes (25-39 ans) se traduit par une surreprésentation relative des personnes plus âgées. Celle-ci ne cesse de croître à mesure que l'âge augmente.

L'évolution de l'indice de spécificité dans les aires urbaines de moins de 100 000 habitants est aussi la traduction différée de la répartition plus équilibrée de la population active sur le territoire jusque dans les années 80. La distribution des retraités en France en 2010 révèle d'ailleurs bien la localisation des différents secteurs d'activité jusqu'à la fin des Trente Glorieuses (Léger, 2014a) : le maillage géo-économique était alors bien mieux équilibré qu'aujourd'hui. De ce fait, les personnes étant pour une grande part demeurées dans la région dans laquelle elles ont exercé leur ancienne activité professionnelle (c'est tout particulièrement le cas des anciens agriculteurs, employés et ouvriers), leur poids démographique local demeure important (et l'est même d'autant plus que de nombreux jeunes actifs partent vers les grands pôles d'emploi du pays).

### *Un déficit relatif de cadres*

Les aires urbaines de taille moyenne présentent donc une composition démographique plus proche de celle des petites villes que de celles des aires urbaines de plus grande taille. La concentration des établissements de l'enseignement supérieur dans les très grandes aires urbaines explique une bonne partie de ce constat. De plus, « l'attractivité des grandes aires urbaines vis-à-vis des jeunes et des très jeunes adultes sélectionne les plus diplômés d'entre eux. De ce fait, on observe une surreprésentation des cadres dans les grandes aires urbaines » (Kersuzan, Caillot, Bergouignan, 2010) qui entraîne un déficit relatif de cette catégorie et une surreprésentation relative des employés et des ouvriers dans les aires urbaines de plus petite taille.

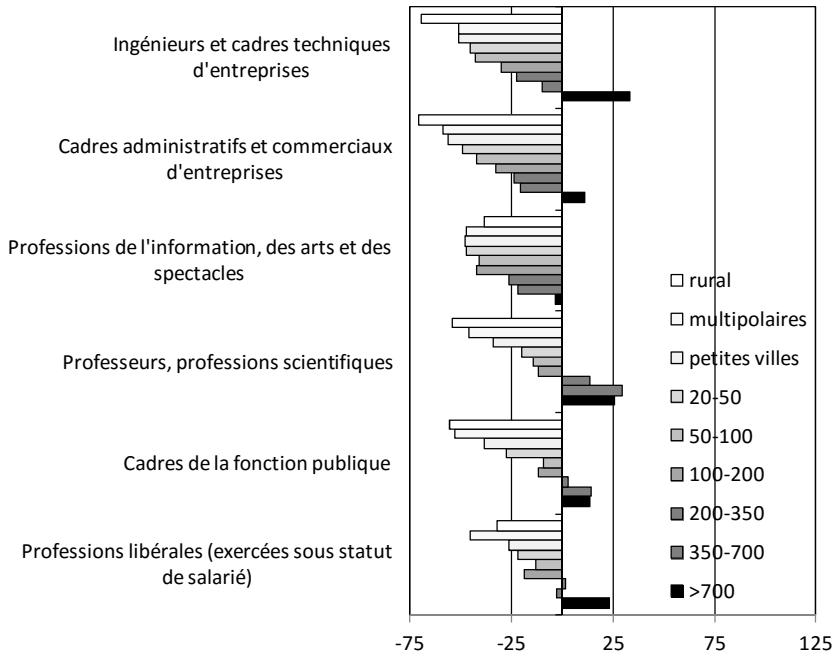
Nous allons laisser de côté la situation tout à fait particulière de l'aire urbaine de Paris qui concentre près de la moitié des emplois de cadres des fonctions métropolitaines (1 million sur les 2,3 dénombrés en France en 2006 ; Van Puymbroeck, Reynard, 2010). Dans l'aire urbaine de Paris, l'indice de spécificité des différentes catégories de cadres n'a d'équivalent nulle part ailleurs, y compris au sein des autres aires urbaines de plus de 700 000 habitants : par exemple, l'indice de spécificité des cadres de la fonction publique est de 140,1 (113,4 dans les autres aires urbaines de plus de 700 000 habitants), celui des cadres administratifs et commerciaux des entreprises de 208,9 (111,2 au sein de l'échelon urbain inférieur), celui des ingénieurs et cadres techniques d'entreprises de 177,8 (133,3 dans les autres très grandes aires urbaines de métropole), etc.

L'indice de spécificité des cadres est un bon indicateur de la place que les différentes aires urbaines occupent dans le champ de l'économie du pouvoir et de la connaissance. Quel que soit le type de cadre, on observe un classement presque parfait : l'indice de spécificité est d'autant plus élevé que l'aire urbaine est de taille importante. Là où la population est la plus nombreuse, la part de cadres est globalement la plus forte et s'écarte le plus positivement de la proportion moyenne de cadres au sein de l'ensemble de la population active française. Pour faciliter la saisie de ce constat, nous avons représenté sur la figure 3 l'écart de l'indice de spécificité par rapport à la valeur qu'il prend quand le poids local des cadres est le même qu'à l'échelle nationale (100). Par exemple, si cet écart est égal à - 50, cela signifie que la valeur prise par l'indice de spéci-



ficité est de - 150 (il y a dans ce cas un déficit relatif de cadres de - 50 % par rapport à la moyenne nationale).

Figure 3. Ecart à la moyenne nationale de l'indice de spécificité de différentes catégories de cadres selon la taille de l'aire urbaine en 2010



Note de lecture : dans les aires urbaines de plus de 700 000 habitants (hors AU de Paris), l'écart à la moyenne nationale (par construction égale à 100) de l'indice de spécificité des professions libérales (exercées sous statut de salarié) est d'environ 25. Il traduit une surreprésentation relative de 25 % environ (l'indice de spécificité est proche de 125).

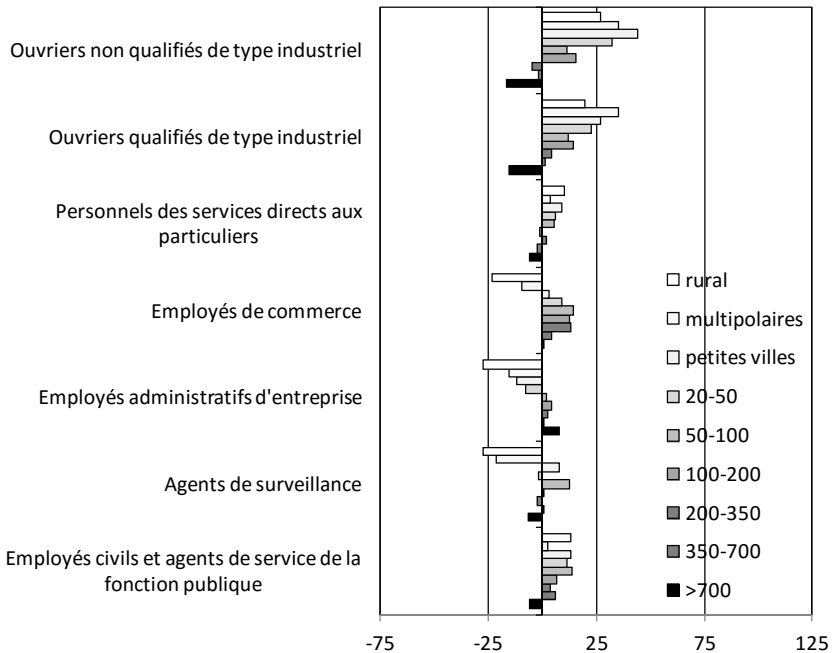
Source : Insee, EAR 2010. Calculs : B. Aubry

Les villes moyennes se situent dans une position médiane à chaque fois. Mais contrairement aux aires urbaines de plus grande taille, elles ne présentent une surreprésentation relative dans aucune des catégories de cadres mentionnées, alors que dans les aires urbaines de 200 000 à 350 000 habitants, il existe une surreprésentation relative des professeurs et professions scientifiques (liées à la présence de pôles universitaires de taille moyenne) et, bien qu'elle soit très faible, des cadres de la fonction publique et des professions libérales. Dans les aires urbaines de taille moyenne, le déficit de cadres est toutefois modéré dans ces mêmes catégories en raison de la présence de pôles administratifs d'envergure

départementale, de structures d'enseignement secondaire et supérieur court et des services qualifiés à la personne (comme les médecins généralistes et spécialistes).

A l'inverse, les ouvriers de type industriel sont nettement surreprésentés dans les villes moyennes (figure 4). C'est aussi le cas dans les espaces résidentiels moins peuplés où cette surreprésentation est la plus forte. Ce n'est pas le cas dans les aires urbaines de plus de 700 000 habitants, tandis que dans celles comptant de 200 à 700 000 habitants, le poids de ces deux catégories socioprofessionnelles est très proche de la moyenne nationale.

Figure 4. Ecart à la moyenne nationale de l'indice de spécificité de différentes catégories d'ouvriers et d'employés selon la taille de l'aire urbaine en 2010



Note de lecture: cf. figure 3.

Source : Insee, EAR 2010. Calculs : B. Aubry

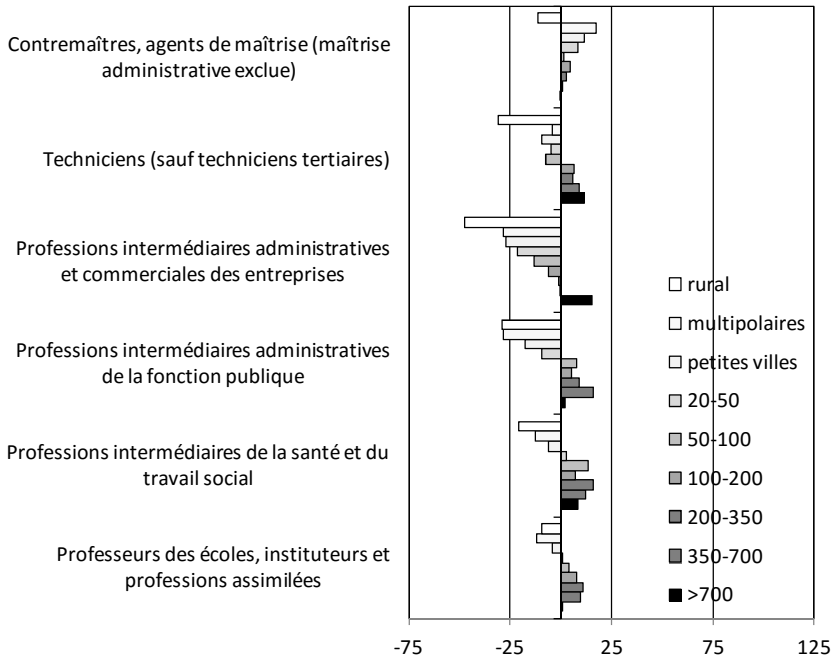
Pour les employés, l'indice de spécificité selon la taille de l'aire urbaine dépend beaucoup du secteur d'activité. Alors que ceux exerçant dans la fonction publique sont surreprésentés dans toutes les catégories d'aire urbaine (à l'exception de celles comptant au moins 700 000 habitants), la

situation est plus inégale pour les employés du secteur privé. Les employés de commerce sont seulement sous-représentés dans le rural et les aires multipolaires ; dans les entreprises, il existe un déficit relatif dans les aires de moins de 50 000 habitants.

Quand on ne considère que les groupes situés aux extrémités de l'échelle socioprofessionnelle, il est plus facile de distinguer les aires urbaines de taille moyenne des aires de plus grande taille que de celles de plus petite taille. En d'autres termes, la composition sociale paraît plus proche de celles des petites aires urbaines que des aires comptant au moins 200 000 habitants. Les aires urbaines de taille moyenne seraient d'une certaine manière les espaces qui concentreraient en proportion le plus de cadres parmi un ensemble démographique (toutes les aires de moins de 200 000 habitants) qui paraît assez homogène sur le plan socioprofessionnel. Il y aurait donc d'un côté les aires de plus de 200 000 habitants (*grosso modo* les villes ayant un rayonnement au moins régional) et de l'autre celles de moins de 200 000 habitants (dont le rayonnement est plus localisé). Les indices de spécificité des professions intermédiaires permettent de nuancer ce constat et de préciser la position des aires urbaines de taille moyenne au sein de l'armature urbaine de l'hexagone (figure 5).

Dans les aires urbaines de taille moyenne, comme c'est aussi le cas dans celles de plus grande taille mais pas dans les plus petites, les professions intermédiaires administratives de la fonction publique, les enseignants du primaire et du secondaire ainsi que les professionnels de la santé et du secteur social sont nettement surreprésentés. Cela traduit bien la concentration de services administratifs dont le rayonnement dépasse largement le périmètre de l'aire urbaine. La progressivité des différences, dans le registre de la composition par âge ou sociale, entre les plus grandes aires urbaines et les plus petits espaces résidentiels, à laquelle participent fortement les villes moyennes, suppose également qu'elles jouent un rôle d'intermédiation entre les grandes aires urbaines, où se concentrent les pouvoirs économiques, politiques, culturels et médiatiques régionaux (voire nationaux pour Paris) et les petites villes et autres espaces en marge des grandes concentrations démographiques urbaines.

Figure 5. Ecart à la moyenne nationale de l'indice de spécificité de différentes catégories de professions intermédiaires selon la taille de l'aire urbaine en 2010



Note de lecture: cf. figure 3.

Source : Insee, EAR 2010. Calculs : B. Aubry

L'examen des caractéristiques de peuplement et de la composition par âge et catégorie socioprofessionnelle des aires urbaines permettent de légitimer la distinction opérée selon des seuils démographiques. D'un point de vue sociodémographique, l'aire urbaine de taille moyenne existe. Il ne s'agit donc pas seulement d'une construction statistique. Ces résultats sont en outre cohérents avec ceux obtenus en travaillant à l'échelle des agglomérations (Léger, 2012a et b) : la prise en compte des espaces résidentiels périurbains ne modifie donc pas les caractéristiques sociodémographiques des villes moyennes. Enfin, ces premières observations confirment la forte hiérarchisation socio-économique de l'armature urbaine française. La progressivité des différences sociodémographiques entre les différentes catégories statistiques d'aires urbaines décrit un système pyramidal. Mais il apparaît toutefois une rup-

ture, précisément au niveau des villes moyennes : celles-ci sont les plus grosses des aires urbaines qui n'accueillent pas de pôle universitaire d'envergure au moins régionale dont la présence stimule la localisation d'emplois qualifiés. Cela entraîne des mouvements démographiques très spécialisés qui créent deux ensembles opposés mais complémentaires : les plus grandes aires urbaines accueillent les jeunes les plus qualifiés que leur envoient d'une certaine façon les aires urbaines plus petites au premier rang desquelles celles de taille moyenne. Ce mécanisme de redistribution géographique des populations et la césure qui en découle entre les principales aires urbaines et les plus petites se sont considérablement accentués ces dernières années, comme le révèle l'examen de la dynamique des aires urbaines depuis la fin des années 60.

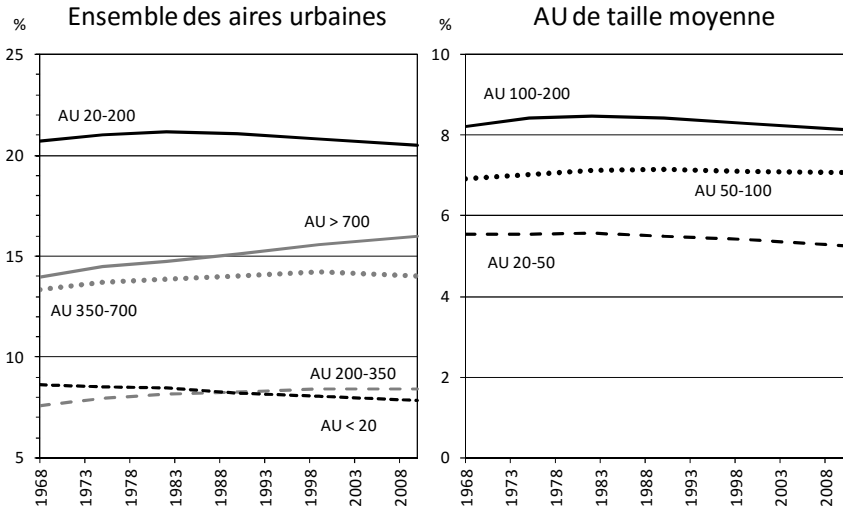
## La dynamique des aires urbaines de taille moyenne de 1968 à 2010

### *Un recul démographique depuis le début des années 80*

Les 40 dernières années ont été dominées par l'augmentation de la proportion du nombre de personnes résidant au sein des aires urbaines de plus de 700 000 habitants (de 14 % en 1968 à 16 % en 2010). Les autres aires urbaines de grande taille voient aussi leur poids augmenter, mais dans une moindre mesure (figures 6). Les aires urbaines de plus petite taille ont été pénalisées par ce mouvement de concentration démographique dans les aires urbaines de grande et très grande taille. Dans celles de moins de 20 000 habitants, la diminution est presque linéaire depuis 1968. En revanche, dans les aires urbaines de taille moyenne, l'évolution est scindée en deux phases distinctes : une période de croissance jusqu'au début des années 80 (de 21,2 % en 1968 à 22 % en 2010), soit jusqu'à la fin des Trente Glorieuses qui ont particulièrement profité à ce type de villes, puis une seconde au cours de laquelle le poids démographique de ces espaces résidentiels n'a cessé de diminuer pour atteindre en 2010 un niveau à peine supérieur à celui de la fin des années 70. La reconversion économique inhérente au déclin de certaines activités dans les villes moyennes, l'accélération de l'augmentation du nombre de jeunes qui accèdent à l'enseignement supérieur à partir des années 80 et leur concentration dans les très grandes villes expliquent ce recul démographique relatif des aires urbaines de taille moyenne au niveau

national ; au sein de cet ensemble, il est plus marqué dans les aires urbaines de 100 000 à 200 000 habitants.

Figures 6. Évolution du poids démographique national (en %) des aires urbaines selon leur taille (périmètres Insee, 2010)

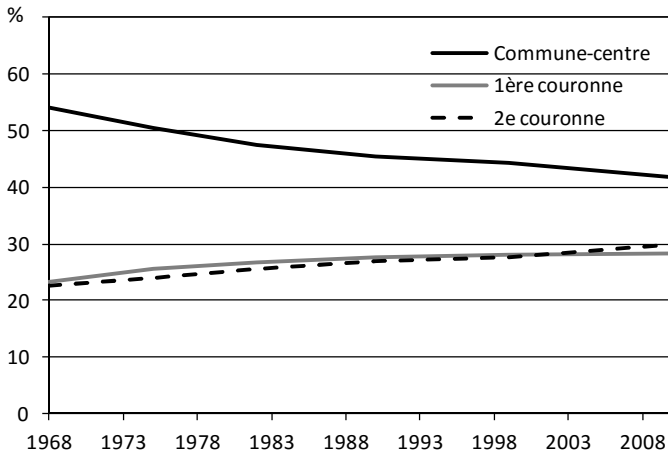


Source : Insee, RGP 1968 à 1999 ; EAR 2010. Calculs : B. Aubry

### *Le déclin démographique des communes-centres bien compensé par la vitalité des espaces périphériques*

Le peuplement des aires urbaines de taille moyenne est surtout caractérisé depuis 40 ans par le déclin démographique des communes-centres au profit de leur périphérie. Alors qu'elles représentaient plus de la moitié de la population des aires urbaines en 1968 (54 %), cette proportion n'est plus que de 42 % en 2010 (figure 7). La part des 1<sup>ère</sup> et 2<sup>e</sup> couronnes a connu une évolution symétrique, leur poids respectif passant de 23 % environ à près de 30 % en 2010 (28,3 % pour la 1<sup>ère</sup> couronne et 29,9 % pour la 2<sup>e</sup> couronne). Cette évolution est le produit de variations démographiques très contrastées : tandis que le solde démographique a toujours été nettement positif dans les 1<sup>ère</sup> et 2<sup>e</sup> couronnes, il est (faiblement) négatif depuis la moitié des années 70 dans les communes-centres (tableau 3).

Figure 7. Évolution de la distribution spatiale de la population au sein des aires urbaines de taille moyenne



Source : Insee, RGP 1968 à 1999 ; EAR 2010. Calculs : B. Aubry

Tableau 3. Taux d'accroissement annuel moyen (%) intercensitaires des différents espaces résidentiels des aires urbaines de taille moyenne

Espace résidentiel	1968-1975	1975-1982	1982-1990	1990-1999	1999-2010
Commune-centre	0,93%	-0,26%	-0,14%	-0,06%	-0,01%
1ère couronne	1,86%	1,28%	0,82%	0,39%	0,60%
2e couronne	0,37%	1,52%	1,06%	0,52%	1,18%

Source : Insee, RGP 1968 à 1999, EAR 2010. Calculs : B. Aubry

Ces évolutions sont fortement structurées par les migrations locales. La possibilité d'accéder à la propriété d'une maison individuelle a été un puissant moteur de redistribution de la population au sein des aires urbaines de taille moyenne. Les moindres ressources foncières disponibles dans les communes-centres et les prix nécessairement plus élevés ont été à l'origine de mouvements migratoires importants entre le centre des aires urbaines de taille moyenne et leur périphérie (figures 8).

Quel que soit le type d'espace résidentiel au sein des aires urbaines de taille moyenne, le solde naturel (différence entre les naissances et les décès pour 1 000 personnes) a toujours été positif. Depuis la fin des années 60, on observe un phénomène de convergence des valeurs prises par celui-ci dans le centre et les périphéries des aires urbaines de cette

taille. À la fin des années 60, il était très largement positif dans la commune-centre (près de 10 %) et à peine supérieur à 0 % dans le périurbain ; il se situait dans une position médiane dans la 1<sup>ère</sup> couronne (6 %). Au terme d'un mouvement de convergence presque parfait, les soldes naturels de ces trois espaces sont maintenant très proches les uns des autres : 2,4 % dans la commune-centre, 2,3 % dans la 1<sup>ère</sup> couronne et 3,4 % dans la 2<sup>e</sup> couronne. Ces variations différentes dans un même contexte démographique (diminution de la fécondité, recul de l'espérance de vie) sont expliquées par des mouvements migratoires très contrastés.

Dans les années 70 par exemple, tandis que le solde migratoire annuel moyen (différence entre les entrées et les sorties annuelles pour un ensemble de 1 000 personnes) était de 14,6 % dans le périurbain, il était de - 9,6 % dans les communes-centres. Cette différence traduit bien le mouvement des populations du centre vers la périphérie, qu'on observe depuis cette période. Au début des années 70, le solde migratoire était nul dans les communes-centres. Les gains démographiques constatés en banlieue proche provenaient essentiellement de personnes venant du milieu rural qui accédaient à un logement dans la première couronne où les ressources foncières étaient encore importantes. Celles-ci se sont rapidement tarées et ont profité aux communes plus éloignées du centre, ce qui explique l'essor considérable du périurbain dans les aires urbaines de taille moyenne ; il accueille non seulement des personnes en provenance du centre des aires urbaines (donc qui s'éloignent de la commune-centre) mais aussi toutes celles qui décident de s'en rapprocher sans pour autant y résider<sup>(7)</sup>. Un double mouvement démographique, à la fois centrifuge et centripète, profite à la seconde couronne des aires urbaines de taille moyenne.

Ces mouvements migratoires sont très sélectifs sur le plan de l'âge et donc de la composition des ménages migrants. Les familles préfèrent accéder à une maison individuelle. L'arrivée de jeunes adultes avec leurs enfants explique l'augmentation du solde naturel : ces arrivées entraînent, d'une part, quelques naissances supplémentaires et, d'autre part,

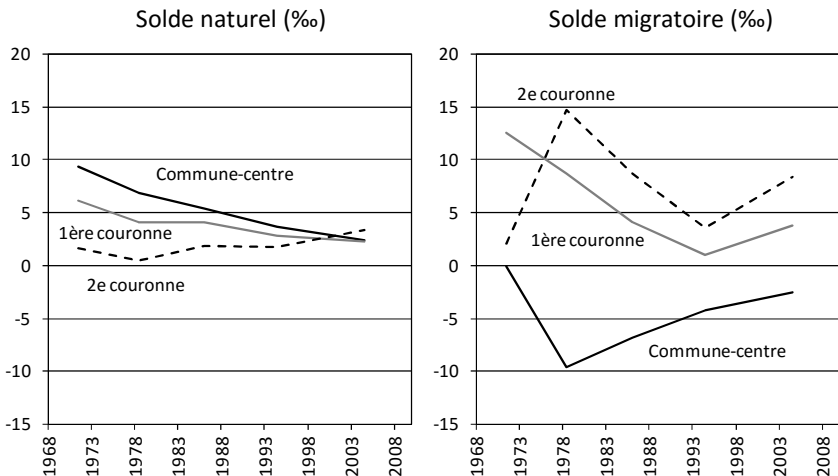
---

(7) Ces mouvements de population à l'intérieur de l'aire urbaine justifient presque à eux seuls l'appréhension des villes moyennes à partir du zonage en aires urbaines. Tout en tenant compte de la perte de vitesse du pôle urbain sur le plan résidentiel, ce zonage révèle bien que le pôle urbain reste attractif et attire, dans sa périphérie, de nombreux ménages, ce qui assure une relative stabilité démographique à l'échelle de l'aire urbaine.



la diminution de la proportion de personnes âgées dans les espaces périphériques, ce qui se concrétise par la baisse de la proportion de décès par unité d'habitants. Au contraire, dans le centre et à un degré moindre dans la 1<sup>ère</sup> couronne, ces mêmes mouvements migratoires accélèrent le vieillissement de la population : il y a à la fois en proportion moins de jeunes en âge de procréer et plus de personnes âgées, ce qui se traduit par la diminution du solde naturel.

Figures 8. Décomposition du solde démographique intercentaire dans les aires urbaines de taille moyenne selon le type d'espace résidentiel



Source : Insee, RGP 1968 à 1999, EAR 2010. Calculs : B. Aubry

La considération de ces trois espaces résidentiels permet de relativiser l'apparent déclin démographique des villes moyennes quand elles sont saisies à l'échelle de la commune-centre. Une appréhension géographique plus large permet de montrer qu'elles demeurent attractives sur le plan démographique, leurs périphéries enregistrant des soldes migratoires nettement positifs qui ne s'expliquent pas seulement par le mouvement dominant de départs du centre des aires urbaines. Mais ce résultat est fortement atténué quand cette évolution est comparée à celle des autres territoires. C'est également le cas sur le plan de la composition socio-économique : on observe un recul très net des aires urbaines de taille moyenne, en particulier par rapport aux aires de plus grande taille.

### *Les villes moyennes en perte de vitesse*

On peut mesurer l'attractivité relative des aires urbaines de taille moyenne au moyen de deux critères : un indice d'attractivité démographique et un indice d'attractivité économique, que l'on peut représenter sur un même graphique. Afin de faciliter la compréhension des figures 10 à 12 et les constats qui peuvent en être tirés, nous allons détailler la démarche pour les aires urbaines de 50 000 à 100 000 habitants.

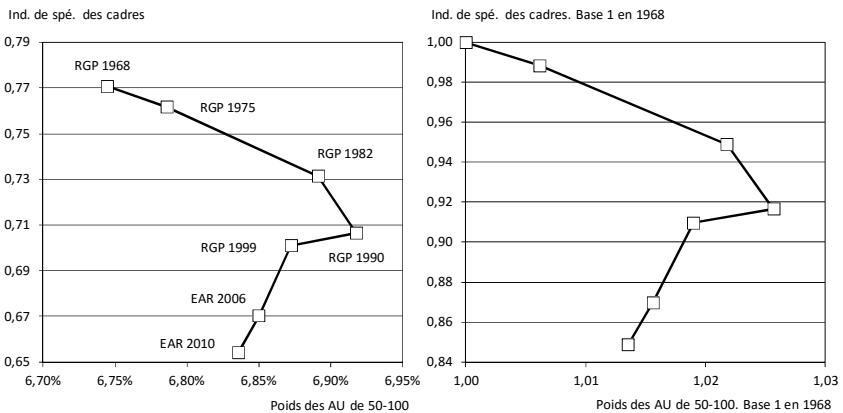
#### *Un peu de méthode*

Pour mesurer l'attractivité démographique relative des différentes aires urbaines, on commence pour chaque période intercensitaire par calculer le poids de chacune d'elles au sein de la métropole, puis on mesure l'évolution cumulée de cette proportion depuis 1968. Par exemple, en 1968, la population des aires urbaines de 50 000 à 100 000 habitants représentait 6,74 % de la population résidant en France métropolitaine ; en 1975, cette proportion était de 6,79 % : le poids démographique des aires urbaines de taille moyenne est donc en 1975 1,006 fois plus élevé qu'en 1968. On répète ce calcul pour chaque recensement. Dans le cas présent, on observe que le poids démographique de ce type d'aire urbaine va croître jusqu'au recensement de 1990. Même si en 2010 il est supérieur à ce qu'il était en 1968 (1,014 fois plus élevé qu'en 1968), le poids démographique des aires urbaines de 50 000 à 100 000 habitants est en recul depuis 1990.

Pour mesurer l'attractivité économique, on calcule pour chaque recensement un indice de spécificité des cadres supérieurs, soit le rapport entre, d'une part, le poids des cadres au sein de la population des aires urbaines de taille moyenne et, d'autre part, la proportion de cadres au sein de la population de France métropolitaine. En 1968, la part des cadres dans la population des villes moyennes était de 1,6 %, contre 2,1 % en moyenne en métropole. L'indice de spécificité des cadres était donc de 0,77, soit un déficit relatif de cadres de 23 % par rapport à la moyenne nationale. Cet indice n'a cessé de diminuer, ce qui souligne que l'augmentation du poids des cadres au sein des aires urbaines de 50 000 à 100 000 habitants a été moins rapide qu'au niveau national. La mesure en base 1 en 1968 le montre bien : en 1975, la valeur de l'indice de spécificité des cadres n'est plus que de 0,988 fois la valeur de 1968 ; en 2010, la valeur de cet indice est égale à 0,849 fois la valeur de 1968, soit une diminution de 15,1 % en plus de 40 ans.

Plusieurs options graphiques peuvent être choisies pour représenter ces évolutions conjointes de l'attractivité démographique et économique. On peut choisir de représenter l'évolution de la part de la population des villes moyennes au sein de la population nationale (valeurs en abscisse) et celle de l'indice de spécificité (valeurs en ordonnée) ; mais on peut aussi représenter l'évolution de ces deux indices depuis 1968 en base 1. On obtient la même courbe dans les deux cas (figures 9).

Figures 9. Représentations graphiques possibles de l'attractivité démographique et économique des aires urbaines de 50 000 à 100 000 habitants entre 1968 et 2010



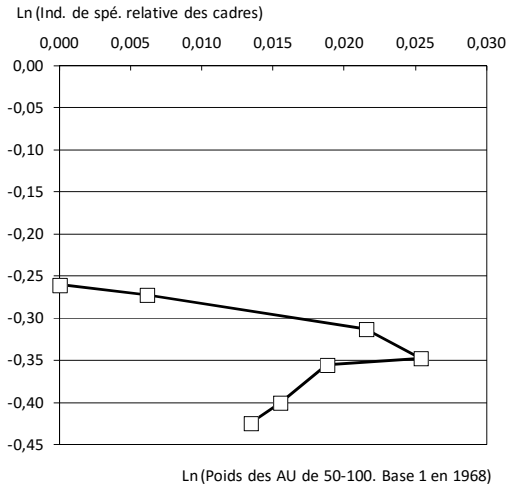
Source : Insee, RGP 1968 à 1999 ; EAR 2006, 2010. Calculs : B. Aubry

Elles montrent toutes les deux que le poids démographique de ce type d'aire urbaine n'a cessé de croître entre 1968 et 1990, avant de diminuer depuis le début des années 90. Cette évolution révèle donc que la croissance démographique de ce type d'aire urbaine a été plus forte que celle de la population française jusqu'en 1990. Au contraire, depuis le début des années 90, la dynamique démographique de ce type d'espace est plus faible que celle de la métropole. Dans le même temps, ces aires urbaines de 50 000 à 100 000 habitants n'ont cessé d'être moins attractives pour les cadres que le reste du territoire métropolitain. Le recul est particulièrement important depuis la fin des années 90.

Nous n'avons pourtant retenu aucune de ces deux représentations. Afin de montrer sur un même graphique les évolutions de toutes les catégories d'aire urbaine, nous avons utilisé en abscisse les logarithmes de la variation en base 1 en 1968 du poids des aires urbaines au sein de la

population française totale, tandis qu'en ordonnée nous avons retenu le logarithme de la valeur de l'indice de spécificité des cadres. Là encore, la courbe (figure 10) est très proche celle auxquelles parviennent les deux précédentes figures.

Figure 10. Représentation graphique utilisée pour appréhender l'attractivité démographique et économique des aires urbaines entre 1968 et 2010 (exemple des AU de 50 000 à 100 000 habitants)



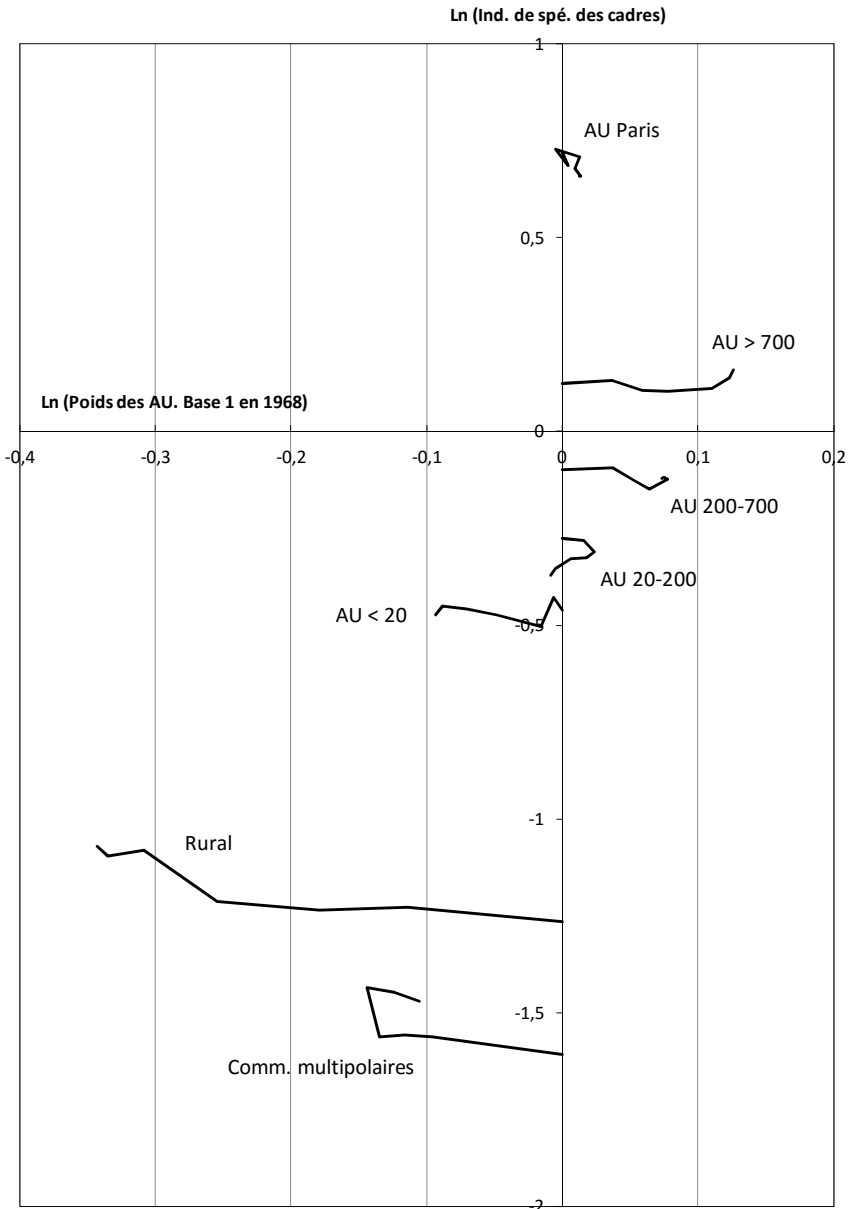
Source : Insee, RGP 1968 à 1999 ; EAR 2006, 2010. Calculs : B. Aubry

Certes, les valeurs en abscisse et en ordonnée ont une signification moins concrète. Mais d'une certaine manière ce type de graphique permet de représenter plus lisiblement les évolutions de l'attractivité démographique et socio-économique de toutes les aires urbaines depuis 1968. En effet, les deux axes ont pour origine 0 et il est donc possible d'identifier très rapidement ce qui se situe au-dessus ou au-dessous de la moyenne nationale.

*Les aires urbaines de taille moyenne sont restées à l'écart de l'essor de l'attractivité des aires urbaines de plus grande taille*

Les aires urbaines de taille moyenne sont les seules à cumuler une moindre attractivité démographique et socio-économique (figure 11). Même les aires urbaines de moins de 20 000 habitants présentent un meilleur bilan.

Figure 11. Attractivité démographique et économique entre 1968 et 2010 selon la taille des aires urbaines



Source : Insee, RGP 1968 à 1999 ; EAR 2006, 2010. Calculs : B. Aubry

L'aire urbaine de Paris présente en 2010 une situation relative globalement identique à celle de 1968. Cette stabilité est d'autant plus remarquable que la population française a considérablement augmenté en 40 ans (+ 27 %), cependant que le nombre d'emplois de cadres supérieurs a été multiplié par 4. La population de ce territoire a donc augmenté à un rythme comparable à celui de la population française, et ce constat vaut également pour la part de cadres. En 2010, on trouve en proportion près de deux fois plus de cadres dans cette aire urbaine qu'en moyenne dans le reste de la France (l'indice de spécificité des cadres supérieurs est de 1,93), ce qui était déjà le cas en 1968 (l'indice de spécificité était de 2,06).

Les autres aires urbaines françaises ont connu des évolutions qui se sont davantage démarquées des évolutions nationales. La croissance démographique dans les aires urbaines de plus de 200 000 habitants a ainsi été bien plus élevée que celle de la population de France métropolitaine. Mais dans les aires urbaines de 200 000 à 700 000 habitants, l'indice de spécificité des cadres a diminué entre 1968 et 1990 (de 0,91 à 0,86). Il a toutefois très légèrement augmenté depuis. Dans les aires urbaines de plus de 700 000 habitants, il est resté stable jusqu'à la fin des années 90. Mais depuis une dizaine d'années, il augmente nettement (1,12 en 1999 et 1,17 en 2010), ce qui traduit l'attractivité des métropoles régionales françaises (Tanguy, 2012) qui concentrent aujourd'hui en province la plupart des emplois de cadres des fonctions métropolitaines (Van Puymbroeck, Reynard, 2010) et qui ont en outre profité du nombre croissant d'étudiants (Kersuzan, Caillot, Bergouignan, 2010). Notons qu'il n'y a que dans les aires urbaines de plus de 700 000 habitants (y compris celle de Paris) que les cadres supérieurs sont surreprésentés par rapport à la moyenne nationale.

Le poids démographique des aires urbaines de moins de 20 000 habitants, des communes multipolaires et du rural a considérablement diminué en 40 ans. Mais dans le même temps, la part de cadres résidant au sein de ces espaces a augmenté à un rythme au moins égal à celui de l'ensemble de la France. Il y a même eu un gain relatif dans les communes multipolaires (l'indice de spécificité des cadres est passé de 0,20 à 0,23 entre 1968 et 2010) et dans le rural (de 0,28 à 0,34).

Il n'y a donc que les aires urbaines de taille moyenne qui ont connu un double ralentissement relatif de leur croissance démographique et de

leur attractivité socio-économique. L'augmentation de la part des cadres dans ces aires urbaines est plus faible que la croissance moyenne nationale depuis le début des années 80. C'est précisément à partir de cette décennie que de nombreuses villes moyennes ont dû entamer une reconversion de leur tissu économique : « certaines villes (comme Dreux en région Centre) ont vu l'industrie se contracter, sans qu'aucune autre vocation se dessine clairement » (Demazière, 2011). Cette situation économique s'est aussi concrétisée par un net ralentissement de la croissance démographique. Alors que ces aires urbaines ont vu leur population augmenter plus fortement que la moyenne nationale jusqu'à la fin des années 70, elles connaissent depuis une croissance moindre : en 2010, leur poids au sein de la population totale est plus faible qu'il ne l'était en 1968. Ce sort est seulement partagé par les aires urbaines plus petites.

La figure 11 révèle bien que tant du point de vue démographique que du point de vue socio-économique, les villes moyennes n'ont pu tirer autant profit de la tertiarisation de l'économie et de l'augmentation de la qualification des actifs que les aires urbaines de plus grande taille. Depuis le début des années 80, leur évolution est fortement divergente par rapport à celle des très grandes villes. Il y a eu un incontestable recul (on pourrait presque parler de décrochage) des aires urbaines de taille moyenne dans la hiérarchie urbaine. Elles ne parviennent plus à fixer une partie des flux migratoires en provenance des espaces résidentiels de plus petite taille qui profitent dorénavant exclusivement aux très grandes aires urbaines : aujourd'hui, les villes moyennes n'occupent plus aussi nettement la position médiane (entre, d'une part, les espaces très urbanisés et, d'autre part, les petites villes et le monde rural) qu'elles occupaient encore à la fin des années 70.

Il apparaît que les mouvements qui affectent les villes moyennes sont bien modestes en comparaison des évolutions qui ont touché les grandes villes<sup>(8)</sup> et les petites communes, comme si elles avaient été plus

---

(8) On met à part l'aire urbaine de Paris qui, sur le long terme, ne connaît aucun changement relatif notable : variation démographique et évolution de la part de cadres très proches de la moyenne nationale. Mais au contraire des villes moyennes qui ont subi l'essor des grandes villes, cette stabilité relative de la position sociodémographique de l'aire urbaine de Paris témoigne ici de son rôle moteur dans les évolutions sociodémographiques des différentes strates urbaines (et donc de la France), compte tenu de son importance dans les flux migratoires interrégionaux (Baccaïni, 2007) et de la part considérable des emplois de cadres qui y sont localisés (Van Puymbroeck, Reynard, 2010).

spectatrices qu'actrices des transformations sociodémographiques récentes. C'est aussi en ce sens que les « villes moyennes » sont « dans la moyenne ». Par ailleurs, c'est au niveau des villes moyennes que s'opère le basculement de la croissance démographique sur le moyen terme (1968-2010) : le poids démographique moyen de la population résidant dans les aires de moins de 200 000 habitants est moins élevé en 2010 qu'il ne l'était en 1968, tandis que c'est l'inverse dans les aires urbaines de 200 000 habitants et plus.

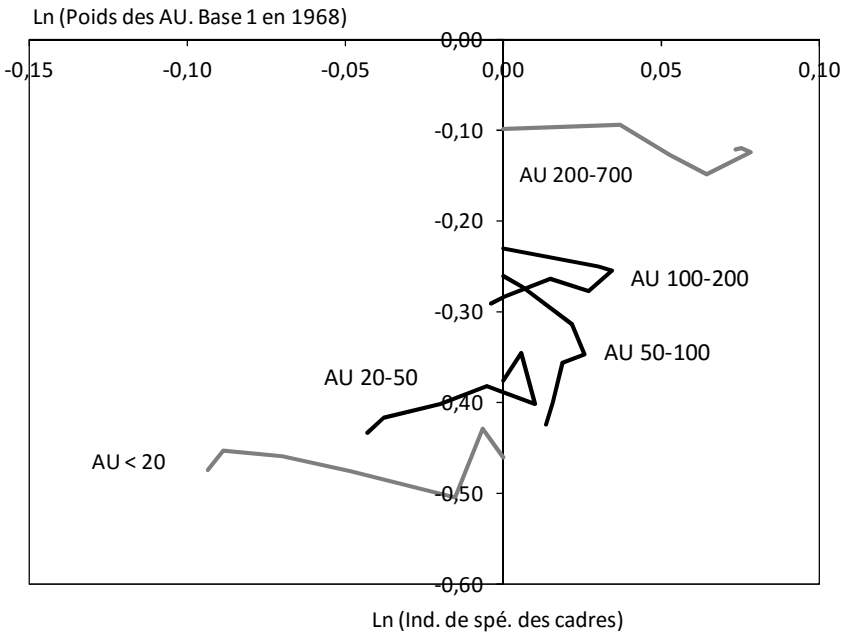
*Des évolutions différentes selon la taille de villes moyennes*

Quand on détaille ces variations pour les trois sous-groupes d'aires urbaines de taille moyenne, il apparaît que la transition entre les évolutions des grandes aires urbaines (au moins 200 000 habitants) et les plus petites (au plus 20 000 habitants) se fait de manière très progressive (figure 12). La catégorie des aires urbaines de taille moyenne telle que nous l'avons construite regroupe des entités dont les évolutions présentent quelques différences. Par rapport aux deux autres catégories de villes moyennes, le sous-groupe « central » (50 000 à 100 000 habitants) se distingue par une meilleure résistance au déclin démographique relatif depuis 1968. L'effectif de la population des aires urbaines de 50 000 à 100 000 habitants a augmenté à un rythme légèrement plus rapide que celui de la population de l'hexagone, en dépit d'un léger ralentissement depuis le début des années 90. Les aires de 20 000 à 50 000 habitants et celles de 100 000 à 200 000 habitants ont au contraire connu une croissance moins soutenue que celle de la France, en particulier depuis le début des années 80. En revanche, l'indice de spécificité des cadres a considérablement chuté (de 0,77 à 0,65) dans les aires urbaines de 50 000 à 100 000 habitants, tandis que la baisse a été nettement plus faible dans les autres catégories d'aires urbaines de taille moyenne (de 0,79 à 0,75 dans celles de plus de 100 000 habitants ; de 0,69 à 0,65 dans celles de moins de 50 000 habitants). En 2010, la valeur de cet indice dans les aires urbaines de 50 000 à 100 000 habitants est la même que celle des aires immédiatement plus petites. Cette strate démographique recouvre en grande partie celle des agglomérations de 50 000 à 100 000 habitants au sein desquelles, précisément, l'augmentation de la part de cadres a été nettement moins importante que partout ailleurs en France (Léger, 2012a et b). Ces villes, qui furent bien souvent les fers de lance du rebond économique de la France après guerre, ont payé dès la fin des années 70 un tribut assez lourd aux reconversions économiques



inhérentes au ralentissement voire à la fin de nombre de spécialisations industrielles.

Figure 12. Attractivité démographique et économique entre 1968 et 2010 des aires urbaines de taille moyenne selon leur taille



Source : Insee, RGP 1968 à 1999 ; EAR 2006, 2010. Calculs : B. Aubry

En dépit de ces différences, les évolutions des trois sous-groupes d'aires urbaines de taille moyenne sont cohérentes et ne remettent pas en cause leur association au sein d'une catégorie plus agrégée. Cette décomposition permet aussi de mieux cerner la position médiane de ces aires urbaines en montrant la progressivité des dynamiques sociodémographiques selon un gradient démographique qui recoupe des rôles différents au niveau local. En revanche, quand on restreint la comparaison à la présence relative des cadres en 2010 (que l'on peut assimiler à un indicateur permettant de hiérarchiser la position socio-économique des aires urbaines), le constat est tout autre : une césure assez nette apparaît, au sein des aires urbaines de taille moyenne, entre celles comptant de 100 000 à 200 000 habitants et celles de moins de 100 000 habitants (l'indice de spécificité des cadres en 2010 est respectivement de 0,75 pour les premières et de 0,65 pour les secondes). Ces dernières sont, sur

ce plan en 2010, bien plus proches des aires urbaines de moins de 20 000 habitants (0,62). Quant aux plus grandes des aires urbaines de taille moyenne, si elles ont mieux résisté que celles de plus petite taille à la concentration des emplois de cadres dans les principales métropoles, elles n'ont pu le faire aussi bien que les aires urbaines de 200 000 à 700 000 habitants dont l'indice a peu varié en 40 ans (0,89 en 2010 contre 0,91 en 1968).

Des dynamiques semblables mais nuancées depuis 40 ans conjuguées à des caractéristiques un peu différentes en 1968 ont conduit à une différenciation interne assez nette des aires urbaines réunies au sein de cette catégorie de villes. A la fin des années 60, on pouvait distinguer nettement les aires de plus de 50 000 habitants des plus petites. Le décrochage des aires urbaines de 50 000 à 100 000 habitants a modifié cette ligne de partage sociodémographique au sein des aires urbaines de taille moyenne : aujourd'hui, un ensemble homogène réunit les aires urbaines de moins de 100 000 habitants. Mais en dépit de ces distinctions transversales, l'appréhension de la dynamique sociodémographique de cet ensemble d'aires urbaines révèle incontestablement la pertinence de la catégorisation définie *a priori* et la légitimité de la catégorie « villes moyennes ».

## Les villes moyennes dans leur environnement régional

Pour autant, ce constat général ne signifie pas que toutes les villes moyennes ont une dynamique semblable. Dans une précédente recherche, nous avons montré que si plus de la moitié des agglomérations de 50 000 à 100 000 habitants ont présenté des évolutions sociodémographiques comparables entre 1968 et 2006, les autres présentaient des profils d'évolution assez contrastés qu'une classification ascendante hiérarchique permettait toutefois de réduire à 5 profils bien discriminés (Léger, 2012b). Ce résultat légitime l'approche globale des villes moyennes que nous venons de présenter dans la partie précédente, mais encourage aussi à appréhender leur dynamique sous un angle plus localisé.

### *Un poids démographique inégal selon les régions*

Au niveau infra-national, les aires urbaines de taille moyenne occupent des positions différentes qui dépendent beaucoup de l'armature urbaine

régionale : d'une région à l'autre, elles sont plus ou moins nombreuses et accueillent donc une proportion inégale du nombre total d'habitants (tableau 4).

Tableau 4. Distribution (en %) de la population régionale selon le type d'espace résidentiel en 2010

Région	Région NUTS 1	AU Paris	AU Capitale	AU > 200	AU 20-200	AU < 20	Multi.	Rural	nombre AU 20-200
Champagne-Ardenne	Bassin parisien	0,1	22,2		42,6	12,6	14,5	8,1	8
Picardie		12,9	16,2		36,2	11,1	19,3	4,3	10
Hte-Normandie		3,7	35,5	15,9	20,8	8,7	14,1	1,2	8
Centre		4,9	16,5	18,7	31,6	9,5	13,0	5,8	12
Basse-Normandie			27,1		31,0	13,2	17,7	10,9	10
Bourgogne		1,0	22,7		36,6	14,8	14,4	10,5	9
Nord-PdC	Nord		28,7	38,1	21,5	3,7	7,2	0,8	10
Lorraine	Est		18,5	16,6	33,1	11,8	16,4	3,7	15
Alsace			41,2	15,2	19,5	8,7	11,9	3,5	6
Franche-Comté			21,0		41,9	14,5	11,9	10,8	6
Pays de la Loire	Ouest		24,4	26,5	19,2	10,3	16,5	3,0	14
Bretagne			21,0	16,6	28,1	11,8	17,0	5,6	16
Poitou-Charente			14,3	11,4	37,1	10,5	14,9	11,7	9
Aquitaine	Sud-ouest		34,9	16,1	19,9	10,8	10,5	7,8	10
Midi-Pyrénées			42,7	0,0	26,4	10,4	9,9	10,7	15
Limousin			38,1		22,0	10,0	9,8	20,2	3
Rhône-Alpes	Centre-est		34,8	29,9	19,2	6,6	6,6	2,9	17
Auvergne			34,4	1,7	28,8	11,5	8,6	15,0	6
Languedoc-Roussillon	Méditerranée		20,9	22,9	27,8	13,1	9,2	6,1	11
PACA			35,1	42,2	10,9	6,2	2,9	2,6	10
Corse			31,9		29,5	17,3	3,5	17,8	2
<b>Région NUTS 1</b>									
Bassin parisien		4,2	22,8	7,2	32,6	11,4	15,3	6,5	57
Nord			28,7	38,1	21,5	3,7	7,2	0,8	10
Est			26,9	12,5	30,3	11,3	13,8	5,2	27
Ouest			21,1	19,7	26,3	10,9	16,4	5,8	39
Sud-ouest			38,5	7,6	22,8	10,5	10,2	10,3	28
Centre-est			34,7	24,9	11,6	16,7	7,0	5,1	23
Méditerranée			30,2	34,1	10,3	16,0	5,1	4,4	23

Source : Insee, RGP 1968 à 1999 ; EAR 2006, 2010. Calculs : B. Aubry

La présence ou non d'une grande métropole régionale a également un effet important sur le poids démographique régional de cette catégorie d'aire urbaine. Par exemple, en Provence-Alpes-Côte d'Azur (PACA), plus des trois-quarts (77,3 %) de la population réside dans une aire urbaine de plus de 200 000 habitants : ils sont 1,7 million dans celle de Marseille-Aix-en-Provence, 1 million à Nice, plus de 600 000 à Toulon et plus de 510 000 à Avignon. De ce fait, la part de la population résidant dans l'une des 10 aires urbaines de taille moyenne est très faible : à peine plus de 1 habitant sur 10 (10,9 %). A l'opposé, en Champagne-Ardenne et en Franche-Comté, le poids démographique de la capitale régionale est peu important : Reims et Besançon représentent respectivement 22,2 % et 21,0 % de la population régionale. En dépit d'un nombre d'aires urbaines comptant de 20 000 à 200 000 habitants moins élevé qu'en PACA (8 en Champagne-Ardenne, 6 en Franche-Comté), leur poids démographique est quatre fois plus élevé qu'en PACA (respectivement 42,6 % et 41,9 %).

Les configurations régionales présentent donc une grande diversité et les aires urbaines de taille moyenne n'ont pas partout le même rayonnement. Il n'y a ainsi rien de comparable entre la position occupée par les trois aires urbaines moyennes du Limousin et celles de Rhône-Alpes. Dans le Limousin, près de 4 habitants sur 10 (38,1 %) résident dans l'aire urbaine de Limoges, et 2 sur 10 (20,2 %, soit la proportion la plus élevée de France) en milieu rural. Les trois aires urbaines de taille moyenne (Brive-la-Gaillarde, Guéret et Tulle), bien que ne représentant que 22,0 % de la population régionale, ont pourtant un rayonnement local à la fois étendu et important. C'est loin d'être le cas en Rhône-Alpes qui compte une aire urbaine de plus de 2 millions de personnes (Lyon) et trois de plus de 200 000 habitants (Grenoble avec près de 670 000 habitants, Saint-Etienne avec près de 510 000 habitants et Chambéry avec plus de 210 000 habitants), distribués sur quatre des huit départements de la région. Cette concurrence importante est accentuée par le nombre élevé d'aires urbaines de taille moyenne : pas moins de 17 comptent de 20 000 à 200 000 habitants. Parmi ces dernières, le rayonnement local est également très inégal selon leur situation géographique : il est quasiment nul pour La Tour du Pin, à moins de 45 minutes de Lyon, Chambéry et Grenoble, tandis qu'il dépasse les frontières départementales pour Valence. Dans le même temps, La Tour du Pin peut bénéficier de la conjuration de l'attractivité migratoire *de* et du prix élevé de l'immobilier à Lyon, Grenoble et, dans une moindre mesure, Chambéry.

Quand on réunit les régions françaises selon la Nomenclature européenne des Unités Territoriales Statistiques la plus agrégée (NUTS 1), la variation d'une région à l'autre du poids démographique des aires urbaines de taille moyenne est de moindre amplitude : elles accueillent au minimum 21,5 % de la population régionale (dans la région Nord qui correspond au Nord-Pas-de-Calais) et au maximum 32,6 % de la population régionale (dans le Bassin parisien qui réunit la Champagne-Ardenne, la Picardie, les Haute et Basse-Normandie, le Centre et la Bourgogne, soit toutes les régions périphériques de l'Île-de-France). Cette catégorisation géographique permet surtout de travailler sur des agrégats plus importants et plus homogènes d'un point de vue statistique et autorise des comparaisons plus robustes. C'est à partir de cette nomenclature que nous allons appréhender l'effet éventuel du contexte géo-économique régional sur la dynamique sociodémographique des villes moyennes.

### *Une attractivité économique qui dépend en partie de celle de la région*

Comme cela a été détaillé dans de précédents travaux (Léger, 2012a et b), l'attractivité des cadres dans les villes moyennes est très inégale selon les régions et est bien souvent corrélée (mais pas toujours) au dynamisme économique des régions au sein desquelles elles sont localisées. Il existe en outre un lien statistique entre la dynamique socio-économique et la dynamique démographique des villes moyennes : quand la part des cadres augmente davantage que la moyenne de l'ensemble des villes moyennes, la croissance démographique est également supérieure à celle de l'ensemble des villes moyennes (Léger, 2012b). La diversité des dynamiques socio-économiques des villes moyennes s'explique donc en partie par « leur insertion dans des « plaques tectoniques » différenciées selon la géographie de l'attractivité migratoire » (De Roo, 2011).

A l'échelle des agglomérations<sup>(9)</sup>, au cours des quarante dernières années (1968-2006), ce sont les villes moyennes de la façade ouest et du quart sud-est de la France qui ont su le mieux profiter de la tertiarisation des emplois et de l'augmentation générale du niveau de qualification des actifs. Elles n'ont pas eu, en tout cas moins fortement que les villes

---

(9) Nous reprenons ici des résultats déjà publiés dans la revue *Population & Avenir* (Léger, 2012a).

moyennes industrielles du nord et du nord-est de la France, à reconvertir leur tissu économique.

Les évolutions récentes (1999-2006) révèlent que ce sont dorénavant les villes moyennes de la moitié sud qui progressent le plus au niveau de la présence résidentielle des cadres. C'est en effet au sud d'une ligne reliant Niort à Thonon-les-Bains que se concentrent aujourd'hui les villes moyennes au sein desquelles l'augmentation du nombre de cadres a été la plus importante au cours de la première moitié des années 2000. Si l'on exclue les villes de Villefranche-sur-Saône qui profite de sa proximité avec l'agglomération lyonnaise, de Cluses et de Thonon-les-Bains qui bénéficient pour leur part du bassin d'emploi genevois, c'est même au sud d'une ligne reliant cette fois Arcachon à Menton que l'on trouve la quasi-totalité des villes ayant eu les plus fortes progressions du nombre de cadres.

Ces dernières années ont aussi confirmé le déclin de la plupart des villes moyennes du centre de la France : entre 1999 et 2006, à Nevers, Roanne et Bourges, le nombre de cadres a même diminué, tandis qu'à Châteauroux, Vichy et Montargis, il n'a pas varié. En revanche, dans la moitié nord, certaines des villes moyennes situées le long de la frontière avec la Belgique, le Luxembourg et l'Allemagne (Armentières, Haguenau) semblent connaître un regain de la croissance du nombre de cadres. C'est aussi le cas pour certaines des villes moyennes situées à la périphérie de l'aire urbaine de Paris (Meaux et Creil).

La géographie de la présence des cadres au sein des villes moyennes a donc considérablement évolué au cours des quarante dernières années. Alors qu'ils étaient très nombreux au nord, leur concentration s'est d'abord déplacée vers l'ouest, puis maintenant vers le sud. Cette lecture géographique de la présence des cadres dans les villes moyennes est un bon reflet des transformations de l'armature urbaine française qui a entraîné un basculement géographique de l'emploi (Chalard, Dumont, 2011).

### *Au sein de la plupart des régions, une même dynamique sociodémographique des villes moyennes*

La dynamique sociodémographique peut donc être très différente d'une ville moyenne à l'autre selon sa localisation géographique. Même si la corrélation n'est pas parfaite (mais en existe-t-il en sciences sociales ?),

la dynamique sociodémographique régionale a un effet incontestable sur celle des villes moyennes. Une ville moyenne a toutes les chances d'être d'autant plus attractive, par rapport aux autres villes moyennes, que la région dans laquelle elle se trouve est elle-même très attractive. Mais qu'en est-il de la dynamique propre des villes moyennes ? Par rapport au contexte régional, présentent-elles une dynamique sociodémographique différente de celle de la région ? Et d'une région à l'autre, cette dynamique relative est-elle semblable ?

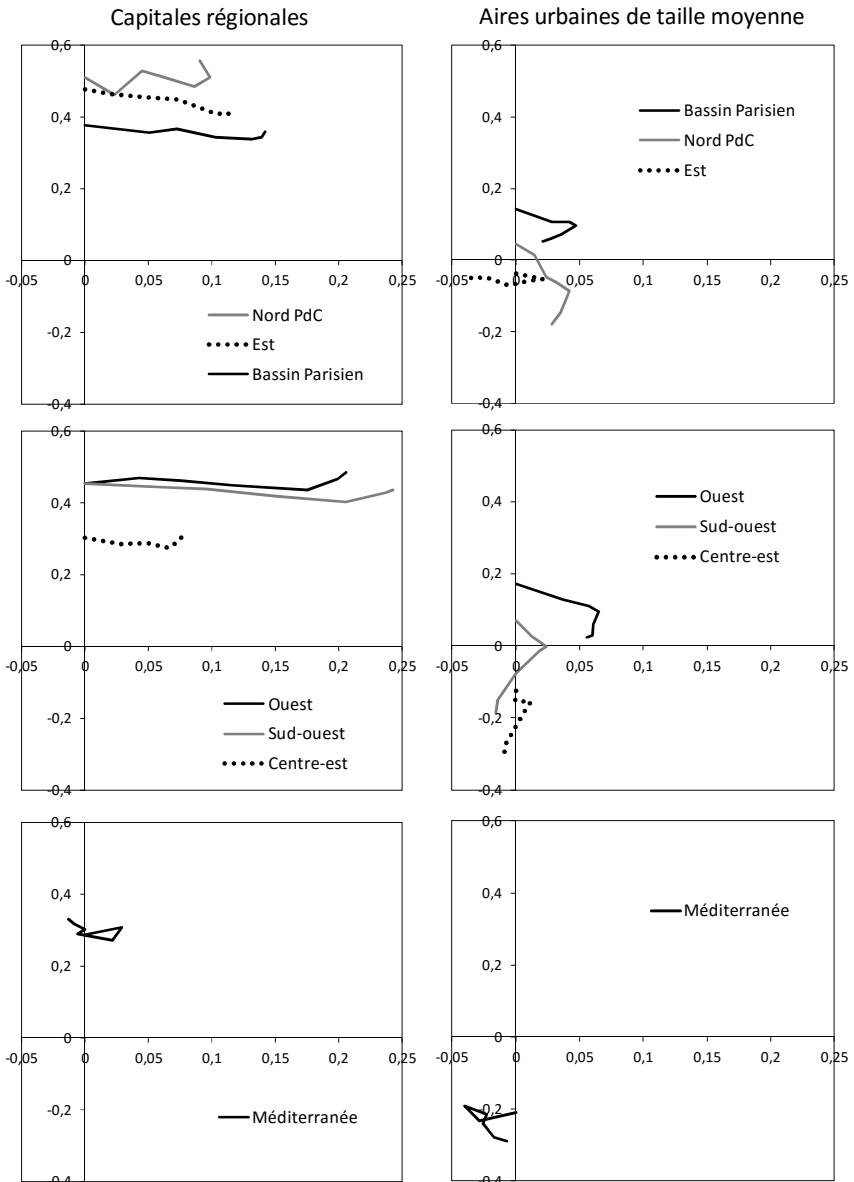
Pour répondre à ces questions, on peut adopter la démarche mise en œuvre précédemment<sup>(10)</sup>, mais en prenant cette fois comme référentiel, non plus la dynamique sociodémographique de la France métropolitaine, mais celle de chaque région. Pour des raisons méthodologiques (stabilité statistique des mesures), nous avons retenu une échelle régionale agrégée (NUTS 1). Les évolutions de référence sont donc celles de chacune de ces grandes régions. Par exemple, c'est par rapport à la dynamique sociodémographique du Bassin parisien que sont mesurées les dynamiques relatives des aires urbaines de taille moyenne de cette région. Nous avons complété cette comparaison régionale par une confrontation, au sein de chaque région, des dynamiques des aires urbaines de taille moyenne à celles des capitales régionales. Le poids démographique régional parfois très faible des autres types d'espace résidentiel n'a pas permis d'étendre cette comparaison à toutes les catégories d'aires urbaines.

A l'exception des villes moyennes de la région Méditerranée, les schémas d'évolution sociodémographique des aires urbaines de taille moyenne sont assez proches les uns des autres. La dynamique relative des villes moyennes au sein de chaque région est donc globalement la même (figures 13) et suit de très près le modèle mis en évidence à l'échelle nationale.

---

(10) On représente sur un même graphique la croissance démographique par rapport à l'ensemble territorial de référence (ici la région) et la dynamique économique saisie à partir de l'évolution de l'indice de spécificité des cadres par rapport au territoire de référence.

Figures 13. Dynamique sociodémographique relative entre 1968 et 2010 des aires urbaines de taille moyenne selon la région (NUTS 1)



Source : Insee, RGP 1968 à 1999 ; EAR 2006, 2010. Calculs : B. Aubry



Sur le plan démographique, dans toutes les régions, après une période de croissance plus forte que la croissance régionale, on observe un recul démographique relatif des villes moyennes. Dans la région Est, les aires urbaines de taille moyenne ont une croissance démographique moindre que l'accroissement de la population régionale dès 1982 ; ce mouvement est plus tardif dans les autres régions. Dans le Bassin parisien, dans l'Ouest, le Sud-ouest et le Centre-est, il commence dans les années 90 ; dans le Nord, c'est dans les années 2000 qu'a lieu ce retournement. L'intensité de ces deux phases est inégale selon les régions. De ce fait, en 2010, tandis que les aires urbaines de taille moyenne du Bassin parisien, du Nord et de l'Ouest ont connu en 40 ans une croissance démographique supérieure à celle de la région, le poids démographique régional des aires urbaines de taille moyenne des régions Est, Sud-ouest et Centre-est a diminué. C'est aussi le cas des villes moyennes de la région Méditerranée, mais au terme d'une évolution singulière : ces espaces résidentiels ont en effet eu une croissance démographique moindre que celle de la région jusque dans les années 80 avant de connaître un rebond depuis. En 2010, ces aires urbaines comptent finalement presque autant d'habitants qu'à la fin des années 60.

Sur le plan de l'attractivité économique, saisie à partir de l'indice de spécificité des cadres, l'évolution est la même pour tous les ensembles régionaux d'aires urbaines de taille moyenne : la part de cadres a moins augmenté dans ce type d'espace résidentiel qu'en moyenne dans chacune des régions. Dans de nombreuses régions, le déficit relatif de cadres dans les villes moyennes est particulièrement important : l'indice de spécificité des cadres est ainsi passé en une quarantaine d'années de 1,07 à 0,83 dans le Sud-ouest, de 1,05 à 0,84 dans le Nord, de 1,19 à 1,02 dans l'Ouest, de 0,88 à 0,74 dans le Centre-est. Cette baisse est moins marquée mais reste importante dans le Bassin parisien (de 1,15 à 1,05). Enfin, en Méditerranée (de 0,81 à 0,75) et dans l'Est (de 0,96 à 0,95), les évolutions de la part de cadres dans les ensembles d'aires urbaines de taille moyenne ont été à peine moins importantes que celles constatées à l'échelle de la région. Mais ce qui est surtout remarquable est le déclin socio-économique et la perte d'attractivité de ces aires urbaines au sein même de leur région. Alors qu'en 1968 la part de cadres était supérieure à la moyenne régionale dans 4 ensembles régionaux de villes moyennes, ce n'est plus le cas en 2010 que dans le Bassin parisien et dans l'Ouest. Dans le Nord et dans le Sud-ouest, la part de cadres dans les aires ur-

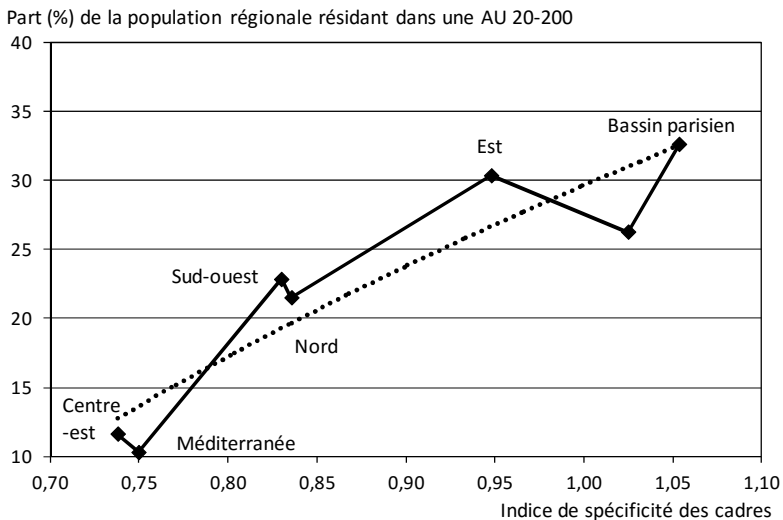
baines de taille moyenne est maintenant inférieure à la moyenne régionale, ce qui était déjà le cas, en 1968, des autres grandes régions françaises.

Ces nuances s'expliquent par les particularités de la dynamique socio-démographique des capitales régionales et de l'armature urbaine régionale. À l'exception de la région Méditerranée où le poids démographique local des capitales régionales a légèrement baissé entre 1968 et 2010 (il est cependant globalement stable depuis 1990), les capitales régionales ont connu partout une croissance démographique nettement plus importante que celle de leur région. L'indice de spécificité des cadres a en revanche peu évolué : dans les capitales de certaines régions, il a légèrement augmenté (par exemple dans le Nord, passant de 1,67 à 1,74), tandis que dans d'autres il a légèrement baissé : la baisse la plus forte est observée dans la grande région Est (de 1,61 à 1,53). L'amplitude des variations reste dans tous les cas assez faible et n'affecte pas la nette surreprésentation des cadres dans ces espaces résidentiels. La concentration des cadres dans les capitales régionales explique la difficulté des villes moyennes à conserver des proportions de cadres supérieures à la moyenne régionale. Elle n'explique cependant pas totalement le décrochage de ces dernières. C'est donc dans les autres espaces résidentiels qu'il faut trouver aussi la raison de cette évolution : les espaces situés aux marges des aires urbaines de taille grande et moyenne ont capté une partie des cadres.

En 2010, la valeur de l'indice de spécificité des cadres des ensembles régionaux de villes moyennes apparaît très liée à l'armature urbaine. C'est dans les régions dans lesquelles le poids démographique régional des aires urbaines de taille moyenne est le moins élevée que l'indice de spécificité des cadres est le plus faible et vice versa (figure 14). Dans les villes moyennes des régions Centre-est et Méditerranée qui accueillent seulement 11,6 % et 10,3 % de la population régionale, l'indice de spécificité des cadres est faible (respectivement 0,74 et 0,75). Au contraire, dans les régions Ouest, Est et dans le Bassin parisien où au moins un quart de la population régionale réside dans des aires urbaines de taille moyenne (respectivement 26,3 %, 30,3 % et 32,6 %), les indices de spécificité des cadres sont dans les ensembles régionaux de villes moyennes proches de 1 (respectivement 1,02, 0,95 et 1,05). Entre ces deux groupes, dans les aires urbaines de taille moyenne des régions Sud-ouest et Nord qui regroupent respectivement 22,8 % et 21,5 % de la population régio-

nale, l'indice de spécificité des cadres présente une valeur intermédiaire (0,83 et 0,84). Seule la région Ouest semble un peu altérer cette corrélation entre le poids démographique et l'indice de spécificité des cadres des aires urbaines de taille moyenne. Mais cette grande région se caractérise par une dispersion assez importante de la population sur tout le territoire et sur un maillage urbain composé de nombreuses villes moyennes (par exemple, Cholet, Laval, La Roche-sur-Yon, Lannion, Quimper, Vannes, Royan, Niort ...) qui ne sont pas situées dans l'orbite territoriale de l'une des métropoles de cette région (en particulier Rennes et Nantes) et qui ont donc un rayonnement local important.

Figure 14. Le lien entre le poids démographique régional des aires urbaines de taille moyenne et l'attractivité des cadres en 2010



Source : Insee, EAR 2010. Calculs : B. Aubry

## Conclusion

L'étude de l'évolution de la dynamique sociodémographique des villes moyennes pose plusieurs difficultés méthodologiques relatives 1) à la définition de la ville, 2) aux seuils retenus pour distinguer les villes moyennes des plus grandes et des plus petites et, enfin, 3) à l'instabilité des périmètres géographiques dans le temps et aux variations démographiques des villes qui peuvent passer d'une catégorie statistique à une

autre. Avant même de mesurer des évolutions, il faut faire des choix qui, bien que raisonnés, conservent une part d'arbitraire. Toutefois, quels que soient les critères retenus, ils approchent tous la notion de ville moyenne telle qu'elle est communément perçue : une entité géographique localisée en province, ayant un rayonnement local important et occupant dans l'armature urbaine un rôle de second rang derrière la capitale régionale. Elles ont dans tous les cas un rôle de préfecture ou de sous-préfecture. Les conclusions auxquelles parviennent les mesures opérées auprès des aires urbaines de 20 000 à 200 000 habitants recourent ainsi de manière très convaincante celles obtenues à partir des agglomérations de 50 000 à 100 000 habitants (Léger, 2012 b).

Incontestablement, l'examen de la dynamique sociodémographique des villes moyennes et sa comparaison avec celle des autres catégories d'aires urbaines depuis la fin des années 60 révèlent les difficultés que connaît cette strate urbaine : dans les villes moyennes, la croissance de la population et celle du nombre de cadres ont été le plus souvent moins importantes que celle de la France métropolitaine. Si elles continuent d'avoir un rôle structurant important à l'échelon régional où elles exercent une fonction d'interface entre, d'une part, la capitale régionale et, d'autre part, les petites villes et les espaces ruraux, elles ont été considérablement distancées à l'échelle nationale par les aires urbaines de plus grande taille qui ont, de plus en plus, concentré les pôles de formation supérieur et les emplois auxquels sont destinés les diplômés de l'enseignement supérieur. Mais ce que révèle la démarche méthodologique mise en œuvre à l'échelle régionale, c'est le recul de ces villes au sein même de leur propre région. D'une manière générale, la dynamique sociodémographique des ensembles régionaux d'aires urbaines de taille moyenne a été moins importante, tant sur le plan strictement démographique que sur celui de l'attractivité économique, que celle de chaque région. Seules les aires urbaines de taille moyenne de la région Méditerranée s'en tirent mieux, tant sur le plan national par rapport aux autres villes moyennes, qu'au niveau régional par rapport aux évolutions locales.

En dépit des différences observées d'une région à l'autre, les caractéristiques et les évolutions sociodémographiques des villes moyennes restent très cohérentes les unes par rapport aux autres. La construction *a priori* d'une catégorie d'aires urbaines de taille moyenne à partir d'un seul critère démographique (le nombre d'habitants à un moment donné)

paraît ainsi légitimé par l'analyse longitudinale des caractéristiques et des dynamiques sociodémographiques. Les aires urbaines comptant de 20 000 à 200 000 habitants présentent en effet des particularités suffisamment proches les unes des autres et éloignées de celles des aires urbaines de plus grande et de plus petite taille pour en faire un objet non seulement réel, mais également clairement identifiable.

## Références bibliographiques

- AUBRY B., BERGOUIGNAN Ch., CAUCHI-DUVAL N., PARANT A., 2005, « L'évolution de la population de la France depuis 1946 : tendances et perspectives », in Ch. Bergouignan, C. Blayo, A. Parant, J.-P. Sardon et M. Tribalat (dir.), *La population de la France : Évolutions démographiques depuis 1946. Tome 1*, CUDEP, Pessac, pp. 49-76.
- BACCAÏNI B., 2007, « Les flux migratoires interrégionaux depuis 50 ans », *Population*, 1, vol. 62, pp. 143-160.
- BRUNET R., 1997, *Territoires de France et d'Europe (raisons de géographes)*, Belin, Paris, 319 p.
- BRUTEL, C., 2011, « Un maillage du territoire français. 12 aires métropolitaines, 29 grandes aires urbaines », *Insee Première*, n° 1333.
- BRUTEL C., LEVY D., 2011, « Le nouveau zonage en aires urbaines de 2010. 95 % de la population vit sous l'influence d'une ville », *Insee Première*, n° 1374.
- CHALARD L., DUMONT G.-F., 2011, « L'armature urbaine de l'emploi en France », *Population & Avenir*, n° 704, pp. 4-7.
- DÉLÉGATION INTERMINISTÉRIELLE À L'AMÉNAGEMENT ET À LA COMPÉTITIVITÉ DES TERRITOIRES (DIACT), 2007, *Les villes moyennes françaises*, coll. « Travaux », La documentation française, Paris, 64 p.
- DEMAZIÈRE Ch., 2011, « État des lieux et pistes pour des recherches appliquées », *Revue Urbanisme*, n° 378, pp. 74-76.
- DE ROO P., 2011, « Des charnières territoriales à conforter », *Revue Urbanisme*, n° 378, pp. 39-43.
- DUMONT G.-F., 2012, « Un meurtre géographique : la France rurale », *Population & Avenir*, n° 707, p. 3.

FLOCH J.-M., LEVY D., 2011, « Le nouveau zonage en aires urbaines de 2010. Poursuite de la périurbanisation et croissance des grandes aires urbaines », *Insee Première*, n° 1375.

GUIEYSSE J.-A., REBOUR T., 2013, « Villes et campagnes : comment les différencier ? », *Population & Avenir*, n° 712, pp. 14-17.

HÉRAUD J.-A., NONN H., 2013, « Le développement métropolitain de Strasbourg », *Les Cahiers de l'Association de Prospective Rhénane*, volume n° 6, Néothèque, Strasbourg.

KERSUZAN C., CAILLOT M., BERGOUIGNAN Ch., 2010, « Portrait démographique des grandes aires urbaines de province », *Cahiers de démographie locale 2009*, Néothèque, Strasbourg, pp. 9-69.

LAGANIER J., VIENNE D., 2009, « Recensement de la population de 2006. La croissance retrouvée des espaces ruraux et des grandes villes », *Insee Première*, n° 1218.

LÉGER J.-F., 2012a, « Les villes moyennes en perte ? », *Population & Avenir*, n° 706, pp. 4-7.

LÉGER J.-F., 2012b, « L'évolution sociodémographique des villes moyennes de 1968 à 2006 », *Espace populations, sociétés*, 2011-3, pp. 557-576.

LÉGER J.-F., 2014a, « La répartition géographique des retraités : les 6 France », *Population & Avenir*, n° 716, pp. 4-7.

LÉGER J.-F., 2014b, « Plus de diplômés, plus d'inégalités territoriales ? », *Population & Avenir*, n° 718, pp. 4-7.

NONN H., WOESSNER R., 2012, « L'urbanisation de l'Alsace à l'aube du développement durable », *Les Cahiers de l'Association de Prospective Rhénane*, volume n° 4, Néothèque, Strasbourg.

TANGUY P., 2012, « L'attractivité différenciée des grandes métropoles régionales », *Population & Avenir*, n° 709, pp. 4-7.

VAN PUymbroeck C., REYNARD R., 2010, « Répartition géographique des emplois », *Insee Première*, n° 1278.

## Annexe 1 : La création d'une base historique des recensements de population (1968-2009)

Le suivi longitudinal des caractéristiques sociodémographiques des villes moyennes suppose de disposer de données harmonisées sur une période de temps longue. Des extraits des fichiers des recensements généraux de population (RGP) de 1962 à 1999 (au ¼, au 1/5<sup>e</sup> ou au 1/20<sup>e</sup> selon les années) sont, pour les chercheurs uniquement (*quid* des autres utilisateurs ?), aisément disponibles auprès du Centre Maurice Halbwachs<sup>(11)</sup>; des fichiers détails issus de l'enquête annuelle de recensement (EAR) depuis 2006 peuvent de leur côté être librement téléchargés sur le site internet de l'Insee. Mais leur mise en relation souffre d'une hétérogénéité des catégories statistiques utilisées d'une collecte à l'autre. C'est pour remédier à cette difficulté que le projet Saphir (Système d'analyse de la population par l'historique des recensements) a été initié dès la fin des années 80 et développé dans les années 90 par Bernard Aubry au sein de la Direction régionale de l'Insee-Alsace. Mais cette ressource statistique considérable, qui harmonisait notamment les données des recensements de 1962 à 1990 - les plus difficiles à rendre cohérentes - est seulement accessible aux agents de l'Insee. La version disponible sur le site internet de l'Insee, étendue au recensement de 1999, a en effet été amputée de très nombreuses variables et présente peu d'intérêt pour l'étude des évolutions démographiques territoriales (la localisation géographique à la commune des individus est par exemple absente, ce qui rend impossible toute approche localisée même à des niveaux territoriaux très agrégés).

Pour conduire des approches longitudinales cohérentes à partir des données des recensements, il faut donc au préalable engager un travail informatique très lourd nécessitant à la fois un temps, des compétences et des outils techniques considérables, ressources dont disposent peu d'utilisateurs potentiels de ces données, y compris ceux dont le métier consiste précisément en la production d'informations de nature socio-démographique.

---

(11) Au sein du Centre Maurice Halbwachs, l'ADISP (Archives de Données Issues de la Statistique Publique) constitue un fonds de grandes enquêtes et de bases de données intéressant les sciences sociales grâce à des conventions signées avec l'Insee, plusieurs services statistiques ministériels et d'autres institutions publiques. Il met ce fonds à disposition des chercheurs et peut également apporter, sur demande, des conseils sur l'utilisation des données.

Bernard Aubry, soutenu par l'association de prospective rhénane (APR) et encouragé par de nombreux chercheurs intéressés par les perspectives qu'ouvre une telle base de données, a donc mis à profit l'expérience qu'il avait acquise avec la mise au point de Saphir en complétant les séries harmonisées de 1968 à 1999 par un travail de compilation des données très riches et facilement accessibles des enquêtes annuelles de recensement (EAR) de 2006 à 2009<sup>(12)</sup>. De cette manière, on dispose donc d'une ressource statistique cohérente pour une période couvrant plus de 40 ans. Ce travail sur la dynamique sociodémographique des villes moyennes est un nouvel exemple des possibilités qu'elle offre<sup>(13)</sup>.

Cette base de données n'est toutefois pas parfaite<sup>(14)</sup>. En effet, aussi séduisantes qu'elles puissent paraître, les données mises en ligne par l'Insee présentent quelques limites qu'il est difficile, à ce stade, de réduire complètement. C'est notamment le cas de certaines informations relatives à la localisation des individus :

- Dans les données diffusées à partir des EAR, l'unité géographique élémentaire de localisation des individus est différente d'un fichier à l'autre : c'est par exemple la commune de résidence dans le fichier détail sur la mobilité résidentielle, tandis que c'est le canton-ville dans le fichier sur les caractéristiques de la population. Si l'on veut rapprocher les données de ces deux fichiers, on est donc obligé de travailler à l'échelle agrégée du canton-ville, ce qui réduit les possibilités d'analyse fine des dynamiques territoriales, notamment en milieu périurbain et rural.
- Le rapprochement de données recueillies lors de recensements différents est altéré par les ruptures de continuité des périmètres territoriaux des communes (fusion, défusion) qui conduisent à des variations démographiques artificielles parfois considérables à une échelle très localisée. Certes, grâce à l'historique de ces fusions et diffusions,

---

(12) On est d'ailleurs surpris par le contraste saisissant entre la richesse des informations disponibles dont le millésime est postérieur à 2005 (toutes les données issues des exploitations des EAR depuis 2006 présentées sous des formats différents - chiffres clés, bases de données détaillées, fichiers détails comprenant plus de 13 millions d'individus) et la pauvreté de celles issues des RGP réalisés auparavant.

(13) Deux travaux fondés au moins en partie sur l'exploitation de cette base de données ont déjà été publiés (Nonn, Woessner, 2012 ; Héraud, Nonn, 2013).

(14) Pour plus de précisions sur cette base de données on pourra consulter les ressources documentaires mises en ligne par Bernard Aubry sur le site de l'APR : <http://aubry.apr-strasbourg.org/>



il est possible de reconstruire des séries homogènes, mais là encore au prix d'un investissement important.

- Si les problèmes d'harmonisation formelle sont relativement faciles à résoudre quand on en a la volonté, on se heurte en revanche à d'autres difficultés lorsque la délimitation des espaces repose sur des critères fonctionnels comme c'est le cas dans la délimitation du périmètre des aires urbaines. Ainsi, en quarante ans, la morphologie des territoires s'est beaucoup modifiée ; le concept d'aire urbaine en vigueur actuellement (1999 ou 2010) avait-il un sens il y a 40 ans ? On pourrait certes « calculer » des aires urbaines en 1962, 1968, 1975, etc., selon le même procédé que celui en vigueur en 2010, mais que vaut l'exercice ? Faut-il ou non conserver les mêmes paramètres (attraction vers le centre d'au moins 40 % de la population) ? Au minimum, il faudrait créer une nomenclature historique des territoires : à la commune on pourrait ainsi faire correspondre le code de l'agglomération ou celui de l'aire urbaine du recensement correspondant.

Ces options de diffusion retenues par l'Insee affectent les analyses démographiques à l'échelle locale. Ces quelques exemples soulignent également le travail qu'il reste à accomplir. Mais on peut s'étonner qu'il faille attendre une initiative privée soutenue par une association pour bénéficier d'une telle base historique des recensements. Et ce d'autant plus qu'à l'étranger, un projet visant à collecter, harmoniser et diffuser des échantillons de micro-données anonymisées de recensements de tous les pays du monde (IPUMS-International<sup>(15)</sup>) a déjà été mis en œuvre afin de faciliter le travail des utilisateurs. L'accès aux données est certes limité aux chercheurs. L'inscription au site passe par la rédaction d'un texte de motivation. La prise en main est rapide pour qui est familier des téléchargements des bases de données volumineuses. Le fichier est en format ASCII, mais pour le lire, l'utilisateur a le choix entre trois programmes : SAS, SPSS et STATA qui lui sont proposés automatiquement.

---

(15) Avec un financement issu essentiellement du National Institut of Health (NIH) des Etats-Unis, l'harmonisation et la documentation complète des données sont organisées par le Minnesota Population Center, en parallèle avec des activités similaires portant sur d'autres parties du monde avec le financement de la National Science Foundation.

Les micro-données de recensements disponibles sur IPUMS concernent tous les continents, avec la mise à disposition des échantillons de micro-données de recensements de 62 pays : 185 échantillons, 400 millions d'enregistrements (juin 2011) remontant parfois jusqu'au début des années 60. Pour en savoir davantage sur le contenu et la diffusion des données, on pourra consulter le lien suivant : <https://international.ipums.org/international/>

Cette démarche institutionnelle et collective offre en outre l'avantage de produire une ressource statistique qui fait l'objet de nombreux contrôles de cohérence. De ce fait, les risques d'erreur dans l'appariement des fichiers et la création des variables sont moindres que dans les cas où ce travail considérable de programmation informatique est initié par des acteurs isolés (même quand ils sont très compétents).

Pourquoi l'Insee ne propose-t-il donc pas une ressource comparable à l'échelle de la France, ouverte au plus grand nombre et qui permettrait aux différents utilisateurs de travailler à partir de données collectivement validées ? On pourrait aussi envisager que ce travail se fasse en collaboration avec les autres acteurs institutionnels spécialisés dans la production et l'analyse de données quantitatives. Le travail pourrait ainsi être encore plus ambitieux : cette ressource pourrait par exemple être enrichie par l'association des fichiers individuels issus des recensements et des autres enquêtes menées par l'Insee comme l'enquête emploi (EE) en continu afin de constituer un fichier unique EAR-EE. Cela permettrait de valoriser le travail considérable de collecte réalisée par l'Insee, de rentabiliser les coûts importants de ces opérations tout en diminuant l'investissement méthodologique long et d'une certaine manière coûteux de tous les acteurs publics de la recherche et plus largement de tous ceux dont la réflexion s'appuie sur une mise en perspective historique des dynamiques sociodémographiques contemporaines.

Enfin, il n'est pas inutile de rappeler que l'Europe, depuis maintenant plus de 30 ans, ne cesse de souligner la nécessité d'entrer dans une « *Société de la connaissance* » (Lisbonne 1980) et de prôner la « *Recherche et l'innovation* » (Programmes Cadres pour la Recherche et le Développement). Même si, dans un premier temps, il n'était mené qu'à l'échelle de la France, ce travail de mutualisation et de diffusion au plus grand nombre des bases de données historiques serait une occasion de mettre en pratique ces belles intentions. Et dans un contexte national caractérisé par un scepticisme croissant à l'égard des institutions européennes comme l'ont récemment montré les résultats des dernières élections européennes, aucune action concrète n'est à négliger : le débat sur l'harmonisation et la diffusion des données produites par la statistique publique dépasse donc très largement le microcosme des producteurs et utilisateurs des données quantitatives.

## Annexe 2 : Liste des aires urbaines de taille moyenne

Commune-centre de l'aire urbaine	Nombre de communes	Population municipale 2010
<b>Aires urbaines de 100 000 à 200 000 habitants</b>		
Troyes	149	189 811
Angoulême	108	178 496
Valence	41	173 973
Saint-Brieuc	49	169 638
Montbéliard	121	162 582
Béziers	40	160 425
Niort	77	151 254
Vannes	33	147 559
Chartres	92	144 057
Bourges	72	138 550
Thionville	15	134 692
Boulogne-sur-Mer	49	133 109
Chalon-sur-Saône	91	132 939
Maubeuge (partie française)	55	129 934
Arras	114	128 598
Colmar	40	127 523
Calais	32	126 395
Blois	75	125 994
Beauvais	126	124 746
Quimper	21	124 621
Laval	48	120 458
Bourg-en-Bresse	72	120 367
Cherbourg-Octeville	51	117 381
Creil	23	116 627
Tarbes	110	115 713
La Roche-sur-Yon	25	115 612
Belfort	68	113 152
Alès	52	112 212
Vienne	40	111 644
Évreux	88	111 433

Commune-centre de l'aire urbaine	Nombre de communes	Population municipale 2010
Saint-Quentin	99	111 204
Agen	64	110 953
Roanne	50	107 741
Charleville-Mézières	103	106 461
Cholet	24	103 836
Montauban	33	103 404
Nevers	58	102 909
Sarrebruck (ALL) - Forbach (partie française)	25	102 895
Brive-la-Gaillarde	46	102 102
Périgueux	57	101 287
<b>Aires urbaines de 50 000 à 100 000 habitants</b>		
Mâcon	68	99 875
Ajaccio	53	98 827
Compiègne	47	97 783
Carcassonne	71	96 559
Albi	47	96 335
Épinal	75	93 619
Châteauroux	45	93 590
Auxerre	73	92 794
Fréjus	3	92 029
Bâle (SUI) - Saint-Louis (partie française)	77	91 405
Bastia	54	91 326
Saint-Omer	54	89 306
Cluses	25	89 084
Narbonne	24	89 005
Sète	7	88 116
Thonon-les-Bains	31	86 394
Rodez	39	83 568
Vichy	37	82 815
Dieppe	72	80 943
Châlons-en-Champagne	66	80 713
Bergerac	67	80 523
Montluçon	39	79 350

Commune-centre de l'aire urbaine	Nombre de communes	Population municipale 2010
Draguignan	10	78 938
Armentières (partie française)	10	77 579
Le Puy-en-Velay	50	73 867
Menton - Monaco (partie française)	12	73 354
Montélimar	29	73 211
Longwy (partie française)	56	72 986
Saint-Malo	16	72 282
Romans-sur-Isère	28	71 793
Châtelleraut	33	70 534
Mont-de-Marsan	47	69 584
Montargis	35	69 417
Alençon	66	67 636
Castres	26	67 374
Cambrai	37	66 060
Dole	75	65 696
Aurillac	52	65 042
Lannion	26	64 814
Dax	31	63 478
Soissons	63	63 242
Moulins	39	61 886
Saintes	40	61 733
Sens	46	61 494
La Teste-de-Buch - Arcachon	4	61 457
Gap	39	60 730
Haguenau	7	59 532
Dreux	27	59 515
Vesoul	111	59 333
Aubenas	59	58 042
Lons-le-Saunier	101	58 039
Salon-de-Provence	4	57 599
Berck	31	57 593
Villeneuve-sur-Lot	26	56 667
Rochefort	20	55 740

Commune-centre de l'aire urbaine	Nombre de communes	Population municipale 2010
Arles	2	55 566
Saint-Dizier	43	53 864
Laon	75	52 772
Saint-Dié-des-Vosges	38	52 661
Saint-Lô	51	51 769
Saint-Cyprien	11	50 424
<b>Aires urbaines de 20 000 à 50 000 habitants</b>		
Lunel	9	48 613
Les Sables-d'Olonne	6	48 036
Louviers	20	48 030
Royan	14	47 979
Cognac	35	47 763
Flers	42	46 170
Montceau-les-Mines	11	45 814
Annonay	25	45 577
Sarreguemines (partie française)	24	45 255
Sallanches	11	44 888
Lisieux	45	44 736
Saumur	20	44 620
Cahors	44	44 268
Chaumont	65	43 186
Fougères	20	43 066
Abbeville	37	42 027
Oyonnax	22	41 621
Auch	47	40 878
Verdun	64	40 658
Vendôme	36	40 172
Albertville	22	40 169
Morlaix	11	39 989
Sarrebourg	52	38 670
Dives-sur-Mer	32	38 401
Le Creusot	11	38 201
Saint-Avold (partie française)	9	37 554

Commune-centre de l'aire urbaine	Nombre de communes	Population municipale 2010
Manosque	8	36 945
Épernay	19	36 930
Libourne	8	36 042
Marmande	22	35 993
Beaune	25	35 736
Vierzon	11	35 325
Château-Thierry	35	34 790
Bar-le-Duc	42	33 798
Pamiers	29	33 690
Saint-Amand-les-Eaux	11	33 355
Vernon	5	32 851
Granville	17	32 834
Vitry-le-François	62	32 263
Sedan	20	32 192
Eu	26	31 850
Guéret	32	31 801
Tournon-sur-Rhône	12	31 677
Dinard	10	31 638
Thann - Cernay	9	31 475
Tulle	25	31 390
Sablé-sur-Sarthe	21	31 289
Pontarlier	20	30 857
Saint-Gaudens	40	29 598
Guebwiller	8	29 422
Vire	34	29 306
Beaucaire	2	29 243
Redon	9	29 020
Pont-Audemer	28	28 712
Millau	13	28 314
Romorantin-Lanthenay	11	28 044
Vitré	12	27 923
Fontenay-le-Comte	17	27 775
Mayenne	16	27 666

Commune-centre de l'aire urbaine	Nombre de communes	Population municipale 2010
Fécamp	13	27 302
Saint-Hilaire-de-Riez	6	27 282
Dinan	9	27 175
Thouars	19	26 944
Montbrison	13	26 818
Hazebrouck	4	26 572
Issoire	30	26 544
Auray	4	26 391
Guingamp	13	25 986
Concarneau	2	25 885
Castelsarrasin	4	25 795
Mazamet	8	25 728
Digne-les-Bains	23	25 697
Challans	3	25 544
Figeac	33	25 299
Lunéville	8	25 164
La Bresse	14	25 159
Château-Gontier	15	24 905
Lillebonne	13	24 840
Saint-Marcellin	16	24 822
Agde	1	24 567
Autun	22	24 505
Châteaubriant	10	24 180
Pont-à-Mousson	7	24 066
Châteaudun	18	23 386
Penmarch	7	23 221
Oloron-Sainte-Marie	28	23 182
Pontivy	7	23 078
Tergnier	7	22 939
Bayeux	22	22 770
Brignoles	4	22 763
Argentan	25	22 742
Toul	4	22 646



Commune-centre de l'aire urbaine	Nombre de communes	Population municipale 2010
Gien	7	22 563
Bagnols-sur-Cèze	4	22 331
Remiremont	6	22 071
Lourdes	33	21 822
Saint-Brevin-les-Pins	4	21 774
Apt	11	21 347
La Ferté-Bernard	22	21 337
Castelnaudary	16	21 217
Saint-Amand-Montrond	22	20 817
Privas	14	20 436
Saverne	9	20 359
Chauny	10	20 338
Parthenay	10	20 012
Villefranche-de-Rouergue	16	20 008

Source : Insee, EAR 2010

Bernard AUBRY, Jean-François LÉGER

### **Les villes moyennes françaises : une catégorisation à l'épreuve des dynamiques sociodémographiques**

L'étude des villes moyennes se heurte dès le départ à la difficulté d'en donner une définition qui fasse l'unanimité. Il existe en effet plusieurs critères de délimitation de la ville (politique, morphologique, fonctionnel) qui présentent tous une certaine instabilité dans le temps. En outre, il est possible d'adopter différents seuils démographiques pour distinguer les villes moyennes des plus grandes et des plus petites ; de plus, si les bornes de l'intervalle défini sont fixes dans le temps, les effectifs des populations ne le sont pas et peuvent donc s'en affranchir.

Devant ces limites, on peut considérer que les villes moyennes sont bien « un objet réel non identifié » et qu'à ce titre il est impossible à appréhender de manière scientifique. Mais on peut aussi soumettre les imperfections d'une catégorisation *a priori* à un examen des caractéristiques de cet ensemble saisies d'un point de vue transversal et longitudinal et ainsi se donner l'opportunité d'évaluer la légitimité de cette catégorie « villes moyennes ». C'est ce que nous proposons dans cet article.

L'analyse des caractéristiques et de la dynamique sociodémographiques sur plus de 40 ans (1968-2010) de l'ensemble des aires urbaines françaises comptant de 20 000 à 200 000 habitants en 2010 met en évidence une homogénéité interne et une hétérogénéité externe suffisamment importantes pour légitimer *a posteriori* cette catégorisation initiale. Certes, toutes les villes moyennes n'ont pas connu la même trajectoire sociodémographique depuis la fin des années 60 et elles n'ont pas toutes les mêmes caractéristiques en 2010. Mais au-delà des inévitables différences, elles semblent suivre, tant au niveau national que régional, un modèle d'évolution commun qui les distingue nettement des autres catégories d'aires urbaines françaises.



# L'évolution sociodémographique des villes moyennes en Wallonie de 1991 à 2011

Thierry EGGERICKX\*, Jean-Paul SANDERSON\*

Depuis plusieurs décennies, on observe en Belgique une dualisation sociale de plus en plus marquée entre, d'une part, les grandes agglomérations urbaines qui se paupérisent de plus en plus et, d'autre part, les espaces périurbains qui accueillent des populations de plus en plus favorisées (Eggerickx et *al.*, 2002). Cette situation aboutit à une structuration de l'espace belge où les régions périurbaines, situées autour des grandes villes, sont de plus en plus fermées à l'immigration de populations socialement défavorisées qui, *de facto*, se retrouvent soit « enfermées » dans les grandes villes, soit obligées de migrer vers des communes plus excentrées (Eggerickx et Sanderson, 2013). Par ailleurs, travaillant sur la mortalité à l'échelle communale, on a pu mettre en évidence une surmortalité relative des grandes villes par rapport à leur espace périurbain (Eggerickx et Sanderson, 2010).

Comment se positionnent les villes moyennes dans ce schéma sociodémographique ? Se confondent-elles au profil qui prévaut dans les grandes villes ou, au contraire, s'en écartent-elles ? En d'autres termes, les villes moyennes « obéissent-elles » au même schéma de paupérisation et de dualisation sociodémographique des grandes villes par rapport à leur périphérie, ou bien au contraire proposent-elles un ou d'autres types de profils ? Pour répondre à cette interrogation, nous avons privilégié deux angles démographiques différents mais complémentaires :

- 1) *L'étude de l'évolution de la mortalité différentielle entre les villes moyennes et leur périphérie.* Si la surmortalité urbaine est une tendance démographique récurrente aux 18<sup>e</sup> et 19<sup>e</sup> siècles, elle a disparu progressivement au cours du 20<sup>e</sup> siècle, dans un contexte global

---

\* Centre de Recherche en Démographie et Sociétés, Université de Louvain, Belgique.  
Courriels : thierry.eggerickx@uclouvain.be ; jean-paul.sanderson@uclouvain.be

d'amélioration des chances de survie et dans un contexte particulier d'assainissement du cadre de vie urbain (hygiène publique, aménagement urbain visant à dédensifier le tissu de logements insalubres, Haussmanisation...). Depuis plus de deux décennies, on observe au contraire une résurgence et un accroissement de cette surmortalité urbaine dans les grandes villes (Eggerickx et Sanderson, 2010). Qu'en est-il des villes moyennes ?

2) *L'étude des caractéristiques sociales des migrants.* Nos travaux récents ont démontré que la dualisation sociale entre les grandes agglomérations urbaines et leurs espaces périurbains était en grande partie liée à un tri social qui opère tant à l'émigration des agglomérations qu'à l'émigration des espaces périurbains. Les villes moyennes obéissent-elles à ce schéma ? Comment a évolué leur profil migratoire à l'heure où elles sont la cible du « retour à la ville » prôné par les autorités publiques wallonnes ? Qui accueillent-elles ? Qui « repoussent-elles » ?

L'intérêt de ce travail est double ; il est à la fois politique et scientifique. D'une part, les villes moyennes constituent aujourd'hui un enjeu politique important. En effet, la politique régionale d'aménagement du territoire préconise actuellement une densification des noyaux d'habitats et prône une politique de « retour vers la ville ». Dans ce contexte, deux cibles ont été identifiées : les grandes villes et les villes moyennes qui sont perçues comme une alternative pour ceux qui ne souhaitent pas résider dans les grandes agglomérations.

D'autre part, l'évolution sociodémographique des villes moyennes belges n'a guère fait l'objet de beaucoup d'études. Les travaux sur les grandes villes sont assez nombreux (Debuisson et *al.*, 1993) ; De Corte et *al.*, 2003 ; Vandermotten et *al.*, 1999) tandis que le monde rural a fait l'objet de quelques études récentes (Hermia et *al.*, 2005 ; Sanderson, 2006). En définitive, les villes moyennes, à la fois trop petites pour être des métropoles régionales méritant beaucoup d'attention et trop grandes ou trop peuplées pour relever des études sur le monde rural, suscitent peu la curiosité des démographes, si ce n'est au gré de monographies locales (Hermia et *al.*, 2007) ou dans des études générales analysant l'ensemble des communes d'une région ou du pays (Grimmeau et *al.*, 2012). Notre objectif est de pallier partiellement cette carence.

Mais avant d'aborder le cœur de nos interrogations, il importe au préalable de définir la notion de ville moyenne et d'identifier les différents types rencontrés en Wallonie.

## Villes moyennes : définition et caractéristiques sociodémographiques

La définition de l'objet de notre étude est malaisée ; entre les grandes villes, reconnues comme des métropoles régionales, et les communes rurales, il y a une gamme très large de situations dont toutes ne relèvent pas forcément de la ville moyenne. Pour définir celle-ci, L. Vadelorge (2013) analyse trois critères différents : la taille, la place dans la hiérarchie urbaine régionale et le rôle économique. Selon cet auteur, aucun de ces critères n'est entièrement satisfaisant. En effet, ils aboutissent inévitablement à considérer comme un ensemble des entités ayant des caractéristiques sociodémographiques mais aussi politiques et historiques très différentes. Dans tous les cas (Cassaigne, 2010), on aboutit à des ensembles hétérogènes, un élément dont il faudra tenir compte avant toute analyse.

Pour cette étude, la qualité de ville moyenne a été définie sur la base de deux critères démographiques :

- *La taille des populations* définit des seuils minimal et maximal en-deçà et au-delà desquels l'entité considérée ne peut être considérée comme une ville moyenne. Le seuil maximal est assez aisé à fixer puisqu'en Belgique on définit les grandes villes comme les communes comptant plus de 50 000 habitants<sup>(1)</sup>. Le seuil minimal est celui généralement préconisé dans une majorité d'études sur les villes moyennes, soit 20 000 habitants (Valedorge, 2013 ; Santamaria, 2000).
- *La densité de population* vient compléter ce critère de taille. En Belgique, un processus de fusion des communes est mis en place vers 1975. L'objectif était de réaliser des économies d'échelle en fusionnant des communes voisines dont la taille était parfois très petite (moins de 100 habitants). Dans certains cas, une commune

---

(1) Définition reprise des différents textes portant sur la mise en œuvre de la politique des grandes villes (Harou et Lejeune, 2012).

peut atteindre la taille critique de 20 000 habitants tout en restant une commune essentiellement rurale. Nous avons donc retenu, en complément du critère de taille, le seuil de densité de population défini par Eurostat pour identifier les espaces urbains, soit plus de 500 habitants par km<sup>2(2)</sup>.

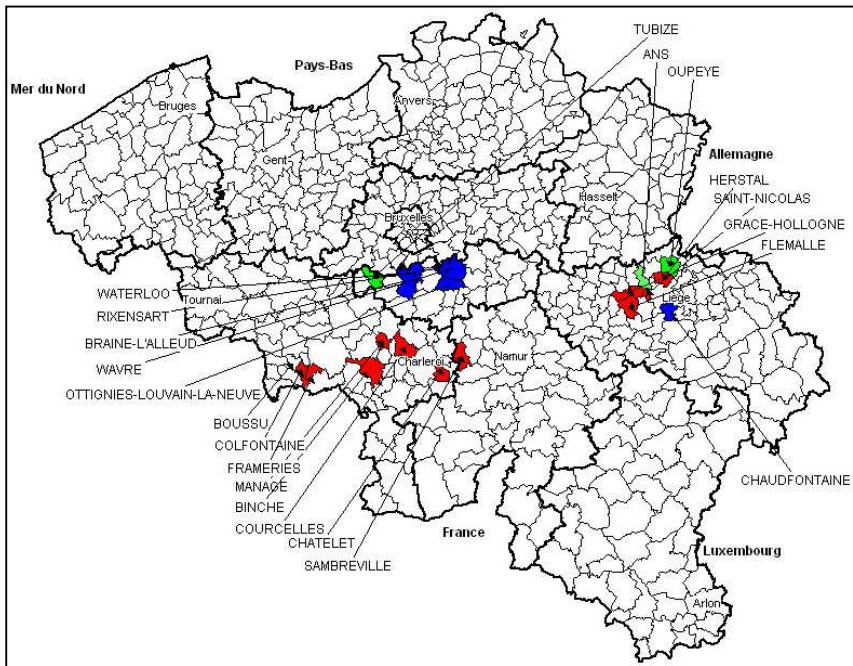
La combinaison de ces deux critères aboutit à l'identification de 21 villes moyennes (tableau 1) ; seule la province de Luxembourg (au sud du pays) ne compte aucune entité de ce type (carte 1).

Tableau 1. Liste des entités définies comme villes moyennes

<b>Villes moyennes</b>					
Villes	Population en 2011	Densité (hab/km <sup>2</sup> )	Villes	Population en 2011	Densité (hab/km <sup>2</sup> )
Ans	27 528	1 179	Herstal	36 292	1 542
Binche	32 190	531	Manage	21 812	1 113
Boussu	20 059	1 002	Ottignies-Louvain-la-Neuve	27 380	831
Braine-L'Alleud	35 259	676	Oupeye	23 720	657
Châtelet	35 452	1 312	Rixensart	21 271	1 213
Chaufontaine	20 607	807	Saint-Nicolas	23 101	3 377
Colfontaine	20 480	1 504	Sambreville	27 197	795
Courcelles	29 706	671	Tubize	21 461	657
Flémalle	25 777	703	Waterloo	28 986	1 378
Frameries	20 679	797	Wavre	31 033	742
Grâce-Hollogne	22 503	657			
<b>Grandes villes</b>					
Villes	Population en 2011	Densité (hab/km <sup>2</sup> )	Villes	Population en 2011	Densité (hab/km <sup>2</sup> )
Charleroi	200 827	1 967	Namur	105 419	600
La Louvière	76 568	1 192	Seraing	60 557	1 714
Liège	185 639	2 675	Tournai	67 379	315
Mons	90 935	621	Verviers	53 148	1 607
Mouscron	52 492	1 310			

(2) Le critère de densité utilisé ici peut fournir matière à discussion puisque la commune de Tournai est considérée par sa taille comme une grande ville (Harou et Lejeune, 2012) alors que sa densité est inférieure à 500 habitants par km<sup>2</sup>.

Carte 1. Carte de localisation des communes wallonnes définies comme des villes moyennes



Bien qu'elles aient en commun des critères de taille et de densité, ces villes moyennes n'en sont pas moins socio-démographiquement très différentes les unes des autres. En effet, la liste (tableau 1) comprend des villes appartenant au milieu périurbain brabançon (au sud de Bruxelles) comme Ottignies-Louvain-la-Neuve, Wavre, etc., *a priori* plus riches, et des communes de l'ancien sillon industriel wallon comme Flémalle, Binche, etc., *a priori* nettement moins favorisées.

L'examen de trois indicateurs liés au vieillissement de la population (âge moyen, proportion de moins de 20 ans et proportion de 60 ans et plus) révèle que les situations de ces villes moyennes sont parfois diamétralement opposées : Chaudfontaine, en région liégeoise, est la commune la plus vieille avec un âge moyen de la population de 44,6 ans, soit l'un des plus élevés de Wallonie, tandis qu'à l'opposé, à Ottignies-Louvain-la-Neuve, cet indicateur est de 38,1 ans (tableau 2). Chaudfontaine compte aussi la plus faible proportion de moins de 20 ans (20,8 %) et la plus élevée de 60 ans et plus (29,9 %). La part relative la plus élevée de moins



de 20 ans est observée à Colfontaine, dans le Hainaut (25,9 %), et la plus faible proportion de 60 ans et plus est relevée à Ottignies-Louvain-la-Neuve (18,8 %). Autrement dit, dans leur gestion quotidienne, ces villes moyennes peuvent être confrontées à des problématiques totalement différentes selon, par exemple, la structure par âge de leur population.

Tableau 2. Indicateurs de vieillissement démographique des villes moyennes wallonnes en 2011

Villes	Age moyen de la population	% de - de 20 ans	% de 60 ans et +
Ans	42,39	21,80 %	25,90 %
Binche	41,90	22,20 %	24,90 %
Boussu	40,51	24,10 %	22,50 %
Braine-l'Alleud	40,88	23,50 %	23,50 %
Châtelet	40,44	23,80 %	23,00 %
Chaufontaine	44,62	20,80 %	29,90 %
Colfontaine	39,09	25,90 %	21,40 %
Courcelles	39,98	24,50 %	21,80 %
Flémalle	41,81	22,90 %	25,20 %
Frameries	40,53	24,00 %	22,90 %
Grâce-Hollogne	40,72	23,60 %	22,70 %
Herstal	40,93	23,80 %	23,70 %
Manage	39,61	24,90 %	21,00 %
Ottignies-Louvain-la-Neuve	38,08	23,70 %	18,80 %
Oupeye	41,68	22,80 %	24,80 %
Rixensart	41,74	24,30 %	25,20 %
Saint-Nicolas	40,61	23,80 %	23,80 %
Sambreville	40,95	23,40 %	23,30 %
Tubize	39,67	25,40 %	21,60 %
Waterloo	42,34	24,50 %	26,50 %
Wavre	41,67	23,20 %	24,80 %

Source : RN-Cytise

Ces villes moyennes ne présentent pas non plus des caractéristiques socioéconomiques et démographiques similaires. Afin de prendre en compte ces différences, ces villes ont été regroupées selon leur position sur le baromètre des conditions de vie des communes wallonnes, un indicateur synthétique déjà présenté dans l'édition 2009 des *Cahiers de*

*démographie locale* (Sanderson et Eggerickx, 2010) et dont nous rappelons ci-après les principales caractéristiques et le mode de calcul.

**Encadré : Mode de calcul du baromètre des conditions de vie**

Pour la construction de cet indice, nous avons opté pour une formule simple<sup>(3)</sup> qui se calque sur l'Indicateur de Développement Humain. Le baromètre des conditions de vie se compose d'une série d'indicateurs. La valeur de chaque indicateur a été standardisée de façon à lui donner une valeur comprise entre 0 et 1.

$$\text{Indice} = \frac{\text{valeur observée} - \text{valeur min}}{\text{valeur max} - \text{valeur min}}$$

L'indice synthétique est la moyenne des différents indices calculés. Si 3 indicateurs se trouvent dans la même famille, on peut affecter à chacun d'eux un poids de 1/3. En fonction des objectifs ou de la qualité des données propres à un indicateur, on peut bien évidemment faire varier ce poids. De même, il n'y a pas d'obligation à donner le même poids à chaque famille d'indicateurs.

La valeur de l'indice synthétique est comprise entre 0 et 1. Plus la valeur est proche de 0, plus la situation est favorable ; inversement, plus elle est proche de 1, plus elle est défavorable.

Cet indicateur se compose d'une série de données statistiques décrivant le contexte de vie offert par une commune à ses habitants : il s'agit donc d'un indice synthétique des conditions de vie dans les communes. Il ne reflète en aucun cas des notions aussi personnelles et subjectives que celles de « bonheur », de « bien-être » ou même de « qualité de vie ». De même, il ne vise pas non plus à estimer l'efficacité de la gestion d'une commune ou l'opinion de la population à l'égard de la manière dont elle est gérée. Appréhender le « bien-être », la « qualité de vie », la « qualité d'une gestion communale » aurait nécessité d'autres données (sur la solidarité, sur les réseaux sociaux développés par les individus, sur les finances locales, etc.) dont nous ne disposons pas encore.

---

(3) Nous avons procédé à une analyse en composante principale sur l'ensemble des variables afin de tester la validité des indicateurs sélectionnés pour chacune des dimensions retenues. Elle consiste à regrouper sur un même facteur les indicateurs dont la distribution entre les communes est similaire (ou opposée).

Le baromètre se compose de plusieurs indicateurs répartis en 4 dimensions :

- *la dimension « socio-économique »*<sup>(4)</sup> décrit en quelque sorte le niveau de vie de la population et intègre à la fois des caractéristiques propres aux populations et aux communes. Il se compose d'indicateurs tels que le taux d'emploi, le revenu médian, le niveau d'instruction, la part des enfants vivant en ménage monoparental, etc. ;
- *la dimension « logements »* comprend des indicateurs tels que la superficie moyenne du logement, la présence ou non du chauffage central, le double vitrage, la connexion internet, l'ancienneté du logement, l'appréciation subjective de l'état du logement, etc.<sup>(5)</sup> ;
- *la dimension « environnement »* est sans nul doute la plus pauvre, en raison du manque de données au niveau communal. Nous y avons intégré la proportion d'espaces verts, l'appréciation subjective de la qualité de l'environnement (air, bruit, propreté et esthétique)<sup>(6)</sup> et la satisfaction quant à la présence d'espaces verts ;
- enfin, *la dimension « services offerts par la commune »* inclut les infrastructures scolaires, les crèches, les pharmacies, les maisons de repos, les médecins généralistes rapportés chaque fois à la population soumise au risque de recourir à ces services et la satisfaction quant à l'offre de certains services (santé, transport en commun, administration, commerce...)<sup>(7)</sup>. Cette dimension concerne les champs de la gestion communale.

---

(4) Dans la version précédente du baromètre des conditions de vie des communes wallonnes (Sanderson et Eggerickx, 2010), la dimension « socio-économique » incluait l'espérance de vie à la naissance. Celle-ci a été retirée du calcul dans la mesure où l'un des deux objets de notre analyse est la mortalité. Le résultat final ne varie guère, car en comparant les deux séries de calculs (avec et sans l'espérance de vie), on obtient un coefficient de corrélation de 0,99, soit une identité quasi parfaite.

(5) Il s'agit d'une information extraite de l'Enquête socio-économique de 2001, sur la base de la question : « Que pensez-vous de votre logement ? »

(6) Il s'agit d'une information extraite de l'Enquête socio-économique de 2001, sur la base de la question : « Comment jugez-vous l'environnement immédiat de votre logement du point de vue de la tranquillité, de la pollution, de l'esthétique et de la propreté ? »

(7) Il s'agit d'une information extraite de l'Enquête socio-économique de 2001, sur la base de la question : « Comment jugez-vous les facilités (équipements) offertes dans votre quartier ? »

Les données ayant permis le calcul de cet indicateur couvrent une période d'observation de cinq années (2001-2006).

Sur la base du baromètre des conditions de vie, trois catégories de villes moyennes ont été identifiées (tableau 3) :

- *Les villes moyennes périurbaines* (Waterloo, Rixensart, Ottignies-Louvain-la-Neuve, Braine-L'Alleud, Chaudfontaine, Wavre) : il s'agit de villes dont les habitants connaissent des conditions de vie assez aisées. Elles se regroupent dans les deux premiers déciles de l'indice.
- *Les villes moyennes mixtes* (Tubize, Ans, Oupeye) : il s'agit de villes nettement moins favorisées que les précédentes, mais se situant à la charnière du deuxième et troisième tiers du baromètre. Elles se retrouvent dans les 7<sup>e</sup> et 8<sup>e</sup> déciles.
- *Les villes moyennes d'ancienne industrialisation* (Sambreville, Grâce-Hollogne, Flémalle, Manage, Binche, Courcelles, Saint-Nicolas, Frameries, Herstal, Châtelet, Boussu, Colfontaine) : ces villes se concentrent entre la 240<sup>ème</sup> et la 280<sup>ème</sup> places d'un classement qui compte 281 communes (262 communes wallonnes et 19 communes bruxelloises). Elles se trouvent donc tout en bas de cette hiérarchie urbaine, au niveau des 9<sup>e</sup> et 10<sup>e</sup> déciles de l'indice. Elles constituent un groupe dont les habitants présentent un profil socio-économique très défavorisé.

Les trois grandes villes retenues pour la suite de l'analyse, à titre de comparaison, se partagent entre une position intermédiaire, proche des villes moyennes mixtes (c'est le cas de Namur), et le bas du classement, soit une position proche des villes moyennes d'ancienne industrialisation (c'est le cas de Charleroi et Liège).

Par la suite, nos analyses porteront sur les petites villes regroupées par catégorie. Elles seront systématiquement comparées à ces trois grandes villes : Charleroi, Liège et Namur.

Tableau 3. Position des villes moyennes wallonnes selon le baromètre des conditions de vie (classement sur l'ensemble des communes wallonnes et bruxelloises – années 2001-2006)

Types de ville	Villes	Classement	Valeur de l'indicateur
Villes moyennes périurbaines	Waterloo	4	0,387
	Rixensart	11	0,416
	Ottignies-Louvain-la-Neuve	19	0,436
	Braine-L'Alleud	23	0,442
	Chaufontaine	30	0,448
	Wavre	58	0,47
Villes moyennes mixtes	Tubize	192	0,568
	Ans	205	0,583
	Oupeye	206	0,584
Villes moyennes d'ancienne industrialisation	Sambreville	240	0,634
	Grâce-Hollogne	244	0,639
	Flémalle	248	0,649
	Manage	251	0,654
	Binche	256	0,662
	Courcelles	262	0,672
	Saint-Nicolas	267	0,686
	Frameries	268	0,69
	Herstal	270	0,697
	Châtelet	271	0,698
	Boussu	276	0,728
Colfontaine	280	0,743	
Références : Grandes villes	Namur	157	0,536
	Liège	273	0,692
	Charleroi	277	0,717

## Les données

Cette recherche repose sur le couplage des données individuelles et anonymisées du Registre national (RN) belge de 1991 à 2006 et des recensements de la population de 1991 et de 2001. Les données du Registre national permettent de calculer les tables de mortalité et d'identifier à tout moment le lieu de résidence d'un individu et donc sa migration éventuelle. Les données des recensements permettent de caractériser chaque individu selon sa situation socio-économique et ses conditions de logement. Ces informations nous ont permis, à partir de la mise en oeuvre d'une méthodologie spécifique, de constituer des groupes sociaux (Lord et al., 2011).

Cette méthode est basée sur les recensements de la population qui fournissent des informations sur trois des principales dimensions associées aux inégalités sociales : l'éducation, le statut socioprofessionnel et les conditions de logement. Une fois le choix de ces trois dimensions opéré, il s'agissait de mesurer objectivement le positionnement des modalités de ces trois dimensions au sein du *continuum social*. Certes, intuitivement, on suppose qu'un chômeur est moins bien positionné qu'un cadre, que louer un logement insalubre est moins favorable qu'être propriétaire d'une maison confortable, etc. Mais comment objectiver ces caractéristiques *a priori* ?

Pour « classer » ces modalités de la plus défavorisée à la moins précaire, nous avons utilisé la méthode de *scoring* à partir des données d'enquêtes. Pour le recensement de 1991, nous avons utilisé les résultats de la première vague du PSBH (Panel Study on Belgian Households - Panel démographie familiale) et pour le recensement de 2001, ceux de la première vague de SILC-Belgique (Study on Income and Living Conditions - Étude sur le revenu et les conditions de vie). Les questionnaires de ces enquêtes comportent des parties individuelles et d'autres concernant l'ensemble du ménage (parmi lesquelles le revenu total du ménage, quelle que soit sa provenance : salaire, allocation de chômage, de retraite, etc.). Pour mesurer le positionnement au sein du *continuum social* de chacun, nous avons utilisé le RDUC (revenu selon les unités de consommation), qui est le rapport entre le revenu total du ménage et le

nombre pondéré<sup>(8)</sup> d'individus le constituant. Ensuite, le revenu moyen ou médian (RM) a été calculé pour chacune des modalités correspondant à celles des trois dimensions des recensements, puis mathématiquement standardisé afin d'obtenir un score (positif ou négatif, autour de la moyenne 0) pour chacune des modalités des trois dimensions :

$$\text{Score} = \frac{RDUC - RM}{\text{Ecart - type}}$$

Ce calcul a été effectué pour les années 1991 et 2001. En fonction des réponses (modalités) aux deux recensements, le score correspondant à chacune des modalités a été réaffecté au sein de la base de données exhaustive des recensements de 1991 et de 2001.

L'étape suivante consistait à regrouper ces individus au sein d'agrégats de personnes partageant des similitudes sur les trois dimensions. Nous avons eu recours à l'analyse de classification hiérarchique sur simulation théorique des combinaisons de modalités sur les trois dimensions<sup>(9)</sup>. Pour les situations 1991 et 2001, le seuil des 90 % de l'information maintenue au sein de l'opération de *clustering* a été retenu et, au final, 16 groupes sociaux ont pu être définis pour chaque période<sup>(10)</sup>.

Chaque individu, tant en 1991 qu'en 2001, s'est ainsi vu attribuer un de ces 16 groupes sociaux. Il est donc possible pour chaque individu de mesurer son évolution au sein du *continuum social* ainsi que sa situation résidentielle. De même, au sein de chaque groupe social, un zoom peut être réalisé sur les catégories démographiques définies comme vulnérables (Eggerickx et Sanderson, 2013).

---

(8) Le chef de ménage a plus de poids (1) que son conjoint (0,5), et que chacun de leur(s) enfant(s) (0,5 ou 0,3 - respectivement s'ils ont plus ou moins de 14 ans). Pourquoi le choix de ce type de revenu, au niveau du ménage et non au niveau individuel ? L'hypothèse sous-jacente est que, au sein du ménage dans lequel il vit, un individu, qu'il soit actif, non-actif ou post-actif, a théoriquement accès à l'ensemble des ressources du ménage.

(9) Soit une analyse de classification sur les 7 (niveaux d'éducation) × 9 (catégories socioprofessionnelles) × 10 (logement), soit 630 groupes théoriques.

(10) Les caractéristiques détaillées de chacun de ces groupes sont présentées en annexe dans les tableaux A1 et A2 (cf. pp. 247-248).

## L'évolution de la mortalité dans les villes moyennes de Wallonie : un milieu privilégié ?

La surmortalité urbaine fut une caractéristique démographique récurrente durant des 18<sup>e</sup> et 19<sup>e</sup> siècles notamment ; elle a disparu progressivement au cours du 20<sup>e</sup> siècle, dans un contexte global d'amélioration des chances de survie et d'assainissement du cadre de vie urbain. A la fin du 19<sup>e</sup> siècle, en Wallonie, l'espérance de vie à la naissance diminue à mesure que l'on progresse dans le peuplement des villes, mais la surmortalité urbaine n'apparaît réellement qu'au-delà de 20 000 habitants et serait avant tout le tribut de mauvaises conditions de vie (entassement dans des logements insalubres, systèmes d'égouts et de distribution d'eau inexistantes ou défectueux, etc.) et de la misère. Les villes moyennes de 20 000 à 50 000 habitants n'échappent donc pas à la règle avec, en 1889-1892, une espérance de vie (42 ans) de 9 années inférieure à celle des campagnes (51 ans) et un quotient de mortalité juvénile (1 à 5 ans) de 70 % supérieur à celui des communes de moins de 5 000 habitants (Eggerickx, Debuisson, 1990).

Qu'en est-il de nos jours ? Depuis une trentaine d'années environ, la Wallonie est confrontée à un processus de ségrégation sociale des milieux de résidence, qui consacre une dualité de plus en plus prononcée entre, d'une part, les grandes agglomérations urbaines telles que Charleroi, Liège ou encore Mons, qui cumulent les handicaps sociaux, économiques et environnementaux et, d'autre part, les espaces périurbains (comme par exemple, le Brabant Wallon au sud de Bruxelles) qui bénéficient de meilleures conditions de vie (Sanderson, Eggerickx, 2010 ; Eggerickx, Sanderson, 2013). En d'autres termes, le lieu de résidence se transforme de plus en plus en un marqueur social (Maurin, 2004).

Les conditions différentielles de mortalité demeurent, hier comme aujourd'hui, un excellent proxy des inégalités sociales et professionnelles (Gadeyne, Deboosere, 2002 ; Valkonen, 2002). Comme dans le cas des grandes agglomérations urbaines (Eggerickx, Sanderson, 2010), observe-t-on, au niveau des villes moyennes, un accroissement des inégalités par rapport, d'une part, à la moyenne régionale et, d'autre part, aux espaces ruraux et/ou périurbains ?

Pour répondre à ces questions, nous avons calculé, pour chaque commune identifiée comme ville moyenne, une table de mortalité selon le



sexe centrée sur 5 années d'observation de décès. Les tables de 1979-1983 se basent sur les données des statistiques du mouvement de la population et de l'état-civil produites par la Direction Générale Statistiques et Information Economique (DGSIE), alors que les tables de 2005-2009 se fondent sur les données du Registre national<sup>(11)</sup>.

### *La relative sous-mortalité des villes moyennes en Wallonie*

Le tableau 4 présente pour les deux périodes d'observation l'espérance de vie à la naissance selon le sexe et le milieu de résidence. Nous avons distingué la situation des villes moyennes situées dans les espaces périurbains de celle des villes appartenant aux anciens bassins industriels ; nous mentionnons également les résultats pour un groupe de villes moyennes plus hétérogènes rassemblées dans la catégorie résiduelle « villes mixtes ».

Tableau 4. L'espérance de vie à la naissance (en années) selon le milieu de résidence en Wallonie

Milieu de résidence	Période					
	1979-1983			2005-2009		
	Ensemble	Hommes	Femmes	Ensemble	Hommes	Femmes
Villes moyennes	72,3	68,6	76,0	79,4	76,3	82,3
– périurbaines	74,5	71,2	77,8	81,6	79,1	83,8
– industrielles	71,5	67,6	75,4	78,2	74,8	81,5
– mixtes	72,5	68,9	76,0	79,5	76,4	82,4
Grandes villes	71,6	67,9	75,3	78,1	74,7	81,2
Rural et petites villes*	71,9	68,4	75,6	79,0	76,0	82,0
Wallonie	71,9	68,3	75,6	78,8	75,7	81,8

\* La catégorie « Rural et petites villes » est le groupe de communes « résiduelles » qui n'appartiennent ni à la catégorie des grandes villes ni à celle des villes moyennes.

Source : www.Cytise.be UCL-RN DGSIE-IWEPS

Tant en 1979-1983 qu'en 2005-2009, et tant pour les hommes que pour les femmes, les villes moyennes présentent les espérances de vie les plus élevées, tandis que les grandes villes ont les valeurs les plus basses. Les

(11) Ces données ont été traitées par nos soins dans le cadre du projet CYTISE financé par l'IWEPS de la Région Wallonne.

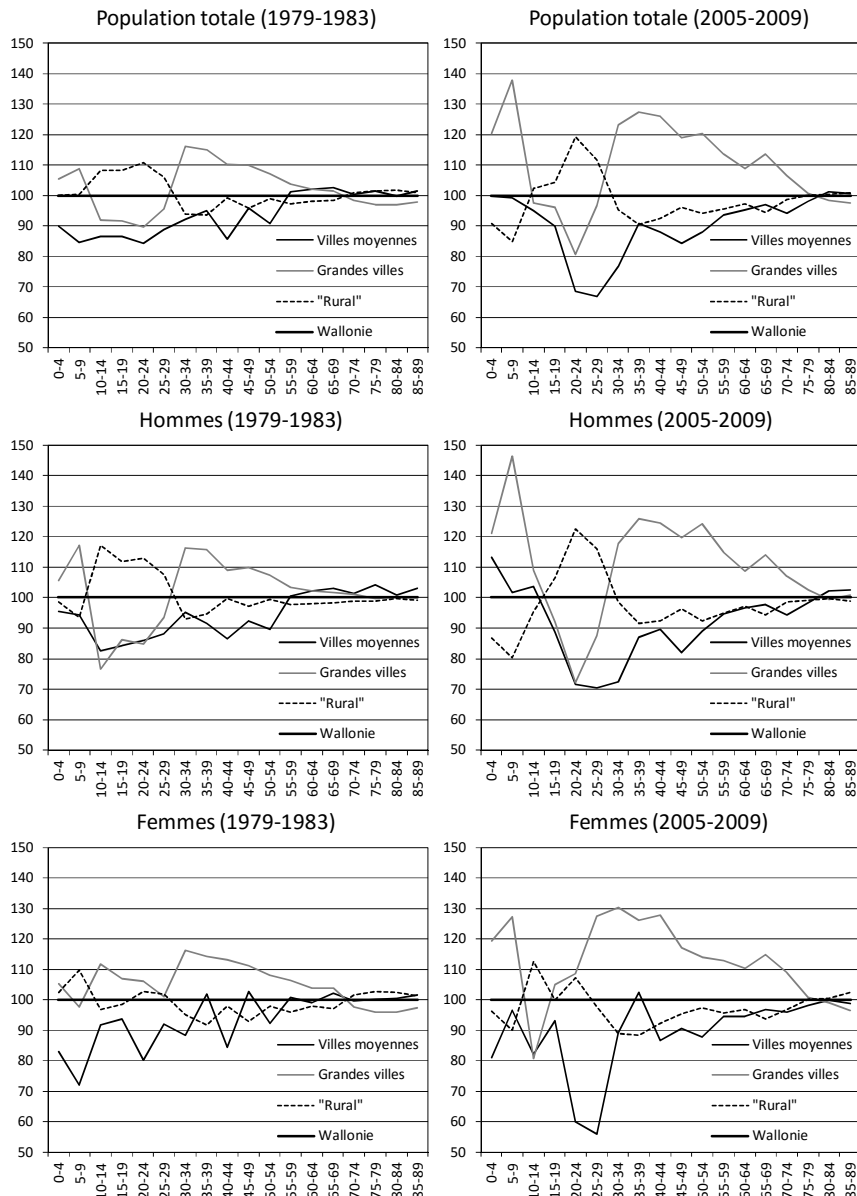
écarts entre ces deux types de villes se sont accentués – de 0,7 an en 1979-1983 à 1,3 année en 2005-2009 pour la population totale –, ce qui signifie que les gains en termes de survie ont été les plus importants pour les villes moyennes, situation partagée avec les communes rurales et les petites villes.

La catégorie des villes moyennes de Wallonie est loin d'être homogène et les niveaux de mortalité sont l'exact reflet de leur classement sur le baromètre des conditions de vie. Le contraste entre les villes périurbaines, où les espérances de vie sont de loin les plus élevées, et les anciennes villes industrielles est frappant, ces dernières ayant des niveaux équivalents à ceux rencontrés dans les grandes villes. En 1979-1983, la différence chez les hommes est de 3,5 années ; elle est de 2,4 ans chez les femmes. En 2005-2009, l'écart passe à 4,3 ans du côté masculin, alors qu'il s'est stabilisé du côté féminin (2,3 ans). En résumé, la surmortalité touche les grandes villes et les villes moyennes industrielles et les inégalités de mortalité se sont globalement accrues au cours des 25-30 dernières années.

### *L'impact de l'âge*

En 1979-1983, la sous-mortalité relative des villes moyennes (par rapport au standard régional de la Wallonie) concernait, tant chez les hommes que chez les femmes, toutes les tranches d'âges entre 0 et 60 ans. Au-delà, on observe une légère surmortalité chez les hommes et des risques de décéder équivalent à la moyenne régionale du côté des femmes. Globalement, c'est pour les moins de 30 ans que la sous-mortalité des villes moyennes se marque le plus, et c'est entre 30 et 50 ans que le contraste est le plus net par rapport aux grandes villes (figures 1). Comment la situation a-t-elle évolué ? La sous-mortalité relative des villes moyennes s'est globalement accentuée et concerne tous les groupes d'âges, hormis les garçons de moins de 10 ans et les hommes âgés de plus de 80 ans. Les progrès les plus importants concernent les jeunes adultes de 20-34 ans, alors que par rapport aux grandes villes, les inégalités se sont sensiblement accentuées entre 30 et 75 ans chez les hommes et entre 25 et 75 ans chez les femmes.

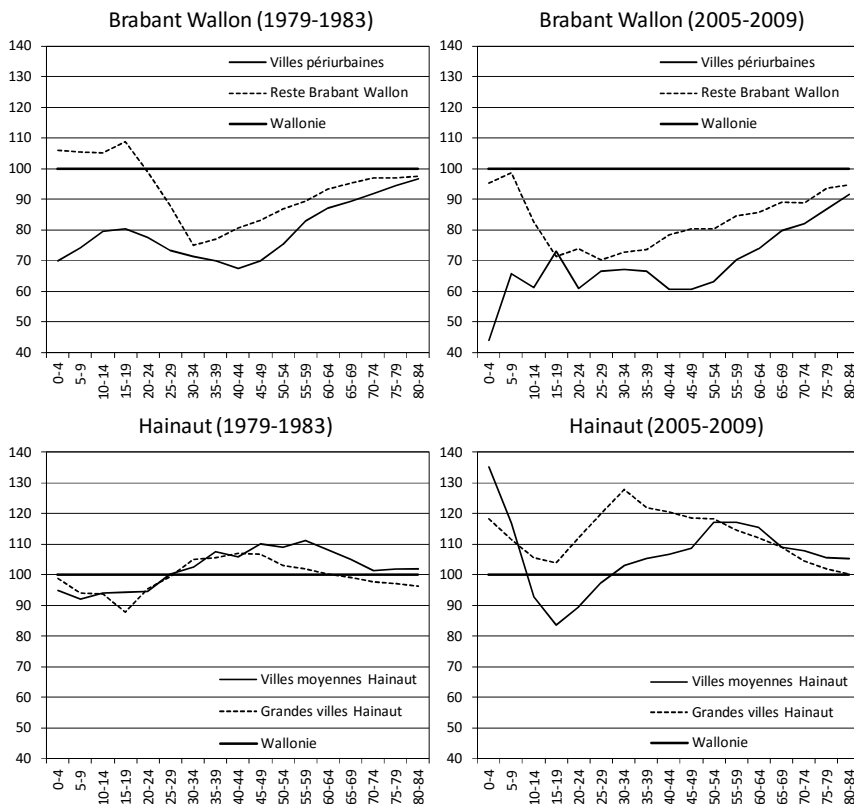
Figures 1. Rapport des quotients de mortalité quinquennaux selon le sexe et la période d'observation (Wallonie = 100)



Source : RN 2005-2010, Recensement de 1981

Au-delà de ces résultats globaux, des situations très différentes sont observées selon le type de villes moyennes. Le niveau de la mortalité des villes moyennes « périurbaines » et de l'espace périurbain du Brabant Wallon<sup>(12)</sup> est ainsi bien différent de celui des villes moyennes de l'ancien bassin industriel du Hainaut et des grandes villes du Hainaut (figures 2).

Figures 2. Rapport des quotients de mortalité quinquennaux selon la période d'observation et le type de ville moyenne (Wallonie = 100)



Source : RN 2005-2010, Recensement de 1981

En 1979-1983, les villes moyennes périurbaines présentent à tous les âges une nette sous-mortalité par rapport à la moyenne régionale : en

(12) Les villes moyennes périurbaines, à l'exception de Chaudfontaine, se composent de villes situées dans la province du Brabant Wallon, au sud de Bruxelles. Les figures 2 concernent uniquement ces villes brabançonnaises (Chaudfontaine n'est pas considérée) et le reste des communes (rurales) du Brabant Wallon.

deçà de 50 ans, les risques de mourir sont globalement 30 % inférieurs à ceux de l'ensemble de la Wallonie. En outre, même si le reste de l'ensemble périurbain brabançon bénéficie également de conditions de survie plus favorable que le référent régional, les quotients de mortalité n'en demeurent pas moins supérieurs à ceux qui caractérisent les villes moyennes, notamment pour les moins de 25 ans. Un quart de siècle plus tard, la sous-mortalité relative dans les villes moyennes périurbaines, mais aussi dans l'espace périurbain environnant, s'est accentuée à tous les âges. Comme précédemment, les chances de survie à tous les âges sont meilleures dans les villes moyennes que dans les communes rurales situées à proximité.

Le contraste est frappant avec les villes moyennes anciennement industrialisées. En 1979-1983, elles se caractérisent par une surmortalité relative au-delà de 25 ans et une sous-mortalité relative aux plus jeunes âges, mais dans les deux cas, la différence par rapport à la moyenne régionale n'excède pas 10 %. De même, hormis entre 25 et 45 ans, les conditions de survie sont plus défavorables dans ces villes moyennes que dans les grandes villes de la province. En 2005-2009, des changements importants doivent être soulignés :

- Les villes moyennes du Hainaut présentent désormais une surmortalité importante pour les jeunes de moins de 10 ans. Entre 0 et 5 ans, le risque de décéder est 35 % supérieur à la moyenne régionale et près de 90 % supérieur à celui des villes moyennes périurbaines.
- La surmortalité des villes moyennes aux âges adultes s'est accentuée, notamment entre 50 et 65 ans, où elle est 20 % supérieure au référent régional et environ 50 % supérieure à la situation observée dans les villes périurbaines brabançonnaises.
- Entre 10 et 55 ans, les villes moyennes se caractérisent désormais par une situation sensiblement plus favorable que celle des grandes villes de la province.

En résumé, les inégalités de mortalité se sont très nettement accentuées entre les espaces périurbains et les zones anciennement industrialisées. Ce contraste oppose également les villes moyennes de l'ancien bassin industriel hennuyer pour lesquelles la surmortalité s'est intensifiée, notamment aux jeunes âges et entre 50 et 65 ans, et les villes moyennes

périurbaines où la sous-mortalité a progressé à tous les âges. Ces inégalités dans les chances de survie sont bien évidemment le reflet de conditions de vie radicalement différentes et d'une dualité socio-économique entre milieux de résidence de plus en plus exacerbée.

## Les caractéristiques des migrants des villes moyennes

Nos travaux récents (Hermia et *al.*, 2005 ; Bahri et *al.*, 2007 ; Eggerickx et Sanderson, 2013) ont démontré que la dualisation sociale entre les grandes agglomérations urbaines et leurs espaces périurbains étaient en grande partie liée au renouvellement socio-démographique très sélectif de ces deux types d'espace résidentiel. Deux caractéristiques ont un effet particulièrement important dans les décisions de départ des agglomérations et des espaces périurbains : il s'agit de l'âge et du capital socio-économique.

Les grandes villes sont attractives (solde migratoire positif) pour les jeunes âgés de 15 à 29 ans en phase de décohabitation. Ils y viennent pour accéder à l'emploi, pour poursuivre des études supérieures ou pour trouver un logement locatif. *A contrario*, elles enregistrent un solde migratoire négatif pour les individus âgés de 30 à 44 ans qui décident bien souvent, pour des raisons familiales liées à la présence d'enfants, de quitter la ville pour devenir propriétaires et bénéficier d'un cadre environnemental plus verdoyant. Au-delà, les entrées et les sorties s'équilibrent et les soldes tendent vers zéro.

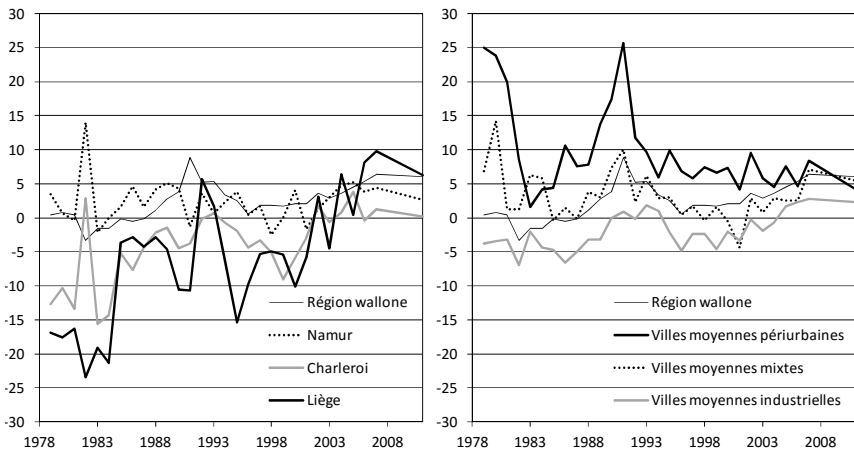
L'accès au logement dans les espaces périurbains, compte tenu des coûts prohibitifs des marchés fonciers et immobiliers, est de plus en plus réservé aux groupes sociaux les plus favorisés (Eggerickx et *al.*, 2002 ; Eggerickx et Sanderson, 2013). En d'autres termes, les émigrants des grandes villes vers les espaces périurbains ont des profils socio-économiques assez aisés, renforçant la dualité entre ces deux milieux de résidence.

Avant de détailler le caractère très sélectif des mouvements migratoires dans les villes moyennes, il importe au préalable de présenter brièvement la dynamique démographique depuis un quart de siècle de ces villes moyennes.

### Évolution de la population des villes moyennes depuis 1978

Les figures 3 retracent l'évolution du taux d'accroissement de la population de différents milieux de résidence depuis 1978.

Figures 3. Evolution des taux d'accroissement de la population (en %) (1978-2011)



Source : [www.Cytise.be](http://www.Cytise.be) UCL-RN DGSIE

Du côté des grandes villes, Liège et Charleroi présentent des taux inférieurs à la moyenne wallonne et systématiquement négatifs jusqu'en 2000. Depuis une dizaine d'années, ces deux grandes villes se distinguent par des taux d'accroissement positifs, rompant ainsi la tendance déficitaire amorcée vers 1970. Enfin, Namur, la capitale régionale, affiche des niveaux supérieurs à la moyenne wallonne entre 1980 et 1990 et généralement inférieurs par la suite. Ces taux sont presque systématiquement positifs sur toute la période.

L'évolution de la population des villes moyennes est très contrastée. Alors que les villes moyennes périurbaines enregistrent des taux d'accroissement largement supérieurs à la moyenne wallonne, leur évolution, après avoir connu des valeurs très élevées à la fin des années 70 (témoin de la périurbanisation croissante) laisse apparaître un maximum au tout début des années 90 (correspondant à celui observé pour la Région wallonne). Par la suite, les taux décroissent et se stabilisent entre + 5 % et + 10 %. Les villes moyennes mixtes connaissent une évolution parallèle, mais avec des niveaux nettement plus faibles. Enfin, pour les

villes moyennes industrielles, les taux d'accroissement sont le plus souvent négatifs avec néanmoins une stabilisation au-dessus de zéro depuis 2005.

Ces trois catégories de villes moyennes présentent des évolutions spécifiques qui ne ressemblent pas à celles des grandes villes. On peut dès lors supposer qu'elles présentent des profils migratoires différents de ceux des grandes villes.

### *Évolution des soldes migratoires par âge*

Pour caractériser les migrations au départ et vers les villes moyennes, le solde migratoire interne par groupe d'âges a été calculé. Ce solde est la différence entre les entrants et les sortants par migration interne. Le statut de migrant est défini par comparaison du lieu de résidence en  $t$  et en  $t+5$ . La personne qui réside aux deux dates dans la même commune est considérée comme sédentaire ; celle qui en  $t+5$  réside dans une autre commune belge qu'en  $t$  est définie comme migrante interne.

Avant d'analyser le solde migratoire par âge, on a voulu examiner la situation d'ensemble en comparant les soldes migratoires globaux de la période 1991-1995 à ceux des années 2001-2005 (tableau 5).

Tableau 5. Soldes migratoires globaux (en %) (tous âges confondus)  
Périodes 1991-1995 et 2001-2005

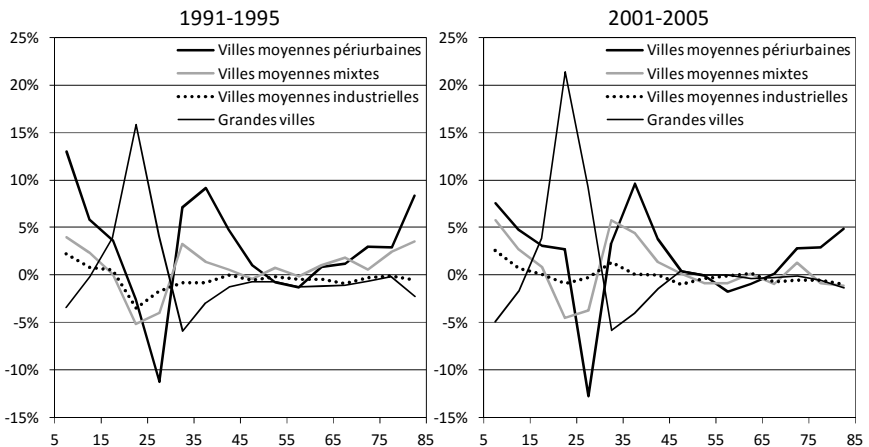
Milieu de résidence	Solde migratoire (%)	
	1991-1995	2001-2005
Grandes villes	-4,4	3,8
Villes moyennes périurbaines	32,47	21,97
Villes moyennes mixtes	8,62	8,86
Villes moyennes industrielles	-3,55	1,64

Les taux des villes moyennes périurbaines révèlent leur grande attractivité. En 1991-1995, elles ont des taux 4 fois supérieurs à ceux enregistrés par les villes moyennes mixtes. En 2001-2005, leur attractivité diminue même si celle-ci demeure très élevée comparativement aux autres villes moyennes et aux grandes villes. Il est possible que certaines de ces villes moyennes périurbaines connaissent un effet de saturation qui pousse les migrants à aller plus loin. Les villes moyennes mixtes ont des taux positifs et constants. Leur niveau d'attractivité ne semble pas avoir



changé d'une période à l'autre. Par contre les villes moyennes industrielles voient leur solde migratoire passer du négatif en 1991-1995 au positif en 2001-2005, à l'instar de ce qui est observé dans les grandes villes. Certes, ces soldes demeurent proches de 0 mais ils sont désormais supérieurs à 0. Au regard de ces données, ce sont les villes moyennes industrielles qui semblent s'approcher le plus du profil migratoire des grandes villes. Toutefois, avant de tirer des conclusions, il est important d'examiner les profils par âge des soldes migratoires (figures 4).

Figures 4. Distribution des soldes migratoires par âge (en %) des villes moyennes et des grandes villes (Charleroi, Liège et Namur).  
Périodes 1991-1995 et 2001-2005



Source : www.Cytise.be UCL-RN DGSIE

Les trois métropoles wallonnes correspondent parfaitement au schéma type des grandes villes. Elles serviront de point de comparaison pour notre analyse. Elles sont attractives pour les jeunes âgés de 15 à 29 ans car elles offrent de nombreuses opportunités en termes de formation, de travail ou de logement et sont répulsives (à des degrés divers) pour les adultes (30-44 ans) ayant des enfants, qui préfèrent s'établir en périphérie. L'attractivité des métropoles pour les jeunes de 20 à 29 ans s'accroît même entre les deux périodes alors que, pour les autres groupes d'âges, la situation est quasi inchangée.

Le profil des différents types de ville moyenne s'écarte de celui des grandes villes ; en outre, ils présentent des évolutions spécifiques.

*Les villes moyennes périurbaines* ont un profil typiquement périurbain. Dans leur cas, leur qualité de commune périurbaine l'emporte sur celle de ville<sup>(13)</sup>. Dans l'ensemble, ces villes moyennes perdent des jeunes de 25 à 29 ans (le déficit est très marqué) et sont attractives pour les 30-44 ans. Cette situation s'explique, d'une part, par des territoires communaux assez étendus et hétérogènes où se mêlent des espaces urbains et des espaces plus ruraux et, d'autre part, par la présence à proximité de pôles d'emploi et de formation très compétitifs (Bruxelles et Ottignies-Louvain-la-Neuve pour la majorité des villes de ce groupe et Liège pour Chaudfontaine). Au-delà de 70 ans, elles connaissent un regain d'attractivité qui s'explique notamment par l'implantation dans ces villes de services d'accueil des personnes âgées (résidences service, séniories, maisons de repos, etc.) (Hermia et al., 2005).

*Les villes moyennes mixtes* ont un profil qui tend à se rapprocher de celui des villes périurbaines. A l'instar des villes périurbaines, mais dans des proportions moindres, elles perdent des jeunes de 15 à 29 ans et gagnent des adultes de 30 à 39 ans, alors qu'au-delà, les soldes sont faiblement positifs voire nuls. Au cours de la période d'observation, on constate un léger accroissement de l'attractivité de ces villes pour les 30-34 ans, au détriment notamment des villes périurbaines. Une analyse récente des origines-destinations des migrants dans l'espace périurbain du Brabant Wallon a démontré l'existence de mouvements internes de communes d'ancienne périurbanisation (dont font partie notamment les villes moyennes périurbaines du Brabant Wallon) où les logements disponibles et abordables sont de plus en plus rares, vers des communes un peu plus excentrées (dont font partie notamment les villes moyennes mixtes, comme par exemple Tubize) (Eggerickx et al., 2013).

Enfin, *les villes moyennes industrielles* ont un profil et une évolution très différents des situations précédentes. Les soldes migratoires de ces villes s'équilibrent aboutissant à des niveaux proches de 0 à tous les âges. La faiblesse des variations est d'ailleurs l'élément le plus marquant ; il traduit, certes une faible attractivité, mais surtout un relatif équilibre entre les entrées et les sorties. Pour ces entités, les soldes migratoires quasiment nuls ne signifient pas pour autant une démographie

---

(13) Seule Ottignies-Louvain-la-Neuve fait exception et présente un profil typiquement urbain avec une attractivité marquée pour les 15-29 ans. Cette particularité s'explique par son rôle de ville universitaire et de pôle d'enseignement et d'emploi.

atone. Si les échanges s'équilibrent, les taux de mobilité atteignent des niveaux comparables à ceux observés dans les grandes villes. C'est donc ailleurs qu'il faut chercher l'explication, notamment dans le profil socio-économique des entrants et des sortants.

### *Évolution des soldes migratoires par groupes sociaux*

Dans une commune, le profil par âge ainsi que les caractéristiques socio-économiques des entrants et des sortants au cours d'une période donnée ne sont pas identiques. Ainsi, les grandes villes accueillent des jeunes en phase d'émancipation, pour certains en cours de formation ou à la recherche d'un premier emploi, soit des individus disposant de revenus relativement modestes (Eggerickx et *al.*, 2002). Dans le même temps, les grandes villes voient partir vers leur espace périurbain des adultes avec de jeunes enfants ; il s'agit, le plus souvent, de personnes actives ayant des revenus sensiblement plus élevés. Ces espaces périurbains sont de plus en plus fermés à l'arrivée des groupes sociaux défavorisés, ceux-ci s'orientant davantage vers les grandes villes ou vers des espaces plus excentrés (Eggerickx, Sanderson, 2013). Pour vérifier l'hypothèse d'une sélection éventuelle des migrants arrivant dans certaines villes moyennes, on a calculé le taux de migration par groupe social pour chacune des périodes (1991-1996 et 2001-2006). En recourant à une méthode de standardisation indirecte, afin de contrôler les effets de l'âge, nous avons calculé pour chaque commune la probabilité d'immigrer (probabilité d'entrée ou d'accès) selon les groupes sociaux<sup>(14)</sup>. La valeur de référence de cet indice est 1. Dès lors, une valeur supérieure à 1 (le standard), correspond à une probabilité d'accès à la commune pour le groupe social considéré plus élevée que la moyenne. Inversement, un indice inférieur à 1 révèle une probabilité d'accès à cette commune inférieure au standard.

En examinant la situation des trois grandes villes wallonne, on constate que cette sélection sociale via la migration est largement confirmée (tableau 6) :

- par rapport à la situation de l'ensemble du pays, tant en 1991-1996, qu'en 2001-2006, les grandes villes accueillent davantage de

---

(14) Dans la suite de cette présentation, les 16 groupes sociaux ont été regroupés par quartile afin de faciliter l'analyse et d'éviter l'écueil des petits effectifs.

migrants issus des groupes sociaux défavorisés que des groupes sociaux favorisés ou même intermédiaires ;

- entre 1991-1996 et 2001-2006, la situation des grandes villes s'est sensiblement dégradée. Ainsi, Namur et Liège qui affichaient en 1991-1996 un indice standardisé de migration des groupes sociaux favorisés supérieurs à la moyenne nationale, voient les valeurs de cet indice passer sous l'unité en 2001-2006. Dans le même temps, l'indice de migration des populations défavorisées y demeure nettement supérieur à la moyenne.

Tableau 6. Indice standardisé de migrations des groupes défavorisés pour 3 grandes villes. Périodes 1991-1996 et 2001-2006

Période	Grandes villes	Indice de blocage* (favorisés / défavorisés)	Indice standardisé de migration			
			Groupe défavorisé	Groupe intermédiaire 1	Groupe intermédiaire 2	Groupe favorisé
1991-1996	Charleroi	0,32	2,35	1,22	0,92	0,76
	Liège	0,61	1,81	1,18	0,99	1,09
	Namur	1,10	1,30	1,16	0,97	1,42
2001-2006	Charleroi	0,26	2,17	1,23	0,89	0,55
	Liège	0,54	1,56	1,04	0,91	0,84
	Namur	0,79	1,22	1,03	0,92	0,96

\* L'indice de blocage est le rapport entre l'indice standardisé d'immigration des groupes sociaux favorisés et celui des groupes sociaux défavorisés. En cas d'absence totale de sélection, cet indice est égal à 1. Des valeurs supérieures à 1 indiquent une sélection en faveur des groupes sociaux favorisés qui migrent davantage dans la commune concernée que dans les autres communes ; une valeur inférieure à 1 révèle l'effet inverse, une commune accueillant davantage de migrants défavorisés.

Les migrations sont également très sélectives sur le plan social dans les villes moyennes. Mais cette sélectivité est bien différente d'un groupe de communes à l'autre (tableau 7). L'écart entre les valeurs de l'indice de blocage la plus élevée et la plus faible est éloquent ; par exemple, dans les années 1991-1996, alors qu'il est de 4,77 dans la ville moyenne périurbaine de Rixensart et traduit une forte surreprésentation des catégories favorisées parmi les arrivants, il est seulement de 0,20 à Colfontaine, une des nombreuses villes moyennes d'ancienne industrialisation. Par ailleurs, au sein de chaque groupe de communes, les profils des migrants sont assez homogènes d'une ville à l'autre.

Tableau 7. Indice standardisé de migrations des groupes défavorisés pour les villes moyennes

Types de commune	Communes	Période									
		1991-1996					2001-2006				
		Score Favorisé / Défavorisé	Indice standardisé de Migrations				Score Favorisé / Défavorisé	Indice standardisé de Migrations			
Groupe défavorisé	Groupe intermédiaire 1		Groupe intermédiaire 2	Groupe favorisé	Groupe défavorisé	Groupe intermédiaire 1		Groupe intermédiaire 2	Groupe favorisé		
Villes moyennes périurbaines	Braine-l'Alleud	4,12	0,46	0,88	0,97	1,90	1,52	0,78	0,81	0,99	1,18
	Rixensart	4,77	0,44	0,67	0,94	2,11	1,89	0,71	0,57	0,97	1,34
	Waterloo	3,84	0,49	0,95	0,85	1,87	1,69	0,75	0,77	0,90	1,26
	Wavre	2,83	0,62	0,96	1,03	1,74	1,32	0,86	0,93	0,90	1,14
	Ottignies-Louvain-la-Neuve	3,43	0,62	0,73	0,87	2,11	1,61	0,78	0,77	0,89	1,26
	Chaufontaine	1,70	0,95	0,84	0,95	1,62	0,88	1,22	0,92	0,81	1,08
Villes moyennes mixtes	Ans	0,62	1,58	1,21	1,08	0,98	0,42	1,69	1,21	0,93	0,70
	Tubize	0,69	1,46	1,18	1,13	1,01	0,73	1,15	1,17	1,03	0,84
	Oupeye	0,53	1,64	1,25	1,10	0,86	0,61	1,32	1,17	1,00	0,81
Villes moyennes d'ancienne industrialisation	Châtelet	0,24	2,44	1,32	0,93	0,58	0,20	2,38	1,26	0,86	0,49
	Courcelles	0,34	2,15	1,18	1,00	0,74	0,29	2,06	1,17	0,94	0,59
	Manage	0,23	2,39	1,34	0,95	0,56	0,30	2,01	1,21	0,90	0,61
	Boussu	0,26	2,37	1,21	0,94	0,62	0,20	2,50	1,14	0,87	0,50
	Frameries	0,32	2,13	1,26	1,00	0,69	0,33	1,98	1,13	0,94	0,64
	Colfontaine	0,20	2,74	1,19	0,86	0,56	0,22	2,47	1,05	0,91	0,54
	Binche	0,38	2,05	1,21	0,96	0,78	0,34	2,07	1,01	0,90	0,70
	Herstal	0,30	2,07	1,32	1,03	0,63	0,28	2,13	1,15	0,93	0,59
	Saint-Nicolas	0,25	2,21	1,35	1,04	0,55	0,25	2,13	1,23	0,95	0,53
	Grâce-Hollogne	0,33	1,88	1,24	1,15	0,61	0,34	1,78	1,18	1,08	0,60
	Flémalle	0,30	2,21	1,15	1,01	0,67	0,38	1,74	1,20	0,98	0,66
Sambreville	0,32	2,10	1,28	1,03	0,67	0,38	1,75	1,26	0,92	0,66	

Pour les villes moyennes périurbaines (particulièrement celles du Brabant Wallon : Braine-l'Alleud, Ottignies-Louvain-la-Neuve, Rixensart, Waterloo et Wavre), les profils migratoires se modifient sensiblement entre 1991-1996 et 2001-2006, avec *a priori* une diminution de la sélection sociale à l'immigration, même si les indices de blocage demeurent supérieurs à la moyenne. L'indice d'immigration du groupe social défavorisé augmente et se rapproche de la valeur pivot de 1 alors que l'indice de groupe social favorisé suit le chemin inverse (tableau 7). Cette situation peut s'expliquer par deux éléments de type conjoncturel :

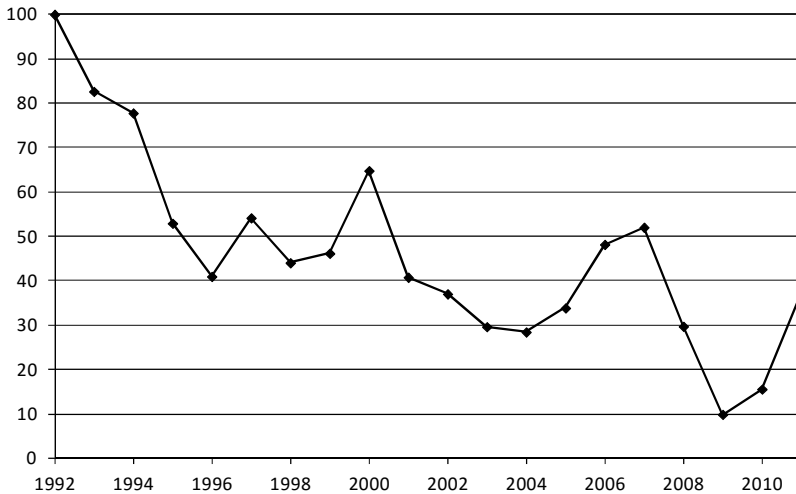
- en 1991-1996, les migrations internes qui avaient fortement diminué à la suite des chocs pétroliers repartent à la hausse (Eggerickx et *al.*, 2011). Il est probable que la crise ait davantage touché les ménages les moins favorisés, ce qui expliquerait leur plus faible implication dans les courants migratoires en particulier vers les milieux périurbains ;
- en 2001-2006, les migrations internes ne sont pas encore affectées par la crise de l'immobilier et les taux d'emprunt pour les prêts hypothécaires sont particulièrement bas (figure 5), ce qui pourrait expliquer un accès plus aisé au logement acquisitif, y compris dans les espaces de type périurbain.

*Les villes moyennes intermédiaires* connaissent des tendances différentes. En 1991-1996 et en 2001-2006, elles sont attractives pour les migrants issus des groupes sociaux défavorisés et du groupe intermédiaire 1. En 1991-1996, elles le sont également, mais dans une moindre mesure, pour les autres groupes. L'évolution la plus importante est celle de Tubize qui perd de l'attractivité pour tous les groupes, mais surtout pour le groupe défavorisé. Les évolutions récentes de cette ville brabançonne laissent supposer un passage progressif dans le monde périurbain avec une lente transformation du profil des migrants. Cette transformation est encore latente et elle mériterait d'être suivie au cours des prochaines années.

*Les villes moyennes d'ancienne industrialisation* affichent des profils très urbains, plus proches de Charleroi que de Namur et de Liège. Ces villes accueillent très peu de migrants des groupes favorisés et, à l'inverse, une majorité de migrants défavorisés. Le choix de migrer vers ces villes moyennes apparaît davantage comme un choix contraint par un manque

de moyens notamment financiers, contrairement aux migrations vers les espaces plus périurbains.

Figure 5. Évolution de l'indice de référence pour les taux hypothécaires de 1992 à 2001 (base 100 en 1992)



Source : Archives - Hypothèques - Indices de référence - FSMA (L'Autorité des services et marchés financiers, <http://www.fsma.be/fr>)

## Conclusion

L'objectif de cet article était de confronter la situation démographique des villes moyennes à celle des grandes villes. Plus précisément, il s'agissait de vérifier si les villes moyennes suivaient le même schéma de paupérisation que les grandes villes ou proposaient d'autres trajectoires et profils. La réponse proposée passait par l'examen de deux phénomènes : la mortalité et la migration.

La difficulté à définir les villes moyennes comme un ensemble homogène a conduit à identifier trois types de villes moyennes : les villes moyennes périurbaines, les villes moyennes mixtes et les villes moyennes industrielles.

En termes de mortalité, les villes moyennes industrielles présentent le profil le plus défavorable avec une surmortalité aux différents âges par rapport à la moyenne régionale. En outre, les inégalités face aux chances

de survie se sont accrues depuis 25-30 ans. La comparaison des trois types de commune montre une nette sous-mortalité dans les villes moyennes périurbaines et mixtes avec des écarts qui s'accroissent, là aussi, au fil du temps. Ces inégalités face à la mortalité traduisent des conditions de vie radicalement différentes et une dualité socio-économique entre milieux de résidence de plus en plus exacerbée.

En termes de migration, les grandes villes et les villes moyennes ont des profils par âge totalement différents. Alors que les premières sont surtout attractives pour les jeunes adultes, les villes moyennes périurbaines et mixtes ont des profils par âge typiquement périurbain avec des soldes migratoires négatifs pour les jeunes de 20 à 29 ans et une attractivité pour les 30-44 ans. Le phénomène semble se renforcer dans les villes mixtes qui adoptent progressivement un profil de plus en plus périurbain. Pour les villes moyennes industrielles, les soldes migratoires sont proches de zéro et traduisent une faible attractivité de ces entités.

L'examen des profils socio-économiques des migrants montre des villes moyennes périurbaines fermées à l'entrée des migrants des groupes sociaux défavorisés, même si la situation semble s'être améliorée entre 1991-1996 et 2001-2006. Les villes moyennes mixtes connaissent une évolution différente avec des espaces très ouverts en 1991-1996 pour les groupes sociaux défavorisés et des espaces qui se ferment progressivement en 2005-2009 au détriment de ces mêmes groupes. Enfin, les villes moyennes industrielles présentent des profils similaires à ceux des grandes villes : elles accueillent très peu de migrants des groupes favorisés et, à l'inverse, une majorité des migrants défavorisés. Le choix de migrer vers ces villes moyennes apparaît davantage comme un choix contraint contrairement aux migrations vers les espaces plus périurbains.

## Références bibliographiques

BAHRI A., EGGERICKX T., SANDERSON J.-P., 2007, « Transformation des ménages et ségrégation sociale de l'espace. Une analyse de la précarisation des parcours résidentiels en Belgique (1991-2005) », in B. Masquelier, T. Eggerickx (eds), *Dynamiques de pauvretés et vulnérabilités en démographie et en sciences sociales*, Louvain-la-Neuve, Presses Universitaires de Louvain, pp. 187-221.



CASSAIGNE B., 2010, « Villes moyennes », *Projet*, 2/2010 (n° 315), pp. 80-84.

DEBUISSON M., EGGERICKX T., POULAIN M., 1993, « Démographie des grandes agglomérations urbaines en Wallonie », *Courrier Hebdomadaire du CRISP*, n° 1422-1423.

DEMAZIÈRE C., 2011, « Les villes moyennes dans la recherche urbaine : état des lieux et pistes pour des recherches appliquées », *Urbanisme*, n° 378, pp. 74-76.

DE CORTE S., RAYMAKERS P., THAENS K., VANDEKERCKHOVE B., FRANÇOIS G., 2003, *Étude des mouvements migratoires de et vers les grandes villes pour les trois régions belges*, SPP de l'intégration sociale - Politique des grandes villes, Bruxelles.

EGGERICKX T., CAPRON C., HERMIA J.-P., ORIS M., 2002, *Démographie et développement durable. Migrations et fractures socio-démographiques en Wallonie (1990-2000)*, SSTC, Liège-Louvain-la-Neuve.

EGGERICKX T., DAL L., SANDERSON J.-P., 2013, « Les migrations internes en Belgique depuis la fin de la Seconde guerre mondiale. Retour critique sur le processus de périurbanisation et ses perspectives d'avenir », Communication présentée à la Chaire Quetelet 2013, *La démographie revisitée. Des 50 dernières aux 50 prochaines années*, Louvain-la-Neuve, 12-15 novembre.

EGGERICKX T., DEBUISSON M., 1990, « La surmortalité urbaine en Wallonie à la fin du XIXe siècle (1889-1892) », *Annales de Démographie Historique*, pp. 21-41.

EGGERICKX T., SANDERSON J.-P., 2010, « Les inégalités spatiales de mortalité en Belgique : 1980-2005 », in G.-F. Dumont, A. Etchelecou, A. Parant, J.-M. Robine, J.-P. Sardon, B. Yars (eds), *Démographie et santé*, CUDEP, Bordeaux, pp. 145-161.

EGGERICKX T., SANDERSON J.-P., 2013, « L'impact du milieu de résidence et des choix résidentiels sur l'évolution sociale des individus en Belgique », Communication au 14e colloque de démographie de la CUDEP, *Les populations vulnérables*, Aix-en-Provence, 28-31 mai 2013.

EUROSTAT, 2006, *Panorama de l'Union européenne. Régions : Annuaire statistique 2006. Données 2000-2004*, Office des publications officielles des Communautés européennes, Luxembourg.

GADEYNE S., DEBOOSERE P., 2002, « L'inégalité ultime : différences de mortalité chez les hommes et les femmes belges en fonction des caractéristiques socio-économiques et du type de ménage », *Revue Belge de Sécurité Sociale*, 1<sup>er</sup> trimestre, pp. 59-104.

GRIMMEAU J.-P., DECROLY J.-M. et WERTZ I., 2012, « La démographie des communes belges de 1980 à 2010 », *Courrier hebdomadaire du CRISP*, n° 2162-2163.

HAROU R., LEJEUNE Z., 2012, *La politique de la ville*, Conférence permanente pour le développement territorial, Notes de recherche n° 33.

HERMIA J.-P., EGGERICKX T. et ALBARELLO L., 2007, *Les Néo-louvanistes : combien sont-ils ? qui sont-ils ? Caractéristiques démographiques et sociologiques récentes de la population de Louvain-la-Neuve*, Presses universitaires de Louvain, Louvain-la-Neuve.

HERMIA J.-P., NAITO X. et PERRIN N., 2005, « Entrée en maison de repos et mouvement de périurbanisation : le cas des migrants de l'agglomération bruxelloise », *Vieillessement et territoires*, Université de Paris - Sorbonne, 13-15 septembre 2005.

LORD S., GERBER P., SOHN C., EGGERICKX T., HERMIA J.-P., KESTELOOT C., DE MAESSCHALCK F., 2011, « Temporal and spatial analysis of social inequalities: An innovative method to grasp social inequalities evolution on the territory », *CEAPS/GEODE Working Paper*, 47.

MAURIN E., 2004, *Le ghetto français, Enquête sur le séparatisme social*, La république des idées - Seuil, Paris.

SANDERSON J.-P., 2006, « Qu'est-ce que la ruralité wallonne aujourd'hui ? » Communication présentée au Panel des citoyens en Wallonie, *Nos campagnes demain en Europe*, Namur, 14 octobre 2006.

SANDERSON J.-P., EGGERICKX T., 2010, « Des outils d'aide à la décision : les indicateurs de condition de vie et de mixité socio-démographique des communes et des quartiers en Belgique », *Cahiers de démographie locale 2009*, coll. « Dynamiques des populations locales », Néothèque, Strasbourg, pp. 115-158.

SANTAMARIA F., 2000, « La notion de ville moyenne en France, en Espagne et au Royaume-Uni », *Annales de géographie*, n° 613, pp. 227-239.

VADELORGE L., 2013, « Les villes moyennes ont une histoire », *L'information géographique*, Vol. 77, pp. 29-44.

VALKONEN T., 2002, « Les inégalités sociales devant la mort », in G. Caselli, J. Vallin, G. Wunsch (eds), *Les déterminants de la mortalité. Démographie : analyse et synthèse III*, Editions de l'INED, Paris, pp. 351-372.

VANDERMOTTEN C., VERMOESEN F., DE LANNOY W., DE CORTE S., 1999, « Villes d'Europe. Cartographie comparative », *Bulletin du Crédit Communal*, n° 207-208, 1-2

.

## Annexes

Tableau A1. Belgique – Situation en 1991 : Définition des groupes sociaux

Groupe	NE	CSP	Log	Niveau d'éducation (NE)	CSP	Logement
1				Sans diplôme, Primaire	Chômeur, Autre inactif, A la maison	Insalubrité, Salubrité sans chauffage central
2				Sec. inférieur, Sec. supérieur non général	Chômeur, Autre inactif, A la maison	Insalubrité, Salubrité sans chauffage central
3				Sans diplôme, Primaire	Pensionné	Insalubrité, Salubrité sans chauffage central
4				Sec. sup. général, Supérieur	Chômeur, Autre inactif, A la maison	Insalubrité, Salubrité sans chauffage central
5				Sec. inférieur, Sec. supérieur non général	Pensionné	Insalubrité, Salubrité sans chauffage central
6				Sans dipl., Prim., Sec. inf., Sec. sup. non gén.	Chômeur, Autre inactif, A la maison	Salubrité + Téléphone + Chauffage central
7				Sans diplôme, Primaire	Actif occupé	Insalubrité, Salubrité sans chauffage central
8				Sans dipl., Prim., Sec. inf., Sec. sup. non gén.	Pensionné	Salubrité + Téléphone + Chauffage central
9				Sans dipl., Prim., Sec. inf., Sec. sup. non gén.	Ouvrier privé	Salubrité + Téléphone + Chauffage central
10				Sec. inférieur, Sec. supérieur non général	Actif occupé	Insalubrité, Salubrité sans chauffage central
11				Sec. sup. général, Supérieur	Chômeur, Autre inactif, A la maison	Salubrité + Téléphone + Chauffage central
12				Sans dipl., Prim., Sec. inf., Sec. sup. non gén.	Actif occupé sauf ouvrier privé	Salubrité + Téléphone + Chauffage central
13				Sec. sup. général, Supérieur	Pensionné	Insalubrité, Salubrité sans chauffage central
14				Sec. sup. général, Supérieur	Actif occupé	Insalubrité, Salubrité sans chauffage central
15				Sec. sup. général, Supérieur	Pensionné	Salubrité + Téléphone + Chauffage central
16				Sec. sup. général, Supérieur	Actif occupé	Salubrité + Téléphone + Chauffage central

Source : Base DESTINY (Belgique) – DGSIE – Recensement de 1991, ESE-2001, Registre National, PSBH, SILC-Belgique

Tableau A2. Belgique – Situation en 2001 : Définition des groupes sociaux

Groupe	NE	CSP	Log	Niveau d'éducation (NE)	CSP	Logement
1				Sans dipl., Primaire, Sec. inférieur	Chôm., A la maison, Pens.	Locataire (Insalubrité, Salubrité, Salubrité + Téléphone et 1 pièce/pers.)
2				Sec. supérieur, Supérieur	Chôm., A la maison, Pens.	Locataire (Insalubrité, Salubrité, Salubrité + Téléphone et 1 pièce/pers.)
3				Sans dipl., Prim., Sec. Inf., Sec. sup.	Chômeur, A la maison	Loc. (Salub. + Tél. + 1 p./p. + Chauff. centr), Prop. (Insal., Salub., Salub. + Tél. et 1 p./p.)
4				Sans dipl., Prim., Sec. Inf., Sec. sup.	Pensionné	Loc. (Salub. + Tél. + 1 p./p. + Chauff. centr), Prop. (Insal., Salub., Salub. + Tél. et 1 p./p.)
5				Sans dipl., Primaire, Sec. inférieur	Actif occupé	Locataire (Insalubrité, Salubrité, Salubrité + Téléphone et 1 pièce/pers.)
6				Sans dipl., Prim., Sec. Inf., Sec. sup.	Chômeur, A la maison	Propriétaire (Salubrité + Tél. + 1 pièce/pers. + Chauffage central)
7				Sans dipl., Prim., Sec. Inf., Sec. sup.	Pensionné	Propriétaire (Salubrité + Tél. + 1 pièce/pers. + Chauffage central)
8				Sans dipl., Primaire, Sec. inférieur	Actif occupé	Loc. (Salub. + Tél. + 1 p./p. + Chauff. centr), Prop. (Insal., Salub., Salub. + Tél. et 1 p./p.)
9				Supérieur	Chômeur, A la maison	Loc. (Salub. + Tél. + 1 p./p. + Chauff. centr), Propriétaire
10				Sec. supérieur, Supérieur	Actif occupé	Locataire (Insalubrité, Salubrité, Salubrité + Téléphone et 1 pièce/pers.)
11				Sec. Supérieur	Actif occupé	Loc. (Salub. + Tél. + 1 p./p. + Chauff. centr), Prop. (Insal., Salub., Salub. + Tél. et 1 p./p.)
12				Sans dipl., Primaire, Sec. inférieur	Actif occupé	Propriétaire (Salubrité + Tél. + 1 pièce/pers. + Chauffage central)
13				Supérieur	Pensionné	Loc. (Salub. + Tél. + 1 p./p. + Chauff. centr), Propriétaire
14				Sec. Supérieur	Actif occupé	Propriétaire (Salubrité + Tél. + 1 pièce/pers. + Chauffage central)
15				Supérieur	Actif occupé	Loc. (Salub. + Tél. + 1 p./p. + Chauff. centr), Prop. (Insal., Salub., Salub. + Tél. et 1 p./p.)
16				Supérieur	Actif occupé	Propriétaire (Salubrité + Tél. + 1 pièce/pers. + Chauffage central)

Source : Base DESTINY (Belgique) – DGSIE – Recensement de 1991, ESE-2001, Registre National, PSBH, SILC-Belgique

Thierry EGGERICKX, Jean-Paul SANDERSON

### **L'évolution sociodémographique des villes moyennes en Wallonie de 1991 à 2011**

On observe depuis de nombreuses années une dualisation sociale croissante entre les grandes agglomérations urbaines qui se paupérissent et les espaces périurbains de plus en plus favorisées. L'objectif de cet article est de déterminer si ces villes moyennes « obéissent » au même schéma de paupérisation et de dualisation que les grandes villes ou si au contraire elles proposent d'autres types de trajectoires. Cette étude est réalisée à partir de deux approches : une analyse de l'évolution de la mortalité différentielle entre les villes moyennes et leurs périphéries et l'étude des caractéristiques sociales des migrants. Préalablement à ces analyses, une typologie des villes moyennes a été réalisée permettant de répartir celles-ci entre villes moyennes périurbaines, villes moyennes mixtes et villes moyennes d'ancienne industrialisation. Ce regroupement était nécessaire tant les villes moyennes constituent un ensemble peu homogène en Belgique. Les résultats font apparaître une nette surmortalité des villes moyennes industrielles par rapport aux autres villes moyennes mais aussi par rapport à la moyenne wallonne. Ces inégalités traduisent la dualité socioéconomique entre milieux de résidence. En termes de migration, les villes moyennes présentent des profils par âge différents des grandes villes. Ces dernières sont surtout attractives pour les jeunes adultes alors que les villes moyennes périurbaines et mixtes ont des profils par âge typiquement périurbain. Pour les villes moyennes industrielles, les soldes migratoires sont proches de zéro traduisant une faible attractivité de ces entités.



# Dynamiques urbaines des villes sahariennes petites et moyennes du sud-ouest algérien

Badr-Eddine YOUSFI\*

## Introduction

Au centre des enjeux stratégiques et géopolitiques, le Sahara algérien n'a jamais suscité autant d'intérêt politique et économique. Si la colonisation a tourné longtemps le dos à cette région à l'exception de la fin des années 50 (période de découverte des ressources en hydrocarbures), l'État algérien a depuis engagé une politique d'aménagement de ce territoire pour mieux le contrôler mais aussi pour le promouvoir. Cette région, située dans le sud-ouest du pays (carte 1), a été dotée d'une infrastructure de base comprenant une série d'équipements administratifs et socio-économiques. La réalisation d'un réseau administratif hiérarchisé (découpages administratifs de 1975 et 1985) s'inscrit dans cette optique.

Bien que le processus de désenclavement du Sahara ait été bien entamé pendant la colonisation, ce n'est qu'après l'indépendance que ce processus a été achevé, entraînant la progression des déplacements et restructurant le fonctionnement spatial autour d'un ensemble de villes. À travers plusieurs plans de développement, l'État avait inscrit la réalisation, le prolongement et le revêtement de routes afin d'en faire la colonne vertébrale de l'intégration territoriale de ces espaces. Parallèlement, on a assisté à la promotion administrative de nombreuses petites agglomérations qui sont devenues de véritables villes. Plusieurs équipements et infrastructures ont été créés dans ces centres promus en fonction de leur nouveau rang administratif. La mise à niveau de ces territoires sahariens a contribué à corriger les déséquilibres constatés dans l'armature urbaine héritée de la colonisation. En acquérant de nouvelles fonctions, quelques villes du sud-ouest ont développé des relations d'échange avec

---

\* Université d'Oran (Algérie), Laboratoire EGAT. Courriel : [yousfine@yahoo.fr](mailto:yousfine@yahoo.fr)

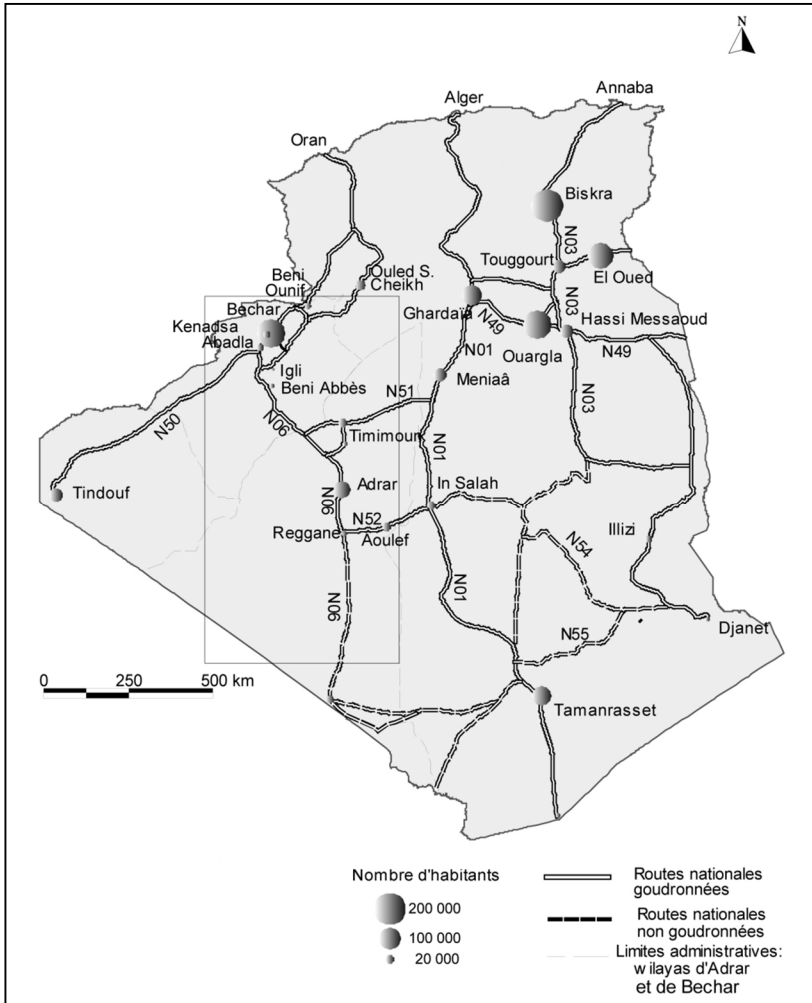


les villes du nord du pays tout en renouant le contact avec les espaces sahariens plus enclavés. Ainsi, cette position médiane leur donne l'opportunité de négocier leur place dans la réorganisation spatiale de la région. Les fonctions urbaines qu'elles ont acquises structurent et hiérarchisent des aires d'attraction autour de ces nouveaux centres urbains.

L'affirmation du caractère urbain de ces villes du sud-ouest algérien et l'élargissement des fonctions qu'elles assument a entraîné des mobilités résidentielles. Si les espaces urbains dans le sud-ouest affichent des soldes migratoires négatifs au niveau national, ils exercent néanmoins une attractivité sans précédent de cadres et de commerçants originaires du nord du pays (on parle de migrations « sélectives »). Les cadres opérant dans le secteur de l'enseignement et de la santé, deux secteurs prioritaires, sont par exemple appelés pour accompagner les politiques de l'Etat en matière de développement du Sahara.

Nous nous proposons dans cet article de revenir en détail sur les mesures prises par l'État algérien pour structurer le sud-ouest saharien et sur le rôle central tenu par les villes petites et moyennes dans la stratégie de développement de la région. Créées quasiment de toutes pièces par l'État, toutes n'ont pas réussi à assumer le rôle qu'elles devaient *a priori* tenir. Mais certaines se sont au contraire développées au-delà des espérances, parvenant à acquérir, en plus d'un rayonnement local lié à la présence d'équipements publics, une influence commerciale parfois considérable. Une véritable hiérarchie urbaine, tant politique qu'économique, a donc vu le jour ; elle constitue l'armature urbaine d'une région au sein de laquelle les échanges inter-urbains sont devenus plus nombreux. Elle a également permis de désenclaver de nombreux espaces ruraux qui ont maintenant plus facilement et plus souvent accès aux services urbains.

Carte 1. Région du sud-ouest algérien : wilayas d'Adrar et de Bechar



Sources : Ministère des travaux publics, Trafic routier en Algérie, INC, 2001 ; ONS, RGPH 1998

## Une urbanisation soutenue par un volontarisme politique

L'urbanisation des espaces sahariens en Algérie est le produit d'un volontarisme étatique visant à promouvoir certains centres urbains afin de

faire face au déséquilibre de l'armature urbaine héritée de la colonisation. C'est au moyen d'un redécoupage administratif que cette volonté s'est tout d'abord concrétisée. « En hiérarchisant systématiquement le réseau urbain, le pouvoir a souhaité organiser en quatre ou cinq strates les agglomérations afin de parvenir à une gestion pyramidale « cohérente ». Simultanément, afin de densifier la trame urbaine, on n'a pas hésité non plus à promouvoir des villages au rang de villes moyennes : le phénomène est particulièrement net au Sahara et dans les hautes plaines » (Bendjelid, Brulé, Fontaine, 2004).

### *L'aménagement du territoire en Algérie : une approche par le découpage administratif*

Si le découpage administratif réalisé en 1963 avait pour objectif d'assurer une mission de gestion administrative afin de faire face au déficit budgétaire et technique consécutif au départ des européens, celui de 1975 a été conçu non seulement pour consolider le réseau institutionnel mais aussi pour renforcer l'armature urbaine. Celle-ci devait s'appuyer sur un réseau de villes petites et moyennes qui devaient bénéficier, afin de les aider dans ce rôle structurant, d'équipements publics. L'importance de ces derniers dépendait du rang administratif de la commune<sup>(1)</sup> :

- les équipements publics à caractère administratif (essentiellement des directions d'exécutifs représentant le pouvoir central à l'échelle locale) sont localisés dans les chefs-lieux de wilaya. Des subdivisions sont également créées au niveau des chefs-lieux de daïra ;
- dans le secteur de la santé, il était recommandé de construire un hôpital de 120 lits dans chaque chef-lieu de wilaya, une polyclinique ou un hôpital de 40 à 60 lits dans chaque chef-lieu de daïra, et un centre de santé ou une salle de soin dans chaque chef-lieu de commune ;
- dans le domaine de l'éducation, de la formation et de l'enseignement supérieur, il était proposé d'implanter un centre universitaire comprenant un institut de technologie et un techni-

---

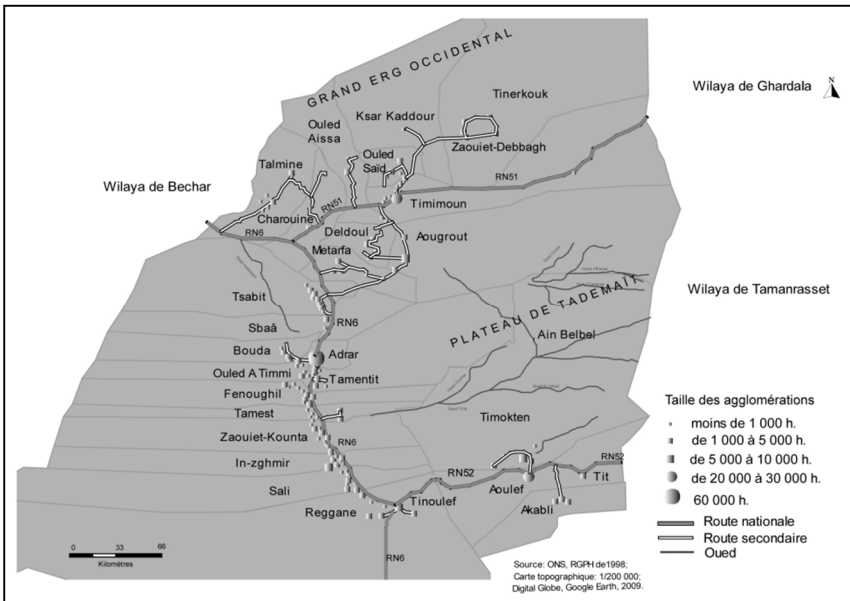
(1) On distingue ainsi les agglomérations chefs-lieux 1) de wilaya (équivalent d'une préfecture), 2) de daïra (équivalent d'une sous-préfecture) et 3) de commune.

cum dans chaque chef-lieu de wilaya, un lycée et un centre de formation professionnelle dans chaque chef-lieu de daïra et une école voire des écoles et collèges dans chaque chef-lieu de commune ;

- enfin, dans le secteur culturel, on prévoyait l'établissement d'une maison de la culture dans le chef-lieu de wilaya, une maison de jeunes dans le chef-lieu de daïra et une bibliothèque dans le chef-lieu de commune.

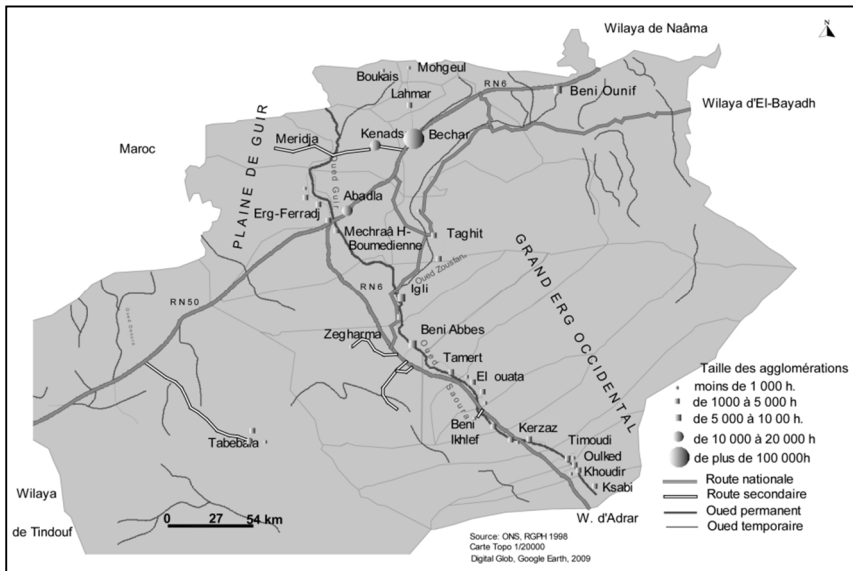
L'objectif de cette hiérarchisation des fonctions et de l'espace urbain régional était de maîtriser le mouvement de la population, et en particulier de limiter l'exode rural observé après l'indépendance vers les principales villes du pays. Cet enjeu est visible dans cette hiérarchisation administrative des villes, qui valorise surtout les chefs-lieux de wilaya et de daïra. Le territoire saharien du sud-ouest (l'ancien département de la Saoura) est ainsi partagé en deux parties : l'une correspond à la wilaya d'Adrar (carte 2) et l'autre à la wilaya de Bechar (carte 3).

Carte 2. Réseau d'agglomération de la wilaya d'Adrar



Sources : ONS, RGPH 1998 ; Carte topographique : 1/200 000 ; Digital Glob, Google Earth, 2009

Carte 3. Réseau d'agglomération de la wilaya de Bechar



Sources : ONS, RGPH 1998 ; Carte topographique : 1/200 000 ; Digital Glob, Google Earth, 2009

En 1975, chacune de ces deux wilayas était composée de 11 communes et de 8 daïras. Les différentes actions accompagnant cette promotion administrative ont surtout concerné les équipements et les infrastructures publics. Aucun projet industriel d'envergure n'a accompagné ces dotations de l'État.

Un nouveau découpage a été réalisé en 1985 afin de densifier davantage le maillage urbain. Le nombre d'entités administratives a été ainsi presque doublé à tous les niveaux : sur le plan national, le nombre de wilayas est passé de 31 à 48, celui des daïras de 160 à 276 et celui des communes de 707 à 1 514. Dans le sud-ouest, une nouvelle wilaya (Tindouf) a été créée. Dans la wilaya d'Adrar, 17 nouvelles communes ont vu le jour, tandis qu'on en dénombre 10 de plus dans la wilaya de Bechar. Nombre de ces communes ne dépassent pas les 2 000 habitants. Mais cette densification du maillage urbain ne s'accompagne pas d'un renforcement des équipements locaux : « ce découpage administratif contribue à reconnaître des disparités dans la répartition des ressources et à favoriser l'émergence de notables locaux. En fait, il projette sur l'espace des choix libéraux récents » (Brulé, 2004). L'attribution des projets liés à la

fonction publique se fait ainsi sur la base de la demande locale exprimée par les directions de wilaya qui s'appuient sur des normes sectorielles (nombre d'habitants par équipement) pour définir les nouveaux besoins. Mais cette approche technocratique se trouve dans plusieurs cas dépassée par des pressions exercées par la population, voire la djamaa ou les personnes les plus influentes telles que les cheikhs des zaouïas. Dans la dernière décennie, le développement des espaces oasiens est certes le résultat d'une intervention de l'État, mais il est surtout dû à des revendications des populations (pour un partage équitable des ressources financières de la rente pétrolière) auxquelles le pouvoir public central a répondu en adoptant parfois des postures populistes (par exemple en agissant sous le prétexte d'éradiquer les inégalités entre territoires et de combattre la pauvreté). Des émeutes localisées<sup>(2)</sup> au cours des dernières années dans les villes sahariennes témoignent de ces tensions. La question du logement, de l'emploi et des moyens de communication terrestre sont au cœur de ces manifestations.

### *Le renforcement de l'armature urbaine : l'émergence d'un réseau de villes petites et moyennes*

Bien que le sud-ouest soit encore très rural, l'urbanisation<sup>(3)</sup> a nettement progressé au cours des dernières années. L'attribution de fonctions administratives et l'implantation des premiers équipements dans certaines

---

(2) Par exemple celles d'Ouagla en 2006 et 2013.

(3) Il convient toutefois de préciser que la définition de l'urbain a beaucoup varié d'un recensement à l'autre car les critères tant quantitatifs que qualitatifs mobilisés pour caractériser les espaces résidentiels ont eux-mêmes évolué. Y. Kouzmine (2007) a largement abordé cette question des critères à partir desquels doit se fonder la définition de l'urbain. En 1977, il existait trois types d'agglomération (urbain, semi-urbain et semi-rural) ; on en comptait cinq en 1987 (urbain, semi-urbain, urbain et semi-urbain potentiels, agglomération non classée ailleurs) puis quatre en 1998 (urbain supérieur, urbain, semi-urbain et semi-rural). Ces variations sont liées à celles des critères retenus. Par exemple, sur le plan quantitatif, la taille minimale d'une agglomération a évolué : le seuil était fixé à 4 000 habitants en 1966, à 10 000 habitants en 1977, puis à 5 000 habitants en 1987 et 1998. Le taux d'accroissement des agglomérations est un critère qui fut mobilisé au cours des deux premiers recensements avant d'être abandonné. Sur le plan qualitatif, la fonction administrative (chef-lieu de wilaya ou de daïra) a joué un rôle important dans la caractérisation des agglomérations lors des recensements de 1966 et 1977, avant d'être écartée. À partir de 1987, des critères relatifs à la qualité des équipements publics ont été pris en compte. Quelques caractéristiques n'ont en revanche jamais cessé d'être utilisées pour qualifier les agglomérations. Au croisement des facteurs quantitatifs et qualitatifs, on peut citer le nombre d'actifs (seuil minimum fixé à 1 000 personnes) et la part d'actifs exerçant une activité professionnelle dans un secteur d'activité autre que celui de l'agriculture. Ainsi, lorsque cette proportion est comprise entre 25 % et 50 %, les agglomérations sont qualifiées de semi-rurales ; quand elle est comprise entre 50 % et 75 %, les agglomérations sont semi-urbaines.

agglomérations dont la taille est comprise entre 2 000 et 5 000 habitants leur ont donné la possibilité d'exercer un rôle dominant au niveau local. Le développement dans ces villes des services publics a stimulé la création de nombreux emplois dans le secteur tertiaire. Devant la carence locale en main d'œuvre qualifiée, des populations ont immigré dans la région. Les agglomérations promues en chefs-lieux de daïra ou de wilaya ont donc connu une évolution rapide sur de nombreux plans : leur place et leur rôle au niveau local, une immigration professionnelle qualifiée, un élargissement des contours de la ville et de son rayonnement local. Parmi les localités concernées par ces évolutions, on peut citer les villes d'Adrar, de Timimoun, d'Aoulef, de Reggane, de Beni-Abbès ou encore d'Abadla.

En 2008, l'armature urbaine est ainsi formée d'une série de villes révélant une hiérarchie particulièrement nette :

- une grande ville de plus de 150 000 habitants (Bechar) ;
- une ville moyenne (Adrar) qui a dépassé le seuil des 60 000 habitants ;
- deux villes intermédiaires<sup>(4)</sup> de plus de 20 000 habitants (Timimoun et Aoulef) ;
- six petites villes comptant de 10 000 à 20 000 résidents (Kenadsa, Beni-Abbès, Abadla, Beni-Ounif et Bordj-Badji-Mokhtar et Reggane) ;
- un ensemble de petits centres urbains accueillant de 5 000 à 10 000 habitants.

La majorité des agglomérations, notamment celles du Touat, a enregistré des taux d'accroissement annuel moyen qui approchent voire même dépassent les 4 % ; dans les agglomérations du Gourara et de la Saoura, la croissance est moins élevée mais demeure importante (plus de 2 % par an en moyenne). L'existence de ces foyers de peuplement ruraux assez denses dans la Basse-Saoura, le Touat et le Gourara, font de ces agglomérations des pôles d'échanges importants entre milieux urbains et ruraux, entre villes et campagnes.

---

(4) Dans le cadre du contexte urbain algérien, A. Bendjelid (2001) définit une classe intermédiaire entre la ville moyenne et la petite ville : la ville intermédiaire, dont le nombre d'habitants est compris entre 20 000 et 30 000.

Spatialement, les agglomérations qui sont situées dans la partie méridionale de la région se caractérisent par une forte dynamique démographique, qui est stimulée aussi bien par des investissements publics que par la mobilité et les échanges qui s'effectuent au-delà des frontières. Bordj-Badji-Mokhtar (BBM) est un centre qui a pu, par exemple, au bout de quelques années, passer du dernier au quatrième rang régional avec plus de 16 000 habitants, se positionnant ainsi devant les anciennes villes de la partie septentrionale du Sahara. On compte d'autres exemples de ce type : Reggane qui a franchi le seuil des 10 000 habitants et Aoulef qui a dépassé les 20 000 habitants. Ces agglomérations ont été marquées par une dynamique urbaine impressionnante : entre 1966 et 2008, soit sur une période de plus de 40 ans, le taux de croissance annuel moyen de la population urbaine a été supérieur à 4 % (tableau 1).

Tableau 1. Évolution de la population urbaine dans le Sud-ouest algérien entre 1966 et 2008

Agglomérations	Population 1966	Population 2008	Taux d'accroissement annuel moyen
Bechar	42 226	165 238	2,82 %
Beni-Ounif	3 013	10 181	2,59 %
Kenadsa	6 780	13 205	1,53 %
Abadla	4 366	13 544	2,40 %
Beni-Abbès	2 339	10 181	2,98 %
<b>Wilaya de Bechar</b>	<b>58 724</b>	<b>212 349</b>	<b>2,70 %</b>
Adrar	4 468	63 039	4,13 %
Reggane	710	10 026	4,13 %
Timimoun	4 859	22 086	3,04 %
Aoulef	684	21 723	4,47 %
Bordj-Badji-Mokhtar	112	16 437	4,70 %
<b>Wilaya d'Adrar</b>	<b>10 833</b>	<b>133 311</b>	<b>4,05 %</b>
<b>Total</b>	<b>69 557</b>	<b>345 660</b>	<b>3,17 %</b>

Source : ONS, 2008. ONS, 1988

La promotion administrative est un facteur central de cette croissance démographique aussi importante sur une période aussi longue. Adrar est un cas typique de cet effet du renforcement du rôle administratif local sur la dynamique de la population. Nouveau chef-lieu de wilaya en 1975, ce rang lui a permis non seulement de se doter d'équipements



administratifs intermédiaires mais aussi de bénéficier d'une série d'équipements dont le rayonnement dépasse l'échelle de la commune : un nouvel hôpital régional, des lycées et une université, des équipements financiers (banques, assurances), des postes et un centre de télécommunication, etc. Cet essor s'est traduit par un dynamisme immobilier considérable<sup>(5)</sup> qui s'est lui-même concrétisé par le développement spatial de la ville. Ces évolutions ont entraîné un changement d'échelle démographique : l'agglomération d'Adrar est passée de moins de 4 500 habitants en 1966 à 63 000 habitants en 2008, soit un taux de croissance annuel moyen supérieur à 4 %.

### *Le rôle incontournable de la route*

Le revêtement de la route a joué un rôle moteur pour, dans un premier temps, désenclaver des ksour<sup>(6)</sup> puis, dans un second temps, permettre leur extension. La création des premiers équipements (écoles, salles de soin...) a stimulé l'arrivée de nouvelles populations qui se sont installées en périphérie. De ce fait, des lotissements ont été réalisés à l'extérieur des anciens noyaux d'habitat (ksour) afin de faire face aux besoins en logements. Mais ces habitations plus récentes, qui offrent plus de confort, ainsi que leur raccordement aux réseaux d'eau, d'assainissement et d'électricité, relèguent les anciens centres de vie et font des périphéries les pôles de développement urbain au détriment des anciens ksour. La route a achevé ce renversement de la hiérarchie infra-urbaine au sein de l'agglomération des ksour : les déplacements motorisés devenant plus faciles, des commerces et des services s'y sont installés. Ces espaces de circulation internes à l'agglomération sont aussi plus ouverts sur l'extérieur et attractifs pour les populations « étrangères ». Aujourd'hui, une logique de mobilité a supplanté une tradition plus sédentaire, ce qui se traduit par le glissement des agglomérations vers les routes. Les habitants des ksour deviennent de plus en plus dépendants des villes, utilisant d'une manière fréquente les transports en commun.

Le réseau routier dans le sud-ouest repose sur l'ossature des pistes qui ont été construites pendant la période coloniale (figure 1). Ce réseau s'articule autour de la route nationale 6 (RN 6), qui est un axe important

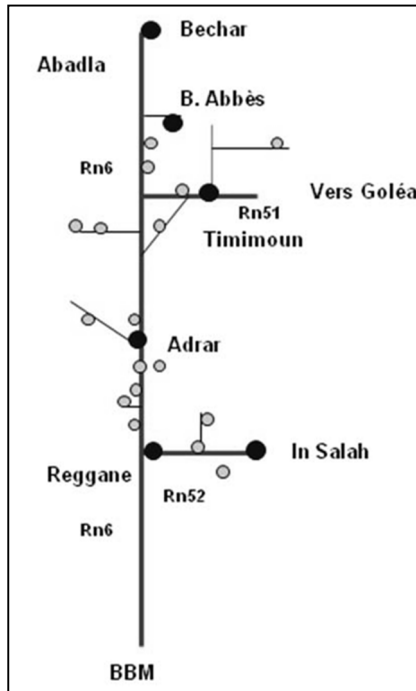
---

(5) Par exemple, plusieurs cités ont été réalisées afin d'accueillir les nouveaux fonctionnaires non originaires de la région.

(6) Un ksar est un village fortifié de l'Afrique du Nord.

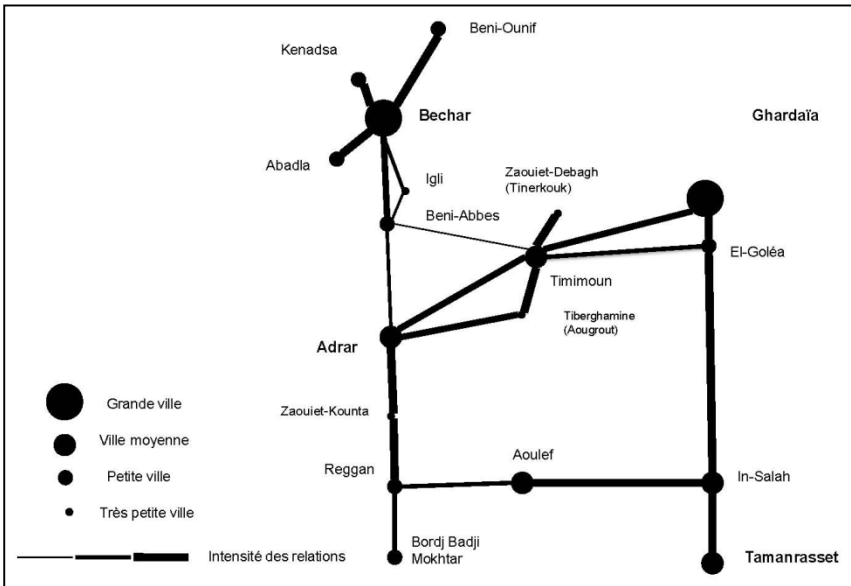
de circulation vers les pays du Sahel. En effet, tout le trafic entre le nord-ouest (voire tout le nord) et le sud-ouest est assuré par cette route. Elle permet dorénavant non seulement de relier Bechar à Gao (au Mali) mais aussi de désenclaver la majorité des oasis de la région (Basse-Saoura et Touat).

Figure 1. Schéma des routes dans le sud-ouest algérien



Le développement des transports routiers a redynamisé la mobilité dans les zones sahariennes et a replacé les agglomérations urbaines dans le maillon des échanges intra-sahariens mais aussi extra-sahariens. Le réseau des transports s'appuie sur la structure urbaine existante qui relie les villes moyennes (Adrar, Timimoun et Aoulef), d'une part aux grandes villes du Sahara algérien et du nord du pays et, d'autre part, aux petites villes de la région qui animent leurs espaces ruraux respectifs (figure 2). Les échanges bénéficient également d'un réseau de transport ferroviaire et d'un réseau de transport aérien en direction des grandes villes du nord du pays, mais aussi, pour la ville d'Adrar, en direction de quelques villes sahariennes (Ouargla, Tamanrasset et Bechar).

Figure 2. Le réseau urbain linéaire du sud-ouest algérien en 2008



Grâce à la route, une nouvelle forme de mobilité ville-campagne a également émergé entre les petites villes et leurs espaces ruraux environnants. C'est par exemple le cas à Beni-Abbès dans la Saoura, à Abadla dans la plaine de Guir, à Reggane et à Zaouiet-Kounta dans le Bas-Touat. Il faut souligner que la libéralisation des transports en commun à partir de 1988 a largement contribué à l'augmentation du nombre des déplacements sahariens : le minibus et le fourgon aménagé ont véritablement changé la perception de l'espace oasien. Celui-ci n'est plus perçu comme un espace isolé, replié sur lui-même, mais comme un territoire ouvert sur son environnement immédiat et même plus lointain. Les pratiques sociales ont alors considérablement évolué. Le déclin de l'agriculture oasienne a précipité les habitants des ksour vers les villes qui offrent davantage de perspectives professionnelles. Mais ils n'ont pas eu à renoncer à leur ancrage territorial traditionnel car l'existence de nombreuses liaisons terrestres leur a permis de conserver les mêmes liens avec leurs espaces d'origine, et même de continuer à y résider. D'espace total vivant presque en autarcie, le ksar s'est transformé en un espace résidentiel dont l'économie dépend en partie des emplois occupés par

certains de ses habitants dans les petites villes reliées au réseau urbain régional.

## Les services publics comme vecteurs de développement des villes moyennes

Le volontarisme étatique est à l'origine de la densification du réseau urbain et de la dynamique démographique des villes qui le constituent. La politique de dotation des communes en équipements publics a en effet permis de structurer le territoire saharien. Les centres urbains qui ont bénéficié de ces équipements ont vu leur position renforcée au niveau local ; ils ont acquis une position politique dominante dans une région où les confréries sont traditionnellement considérées comme de véritables acteurs et exercent théoriquement des influences sur le fonctionnement de cet espace. Dans le contexte général de modernisation de l'ensemble du territoire algérien, les équipements administratifs et socio-économiques ont légitimé ces nouveaux centres du pouvoir. La création d'emplois et des conditions de vie potentiellement meilleures tant sur le plan de l'éducation (par exemple l'implantation de centres universitaires) que sur celui de la santé (présence d'hôpitaux) ont logiquement exercé une forte attraction auprès des populations environnantes. Il est donc important de détailler ces investissements pour bien prendre la mesure de l'impact qu'ils ont eu localement.

### *Université locale et rayonnement régional : le cas de la ville d'Adrar*

L'université africaine d'Adrar est le résultat de la volonté de l'État de doter les zones sahariennes d'établissements de formation supérieure afin, d'une part, de limiter la pression sur les universités du nord du pays et, d'autre part, de pourvoir aux besoins locaux en personnel qualifié. Cette politique devait permettre de fixer les étudiants dans la région, non seulement pendant la durée de leurs études mais aussi au-delà, en leur offrant la perspective d'occuper à moyen terme dans leur région les emplois de cadres dont elle a besoin pour assurer la poursuite de son développement. La mise en place de cette université a commencé par l'installation de petits instituts spécialisés à la fin des années 80. Puis, l'ouverture de quelques filières complètes a permis à ces petits instituts d'accéder au rang de centres universitaires au cours de la décennie sui-

vante. Leur mutualisation a été consacrée par l'obtention du statut d'université. Cette promotion a encouragé la création de filières supplémentaires qui ont crédibilisé l'université, attirant par la même toujours plus d'étudiants. Ne disposant pas encore de cadres universitaires locaux, la formation est pour le moment assurée par des jeunes enseignants formés souvent dans les universités du nord, par des enseignants invités et par des collaborateurs issus du monde professionnel.

Ce développement ne pouvait toutefois pas voir le jour sans une habile alliance de l'État avec les pouvoirs locaux traditionnels. Ce projet universitaire a également été l'occasion pour l'État de maîtriser les risques de radicalisation de certaines mouvances islamistes, qui pouvaient affecter la politique plus globale d'aménagement du territoire afin de désenclaver ce dernier et de l'ouvrir davantage sur le reste du pays. Il existait à l'origine un institut des sciences islamiques que la Zaouïa de Cheikh-Mohammed-Ben-Lekbir souhaitait doter d'un statut de grande école afin que les formations qui y étaient dispensées soient reconnues au même titre que celle des écoles supérieures de l'État. Son cheikh monta ainsi un grand projet pour la création d'un institut des hautes études islamiques à Adrar, inspiré du modèle d'Al-Azhar en Egypte. De nombreuses tentatives ont été menées auprès des pouvoirs centraux pour concrétiser ce projet, mais aucune n'aboutit. Il a fallu la remontée d'un islam politique radical voire *djihadiste* et la domination du mouvement *salafiste* sur la scène sociétale et culturelle au cours des années 80, pour que ce projet soit soutenu par l'État. Les politiques étaient en effet contraints de s'associer aux confréries pour faire face aux islamistes radicaux. Toutefois, dès le départ, la fonction de cet institut a été limitée à la formation des imams ; de plus, la gestion de cette structure n'a pas été confiée à la zaouïa ou à son cheikh. L'administration désignait son représentant direct pour cette mission, le cheikh faisant seulement partie du conseil scientifique. Celui-ci a fini par quitter l'institut, qui fut alors associé aux autres instituts spécialisés. C'est à partir de ce regroupement que la création des centres universitaires puis de l'université fut possible. Mais les zaouïas ont pu renégocier ces dernières années des passerelles qui permettent à leurs étudiants d'intégrer l'enseignement supérieur par le biais de l'université, puis de s'insérer par la suite dans la fonction publique en tant qu'imams de mosquées. L'intégration des jeunes imams issus des confréries arrangeait bien l'État qui voulait écarter les *salafistes* dominant les lieux de cultes. Cette alliance stratégique avec les zaouïas a

instauré l'institutionnalisation de la fonction des imams et leur formation. En retour, les zaouïas ont vu leur présence au sein des institutions publiques renforcées. L'université a donc pu promouvoir un enseignement laïc au travers de nombre de ses filières d'enseignement tout en respectant le poids des instances religieuses au moyen de la reconnaissance publique, par son inscription au sein de l'université, de la formation de ses cadres. L'université africaine d'Adrar est actuellement composée de trois facultés (celle des sciences sociales et des sciences islamiques ; celle des sciences des lettres et des sciences humaines ; celle des sciences et de l'ingénieur). En 2008, elle comptait 4 900 étudiants encadrés par 178 enseignants. La part des étudiants en sciences islamiques a tendance à baisser ces dernières années au profit des autres filières de sciences humaines, juridiques et techniques.

Inaugurée en 2001, l'université africaine d'Adrar, comme le pouvoir central l'a voulu, confère également à la ville une fonction résolument tournée vers l'Afrique sub-saharienne. Au-delà du développement régional, l'Algérie affiche sa volonté d'occuper une place sur la scène continentale en participant à la formation des futures élites africaines. Les grandes universités du nord (Alger, Constantine, Oran) sont déjà fréquentées par des milliers d'étudiant africains. La création de l'université d'Adrar s'inscrit donc dans cette stratégie. Elle renforce aussi la volonté de promouvoir cette région en lui permettant d'étendre son influence au-delà des frontières régionales et nationales.

Cette université a réussi à fixer les étudiants locaux. Elle est également parvenue à attirer ceux originaires des wilayas voisines (65 % des étudiants de l'université d'Adrar), ce qui permet d'affirmer la position de cette ville au niveau régional. Les wilayas des régions sahariennes du sud-ouest constituent les premières zones pourvoyeuses d'étudiants. Ils sont originaires en premier lieu des wilayas sahariennes de Bechar, de Tindouf, de Tamanrasset et d'Ouargla et, en deuxième lieu, des wilayas steppiques de l'Oranie (El-Bayadh, Naâma et Saïda). Cette répartition ne reflète pas vraiment la volonté des étudiants car leur affectation est régie par une carte universitaire qui est établie par le ministère de l'enseignement supérieur et de la recherche scientifique. Cette carte fixe les aires d'orientation des étudiants pour chaque spécialité et pour chaque université. L'affectation de certains étudiants originaires des zones steppiques s'inscrit dans une optique de décongestionnement des flux estudiantins vers les universités du nord. L'existence de certaines filières

des sciences religieuses et humaines à Adrar a joué un rôle important dans l'orientation de ces flux.

En revanche, l'autre ambition de cette université est encore loin d'être atteinte : son rayonnement international reste très limité. La part des étudiants étrangers est toujours très faible (4 %), et ces derniers viennent pour la quasi-totalité des pays voisins (Sahara Occidental, Mauritanie, Mali et Niger). Ni sa position géographique ni ses réseaux ancestraux (économiques et culturels) avec l'ex-Soudan n'ont été suffisants pour le moment pour donner à cette université un rayonnement géographique plus important. La langue d'enseignement (l'arabe) et le déficit d'encadrement dans le domaine technologique sont vraisemblablement des freins à une plus grande attractivité.

En plus de participer au rayonnement local et international de la région, l'université a également pour objectif de faire émerger une élite locale. La part des enseignants de l'université originaires de la région permet d'approcher la situation actuelle en regard de cette ambition. À la fin des années 2000, la majorité d'entre eux est encore originaire des wilayas du nord ; ils viennent principalement des centres traditionnels de formation des élites algériennes : Tlemcen et Oran à l'ouest, Alger et Tizi-Ouzou au centre et Constantine. Cette attractivité résulte toutefois en grande partie du manque de recrutement dans les universités les plus prestigieuses du pays. Dans ce contexte, les recrutements dans les universités sahariennes en pleine expansion conjugués au manque de candidats locaux offrent au contraire de formidables opportunités de carrière. La gratuité du logement et la prime salariale attribuée à ceux qui migrent vers le sud expliquent aussi cette présence d'universitaires originaires du nord.

Le constat actuel est toutefois très encourageant. Plus du tiers (37 %) des enseignants de l'Université d'Adrar ont fait leurs études à Adrar. Les universitaires originaires du sud viennent essentiellement de Bechar et Ghardaïa : 10 % des enseignants sont originaires de ces villes (Moulay, Bahnini, 2006). La part des enseignants issus de la même wilaya est certes minime, mais ils témoignent des efforts qui sont réalisés par les pouvoirs publics pour faire émerger une élite parmi les jeunes de la région. Les universités organisent des concours de post-graduation pour former leurs propres enseignants-chercheurs en partenariat avec les universités du nord. Chaque année, de plus en plus de jeunes locaux accèdent à des responsabilités locales et acquièrent les moyens de

s'émanciper des influences culturelles des zaouïas dont le poids diminue à mesure que le nombre d'étudiants formés localement chaque année croît. Ces zaouïas rencontrent dorénavant plus de difficultés à imposer leur vision auprès d'une population ayant un niveau de formation supérieure : la distance entre les deux, sans doute, se creuse et marque une nouvelle étape des mutations sociales dans la région.

### *La carte des établissements hospitaliers structure la hiérarchie des pôles urbains*

Le secteur de la santé a également été mobilisé pour structurer le développement de la région autour d'une hiérarchie urbaine visible et reconnue par tous. La grille d'équipements instaurée en 1975 prévoyait ainsi de doter les agglomérations chef-lieu de wilaya d'un hôpital de 120 lits, et les agglomérations chef-lieu de daïra d'une polyclinique ou d'un hôpital de 40 à 60 lits (Brulé, 2003). Chaque équipement couvre les besoins d'un ensemble intercommunal plus ou moins vaste déterminé par les pouvoirs administratifs. Ce secteur sanitaire défini par la Direction de la Santé et de la Population (DSP) au niveau de chaque wilaya délimite la zone géographique d'influence de ces dernières. Dans les faits, les contours de chacune de ces zones sont moins nets : ils dépendent aussi des spécialités de ces établissements. Les établissements hospitaliers désireux d'exercer une influence régionale la plus vaste possible doivent donc recruter des médecins spécialistes. Plus que le nombre de lits, c'est donc la carte des spécialités proposées par les hôpitaux qui déterminent leur importance.

Ainsi, dotée d'un établissement hospitalier de 330 lits, la ville moyenne d'Adrar couvre une gamme assez large des spécialités médicales. On dénombre actuellement dans cet hôpital 19 médecins spécialistes et 71 médecins généralistes, qui lui permettent d'avoir un rayonnement sur l'ensemble de la wilaya : les patients sont originaires des communes du Touat, notamment Adrar et Bouda, mais aussi des villes petites et moyennes plus excentrées comme Timimoun et Reggane qui disposent pourtant chacune d'un hôpital. Dans les chefs-lieux de daïra comme Reggane précisément ou Beni-Abbès, les hôpitaux sont de petite taille (120 lits environ) et ne proposent que des spécialités de base (gynécologie, chirurgie générale, pédiatrie, etc.). Ils exercent donc une attractivité qui dépasse de peu leur territoire de compétence administrative.



La mobilité des malades s'effectue donc selon une logique de proximité conjuguée à une hiérarchie des établissements hospitaliers fondée sur la carte des spécialités disponibles. Cette stratégie a également limité les flux de malades vers les hôpitaux des grandes villes du nord du pays.

C'est donc en menant une politique de hiérarchisation des établissements hospitaliers que l'État parvient à structurer l'espace urbain régional. Cette politique s'est traduite par la concentration des cadres hospitaliers dans les principales villes de la région, ce qui accroît leur rayonnement socio-culturel. La pénurie de cadres et de médecins spécialistes originaires de la région a nécessité des recrutements en dehors des limites sahariennes puisqu'il n'existe aucun centre hospitalo-universitaire saharien susceptible d'assurer la formation des médecins. Pour combler ce déficit, l'État a introduit l'obligation du service civil pour les jeunes diplômés en médecine qui s'engagent, en contrepartie de la gratuité de leurs études, à exercer dans les établissements publics de la santé pendant une période qui varie, selon les régions, d'un à quatre ans. Cette politique semble avoir porté ses fruits pour doter les zones les plus reculées du pays d'un personnel médical spécialisé d'origine algérienne. Par exemple, au début des années 90, l'hôpital d'Adrar comptait 15 praticiens japonais sur un total de 17 médecins spécialistes. En 2008, le nombre de médecins est de 90 dont 19 sont des spécialistes, et tous sont algériens. Leur présence permet aussi d'accentuer l'ouverture culturelle de la région au reste du pays. Mais cette ouverture n'est pas unilatérale : les arrivées successives de cadres en provenance de tout le pays permettent également aux élites de s'ouvrir aux problématiques sahariennes. Ces échanges s'inscrivent parfaitement dans la volonté politique d'intégrer pleinement les régions sahariennes au reste du pays. Dans cette optique, la rotation très élevée du personnel médical, qui reste rarement plus longtemps dans la région que la durée de leur obligation vis-à-vis de l'État, n'est pas nécessairement négative.

## La présence des équipements publics stimule l'essor du commerce de gros et de détail

En plus des responsabilités administratives, les activités commerciales contribuent à hiérarchiser l'armature urbaine des espaces sahariens. Dans le cas présent, l'effort de l'État en faveur des centres urbains au sein desquels se concentrent les principaux équipements publics en

matière d'éducation ou de santé par exemple a favorisé la dynamique commerciale de ces derniers. Le lien n'est toutefois pas systématique. La position géographique générale et la localisation par rapport aux principaux axes de communication en particulier a également eu une incidence sur le développement du commerce à l'échelle locale. L'évolution des moyens de transport après l'Indépendance et surtout après l'arrivée du bitume a en effet réactivé les relations commerciales à plusieurs échelles.

### *L'essor du commerce de gros dans les villes moyennes et intermédiaires*

Si les villes du sud-ouest souffrent, sur le plan économique, d'une absence quasi-totale d'activités industrielles, elles bénéficient en revanche d'un dynamisme commercial en plein essor. La naissance d'un commerce de gros dans les villes moyennes d'Adrar et de Timimoun reflète le développement des échanges commerciaux dans cet espace saharien. La nature du commerce de gros est variée : commerce alimentaire, quincaillerie, matériaux de construction, habillement...

L'impact du nouveau rôle régional assumé par les villes moyennes s'est concrétisé par un développement important des activités commerciales. C'est notamment le cas pour Adrar où l'on compte 106 commerces pour 1 000 habitants. Cette situation s'explique par l'émergence d'une demande extérieure importante des nombreuses communes rurales et des ksour dépendants de la ville. L'absence d'autres villes de même rang dans un rayon de 500 km a mis la ville d'Adrar en tête de la hiérarchie commerciale dans les sous-réseaux du Touat, du Gourara et du Tidikelt, qui se caractérisent par un fort peuplement rural.

La ville d'Adrar est ainsi devenue un centre commercial important dans la région avec 251 commerces de gros. Le rayonnement régional de cette ville peut donc s'appuyer sur un double développement politico-administratif et économique, qui lui permet de s'émanciper de la tutelle de Béchar qui a longtemps exercé un pouvoir économique sur elle. Cette indépendance progressive est confirmée par les nombreux entretiens conduits avec les responsables locaux des collectivités communales et les commerçants. Si l'attractivité de l'université d'Adrar peine à franchir les frontières algériennes, ce n'est pas le cas de son activité commerciale. L'import-export en direction des pays du Sahel prend peu à peu de

l'ampleur. On compte déjà 39 commerces engagés dans cette activité. Ce constat sous-estime vraisemblablement la réalité en raison de l'ampleur du commerce illicite qui génère une activité économique importante dans la région.

En plus du volume des transactions commerciales, le dynamisme actuel se caractérise aussi par la diversité des secteurs commerciaux : alimentation, quincaillerie, matériaux de construction, habillement, etc. (tableau 2). Toutefois, à eux seuls, les secteurs de l'alimentation, des matériaux de construction et de la quincaillerie représentent près de 85 % de l'activité commerciale de gros.

Tableau 2. Structure du commerce de gros à Adrar en 2005

Type d'activité	Nombre de commerces	%
Commerce alimentaire	69	27,5
Matériaux de construction	46	18,3
Quincaillerie	98	39,0
Equipements électriques	12	4,8
Légumes et fruits	12	4,8
Habillement	3	1,2
Equipements (maison, de bureau)	6	2,4
Cosmétiques et produits pharmaceutique	5	2,0
Total	251	100,0

Sources : L. Moulay, A. Bahnini, 2005

Ces activités commerciales étaient jusqu'alors concentrées dans les grandes villes du nord du pays. Si les activités administratives ont permis à Adrar d'acquérir un rôle central au niveau régional, son activité commerciale lui permet d'être reconnue comme un pôle d'échanges commerciaux de tout premier plan. Au niveau local, cela permet à cette ville de constituer un véritable pilier de l'armature urbaine régionale à partir duquel le développement peut se diffuser aux communes de petite taille et aux espaces ruraux situés dans sa sphère d'influence. La contrepartie de ce développement est, notamment dans le centre, la réduction de l'activité commerciale au commerce alimentaire (55 % de l'ensemble des activités commerciales). De ce fait, les autres besoins des habitants

ne sont pas satisfaits sur place, induisant une dépendance vis-à-vis d'Adrar ou de centres urbains intermédiaires comme Reggane.

Les activités commerciales se sont également développées dans d'autres villes moyennes. C'est par exemple le cas dans celle de Timimoun qui exerce, en dépit de sa taille modérée (20 000 habitants), une influence locale comparable à celle de certains chefs-lieux de wilaya. Avec ses 1 300 commerces dont 62 de gros, elle réunit tous les critères pour remplir une véritable fonction commerciale dans la région. Cette ville a su garder son poids commercial, hérité de son histoire, au niveau du Gourara où la densité commerciale est encore faible dans la majorité des communes à caractère rural. Timimoun exerce son influence sur les communes de Ouled-Aïssa, Ouled-Saïd, Talmine et, pour les services et le commerce occasionnel, jusque dans un rayon de 70 km<sup>(7)</sup>, atteignant ainsi des communes plus éloignées comme celles de Tinerkouk, Charouine et Aougrouit.

Bien qu'ayant le même nombre d'habitants que Timimoun, Aoulef est loin d'occuper une position commerciale aussi dynamique. Les commerces (23 commerces pour 1 000 habitants) sont essentiellement alimentaires et le commerce de gros est absent, ce qui lui ôte toute possibilité de jouer un rôle important à l'échelle régionale. Par contre, l'augmentation du nombre de ses activités lui permet d'envisager d'être, à moyen terme, un centre commercial à rayonnement local limité. La croissance du nombre de commerces est le résultat d'une demande à la fois locale (la ville compte plus de 20 000 habitants) et externe (zone du Tidikelt-occidental). Sa position géographique centrale par rapport à un ensemble de ksour assez peuplés tels qu'Akabli et Tit lui permet, d'une part, d'être un centre de distribution des produits alimentaires à large consommation dans cette zone et, d'autre part, un centre-relais des échanges est-ouest qui se développent depuis la colonisation. Ce rôle central lui permet de supplanter, localement, Akabli. Mais sa localisation géographique, excentrée au sud et proche de communes se trouvant dans la sphère d'influence d'Adrar (par exemple Reggane), limite son potentiel de développement commercial.

Bien que plus au sud, la commune de Bordj-Badji-Mokhtar (BBM) semble développer une activité commerciale plus dense que celle d'Aoulef. On y

---

(7) Source : enquête chalandise, 2009. Cette enquête a touché plus de 120 commerçants des villes de Bechar (grande ville), d'Adrar et de Timimoun (villes moyennes).

trouve plus de 90 magasins et une densité de 31 commerces pour 1 000 habitants. Sa position géographique très excentrée mais localisée sur la RN 6 est ici son principal atout. Sa situation frontalière lui permet de développer un commerce transfrontalier avec les pays du Sahel. Dans cette région<sup>(8)</sup> où la contrebande est très active, cette ville pourrait développer son activité commerciale si elle parvient à capter une partie des échanges économiques pour le moment largement souterrains.

### *Diversification du commerce de détail dans les petites villes*

Dans nombre de chefs-lieux de daïra, la dynamique commerciale a également été remarquable. C'est le cas par exemple au sud-ouest de Abadla, au nord de Beni-Abbès et au sud de Reggane. Ces villes répondent aux besoins des populations des communes rurales et des petites agglomérations plus enclavées situées dans un rayon qui peut atteindre une cinquantaine de kilomètres. Dans ces villes, le commerce de détail est le moteur de l'économie locale. On y trouve les produits qui existent dans les grandes villes : habillement, cosmétique, équipements de maison, pièces détachées, bijouterie et quincailleries, etc. (tableau 6)<sup>(9)</sup>. Si ces villes ne sont pas le centre d'échanges commerciaux de grande ampleur, elles sont des lieux de diffusion des produits de consommation et de services à la personne. Elles sont donc, sur le plan économique comme sur le plan politique (cf. supra), des interfaces entre les modes de vie urbains (les produits de consommation des grandes villes ; l'accès à l'éducation et à la santé modernes) et ruraux.

La position géographique est encore une fois déterminante et explique une grande partie des différences de développement de ces petites villes-relais. Le rayonnement local de la ville de Beni-Abbès (on compte dans sa zone d'influence les communes de Beni-Ikhlef, El-Ouata, Kerzaz et Igli) est ainsi altéré par la proximité d'Adrar. Celui de Abadla (les communes de Erg-Ferraj et Mechraâ-Houari-Boumedienne font partie de la sphère économique de cette ville) est de son côté pénalisé par la proximité de Bechar. En revanche, la position de centre-relais et de carre-

---

(8) Le commerce dans le Sahara méridional, plus précisément dans l'agglomération de Timiaouine, est principalement composé du commerce de gros (20 commerçants contre 18 commerces de détails). Ceci révèle la fréquence des échanges commerciaux qui s'effectuent au-delà des frontières sahariennes. Timiaouine est aussi un point d'approvisionnement pour les derniers nomades touaregs qui parcourent encore la région.

(9) Source : Direction du Commerce, de la Concurrence et des Prix (DCCP), 2008.

four de circulation nord-sud localisé sur la RN 6 a stimulé le développement du commerce de services (cafés, restaurations, taxiphone...) qui représente aujourd'hui le tiers de l'activité commerciale de cette ville (tableau 3).

Tableau 3. Structure du commerce de détail d'une petite agglomération : les cas de Reggane et de Beni-Abbès au début de la décennie 2010

Type d'activité	Reggane (en 2010)		Beni Abbes (en 2011)	
	Nbre	%	Nbre	%
Commerce alimentaire	64	23,9	66	26,8
Habillement	25	9,3	17	6,9
Équipement de la maison	28	10,4	20	8,1
Pièces détachés	13	4,9	7	2,8
Cosmétiques	4	1,5	12	4,9
Matériaux de constructions	9	3,4	21	8,5
Commerce de luxe	5	1,9	6	2,4
Commerce du bazar	7	2,6	2	0,8
Culture et loisirs	4	1,5	10	4,1
Services généraux	47	17,5	26	10,6
Services à la personne	41	15,3	13	5,3
Services rares	3	1,1	-	-
Artisanat	18	6,7	46	18,7
Total	268	100,0	246	100,0

Sources : A.-E.-L. Ibrahim, 2010 ; A. Bouaanini, 2001

## En dépit des efforts de développement, les villes moyennes ne parviennent pas à fidéliser les cadres

Malgré les infrastructures dont sont dotées les villes du sud-ouest saharien (équipements publics, logements, commerces), ces dernières peinent à fixer sur place les cadres en provenance des autres régions du pays. La majorité des personnes qui émigrent ne sont pas originaires du sud-ouest saharien : il s'agit d'une émigration de retour (Trache, 2010). Ainsi, près de 90 % des personnes qui ont quitté la wilaya d'Adrar entre 1987 et 1998 étaient originaires d'une autre région. Et parmi elles, plus de 8

sur 10 sont retournées s'installer dans leur wilaya d'origine<sup>(10)</sup>. À Bechar, les proportions sont comparables : 70 % des émigrants sont originaires d'une autre wilaya et parmi eux 7 sur 10 sont retournés dans leur région d'origine. En revanche, parmi les nouveaux venus, on compte peu de retours dans le sud-ouest saharien : à Bechar comme à Adrar, 2 arrivants sur 10 correspondent à une migration de retour.

Les migrations dans la région sont donc temporaires. Les opportunités professionnelles, les facilités de logement et les salaires bonifiés sont des vecteurs d'immigration. Mais ils donnent aussi à ceux qui en bénéficient les moyens de repartir à moyen terme s'installer dans leur région d'origine. C'est tout particulièrement le cas pour les jeunes cadres. S.-M. Trache (2011) dresse un même constat pour la ville d'Adrar : « les immigrants considèrent en majorité leur séjour comme provisoire dans la ville d'Adrar. Il ne constitue qu'une simple étape transitoire qui procure à certains de l'expérience professionnelle et pour d'autres un doublement de salaire pour une fonction identique dans le nord du pays. Cette migration temporaire est alors motivée par des raisons matérielles [...] car le souci majeur de cette population est de capitaliser pour envisager un retour ultérieur plus favorable dans la région d'origine ».

La population locale, en particulier la fraction la plus qualifiée, se renouvelle donc aussi rapidement que considérablement. Cette situation freine l'émergence d'un socle local stable de cadres dans les villes du sud-ouest algérien.

Ces cadres résident pour la plupart (60 %) dans les logements de fonction. Les cités de fonctionnaires ne facilitent pas l'intégration sociale des cadres dans la population locale et entravent la constitution des relations de voisinage au niveau du quartier. Ce phénomène est d'autant plus marqué que les villes de résidence sont petites. Dans les villes plus grandes comme Bechar, les cadres propriétaires de leur logement ne sont pas rares (36 %). Mais cela ne traduit pas pour autant une volonté de s'intégrer localement. Bien au contraire. En effet, l'accès à la propriété a été facilité dans bien des cas à la suite de la cession des biens d'État ou par le biais des coopératives immobilières mobilisant les cadres de la fonction publique ou encore par le biais des logements socio-participatifs. L'achat s'inscrit le plus souvent dans une optique spécula-

---

(10) Source : ONS, 1998.

tive qui doit permettre de favoriser l'achat d'un nouveau logement dans la région d'origine.

Un tiers des cadres interrogés au cours d'une enquête menée auprès de cette population affirme avoir une deuxième résidence dans leur région d'origine ou dans une ville du nord algérien, et plus de la moitié évoque un projet d'acquisition d'une résidence secondaire dans la région d'origine. Quitter le Sahara est l'intention assumée de la plupart de ces cadres. L'acquisition d'un bien immobilier ne caractérise donc pas un désir d'intégration locale.

Sans surprise donc, les relations avec la région d'origine demeurent importantes : près de la moitié des cadres effectuent des déplacements trimestriels vers leur région d'origine, le plus souvent pendant les vacances scolaires. Ces mobilités s'inscrivent dans une logique encadrée par des réseaux sociaux (rendre visite aux parents, aux membres de la famille et aux amis) dont l'objectif est de maintenir les liens afin d'assurer un retour dans de bonnes conditions.

L'intégration sociale des cadres dans la société locale est donc encore très faible et se réduit à quelques rares relations de courtoisie. Les amitiés qui se nouent entre cadres lient des personnes qui ont en commun le projet de quitter cette région. Leur investissement au niveau local est le plus souvent limité à la seule sphère professionnelle. Tout semble se passer comme si ces cadres constituaient une population d'expatriés coupés de la population locale, ce qui ne permet pas à cette dernière de tirer tout le profit espéré, du point de vue du développement local, de la présence de ces professionnels qualifiés.

## Conclusion

Afin de remédier aux déséquilibres de l'armature urbaine héritée de la colonisation dans le sud-ouest algérien, l'État a déterminé un découpage administratif dans le but de promouvoir plusieurs centres ruraux en centres urbains. Cette nouvelle cartographie s'est traduite sur le terrain par de nombreux investissements publics. La mise en place d'une série d'équipements importants (université, hôpitaux) a stimulé dans bien des cas le développement d'activités commerciales, ce qui a accéléré l'urbanisation de ce territoire. La promotion administrative de certaines localités sahariennes au rang de chef-lieu de wilaya et de daïra a donc



permis de doter la région d'une véritable armature urbaine. Mais cette politique a aussi, et peut être même surtout, permis d'intégrer les espaces sahariens dans l'espace national.

Pendant longtemps, le système urbain du sud-ouest algérien a reposé sur la seule ville de Bechar ; de ce fait, les villes les plus au sud restaient isolées et le réseau urbain demeurait de faible ampleur. L'émergence de la ville d'Adrar, située plus au sud, grâce à l'offre de services publics et de commerces de gros et de détail, permet dorénavant au système urbain de disposer d'une véritable colonne vertébrale à partir de laquelle l'armature urbaine a pu se structurer. Adrar a d'abord constitué une sorte de poste urbain avancé vers le sud. Mais assez rapidement, cette ville est devenue un véritable pôle grâce auquel, en partie, une série de villes intermédiaires et de petits centres urbains ont émergé et se sont accaparés de nouvelles fonctions commerciales et de services, étoffant ainsi le réseau urbain au niveau local et développant des échanges avec les espaces ruraux.

Il existe donc aujourd'hui un réseau clairement hiérarchisé qui fait écho à la volonté de l'État. Le niveau urbain élémentaire correspond aux villes comptant environ une dizaine de mille d'habitants (Abadla, Beni-Abbès et Reggane). Elles offrent des services publics de base et sont le lieu d'une activité commerciale de détail très diversifiée. Elles constituent le lieu privilégié des échanges entre le monde urbain et le monde rural. Certaines villes de même rang démographique (Kenadsa et Beni-Ounif) peinent cependant à occuper un rôle semblable auprès de leurs campagnes voisines. Bien souvent, leur proximité avec des villes de plus grande taille les empêchent de se développer véritablement. Le niveau urbain intermédiaire correspond à des villes de 20 000 habitants qui peuvent, de par leur situation géographique, être un relais entre les unités urbaines élémentaires et celles de plus haut rang, au nombre de deux : Adrar et Bechar. Ces deux villes se caractérisent par l'essor, d'une part, des activités commerciales à caractère régional comme le commerce de gros, le commerce rare et les services libéraux et, d'autre part, le développement des prestations publiques de haut niveau comme la médecine spécialisée et l'enseignement supérieur.

Si l'armature urbaine est une réalité incontestable, les principales villes demeurent animées par une population de cadres originaires des autres régions du pays. Le renouvellement très rapide de cette population qui

appréhende l'exercice d'une activité professionnelle dans la région comme un tremplin destiné à favoriser un retour dans la région d'origine est pour le moment un frein à la pleine autonomie du sud-ouest algérien. Les efforts en matière de formation pour faire émerger des cadres issus de la région n'ont pas encore porté leur fruit. La région demeure donc encore très dépendante de l'État. Cette forte mobilité des cadres n'est cependant pas entièrement négative. Elle permet au reste du pays de s'ouvrir à cette région, et à cette dernière de s'inscrire pleinement au sein de la nation algérienne. Il lui faut maintenant rompre avec son image de région assistée et développer ses propres capacités de développement économique et social. Sa position géographique en fait potentiellement un carrefour d'échanges privilégié avec les pays du Sahel. Le développement du réseau urbain dans le sud-ouest algérien pourrait être la première étape de l'émergence d'un système transfrontalier de villes, ce qui donnerait à cette région plus de poids économique et lui permettrait d'être encore mieux reconnue par les autres régions algériennes.

## Références bibliographiques

- BENDJELID A., 2001, « Armature urbaine et population en Algérie », *Inسانيات*, n°13, CRASC, Oran, pp. 131-138.
- BENDJELID A., BRULÉ J.-C., FONTAINE J., 2004, *Aménageur et aménagés en Algérie*, L'Harmattan, Paris.
- BENSAAD A. (dir.), 2009, *Le Maghreb à l'épreuve des migrations subsahariennes*, Karthala, Paris.
- BISSON J., 2003, *Le Sahara : mythes et réalités d'un désert convoité*, Paris, L'Harmattan.
- BLIN L., 1990, *L'Algérie du Sahara au Sahel*, L'Harmattan, Paris.
- BOESEN E., MARFAING L. (dir.), 2007, *Les nouveaux urbains dans l'espace Sahara-Sahel, un cosmopolitisme par le bas*, Karthala, Paris.
- BOUAANINI A., 2001, *Dynamiques sahariennes et problématique d'urbanisation dans la Saoura : cas de Beni-Abbès (wilaya de Bechar)*, mémoire d'ingénieur en géographie, Université d'Oran (en langue arabe).

- BOUHAFSE S.-A., GHENIM M., 2004, *Dynamiques urbaines et problématique d'aménagement : cas de Timimoun*, Mémoire d'ingénieur en géographie, Université d'Oran.
- CAPOT-REY R., 1953, *La Sahara français*, Collection Pays d'Outre-Mer, Presses Universitaires de France, Paris.
- COTE M., 1998, « Dynamique urbaine au Sahara », *Insaniyat*, n° 5, CRASC, Oran, pp. 85-92.
- COTE M. (dir.), 2005, *La ville et le désert, le Bas Sahara algérien*, Karthala, Paris.
- FELLAHI A., 2002, *Essai de délimitation du territoire fonctionnel de la ville de Bechar*, Mémoire d'ingénieur en géographie, Université d'Oran.
- IBRAHIM A.-E.-L., 2010, *Les nouvelles extensions des villes sahariennes : cas de la ville de Reggan*, Mémoire d'ingénieur en géographie, Université d'Oran.
- KAROUMI B., 1999, *Tentative de délimitation du territoire fonctionnel de la ville d'Adrar*, mémoire d'ingénieur en géographie, Université d'Oran.
- KOUZMINE Y., FONTAINE J., YOUSFI B.-E., OTMANE T., 2009, « Etapes de la structuration d'un désert : l'espace saharien algérien entre convoitises économiques, projets politiques et aménagement du territoire », *Annales de géographie*, n° 670 (6/2009), pp. 91-117.
- MAAROUF N., 1980, *Lecture de l'espace oasien*, Paris, Sindbad.
- MOULAY L., BAHNINI A., 2005, *Le rôle territorial de la ville d'Adrar à travers les équipements et les activités commerciales*, Mémoire d'ingénieur en géographie, Département de Géographie, Université d'Oran.
- PLIEZ O., 2003, *Villes du Sahara, urbanisation et urbanité dans le Fezzan libyen*, CNRS éditions, Paris.
- SOUAMI T., 2004, *Aménageurs de villes et territoires d'habitants, un siècle dans le sud algérien*, L'Harmattan, Paris.
- TEYAB I., ANJROUF A., 2009, *Niveaux des équipements publics dans les nouvelles extensions de la ville*, Mémoire d'ingénieur en géographie, Université d'Oran.

TRACHE S.-M., 2010, « Les caractéristiques de l'immigration à Adrar », in A. Bendjelib (dir.), *Ville d'Algérie. Formation, vie urbaine et aménagement*, CRASC, Oran, pp. 139-155.

TRACHE S.-M., 2011, « Adrar, des ksour à la grande ville », *Insaniyat*, n° 51-52, CRASC, Oran, pp. 139-155.

YOUSFI B.-E., 2011, « La ville d'Adrar dans un nouveau contexte urbain : vers une nouvelle réorganisation de l'espace régional des territoires sahariens du sud-ouest de l'Algérie », *Insaniyat*, n° 51-52, CRASC, Oran, pp. 27-50.

YOUSFI B.-E., 2012, *Dynamiques urbaines, mobilités et transports dans le sud-ouest algérien (Wilayas d'Adrar et de Bechar)*, Thèse de doctorat en Géographie et en Aménagement du Territoire, Université d'Oran et Université de Franche-Comté.

Badr-Eddine YOUSFI

### **Dynamiques urbaines des villes sahariennes petites et moyennes du sud-ouest algérien**

En partie hérité de la structure réticulaire du commerce caravanier historique, le réseau des agglomérations dans le sud-ouest algérien est aujourd'hui mû par une nouvelle forme d'organisation spatiale. De nouveaux centres urbains émergent. Ils sont passés d'une fonction de relais commercial assistant le commerce transsaharien à une fonction militaro-administrative contrôlant les espaces sahariens dans la période coloniale, puis à celle de distribution et de services après l'indépendance du pays.

En effet, l'État algérien a recouru au découpage administratif pour promouvoir plusieurs centres ruraux en centres urbains afin de remédier aux déséquilibres de l'armature urbaine héritée de la colonisation. Ainsi, les agglomérations promues dans le sud-ouest algérien ont bénéficié d'importants investissements publics. De nouveaux centres de gravité se sont donc formés, s'appuyant d'un côté sur de nouveaux équipements à caractère régional comme les hôpitaux et les universités, et d'un autre côté sur des commerces de détail et de gros qui se sont développés dans des villes moyennes comme Adrar (60 000 habitants et chef-lieu de wilaya) et Timimoun (30 000 habitants et chef-lieu de daïra).

Des mobilités importantes de cadres et de commerçants originaires du nord de l'Algérie ont accompagné ces mutations. Mais ces villes sahariennes ne parviennent pas à sédentariser cette population et peinent donc à appuyer leur développement sur une élite locale pleinement investie, dans la durée, dans ce projet initié par l'État. Cette situation est un frein à une pleine intégration de cette région sur le plan national.

# Les villes togolaises petites et moyennes dans la dynamique de l'organisation de l'espace et du développement local

Assogba GUÉZÉRE\*

## Introduction

Dans une Afrique de plus en plus urbaine, dominée sur le plan urbain par le phénomène de macrocéphalie, qui conduit à concentrer dans les capitales les pouvoirs économique, politique et culturel afin d'en faire des vitrines du développement, la question de l'avenir des villes petites et moyennes est devenue une préoccupation pour le développement durable et équilibré des pays. Pendant longtemps, les études sur les villes petites et moyennes ont été marginalisées par une recherche urbaine focalisée sur les capitales et les grandes agglomérations. F. Giraut (1997) a ainsi montré comment le réseau urbain colonial africain était peu hiérarchisé de par la nature même de son système économique, de sorte que les années qui suivirent les indépendances ont privilégié les nouvelles capitales en court-circuitant les villes secondaires et les « villes carrefours ». Depuis les années 80, les chercheurs issus d'horizon disciplinaires différents ont multiplié enquêtes et publications sur ce sujet. Le plus connu de ces travaux en Afrique est sans nul doute celui de M. Bertrand et A. Dubresson (1997). L'ouvrage collectif dirigé par ces deux auteurs a notamment le mérite d'avoir montré comment les grandes villes ont, certes, toujours été privilégiées, mais qu'un regain d'intérêt en faveur des villes petites et moyennes s'est fait sentir avec les crises économiques des années 80 et les crises politiques de la décennie 90. Quand on sait que ces nombreuses villes de petite taille représentent d'ailleurs l'essentiel du réseau urbain de l'Afrique au sud du Sahara en étroite symbiose avec leur arrière-pays, on comprend en quoi elles peuvent être un atout indéniable dans le processus de développement du

---

\* Université de Kara (Togo), Département de Géographie. Courriel : [guezere1970@yahoo.fr](mailto:guezere1970@yahoo.fr)

monde rural. Mais comment leur faire jouer pleinement le rôle qui doit être le leur et intéresser les autorités locales et nationales sur leur devenir par rapport aux liens sociodémographiques qu'elles entretiennent avec le bassin de vie dont elles sont le centre ?

Ces interrogations abordent de manière sous-jacente le lien entre milieu urbain et rural. Appréhender le système urbain au Togo, c'est aussi interroger la situation des localités rurales au sein desquelles vivent plus de trois millions d'habitants en 2010. Ces populations n'ont pas du tout besoin des grandes villes qui sont souvent très éloignées et difficiles d'accès. Pour une réelle amélioration de leur condition de vie et pour qu'elles ne soient pas mises à l'écart du développement durable, il faut plutôt promouvoir les villes petites et moyennes comme de « potentiels centres de modernisation » (Southall, 1988). Les conditions de réalisation de cette ambition constituent l'objet de cet article. Son appréhension nécessite au préalable de revenir à l'époque coloniale, point de départ fortement structurant de l'urbanisation togolaise contemporaine.

De la période des sept communes urbaines des années 1930-1950 pendant l'administration française au début du XXI<sup>e</sup> siècle, l'évolution des villes togolaises et du nombre de citadins a été très rapide, même si le taux d'urbanisation demeure encore faible. Actuellement, il y a 36 chefs-lieux de préfecture synonymes de villes : elles accueillent en 2010 près de 38 % des 6,2 millions d'habitants ; leur taux de croissance démographique annuel moyen est de 2,84 %, ce qui correspond à un temps de doublement de la population de 25 ans environ. Le phénomène urbain au Togo est un fait récent puisqu'il ne date véritablement que du début du XX<sup>e</sup> siècle. Mais depuis 1960, l'urbanisation a connu, comme partout en Afrique subsaharienne, une croissance rapide bien supérieure à celle de l'ensemble de la population mais avec une intensité inégale d'une région à une autre.

D'une manière générale, poser le problème des villes petites et moyennes par rapport au dynamisme des métropoles régionales, c'est aborder la problématique du processus d'urbanisation dans sa globalité de l'époque coloniale jusqu'à nos jours ; ce préalable est indispensable si l'on veut comprendre en quoi les villes de taille petite et moyenne sont des atouts de développement équilibré du pays. Cet article développera cette problématique pour le cas du Togo. Notre analyse s'appuiera :

- sur une exploitation des données du recensement général de la population de 2010,
- sur les résultats des trois recensements précédents,
- et sur les nombreuses études monographiques existantes<sup>(1)</sup>.

Ces observations seront mises en perspective avec les textes administratifs relatifs à cet échelon territorial. La démarche consistera tout d'abord à définir la notion de ville dans le contexte togolais et, plus précisément, celle de ville petite et moyenne. Nous présenterons ensuite l'armature urbaine togolaise afin d'expliquer comment la hiérarchie urbaine actuelle structure l'espace togolais dans un contexte où la décentralisation n'est pas encore effective. Nous rappellerons aussi très brièvement, à travers une approche historique, le processus d'urbanisation générale du Togo qui a abouti à sa structure urbaine actuelle à travers les différentes réformes administratives qui ont transformé des localités rurales en villes, avant d'analyser l'évolution démographique des différentes villes. Enfin nous identifierons les problèmes qui entravent le développement des villes petites et moyennes en focalisant notre attention sur les potentialités de leurs arrière-pays et le rôle qu'elles pourraient jouer dans l'organisation et le développement du territoire national.

## La ville togolaise : une définition qui date de l'époque coloniale

La ville est un concept dont la définition varie énormément dans l'espace et dans le temps suivant le degré de développement et d'évolution de chaque pays ou société. A la suite de J.-P. Paulet (2006), on peut affirmer que « les définitions de la ville sont nombreuses, presque aussi variées que les géographes ». Tenter d'en donner une définition universelle et concise est donc un exercice difficile, si ce n'est impossible. Cependant, un certain nombre de critères sont souvent utilisés pour définir les contours de la ville. Le critère démographique fixe généralement un seuil minimal de population agglomérée dans une ville qui la différencie arbitrairement de la population rurale. Comme l'a écrit N. Lebrun (2005),

---

(1) Au niveau national, depuis plusieurs années, de nombreux mémoires universitaires, articles et études monographiques ont été consacrés aux villes petites et moyennes. Cette abondante production témoigne aussi de l'intérêt politique suscité par cet échelon géographique.



« compter les hommes et vous aurez la ville ». En France par exemple, une commune est urbaine lorsque, d'une part, son chef-lieu a plus de 2 000 habitants et, d'autre part, son territoire est en partie ou totalement couvert par une zone bâtie. Mais ce seuil présente d'importantes variations d'un pays à un autre. Selon le critère fonctionnel, on est en présence d'une ville lorsque ses activités ne sont pas agricoles. La ville est un lieu de production, d'échanges et de services rendus à la population résidente ou extérieurs à la ville. C'est pourquoi, à l'instar de N. Lebrun (2005), on peut aussi écrire : « cernez les fonctions et vous aurez la ville ».

Pourtant, aucun de ces deux critères fondamentaux n'a été mobilisé pour définir la ville au Togo : dans ce pays, il faut d'abord compter sur la décision des pouvoirs publics. Depuis 1981, la définition officielle des villes est exclusivement fondée sur le seul critère politico-administratif. Selon ce critère, une localité accède au rang de ville par décret présidentiel, sur la seule base de raisons politiques et administratives, quels que soient le nombre d'habitants et le dynamisme économique du milieu. Ainsi, tous les chefs-lieux de préfecture, de par leur fonction politique et administrative, constituent le système urbain togolais. Cette définition tire ses origines de la période coloniale allemande et française où « la nécessité de quadrillage et de contrôle territorial à travers l'appareil administratif, imposèrent la création de postes administratifs qui deviendront les villes d'aujourd'hui » (Marguerat et Nyassogbo, 2005). C'était une nécessité coloniale car « toute ville, quels que soient la société, le lieu et le temps de l'histoire considérés, a toujours et partout constitué un outil de colonisation » (Coquery-Vidrovitch, 1988). C'est dire qu'à l'époque coloniale, toute localité choisie par l'administration coloniale pour abriter les services administratifs était considérée automatiquement comme centre urbain, indépendamment de son poids démographique et de ses fonctions économiques.

Une telle définition pouvait se justifier à l'époque par la relative diversité urbaine avec la présence d'une population qui n'était pas exclusivement agricole mais également composée de quelques fonctionnaires européens aidés de commis et employés subalternes africains, de quelques moniteurs et instituteurs, de personnels soignants, de soldats, de commerçants européens et d'employés de commerce africains, de personnels domestiques, d'ouvriers et de manœuvres travaillant sur les chantiers de la ville.

C'est entre les deux guerres que la notion de commune urbaine est apparue au Togo. Les premières communes urbaines furent d'abord Lomé (1932), puis Aného (1933), suivies dans les années 50 de Tsévié, Kpalimé, Atakpamé, Sokodé et Bassar. Jusqu'aux premières années de l'indépendance, seules ces localités érigées en communes, au nombre de sept, étaient considérées comme centres urbains togolais. Parmi ces sept communes, six étaient de plein exercice tandis que Bassar avait le statut de commune mixte. Après l'indépendance en 1960, « les pouvoirs publics ont plutôt renforcé ce schéma, à la fois parce qu'ils se sont coulés dans le moule préétabli et parce qu'ils ont souvent ajouté de nouvelles subdivisions régionales et locales » (Vennetier, 1991). Ainsi 21 chefs-lieux de circonscription ont été créés ; ils ont été rebaptisés préfectures en 1981 et ont ainsi été officiellement considérés comme des villes. Entre 1991 et 2010, seuls 35 chefs-lieux de préfecture et un chef-lieu de sous-préfecture, dotés d'équipements administratifs et relevant de la Direction Générale de l'Urbanisme et de l'Habitat (DGUH) ont été promus comme villes. Au total, le Togo compte aujourd'hui 36 villes officielles créées par décret et toute autre localité ne figurant pas dans cette liste définie par les pouvoirs publics n'est pas considérée comme une ville, quels que soient l'importance de sa population et le dynamisme de son économie. Or, dans bien des cas, les préfectures sont peu peuplées et leurs chefs-lieux ont peu de chance de devenir de vraies villes. C'est dire que ni la taille démographique, ni la prédominance des activités non agricoles ne sont prises en compte dans la définition de la ville togolaise.

En réalité, le critère administratif utilisé par le Togo pour définir la ville est très insuffisant et évidemment critiquable dans la mesure où certaines agglomérations considérées comme villes ont été choisies arbitrairement sans considération des facteurs urbains. Le plus souvent, le choix d'ériger une localité en ville a toujours été guidé par des intérêts politiques et électoralistes. La décision dépendait aussi du souci de la haute hiérarchie politique de récompenser les localités d'où sont issus les meilleurs cadres politiques dévoués et fidèles au régime en place<sup>(2)</sup>. De ce fait, comme l'observe P. Vennetier (1991), « les organismes nationaux considèrent souvent comme centres urbains, ou du moins semi-

---

(2) Le Togo a connu un régime dictatorial sous le Général Eyadema qui a dirigé le pays entre 1967 et 2005. Comme tout régime politique de ce type, il était caractérisé par une répression dure des opposants et une corruption importante de nombreux cadres militaires et civils, ce qui ne fut donc pas, notamment, sans conséquence sur la politique d'aménagement du territoire.

urbains, des agglomérations de 5 000 habitants, parfois même de 2 000 habitants, et les statistiques prennent ainsi en compte des chefs-lieux de petites circonscriptions administratives qui n'ont en fait pas grand-chose d'urbain ». En 1981 par exemple, Amlamé et Pagouda comptaient respectivement environ 4 000 et 4 100 habitants mais jouaient administrativement le rôle de centres urbains en raison de leur statut de chefs-lieux de préfecture, bien qu'aucune n'atteignait la taille de 5 000 habitants. Dix ans plus tard, en 1991, des localités de seulement 3 000 à 4 000 habitants comme Kévé (3 400), Agou Gadzépé (3 200), Elavagnon (3 400), Guérin Kouka (4 200), et même de plus petites comme Tandjouaré, qui comptait pourtant moins de 1 000 habitants (700), ont été promues chefs-lieux de préfecture et ont bénéficié de ce fait du statut urbain malgré leur caractère rural et leur poids démographique très faible<sup>(3)</sup>. A l'inverse, à la même période, quelques agglomérations chefs-lieux de canton de plus de 5 000 habitants, relativement dynamiques et équipées de marchés, d'activités urbaines et d'agro-industries, ne bénéficiaient pas du statut juridique de ville. C'est en particulier le cas d'Anié à qui le statut de ville avait été injustement refusé en dépit de ses 25 000 habitants à l'époque et de son dynamisme commercial incontestable. Elle n'est officiellement devenue ville qu'en décembre 2009 à la suite d'un décret présidentiel. Kétao, Hahotoé, Kouvé, Kabou, Adjengré sont autant d'agglomérations se trouvant dans la même situation alors qu'elles ont de fortes potentialités urbaines et présentent déjà des caractéristiques de centres semi-urbains en devenir.

Le géographe ne peut se satisfaire d'une définition aussi arbitraire de la ville. Certes, par volonté politique, on peut créer une ville ; mais si cette localité ne présente aucune des caractéristiques d'un pôle urbain, son statut demeure seulement théorique et ne peut servir de support à une démarche scientifique. L'adoption d'une définition alternative est donc incontournable. Nous avons ainsi fondé notre définition de la ville à partir de plusieurs critères : la taille démographique, le niveau d'équipement, le dynamisme économique et les fonctions administratives.

---

(3) Il n'y a pas eu de recensement en 1991. Ces données, comme celles relatives à l'année 1997, sont des estimations. En effet, après le 3<sup>e</sup> recensement réalisé en 1981, il a fallu attendre 2010 pour que le Togo organise son 4<sup>e</sup> recensement général de la population et de l'habitat.

La considération du critère démographique est inévitable : chaque pays définit la ville selon un seuil démographique, même si « le critère de la population urbaine agglomérée est très variable selon les pays : il y a ville lorsqu'une agglomération dépasse 250 habitants au Danemark, 2 000 en France, 11 000 en Egypte, 30 000 au Japon » (Fijalkow, 2007). On peut décider par exemple que seront définies comme petites villes au Togo les chefs-lieux de cantons attractifs ayant au moins 4 000 habitants agglomérés. Ce critère démographique doit aller de pair avec les indices urbains de cette commune basés sur le dynamisme économique de la localité et son équipement en infrastructures modernes et services de base tels que les centres de santé, les centres commerciaux, les établissements scolaires, les centres de formation professionnelle, les services locaux d'encadrement agricole, le bureau des postes et télécommunication, les caisses d'épargne, l'électricité, l'eau potable, le téléphone, les stations service, les cabines téléphoniques, les auberges et bars, etc.

Cette approche est conforme à l'esprit des nouvelles dispositions de l'article 4 de la loi de 2007, portant réorganisation de l'administration territoriale déconcentrée au Togo où « les localités qui doivent dorénavant abriter les chefs-lieux de préfecture et de sous-préfecture seront déterminées sur la base de ces critères spécifiques » (ceux que nous avons précisément mentionnés). C'est dire en fait que les autorités publiques sont conscientes de l'injustice que revêt le critère politico-administratif dans le choix des chefs-lieux de préfecture. Même si elle ne dispose pas de services administratifs liés au statut de chef-lieu de préfecture, une localité devrait, en principe, bénéficier de l'implantation de l'ensemble de ces équipements de base qui sont indispensables au développement du fait urbain : de fait, leur fréquentation par les populations des villages voisins lui feront jouer le rôle de centre urbain à rayonnement local.

En dehors des 36 villes officiellement reconnues au Togo, on compte aujourd'hui près d'une trentaine de chefs-lieux de cantons de 4 000 à 10 000 habitants qui peuvent être considérés géographiquement comme des villes. Certes, un simple gros village en Afrique ne fait pas une ville parce qu'une cité est composée de citadins, c'est-à-dire de commerçants, de fonctionnaires, d'ouvriers, d'artisans dont l'activité principale n'est pas rurale. On sait que pour les 30 chefs lieux de canton en question, ni le pouvoir d'achat de ces agglomérations paysannes, ni leur rythme de

croissance, ni même le paysage urbain ne sont ceux d'une véritable ville. On sait aussi que leur habitat est éclaté en une nébuleuse de quartiers et de fermes isolées. On ne peut nier qu'un grand nombre de ces localités conserve un caractère rural visible : presque tous leurs habitants exploitent des champs. Autant de raisons qui peuvent remettre en cause une définition fondée sur les attributs des chefs-lieux de cantons.

Cependant, plusieurs de ces localités se distinguent déjà nettement des autres villages par leur poids démographique et l'existence de quelques infrastructures. A l'inverse, aucune des petites villes de moins de 10 000 habitants officiellement reconnues ne remplit toutes les caractéristiques urbaines nécessaires au passage du statut de chef-lieu de canton à celui de ville. Avant 1981 par exemple, des villes comme Kantè, Pagouda, Amlamé, Sotouboua, Badou, Vogan n'étaient que de grosses concentrations de paysans sans aucun dynamisme économique et, pourtant, elles avaient été promues au rang de ville. C'est pourquoi Y. Marguerat (1984) a utilisé l'expression de « chefs-lieux chétifs » pour désigner ces créations de villes les plus récentes de l'époque où il n'y avait aucune structure réelle. Il est donc difficile de considérer ces localités comme des villes et d'écarter des chefs-lieux de cantons pourtant plus avancés sur le plan urbain.

Le niveau de développement de certains des 30 chefs-lieux de canton est très avancé avec plusieurs équipements socio-économiques et des équipements marchands faisant d'eux de nouvelles polarités urbaines en émergence à prendre au sérieux. Ils disposent de fortes potentialités économiques et urbanistiques qu'il faut exploiter pour accélérer le développement économique du pays. Il ne s'agit pas pour nous d'élever tous ces chefs-lieux de cantons au rang de villes, mais plutôt de considérer et de promouvoir ceux qui parviennent à fixer une population conséquente et dont le rayonnement local pourrait être accentué par l'acquisition d'un certain pouvoir de décision politique et économique.

Cette définition critique permet d'étendre le réseau urbain officiel aux localités qui jouent localement un rôle de pôle urbain, même lorsque celui-ci est embryonnaire. Le nouveau maillage urbain qui en résulte, fondé à la fois sur des critères politique et administratif, mais aussi démographique et fonctionnel, permet de mieux comprendre le réseau de villes togolais qui a évolué au rythme des différents découpages administratifs du territoire depuis l'indépendance jusqu'en 2009.

## Une organisation urbaine calquée sur l'évolution du découpage administratif depuis les années 1960

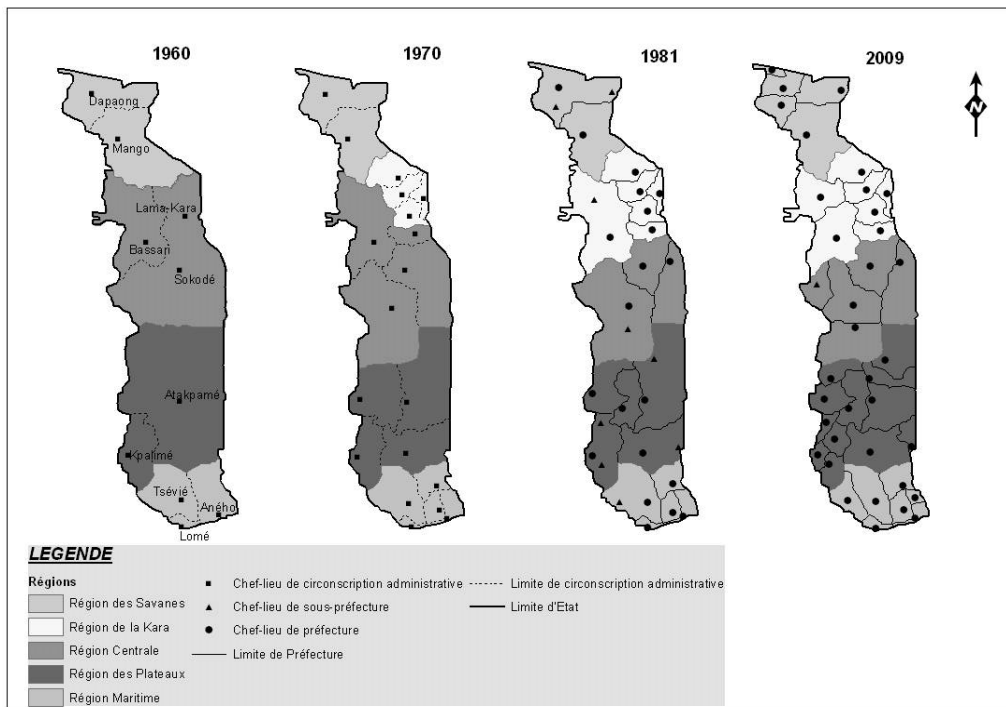
Comme nous l'avons défini plus haut, le concept de ville au Togo est lié à la présence de l'administration coloniale. Étaient considérées comme villes les localités érigées en chefs-lieux de cercle, définition qui est toujours valable aujourd'hui. Ainsi, durant la période du mandat français, l'organisation du réseau urbain était axée sur sept villes qui eurent droit au statut de commune urbaine (Lomé, Aného, Kpalimé, Atakpamé, Sokodé Tsévié, Bassar)<sup>(4)</sup> et les trois petits chefs-lieux de cercle, plus ruraux, créés après la Deuxième Guerre mondiale (Lama-Kara, Mango et Dapaong au nord), ce qui portait le nombre de villes à 10 en 1960 (cartes 1).

Depuis l'indépendance, la structure administrative du Togo a subi plusieurs modifications dont la plus importante est celle des années 1960. La loi n° 60-4 du 10 février 1960 portant réorganisation administrative du Togo et le décret n° 65-148 du 18 septembre 1965 portant création des régions économiques ont consacré un nouveau découpage du territoire avec une réorganisation à deux niveaux : régions administratives et circonscriptions administratives. Dans la perspective d'un début de décentralisation, le Togo fut alors divisé en 4 régions administratives : la région Maritime, la région des Plateaux, la région Centrale et la région des Savanes. En dehors des villes qui existaient déjà, la création de sept nouvelles circonscriptions administratives fit augmenter légèrement la population considérée comme urbaine. Il s'agit de Tabligbo, Notsè, Akposso dans le sud et Bafilo, Niamtougou, Pagouda, Kanté dans le nord. Au total, 17 circonscriptions administratives, auxquelles correspondent 17 villes, étoffaient le réseau urbain togolais après l'indépendance, même si les populations urbaines de ces nouvelles villes étaient dérisoires et, en fait, rurales. Les quatre cartes ci-après montrent l'évolution comparative du réseau urbain de 1960 à 2009 (cartes 1).

---

(4) Bassar, plus rurale, était une commune mixte avec un administrateur-maire désigné par l'Etat alors que les six autres villes étaient des communes de plein exercice avec un maire élu par le conseil municipal.

Cartes 1. Evolution du réseau urbain selon les différentes réorganisations administratives du Togo de 1960 à 2009



Source : Gozo, 1989, découpage administratif de 2009 et modifications de A. Guézéré

La carte administrative ayant servi d'ossature au recensement de la population de 1970 diffère sensiblement de celle de 1960. Le nombre des régions désormais désignées régions économiques est porté de quatre à cinq avec la création de la région de la Kara formée par des morceaux de territoires pris aux deux régions septentrionales que sont la région Centrale et la région des Savanes. En outre, d'autres circonscriptions furent créées, soit en dédoublant certaines unités administratives de 1960, soit en rassemblant plusieurs morceaux de territoires pris à des circonscriptions déjà existantes. Ainsi, la circonscription de Vogan a été taillée de toute pièce dans l'ancienne circonscription d'Aného en 1969. De même, la circonscription de Sotouboua fut créée à partir des morceaux de territoire des circonscriptions d'Atakpamé et de Sokodé. En définitive, la carte administrative de 1970 comptait 19 circonscriptions ou 19 villes contre 10 en 1960.

Le cadre administratif du recensement de la population et de l'habitat de 1981 conserve les cinq régions économiques, mais il modifie le contenu spatial des régions Centrale et de la Kara. La superficie de la première est réduite au profit de la seconde. Cette loi n° 81-9 du 23 juin 1981 portant réorganisation administrative et son décret d'application ont supprimé le qualificatif économique et fait de la région une circonscription administrative à vocation générale dirigée théoriquement par un chef<sup>(5)</sup> de région, dépositaire de l'autorité de l'État. De même, les anciennes circonscriptions sont transformées en préfectures. De nouvelles dénominations sont retenues pour marquer davantage la particularité géographique de chaque unité administrative. Deux nouvelles préfectures sont créées : il s'agit des préfectures d'Amou et de Tchamba taillées respectivement de toute pièce en 1975 et 1974, la première dans l'ancienne circonscription d'Akposso et la seconde dans celle de Sokodé. Au total, la carte administrative de 1981 compte 21 préfectures dont les chefs-lieux forment le réseau urbain. C'est par la même réforme administrative que les postes administratifs sont érigés en sous-préfecture. Ainsi, les nouveaux postes administratifs de Tohoun créé en 1959, Guérin Kouka (1964), Agou, Elavagnon et Tandjouraré (1967), Mandouri, Danny Apéyémé et Kévé (1975) ont été transformés en sous-préfectures et rebaptisés chefs-lieux de « sous-préfecture ». Ces sous-préfectures,

---

(5) Dans la perspective de la décentralisation, il était prévu d'élire les gouverneurs ou présidents des cinq régions administratives pour mieux organiser le développement économique du pays ; mais à ce jour, cela n'a toujours pas été réalisé.



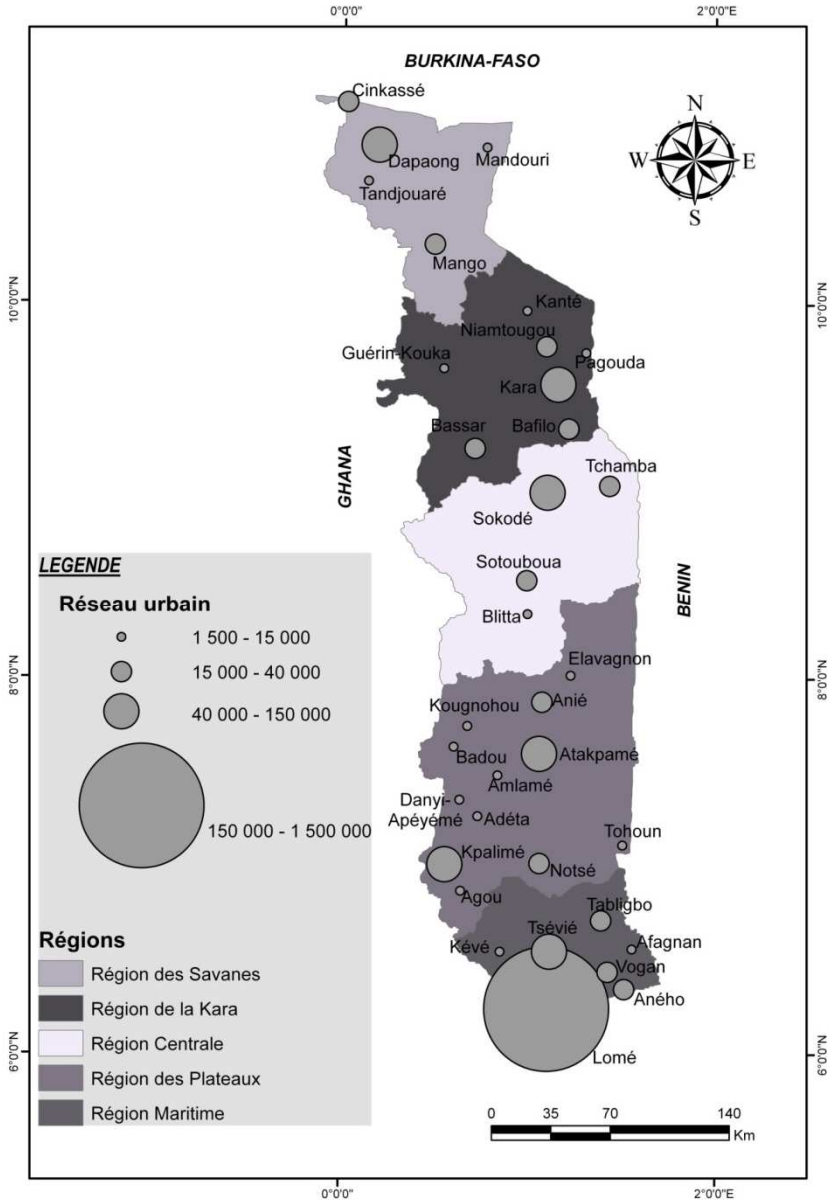
devenues plus tard préfectures, incarnent les vrais centres semi-urbains togolais de moins de 5 000 habitants : ils sont très bien adaptés à l'économie rurale prédominante (*cf. infra*). Par la même réforme, les préfectures d'Assoli et de Bassar ont été transférées de la région Centrale à celle de la Kara. Une volonté politique affirmée de rééquilibrer l'armature urbaine du pays explique le choix du développement accéléré de Kara qui a reçu des investissements publics massifs entraînant dans leur sillage la multiplication des représentations commerciales et bancaires.

Depuis la restructuration territoriale du 26 juin 1991, les préfectures de Tône, Bassar, Sotouboua, Ogou, Kloto, Haho et Zio ont été amputées par la transformation des sous-préfectures de Tandjouaré, Kpendjal, Dankpen, Blitta, Agou, Moyen-Mono, Est-Mono, Dayes et Avé en préfectures. Les chefs-lieux des neuf nouvelles préfectures deviennent automatiquement villes et portent le nombre des villes togolaises de 21 à 30 en 1991, auxquelles s'ajoutent quatre nouvelles sous-préfectures : Afagnangan, Cinkassé, Kpélé et Kougnohou créées par le même décret.

La dernière et récente réforme administrative date du 3 décembre 2009. Elle a créé la seule sous-préfecture du Mô à l'ouest dont le chef-lieu, Djarakpanga, doit organiser le développement de la population enclavée de la plaine de Mô qui fut pendant longtemps tournée vers le Ghana pour la commercialisation des produits agricoles. Cette loi a aussi transformé les quatre anciens chefs-lieux de sous-préfecture de 1991 en chefs-lieux de préfectures. Enfin, elle a réparé une sorte d'injustice administrative dans la région des Plateaux en créant la préfecture d'Anié avec pour chef-lieu Anié à qui le statut de ville avait été refusé pendant longtemps sans raison ni explication. Du coup, Anié devient depuis décembre 2009 une ville importante qui occupe le 7<sup>ème</sup> rang du réseau urbain national en raison de ses 37 400 habitants.

La réorganisation territoriale ainsi opérée de l'indépendance jusqu'à aujourd'hui traduit la volonté politique des autorités d'assurer un développement urbain équilibré entre les différentes entités territoriales sur la base du principe de la décentralisation qui n'est malheureusement pas encore d'actualité. Avant de comprendre comment les 36 villes organisent le territoire national (carte 2), il est important d'analyser leur dynamique démographique depuis 1960.

Carte 2. L'armature urbaine du Togo en 2010. La suprématie de Lomé et l'importance relative des 6 capitales régionales



Source : Recensement de 2010. Réalisation : A. Guézérié

## Croissance démographique générale mais urbanisation inégale selon les territoires

Pour bien comprendre la distribution urbaine actuelle de la population, caractérisée par des disparités territoriales importantes, il importe au préalable de revenir sur les évolutions antérieures et sur le caractère mouvant des découpages administratifs de 1960 à 2009. A cette fin, nous nous appuyerons, d'une part, sur le document-analyse réalisé par K. Gozo (1989) établi à partir du recensement de 1981 et, d'autre part, sur les différents décrets qui ont été pris dans le cadre des différentes réformes administratives.

### *Une faible urbanisation du pays et une population urbaine inégalement répartie*

L'urbanisation du Togo est essentiellement marquée par l'absence de grandes villes. A part Lomé, la capitale, qui compte aujourd'hui près de 1,5 million d'habitants, ce sont les villes petites et moyennes de moins de 100 000 habitants qui structurent le réseau urbain (tableau 1). Pour l'ensemble du territoire, la répartition des villes et des taux d'urbanisation varient selon les régions.

Tableau 1. Distribution de la population urbaine dans les régions. Togo, 2010

Régions	Proportion de la superficie(%)	Population totale	Population urbaine	Taux d'urbanisation	Nb. de villes
Maritime	11	2 599 955	1 610 020	61,9 %	7
Plateaux	30	1 375 165	271 038	19,7 %	12
Centrale	23	617 871	152 107	24,6 %	5
Kara	21	769 940	184 693	24,0 %	7
Savanes	15	828 224	116 637	14,1 %	5
Total Togo	100	6 191 155	2 334 495	37,7 %	36

Source : Recensement général de la population de 2010

Ce tableau de la répartition de la population urbaine par région, que les tableaux 2 et 3 complètent (*cf. infra*), montre que le réseau urbain est très inégalement réparti, dans l'ensemble, sur le territoire national. De la côte jusqu'au nord du pays, son intensité diminue. Il y a au sud du pays un tissu urbain relativement dense dans la région Maritime qui présente

le taux d'urbanisation le plus élevé (62 %), grâce à la localisation dans cette région de Lomé dont la population représente à elle seule près de 92 % de la population urbaine de la région. Dans le même temps, la région des Savanes, à l'extrême nord, est l'une des plus petites et la plus rurale des régions avec un taux d'urbanisation de 14 % pour un total de 5 villes dont la plus peuplée est le chef-lieu Dapaong (58 000 habitants).

Ce réseau urbain, caractérisé par l'absence de grandes villes, est à la mesure du Togo qui n'est en fait qu'un petit pays de 56 600 km<sup>2</sup> pour une population totale de 6,2 millions d'habitants, soit guère plus que la population d'Abidjan ou de Johannesburg. L'absence de grandes villes trouve son origine, outre la dimension modeste du pays, dans la nature essentiellement agricole de l'économie. Avant les années 50, 4 % seulement des Togolais étaient citadins. Malgré les incertitudes statistiques du tout premier recensement qui a eu lieu à cheval sur deux années (1959-1960), ce taux est d'autant plus vraisemblable que tout le pays ignorait le concept de ville avant l'arrivée des Allemands en 1884, même si l'histoire urbaine tente de notifier l'existence d'un certain nombre de pseudo-agglomérations à l'époque précoloniale ; elles n'étaient en fait rien d'autre que les petits royaumes des Kotokoli, de Bassar, de Sansané Mango, de Notsè, etc., qui fonctionnaient en réalité comme des villages. C'est la colonisation allemande qui fit de ce maillage villageois disparate embryonnaire un véritable réseau urbain un peu organisé et hiérarchisé.

Parmi les 7 villes togolaises de l'époque coloniale, seule Lomé comptait 8 000 habitants en 1910, les autres villes ne regroupaient que de 2 000 à 3 000 habitants (Marguerat, 1984). Il faut rappeler qu'à partir de 1950, l'Afrique subsaharienne s'est engagée dans un processus d'urbanisation extrêmement rapide, dont le rythme annuel moyen était de l'ordre de 5 % à 6 % de 1950 à 1980 (Dubresson et al, 2011). Le début d'urbanisation du Togo se situe dans ce contexte, puisqu'à la veille de l'indépendance, l'agglomération de Lomé comptait 90 000 habitants dont 74 000 dans la commune-centre et 16 000 dans les quartiers périphériques, alors que l'effectif de la population totale des six autres communes s'élevait à 60 000 habitants, soit un total en 1960 de 150 000 citadins au Togo (Marguerat, Nyassogbo, 2005). Le taux d'urbanisation était alors d'environ 9 %, contre 2 % au plus en 1914. A l'indépendance du pays, en 1960, la création des six nouvelles circonscriptions administratives citées plus haut fit augmenter légèrement la population urbaine

à près de 190 000 habitants (tableau 2), mais aucune ville à part Lomé n'avait encore franchit la barre des 15 000 habitants.

Entre 1970 et 1981, la population urbaine nationale est passée de 418 000 à 688 000 habitants, soit un solde total de 270 000 personnes, ce qui correspond à un taux d'accroissement annuel moyen de 4,4 % contre 2,4 % pour la population rurale et 2,9 % pour l'ensemble du pays. Cette évolution rapide de la population urbaine se traduit par des taux d'urbanisation en augmentation : en 1981, un Togolais sur quatre (25 %) habitait un centre urbain contre un sur cinq (21 %) en 1970 et un sur dix (10 %) en 1960. A l'échelle préfectorale, la proportion de la population vivant dans les villes en 1981 va de 84 % dans le Golfe à 5 % dans l'Amou. Au total, le taux d'urbanisation était supérieur à 20 % dans six préfectures (Golfe avec 84 %, Tchaoudjo avec 48 %, Assoli avec 37 %, Tchamba avec 29 %, Kozah avec 24 % et Doufelgou avec 21 %), tandis que dans sept préfectures ce taux était compris entre 10 % et 20 %.

Ces taux ont considérablement évolué en 2010. Selon le recensement de 2010, 62,3 % de la population résidente vit en milieu rural contre 74,8 % en 1981. On observe ainsi qu'en 2010, le Togo a un taux d'urbanisation de 37,7 % alors qu'il n'était que de 25,2 % en 1981. La croissance rapide du taux d'urbanisation est la conséquence de l'augmentation de la population résidant à Lomé et au poids toujours croissant de la capitale dans la démographie togolaise. Cette évolution urbaine (tableaux 2 et 3) est liée à l'exode rural, un facteur classique de la croissance urbaine. P. Venetier (1991) a ainsi montré comment les facteurs d'ordre économique, psychosociologique et sociopolitique ont provoqué et entretenu l'exode rural dans les villes africaines. Selon lui, « les influences de la colonisation ne se sont pas exercées uniquement dans le domaine économique, mais également dans les esprits, et par conséquent dans les rapports au sein de la société coutumière. Celle-ci a vu naître et grandir des forces centrifuges suffisamment puissantes pour que certains de ses membres n'hésitent pas à abandonner le groupe hors duquel, jadis, ils n'auraient pu mener une vie régulière ». Cette analyse sur le village perçu comme centre répulsif et sur la ville comme centre attractif avait déjà été mis en évidence par M. Santos (1971) (« *push-factor* » et « *pull-factor* »).

Revenir sur certains des facteurs de l'urbanisation et de l'exode rural dans le contexte togolais nous permet de comprendre comment se répartit la population urbaine et le rythme d'urbanisation au Togo. Sans

négliger l'importance de la croissance naturelle de la population urbaine togolaise, il faut reconnaître que l'apport migratoire des campagnes a été le plus déterminant dans le processus de croissance de Lomé.

A la base de ce processus récent d'urbanisation, on ne trouve pas le passage d'une économie agraire à une économie industrielle mais plutôt une augmentation spectaculaire du secteur tertiaire. L'autre caractéristique de l'urbanisation togolaise commune à l'ensemble des pays africains est le développement rapide de Lomé et des autres villes secondaires « sans développement équivalent de la capacité productive, à partir de l'exode rural et sans assimilation des migrants dans le système économique des villes » (Castells, cité par Cazes et Domingo, 1991). Il s'agit donc d'un processus « d'urbanisation démographique » (M. Santos, 1971) par opposition à « l'urbanisation technologique ». Dans le cas des pays développés, la croissance des villes a été le produit de l'industrialisation et de la concentration de la main d'œuvre dans les grandes manufactures, tandis que dans le cas des pays du Tiers monde, l'urbanisation précède la rénovation et le développement des secteurs productifs, en ne créant des emplois que dans le secteur tertiaire improductif (Cazes et Domingo, 1991). Pour tout dire, c'est une urbanisation aux bases fragiles et artificielles qui est plus le résultat d'un processus démographique et social qu'économique.

Selon G. K. Nyassogbo (2003), d'un côté, la baisse constante des prix des produits agricoles d'exportation (café et cacao) sur lesquels le Kloto et l'Akposso avaient bâti par exemple leur prospérité à l'époque coloniale et la précarité de la vie en milieu rural qui en découle et, de l'autre, l'apparente facilité de la vie urbaine qui bénéficie notamment de l'importance et de la meilleure qualité des équipements collectifs en ville, expliquent la fuite des paysans vers les villes où ils pensent trouver un cadre sécurisant pour leur épanouissement. Les jeunes scolarisés à des degrés divers contribuent de plus en plus au mouvement migratoire, qui est donc renforcé par l'accès aux écoles et aux universités. Comme dans les autres villes africaines, le milieu urbain togolais, surtout Lomé, offre des emplois publics et privés aux jeunes diplômés et un cadre idéal pour le commerce informel où grands et petits commerçants et vendeurs ambulants trouvent leur compte. Mais la facilité de la vie urbaine n'est pour beaucoup qu'un mirage : cette urbanisation engendre en réalité la pauvreté et la misère des catégories socioprofessionnelles mal intégrées

dans les structures socio-économiques urbaines, qui viennent grossir les rangs du sous-prolétariat urbain (Nyassogbo, 2003).

### *Rythme de l'accroissement urbain et évolution démographique des villes*

Le Togo a connu quatre recensements de sa population de 1959 à 2010. Les trois premiers recensements se sont déroulés à intervalle assez régulier (en 1959-1960, en 1970 et en 1981), tandis que le dernier recensement a eu lieu en 2010, soit 29 ans après le précédent, ce qui limite l'analyse des variations du rythme d'urbanisation du pays au cours du dernier quart de siècle. Avant d'analyser les chiffres du recensement de 2010, nous mettrons d'abord l'accent sur ceux de 1970 et 1981, car c'est au cours de cette période que l'urbanisation du pays a explosé.

D'un recensement à l'autre, Lomé s'affirme non seulement en tant que capitale politique mais surtout en tant que « pôle industriel », commercial et culturel le plus important du pays. La population de Lomé a plus que doublé en dix ans (de 85 000 habitants en 1960 à 189 000 habitants en 1970). Le rythme de croissance démographique de la capitale s'est par la suite maintenu : elle comptait 379 500 habitants en 1981 et près de 1,5 million en 2010.

Parallèlement, on assiste à l'émergence des villes moyennes. En 1960, aucune ville togolaise ne comptait encore 100 000 habitants et l'essentiel de la population togolaise vivait dans les zones rurales. De même, aucune ville secondaire n'avait atteint le seuil de 20 000 habitants. Entre 1970 et 1981, le nombre de villes dont la population est comprise entre 20 000 et 50 000 habitants est passé de 2 à 5.

Toutefois, l'urbanisation du pays a été « écrasée » par la capitale togolaise. Le système urbain est incontestablement de type macrocéphale, ce qu'illustre fort bien le déséquilibre sans cesse croissant entre Lomé et les villes secondaires de Sokodé et Kara, respectivement classées au 2<sup>ème</sup> et 3<sup>ème</sup> rang, mais qui comptent moins de 100 000 habitants. Si la croissance importante de la population urbaine (4,4 % entre 1970 et 1981) est restée relativement élevée dans l'ensemble du pays, son intensité a donc été très inégale d'une région et d'une ville à l'autre (tableau 2).

Tableau 2. Populations urbaines en 1960, 1970 et 1981

Villes	Pop urbaine 1960	Pop. urbaine 1970	% de la pop urbaine en 1970	Pop urbaine 1981	% de la pop urbaine en 1981	Taux de solde annuel moyen 1970-1981
Lomé	85 000	188 876	45,2	379 499	55,2	6,1 %
Aného	10 430	10 889	2,6	14 368	2,1	2,5 %
Vogan	<i>nd</i>	10 149	2,4	11 260	1,6	0,9 %
Tabligbo	<i>nd</i>	4 382	1,0	7 526	1,1	4,8 %
Tsévié	9 167	13 016	3,1	20 480	3,0	4,1 %
<b>Total Maritime</b>	<i>nd</i>	<b>227 312</b>	<b>55,4</b>	<b>433 133</b>	<b>62,9</b>	<b>5,7 %</b>
Atakpamé	9 561	16 791	4,0	24 139	3,5	3,3 %
Badou	<i>nd</i>	6 501	1,6	8 111	1,2	2,0 %
Amlamé	<i>nd</i>	2 288	0,5	3 997	0,6	4,9 %
Kpalimé	11 902	23 780	5,7	28 262	4,1	1,6 %
Notsè	3 160	7 605	1,8	8 916	1,3	1,4 %
<b>Total Plateaux</b>	<i>nd</i>	<b>56 965</b>	<b>13,6</b>	<b>73 425</b>	<b>10,7</b>	<b>2,3 %</b>
Sokodé	14 877	32 356	7,7	46 660	6,8	3,3 %
Tchamba	<i>nd</i>	11 083	2,7	12 911	1,9	1,4 %
Sotouboua	<i>nd</i>	6 699	1,6	10 590	1,5	4,1 %
<b>Total Centrale</b>	<i>nd</i>	<b>50 138</b>	<b>12,0</b>	<b>70 161</b>	<b>10,2</b>	<b>3,0 %</b>
Kara	2 875	11 674	2,8	28 902	4,2	7,7 %
Niamtougou	2 599	12 208	2,9	12 444	1,8	0,2 %
Pagouda	1 752	2 756	0,7	4 112	0,6	3,6 %
Kantè	3 894	5 133	1,2	6 134	0,9	1,6 %
Bassar	9 190	19 497	4,7	17 867	2,6	- 0,8 %
Bafilo	5 350	12 300	2,9	12 060	1,8	- 0,2 %
<b>Total Kara</b>	<i>nd</i>	<b>63 568</b>	<b>15,2</b>	<b>81 519</b>	<b>11,8</b>	<b>2,2 %</b>
Mango	7 802	9 580	2,3	12 894	1,9	2,7 %
Dapaong	4 860	10 134	2,4	16 980	2,5	4,6 %
<b>Total Savanes</b>	<i>nd</i>	<b>19 714</b>	<b>4,7</b>	<b>29 874</b>	<b>4,3</b>	<b>3,7 %</b>
<b>Ensemble urbain Togo</b>	<b>188 419</b>	<b>417 697</b>	<b>100,0</b>	<b>688 112</b>	<b>100,0</b>	<b>4,4 %</b>

*nd* : données non disponibles. En 1960, plusieurs villes n'existaient pas encore et le découpage administratif tel qu'il se présente aujourd'hui n'était pas d'actualité.

Source : Recensements généraux de la population 1958-1960, 1970, 1981



La variation des taux d'urbanisation entre 1970 et 1981 à l'échelle des préfectures révèle encore mieux les disparités territoriales (Marguerat, 1984). De même, d'un centre urbain à un autre, la croissance annuelle moyenne au cours des années 70 a été très inégale. Elle est égale ou supérieure à la moyenne nationale dans cinq villes : Amlamé (4,9 %), Dapaong (4,6 %), Tabligbo (4,8 %), Lomé (6,1 %) et Kara (7,7 %). Dans onze autres villes, les taux sont restés inférieurs à celui de la population globale et, parmi elles, les villes de Bafilo et de Bassar ont même vu leur population baisser (respectivement - 0,2 % et - 0,8 % en moyenne par an sur la période).

Cette croissance relativement lente dans la plupart des villes petites et moyennes et ce faible taux d'urbanisation s'explique, selon K. Gozo (1989), surtout par le fait que la plupart des migrations s'effectuent en une seule étape vers Lomé. Les migrants préfèrent s'installer directement dans la capitale sans transiter par les petites villes qui ne constituent plus des zones de transit privilégiées par les ruraux. Les deuxièmes zones d'installation de prédilection des migrants en dehors de Lomé sont Atakpamé, Sokodé et Kara, chefs-lieux respectifs de l'Ogou, de Tchaoudjo et de la Kozah, qui ont l'avantage de disposer de plus d'infrastructures et équipements socio-collectifs que les autres petites villes. Selon les analyses réalisées par le même auteur à la même époque, dans 10 villes secondaires sur 20, le taux d'accroissement annuel moyen est inférieur au taux que l'on observe dans leur arrière-pays. En d'autres termes, entre 1970 et 1980, la population rurale a davantage augmenté que la population urbaine dans ces territoires.

A part Lomé qui présente un taux d'accroissement annuel moyen de 6,1 %, le phénomène le plus spectaculaire dans l'urbanisation du Togo entre les recensements de 1970 et 1981 est le développement très rapide de la ville de Kara, capitale régionale de la région de Kara et chef-lieu de la préfecture de la Kozah. C'est le prototype d'une ville champignon qui a poussé à partir de (presque) rien. De localité rurale qu'elle était en 1960 avec la taille d'un gros village de 2 900 habitants, Kara est passée à la taille d'un petit centre administratif de 11 700 habitants en 1970 puis à celle d'une capitale régionale qui comptait 28 900 habitants en 1981 et 94 900 habitants en 2010. Entre 1960 et 1981, soit en 21 ans, la population de Kara a été multipliée par 10, ce qui correspond à un taux de croissance annuel moyen de 7,8 % (12,1 % entre 1960 et 1970, et 7,7 % entre 1970 et 1981) ; deux décennies ont donc suffi pour transformer le

village de Kara en agglomération urbaine. Dans le cas présent, on peut véritablement parler de « révolution urbaine » (Pourtier, 2001). Ce phénomène se poursuit depuis à un rythme plus lent mais encore très important (3,7 % en moyenne chaque année entre 1981 et 2010).

Ce cas aussi particulier qu'isolé n'empêche cependant pas Lomé de continuer à dominer, de très loin, les autres villes. En 1960, sa population représentait 5,8 fois celle de Sokodé, la deuxième ville ; en 1970, ce rapport est de 6,6. En 1981, la commune de Lomé comptait 379 500 habitants contre 46 700 à Sokodé, soit près de 8 fois plus. En 2010, le déséquilibre entre Lomé et Sokodé, qui figure toujours au deuxième rang, s'est accentué, puisque le rapport de primatie est dorénavant de 14. Les autres villes secondaires restent donc, en réalité, marginales sur le plan démographique. Mais elles remplissent (ou, pour certaines, devraient remplir) des fonctions particulièrement importantes au niveau local.

## Trame, réseau urbain togolais et organisation de l'espace

L'essor urbain, fortement concentré à Lomé, ne saurait encore rivaliser avec le poids démographique du milieu rural : en 2010, plus de six Togolais sur dix (62,3 %) vivent encore dans les campagnes. C'est donc la population rurale qui, de par son importance numérique, influence les tendances d'évolution de la population togolaise. Aussi, population rurale et population totale présentent-elles les mêmes caractéristiques dans leurs grandes lignes. Et c'est précisément cette part importante de la population résidant en milieu rural qui rend nécessaire et capitale la réflexion sur le réseau de villes intermédiaires, qu'elles soient petites ou moyennes.

### *Un réseau urbain essentiellement composé de petites villes*

Les études sur les centres urbains ont été assez peu nombreuses avant les années 1980, sans doute parce que partout en Afrique, la volonté politique était de se doter d'une capitale puissante et visible, capable d'être identifiée sur la scène internationale. Par ailleurs, les agglomérations de 50 000 à 100 000 habitants étaient peu nombreuses dans certains pays comme le Togo, la Guinée, le Mali, la Sierra Leone, le Tchad, la République centrafricaine (RCA), le Congo, le Kenya, l'Ouganda, l'Éthiopie, ce qui réduisait de fait le champ de recherche. Pour P. Venne-

tier (1984), la raison de ce déficit de villes moyennes est à chercher du côté de la nature de l'urbanisation qui n'a pas été réellement initiée par ces pays, à l'exception notable du Nigéria avec les villes Yoruba, mais presque partout imposée de l'extérieur.

De nos jours, la situation a beaucoup évolué. Elle nous conduit à revenir sur la classification établie par G. K. Nyassogbo (2004) qui fait des villes de 5 000 à 20 000 habitants des centres semi-urbains et des agglomérations de 20 000 à 100 000 habitants des villes moyennes. Aujourd'hui, on ne peut plus mettre dans le même ensemble les villes de moins de 50 000 habitants, très pauvres, qui manquent cruellement de moyens pour assurer leur propre développement et celles de plus de 50 000 habitants qui sont en majorité des capitales régionales plus ou moins bien structurées et qui bénéficient de dotations de l'État pour faire face au développement de toute la région. Nous proposons donc un classement différent, qui distingue les 36 villes togolaises identifiées en 2010 selon notre définition (*cf. supra*) en trois ensembles :

- Lomé, la seule métropole nationale d'envergure continentale ;
- les autres villes de plus de 50 000 habitants (les villes moyennes) ;
- les petites villes. Cet ensemble est lui-même subdivisé en deux sous-groupes : celles comptant de 10 000 à moins de 50 000 habitants et les villes de moins de 10 000 habitants.

Selon nous, cette classification (tableau 3) permet de mieux approcher le niveau réel d'urbanisation du Togo et réhabilite l'importance des villes petites et moyennes dans le réseau urbain national.

Tableau 3. Situation démographique des villes au recensement de 2010

Catégories de villes	Nom de la ville	Population	Taux de croissance annuel moyen 1981-2010 (en %)	Région
Métropole nationale	Lomé	1 477 660	4,1	Maritime
Métropoles régionales et autres villes moyennes de 50 000 à 100 000 habitants	Tsévié	54 474	3,1	Maritime
	Atakpamé	69 261	3,3	Plateaux
	Kpalimé	75 084	3,1	Plateaux
	Sokodé	95 070	2,4	Centrale
	Kara	94 878	3,7	Kara
	Dapaong	58 071	3,8	Savanes
<b>Sous-total</b>	<b>6</b>	<b>446 838</b>		

Tableau 3 (suite). Situation démographique des villes au recensement de 2010

Catégories de villes	Nom de la ville	Population	Taux de croissance annuel moyen 1981-2010 (en %)	Région
Petites Villes de 10 000 à 50 000 habitants	Aného	24 891	1,8	Maritime
	Vogan	17 340	1,5	
	Tabligbo	22 304	3,4	
	Badou	12 003	1,3	Plateaux
	Notsè	35 039	4,1	
	Anié	37 398	3,4	
	Sotouboua	24 332	2,7	Centrale
	Tchamba	22 970	1,9	
	Bassar	23 181	0,9	Kara
	Bafilo	17 937	1,4	
	Kantè	12 970	2,5	
	Niamtougou	21 250	1,8	
	Cinkassé	26 926	-	Savanes
	Mango	24 766	2,2	
<b>Sous total</b>	<b>14</b>	<b>323 307</b>		
Petites villes de moins de 10 000 habitants	Kévé	4 439	-	Maritime
	Afagnagan	8 912	-	
	Amlamé	3 993	-	Plateaux
	Apéyéomé	5 850	-	
	Adéta	8 499	-	
	Agou Gadzépé	4 485	-	
	Elavagnon	6 680	-	
	Kougnohou	5 979	-	
	Tohoun	6 767	-	
	Blitta-Gare	9 735	-	Centrale
	Djarakpanga	4 880	-	
	Guérin-Kouka	9 570	-	Kara
	Pagouda	4 907	0,6	
	Mandouri	5 203	-	Savanes
Tandjouraré	1 671	-		
<b>Sous-total</b>	<b>15</b>	<b>91 570</b>		
<b>Total global</b>	<b>36</b>	<b>2 339 375</b>		<b>5</b>

Source : Recensement général de la population de 2010 ; calculs de l'auteur

*Une armature urbaine plus que jamais dominée par Lomé*

Même si de nouvelles polarités ont émergé, Lomé maintient toujours son statut à la tête du système urbain national. Le poids démographique de la capitale a même augmenté : cette agglomération, localisée dans la Préfecture du Golfe, a connu la plus forte croissance entre 1981 et 2010 (le taux d'accroissement annuel moyen est de 4,1 %). Avec 837 500 habitants, la ville-centre de Lomé représente un peu plus du tiers (36 %) de la population urbaine du pays. En ajoutant l'effectif de la population de sa « banlieue » (c'est-à-dire le reste de la population urbaine de la région du Golfe, soit 640 200 personnes), on parvient au nombre de résidents de la « Grande Agglomération de Lomé » (1 477 700). Un peu plus de six citoyens togolais sur dix (63,2 %) vivent dans cette agglomération, ce qui représente presque le quart (23,9 %) de la population totale togolaise (tableau 4). L'émergence de cette mégapole depuis l'époque coloniale à la tête du réseau urbain national est à mettre en relation avec la construction de l'État togolais après les indépendances. Le Togo offre donc un exemple d'armature urbaine où la capitale hypertrophiée monopolise les fonctions urbaines et domine sans contrepoids un espace semé de villes moyennes de moins de 100 000 habitants.

*Des villes intermédiaires à la démographie toujours très dynamique*

Après Lomé, 6 villes moyennes constituent le deuxième niveau du maillage urbain (tableau 3). Elles ont également connu une croissance rapide entre 1981 et 2010 avec des taux de croissance annuels moyens compris entre 2,4 % et 3,8 %. Ces 6 villes moyennes regroupent un total de 446 800 habitants, soit 7,2 % des Togolais et 19,1 % des citoyens (tableau 4). Cinq d'entre elles jouent le rôle de centres urbains régionaux et chefs-lieux de régions chargés d'organiser chacune des cinq régions économiques du Togo. Elles polarisent les populations des autres villes car elles abritent les directions des services régionaux déconcentrés. Le dynamisme démographique de Kpalimé, la 6<sup>ème</sup> ville du pays, qui n'est pourtant pas le chef-lieu de sa région, s'explique par sa position centrale au sein de la zone caféière et cacaoyère du pays : son rôle de capitale économique locale attire les populations du nord.

*Un maillage de villes petites et moyennes qui se densifie mais un poids démographique qui régresse*

Le troisième niveau du réseau urbain est constitué de 29 villes de taille modeste (moins de 50 000 habitants). Elles peuvent être scindées en deux sous-groupes :

- un premier ensemble composé de 14 petites villes de 10 000 à 50 000 habitants, qui accueillent un total de 323 300 habitants, soit 5,2 % de la population totale et 13,8 % des citadins (tableau 4). A part les villes de Notsè, Anié, Tabligbo, Soutouboua, Tchamba et Kantè qui ont eu une croissance forte entre 1981 et 2010 (de 1,9 % à 4,1 % en moyenne chaque année), les huit autres villes de ce sous-groupe ont des taux de croissance moins élevés (en moyenne, de 0,9 % à 1,8 % par an). Ce sont en majorité les chefs-lieux de préfecture et de petites cités à fonctions très réduites ; elles constituent néanmoins pour l'espace rural proche un pôle d'attraction.
- Le deuxième ensemble réunit 15 petites villes de moins de 10 000 habitants. En dépit de leur taille, elles sont plus rurales qu'urbaines. 91 600 personnes résident au sein de ces localités, soit 1,4 % de la population totale du Togo et 3,9 % des citadins. Mise à part Pagouda, aucune de ces villes n'avait encore ce statut en 1981<sup>(6)</sup>. Elles avaient alors, soit celui de chef-lieu de canton, soit celui de village. C'est seulement en 1991 ou en 2009 qu'elles ont été promues au rang de ville.

Ces petites villes constituent « le premier niveau authentiquement urbain bien distinct du système villageois, mais le dernier échelon en contact direct avec la campagne et la vie rurale » (Sautter, 1978). Sur l'ensemble du pays, elles sont les plus nombreuses et leur effectif est passé de 20 en 1981 à 29 en 2010. Mais cette croissance du nombre d'unités urbaines de très petite taille ne s'est pas concrétisée sur le plan démographique (tableau 4) : elles accueillent en 2010 une proportion de la population togolaise moindre qu'en 1981 (respectivement 6,6 % et 10,2 %). Leur part dans l'ensemble de la population urbaine a également fortement régressé (de 42,7 % à 17,7 % entre 1981 et 2010). L'intégration

---

(6) Le calcul des taux de variation de la population de ces villes n'a pas de sens puisque le périmètre de définition de ces localités a considérablement varié entre 1981 et 2010. C'est pourquoi pour ces villes cette donnée est absente dans le tableau 3.

de nouveaux centres semi-urbains de proximité n'a donc pu contrer la capacité d'attraction de Lomé qui happe leurs populations en dépit de sa localisation très excentrée au sud du pays. Elle n'a pas non plus été suffisante pour compenser le basculement statistique dans les années 1990 de Sokodé, Atakpamé, Kara, Dapaong, Kpalimé et Tsévié dans la catégorie des villes moyennes de plus de 50 000 habitants.

Tableau 4. Répartition (en %) de la population togolaise en 1960, 1970, 1981 et 2010 selon le type d'espace résidentiel

Espace résidentiel	1960		1970		1981		2010	
	PTP	PTPU	PTP	PTPU	PTP	PTPU	PTP	PTPU
Ensembles des localités rurales	90,5	-	78,6	-	77,0	-	62,3	-
Villes de moins de 10 000 habitants	1,9	20,1	2,3	10,1	1,4	5,0	1,4	3,9
Villes de 10 000 à 50 000 habitants	2,5	26,7	9,7	43,9	8,8	37,7	5,2	13,8
Villes moyennes de 50 000 à 100 000 habitants	-	-	-	-	-	-	7,2	19,1
Agglomération urbaine de Lomé	5,1	53,2	9,4	46,0	12,8	57,3	23,9	63,2
<b>Total</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

Note de lecture : PTP = part dans le total de la population en % ; PTPU= part dans le total de la population urbaine en %

Source : Données reconstituées par l'auteur à partir des différents recensements

En 1960, la population togolaise était essentiellement rurale à plus de 90 % (tableau 4). En 50 ans, la part de la population résidant en milieu urbain a donc été multipliée par près de 4 (de 9,5 % à 37,7 %). En 1960, la population urbaine se partageait à peu près équitablement entre Lomé et les 5 petites villes du pays (respectivement 53,2 % et 46,8 %). En 2010, plus de 6 citadins sur 10 (63,2 %) résident à Lomé ; la capitale accueille aujourd'hui près d'un quart des Togolais (23,9 %) contre un sur 20 (5,1 %) 50 ans plus tôt. Et pourtant, en dépit de ces chiffres qui révèlent la force de l'exode rural en direction de la capitale togolaise, le maillage urbain est bien plus diversifié en 2010 qu'au début des années 1960. Jusqu'en 1981, aucune ville secondaire n'atteignait le seuil des 50 000 habitants. On en compte 6 en 2010. Certes, on peut mettre en évidence le retard de croissance des villes petites et moyennes au profit de Lomé ;

mais on peut tout aussi rapidement objecter que leur nombre est passé en 50 ans de 6 à 35.

La concentration des fonctions économique, politique et culturelle à Lomé empêche toutes les autres villes, y compris celles comptant plus de 50 000 habitants, de rivaliser avec la capitale. Celle-ci aimante, jusqu'à la frontière nord avec le Burkina Faso, les ruraux en quête d'une vie meilleure. Mais cela ne doit pas occulter le rayonnement local des villes moyennes et le rôle qu'elles tiennent dans la structuration urbaine du Togo et, à l'échelon géographique intermédiaire, dans l'organisation des cinq régions économiques. Elles constituent l'axe urbain sans lequel le pays ne pourra pas mobiliser pour son développement toutes ses composantes régionales : le Togo ne peut se réduire à Lomé et inversement, Lomé ne peut assurer seul le développement du Togo.

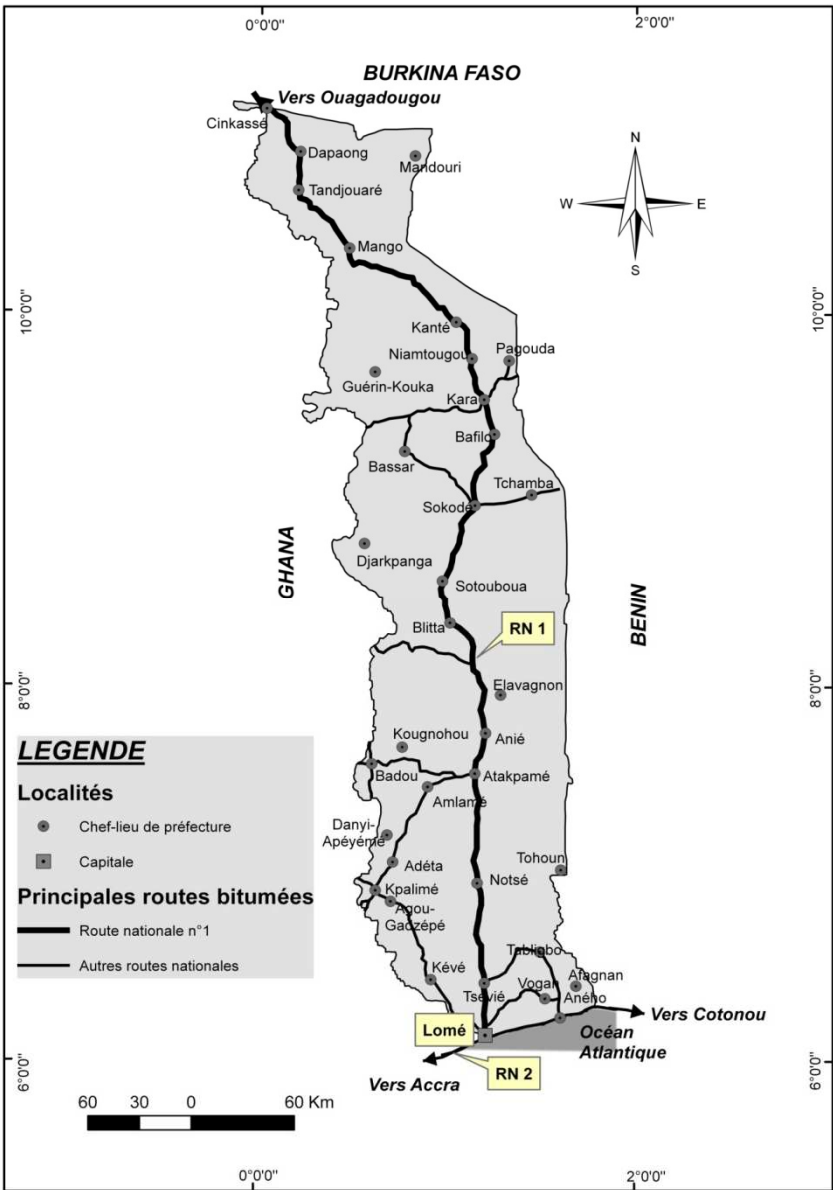
### *De la hiérarchie urbaine au développement urbain équilibré et à l'organisation de l'arrière-pays*

Le réseau des villes togolaises est dominé par Lomé, qui bénéficie, au niveau régional, du relais assuré par les capitales régionales interconnectées entre elles. Elles exercent une influence sur les 29 petites villes de moins de 50 000 habitants. La disposition du réseau routier est à la base de la localisation de tous les centres urbains. Les capitales régionales et plusieurs autres villes (Notsé, Anié, Blitta, Sotouboua, Bafilo, Niamtougou, Kanté, Mango, Tandjouaré, et Cinkassé) sont situées sur la route nationale 1 (RN 1) de direction nord-sud de la côte vers le nord, formant une sorte de chapelet (carte 3).

Grande ville à la togolaise par sa population et lieu privilégié de localisation et de concentration des principales fonctions, Lomé occupe une place essentielle dans le pays. Comme dans les autres pays colonisés du Tiers monde, cette métropole a aussi été favorisée par la politique des colonisateurs qui ont voulu avoir une ville commerciale et côtière bien développée pour assurer de façon privilégiée la liaison avec la puissance métropolitaine. Selon A.-M. Frérot (1999), « l'expansion urbaine et l'institution d'un ordre urbain monocéphale furent les conditions de la consolidation nationale ». Cette cause historique n'a pas disparu avec l'accession à l'indépendance. Elle a plutôt contribué à la polarisation urbaine au profit de Lomé, qui fait du réseau urbain togolais un exemple parfait de macrocéphalie urbaine.



Carte 3. Organisation du réseau urbain autour de la route nationale 1 (RN 1)



Fond de carte : carte routière du Togo. Réalisation : A. Guézéré

Lomé est le siège du pouvoir politique et administratif, des ministères comme de tous les grands services publics nationaux et les grands organismes de l'Etat. Elle abrite les représentations diplomatiques et les représentants d'institutions internationales. Elle a aussi le commandement de l'économie nationale en raison de son pouvoir financier (banques, assurances, organismes de financement). Mais c'est aussi, et même d'abord, le cœur de la région maritime, le seul grand pôle « industriel » qui abrite de très nombreuses petites unités industrielles et la zone franche. Sa localisation géographique la rend incontournable : en plus de son aéroport Gnassigbé Eyadéma, la présence du port autonome fait de Lomé la porte océane des pays sahéliens. Bien que classée 8<sup>ème</sup> ville sur le plan démographique en Afrique de l'ouest après Lagos, Abidjan, Dakar, Accra, Conakry, Bamako et Ouagadougou, cette ville bénéficie d'une grande ouverture internationale :

- d'une part, le Togo exploite le phosphate, le calcaire et exporte depuis Lomé les produits agricoles dans la sous-région depuis 2007 ;
- d'autre part, le corridor Abidjan-Accra-Lomé-Lagos, le corridor Lomé-Ouagadougou, l'aéroport et le port, les relations directes avec les métropoles de la sous-région, les métropoles africaines (Addis-Abeba, Casablanca) et les métropoles européennes (Paris, Bruxelles) inscrivent Lomé dans le réseau des échanges internationaux.

Les autres villes sont donc condamnées à avoir un rôle subalterne. Leur localisation souvent plus enclavées ne leur permet de toute façon pas d'avoir le même rayonnement. Peut-on pour autant réduire le maillage urbain togolais à une formule du type « Lomé et le désert togolais »<sup>(7)</sup> ? Non. En effet, les 6 villes moyennes, Tsévié (54 500 habitants en 2010), Kpalimé (79 800), Atakpamé (69 300), Sokodé (95 100), Kara (94 900) et Dapaong (58 100), jouent toutes un rôle majeur à la tête de chacune des cinq régions économiques du pays malgré leur taille démographique réduite. Excepté Kpalimé, qui n'est que chef-lieu de préfecture, les cinq autres villes sont aussi bien les sièges des préfectures que des capitales régionales. Ce double rôle politique leur a permis d'être équipées en direction régionales des différents ministères et en services déconcen-

---

(7) En référence à l'expression célèbre de J.-F. Gravier (1949) : « Paris et le désert français ».

trés. C'est pourquoi elles jouent un rôle centralisateur et de domination sur l'ensemble des cinq régions : centralisation politique et administrative, centralisation des décisions économiques du secteur public comme du secteur privé. Leur développement est favorisé par leur centralité dans chaque région et leur position géographique le long de la route nationale.

De par l'importance des fonctions économiques et administratives, les cinq capitales attirent de nombreux migrants des régions des plateaux, du centre et du nord du Togo. Elles dominent donc un espace géographique beaucoup plus vaste que leur aire d'influence immédiate en fournissant une grande diversité de biens et services. Kpalimé, au centre-ouest du pays, qui n'est certes pas une capitale régionale, est une ville importante de par son économie de plantation basée sur le café et le cacao et sur les produits agricoles. Elle s'est démarquée depuis l'époque coloniale par son poids démographique et s'est imposée comme le seul centre urbain organisateur de la région des plateaux ouest, formant avec Atakpamé située à 80 km un bi-pôle urbain.

Dans tous les cas, l'importance et la diversité fonctionnelle, économique, sociale et culturelle font que les six villes moyennes occupent une place importante dans l'organisation du territoire national. Après Lomé, elles furent, pendant l'époque coloniale, les rares communes de plein exercice de l'intérieur où un début de gouvernance locale existait. Malgré la forte emprise du pouvoir central et les difficultés de la décentralisation au Togo, c'est dans ces villes que la gouvernance urbaine est la plus organisée avec un service municipal plus ou moins structuré dont les actions sont un peu visibles. Dans le contexte du développement urbain équilibré du pays et dans la perspective de réduire la domination écrasante de Lomé, ces villes méritent une attention particulière parce que leur développement constitue une alternative pour les jeunes qui envisagent de se rendre à Lomé. Non seulement elles sont bien réparties sur l'ensemble du territoire, mais elles sont aussi bien connectées à l'ensemble des autres villes secondaires qui se distribuent dans leur région et qui forment un réseau placé sous leur domination, bénéficiant des fonctions administratives supra-préfectorales. En dehors de Kara, qui abrite une brasserie et une petite unité industrielle de production de matériel agricole, aucune ne possède une économie basée sur l'industrie - même embryonnaire -, ce qui réduit leur pouvoir d'attraction tant elles n'offrent aucune opportunité d'emplois. Même si chacune est une grande ville

commerciale, il s'agit plutôt d'un commerce essentiellement artisanal qui ne s'appuie pas tellement sur les banques.

En plus des directions régionales, elles sont également mieux dotées en général que le reste du territoire en services spécialisés tels que les centres hospitaliers régionaux, les lycées d'enseignement technique, les centres de formation professionnelle, les équipements de loisirs. La présence de tous ces services et équipements contribue à assoir leur influence sur le territoire et incitent les populations à s'y rendre et à s'y installer. Elles attirent les populations rurales et urbaines des régions.

La plus puissante des cinq capitales régionales sur le plan politique et administratif est Kara dont l'aire d'influence s'étend au-delà de la région à cause de la présence de l'université et de l'agence de la Banque Centrale des États de l'Afrique de l'Ouest. Ces services rares lui permettent d'avoir un niveau supérieur de commandement et un niveau d'encadrement scientifique plus élevé qui font qu'elle se démarque des autres villes.

Encore plus localement, les villes plus petites, qui comptent de 5 000 à 50 000 habitants, jouent également un rôle important. Elles constituent des centres de domination de la vie rurale :

- en dépit de leur petite taille, elles sont les seuls centres dynamiques de leur préfecture et ont un rôle de desserte préfectorale essentiel. Elles ont bénéficié du renforcement progressif de l'appareil administratif et sont devenues des nœuds indiscutables pour l'organisation des préfectures dont elles sont les chefs-lieux ;
- ce sont des carrefours commerciaux locaux en raison de la présence de petits magasins et de boutiques et, surtout, de l'organisation de nombreux marchés. Ils offrent à la fois un débouché pour la production de l'espace rural de proximité et une ouverture vers les marchés nationaux ;
- elles peuvent aussi être une première étape urbaine pour les jeunes émigrants potentiels.

Dans le réseau urbain togolais, l'économie urbaine des villes petites et moyennes s'organise autour des échanges commerciaux et des marchés qui constituent un élément clé de l'urbanisation. Ils génèrent des flux hebdomadaires de commerçants en direction et en provenance des

zones rurales. Pour exploiter au maximum cet atout, il faut faire en sorte que tous les marchés des centres semi-urbains soient dotés d'équipements nécessaires afin de mieux organiser l'espace environnant parce que « dans les villes d'Afrique intertropicale, le marché semble bien être un des éléments-clés de la polarisation de l'espace » (De Maximy, 1987). Dans toutes les petites villes, les commerçantes sont les plus nombreuses à se rendre régulièrement dans les villages, surtout là où un marché hebdomadaire existe pour, soit collecter les produits agricoles, soit vendre les produits manufacturés.

Même si la forme d'urbanisation de l'Afrique tropicale a favorisé la concentration du personnel administratif dans les capitales (Vennetier, 1984), les villes secondaires bénéficient quand même d'un pouvoir déconcentré qui leur permet d'assurer l'encadrement territorial. Dans les petites villes, la place tenue par l'administration apparaît moins importante que celle du secteur primaire. Mais en réalité son rôle est primordial, comme l'écrit de J. Bettignies (1968) à propos de Toumodi en Côte d'Ivoire : « la ville est devenue un centre administratif complexe, avec perception et inspection des contributions, tribunal, sous-secteur agricole et vétérinaire, antenne phytosanitaire, bureau de poste et relais téléphonique, subdivision annexe des travaux publics, école primaire et cours complémentaire, hôpital etc. L'administration, en tant que service public, joue un rôle essentiel. » Ce sont exactement les mêmes services élémentaires que l'on retrouve aussi dans toutes les petites villes togolaises. Ce sont les sièges du pouvoir central représenté par le préfet qui contrôle tout le territoire avec l'aide du conseil préfectoral. La décentralisation n'étant pas encore effective au Togo, les communes urbaines sont dirigées non pas par des maires élus mais, soit par des délégations spéciales nommées, soit par des préfets-maires. Ce statut affecte considérablement leur autonomie et limite leurs moyens de mieux organiser les collectivités et les populations. Tous ces chefs-lieux de préfecture possèdent les principaux établissements scolaires, les marchés, l'hôpital préfectoral, les services d'encadrement agricole, les banques populaires d'État, les institutions privées de micro-finances, les tribunaux, les services de sécurité territoriale, les services d'encadrement rural etc., dont les bâtiments contribuent également à la construction de l'architecture urbaine.

Tous ces chefs-lieux de préfecture n'ont cependant pas la même importance. De par leur taille démographique plus importante (plus de 20 000

habitants), la présence de quelques services rares et le dynamisme de leur marché quotidien et hebdomadaire alimenté par un arrière pays riche, des villes comme Bassar, Niamtougou, Tchamba, Sotouboua, Notsé, Aného, Tabligbo et Cinkassé assurent la desserte commerciale au-delà de la préfecture et polarisent un vaste espace. Les autres petites villes, chefs-lieux de préfecture de moins de 20 000 habitants (au nombre de 21) ne sont pour leur part que de modestes villes sans dynamisme commercial et ne desservent que des préfectures peu peuplées et aux activités urbaines très insuffisantes. Certaines d'entre elles (par exemple Guérin Kouka, Pagouda, Mandouri, Elavagnon, Tohou, Kounyohou) sont totalement défavorisées et déconnectées des métropoles régionales à cause de leur enclavement – en particulier la distance qui les sépare des grands axes routiers. A l'opposé, d'autres chefs-lieux de préfecture sont de vraies villes. C'est par exemple le cas d'Anié, dont le dynamisme repose sur le complexe sucrier (qui fait office de petite unité industrielle) et sur son important marché interrégional. Il stimule une évolution démographique positive.

Il est vain d'opposer Lomé aux autres villes du pays. De la même manière, comparer les capitales régionales aux simples chefs-lieux de préfecture n'a guère plus de sens. Ces villes sont en fait complémentaires et participent d'un maillage urbain hiérarchisé. Il importe toutefois de veiller à ce qu'un niveau ne soit pas écrasé par celui qui le « domine » afin que chaque commune puisse, à son échelle (nationale, régionale, locale), remplir sa mission. C'est tout particulièrement important pour les petites villes qui ont notamment pour fonction d'assurer une continuité politique, économique et peut être même culturelle entre les milieux urbains et ruraux.

## Bilan et perspectives pour les petites unités urbaines : la ville, moteur du renouveau agricole ?

La grande partie de la population du Togo vit dans les zones rurales (tableau 5) et exerce une activité agricole. Le déficit de modernisation de l'agriculture et le nombre réduit d'opportunités professionnelles dans les petites villes conduisent pourtant de nombreux jeunes sans perspective au niveau local à migrer non seulement vers Lomé, mais aussi vers le Nigéria, le Gabon et le Ghana. Ce phénomène a conduit les autorités à réfléchir sur la mise en œuvre d'une véritable politique d'emplois agri-

coles. Les petites villes devraient jouer dans cette optique un rôle capital.

Tableau 5. Distribution de la population selon la région et le milieu de résidence (urbain / rural)

Région	Milieu de résidence		% de la population rurale
	Urbain	Rural	
Maritime sans Lomé	772 583	989 935	56,2 %
Plateaux	271 038	1 104 127	80,3 %
Centrale	152 107	465 764	75,4 %
Kara	184 693	585 247	76,0 %
Savanes	116 637	711 587	85,9 %

Source : Recensement général de la population, 2010

En réalité, le mécanisme de l'exode rural au Togo et plus généralement en Afrique n'a rien de commun avec celui observé ailleurs dans le monde : « le schéma d'une paysannerie misérable chassée vers les bidonvilles, s'il vaut en Amérique tropicale, ne s'applique guère à l'Afrique noire. Les structures foncières y sont rarement poussées à l'éviction des pauvres » (Pourtier, 2001). C'est le cas typique du Togo où les terres arables et les bas-fonds à fort potentiel agricole ne manquent pas. Les facteurs conjoncturels liés à la sécheresse et aux invasions acridiennes ne jouent pas contre le Togo. Le pays n'est pas frappé par la sécheresse qui oblige souvent les pasteurs aux troupeaux décimés à s'agglomérer en ville pour bénéficier des aides internationales comme c'est le cas au Mali, au Niger, en Mauritanie, au Kenya ou au Soudan. Le Togo n'est pas non plus victime des conséquences des guerres où les populations, chassées des zones rurales par les combats, les pillages et la destruction des récoltes, sont obligées de se réfugier en ville comme cela se passe en Afrique centrale et dans certains pays d'Afrique de l'Ouest. Enfin, en dehors des crises alimentaires épisodiques que le pays a connues en 1977 et en 2005, le monde rural togolais n'est pas non plus menacé par des famines récurrentes qui obligent les populations à migrer vers les villes pour bénéficier des aides alimentaires. Autrement dit, le monde rural togolais a de riches potentialités inexploitées. Seulement, la pauvreté et la sous-alimentation sévissent dans les familles à cause du manque de technologie et de la persistance de l'agriculture de subsis-

tance pratiquée à partir des outils aratoires qui ne favorisent pas une production de masse.

La région des Plateaux par exemple est caractérisée par la prédominance des cultures d'exportation dans les préfectures de Kloto, Wawa, Danyi et Amou. En même temps, elle peut être considérée comme « le corne belt togolais » à cause de l'immensité de la production du maïs dans la préfecture de Haho et dans les autres préfectures. À propos de cette région des Plateaux, F. Lançon (1990) a montré la complexité des circuits commerciaux de produits vivriers et de leur dispositif spatial où les centres urbains secondaires y ont une place prépondérante. Selon cet auteur, « ils sont non seulement des points d'articulation entre des phases de commercialisation d'échelle et de rythme différents mais aussi des centres de consommation en favorisant le maintien des activités de collecte en partie basée sur des comportements non marchands ». Il conclut que ce réseau de villes est un atout pour la pérennité d'une structure de commercialisation efficace des productions vivrières locales et un élément moteur de l'économie rurale. Ce réseau urbain est composé des villes de Notsè, Atakpamé, Kpalimé, Adéta, Anié, Agou, etc., très dynamiques en raison de leurs marchés à rayonnement local, régional voire même national et dont l'approvisionnement apparaît désormais comme l'élément fondamental des rapports villes-campagnes. Malheureusement, ce riche potentiel n'est pour le moment pas encore exploité au maximum pour créer dans la région des Plateaux des villes agricoles modernes capables de satisfaire la demande rurale et de fixer les jeunes actifs.

La région des Savanes, qui est la plus rurale du Togo, possède une économie essentiellement agricole qui exploite à peine les riches terres et les bas fonds dans les vallées. Cette région est aussi reconnue comme le plus important foyer d'élevage du petit et du gros bétail et surtout de la volaille. Tout développement urbain durable dans cette région doit intégrer ces potentialités en transformant les petites villes léthargiques de Mandouri et de Tandjouaré par exemple en villes dynamiques d'élevage moderne avec des fermes avicoles qui pourraient créer localement des emplois. Cinkassé, érigée en chef-lieu de préfecture en décembre 2009 à cause de son dynamisme commercial, agricole et sa position géographique, est parvenue à tirer profit de sa position frontalière. La ville de Dapaong pourrait également bénéficier du développement de ces trois petites villes : sa position centrale par rapport aux trois autres pourrait en faire un pôle de développement urbain de la région des Savanes ; elle



pourrait, en plus des fonctions administratives qu'elle remplit déjà, être un carrefour commercial et centraliser les opérations d'exportation de la production de volailles et du bétail au Togo et, au-delà, dans la sous-région continentale.

La région de la Kara a tous les atouts pour constituer une armature urbaine équilibrée autour de la ville de Kara, capitale régionale à condition qu'on sache exploiter la position géographique des sept villes qui l'entourent. Bafilo à 25 km au sud est une ville à vocation commerciale où le marché quotidien et hebdomadaire (tous les samedis) est alimenté en produits vivriers, d'élevage et, surtout, d'artisanat. Dans un schéma de développement urbain normal, la ville de Bassar et celle de Guérin-Kouka, situées respectivement à 78 km et à 95 km à l'ouest de Kara, pourraient être des petites villes d'équilibre à condition de profiter du bassin d'ignames et d'arachide du pays Bassar et Konkomba pour créer une petite unité de transformation de l'igname à Bassar au lieu de s'en servir seulement comme marché de collecte vers Lomé, Kara et Sokodé. L'importante richesse de l'environnement de ces deux villes constitue un atout pour leur développement. Pour permettre à leur arrière-pays de jouer pleinement leur rôle, il paraît urgent de dynamiser l'agriculture, immense source de prospérité et de revenus, capable de fixer les jeunes. Mais cela passe aussi par le renforcement de la position de la ville de Kara comme centre d'échange et de gestion, afin de faire de cette région un pôle d'approvisionnement en produits agricoles pour toutes les autres métropoles régionales (Koubongma-Balatime, 1991). À 23 km au nord de Bassar se trouve Kabou, chef-lieu de canton de plus de 8 000 habitants qui est aujourd'hui considéré comme un centre semi-urbain rival de Bassar, même s'il n'est pas une ville officielle. Sa position stratégique et la présence du marché le plus moderne de la préfecture expliquent son émergence (Guézéré, 1999). La construction et le bitumage de la route Kara-Kabou-Natchamba en 1988 ont également été bénéfiques au dynamisme de ce marché en l'ouvrant aux commerçants ghanéens.

Plusieurs autres petites villes encore comme Pagouda, Kantè, Anié, Tchamba, Blitta, Elavagnon, Agou Gadzépé, etc. sont aussi de grands réservoirs agricoles togolais parce qu'elles disposent dans leur arrière-pays d'un vaste capital de terres cultivables et d'une forte main-d'œuvre disponible qui pourrait être mobilisée et fixée par une politique agricole efficace. Précisément, comment relancer cette agriculture moribonde, et comment mobiliser le tissu de petites villes dans ce cadre ?

La réponse n'est pas récente. Elle a par exemple été formulée par R. Dumont dès le début des années 60. « Pour son développement, l'Afrique doit repenser son école, ses cadres, sa structure et se mettre au travail » (Dumont, 1961). Il proposait une révolution scolaire rurale qui devait miser sur la formation des paysans et des cadres agricoles. C'est à ce niveau que le réseau des petites villes a un rôle important à jouer en tant que centre par l'éducation de base orientée vers l'agriculture. Pour exploiter cet immense potentiel agricole dans les arrière-pays, il faut réhabiliter la petite ville qui pourrait abriter une sorte de ferme-école préparant les jeunes à l'agriculture moderne. Pour y arriver, la réforme de l'enseignement général s'impose. Elle doit être articulée avec l'aménagement du territoire : les petites villes pourraient abriter les collèges ou lycées agricoles, tandis que dans les 6 villes moyennes, des universités régionales offriraient des formations supérieures en génie rural.

Aujourd'hui, c'est à Lomé, au sein de son université, soit au cœur de la plus grande agglomération du pays, que se trouve l'école d'Agronomie. Elle forme les ingénieurs agricoles. Mais le recrutement de cette école laisse peu de chances aux enfants issus des zones rurales ; en outre, elle produit des cadres bien souvent déconnectés des réalités rurales et surtout attachés à accéder aux fonctions dirigeantes dans la capitale nationale ou dans les capitales régionales. En réalité, les cadres efficaces pour le développement agricole sont les cadres intermédiaires de niveau baccalauréat qui sont formés dans les Instituts de Formation Agricole (INFA) dans la localité de Tové à Kpalimé. Ce type de structure devrait exister dans tous les chefs-lieux de région. Mieux encore, il faudrait orienter les jeunes qui obtiennent le BEPC vers les lycées agricoles dans les petites villes de plus de 10 000 habitants, qui formeraient non seulement les agents d'appui et les cadres de proximité, mais aussi de futurs entrepreneurs agricoles. En plus de l'accueil de structures éducatives, les petites unités urbaines pourraient également être dotées de quelques unités industrielles de taille moyenne à l'instar du complexe sucrier d'Anié.

Les activités touristiques sont d'autres opportunités économiques que les petites villes peuvent valoriser pour créer des emplois locaux. Les sommets verdoyants, les gorges profondes, le mont Agou, la cascade d'Akloa et de Kpimé, le climat clément dans la région des Plateaux, sont des atouts touristiques à exploiter par les petites villes de Danyi, Adéta, Badou Kougnonhou et Agougadzépé. Les villes secondaires des régions

Centrale et de la Kara peuvent profiter aussi des facteurs naturels tels que les collines de Bassar, le mont Malfakassa, la faille d'Alédjo, les massifs de Défalé. Le tourisme culturel est également une richesse pour le moment sous-exploitée. À Niamtougou par exemple, la coutume et surtout la fête traditionnelle « Sintu-Djandjagu » qui regroupe toutes les filles et tous les fils de Doufelgou drainent des foules et constituent des opportunités de création d'emplois. Les exemples peuvent être multipliés dans les villes de Pagouda et Kara où ont lieu par exemple la lutte traditionnelle évala ou les cérémonies d'Akpéma. Les villes de la région de la Kara pourraient donc s'appuyer sur le tourisme culturel pour favoriser le développement urbain.

Il n'est pas inutile de rappeler que le développement des petites villes et de leur arrière-pays passe, sans doute, par la construction des infrastructures routières de bonne qualité car l'insuffisance du réseau routier retarde non seulement la croissance économique des zones rurales, mais aussi l'intégration de toutes les petites villes à l'économie régionale et nationale. Les localités de Mandouri, de Tohoun, d'Elavagnon et de Guérin Kouka, malgré leur éloignement des capitales régionales et de la route nationale, pourraient être attrayantes si les axes de communication locaux étaient améliorés ou créés.

Mais le bitumage des routes et la construction des ponts nécessitent des ressources que l'Etat n'a pas. Les possibilités de développement du réseau routier sont donc limitées. Cependant, un entretien régulier, des travaux de « reprofilage » et le renforcement de l'assainissement des routes nationales non bitumées pourraient constituer une priorité des services de travaux publics afin d'assurer, à moindre coût, une bonne praticabilité et une meilleure exploitation des potentialités économiques des petites villes.

## Conclusion

L'urbanisation du Togo est assez récente puisqu'elle date de la période coloniale allemande et française. C'est parce qu'ils avaient besoin de points d'ancrage pour conquérir des territoires beaucoup plus vastes que les colons ont créé des villes. Ils devaient prendre appui sur des localités semi-rurales existantes ou créer des villes ex-nihilo (les cercles) où furent mis en place les représentants de l'autorité coloniale. Ce fut le

point de départ du maillage urbain actuel du Togo. C'est pourquoi la définition officielle de la ville, qui n'a pas changé, est exclusivement fondée sur le seul critère politico-administratif de l'époque coloniale. Une ville togolaise ne se définit donc pas par le critère démographique ou fonctionnel mais plutôt sur la base d'une décision politico-administrative souvent indépendante du dynamisme économique local. Tous les chefs-lieux de préfecture, de par leur fonction politique et administrative, structurent donc le système urbain togolais, qui est dominé par Lomé.

À partir de cette trame coloniale, les découpages administratifs ont évolué depuis l'accès à l'indépendance. Le maillage urbain s'est étoffé dans le but de respecter un objectif de développement équilibré et avec le souci d'assurer une meilleure organisation au sein de chaque région. De 7 à l'époque coloniale (dont Lomé), le nombre de villes est passé à 10 en 1960, 19 en 1970, 21 en 1981, 30 en 1991 et 36 en 2009. L'urbanisation du Togo s'appuie sur des villes petites et moyennes, mais reste caractérisée par un déséquilibre considérable, tant sur le plan démographique que sur celui des fonctions politiques et économiques, entre Lomé et le reste des villes togolaises. La concentration urbaine dans la région maritime au sud contraste avec le reste du pays. La hiérarchie urbaine fait de Lomé la capitale d'un système macrocéphale, qui concentre la quasi-totalité des pouvoirs politico-administratifs, économiques et culturels du pays dans une seule ville. À part la capitale, le reste du réseau urbain est composé de villes petites et moyennes de moins de 100 000 habitants dont l'espace urbain est très mal structuré. Mais les cinq métropoles régionales et Kpalimé, qui sont les 6 villes moyennes dont le poids démographique est compris entre 50 000 et 100 000 habitants, parviennent à jouer le rôle de centres urbains régionaux chargées d'organiser chacune des cinq régions économiques du Togo et de polariser les populations des autres villes. Quant aux petites villes, au nombre de 29, peuplées de moins de 50 000 habitants, elles dominent l'armature urbaine togolaise et ne doivent pas être négligées en raison de leur proximité avec le milieu rural et du rôle qu'elles peuvent donc jouer dans le défi du développement équilibré du Togo. Promotrices du développement rural de par les liens très forts qui les unissent au monde rural, elles ont un arrière-pays à potentialité agricole riche qu'une véritable politique de développement permettrait de mettre en valeur pour créer des emplois,

fixer les jeunes sur place et assurer une meilleure distribution de la population et des richesses sur l'ensemble du territoire.

Tout compte fait, en dépit de leur poids démographique relativement faible et de la prééminence de Lomé, les villes togolaises petites et moyennes représentent des échelons importants de l'armature urbaine. Elles sont en contact direct avec l'espace rural, entretiennent de multiples relations avec les territoires environnants et constituent des lieux d'échanges privilégiés entre la population rurale et le milieu urbain. L'intensité de ces relations dépend naturellement de leur taille, de leur dynamisme économique, de l'importance des services administratifs et sociaux et surtout de la présence d'un important marché. L'analyse des potentialités démographiques, agricoles et touristiques de l'arrière-pays dans la dernière partie met en évidence toutes les opportunités économiques à partir desquelles une véritable politique d'aménagement du territoire pourrait être lancée. Les petites villes constitueraient, en lien avec les villes moyennes, le fer de lance de cette politique, car elles sont les mieux placées pour promouvoir le développement des campagnes et ainsi fixer les populations.

## Références bibliographiques

- BERTRAND M., DUBRESSON A. (éds), 1998, *Petites et moyennes villes d'Afrique noire*, Karthala, Paris.
- CAZES G., DOMINGO J., 1991, *Le sous-développement et ses critères. Cycle préparatoire au haut enseignement commercial*, Etude supérieures d'Histoire et de Géographie, Bréal, Montreuil.
- CHAMPAUD J., 1989, « A la recherche des villes moyennes », in B. Anthaume, C. Blanc-Pamard, J.-L. Chaléard et ali., *Tropiques, lieux et liens*, ORSTOM, collection didactique, Paris, pp. 362-374.
- COQUERY-VIDROVITCH C., 1988, *Processus d'urbanisation en Afrique*, l'Harmattan, Collection Villes et Entreprise, Paris, Tomes 1 et 2.
- DE BETTIGNIES J., 1968, *Toumodi : élément pour l'étude d'un centre semi-urbain de moyenne Côte d'Ivoire*, ORSTOM, Abidjan.
- DE MAXIMY R., 1987, « Un développement fondé sur les petites villes », *Annales de Géographie*, n° 535, pp. 368-371.

- DE MAXIMY R., 1987, « Les marchés, facteurs et témoins de l'urbanisation », *Cahiers des Sciences Humaines*, n° 23 (2), pp. 319-331.
- DUBRESSON A, MOREAU S., RAISON J.-P., STECK J.-F., 2011, *L'Afrique subsaharienne. Une géographie du changement*, Armand Colin, collection U, Paris (3<sup>ème</sup> édition).
- DUMONT R., 1962, *L'Afrique noire est mal partie*, édition du Seuil, Paris.
- DUMONT R., MOTTIN M.-F., 1980, *L'Afrique étranlée*, édition du Seuil, coll. L'histoire immédiate, Paris.
- FIJALKOW Y., 2007, *Sociologie des villes*, La Découverte, Collection Repères, Paris.
- FRÉROT A.-M. (dir.), 1999, *Les grandes villes d'Afrique*, Ellipse, Paris.
- GAYIBOR N. L. (dir.), 2005, *Histoire des Togolais, de 1884 à 1960*, volume II, Université de Lomé, Département d'Histoire, Tome 1, Presse de l'UL, Lomé.
- GIRAUT F., 1997, « Quel bilan des relations entre la petite ville et son environnement ? » in M. Bertrand, A. Dubresson (éds), *Petites et moyennes villes d'Afrique noire*, Karthala, Paris, pp. 17-37.
- GIRAUT F., MORICONI-ÉBRARD F., 1991, « La densification du semis de petites villes en Afrique de l'ouest », *Mappemonde*, 4, pp. 12-16.
- GOZO K., 1989, *Composition et distribution géographique de la population togolaise, Analyse des données du recensement général et de l'habitat de 1981*, Direction de la statistique, Lomé.
- GRAVIER J.-F., 1947, *Paris et le désert français*, Flammarion, réédité en 1958 et 1972, Paris.
- GUÉZÉRÉ A., 1999, *Émergence et développement du fait urbain au Togo : le cas de Kabou*, mémoire de maîtrise de Géographie, Université du Bénin, Lomé.
- GUÉZÉRÉ A., 2010, « Petites et moyennes villes et développement local au Togo : quelle nouvelle armature urbaine au service de l'espace rural ? » in V. Brunfaut, V. d'Auria, B. de Meulder, L. Moretto, K. Shannon (eds), *The production, Use and Dissemination of Urban Knowledge in Cities of the South*, Actes du congrès de N-Aerus, Bruxelles, 28-30 octobre 2010, pp. 191-204.

- KONBONGMA-BALATIME K., 1991, *Les problèmes de développement de Bassar, centre urbain secondaire au nord-ouest du Togo*, mémoire de maîtrise de Géographie, Université du Bénin, Lomé.
- LANÇON F., 1990, *Circuits commerciaux, marchés et politiques d'approvisionnement des villes en Afrique de l'Ouest. L'exemple de produits vivriers au Togo*, thèse de doctorat en économie, Université de Paris X-Nanterre.
- LEBRUN N., 2003, *Centralités urbaines et concentrations de commerces*, thèse de doctorat, Université de Reims.
- MAINET G., 1997, « Création et volonté urbaine à la base : le cas du Sénégal », in M. Bertrand, A. Dubresson (éds), *Petites et moyennes villes d'Afrique noire*, Karthala, Paris, pp. 111-123.
- MARGUERAT Y., 1984, *Les villes du Togo, Bilans et Perspectives*, Lomé.
- MARGUERAT Y., 1985, *Armature urbaine du Togo*, Editions ORSTOM, Série Études et Thèses, Paris.
- MARGUERAT Y., NYASSOGBO G. K., 2005, « L'urbanisation et les villes », in N. L. Gayibor (dir.), *Histoire des Togolais, de 1884 à 1960*, Tome 1, PUL, vol 2, pp. 525-544.
- NYASSOGBO G. K., 1984, « L'urbanisation et son évolution au Togo », *Cahiers d'outre-mer*, n° 146, Bordeaux, pp. 135-158.
- NYASSOGBO G. K., 1990, « Développement local des villes secondaires et décentralisation au Togo », in M. Bertrand, A. Dubresson (éds), *Petites et moyennes villes d'Afrique noire*, Karthala, Paris, pp. 89-109.
- NYASSOGBO G. K., 2003, « Relations ville-campagne et développement local. L'exemple de la petite ville de Badou en zone de plantation caooyère au Togo », *Les Cahiers d'Outre-Mer*, n° 224, <http://com.revues.org/index762.html>
- NYASSOGBO G. K., 2004, *Processus d'urbanisation, dynamique urbaine et difficulté d'émergence des villes secondaires du Togo*, thèse d'état de Géographie sur travaux, tome 1, Université de Lomé.
- PAULET J.-P., 2006, *Géographie urbaine*, Armand Colin, collection U, Paris.

POURTIER R., 1991, « Petites villes et villes moyennes : développement local et encadrement étatique », *Afrique contemporaine*, numéro spécial « Villes d'Afrique », La documentation française, Paris, pp. 82-97.

POURTIER R., 2001, *Afriques noires*, Hachette, coll. Carré géographie, Paris.

SANTOS M., 1971, *Les villes du Tiers-monde*, Editions Génin, collection géographie économique et sociale, Paris.

SAUTER G., 1978, « Réflexion sur les petites villes dans les pays en voie de développement », *Travaux et documents de Géographie tropicale*, 45, pp. 393-420.

SOUTHALL A., 1988, « Small Urban Center in Rural Development: What Else Is Development Other Than Helping Your Own Home Town? », *African studies Review*, vol. 31, No. 3: Small Towns In Africa Revisited, pp. 1-15.

VENNETIER P., 1991, *Les villes d'Afrique tropicale*, 2<sup>ème</sup> édition, Masson Géographie, Paris, Milan, Barcelone, Bonn.



Assogba GUÉZÉÉ

### **Les villes togolaises petites et moyennes dans la dynamique de l'organisation de l'espace et du développement local**

En dépit de leur petite taille, les villes petites et moyennes jouent un rôle considérable dans l'armature urbaine togolaise. Cette dernière, dont les bases ont été posées par les administrations coloniales, a évolué depuis l'indépendance. Mais la notion de ville, qui repose au Togo sur des facteurs politico-administratifs, ne répond pas toujours aux critères démographiques et fonctionnels communément adoptés par les géographes ou les démographes. Un travail critique a donc été nécessaire afin de mettre en évidence le maillage urbain réel du Togo. La mobilisation des données des recensements de 1960, 1970, 1981 et 2010 a ensuite permis d'en retracer l'évolution démographique.

L'échelon le plus important de l'armature urbaine togolaise est Lomé, qui domine, de façon écrasante, toutes les autres villes avec près de 1,5 millions d'habitants. La structure urbaine togolaise est donc de type macrocéphale. Le Togo offre un exemple spectaculaire d'armature urbaine où la capitale hypertrophiée monopolise tous les pouvoirs et domine sans contrepoids un espace clairsemé de villes petites et moyennes.

6 villes moyennes, comptant de 50 000 à 100 000 habitants, permettent néanmoins au pays de disposer d'une colonne vertébrale à partir de laquelle des systèmes urbains régionaux tentent de se développer. Ces derniers essaient en particulier d'assurer de meilleurs échanges entre les milieux ruraux et urbains et, aussi, entre les niveaux local, régional et national. Ce lien est assuré, dans chaque région, par les petites villes. On en dénombre 29 en 2010. Elles comptent toutes moins de 50 000 habitants. Elles ont été créées par volonté politique. Si elles n'ont pas de vitalité par rapport aux grandes villes, elles jouent pourtant un rôle de relais et d'équilibre campagne-villes. Les quelques équipements et structures de développement qui y sont installés assurent une centralité et une polarité des espaces urbains et impulsent une certaine dynamique dans les relations villes-campagnes. Les petites villes sont un cadre propice au développement et à la croissance des activités commerciales, un espace dans lequel les ruraux viennent vendre directement leurs produits agricoles.

À partir de ce constat, nous proposons une réflexion prospective sur les conditions qui pourraient permettre à ces villes de constituer le moteur du renouveau agricole du Togo et, plus généralement, un vecteur de développement plus équilibré du pays.